

Sterk door overleg

SERV

Jaaroverzicht Vlaamse havens 2009

Feiten en ontwikkelingen, investeringen, sociaaleconomische indicatoren en statistieken over 2009

Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts

Vlaamse Havencommissie

Inhoudstafel



1. **Voorwoord** 4

2. **Inleiding** 6

3. **Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2009** 8
   - 3.1. De haven van Antwerpen 8
   - 3.1.1. Industrie 8
   - 3.1.2. Infrastructuur 13
   - 3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen 18
   - 3.2. De haven van Gent 22
   - 3.2.1. Industrie 22
   - 3.2.1. Infrastructuur 27
   - 3.2.2. Scheepvaartlijnen 30
   - 3.3. De haven van Zeebrugge 31
   - 3.3.1. Industrie 31
   - 3.3.2. Infrastructuur 36
   - 3.3.3. Scheepvaartlijnen 40
   - 3.4. De haven van Oostende 45
   - 3.4.1. Industrie 45
   - 3.4.2. Infrastructuur 46
   - 3.4.3. Scheepvaartlijnen 46

4. **Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens** 48
   - 4.1. Inleiding 49
   - 4.2. De vier Vlaamse havens samen 49
   - 4.3. De haven van Antwerpen 51
   - 4.4. De haven van Gent 53
   - 4.5. De haven van Zeebrugge 54
   - 4.6. De haven van Oostende 56

5. **Havenarbeid in de Vlaamse havens** 58
   - 5.1. Inleiding 58
   - 5.2. Achtergronden en specifieke situaties 58
   - 5.2.1. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling 58
   - 5.2.2. Historische achtergrond 58
   - 5.2.3. Het algemeen toepassingsgebied 59
   - 5.3. De haven van Antwerpen 60
   - 5.4. De haven van Gent 64
   - 5.5. De haven van Zeebrugge 67
   - 5.6. De haven van Oostende 69

6. **Het sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens** 71
   - 6.1. Inleiding 71
   - 6.2. Definities 71
   - 6.3. Toegevoegde waarde 74
   - 6.3.1. Vlaamse havens algemeen 74
   - 6.3.2. De haven van Antwerpen 75
   - 6.3.3. De haven van Gent 77
   - 6.3.4. De haven van Zeebrugge 78
   - 6.3.5. De haven van Oostende 79
   - 6.4. Werkgelegenheid 82
   - 6.4.1. Vlaamse havens algemeen 82

Colofon

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
Wetstraat 34-36
1040 Brussel
Tel.: 02/20.90.111
Fax: 02/21.77.008
E-mail: serv@serv.be
http://www.serv.be

Redactie
Jean-Pierre Merckx, Dirk Neyts

Opmaak
Goekint Graphics

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

Drukkerij
Goekint Graphics

Verantwoordelijke uitgever
Pieter Kerremans
Wetstraat 34-36
1040 Brussel

WD/2010/4665/7

6.4.2. De haven van Antwerpen 84
6.4.3. De haven van Gent 85
6.4.4. De haven van Zeebrugge 86
6.4.5. De haven van Oostende 87
6.5. Investeringen 91
6.5.1. Vlaamse havens algemeen 91
6.5.2. De haven van Antwerpen 91
6.5.3. De haven van Gent 92
6.5.4. De haven van Zeebrugge 92
6.5.5. De haven van Oostende 93

7. De maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens 96
7.1. De Le Havre-Hamburg range 96
7.2. De Vlaamse havens: vergelijkend overzicht 98
7.2.1. Totaal maritiem verkeer 98
7.2.2. Containerverkeer 100
7.2.3. Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen 103
7.2.4. Oorsprong en bestemming van de goederen 113
7.2.5. Passagiers 115
7.2.6. Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens 117
7.3. De Vlaamse havens: per haven in detail 119
7.3.1. De haven van Antwerpen in 2009 119
7.3.2. De haven van Gent in 2009 121
7.3.3. De haven van Zeebrugge in 2009 123
7.3.4. De haven van Oostende in 2009 125

8. Spoorvervoer 127

9. RAPL - Rotterdam-Antwerpen pijpleiding 134

10. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens 135



1



Voorwoord

De Vlaamse Havencommissie verschaft advies en faciliteert overleg, maar ook het verstrekken van informatie is een vast onderdeel ons takenpakket. Het Jaaroverzicht Vlaamse havens 2009 bevat informatie en cijfermateriaal over de vier Vlaamse havens tot en met 2009. U zult in dit overzicht een beschrijvend gedeelte terugvinden met veel uitleg over de nieuwe investeringen, de nieuwe scheepvaartlijnen en de recente ontwikkelingen in de industrie. We nemen cijfermateriaal op over onder meer de overheidsuitgaven ten behoeve van havens, de havenarbeid, het sociaaleconomisch belang van de havens en het maritieme verkeer.

Bij het schrijven van het voorwoord van het vorige Jaaroverzicht (juni 2009) woedde de economische crisis nog in alle hevigheid, hoewel dit in de weergegeven cijfergegevens (over het jaar 2008) nog niet tot uiting kwam. In het Jaaroverzicht dat nu voor u ligt en dat expliciet over 2009 gaat, is de crisis wel zeer goed zichtbaar in de cijfergegevens en ook de beschrijvende onderdelen bevatten toch wel meer





"slecht nieuws" dan andere jaren. Gelukkig merken we ondertussen (juni 2010) dat de haventrafieken terug positieve groeicijfers vertonen en hoop ik – en ga ik ervan uit – dat de grafieken en tabellen in het volgende Jaaroverzicht het jaar 2010 zullen kenmerken als een jaar van herstel en groei.

Het belang van de Vlaamse havens voor de Vlaamse economie kan niet genoeg onderstreept worden. Haveninsiders weten dat en het ruime publiek kunnen we alleen overtuigen met objectieve informatie. Dit Jaaroverzicht vindt in het verstrekken van die objectieve informatie zijn meerwaarde. Dat geldt trouwens ook voor onze nieuwe website, www.vlaamsehavencommissie.be, die ik bij deze meteen onder uw aandacht wil brengen. In een aantrekkelijke en overzichtelijke lay-out wordt een heleboel relevante en interessante informatie aangeboden.

Ik wens u veel leesplezier.

Francis Rome
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

2

Inleiding



In dit "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2009" wordt in acht hoofdstukken een overzicht gegeven van de belangrijkste recente gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens. Het accent ligt enerzijds op het verschaffen van zo recent mogelijke gegevens en anderzijds, vooral voor wat de statistieken betreft, op gegevens voor een lange periode, zodat evoluties en trends te voorschijn komen en de statistische data de bron kunnen zijn voor verder onderzoek. Achtereenvolgens werd stilgestaan bij de volgende thema's:

2.1 Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2009

In Hoofdstuk 3 wordt uitvoerig verslag uitgebracht van de belangrijkste gebeurtenissen in de vier Vlaamse havens, zoals bijvoorbeeld het ingebruiknemen van nieuwe terreinen en installaties, de opstart, de uitbreiding of het verdwijnen van bedrijven en de beschrijving van de maritieme activiteiten. Voor elke haven worden de ontwikkelingen in de industrie, de nieuwe investeringen in infrastructuur en de nieuwe scheepvaartlijnen toegelicht.

2.2 Overheidsuitgaven voor de Vlaamse havens

In Hoofdstuk 4 behandelt de investeringen en de uitgaven die de Vlaamse overheid doet ten behoeve van de Vlaamse havens. Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 staat de Vlaamse Gemeenschap in voor de in de havens en in de maritieme toegankelijkheid. In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2009, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid.

2.3 Havenarbeid in de Vlaamse havens

Hoofdstuk 5 belicht de havenarbeid in de Vlaamse havens. Als gevolg van de economische crisis werden in de vier Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in 2009 minder arbeidstaken gepresteerd. Het aantal havenarbeiders volgde in 2009 nagenoeg diezelfde trend: een daling zowel in Antwerpen, in Gent, in Zeebrugge als in Oostende. In Hoofdstuk 5 worden gedetailleerde statistieken weergegeven voor de volledige periode 1980-2009.





2.4 Sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens

Hoofdstuk 6 behandelt het sociaaleconomische belang van de Vlaamse havens, zijnde de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België worden gedetailleerde statistieken weergegeven over de evolutie in periode 1997-2008. Voor het eerst worden in deze editie, voor de periode 2002-2008, ook de indirecte toegevoegde waarde en tewerkstelling opgenomen. In 2008 bedroeg de totale toegevoegde waarde 27,5 miljard euro (direct en indirect). De totale tewerkstelling bedroeg 245.255 VTE en er werd 4,4 miljard euro geïnvesteerd.

2.5 Het maritieme verkeer van en naar de Vlaamse havens

In Hoofdstuk 7 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inscheping en ontscheping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag daalde van 267 miljoen ton in 2008 naar bijna 229 miljoen ton in 2009 (-14,3 %). De goederenoverslag daalde in 2009 in Antwerpen, Gent en Oostende. Enkel in de haven van Zeebrugge steeg de totale goederenoverslag in 2009.

2.6 Spoorvervoer

In 2009 maakte het goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens 76,5 % uit van het totale goederenvervoer van de NMBS. De havens zijn belangrijk voor de spoorwegen, de spoorwegen zijn belangrijk voor de havens. In Hoofdstuk 8 wordt het deel van de investeringen, dat van belang is voor de Vlaamse havens, toegelicht. Het hoofdstuk bevat ook cijfers van het goederenvervoer per spoor in de Vlaamse havens.

2.7 RAPL en binnenvaart

In twee kleinere hoofdstukjes 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.

3 Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2009



3.1. De haven van Antwerpen

3.1.1. Industrie

Evonik Degussa Antwerpen NV kondigde in februari 2009 aan om in Antwerpen een nieuwe isobuteen- en een methionine-installatie te bouwen. Het chemiebedrijf vestigde zich veertig jaar geleden in Antwerpen en stelde er in het begin van 2009 nog 1.000 mensen tewerk. De laatste tien jaar investeerde Evonik Degussa meer dan 500 miljoen euro in Antwerpen. In 2006 werd 300 miljoen euro besteed aan de bouw van een nieuwe methionine-installatie, die in 2009 opnieuw in gebruik werd genomen na een uitgebreide modernisering en revisie. Mithionine is een aminozuur dat gebruikt wordt voor de eiwitvoorziening in dierenvoeding. Aminozuren, de bouwstenen van alle eiwitten, zijn levensnoodzakelijke voedingsstoffen voor mens en dier. Sommige, zoals methionine, zijn essentieel omdat dieren die zelf niet aanmaken en dienen aldus via de dagelijkse voeding opgenomen. Jaarlijks produceert Evonik 350.000 ton methionine, waarvan 120.000 ton in Antwerpen. Daarnaast investeerde Evonik ook in een nieuwe productie-eenheid voor isobuteen. De capaciteit van deze installatie wordt op 110.000 ton gebracht, een verdriedubbeling in vergelijking met de bestaande capaciteit. Isobuteen wordt gebruikt voor de productie van rubbers voor de bandenindustrie en voor kunststof, antioxidanten en fijnchemicaliën. Bovendien wordt poly-isobuteen uit isobuteen gewonnen. Dit is het basisproduct voor de aanmaak van smeerstof- en brandstofadditieven en voor kleefstoffen en dichtingsproducten.

In februari 2009 keurde de Europese Commissie de Vlaamse steun goed voor de bouw van een intermodale terminal op de site van BASF in Zandvliet. Naast BASF kunnen ook derden gebruik maken van deze nieuwe terminal. Initiatiefnemer voor de nieuwe intermodale terminal is Combinant, die 68 procent van de totale investering van 28,6 miljoen euro financiert. Combinant is een joint venture die in oktober 2008 werd opgericht door BASF, de Belgische terminaloperator IFB (Inter Ferryboats) en de Zwitserse gecombineerd vervoer-operator Hupac. Het aandeel van de drie deelnemers bedraagt respectievelijk 45, 20 en 35 procent. Combinant werd speciaal opgericht met als doel de bouw van een nieuwe intermodale terminal op de site van BASF op Antwerpen Rechteroever. Het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling en de Vlaamse overheid trokken respectievelijk 4,37 miljoen euro en 4,92 miljoen euro uit voor het project. Beide subsidies kregen het groen licht van de Europese Commissie. Door de bouw van de terminal stijgt de behandelingscapaciteit van continentale containers in de Antwerpse haven met 28 procent. De nieuwe terminal is toegankelijk voor alle spoorwegexploitanten en dient uitsluitend voor continentale containers.

In februari 2009 kondigde de Maatschappij Linkerscheldeoever dat het zelf zou starten met een busdienst van en naar de Waaslandhaven. Dit gebeurt op vraag van de bedrijven en de uitzendsector. De bereikbaarheid van de Waaslandhaven was al langer een probleem. De haven telde op de linker Scheldeoever in 2009 meer dan 150 bedrijven met in totaal meer dan 13.000 werknemers. De werknemers waren allemaal aangewezen op de auto of de fiets. Kandidaat-werknemers moesten hierdoor soms afhaken. In samenwerking met RESOC Waas en Dender, de uitzendsector, de Kamer van Koop-

handel Antwerpen-Waasland en de Werkwinkel Beveren besliste de Maatschappij Linkerscheldeoever om met een eigen busdienst van start te gaan. Daarvoor werd een dossier voor subsidiëring ingediend bij het Pendelfonds. Het project is formeel operationeel vanaf 1 januari 2010. Omdat de ritten niet te lang zouden duren, bedient de busdienst vier afgebakende zones, die elk door een aparte buslijn worden bediend.

De Amerikaanse oliemaatschappij ExxonMobil nam in maart 2009 een nieuwe warmtekoppelingsinstallatie voor de aanmaak van elektriciteit en stoom in gebruik op de site van de raffinaderij in de haven van Antwerpen. Het betreft een investering van 100 miljoen euro. Een installatie voor warmtekoppeling (WKK) produceert tegelijk elektriciteit en stoom, terwijl dit in een klassieke elektriciteitscentrale apart gebeurt. Het gelijktijdig produceren van elektriciteit en stoom spaart veel energie uit. Daarnaast wordt nog een gedeelte van de opgewekte warmte gebruikt voor het opwarmen van aardolie in het raffinageproces. Door het ingebruiknemen van de nieuwe installatie reduceert ExxonMobil de uitstoot van CO2 met 200.000 ton per jaar. De centrale heeft een vermogen van 125 megawatt en is één van de grootste warmtekoppelingsinstallaties van het land. De eenheid produceert 80 procent van de elektriciteitsbehoefte van de drie vestigingen van ExxonMobil in België, de petroleumraffinaderij in Antwerpen en de polyethyleenfabrieken in Meerhout en Zwijndrecht. De nieuwe installatie vervangt de WKK van 50 megawatt, die door ExxonMobil en Electrabel na 15 jaar werd stilgelegd.

Op 16 maart werd een vernieuwde tariefstructuur voor de beloodsing op de rivier van toepassing. De Vlaamse regering keurde, onder impuls van het MDK (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust), het crisistarief goed. De vernieuwde tariefstructuur die per 1 januari 2009 werd ingevoerd, blijft gelden, maar eventuele tariefstijgingen worden afgetopt. De nieuwe tariefstructuur, die de rivierloodsen sinds het begin van 2009 hanteren, is niet langer gebaseerd op de reële diepgang, maar op de blokmaatklasse. Dit betekent dat de tarieven nu afhankelijk zijn van de lengte, de breedte en de zomerdiepgang van de schepen. Volgens MDK is dit een rechtvaardiger en transparanter systeem. De daling van de trafiek als gevolg van de economische crisis heeft echter wel een vicieus effect op de evolutie van de tarieven. Die zijn gebaseerd op simulaties met een normale evolutie van de trafiek. Door de trafiekvermindering valt het nieuwe systeem duurder uit. Voor containerschepen bijvoorbeeld werden in januari 2009 tariefstijgingen tot 15 procent genoteerd. Om de concurrentiepositie van de Vlaamse havens niet te verzwakken werd daarom in overleg met de klantenvereniging besloten om een noodtarief uit te werken. Het noodtarief is een tijdelijke maatregel. Het oude systeem op basis van de diepgang en het nieuwe systeem worden naast elkaar gezet en de abnormale tariefstijgingen worden afgetopt. De tariefstijgingen worden door de noodmaatregel beperkt tot 2 procent en de tariefdalingen tot -6 procent. Ook het Nederlandse Loodswezen Scheldemond voerde een gelijkaardige regeling in.

Het sleepvaartbedrijf Antwerp Towage is sinds september 2008 actief in de Antwerpse haven. De sleepvaartonderneming is een joint venture tussen het Hamburgse Fairplay Towage en Multraship & Salvage uit Terneuzen. Sinds haar oprichting heeft het bedrijf het aantal klanten voortdurend zien stijgen. Zowel kleine als grote rederijen doen steeds meer beroep op Antwerp Towage. Van de vier sleepboten die Antwerp Towage op de Schelde inzet werden er door elk van de partners in de joint venture twee aangeleverd. Tot september 2009 voerde het sleepvaartbedrijf zijn activiteiten uit met de "Multratug 5", met een trekkracht op de paal (bp) van 65 ton, de "Fairplay 22" (trekkracht 52 ton bp), de "Fairplay XVII" (52 ton bp) en de "Multratug 16" (38 ton bp). Vanaf 1 oktober 2009 werd de "Fairplay 22" vervangen door de "Fairplay III", die over een trekkracht op de paal van 70 ton beschikt. De "Fairplay III" werd eerder ingezet in de haven van Rotterdam en werd daar vervangen door een nieuwe sleepboot van hetzelfde type.



In april 2009 nam het Antwerpse Kraanbedrijf op kaai 321 aan het Vijfde Havendok twee nieuwe mobiele kranen officieel in gebruik. Deze twee kranen zijn de sterkste mobiele havenkranen waarover het Kraanbedrijf thans beschikt en hebben in totaal 5,3 miljoen euro gekost. De kranen MOB120 en MOB121 werden reeds eind 2008 geleverd door de Duitse constructeur Gottwald Port Technology Düsseldorf en hebben een maximaal hijsvermogen van 120 ton. De kranen waren nodig om te kunnen voldoen aan de stijgende vraag van de goederenbehandelaars. De kranen zijn van de nieuwste generatie en worden gekenmerkt door een grote flexibiliteit. Beide kranen hebben een capaciteit van 36 ton op 51 meter en van 120 ton op 18 meter. Met de kranen kan zowel stukgoed, bulk als containers worden behandeld. Ze zijn uitgerust met een twinlift-spreadersysteem of met een elektrohydraulische tweeschalengrijper van 12 m^3. De nieuwe mobiele kranen zijn voorzien van een netvoedingsoptie en kunnen dus ter plaatse worden aangesloten op de elektrische voorziening op de kaai. De brandstofbesparing die hierdoor wordt gerealiseerd resulteert in een reductie van de CO2-uitstoot en in lagere fijnstofemissies.

De firma Oiltanking investeerde in 2009 in de uitbreiding van zijn terminal aan het Kanaaldok B2. Oiltanking is wereldwijd actief en heeft in Vlaanderen vestigingen in de havens van Antwerpen en Gent. Het bedrijf is gespecialiseerd in de overslag en opslag van petroleumproducten. Het betreft vloeibare olieproducten en chemicaliën die via pijpleidingen in en uit het schip naar de tanks op de terminal worden geladen of gelost. Oiltanking beschikte op zijn terminal in Antwerpen over één ligplaats voor zeeschepen en één ligplaats voor lichters. Door de uitbreiding van het tankpark zijn nieuwe laad- en losinstallaties en meer ligplaatsen noodzakelijk. Oiltanking investeert in de uitbreiding van het tankpark en in de nieuwe laad- en losinstallaties terwijl het Havenbedrijf Antwerpen een nieuwe kaaimuur langsheen het Kanaaldok B2 bouwt. Deze kaaimuur wordt doorgetrokken tot over de volledige lengte van de concessie van Evonik Degussa. Deze kaaimuur is 860 meter lang en er kunnen twee zeeschepen of vijf binnenschepen tegelijk aanmeren. De uitbreiding van het tankpark zal in 2010 gereed zijn en de afwerking van de kaaimuur is voorzien voor midden 2011. Oiltanking realiseert in Antwerpen een jaarlijkse overslag van 9 miljoen ton. De investeringen zullen een bijkomende trafiek van 2,5 miljoen ton genereren.

Het Havenbedrijf Antwerpen is in 2009 gestart met de verbetering van het bestaande haveninformatiesysteem APICS. De software die sinds 1989 onder meer de verkeersleiding ondersteunt bij de op- en afvaartplanning was door tal van technologische ontwikkelingen aan een update toe. APICS (Antwerp Port Information and Control System) is in de loop der jaren geregeld aangepast maar was aan een structurele herziening toe. In samenspraak met dochteronderneming Amaris en verschillende gebruikers van de software is een programma opgesteld om het zogenaamde APICS2, verspreid over vier fases, in te voeren. Met APICS2 gaat het Havenbedrijf van een passief registratie- en opvolgingssysteem over naar een actieve toepassing waarin gebruikers hun plannings- en beslissingsprocedures kunnen optimaliseren. De eerste fase is gestart in 2009 en de volgende fases zullen telkens een jaar later in voege treden. Pas vanaf de derde fase, in 2011, zullen de veranderingen merkbaar worden voor de ruim 800 actieve gebruikers van het programma. Tot de gebruikers van APICS behoren onder meer de verkeersleiders, de sluisleiders, de dokmeesters en kaaitoezichters, de douane, de federale politie, de loodsen, de binnenschippers, de scheepsagenten en diverse goederenbehandelaars. Het nieuwe systeem ondersteunt de sleepbootactiviteiten, de sluisplanning, het ligplaatsenbeheer, de goederenbehandeling en de registratie van gevaarlijke goederen en moet in 2012 volledig operationeel zijn.

In juni 2009 nam de Vlaamse regering een aantal beslissingen die een snelle ontwikkeling van een Vlaams Cargo Community System (CCS) moet toelaten. Het CCS is één van de actiepunten van Flanders Port Area en moet de logistieke processen in de Vlaamse havens efficiënter maken via de ondersteuning van een performant ICT-platform. Vooral de Vlaamse Havenvereniging is vragende partij om een dergelijk platform uit te bouwen teneinde de gegevens over lading en transport op een efficiëntere manier uit te wisselen. In de vier Vlaamse havens bestaan gelijkaardige systemen reeds maar deze zijn onderling niet met elkaar verbonden. Uitwisseling van gegevens tussen havens kan dus niet. Het CCS moet daar verandering in brengen. Voor de Vlaamse Havenvereniging is het belangrijk dat naast de Vlaamse overheid, de havenbesturen en de Vlaamse Havenvereniging ook de FOD Financiën deel uitmaakt van het CCS. Het CCS moet resulteren in een verkorte doorlooptijd, lagere kosten per processtap in de logistieke keten en dus in een verhoogde aantrekkelijkheid van de Vlaamse havens voor die logistieke keten. Daarnaast moet het CCS ook de administratieve lasten verlichten, een efficiënter gebruik van de infrastructuur toestaan en een beter inzicht geven in de logistieke stromen. Omdat het over meer gaat dan het opzetten van een ICT-platform, werd een formele overlegstructuur opgezet in de vorm van vzw CCS, die het project

gaat sturen en waarin de Vlaamse Havenvereniging het voortouw neemt.

In 2009 nam de firma Boortmalt een derde moutfabriek en een nieuwe gerstsilo in gebruik in het Antwerpse havengebied. Boortmalt was oorspronkelijk een familiebedrijf dat in de buurt van Leuven een mouterij uitbaatte. In 1989 nam het bedrijf de activiteiten van Sobelgra en Samga, twee concurrende graanhandelaars in de haven van Antwerpen, over. Na de overname bouwde Boortmalt een eerste mouterij met een jaarcapaciteit van 55.000 ton. In 1994 en 2004 werd de capaciteit verhoogd naar respectievelijk 110.000 ton en 240.000 ton. Sinds 2005 is Boortmalt een dochterbedrijf van Axéréal, de grootste graancoöperatie van Europa. De recentste uitbreiding omvat twee projecten: een nieuwe mouterij en een nieuwe gerstsilo, investeringen van respectievelijk 28 en 10 miljoen euro. De nieuwe mouterij heeft drie kiemkasten, een dubbele eestvloer en een intelligent energieverbruik. Belangrijk in de nieuwe mouterij is de Ecosteep, een installatie waardoor de weekinstallatie tot dertig procent minder water verbruikt. Voor de elektriciteitsvoorziening beschikt de mouterij sinds 1997 ook over een eigen warmtekrachtkoppelingcentrale (WKK). Deze installatie wordt in 2010 vergroot. Met de warmte die de WKK produceert wordt de mout gedroogd. In 2005 werd een ultramodern waterzuiveringsstation met membraanbioreactor in gebruik genomen. Deze installatie werd in 2008 vergroot. Omdat Boortmalt met de nieuwe mouterij ook meer mout produceert, was er meer opslagcapaciteit nodig, vandaar de bouw van de nieuwe gerstsilo. De nieuwe silo heeft een capaciteit van 30.000 ton waardoor het mogelijk wordt om de bestaande silo van 110.000 ton uitsluitend voor de opslag van mout te gebruiken. De mouterij van Boortmalt is jaarlijks goed voor 450.000 ton trafiek in de haven van Antwerpen. Bulkschepen worden op de eigen terminal in de haven behandeld en voor containerverschepingen heeft Boortmalt, samen met IFB (Inter Ferry Boats), enkele jaren geleden de firma Associated Terminals Operator (ATO) opgericht.

Op 22 juni 2009 opende havenschepen Marc Van Peel de eerste overdekte terminal in de haven van Antwerpen. De Wijngaardnatie investeerde 29 miljoen euro in het project en het Havenbedrijf Antwerpen kwam voor 3,5 miljoen euro tussen voor infrastructuurwerken. In de nieuwe terminal kunnen kustvaarders en binnenschepen onafhankelijk van de weersomstandigheden laden en lossen. De terminal is in de eerste plaats bedoeld voor de behandeling van staal. Staal mag immers tijdens het laden of lossen niet nat worden. De terminal ligt op een terrein van dertig hectare aan het Albertdok. Tegen midden 2010 worden nog loodsen bijgebouwd waar havenarbeiders het staal kunnen zandstralen, merken, sorteren, herverpakken, bundelen en versnijden. Daarvoor wordt bijkomend 21 miljoen euro geïnvesteerd. De overdekte terminal is 100 meter lang en 45 meter breed (waarvan 27 meter over het dok en 18 meter over de wal) en de betonnen overkapping is 50 meter hoog.

In juli 2009 kondigde de Federation of Indian Export Organisations (FIEO), dat ressorteert onder het Indiase ministerie van Handel, dat het in de haven van Antwerpen een opslagcentrum zal opzetten. De FIEO heeft daarvoor het filiaal Indus Trade Services (ITS-Antwerp) opgericht. ITS-Antwerp moet de Indiase exporteurs een breed gamma van diensten aanbieden, zoals JIT-leveringen, verkoop van zendingen, kleinere zendingen, klantgerichte verpakking, op bestelling gebaseerde gemengde leveringen van diverse producten, kortere lead times en opslag. Volgens FIEO zijn de kosten voor die diensten in Antwerpen lager dan in andere havens als gevolg van de bijzonder goede geografische ligging en van de zeer goede verbindingen met het hinterland. Bovendien is Antwerpen een belangrijke hubhaven voor Noord- en West-Afrika en voor Latijns-Amerika. ITS-Antwerp zal niet alleen optreden als dienstverlenend bedrijf voor de facilitatie van opslag, herverdeling voor de binnenlandse markten, wederuitvoer en general trading, maar zal de Indiase bedrijven ook uitgebreide bijstand verlenen voor het uitbouwen van hun relaties in de Europese Unie. De Europese Unie is goed voor één vierde van de Indiase export en vormt de grootste bron van directe investeringen in India.

Het Havenbedrijf Antwerpen kondigde in juli 2009 aan dat het een terrein in de haven ter beschikking stelde voor de exploitatie van een tankpunt voor aardgas. De terreinbestemming kadert in het algemeen beleid rond duurzame mobiliteit en het stimuleren van de uitstootreductie in de transportsector. Aardgas als brandstof voor wagens is een goed alternatief voor klassieke fossiele brandstoffen. Met dit project wil het Havenbedrijf in de nichemarkt het aandeel van uitstootarme verbrandingsmotoren vergroten. Het tankpunt is hoofdzakelijk bestemd voor wagenparken van bedrijven die in de haven gevestigd zijn. Het is complementair met het bestaande aardgastankpunt in Berchem, dat zich meer op het stedelijke verkeer richt. Het terrein is gelegen aan de Vossenschijnstraat, in het zuidelijke deel van het havengebied.

In de zomer van 2009 werden belangrijke uitbreidingswerken uitgevoerd op de Main Hub, de belangrijkste spoorterminal in de haven van Antwerpen. De opper-

vlakte van de terminal werd uitgebreid van 100.000 tot 140.000 m². Hierdoor stijgt de capaciteit van de terminal van 200.000 naar 300.000 eenheden per jaar, of vier extra rotaties per dag. De Main Hub is het zenuwcentrum van het NARCON-systeem dat een verbinding vormt tussen de Belgische gecombineerde vervoerterminals en de haven van Antwerpen. De Main Hub is ook het vertrek- en aankomstpunt van veel containertreinen. IFB (Inter Ferry Boats), lid van de B-Cargo groep en specialist in logistieke oplossingen voor containertransport en terminalmanager, zorgde naast de uitbreiding van de oppervlakte ook voor een betere flexibiliteit van de Main Hub door de ingebruikname van negen straddle carriers die overal op de terminal kunnen ingezet worden. Het terminalmanagementsysteem Interman werd tegelijkertijd aangepast aan de nieuwe layout van de terminal. Interman is een product van IFB dat de planning en de processen voor alle containerbehandelingsactiviteiten op spoor-, binnenvaart- en wegvervoerterminals beheert.

Sea-Invest nam in september 2009 een nieuwe, sterk geautomatiseerde fruitterminal in gebruik aan het Albertdok in de haven van Antwerpen. In aanwezigheid van minister-president Kris Peeters, staatssecretaris Etienne Schoupe, havenschepen Marc Van Peel en gedelegeerd bestuurder Eddy Bruyninckx werd de terminal op 15 september officieel geopend. Exact drie jaar daarvoor nam Sea-Invest, één kilometer verder aan het Leopolddok, zijn eerste geautomatiseerde fruitterminal in Antwerpen in gebruik. De nieuwste terminal, voor de klanten Fyffes en Del Monte, is nog veel moderner. Bij wijze van experiment rijden er tien robotwagentjes in de terminal die vrachtwagens automatisch laden. Na een testfase van ongeveer een jaar wordt overgeschakeld op het volautomatisch laden van vrachtwagens. De robots zijn ontwikkeld in samenwerking met het Belgisch technologiebedrijf Egemin en laten toe om vrachtwagens 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 automatisch te laden. Hierdoor zullen de vrachtwagenchauffeurs heel wat wachturen kunnen vermijden. Sea-Invest investeerde in de nieuwe fruitterminal aan het Albertdok een bedrag van 40 miljoen euro.

In oktober 2009 werden de eerste concessies toegekend in het nog te bouwen Logistiek Park Waasland (LPW). Tabaknatie en Nova natie zijn de twee eerste bedrijven die een concessie hebben gekregen. Deze twee concessies maken deel uit van de eerste ontwikkelingsfase van deze logistieke zone ten zuiden van het Vrasenedok en het Verrebroekdok. De twee concessies hebben een oppervlakte van respectievelijk 40 hectare en 9 hectare. Tabaknatie heeft in deze omgeving al magazijnen en wil er bijkomende ruimte voor de op- en overslag van ruwe tabak bouwen. Nova Natie wil op de concessie een logistiek centrum bouwen voor de op- en overslag van auto-onderdelen, chemicaliën en consumptiegoederen. De zone van 49 hectare is de eerste van vijf ontwikkelingsfasen van LPW. Het park heeft een totale oppervlakte van 170 hectare. Het strekt zich uit over de zuidelijke hoek van het havengebied op de Linkeroever, vlakbij de E34 op de grens met de Beverse deelgemeenten Verrebroek en Vrasene. De Maatschappij Linkerscheldeoever zorgt voor het bouwrijp maken van de terreinen.

In november 2009 heeft de Douane haar intrek genomen in de nieuwe grensinspectiepost op de Antwerpse Linkeroever. Deze inspectiepost is speciaal opgetrokken om de groeiende goederenstroom op de linker Scheldeoever, als gevolg van het ingebruik nemen van het Deurganckdok, te controleren. Ook de Scheepvaartpolitie heeft haar intrek genomen in het nieuwe gebouw en er zijn ook lokalen voor het Federaal Agentschap voor de Voedselveiligheid (FAVV). De grensinspectiepost is uitgebouwd als een volwaardig keurcentrum, met onder meer twee scantunnels, loodsen met labo's en koel- en vriescellen voor de opslag van gekeurde of te keuren producten, kantoren en loketten. Het Havenbedrijf Antwerpen heeft de bouw gefinancierd voor een totaal bedrag van 10,7 miljoen euro. De twee scantunnels werden betaald door de Douane en hebben samen 8 miljoen euro gekost.



3.1.2. Infrastructuur

In 2009 werden de voorbereiding voor de realisatie van het Saeftinghedok verder gezet. De algemene visie in het Strategisch Plan voor de haven van Antwerpen is dat de haven zich verder ontwikkelt als een mainport binnen de Hamburg-Le Havre range en zich verder profileert als de haven met de meest duurzame modal split en de meest omnivalente haven. Als centraal uitgangspunt wordt gesteld dat de Antwerpse haven de belangrijkste regionale en Vlaamse economische pool moet blijven. In het Strategisch Plan werd in het maatschappelijk meest haalbare alternatief rekening gehouden met de noordelijke uitbreiding van het havenareaal op Linkeroever, inclusief de aanleg van een tweede getijdendok. Ter voorbereiding van de eventuele aanleg van dit tweede getijdendok werd er binnen het Havenbedrijf een projectstructuur opgericht.

De scheepvaart van en naar de Waaslandhaven in Antwerpen ondervindt sterke vertragingen omwille van de overbezetting van de Kallosluis. Een bijkomende sluis op de Linkeroever moet een oplossing bieden voor de steeds stijgende trafiek en de steeds groeiende omvang van de schepen. Om tot de realisatie van het project te komen dient er heel wat studiewerk parallel te worden aangepakt. Daarom werd in eerste instantie een projectstructuur met werkgroepen uitgewerkt waarin volgens de verschillende disciplines de studieactiviteiten worden ingepland. Naast de stuurgroep zijn er werkgroepen m.b.t. technisch ontwerp, natuur, juridisch-procedurele aspecten, nautische aspecten, specieberging en communicatie. Om de conceptuele studie gericht te kunnen voeren, werd gekozen voor een beredeneerde werkhypothese waarbij de sluis aan het einde van het Deurganckdok wordt ingeplant met afmetingen 500 meter lengte, 68 meter breedte en met een bodemdiepte op -17,80 meter TAW. In het kader van de studies werden simulatiestudies naar invaart (vanuit Deurganckdok en vanuit Waaslandkanaal) met grote containerschepen en bulkcarriers door het Waterbouwkundig labo uitgevoerd. De grondmechanische studie en de studie van de sluisconstructie, -deuren en -bruggen bij de ondersteunende diensten van het Vlaams Gewest zijn voltooid. In 2009 werden de MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) en de plan-MER afgewerkt en voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie en de Minaraad. Nog in 2009 werden de bouwvergunningen voor de toegangsgeul, de sluis en de sluisgebouwen aangevraagd. In principe kan de bouw gestart worden in het najaar van 2010. De bouw van de sluis zal 4,5 jaar in beslag nemen.

Op 8 december 2008 besliste het directiecomité van het Havenbedrijf Antwerpen om de kaaimuurkop van de zuidkaai van het Churchilldok te renoveren. De werken die zich uitstrekken over een lengte van 1.400 meter werden toegewezen aan de firma P. Roegiers en Co..

Gezien het steeds intensere scheepvaartverkeer en de toename van de scheepsafmetingen van de schepen die de haven van Antwerpen aandoen, is het noodzakelijk om, in het kader van de ketenbenadering, alle diensten die betrokken zijn bij scheepvaartbegeleiding samen te brengen in één gebouw, op één werkplatform. Dit betekent dat de havenkapiteinsdiensten, de afdeling MDK (Maritieme Dienstverlening en Kust) en DAB Loodswezen (SRK) van het Vlaamse Gewest en een eventueel bezoekerscentrum, gehuisvest worden op één locatie. Na een grondige afweging van de verschillende locaties is voorgesteld om een nieuw gebouw op te richten tussen blok A en blok B aan de Zandvlietsluis. De volledige studieopdracht voor de oprichting van het Antwerp Coordination Center (ACC) voor VTS te Zandvliet zal begin 2010 gegund worden en in het voorjaar van 2010 worden gestart. Het project wordt geraamd op 15 miljoen euro.

Op 2 februari 2009 werd gestart met de voorbereidende werken voor de renovatie van de Kattendijksluis. Deze sluis, die in de jaren negentig werd gesloten, zal tegen 2011 opnieuw worden opengesteld als verbinding tussen het Kattendijkdok en de Schelde. Het project maakt deel uit van het Masterplan Antwerpen. Tijdens de uitvoer van de renovatiewerken wordt nauwelijks verkeershinder verwacht. De werken omvatten onder meer de installatie van nieuwe sluisdeuren en aandrijfmechanismen en de plaatsing van een beweegbare rolbrug voor het autoverkeer op de Rijnkaai.

In 2009 werd beslist om de havenradar verder uit te breiden in de Waaslandhaven. Dit project omvat de plaatsing van 3 nieuwe radartorens met bijhorende operatorposten op de linkeroever en aansluiting op het bestaande radarsysteem. Met dit project wordt het voor de verkeersleiding mogelijk een overzicht te hebben van de nautische verkeerssituatie, zowel met radarbeelden als met visuele beelden, van op eender welke locatie langs het ONAP netwerk. Dit project wordt uitgevoerd in samenwerking met het Vlaams Gewest, dat de aanbestedende overheid is. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is de gebruiker en neemt de technische uitwerking op zich. In 2009 werden de nodige bouwaanvragen ingediend en de gunning is voorzien voor het begin van 2010.

Het Havenbedrijf Antwerpen beschikt momenteel over twee datacenters waarvan één in het huidig Havenhuis

en één in de brandweerkazerne kaai 63. Wanneer één (of beide) locatie(s) door het Havenbedrijf worden verlaten moet er een nieuw datacenter gebouwd worden om de continuïteit van het netwerk van het Havenbedrijf te garanderen. Dit nieuwe datacenter dient operationeel te zijn vooraleer één van de twee bestaande datacenters buiten dienst wordt gesteld. In de veronderstelling dat de brandweerkazerne in het kader van het project Nieuw Havenhuis gerenoveerd wordt vanaf eind 2010, dient dit tijdstip als einddatum vooropgesteld te worden. Het nieuwe datacenter zal worden opgericht aan de Thornton Road: gelegen in het hart van het havengebied, gemakkelijk bereikbaar en vlak bij de glasvezellus. Op 15 december 2008 gaf het directiecomité van het Havenbedrijf opdracht over te gaan tot de opstart van een nieuw datacenter. De technische uitrusting, de stabiliteit van het gebouw en de algemene coördinatie van het project werd toevertrouwd aan het gespecialiseerd studiebureau VanParijs Maes. Aanvang van de werken is gepland in maart 2010. De ingebruikname van het datacenter is voorzien voor oktober 2010.

Om schepen met een grotere diepgang aan de Noordzeeterminal te kunnen ontvangen besliste het Havenbedrijf om de waterdiepte ter hoogte van de Noordzeeterminal te verhogen. Momenteel bedraagt het theoretisch bodempeil ca. -14,50 meter TAW. Het bodempeil voor de kaaimuur dient verdiept te worden tot het peil -17,00 meter TAW. Na het uitvoeren van de verdiepingsbaggerwerken dient een bodembescherming aangelegd te worden om verdere uitschuring van de Scheldebodem te voorkomen. Deze bodembescherming dient enerzijds de erosie van de bodem en de ontgronding voor de kaaimuur ten gevolge van de natuurlijke waterstroming te verhinderen en moet anderzijds de krachten van het schroefwater kunnen weerstaan. De bodembescherming wordt over een breedte van 30 m (horizontaal gemeten) uit de kaaimuur geplaatst. De totale lengte bedraagt ca. 1.200 meter. De werken zullen in grote lijnen bestaan uit:

- Uitvoeren van verdiepingsbaggerwerk;
- Uitvoeren van een onderwaterinspectie van de kaaimuur;
- Uitvoeren van herstellingen aan de kaaimuur. Structurele gebreken, vastgesteld met bovengenoemde inspectie, dienen hersteld te worden. Onder gebreken wordt in eerste instantie gedacht aan openstaande damwandsloten of defecte voegen in de diepwand, zodat er gevaar ontstaat voor ontgronding achter de kaaimuur;
- Aanleggen van een bodembescherming.

De opmaak van een project-MER en de geohydrologische studie werden gegund aan het studiebureau IMDC. Deze opdracht nam een aanvang op 1 oktober 2009 en zal ongeveer 1 jaar duren. Na opmaak van het project-MER kan een bouwaanvraag ingediend worden.

Eén van de deelprojecten van het Masterplan Antwerpen is de renovatie van de Van Cauwelaertsluis. De nv BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) staat in voor de realisatie van dit project. Op basis van de gegevens die werden overgemaakt door het Vlaams Gewest, in samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, werd door BAM een bestek opgemaakt. Om tot de realisatie van dit project te komen werd een samenwerkingstructuur uitgewerkt waarbij tussen de voormelde betrokken partijen verschillende overeenkomsten worden afgesloten. De renovatiewerken zijn gestart op 7 april 2008. Het einde van de werken is voorzien na een uitvoeringsperiode van 36 maanden of april 2011. In de uitvoeringsplanning is een periode van volledige buitendienststelling van de Van Cauwelaertsluis voorzien gedurende 13 maanden. Deze periode is gestart op 7 december 2009 en loopt tot 7 januari 2011 of later afhankelijk van onverwachte of onvoorziene aspecten tijdens de uitvoering. Volgende werken waren in 2009 in uitvoering:

- De fundering en de ruwbouw van de 2 machinegebouwen;
- De centrale schacht en de toegangschachten noord en zuid van de leidingentunnel en start van horizontale boring;
- De aanpassing en de opbouw van de muren van deurkamer 1 en het benedenhoofd;
- De droogzetting van deurkamer 2 en de verschroting en de verwijdering van de oude sluisdeur 2;
- De aanpassing en de opbouw van de muren van deurkamer 4 en het bovenhoofd;
- De afbraak van de saswanden;
- De studie van de sluisdeuren, de deurkamers en de elektromechanische uitrusting;
- De staalbouw van de sluisdeuren 3 en 4 in het atelier van Bumar in Wondelgem: 1° en 2° sluisdeur werden aangevoerd eind december 2009;
- De diverse kabelwerken en de aanpassing van de sturing van de Boudewijnsluis;
- De bouw van de wachtsteiger aan het bovenhoofd.

De renovatie van de Van Cauwelaertsluis wordt geschat op 58 miljoen euro.

In maart 2006 besliste de toenmalig Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur Kris Peeters te starten met de realisatie van het project AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicaties van Slib). Voor het onderhoud van

de haven moet jaarlijks een grote hoeveelheid specie gebaggerd worden. De baggerspecie werd tot nu toe geborgen in een onderwatercel in het Delwaidedok. In de toekomst zal de baggerspecie in de installaties van AMORAS worden ontwaterd en verwerkt. De installaties van AMORAS bestaat uit 7 onderdelen:

- De onderwatercel van 150.000 m^3 in het Kanaaldok B1 waarin niet vervuilde onderhoudsbaggerspecie door het baggerbedrijf wordt aangevoerd. De meer vervuilde specie wordt direct aan wal gepompt door een bakkenzuiger;
- De zandscheidingsinstallatie waar eerst grof vuil wordt afgescheiden door trommelzeven, daarna wordt het slib naargelang de milieuhygiënische kwaliteit of het zandgehalte ontzand door hydrocyclonen. Het zand wordt afgevoerd voor hergebruik als secundaire grondstof;
- Al of niet ontzand slib wordt door 2 persleidingen over een afstand van ca. 4km naar de installaties op het Bietenveld verzonden d.m.v. boosterpompen. Een retourleiding loost het gezuiverd afvalwater terug in het Kanaaldok B1;
- Voorindikbekkens 4 x 120.000 m^3 waar het transportwater van het slib wordt afgescheiden. Eén bekken wordt voorzien voor indikking van de meer vervuilde specie. Er is een innovatief automatisch baggersysteem bestaande uit een draaiende portiekbrug steunend op een rolwagen voorzien van 18 wielen. Twee mobiele baggerpompen worden opgehangen aan de brug en kunnen over de ganse lengte onafhankelijk van elkaar werken en pompen het vooringedikte slib naar de ontwateringsinstallatie;
- Ontwateringshal met de conditioneringsinstallatie en 12 grote membraankamerfilterpersen. Deze persen het water uit het slib door filterdoeken. De droge slibkoeken worden door transportbanden naar het deponie op de Zandwinningsput gebracht;
- De afvalwaterzuiveringsinstallatie zuivert het effluent en proceswater door eerst een physico-chemische zuivering, nadien door een biologisch zuiveringsproces. Het gezuiverde afvalwater wordt deels hergebruikt als proceswater;
- Op de Zandwinningsput worden de filterkoeken gecontroleerd geborgen afhankelijk van de milieuhygiënische kwaliteit. Het huidige ongeconsolideerd slib in deze put zal worden verdicht, of mede ontwaterd in de installaties. De filterkoeken kunnen tot een hoogte van ca. 50 meter worden gestapeld in afwachting van mogelijk hergebruik.

De bergingscapaciteit voor de onderhoudsbaggerspecie in de onderwatercel in het Delwaidedok is thans volledig benut. Omdat de installaties van AMORAS ten vroegst eind 2011 in bedrijf kunnen worden genomen besliste het Vlaamse Gewest om de onderwatercel in het Churchilldok uit te breiden met een bijkomende cel.

Het sleepbedrijf van het Havenbedrijf Antwerpen beschikte in 2007 over een vloot van negentien operationeel inzetbare sleepboten. Het vaarplan vereiste een vloot van twintig sleepboten. De vier oudste sleepboten waren 38 jaar oud en hun technische levensduur liep hiermee ten einde. Wegens de toenemende tonnenmaat en lengte van de schepen die de haven van Antwerpen aanlopen drong een vervanging van deze oude sleepboten (met een trekkracht van 24 ton) zich op door nieuwe sleepboten met een trekkracht van 55 ton, naar analogie aan de sleepboten van de reeks 20. De bouw van drie havensleepboten met Voith-Schneideraandrijving werd gegund aan de Antwerpse firma Scheepvaart en Konstruktiebedrijf "S.K.B." voor een bedrag van 22,8 miljoen euro. De bouw moest op 1 augustus 2007 van start gaan en de oplevering van telkens één sleepboot was voorzien voor 31 januari 2009, 30 april 2009 en 31 augustus 2009. De casco's van de sleepboten werden gebouwd op de Barkmet-werf in Lovosice (Tsjechië). Omwille van technische problemen heeft de oplevering van de 3 sleepboten een aanzienlijke vertraging opgelopen. Thans is de oplevering voorzien op 30 april 2010, 15 juni 2010 en 15 augustus 2010.

Ter hoogte van de concessie van Oiltanking en Evonik aan Kanaaldok B2 wordt in de bestaande oeverconstructie een kaaimuur gebouwd. Het bodempeil voor de kaaimuur wordt vastgelegd op -12,58 TAW, wat overeenkomt met het beschikbare peil van de vaargeul van het Kanaaldok B2. In het concept van de kaaimuurconstructie wordt eveneens de brakwaterleiding en de laadplaats van Evonik geïntegreerd. Om de 860 meter lange kaaimuur te kunnen realiseren moet de bestaande steigerconstructie van Evonik worden afgebroken. Oiltanking voorziet in de investeringen voor de superstructuur omvattende 5 specifieke laad-/losinstallaties, de nodige piperacks en alle verdere veiligheids- en operationele toerusting ten bedrage van 10 à 15 miljoen euro en tevens ca. 100 miljoen euro voor de uitbreiding van de tankparken. Nadien is besloten om de kaaimuur met een extra ca. 160 meter te verlengen. De totale kostprijs voor renovatie bedraagt ruim 20 miljoen euro.

De renovatiewerken van de kaaimuurkop van de langs- en dwarskaai van het Churchilldok startten op 30 juni 2008. Deze werken strekken zich uit over de dwarskaai van het Churchilldok, in concessie gegeven aan DP

World en PSA en over een gedeelte van de langskaai van het Churchilldok, in concessie gegeven aan DP World. Het project omvat de afbraakwerken, het vernieuwen van de kaaimuurkop en de aanvullende werken bij de heropbouw van de kaaimuurkop. De opdracht werd op 9 juni 2008 toegewezen aan de firma CEI – De Meyer uit Nazareth voor een bedrag van 3,9 miljoen euro. Om zo weinig mogelijk de normale havenactiviteiten te verstoren werd beslist om de werken in verschillende fasen uit te voeren. Ondertussen zijn de werken beëindigd.

Om de aanmeermogelijkheden van de steiger op kaai 471 in het Marshalldok te verbeteren dienden de bestaande fenderinstallaties aan de oostkant van de steiger deels verwijderd te worden en dienden 4 dukdalven geplaatst te worden voor deze steiger. Op de hoek van kaai 471 en 473 in het verlengde van de 4 andere dukdalven diende eveneens een bijkomende dukdalf geplaatst te worden. De werken omvatten het verwijderen van een deel van de bestaande fenders van de steiger en het leveren en plaatsen van 5 nieuwe dukdalven (stalen buizen) met toerusting. De steiger bevindt zich op de concessie van de petroleummaatschappij Total. De totale uitgave voor renovatie wordt geraamd op 390.000 euro. De werken werden in januari 2010 toegewezen aan de firma Roegiers uit Kruibeke.

Omdat de Liefkenshoek-spoorverbinding de Zuidelijke Groenzone en de Steenlandpolder doorkruist werd Infrabel een natuurcompensatieplicht voorgesteld bestaande uit de aanleg van een gebied „riet en water" voor een totale oppervlakte van 26,9 hectare. In het MER-rapport werd de zone „Rietveld Kallo" daarvoor als het meest geschikt geacht. Het gebied "Rietveld Kallo" is gelegen in Beveren (Kallo) en wordt begrensd door de Melseledijk, Gasthuisbergstraat en de leidingenstrook parallel aan de havenweg. Door de mogelijkheid tot vorming van een aaneensluitend gebied met het Groot Rietveld en de grotere haalbaarheid inzake verwerving van de gronden is het gebied zeer geschikt voor de natuurcompensatie. De werken gegund aan de firma Van Bouwel voor een bedrag van 1,6 miljoen euro. De werken zijn gestart op 30 oktober 2008 en moesten eind januari 2010 beëindigd zijn.

Het Havenbedrijf Antwerpen besliste om het afvalpark aan kaai 75 uit te bouwen om het afval van de binnenvaart op een veilige en functionele manier in te zamelen. Deze beslissing is onder meer ingegeven door de komst van het CCR-verdrag, waarbij de verdragsluitende staten verplicht zijn om langs de vaarwegen een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen in te richten of te laten inrichten en dit internationaal af te stemmen. Bovendien wenst het Havenbedrijf het transport per binnenschip te stimuleren en dient bijgevolg te voorzien in een goede service aan de binnenschippers. Het afvalpark moet voldoen aan de vigerende milieuwetgeving (VLAREM) en de wetgeving inzake afvalbehandeling (VLAREA). Hierdoor zullen de binnenschippers de mogelijkheid hebben om hun scheepsbedrijfsafval op een veilige en correcte manier af te geven. De werken zijn gestart in september 2009. De uitvoering gebeurt in drie fasen met een totale maximale uitvoeringstermijn van 20 kalenderweken. De bouwkundige werken zijn geraamd op 250.000 euro.

De bestaande zenderparken in de haven zijn verouderd en aan vervanging toe. Er werd beslist om de zenders niet enkel te vervangen maar ook om ze aan te sturen. Met een technologie bekend als Radio over IP (RoIP) is het mogelijk de zenders van op afstand aan te sturen over een IP netwerk zoals het ONAP havennetwerk. Vooral de flexibiliteit van de operatorposten is hier belangrijk. Het zijn immers PC's met enkele aangepaste modules die men kan wegnemen en op een andere locatie langs het havennetwerk kan inpluggen. Buiten het feit dat er minder apparatuur nodig is dan voorheen, beschikken de operatoren over nieuwe functionaliteiten zoals onder meer: betere uitluistermogelijkheden met



opname en herhaling van de meest recent ontvangen gesprekken, aanraakschermen voor de selectie van meerdere uitluisterkanalen enz. In 2009 werden de vervanging van het zendpark van de Kallosluis (bediening van de 15 sleepbootkanalen) en van de Zandvlietsluis (van volgende kanalen: 2, 18, 60, 74, 12, 85 en sleepbootkanalen) gerealiseerd. In 2010 zal de Boudewijn/ Van Cauwelaertsluis uitgerust worden met een nieuw zenderpark en 2 bedieningsschermen ten behoeve van de 15 sleepbootkanalen en zal onderzocht worden hoe het zenderpark van de werkleider sleepdienst aan kaai 602 het best wordt opgenomen in dit nieuwe systeem.

Wegens de hoge leeftijd van het bestaande radarsysteem van de Antwerpse VTS-dienst drong zich een ingrijpende vervanging op van het hele systeem inclusief de radarsensoren. Het project heeft betrekking op de radarinstallaties op rechteroever. De aanvraag tot uitbreiding van de radar op linkeroever werd ingediend bij het Vlaams Gewest. De vernieuwing omvat hoofdzakelijk:

- De vervanging van radarsensoren op 6 locaties;
- De vervanging van de elektrische en acclimatisatieapparatuur;
- De vervanging van transmissieverwerking en beeldschermapparatuur;
- De vervanging van de radarbeeld- en geluidsopnameapparatuur.

Om een compleet beeld van het scheepvaartverkeer, inclusief hoge resolutie radarvideo, tracking en automated information system (AIS) beschikbaar te stellen werden op verschillende locaties meervoudige displays geplaatst. Via een browser-based client server interface verschaft dit aan de operatoren en overige gemachtigden toegang tot de verkeersinformatie via het internet. Er werd een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met het Vlaams Gewest, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, dept. Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen. De overeenkomst stelt dat het Vlaams Gewest optreedt als aanbestedende overheid en het Havenbedrijf als leidend ambtenaar. Het systeem werd reeds in 2007 opgeleverd. Sindsdien werd de uitbreiding van het radarsysteem met CCTV beelden verder uitgewerkt. Er werden 2 radarsites voorzien van dag- nachtcamera's die de radardoelen kunnen volgen. De officiële voorstelling van het systeem vond plaats op 18 februari 2009.

Op 18 mei 2009 werd op de Independent Maritime Terminal (IMT) in de Antwerpse haven het startschot gegeven voor een praktische proef met walstroom voor zeeschepen. Dit pilootproject moet een aanzienlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit in het havengebied van Antwerpen. 'Cold Ironing'' is een concept dat vanuit de Verenigde Staten van Amerika komt overgewaaid en maakt komaf met schadelijke emissies van schepen wanneer ze afgemeerd liggen in de haven. Zowel de uitstoot van vervuilende stoffen als stikstof, zwavel en fijnstof als die van broeikasgassen worden hierdoor drastisch gereduceerd. Het eerste zeeschip dat in Antwerpen kon overschakelen op stroom vanaf de kade, was een containerschip van de rederij Independent Container Lines (ICL), die IMT als dedicated terminal aanloopt. ICL heeft reeds het merendeel van haar containerschepen uitgerust met de nodige technologie om van walstroominstallaties gebruik te kunnen maken. Walstroom werd in de haven van Antwerpen al eerder beschikbaar gesteld van de binnenvaart, de sleep- en baggerdiensten, de vlotkranen, het droogdokkencomplex en de pleziervaart. Ook de woonboten in het havengebied kunnen gebruik maken van deze technologie. Het kostenplaatje van het innovatieve project bedraagt ongeveer 1,12 miljoen euro. Deze investering wordt voor het grootste deel gedragen door IMT, dat daarvoor wel een financiële tegemoetkoming kreeg van het Havenbedrijf Antwerpen en van de Vlaamse Gemeenschap.

De Vlaamse regering keurde in september het principieel programma voor de verdere ontwikkeling van de haven van Antwerpen goed. Daarmee werd het startschot gegeven voor de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) dat moet leiden tot de definitieve afbakening van het Antwerpse havengebied. Over de bestaande afbakening van het havengebied waren afspraken gemaakt, maar er ontbrak al tien jaar een juridische structuur. Met het GRUP wordt een juridische basis gelegd om alle projecten, die in het Strategische Plan werden opgesteld, uit te werken. Hierdoor kan werk worden gemaakt van de concrete invulling van het havengebied. Zo kan er bijvoorbeeld gestart worden met de procedures om de Ontwikkelingszone Saeftinghe (OZS) invulling te geven. OZS is een gebied van 1.000 hectare ten westen van Doel. Of dat uiteindelijk ook zal leiden tot de bouw van het Saeftinghedok zal afhangen van de noodzaak van bijkomende containercapaciteit. De inplanting van een dok is wel een van de mogelijkheden binnen OZS. Ook over het lot van Doel zal officieel duidelijkheid worden geschapen. Eind augustus 2009 liep in Doel het woonrecht af, maar voorlopig is het dorp nog altijd ingekleurd als woongebied. In het nieuwe GRUP wordt Doel als havengebeid ingekleurd. De opmaak van het GRUP zal ongeveer twee jaar in beslag nemen.

In november 2009 is het boorschild voor de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel aangekomen op de bouw-

werf in Kallo. Het boorschild dient voor de aanleg van de eerste van twee tunnelkokers onder de Schelde en het Kanaaldok B1-B2. De verschillende onderdelen van de 102 meter lange boormachine kwamen per schip vanuit Duitsland en worden op de werf ineengezet. Volgens de planning gaat het bouwconsortium Locorail, in opdracht van de Belgische spoornetbeheerder Infrabel, in januari 2010 van start met de tunnelboringen. Het 16,2 kilometer lange Liefkenshoekspoorproject begint op de Linkeroever in de sporenbundel Zuid. Van daaruit wordt er een spoorbedding aangelegd over een afstand van 6,5 kilometer tot aan de bestaande Beverenspoortunnel. De twee geboorde tunnelkokers vormen het centrale onderdeel van de verbinding die het goederenverkeer tussen beide Scheldeoevers van de Antwerpse haven veel vlotter moet doen verlopen. De financiering van de bouwkundige werken, die ongeveer 690 miljoen euro kosten, gebeurt via een PPS (Publiek Private Samenwerking). Daarbij zorgt het Vlaamse Gewest voor een co-financiering van 107 miljoen euro. Infrabel zelf investeert ongeveer 75 miljoen euro in de bouw van de eigenlijke spoorweginfrastructuur.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	*5.818 ha*
Oppervlakte Rechteroever	*7.239 ha*
Totale oppervlakte	*13.057 ha*
Wateroppervlakte	*2.033 ha*
Totale lengte kaaimuren	*121,5 km*
Totale lengte spoorwegen	*1.055 km*
Totale lengte wegen	*392 km*
Bron: Havenbedrijf Antwerpen	

3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen

SAECS (South Africa Europe Container Service) voerde in het begin van 2009 de capaciteit van haar Intermediate Service opnieuw op tot op het peil van september 2008. SAECS is een consortium bestaande uit Maersk Lines, Safmarine, Mitsui OSK Lines (MOL) en Deutsche Afrika-Linie. Samen zetten de rederijen acht schepen van 4.500 TEU in op de route tussen Noord-Europa en Zuid-Afrika. Daarnaast bestaat de Intermediate Service, die normaal met een vloot van zeven schepen van 1.700 TEU wordt uitgebaat. Na de ineenstorting van de vrachtvolumes als gevolg van de economische crisis besliste SAECS in september 2008 om de Intermediate Service in te krimpen van zeven naar vier schepen en de frequentie op een veertiendaagse afvaart te brengen. De Intermediate Service loopt Antwerpen aan, waar de schepen door PSA Hesse-Noord Natie worden behandeld aan het Deurganckdok. In het begin van 2009 werd, als gevolg van het fruitseizoen in Zuid-Afrika en de toenemende vraag naar reefercapaciteit, de capaciteit van de dienst opnieuw opgevoerd. Dit gebeurde in het kader van een afzonderlijke dienst, met name de Reefer Express, met drie schepen die om de veertien dagen een afvaart voorzien. De Reefer Express bedient volgende havens: Durban, Kaapstad, Walvis Bay, Lissabon, Antwerpen en Thamesport.

In het begin van februari startte WEC Lines met een nieuwe regelmatige containerverbinding tussen Antwerpen en de Ierse havens Dublin en Belfast. De rederij zet daarvoor de "WEC Van Gogh" in, een schip met een capaciteit van 868 TEU. De nieuwe lijn voorziet in één afvaart per week. Elke dinsdag is er vanuit Antwerpen een afvaart voorzien met aankomst in Dublin op donderdag en in Belfast op vrijdag. WEC Lines biedt de verladers een deur-tot-deur-dienst aan met zowel standaardcontainers van 20 en 40 voet, als met speciale containers zoals palletwide 40-voeters, 45-voet-containers en palletwide 40-voet high cubes. WEC Lines werd in 1978 opgericht met de overname van de shortseadienst van SBC Container Lines op het Iberisch Schiereiland en de Canarische Eilanden. In 1985 nam Holland Maas de shortsea-activiteiten over en breidde die gevoelig uit. In 2008 werd gestart met een feederdienst vanuit Antwerpen en Rotterdam op Sint-Petersburg. Sinds het begin van 2009 worden de diensten van Holland Maas Container Line ook aangeboden onder de vlag van WEC Lines. Holland Maas baat lijndiensten uit in Europa, op Noord- en Oost-Afrika, de Rode Zee, het Caraïbisch gebied en Noord-Amerika. WEC Lines baat twee diepzeediensten uit (naar Oost-Afrika, inclusief Egypte, de Indische Oceaan en de Comoren en naar het Caraïbisch gebied, vooral de Franse Antillen en Cuba) en vijf shortseadiensten, waarvan drie naar het Iberisch Schiereiland en Marokko.

Hapag-Lloyd en OOCL hebben besloten om hun driewekelijkse lijndienst tussen Noord-Europa en Canada met ingang van 1 maart 2009 voor onbepaalde tijd te staken. Het ging om de GEX3 Service die Antwerpen en Liverpool met Montreal verbond. In deze dienst voeren drie schepen met een capaciteit van 1.850 TEU. Historisch gezien betreft het de vroegere lijndienst van Cast die eerst door CP Ships werd overgenomen en zo in handen kwam van Hapag-Lloyd. De capaciteitsvermindering is het gevolg van de economische ontwikkelingen waardoor er veel minder ladingsaanbod beschikbaar is. Door de dienst met de kleinste schepen op te offeren werd de wekelijkse capaciteit van Hapag-Lloyd en OOCL met 20 procent gereduceerd. De twee rederijen werken voor de bediening van Canada samen onder de naam

Sint-Lawrence Coordinated Services (SLCS). Per dienst levert Hapag-Lloyd altijd twee schepen en OOCL het derde. De tweede loop, de GX2, met drie containerschepen van 4.400 TEU tussen Hamburg, Antwerpen en Montreal, bleef ongewijzigd. Om het wegvallen van de GX3 op te vangen werd Liverpool wel toegevoegd aan het vaarschema van de GX1. Daarvoor was de inzet van een extra schip nodig. In de GX1 varen schepen van 2.800 TEU vanuit Antwerpen, Southampton en Le Havre naar Montreal. Liverpool werd na de herstructureringen de eerste Europese aanloophaven.

Het Duitse scheepvaartbedrijf Baco-Liner kondigde in februari 2009 aan dat het de eerste van een reeks van 20 nieuwe duwbakken op een Turkse scheepswerf in ontvangst had genomen voor de drie moederschepen waarmee de rederij een regelmatige dienst onderhoudt tussen Europa en West-Afrika. De overige duwbakken werden nog in 2009 aan de rederij opgeleverd. Baco-Liner loopt al meer dan dertig jaar regelmatig de haven van Antwerpen aan met zijn speciale BACAT-schepen (Barge Aboard Catamaran). Elk van de drie moederschepen kan twaalf speciaal daarvoor ontworpen duwbakken aan boord nemen. Via twee openstaande deuren in de boeg van het schip worden de duwbakken in en uit het ruim gevaren. Daarna wordt het water uit het ruim weggepompt en worden de duwbakken op de platte vloer van het ruim van het schip vastgezet. Per schip beschikt Baco-Liner over drie sets duwbakken; één voor aan boord van het schip, één voor in Europa en één voor West-Afrika. Elke duwbak is 24 meter lang, 9,5 meter breed en heeft een capaciteit van 800 ton of 1.050 m^3. Het systeem werd destijds ontwikkeld om de congestie in de Afrikaanse havens te omzeilen. De duwbakken kunnen immers onafhankelijk van de congestie in havens worden gelost of geladen. De drie gelijkaardige moederschepen, de "Baco-Liner I", "Baco-Liner II" en "Baco-Liner III", dateren respectievelijk uit 1979, 1980 en 1984 en kunnen aan dek nog 658 TEU laden, waarvan 78 met reeferaansluiting. De schepen zijn 205 meter lang, 28,5 meter breed en zijn uitgerust met een scheepskraan van 40 ton hefvermogen. Het BACAT-concept wordt al jaren met succes toegepast van en naar Nigeriaanse en Mauritaanse bestemmingen. De haven van Antwerpen wordt twee à drie maal per maand aangelopen. De firma Overseas Maritime Transport treedt in Antwerpen op als agent voor Baco-Liner.

Bij ABES aan het Zesde Havendok heeft ECL (Europe Caribean Line) in maart 2009 het nieuwe breakbulkschip "Beautrader" gedoopt. ECL biedt een breakbulkdienst aan naar de zuidelijke Caraïben, met Antwerpen als de voornaamste laadhaven. ECL is een joint venture van de Nederlandse bedrijven Vertom Scheepvaart en Handelsmaatschappij en Vertraco Shipping en baat reeds jaren een maandelijkse dienst uit naar de Caraïben. De loshavens zijn Point Lisas in Trinidad en Tobago, Georgetown in Guayana, Paramaribo in Suriname en Puerto Ordaz in Venezuela. Dat Antwerpen één van de belangrijkste laadhavens is heeft het te danken aan haar sterke positie in de sector van de breakbulk en de projectcargo. De schepen van ECL worden in Antwerpen behandeld bij ABES. De "Beautrader" is het derde schip uit een reeks van vier die ECL bij de Nederlandse scheepbouwer Damen Shipyards heeft besteld. Het schip werd gebouwd op de Friese scheepswerf van Damen in Bergum en heeft een laadvermogen van 7.120 ton en is uitgerust met twee scheepskranen met een hefvermogen van 40 ton. Twee van de vier nieuwe schepen worden ingezet op de dienst van ECL, de twee overige worden door de rederij ingezet in de wilde vaart.

In maart 2009 staakte UFS (United Feeder Service) zijn feederdienst op Spanje en Portugal omdat er weinig lading was. UFS halveerde al in januari 2009 de capaciteit van zijn dienst tussen Rotterdam, Antwerpen, Bilbao, Vigo en Leixoes door een gehuurd containerschip van 672 TEU aan de eigenaar terug te leveren. In februari werd op het hoofdkwartier van de rederij in Limassol besloten om de dienst voorlopig helemaal op te schorten en om zich weer helemaal te concentreren op diensten in de Middellandse Zee. De laatste afvaart vond eind februari plaats vanuit Rotterdam. Het opdoeken van die dienst valt samen met de capaciteitsuitbreiding van de concurrent Team Lines, de Duitse feederdochter van de Belgische rederij Delphis. Omdat Team Lines voor zijn dienst naar Bilbao, Leixoes, Lissabon en Vigo schepen van 698 TEU charterde en omdat Delphis een aantal werkloze schepen in de eigen vloot had, werd besloten om de charters te beëindigen. Team Lines verzorgt de dienst nu met drie eigen schepen van 1.118 TEU.

De Turkse rederij Contaz, die in het begin van 2009 door de Finse rederij Containerships was overgenomen, startte haar dienst op Noord-Europa vanaf het einde van maart 2009 opnieuw op. De dienst was in 2008 opgeschort na de verkoop van twee schepen die op deze verbinding werden ingezet. Contaz Lines heeft altijd te kennen gegeven deze dienst opnieuw te willen starten. Door de overname door Containerships geraakten de plannen in een stroomversnelling. Het actieterrein van Contaz Lines was sinds het wegvallen van de dienst op Noord-Europa beperkt tot het oostelijk deel van de Middellandse Zee, waar de rederij vier schepen heeft varen tussen Turkije, Libië en Tunesië. De nieuwe

wekelijkse dienst tussen Turkije en Noord-Europa, met aanlopen in Griekenland en Italië, gebeurt met gecharterde schepen of met schepen van Containerships.

In april 2009 heeft de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company) de havens van Kaliningrad en Norrköping toegevoegd aan zijn feederdienst tussen Antwerpen, Bremerhaven en de Baltische Zee. Deze twee havens zijn toegevoegd aan acht van de tien loops binnen de Baltic Service van MSC. Die bestaande wekelijkse dienst volgt nu volgende rotatie: Antwerpen, Bremerhaven, Kaliningrad, Riga, Norrköping en daarna terug naar Antwerpen. De dienst wordt onderhouden met twee containerschepen van 882 TEU en 1.317 TEU. De Baltic Service van MSC telt in totaal tien loops, waarvan er acht de haven van Antwerpen rechtstreeks aanlopen. Zeven van de tien loops zijn gericht op één enkel land: driemaal op Rusland en telkens tweemaal op Zweden, op Noorwegen en op Denemarken. De drie overige loops bedienen meerdere landen uit de Scandinavisch-Baltische regio.

Op 7 april 2009 meerde aan de Hometerminal van MSC (Mediterranean Shipping Company) aan het Delwaidedok, de "MSC Beatrice" aan, een ULCS (Ultra Large Container Ship) met een capaciteit van 13.798 TEU. Het schip is het grootste containerschip dat tot dan toe in Antwerpen aanmeerde. Met een lengte van 366 meter is het schip tevens het langste schip dat ooit de Schelde tot in Antwerpen opvoer. De komst van de "MSC Beatrice" paste in het kader van een aantal testvaarten om na te gaan of schepen met een lengte van meer dan 360 meter veilig via de Schelde de haven van Antwerpen kunnen bereiken. Het schip verbleef ongeveer drie dagen in Antwerpen tijdens welke in totaal 9.500 TEU werden behandeld. Ook dit is een record voor Antwerpen. De "MSC Beatrice" heeft een tonnenmaat van 151.559 BT, een lengte van 366,0 meter, een breedte van 51,2 meter en een zomerdiepgang van 15,60 meter. Het schip wordt voortgestuwd door een dieselmotor van 96.875 PK en bereikt een dienstsnelheid van 24 knopen. In 2009 volgden nog verschillende andere testvaarten met containerschepen met een lengte van meer dan 360 meter. Het record dat door de "MSC Beatrice" op 7 april werd gevestigd werd reeds op 4 mei 2009 verbeterd door de "MSC Danit". Dit containerschip van MSC heeft een containercapaciteit van 14.200 TEU en is hiermee de nieuwe recordhouder in Antwerpen.

Op 24 juni 2009 gaf de Permanente Commissie voor het Toezicht op de Scheldevaart het groen licht om met grotere schepen de Schelde op te varen tot Antwerpen. De maximale toegelaten lengte op de Schelde was tot dan toe beperkt tot 360 meter. De Zwitserse rederij MSC, de grootste containerklant van de haven van Antwerpen, wou wekelijks schepen van 366 meter lang inzetten. Op vraag van Nederland werd de vraag om van de 360-meter-regel af te wijken, grondig onderzocht. Sinds de komst van de "MSC Beatrice", hebben in de periode april-juni 2009 negen schepen met een lengte van meer dan 360 meter de haven aangelopen. Door de beslissing van de Permanente Commissie voor het Toezicht op de Scheldevaart mogen vanaf juni/juli schepen met een lengte van meer dan 360 meter de Schelde op tot windkracht 5 en dit ook 's nachts. Bovendien moeten dergelijke schepen vanaf dan ook niet langer de assistentie vragen van vier sleepboten. In oktober 2009, na nog meer proefvaarten, besliste de Commissie dat de veiligheid niet in het gedrang komt en dat het toelatingsbeleid kon worden verruimd. Hierdoor kon vanaf november 2009 de diepgang bij afvaart worden vergroot van 13,5 meter tot 14 meter.

Op 28 april 2009 meerde in het Delwaidedok in Antwerpen het bulkschip "Bao Guo" met aan boord een recordlading van 163.106 ton steenkool. De onder Panamese vlag varende "Bao Guo" is eigendom van de rederij Swiss Marine. De bulkcarrier heeft een maximaal laadvermogen van 208.014 ton, is 300 meter lang en 50 meter breed. De recordlading van 163.106 ton is berekend op een diepgang van 15,5 meter, de maximale diepgang op dat ogenblik voor het scheepvaartverkeer op de Schelde. De bulkcarrier loste in Antwerpen op de terminal van ABT (Antwerp Bulk Terminal). Het schip werd er à rato van 60.000 ton per dag gelost. De lading was afkomstig van Transvaal en was in hoofdzaak bestemd voor de Franse markt, maar ook voor Belgische en Duitse afnemers. Het verdere inlandvervoer gebeurde via het spoor of de binnenwateren. Het schip was bevracht door EDF Trading, een onderdeel van de Franse energiemaatschappij Electricité de France, dat jaarlijks ongeveer 1,4 miljoen ton steenkool via de haven van Antwerpen invoert.

In mei 2009 werd de Trident-dienst die de Duitse rederij Hamburg-Süd samen met Maersk Line verzorgde, gesplitst in twee aparte segmenten. Hamburg-Süd verzorgt vanaf mei 2009 zonder partner een Atlantische dienst en een nieuwe wekelijkse dienst die de hub van Cartagena bedient. De Atlantische dienst wordt uitgebaat met vier containerschepen van 1.700 TEU die vanuit de havens van Antwerpen naar Philadelphia, New York en Savannah varen. Op de andere wekelijkse dienst worden negen schepen van 2.800 TEU ingezet die de hub van Cartagena bedienen. In Cartagena heeft Hamburg-Süd aansluiting op drie andere diensten die

vanuit Europa lading meenemen die vervolgens kan overgeslagen worden op de gemeenschappelijke dienst met Maersk Line naar Australië en Nieuw-Zeeland.

De rederij BSLE Malta heeft haar maandelijkse conventioneel stukgoed/breakbulkdienst vanuit Antwerpen uitgebreid. Deze dienst beperkte zich vroeger tot de bediening van de Perzische Golfregio, maar India (de haven van Mumbai) wordt vanaf mei 2009 ook aangelopen. De rederij verzorgt twee diensten naar deze bestemmingen. De eerste dienst, waarop vier gecharterde driedekschepen van 25.000 ton laadvermogen of 36.000 m^3 worden ingezet, vertrekt vanuit Noord-Europa. De voornaamste havens zijn Antwerpen, Hamburg, Bremen en Barcelona. Occasioneel wordt ook een haven in het Verenigd Koninkrijk aangedaan. De tweede dienst vertrekt vanuit de Middellandse Zee met drie gelijkaardige schepen. De uitbreiding van de dienst tot India is vooral ingegeven door het aldaar beschikbaar zijn van retourlading. Vanuit de Perzische Golf is er immers slechts een beperkt aanbod van retourlading. In Antwerpen worden de schepen van BSLE Malta behandeld door DP World. De firma van Doosselaere & Achten treedt in Antwerpen op als agent voor de rederij.

In juni 2009 startte de Franse rederij Delmas een nieuwe veertiendaagse dienst tussen Europa en West-Afrika. Delmas zet op de lijn twee multipurpose schepen van 16.600 dwt in, die uitgerust zijn met boordkranen met een hefvermogen van 35 ton. Antwerpen is de eerste Europese aanloophaven van de dienst en de firma Franco Belgian Agencies (FBA) treedt er op als lokaal agent. De lading bestaat vooral uit projectlading, heavy-lifts, breakbulk en containers. Op de terugreis worden in hoofdzaak reefercontainers vervoerd. Rollend materieel wordt ook vervoerd, maar dit wordt niet roro- maar lolo-geladen. Na afvaart uit Antwerpen worden de havens van Rouen, Leixoes en Tanger aangedaan alvorens over te steken naar Mauretanië en de Kaapverdische Eilanden, waar Nouackchott, Mindelo, Praia en Nouadhibou worden aangelopen. Bij voldoende ladingaanbod wordt ook Dakar in de rotatie opgenomen. Delmas startte ook nog een nieuwe lijndienst vanuit de Middellandse Zee naar West-Afrika met twee roro-schepen die tweewekelijks achtereenvolgens Sète, Genua, Marseilles, Dakar, Lomé en Cotonou aandoen.

In juli 2009 startte de Libische rederij Brointermed Lines met een tweede lijndienst tussen Noord-Europa en Noord-Afrika. De rederij zet twee multipurpose schepen in voor de bediening van Algerije. De reeds bestaande lijn naar Libië blijft ongewijzigd met vijf schepen. Beide scheepvaartlijnen doen de haven van Antwerpen aan. Voorheen nam de rederij reeds, op de weg naar Libië, lading aan boord voor Algerije, maar dat was beperkt tot het vervoeren van containers aan dek. In het begin van 2008 werd dit echter gestopt omdat er voor Libië voldoende lading beschikbaar was. Het aanlopen van Algerije om de deklading te lossen ging ten nadele van de transittijden naar de Libische havens Tripoli, Misurata, Benghazi, Marsa El Brega en Ras Lanuf. De nieuwe lijndienst staat los van de reeds bestaande dienst en neemt behalve containers ook stukgoed en projectlading aan boord. De schepen kunnen ladingen met een eenheidgewicht tot 70 ton laden. Met twee eigen schepen verzorgt de rederij twee afvaarten per maand vanuit Antwerpen en Bremen naar Algiers en Oran. Bij voldoende ladingaanbod worden ook de havens van Annaba, Arzew, Bejaja, Ghazaouet, Skikda en Mostagenem rechtstreeks aangedaan. De schepen van Brointermed worden in Antwerpen aan de Scheldekaaien behandeld door de Mexiconatie. De Libische rederij heeft een eigen vestiging in Antwerpen, Brointermed Lines Agencies BVBA.

De Franse rederij CMA CGM startte in juni 2009 een nieuwe rechtstreekse dienst uit Noord-Europa naar Griekenland en Turkije. De nieuwe lijndienst kreeg de naam French Europe Med Express (Femex). Griekenland en Turkije zijn echter geen nieuwe bestemmingen voor de Franse rederij. Via transhipment in Malta neemt de rederij reeds containers voor die landen mee uit het Verre-Oosten. In de Benelux is de haven van Antwerpen de enige directe aanloophaven van Femex. Het volledige Noord-Europese vaarschema omvat achtereenvolgens Hamburg, Felixstowe, Antwerpen en Le Havre. Na Le Havre zetten de schepen van Femex koers naar Tanger, waar aansluitingen zijn met lijndiensten van en naar West-Afrika en Noord- en Zuid-Amerika. Ook de grote hub van CMA CGM in Malta wordt rechtstreeks bediend. De aanloophavens in Griekenland en Turkije zijn Piraeus, Thessaloniki, Istanbul, Gebze, Gemlik en Izmir. Daarna gaat het via Malta en Tanger terug naar Hamburg. Om een wekelijkse afvaartfrequentie te kunnen verzekeren zet CMA CGM vijf schepen in met een capaciteit van ongeveer 2.100 TEU op de Femex-dienst.

In het begin van augustus 2009 smolt de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company) haar Canadadienst samen met de GEX1 Service van Hapag-Lloyd en OOCL. De drie rederijen zetten samen vier schepen in voor een nieuwe dienst tussen Bremerhaven, Antwerpen, Le Havre, Liverpool en Montreal. Als gevolg van de krachtenbundeling verdwenen drie schepen van het vaargebied en werd de capaciteit op Montreal met gemiddeld 2.500 TEU per week per rich-

ting verminderd. MSC levert twee zusterschepen van 3.005 TEU voor de nieuwe dienst, terwijl Hapag-Lloyd en OOCL elk een schip van 2.808 TEU leveren. In Antwerpen wordt de gezamenlijke dienst behandeld aan de MSC Home Terminal aan het Delwaidedok. Daardoor verliest de Noordzeeterminal van PSA Hesse-Noord Natie een wekelijkse aanloop.

Eind november 2009 is de nieuw opgerichte rederij Trans Atlantic Liner Services (TALS) van start gegaan met een nieuwe breakbulkdienst vanuit Noord-Europa naar de Verenigde Staten en Canada. TALS is onderdeel van een Amerikaanse groep die zich toelegt op expeditie en materieel voor de energiesector. De rederij heeft een langlopend contract getekend voor het vervoer van een aanzienlijk aantal windturbines die in Ierland worden gemaakt en bestemd zijn voor de Verenigde Staten en Canada. Het volume was zo groot dat de bedrijfsleiding besliste om een eigen rederij op te richten, die meteen verzekerd is van basislading. De rederij zet twee twindeckers in, die gecharterd worden van BBC, en die een laadvermogen hebben van 12.000 ton en die met boordkranen met een gecombineerd hefvermogen van 160 ton uitgerust zijn. De schepen laden eerst in Antwerpen machines en breakbulk alvorens door te varen naar Belfast, waar het grootste gedeelte van de scheepsruimte wordt gevuld met onderdelen voor windturbines. De loshavens in de Verenigde Staten en in Canada zijn respectievelijk Baltimore en Montreal. Aanvankelijk was er één afvaart per maand voorzien. Als er genoeg retourlading beschikbaar is wordt dit opgevoerd tot twee afvaarten per maand. Het Antwerpse bedrijf Ahlers Belgium treedt op als algemeen agent voor Europa, met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk en Ierland.

In december 2009 staakte de Deense rederij Maersk Line haat TA3 dienst op Noord-Atlantiek. Het betrof een belangrijke capaciteitsbeperking op deze route want het aantal eigen slots daalde van 11.800 naar een kleine 7.000 TEU per week per richting. Na het stoppen van de TA3 behoudt Maersk Line nog twee eigen transatlantische diensten over en beschikt daarnaast ook nog over een allocatie op de APX Pendulum van the New World Alliance. Voor de haven van Antwerpen is het stilleggen van de TA3 een goede zaak want door de herschikking van de transatlantische diensten wordt de haven voortaan rechtstreeks aangelopen door de schepen van de APX Pendulum en de TA4-dienst van Maersk Line.

Na een financiële herstructurering die de Chileense rederij CSAV in oktober 2009 afrondde, werden de activiteiten van de Euroandes-dienst en van de IMEX-dienst gevoelig opgevoerd. De IMEX-dienst van Noord-Europa naar het Indisch subcontinent krijgt een wekelijkse frequentie. Aan die dienst wordt een zevende schip toegevoegd en de vloot wordt omgeschakeld van schepen met een capaciteit van 2.600 TEU naar eenheden met een capaciteit van 3.500 TEU. De Eurandes-dienst tussen Noord-Europa, de Caraïben en De Zuid-Amerikaanse westkust wordt omgeschakeld naar een wekelijkse dienst. De vloot wordt uitgebreid met twee schepen van 2.500 TEU en komt daardoor op acht schepen. Ook het vaarschema werd aangepast. De rotatie is nu als volgt: Rotterdam, Tilbury, Hamburg, Antwerpen, Kingston, Puerto Limon, Cartagena, Manzanillo, Panama rechtstreeks, Guayaquil rechtstreeks, Callao en San Antonio rechtstreeks. In Antwerpen worden de schepen van CSAV behandeld door DP World aan het Delwaidedok.

In 2009 meerden acht zeegaande cruiseschepen aan in de haven van Antwerpen, goed voor samen ongeveer 8.500 passagiers. Het hoogtepunt van het cruiseseizoen was de aankomst op 8 september 2009 van de "Celebrity Century", één van de grootste cruiseschepen die tot dan toe de haven aanliep. Het schip heeft een lengte van 246 meter en had bij aankomst 1.800 passagiers aan boord. Door het voeren van een intensiever promotiecampagne stijgt de interesse bij de cruisemaatschappijen om Antwerpen in hun vaarschema's op te nemen. Voor 2010 zijn er reeds een twintigtal aanlopen voorzien. Veel belangrijker dan de zeegaande cruises zijn de riviercruises voor Antwerpen. In 2009 meerden ongeveer 450 riviercruiseschepen aan in de haven, samen goed voor 55.000 passagiers. De komst van cruiseschepen is een goede zaak voor de lokale economie. Uit een onderzoek van Cruise Europe, een organisatie die Europa promoot als cruisebestemming en waarvan ook Antwerpen lid is, blijkt dat het gemiddelde bestedingspatroon van een zeecruisepassagier rond de vijftig euro per dag schommelt. In totaal zouden de zeegaande cruiseschepen in 2009 dus voor meer dan vierhonderd duizend euro hebben bijgedragen aan de lokale economie.

3.2. De haven van Gent

3.2.1. Industrie

Bij ArcelorMittal Gent werd in februari 2009 hoogoven B heropgestart. De heropstart is er niet in de eerste plaats gekomen door een grotere vraag naar staal, maar veeleer om de tussenvoorraden aan plakken in de staalgieterij op te krikken. De invloed van de heropstart op de maritieme overslag in de haven van Gent is dan ook eerder gering geweest. Hoogoven B lag sinds november 2008 stil en onderging in de tussentijd herstellingswerken. Door het stilliggen van die hoogoven was de tussenvoorraad aan plakken tot een

minimum teruggevallen. Sinds het begin van de economische crisis draaide de staalgieterij in Gent op ongeveer 55 procent van haar capaciteit voor afgewerkte producten. De productie van plakken werd nog verder teruggeschroefd om de voorraad te verminderen en de behoefte aan bedrijfskapitaal te beperken. Indien de voorraad echter te klein zou worden, zou dat de leveringstermijnen in het gedrang hebben gebracht. Daarom werd beslist om de tweede hoogoven opnieuw op te starten. De beide hoogovens werkten in 2009 op ongeveer 60 procent van de ruwijzercapaciteit. Het productiepeil van afgewerkte producten bleef op het bestaande niveau (55 procent van de capaciteit). Wegens de geringe vraag besliste ArcelorMittal echter reeds in april 2009 om de productie in Gent opnieuw te verminderen door het stilleggen van hoogoven A.

In februari van 2009 nam Sea-Invest een tweede loods aan het Kluizendok in gebruik. De twee loodsen hebben een oppervlakte van 8.300 m^2 en kunnen voor een zeer ruime waaier aan producten worden gebruikt. Met hun overspanning van 75 meter zonder tussenpalen kunnen ze voor één homogene partij worden ingezet, maar hun ruimte kan evengoed met scheidingswanden gemoduleerd worden om voor de opslag van verschillende goederen te dienen. Door de loodsen parallel met het kanaal te bouwen kon de afstand tussen schip en loods zo klein mogelijk worden gehouden. Sea-Invest beschikt aan het Kluizendok over een concessie van 6 hectare, waarmee het bedrijf ook de ontwikkeling van de activiteiten op de achterliggende terreinen kan ondersteunen. Sea-Invest verzorgt bijvoorbeeld daar reeds de stouwerij van houtinvoerder Van Hoorebeke. Sea-Invest heeft op zijn terminal een eigen mobiele kraan geïnstalleerd die zowel voor bulk als voor stukgoed kan worden gebruikt. De eerste loods kwam reeds in november 2008 in gebruik en op de concessie is er nog plaats voor een derde gelijkaardige loods. Verder is nog de bouw van een weegbrug en van een kantoorgebouw gepland. De loodsen werden gebouwd door Bolckmans Utiliteitsbouw voor een bedrag van ongeveer 8,5 miljoen euro.

In het begin van 2009 kondigde TWZ aan om in het Gentse havengebied een terminal te bouwen voor de ontvangst en de behandeling van vloeibaar en vast scheepsafval. TWZ bouwt de terminal op de terreinen die het kocht van ADPO, dat ook zijn waterzuivering toevertrouwt aan het tankreinigings- en afvalwaterverwerkingsbedrijf TWZ. Op zijn vestiging langs de Ringvaart in Evergem reinigt TWZ jaarlijks zo'n 10.000 vrachtwagens en wagons en behandelt en recycleert het ongeveer 130.000 ton afval, waarvan een beperkte hoeveelheid scheepsafval uit de binnen- en zeevaart. Aan de eigen kaai van de installaties in Evergem kan TWZ enkel binnenschepen ontvangen waardoor het afval dat zeeschepen in het havengebied van Gent afgeven per lichter of per vrachtwagen naar Evergem gebracht moest worden. Daarom was TWZ al een tijd op zoek naar een terrein met een goede maritieme ontsluiting. TWZ kocht daarom van ADPO een 1,5 hectare grote strook aan de zuidkant van de ADPO-terminal en nam de aanpalende kaai van 120 meter van het Havenbedrijf in concessie. Aan deze kaai kunnen ook zeeschepen aanmeren. In de tweede helft van 2009 startte TWZ er met de bouw van een ontvangst- en recyclageterminal van vloeibaar en vast scheepsafval. Het betreft een investering van 2 à 3 miljoen euro en TWZ zal de nieuwe terminal in het voorjaar van 2010 in gebruik nemen. Er zullen een vijftigtal mensen aan de slag kunnen. In een latere fase wil TWZ op de terminal ook zee- en binnenschepen reinigen en ontgassen. In de overeenkomst tussen TWZ en ADPO is eveneens bepaald dat TWZ de waterzuiveringsinstallaties van ADPO overneemt. Op die manier moet TWZ geen nieuwe installatie bouwen en kan de bestaande capaciteit beter benut worden.

In maart 2009 nam Louis Dreyfus Commodities een nieuwe installatie in gebruik voor de ontvangst, de behandeling en de verdeling van vers fruitsap, ook NFC ("not from concentrate") genoemd. De fruitsappenproducent opende in 1999 een terminal aan het Sifferdok voor de overslag, de opslag en de distributie van diepgevroren sinaasappelsapconcentraat (FCOJ of "frozen concentrated orange juice"). De capaciteit van die installatie werd in 2007 opgetrokken van 25.000 naar 30.000 ton voor bulkopslag in tanks aan -8°C. Daarnaast is er een vriesloods waar vaten aan -16°C worden opgeslagen. Eén liter concentraat is goed voor ongeveer zes liter fruitsap. Voor Louis Dreyfus Commodities is de behandeling van NFC nieuw op de Europese markt. Hiervoor was de bouw van een nieuwe terminal noodzakelijk. FCOJ en NFC zijn aparte producten die niet aan dezelfde kenmerken beantwoorden en waarvoor een eigen specifieke behandeling vereist is. Door de nieuwe terminal hoopt het bedrijf om in de toekomst de overslagvolumes te kunnen verdubbelen. De nieuwe NFC-terminal heeft een opslagcapaciteit van 25.000 ton in zes nieuwe tanks. In tegenstelling tot FCOJ, wordt NFC in Gent niet op vaten getrokken. De aan- en afvoer gebeuren enkel in bulk. Louis Dreyfus Commodities investeerde ongeveer 17,5 miljoen euro in de NFC-terminal in Gent.

Eind maart 2009 is bij Volvo Cars Gent de laatste S60 van het huidige type van de assemblageband gerold. De Volvo S60 werd in 2000 in productie genomen en is daarmee één van de langst lopende Volvo-modellen. In

totaal bouwde Volvo 578.292 auto's van dit model. In Gent werden er in 2008 nog bijna 25.000 van gemaakt. De laatste auto was bestemd voor Taiwan. Met de aflevering van de laatste S60 eindigt voor Volvo Cars Gent een tijdperk. Samen met de oude V70 behoorde de S60 tot de P2-generatie die Volvo een kleine tien jaar geleden opstartte in Gent. Na deze laatste S60 startte de aanpassing van de fabriek voor de bouw van de nieuwe S60. Door de nodige aanpassingen aan het productieapparaat daalde de productie in de fabriek. De aanpassingswerken werden ook tijdens de zomervakantie uitgevoerd. Vanaf 2010 zullen de vloer van de XC60 en van de nieuwe S60 in dezelfde zone worden gelast. Sommige XC60-installaties krijgen een nieuwe inplanting en de capaciteit van de vloerzone wordt verdubbeld met het oog op de nieuwe S60. De nieuwe S60 heeft technologieën gemeen met de andere recente modellen zoals de XC60, de V70 en de S80. De preseries werden na de zomervakantie van 2009 op de lijn gezet.

Op 3 april 2009 besliste de federale Belgische regering om de brandstofproducenten te verplichten hun producten tot vier procent te mengen met biodiesel of bio-ethanol. België volgde daarmee de andere landen van de Europese Unie. Dit was voor de haven van Gent een belangrijke beslissing omdat twee van de vier accijnsvrije biodieselproducenten en de grootste biocluster van Europa in Gent zijn gevestigd. België was daarmee, samen met Cyprus en Malta, één van de weinige overblijvende Europese landen om de bijmenging van biodiesel te verplichten. Europa heeft als doelstelling om tegen 2010 naar 5,75 procent bijmenging te gaan, en tegen 2020 naar 10 procent. België haalde in 2008 niet eens 1 procent, terwijl dat bijvoorbeeld in Frankrijk 5,04 procent en in Duitsland 4,87 procent was. Door het uitblijven van een juridisch kader kwam de Belgische brandstofindustrie in de problemen. Het Oostendse Proviron moest eind februari 2009 zelfs haar productie stilleggen. De andere drie producenten, Bioro en Oleon in Gent en Neochim in het Waalse Feluy, overleefden op export. De beslissing om de brandstofproducenten te verplichten hun producten met biodiesel of bio-ethanol bij te mengen creëert een markt, waardoor de bioindustrie kan verderwerken.

Begin april 2009 nam Inter-Beton een nieuwe centrale aan het Sifferdok in gebruik. Deze centrale bedient het overgrote deel van Oost-Vlaanderen. Inter-Beton is een dochter van de groep Heidelberg Cement, een wereldspeler op het vlak van cement, granulaten en beton. Deze groep is ook al in de Gentse haven aanwezig met de CBR-fabriek aan het zeekanaal naar Terneuzen. De Gentse betoncentrale van de groep was jarenlang gevestigd aan de Koopvaardijlaan nabij de Dampoort. In het kader van het urbanisatieproject "Oude Dokken" moest het bedrijf daar plaats ruimen. Het kreeg van het Havenbedrijf Gent een concessie op een terrein van ongeveer 9.000 m^2 aan het wachtdok voor lichters, aan het uiteinde van het Sifferdok. Inter-Beton investeerde ongeveer 34 miljoen euro in de nieuwe betoncentrale. Op de nieuwe vestiging werken 33 personen. Veertien eigen betonmixers, met een capaciteit van 5,5 à 11 m^3, hebben de centrale als tuisbasis. De nieuwe installatie kan tot 140 m^3 beton per uur produceren en kan vlot omschakelen van de aanmaak van het ene naar het andere soort beton of mortel. De aanvoer van mortelzand, kalksteen en porfier gebeurt per vrachtwagen, terwijl al het zand per schip wordt aangevoerd. Voorheen werden ladingen van 1.500 à 1.600 ton zand aangevoerd per binnenschip. Op de nieuwe locatie aan het Sifferdok kan het zand ook worden aangevoerd met zelflossende zeeschepen, die ladingen tot 3.000 ton kunnen aanvoeren.

In april 2009 heeft de firma Ghent Transport & Storage (GTS) een vergunning aangevraagd voor de bouw van een tankpark met een capaciteit van 240.000 m^3, verdeeld over zes opslagtanks. GTS verwierf aan de noordkant van het Kluizendok twee concessies die samen 10,5 hectare groot zijn en die gelegen zijn aan meer dan 400 meter kaaimuur. De installaties van GTS zijn in hoofdzaak gericht op de behandeling en opslag van droge bulk. In 2006 zette GTS de stap naar de vloeibare bulk. Dat gebeurde via de joint venture Fertigent met de Litouwse groep Achema, die van Gent zijn draaischijf maakte voor de verdeling van vloeibare meststoffen in de Benelux, Noord-Frankrijk en West-Duitsland. Daarvoor bouwde Fertigent op de achterkaai aan het Kluizendok een opslagtank van 30.000 ton met drie volautomatische laadstations voor vrachtwagens. Het nieuwe geplande tankpark komt op de nog beschikbare terreinen aan de landzijde van de bestaande concessie. Als alles volgens plan verloopt, zal het tankpark op het einde van 2010 in gebruik worden genomen. GTS verwacht ook zijn activiteiten in de sector van de droge bulk uit te breiden. Het zal instaan voor de lossing van de grondstoffen die bestemd zijn voor de nieuwe asfaltfabriek die het Nederlandse bouwbedrijf Heijmans op de achterkaai van het Kluizendok gaat bouwen. De aanvoer van die grondstoffen zal via het water gebeuren en een bijkomende trafiek van ongeveer 100.000 ton per jaar opleveren. In totaal behandelt GTS ongeveer 1,15 miljoen ton goederen op zijn eigen kaaien.

De Gentse scheepssloperij Van Heyghen Recycling (VHR) kreeg in juli 2009 een speciale opdracht. Het bedrijf

kreeg vier weken de tijd om het achterschip van het zeeschip "New Flame", dat op een ponton was geladen, in stukken te branden en op de kaai van de sloperij te lossen, zodat het ponton vrij kon gegeven worden. De "New Flame" zonk in 2007 in de Baai van Gibraltar als gevolg van een aanvaring met een Deense tanker. Het schip was onderweg van New York naar Turkije met een lading schroot en had de Baai van Gibraltar aangedaan om te bunkeren. Na de aanvaring brak het schip in twee en zonk, ondanks pogingen om het schip nog te redden. Het schip werd geborgen door het in verschillende stukken te zagen. Het grootste deel van het schip werd ter plaatse verschroot, maar het achtersteven, inclusief de machinekamer, moest voor afbraak naar een gespecialiseerde sloperij. Voor het transport van Gibraltar naar Gent werd het ponton "Giant 3" van het Nederlandse bergingsbedrijf Smit ingeschakeld. Omdat dit ponton een breedte heeft van 36 meter moest een speciale toelating van de Gentse havenkapiteindienst worden bekomen om de Westsluis in Terneuzen te passeren. Het achterschip van de "New Flame" werd in stukken van 20 ton aan wal gebracht. VHR haalde de afgesproken termijn van vier weken en op 18 augustus kon het ponton de haven verlaten. Nog in 2009 boekte VHR een order voor de sloop van schip van de Royal Navy. HMS "Brambleleaf" is naast HMS "Fearless" en HMS "Rame Head" het derde oorlogsschip van de Britse Marine dat in Gent wordt afgebroken. Het schip zal ongeveer 7.500 ton schroot opleveren. In 2009 werden bij VHR opnieuw meer vissersschepen voor sloop aangevoerd. In september 2009 werd op de scheepsloperij gestart met de bouw van een bijkomende, grotere kraan. Vooral dankzij de grote vraag uit het Verre Oosten is het bedrijf zeer actief.

In 2009 renoveerde PVS Chemicals Belgium, dat in het Gentse havengebied onder meer zwaveldioxide produceert, zijn installaties. Dit gebeurde in drie fasen. In een eerste fase werd het beschermend omhulsel rond de bestaande leidingen vervangen. In een tweede fase werd een nieuwe schoorsteen geplaatst. Deze is eind augustus 2009 in gebruik genomen. Samen met de bouw van de nieuwe schoorsteen investeerde PVS Chemicals Belgium ook in een gaswasinstallatie. Daardoor is de uitstoot sterk verminderd. In september 2009 werd de derde en laatste fase van de herstellingswerken afgerond. In deze laatste fase werden leidingen vervangen door nieuwe buizen. Voor de bouw van de nieuwe schoorsteen en de gaswasinstallatie investeerde PVS Chemicals Belgium anderhalf miljoen euro.

Op 26 augustus 2009 werd bij het Gentse zand- en grindbedrijf Kesteleyn voor het eerst in één continue beweging zand gelost vanuit een zeeschip, gezeefd en gemengd en geladen in een binnenschip. Hierdoor wordt de behandelingscapaciteit en de efficiëntie van de terminal van Kesteleyn aan het Kluizendok sterk verhoogd. Het zelflossend grindbaggerschip "Swalinge" meerde hiervoor af aan de palen die op vraag van Kesteleyn in het Kluizendok werden geheid. Tussen die palen en de kaai meerde het binnenschip "Westhoek". De "Swalinge" loste het zand met haar eigen transportband in een trechter op de kaai en werd via transportbanden naar de opslagplaats op de kaai gebracht. Van daaruit werd de menginstallatie gevoed om het binnenschip met de gewenste zandkwalitieit te laden. De zelflossende baggerschepen voeren ladingen van 1.200 à 1.500 ton zand of grind aan. De grotere baggerschepen die zand uit de eigen concessie van Kesteleyn, voor de Engelse kust, aanvoeren, lossen hun lading via een persleiding in de put op de achterkaai van de terminal. Deze schepen kunnen tot 18.000 ton per uur lossen. Het laden van de binnenschepen gebeurt à rato van 950 ton per uur. In 2008 behandelde de firma Kesteleyn de eerste lading zand aan het Kluizendok. Vanuit de terminal worden de terminals en verdeelcentra van de groep aan het Zuiddok in Gent, in Avelgem en in het Noord-Franse Harnes bevoorraad. Dit gebeurt uitsluitend over het water. Kesteleyn investeerde ongeveer 9 miljoen euro in de nieuwe installaties.

In september 2009 heeft StoraEnso het beheer van alle distributietrafieken vanuit zijn grote maritieme terminal in de voorhaven van Zeebrugge, vanuit zijn dochterbedrijf Lumipaper in Kallo en vanuit de papierfabriek in Langerbrugge, geconcentreerd in de productievestiging in de haven van Gent. Op amper zestig kilometer van elkaar had StoraEnso twee logistieke cellen. Door de twee cellen samen te brengen worden de logistieke operaties van het bedrijf geoptimaliseerd. De te verdelen volumes zijn zeer belangrijk: StoraEnso Langerbrugge produceert jaarlijks 550.000 ton kranten- en magazinepapier, via Zeebrugge transiteert jaarlijks gemiddeld anderhalf miljoen ton en Lumipaper ontvangt elk jaar 220.000 ton papierrollen vanuit Zeebrugge om te versnijden en te verdelen. Bovendien bestaat de tendens dat steeds meer deelladingen nodig zijn omdat de klanten steeds vaker kiezen voor kleinere en frequentere leveringen. De keuze voor Gent is ingegeven door de centrale ligging tussen Zeebrugge en Kallo. Bovendien is Langerbrugge voor StoraEnso een belangrijke productievestiging. Naast de logistieke cel van zeven personen is ook de zes personen sterke claimafdeling van Zeebrugge naar Langerbrugge overgeheveld. Dit team behandelt alle klachten over transportschade vanuit een groeiend aantal fabrieken tot op de eindbestemming wereldwijd.

ArcelorMittal maakte in september 2009 bekend dat het eind 2007 een bestelling in China plaatste voor de levering van een nieuwe havenkraan voor de staalfabriek in Gent. De levering van de nieuwe loskraan is gepland voor medio 2010. De nieuwe kraan kreeg het nummer A8 en zal voor bijkomende capaciteit zorgen aan de loskaai van het staalbedrijf, die in normale jaren een maritieme overslag haalt van bijna 10 miljoen ton.

In 2008 beslisten het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports tot de oprichting van een internationale vzw, Bio Base Europe, met als doel de bio-industrie in de kanaalzone Gent-Terneuzen te stimuleren door middel van initiatieven op het vlak van onderzoek en opleiding. Door de stijgende fossiele brandstofprijzen, de noodzaak tot duurzamere productie van goederen en het beperken van de broeikasgassen, worden biogebaseerde productieprocessen steeds belangrijker. Aandacht voor deze problematiek resulteerde in de kanaalzone Gent–Terneuzen in de projecten Ghent Bio Energy Valley en BioPark Terneuzen. Concreet bestaat het project uit twee pijlers: in Gent wordt in de voormalige brandweerkazerne aan het Rodenhuizedok een proeffabriek, de Bio Base Europe Pilot Plant, uitgebouwd; en in Terneuzen wordt een innovatie- en een opleidingscentrum voor operatoren en onderhoudstechnici voor de bio-industrie opgericht. De projectkosten bedragen 21 miljoen euro (13 miljoen euro voor de proefinstallatie in Gent en 8 miljoen euro voor het opleidingscentrum in Terneuzen). Daarvan betaalt de Europese Commissie 6 miljoen euro via het Interreg-programma. Het saldo wordt ongeveer gelijk verdeeld tussen Vlaanderen en Nederland. Het Bio Base Europe-project loopt tot 2011. Men hoopt dat de beide pijlers tegen dan voldoende eigen inkomsten genereren om daarna op eigen kracht te kunnen doorgaan. Bio Base Europe ging op 27 april 2009 van start in de voormalige brandweerkazerne aan het Rodenhuizedok. Daar wordt eveneens de Bio Base Europe Pilot Plant, een proefinstallatie die het mogelijk maakt om bioprocessen op productieschaal te ontwikkelen, uitgebouwd. Het doel van de proefinstallatie is om zowel bedrijven als kennisinstellingen de kans te geven om op industriële schaal te onderzoeken hoe biobrandstof op een efficiënte manier gewonnen kan worden uit niet voor voeding bedoelde organische reststoffen en hoe vervolgens de nevenproducten omgezet kunnen worden in biokunststoffen, biodetergenten en biochemicaliën. De bouw van het opleidingscentrum in Terneuzen moet nog starten. Hier zullen, naast algemene en bedrijfsspecifieke opleidingen in verband met bioprocessen, ook netwerk- en communicatieactiviteiten en een bezoekerscentrum dat het grote publiek kan informeren over bio-gebaseerde producten, worden uitgebouwd. Als alles volgens plan verloopt, zal het opleidingscentrum begin 2011 in gebruik genomen kunnen worden.

In de Gentse kanaalzone komen er in de komende jaren twintig windturbines bij. Tegen 2012 zou de helft van de Gentse bevolking, of ongeveer 120.000 personen, kunnen voorzien worden van windenergie. De Gentse kanaalzone was in 2000-2001 de eerste Vlaamse regio die beschikte over een landschapsondersteunend windturbineplan. Thans staan er in het havengebied elf windmolens aan het Kluizendok, twee aan het Rodenhuizedok, drie op de terreinen van Volvo Trucks in Oostakker en twee langs de Industrieweg in Wondelgem. De gebiedsbeheerder, het Havenbedrijf Gent en de bevoegde vergunningsverleners, de Stad Gent, Evergem, de provincie Oost-Vlaanderen en RWO Ruimtelijke Ordening Oost-Vlaanderen staan samen achter de uitbreiding van het windmolenpark. De realisatie wordt nu verder uitgewerkt in overleg met onder meer de windenergieproducenten en geïnteresseerde bedrijven.

In 2009 behaalde de haven van Gent de tweede plaats bij de ESPO Award, de Europese Award voor de haven die het best de sociale integratie met haar stad of ruimere gemeenschap weet te verbeteren. Het Havenbedrijf Gent kreeg deze speciale vermelding voor het "Project Gentse Kanaalzone – Samen werken aan de duurzame ontwikkeling van de Kanaalzone Gent-Terneuzen". De haven van Gent stond als enige Belgische haven op de shortlist van deze award naast de Spaanse havens Algeciras en Gijón, het Italiaanse Genua, het Nederlandse Rotterdam, het Zweedse Stockholm en het Finse Turku. Zesentwintig havens hadden zich kandidaat gesteld, waarbij in totaal dertig projecten werden ingediend. Het Gentse project eindigde tweede, tussen de haven van Gijón, die de eerste prijs wegkaapte, en Genua, die de derde plaats behaalde. De eerste en derde prijs ging telkens naar een groots (en duur) bouwproject. Het project van Gent omvatte een gans ander project. De kern van het "Project Gentse Kanaalzone" is het duurzame overleg tussen publieke en private betrokkenen (onder meer de provincie Oost-Vlaanderen, de Vlaamse overheid, de Stad Gent, de gemeenten Evergem en Zelzate, het Havenbedrijf Gent, de bewoners, de economische actoren en de diverse belangenverenigingen) om de haven vorm te geven. Al deze partners werken reeds jaren vrijwillig samen aan de strategie en aan concrete projecten die bijdragen tot de verdere duurzame ontwikkeling van het Gentse havengebied. De prijs werd op 4 november 2009 uitgereikt op het Brusselse stadhuis.



3.2.2. Infrastructuur

Op 12 januari 2009 werd in Gent aan Vlaams minister-president Kris Peeters en aan de Nederlandse staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Tineke Huizinga het eindadvies van het Stakholders Advies Forum (SAF) voorgesteld. Volgens dit advies is een grotere zeesluis binnen het bestaande sluizencomplex de beste oplossing om de toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen op langere termijn te garanderen. Een grotere zeesluis is belangrijk voor het toekomstperspectief van de kanaalzone als belangrijk zeehavengebied, dat na de uitbouw van de Seine-Nord-verbinding nog zal toenemen, zo staat in het advies. De aanleg van de nieuwe zeesluis, waarvan de afmetingen nog niet zijn vastgelegd, binnen het bestaande complex heeft als voordeel dat het de kosten beperkt en het milieu en de ruimte minder belast. Het SAF geeft in zijn advies verder ook aan dat de keuze voor een zeesluis niet los kan staan van de uitwerking van een aantal flankerende maatregelen. Er moet ervoor gezorgd worden dat een kanaalverbetering niet leidt tot ruimteverlies van bedrijfsterreinen of ingrijpt op bestaande woonkernen. Het advies van het SAF wijst er ook op dat het project niet ophoudt bij de bouw van de sluis, maar dat Vlaanderen en Nederland zullen moeten blijven samenwerken om onder meer de omliggende goederenspoor- en wegvoorzieningen te verbeteren. Ook op andere vlakken is een blijvende goede samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland noodzakelijk. Het advies geeft ook aan dat er nog moet worden onderzocht of het project geen grote negatieve effecten zal hebben op de waterhuishouding in de regio.

In het begin van 2009 werd ten oosten van het Kluizendok de nieuwe Christoffel Columbuslaan voor het verkeer opengesteld. Met de ringweg rond het Kluizendok kan het wegverkeer weer helemaal op de linkeroever naast het kanaal Gent-Terneuzen rijden, van de Meulestedebrug via de Langerbruggekaai, rondom het Kluizendok en verder via de Terdonkkaai, Riemekaai en Kuhlmankaai tot in Zelzate en tot aan de Expressweg. Door de bouw van het Kluizendok was er langs de linkeroever van het kanaal jarenlang geen doorgaand verkeer mogelijk. Het wegverkeer kan voortaan volledig langsheen het kanaal naar het Kluizendok of via het Ovaal van Wippelgem op de R4, richting E40/E17. Hierdoor worden ook de woonkernen van Rieme en Doornzele gevrijwaard. Op de nieuwe Christoffel Columbuslaan is er een nieuwe brug gebouwd zodat in de toekomst het gehele Kluizendokgebied per spoor ontsloten kan worden, via een aansluiting op lijn 55 langs de R4. Langsheen de Christoffel Columbuslaan werd tevens een tweerichtingsfietspad aangelegd. In totaal zijn er 10,6 kilometer wegen aangelegd rond het Kluizendok, waarvan 8,3 kilometer hoofdwegen en 2,3 kilometer interne wegen.

De Scheepvaartpolitie Gent (SPNG) heeft in 2009 haar intrek genomen in een nieuw complex, aan het zeekanaal Gent-Terneuzen. Hierdoor verhoogt het werkcomfort en worden de operationele mogelijkheden versterkt. De Scheepvaartpolitie Gent was voorheen gehuisvest in een kantoorgebouw in de Farmanstraat, op de achterkaai van het Grootdok. Het nieuwe gebouw heeft 1.250 m^2 kantoorruimte met onder meer verhoorlokalen en cellen, 665 m^2 logistieke ruimte, een garage en ruime parkeergelegenheid in de Langerbrugstraat, in de zone tussen het Sifferdok en het Mercatordok. Het nieuwe gebouw van de Scheepvaartpolitie is 24 uur op 24 bemand en doet ook dienst als grenscontrolepost. De Scheepvaartpolitie Gent staat in het havengebied in voor de algemene politiezorg, de maritieme grenscontrole en de gespecialiseerde politietaken op het water.

Buiten Gent heeft de Scheepvaartpolitie ook kantoren in Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge, Antwerpen en Luik. Het hoofdkantoor is gevestigd in Brussel.

Op 20 april 2009 maakt Vlaams minister-president Kris Peeters bekend dat de onderhandelingen tussen Vlaanderen en Nederland over de kostenverdeling voor de bouw van de geplande nieuwe sluis in Terneuzen konden worden opgestart. Als over de kostenverdeling overeenstemming wordt bereikt, kan begonnen worden met de juridisch vereiste detailstudies voor de geselecteerde sluisalternatieven. Minister-president Kris Peeters pleegde daarover overleg met de Nederlandse staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Tineke Huizinga. Als leidraad voor de kostenverdeling en het sluisalternatief wordt het advies van het bilaterale Stakeholders Advies Forum (SAF) gehanteerd. Gewezen minister Wivina Demeester werd aangeduid als hoofd van de Vlaamse delegatie die de onderhandelingen met Nederland zal voeren.

Op 3 juni 2009 werd in Evergem de nieuwe sluis op de Ringvaart rond Gent officieel in gebruik genomen. Al geruime tijd was de capaciteit van de eerste sluis overschreden met lange wachttijden voor de schippers voor gevolg. In 2008 transiteerde meer dan 16 miljoen ton door de sluis, wat een stijging is van 6 miljoen ton in de laatste tien jaar. De oude sluis is beperkt voor binnenschepen met een capaciteit van 1.350 ton. De nieuwe sluis ligt vlak naast de bestaande en heeft een lengte van 230 meter en een breedte van 25 meter. Deze afmetingen volstaan om tegelijkertijd vier schepen van klasse IV (4.400 ton) of twee tweeduwbakstellen klasse Vb te schutten. De sluis biedt de mogelijkheid om met grotere schepen tot in Noord-Frankrijk en het Seinebekken te varen. Bovendien speelt de nieuws sluis tevens een belangrijke rol in de waterbeheersing. De bouw van de nieuwe sluis heeft zeven jaar geduurd en werd ingedeeld in vier fasen: de bouw van de kaaimuren, de burgerlijke bouwkunde van de sluis zelf, de sluisdeuren en het elektromechanisch gedeelte met het bedieningsgebouw. De nieuwe sluis in Evergem is de grootste binnenvaartsluis in België en heeft 32,7 miljoen euro gekost. De sluis is een belangrijke schakel van de Seine-Scheldeverbinding en kon daarom rekenen op Europese subsidies.

In de zomer van 2009 heeft het Nederlandse Verkeer en Waterstaat door de overdracht van de Westerscheldetunnel aan de provincie Zeeland het financiële kader gecreëerd voor de aanleg van de nieuwe Sluiskiltunnel. De provincie Zeeland kan hierdoor met de tolinkomsten van de Westerscheldetunnel een deel van de tunnel bekostigen. Bovendien heeft de Nederlandse verkeersminister Eurlings met de provincie Zeeland een overeenkomst gesloten voor een bijdrage van 137,5 miljoen euro voor de medefinanciering van de tunnel. De nieuwe Sluiskiltunnel moet een alternatief vormen voor de bestaande brug over het kanaal Gent-Terneuzen, die een belangrijk knelpunt is voor het verkeer in Zeeland. De aanbestedingsprocedure startte in de zomer van 2009 en verwacht wordt dat in 2011 met de bouw van de tunnel zal kunnen worden gestart. De tunnel, waarvan het totale kostenplaatje wordt geraamd op 275 miljoen euro, moet eind 2014 klaar zijn. De provincie Zeeland heeft de bouw van de Sluiskiltunnel volledig in handen gegeven van het privébedrijf BV Kanaal Kruising Sluiskil (KKS).

Tijdens de zomerperiode kreeg de 45 jaar oude Zelzatebrug een grondige onderhoudsbeurt. In opdracht van de Vlaamse overheid, de beheerder van de brug, werden alle elektromechanische en hydraulische delen uit de brug vervangen. Ook de bedienings- en controleapparatuur werd vernieuwd. Als gevolg van de modernisering van de brug werken de beide brugdelen sneller dan voorheen. In 2009 werd ook gestart met de vernieuwing van de controletoren. De gerenoveerde controletoren van de brug van Zelzate zal in het voorjaar van 2010 klaar zijn.

In juli 2009 keurde Vlaams minister Crevits het derde afvalbeheersplan voor de haven van Gent goed. Het plan is geldig van 1 juli 2009 tot 30 juni 2012. Het uitgangspunt van het plan is dat elk schip dat de haven aanloopt een bijdrage betaalt van 65 euro voor de inzameling en verwerking van het scheepsafval, ongeacht of het schip gebruik maakt van een voorziening of niet. Sommige schepen kunnen evenwel een deel van die bijdrage terugkrijgen, tot een maximum van 45 euro. Dit is onder meer het geval voor schepen die met milieuvriendelijke brandstof varen. De kapitein van een schip of zijn agent moet alle informatie over het scheepsafval aan het Havenbedrijf melden via het elektronische haveninformatiesysteem ENIGMA. De verplichte aangifte heeft betrekking op alle soorten afval, van voedselresten van de bemanning en huishoudelijk afval tot afvalolie en onderhoudsafval uit de machinekamer. Om het systeem gebruiksvriendelijker te maken verloopt ook de financiële afhandeling via ENIGMA. In 2008 liepen 3.463 zeeschepen de Gentse haven aan. Daarvan boden 249 schepen tijdens hun bezoek aan de haven hun afval aan, voor in totaal ongeveer 5.000 m^3.

Op 16 oktober 2009 werd op de J. Kennedylaan (de R4 West) de nieuwe Skaldenbrug in gebruik genomen. Het betreft een zogenaamd Hollands complex met een

brug over de R4 en parallel daarmee op- en afritten in zowel de richting Gent als Zelzate. De brug werd gebouwd door het Agentschap Infrastructuur Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen en kadert in het globale project voor het omvormen van de R4 West en Oost tot primaire wegen. Alle verkeer kan voortaan van op de R4 langs de brug naar het Skaldenpark of in de richting van de Belgicastraat en het Mercatordok. Omgekeerd kan men van aan het Mercatordok of het Skaldenpark via de brug de R4 West oprijden. Door de nieuwe brug wordt de bereikbaarheid van de haven en de veiligheid op de R4 verbeterd.

In 2009 werd het sluitstuk van de kaaimuren aan het Kluizendok afgewerkt. Aan de noordzijde van het dok, parallel met het kanaal Gent-Terneuzen, werd een kaaimuur gebouwd met een totale lengte van 440 meter en een waterdiepte van 8 meter. De bouwwerken van deze kaai startten in juni 2008 en werden eind 2009 beëindigd. De kostprijs van deze kaaimuur bedraagt 8 miljoen euro. Naarmate de kaaimuren afgewerkt werden, werd ook het Kluizendok verder uitgebaggerd. In 2009 werd de verlenging van de zuidelijke parallelkaai vrijgebaggerd. Hierbij kwam ruim 300.000 m^3 baggerspecie vrij. Ongeveer 10% hiervan was slib dat voor verdere behandeling naar een laguneringsbekken werd afgevoerd. Het grootste gedeelte was echter goede specie die gebruikt werd om de gronden, rond het Kluizendok op het grondgebied van Evergem, verder op te hogen. De baggerwerken kostten 6,25 miljoen euro.

Om in het gebied rond het Kluizendok een spoorinfrastructuur te kunnen uitbouwen is een verbinding op de spoorlijn 55, die evenwijdig loopt met de R4 West, voorzien. Het hierop aftakkend spoor zal het gebied binnenkomen via een kruising via de Christoffel Columbuslaan, die via een brug over deze sporen geleid wordt. Binnen het gebied, evenwijdig met de Christoffel Columbuslaan en de R4 West, wordt een spoorwegbundel voorzien van 16 sporen waarvan er in een eerste stadium 5 aangelegd zullen worden. Vanuit deze bundel zal in het noordwaarts deel een dubbel spoor worden aangelegd tegen de kaaibevloering van het dok. Zuidwaarts de bundel vertrekt een spoor evenwijdig met de Vasco Da Gamalaan. Dit spoor buigt ongeveer ter hoogte van het midden van deze laan noordwaarts af, om op 150 meter van het dok evenwijdig ermee oostwaarts richting kanaal verder te lopen. De aanleg van deze sporen zal in de eerste helft van 2010 starten. Het Havenbedrijf Gent zal de spoorbeddingen voorbereiden, waarna Infrabel er de dwarsliggers en de sporen in aanlegt. De uitvoering van de werken ten laste van het Havenbedrijf Gent wordt geraamd op 1,58 miljoen euro.



In 2008 en 2009 werd een studie uitgevoerd over de verbetering van de afwatering van de concessieterreinen gelegen aan de oost- en noordkaai van het Noorddok en aan de zuidzijde van het Sifferdok. Om de afwateringssituatie te verbeteren bleek de aanleg in de achterterreinen van collectoren, die via een centraal punt in de respectievelijke dokken afwateren, noodzakelijk. In deze studie werd ook de ombouw van de roro-hellingen aan de oostzijde van het Noorddok naar een kaaimuur, conform de naastgelegen kaaisecties, opgenomen. Met het oog op de uitvoering van deze werken, die in de eerste helft van 2010 zullen worden aangevangen, werd in 2009 een aanbestedingsdossier opgesteld. Deze werken worden geraamd op 1,3 miljoen euro.

In 2009 werd gestart met de voorbereiding van de renovatie van de kaaibevloering van de kaaien 1000, 1010 en 1020 op de rechteroever van het Alphonse Sifferdok. Over een kaailengte van 840 meter zal een gedeelte van de kaaibevloering en het rioleringsnet vernieuwd worden. Hierbij zullen de drie aanwezige parallelle sporen door Infrabel gedeeltelijk herplaatst worden. De uitvoering van deze werken, die begin 2010 starten en ongeveer een jaar zullen duren, wordt geraamd op 1,74 miljoen euro.

In 2009 werd de heraanleg van de Singel afgewerkt. Deze weg verkeerde in slechte staat en diende grondig vernieuwd te worden. Het oude wegprofiel moest plaats maken voor een nieuw wegbeeld. Een volledig nieuwe weg met 2 x 1 profiel werd aangelegd. Hierbij werd ook de riolering van de Singel volledig vernieuwd. Daarnaast werd over de volledige lengte van de weg een parkeerstrook voorzien en werd er een vrijliggend dubbelrichtingfietspad aangelegd. Deze vernieuwingswerken, gestart in oktober 2008 en voltooid in het najaar van 2009, kostten 2 miljoen euro.

Op 27 november 2009 doopte Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur Joke Schauvliege de "Aquarius", de nieuwe waterboot van het Havenbedrijf Gent. Dit nieuwe vaartuig, gebouwd ter vervanging van "Waterboot 2", heeft een lengte van 32,3 meter en een breedte van 6 meter. Het schip is uitgerust met vier roestvrijstalen tanks van elk 60 m^3. Met dit grotere en modernere schip zal op een efficiëntere wijze drinkwater aan de schepen geleverd kunnen worden. De waterboot is voorzien van de nodige uitrusting om het comfort en de veiligheid van de bemanning te verhogen: de stuurhut is uitgerust met alle hedendaagse navigatie- en meetapparatuur en kan in geval van calamiteiten gasdicht afgesloten worden. Aan dek bevindt zich een laadarm voor de behandeling van de waterslangen. Het schip is voorzien van een ruime machinekamer en heeft een grote manoeuvreerbaarheid. De "Aquarius" werd door het Havenbedrijf Gent besteld bij Carron Marine en vertegenwoordigt een investering van 1,2 miljoen euro.

De schipperij van het Havenbedrijf Gent is momenteel nog gehuisvest aan boord van de "Stern", die afgemeerd ligt aan de Rigakaai. In 2009 besliste het havenbedrijf om aan de Rigakaai, tegenover de huidige aanlegplaats van de "Jacob van Artevelde", een nieuw gebouw op te richten waar onder meer de schipperij zijn intrek zal nemen. Het gebouw wordt uitgerust met kleedkamers met douches, met een refter, een bureau en sanitair. Voor de schipperij is een grote werkplaats voorzien. Het gebouw krijgt ook nog een verdieping. Daar komt er een multifunctionele zaal om honderd bezoekers te ontvangen. Eventueel kunnen de bezoekers daarna met de "Jacob van Artevelde" de haven verkennen. Van op de eerste verdieping van het gebouw zal de bezoeker een groot en breed zicht hebben op de haven. Het gebouw wordt een opvallend pand, een passiefhuis en heel zichtbaar en herkenbaar voor wie er voorbij zal rijden. Het gebouw is het resultaat van een wedstrijd voor ontwerpers in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester. Honderdzeventig kandidaten toonden interesse voor het project. Uiteindelijk zijn er uit alle inzendingen vijf ontwerpen geselecteerd. Uiteindelijk koos de directie, in samenspraak met de schipperij en de havenkapiteindienst, voor het project van het Brussels architectenbureau Tetra. Als alles volgens plan verloopt start de bouw in december 2010 en moet de schipperij na de zomer van 2011 het nieuwe gebouw in gebruik nemen.

De voorwaarden voor het uitvoeren van proefvaarten met schepen van 230 x 37 x 12,5 meter door de Westsluis werden op 13 december 2007 door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart bekrachtigd. Die voorwaarden vereisten drie geslaagde proefvaarten met respectievelijke diepgangen van 12,3 meter, 12,4 meter en 12,5 meter. Bij op- en afvaart door de Westsluis en het Kanaal Gent-Terneuzen worden telkens metingen gedaan door MARIN (Maritime Research Institute Netherlands) en de meetdienst van Rijkswaterstaat. Deskundigen van onder meer het Loodswezen, het Havenbedrijf Gent, de Afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse overheid en Rijkswaterstaat volgen de proefvaarten op de voet. Nadat alle proeven uitgevoerd en gunstig geëvalueerd zijn, zal de maximaal toegelaten scheepsbreedte van 37 meter formeel worden bekrachtigd. De eerste proef werd op 20 november 2008 uitgevoerd met de "Alam Permai", een postpanamax bulker met een breedte van 36,5 meter en een diepgang van 12,3 meter. Op 5 januari 2009 volgde een tweede proefvaart met het bulkschip "Aris T" (breedte: 36,97 meter en diepgang: 12,4 meter). Ook deze proef verliep probleemloos. Dit schip, met een draagvermogen van 92.524 ton, was meteen ook het grootste schip dat ooit de Gentse haven aanliep.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	*4.667 ha*
Wateroppervlakte	*619 ha*
Totale lengte kaaimuren	*28 km*
Totale lengte spoorwegen	*211 km*
Totale lengte wegen	*133 km*
Bron: volgens GRUP met GIS	

3.2.3. Scheepvaartlijnen

De Finse short-sea operator Containerships verbindt de haven van Gent vanaf begin mei 2009 met het oostelijke deel van de Middellandse Zee. De dienst kwam tot stand door de overname door Containerships van de dienst tussen Noord-Europa en Turkije van Contaz Line. Contaz Line zette in 2008 een tijdelijk punt achter zijn bediening van Noord-Europa en was sindsdien enkel nog in het oostelijk bekken van de Middellandse Zee actief. De Turkse rederij werd echter in maart 2009 overgenomen door het Finse Containerships. Om de netwerken van beide rederijen met elkaar te verbinden werd beslist om de dienst van Contaz Line op Noord-Europa opnieuw op te starten. In een eerste fase werd in Noord-Europa enkel Rotterdam aangelopen, maar vanaf mei 2009 werd de haven van Gent in de rotatie opgenomen. Containerships doet Rotterdam en Gent met eigen diensten aan en participeert in een 50/50 joint venture met Manuport ook in de nieuwe containerterminal aan het Kluizendok. De nieuwe containerlijn van Containerships en Contaz Line verbindt de havens van Rotterdam en Gent met Istanbul en Piraeus met schepen met een capaciteit van 1.000 TEU.

De IJslandse scheepvaart- en logistiekgroep Eimskip heeft in mei 2009 zijn participatie van 65 procent in Containerships doorverkocht aan zijn Finse partner Container Finance, dat daarmee weer de volledige controle over de shortsea-operator verwierf. Eimskip was in september 2006 in het kapitaal van de Finse rederij Containerships gestapt. Maar sinds 2008 kampte Eimskip met de gevolgen van die expansiepolitiek, die door de economische crisis aanzienlijk versterkt werden. Eimskip sloot het boekjaar 2008 af met een zwaar verlies en daarom werden een hele reeks herstructureringsmaatregelen doorgevoerd. Deze konden echter niet beletten dat ook het eerste kwartaal van 2009 met verlies werd afgesloten. De doorverkoop van Eimskips participatie van 65 procent in Containerships past in het kader van de herstructureringen. Eimskip en Containerships blijven wel samenwerken op het vlak van vertegenwoordiging. Containerships Finland zal op de Finse markt optreden als agent voor Eimskip terwijl Eimskip in Noorwegen, Denemarken en Zweden agent blijft van de Finse rederij Containerships. De transactie heeft geen invloed gehad op de activiteiten van Containerships in de haven van Gent. Containerships baat vanuit Gent een wekelijkse lijn uit op havens in de Baltische Zee en op het oostelijk bekken van de Middellandse Zee.

Op 5 augustus 2009 meerde voor het eerst in de Gentse haven een schip van de Duitse cruiserederij A-Rosa aan. Het cruiseschip "A-Rosa Aqua" meerde aan de Rigakaai in het kader van een binnenvaartcruise met Keulen als start- en eindpunt. Het schip en de opvarenden werden door de Stad Gent en het Havenbedrijf Gent feestelijk onthaald. De binnenvaartcruises zitten in Gent in de lift. De jongste jaren deden steeds meer riviercruiseschepen de haven aan. Hun aantal klom van 73 in 2005 naar 155 in 2006 en 182 in 2007. In 2008 werd, met 204 aanlopen, voor het eerst de kaap van 200 riviercruiseschepen gerond. Als gevolg van de economische crisis liep het aantal riviercruiseschepen in Gent in 2009 echter terug tot 156 met in totaal 17.340 passagiers aan boord. Met de komst van de schepen van A-Rosa krijgt het cruisegebeuren in Gent een extra impuls. De rederij meerde in 2009 twee maal per maand aan en het is de bedoeling om dit op te voeren tot één afvaart per week in 2010. De Duitse rederij, die ook riviercruises op de Donau en op de Rhône/Saône aanbiedt, heeft Gent vanaf midden 2009 ingepast in haar Rijncruises. De cruiseactiviteiten in de haven zijn van groot belang voor de lokale handel in de stad Gent.

Op 16 oktober trad het Havenbedrijf Gent toe tot de Europese Federatie van Binnenhavens, EFIP (European Federation of Inland Ports). Het was op haar jaarlijkse Algemene Vergadering in Mantova in Italië dat EFIP Gent als nieuw lid verwelkomde. EFIP vertegenwoordigt meer dan 200 binnenhavens in 19 Europese landen. De toetreding van Gent tot EFIP past in de hoofddoelstellingen van de haven, met name het bevorderen van het duurzaam transport. De haven van Gent realiseert nu reeds jaarlijks zo'n twintig miljoen ton overslag via de binnenwateren en is daarmee een belangrijke binnenhaven. Bovendien zal de verwachte Seine-Noordverbinding via de binnenvaart de zeehaven van Gent een expressaansluiting met het Seine-bekken van Parijs bieden. Gent zal één van de belangrijkste toegangspoorten worden tot de Seine-Scheldeverbinding. Anderzijds zullen de leden van EFIP voortaan gebruik kunnen maken van de Gentse expertise op het vlak van de integratie van de haven met haar stad, een onderwerp waar EFIP in de komende jaren werk van wenst te maken.

3.3. De haven van Zeebrugge

3.3.1. Industrie

In 2009 heeft een Belgische gastankerrederij, samen met Fluxys, een uitbreidingsdossier voor de gasterminal van Zeebrugge bij de overheid ingediend. Het dossier betreft een aanvraag voor de bouw van een tweede aanlegsteiger voor LNG-schepen in de voorhaven en de bouw van bijkomende opslagtanks. De nieuwe aanlegsteiger zou tevens geschikt zijn voor het behandelen van speciale LNGRV-tankers (LNGRV = LNG Regasification Vessel) en voor het laden van kleine zeeschepen. Al in 2006 lanceerde Exmar de idee om de Belgische gasmarkt te bevoorraden met zijn speciale gastankers. 'Normale' LNG-tankers lossen het vloeibaar gas aan -163 °C in opslagtanks aan land, waar het naderhand tot gas wordt opgewarmd en in het gasnet wordt gepompt. De LNGRV-tankers kunnen het LNG aan boord zelf vergassen en het gas dan rechtstreeks in het gasnet pompen. Aanvankelijk dacht men om op de Schelde, ter hoogte van Doel, een losinstallatie te bouwen, maar daartegen rezen tal van nautische vragen rond zodat werd beslist om uit te wijken naar Zeebrugge. Het project is niet tegenstrijdig met de belangen van Fluxys in Zeebrugge, maar is eerder complementair. Recente gebeurtenissen, zoals bijvoorbeeld het gasconflict tussen Rusland en Oekraïne, hebben aangetoond hoe belangrijk flexibiliteit in de gastoevoer is. Fluxys bestudeert de verdere uitbreiding van de LNG-terminal van 9 miljard kubieke meter aardgas per jaar tot 18 miljard kubieke meter aardgas per jaar tegen 2015-2016. Of er daarvoor 1, 2 of 3 bijkomende opslagtanks zullen worden gebouwd is op dit ogenblik nog ter studie. Maar volgens Fluxys is het belangrijk dat er ook een tweede aanlegsteiger komt waar direct LNG-gas rechtstreeks van het schip in

het gasnet kan worden gepompt. Dit is vooral nuttig op momenten wanneer de opslagtanks vol zijn. Voor de uitbreiding van de LNG-terminal voerde Fluxys een marktbevraging uit, die 15 kandidaatpartners opleverde. Van zodra het plan uitvoerbaar wordt geacht en van zodra alle vergunningen zijn verleend kan met de uitbreiding worden gestart. De bouw van de tweede aanlegsteiger zal ongeveer een jaar in beslag nemen en het betreft een investering van zo'n 100 miljoen euro.

In februari 2009 werd meegedeeld dat Sea-Ro Terminal, het grootste overslagbedrijf in de Zeebrugse haven, wordt opgesplitst. PSA Hesse-Noord Natie maakten op die manier een einde aan hun samenwerkingsverband met Portinvest, een vennootschap behorend tot de Cobelfret-groep. Beide bedrijven hadden vijftig procent van de aandelen in handen. Het overslagbedrijf Sea-Ro Terminal zelf werd volledig eigendom van Portinvest. De overslagterminal voor de behandeling van ladingen van de Scandinavische papierproducent StoraEnso aan het Wielingendok werd overgeheveld naar PSA Hesse-Noord Natie. Die terminal sluit aan bij de containerterminal van PSA aan het aanpalende Albert II-dok. In ruil verwierf Portinvest de volledige controle over drie overslagterminals aan het Brittaniadok en op de Zweedse Kaai, in de voorhaven, en op de Canadakaai in de Zeebrugse achterhaven. De herschikking past in het kader van de stroomlijning van de activiteiten van PSA Hesse-Noord Natie en Cobelfret. Het akkoord tussen PSA Hesse-Noord Natie en Portinvest over de verdeling van de activiteiten van Sea-Ro Terminal heeft geleid tot de oprichting in april 2009 van de vennootschap PSA Wielingen Zeebrugge, met hoofdkantoor in Antwerpen en operationeel kantoor in Zeebrugge. PSA Wielingen Zeebrugge heeft de controle over de dedicated woudproductenterminal van StoraEnso aan het Wielingendok in de westelijke voorhaven van Zeebrugge.

Medio maart 2009 werd op de terminals van ICO (International Car Operators) in Antwerpen en in Zeebrugge de eerste lading Suzuki Alto's gelost. Deze auto's worden geproduceerd door de Indiase fabriek Maruti Suzuki in Manesar. ICO verzorgde daarvoor de volledige logistiek vanaf de haven Mundra in India tot en met de overslag in Zeebrugge. Ook de pre-delivery inspectie (PDI) wordt in India door ICO verzorgd. Daarvoor werden speciaal mensen opgeleid in Zeebrugge en in Antwerpen. De nieuwe wagens worden vanuit India verscheept aan boord van carcarriers van de Japanse rederijen NYK (Nippon Yusen Kaisha) en K Line. Daarbij doen de schepen van NYK enkel Zeebrugge aan, terwijl de schepen van K Line zowel in Zeebrugge als in Antwerpen lossen. Maar uiteindelijk zijn het steeds de rederijen die beslissen waar de auto's aan land worden gezet, afhankelijk van de beschikbare retourlading. De wagens die in Antwerpen worden gelost zijn voornamelijk bestemd van de Benelux-markt. In Zeebrugge worden ook auto's gelost met bestemming Zweden en Denemarken. Deze wagen worden via transhipment naar Malmö en Kopenhagen vervoerd. Het betreft een trafiek van ongeveer 60.000 nieuwe wagens per jaar.

In mei 2008 maakte de Antwerpse koffie- en cacaotrader Efico bekend dat het in de achterhaven van Zeebrugge om en bij de 30 miljoen euro investeert in een nieuw verwerking- en distributiecentrum. Voor het project werd de NV SeaBridge opgericht, dat deel uitmaakt van de Eficogroep. Efico is een zeer belangrijk Belgisch handelshuis voor koffie en cacao met kantoren in Zwitserland, Duitsland, Guatemala, Frankrijk en Ethiopië. De grondstoffen worden vooral ingevoerd via de haven van Antwerpen. Om proactief in te spelen op de verduurzaming van de toeleveringsketen van groene koffie, en rekening houdend met sterk opkomende thema's zoals voedselveiligheid, traceerbaarheid, afvalbeheer, CO2 problematiek, enz. wordt in de haven van Zeebrugge een nieuwe installatie gebouwd. Op een terrein van 10 ha met spooraansluiting, investeert NV SeaBridge in een eerste fase 20,3 miljoen euro in een ultramodern geautomatiseerd Europees centrum voor de veredeling, verwerking, opslag en distributie van groene koffie. In de eerste fase wordt een betonnen magazijn geplaatst van 20.000 m^2, met automatische temperatuur- en vochtcontrole, en ventilatie. Het magazijn zal een opslagcapaciteit hebben van 363.000 zakken koffie, een equivalent van 40% van de Belgische consumptie. Het nieuwe centrum zal voorzien zijn van fotovoltaïsche panelen om zo de uitstoot van CO2 te minimaliseren door te functioneren op groene energie. In maart 2009 heeft de NV SeaBridge van het Brugse stadsbestuur een bouwvergunning gekregen. De werken werden uitgevoerd en de installaties werden op 19 juni 2009 plechtig in gebruik genomen. Het project voorziet eveneens in een tweede fase een investering van 12 miljoen euro voor de bouw van 3 windturbines, bij voorkeur in de Zeebrugse havenzone, zodat 18 MWh windenergie kan worden geproduceerd. Daarnaast wordt een uitbreiding tot 48.000 m^2 opslagruimte voorzien, volledig bedekt met fotovoltaïsche cellen. Op 4 september 2009 maakte minister-president Kris Peeters bekend dat de NV SeaBridge een subsidie van 1 miljoen euro werd toegekend voor de bouw van het duurzaam logistiek centrum voor de behandeling van koffie in de haven van Zeebrugge.

Op 19 april 2010 werd bekend gemaakt dat NV SeaBridge, met de bouw van hun logistiek centrum voor de behandeling van koffie in de haven van Zeebrugge,

één van de dertien winnaars was van de Europese GreenBuilding Award 2010. Het vrijwillige GreenBuilding Programma van de Europese Commissie moedigt vooruitstrevende eigenaars van nieuwe of pas gerenoveerde gebouwen aan en geeft heel wat aandacht aan de inspanningen die zij leveren om het energieverbruik en de CO2-uitstoot van hun patrimonium terug te dringen. Een GreenBuilding Partner moet kunnen aantonen dat zijn organisatie substantiële inspanningen doet om de energie-efficiëntie van zijn gebouwen te vergroten. Dit houdt onder meer in dat er een energiebesparing is van 25% in één of meerdere van de bestaande of nieuwe gebouwen. Voor renovaties wordt er vergeleken met de toestand voor renovatie en voor nieuwbouw moet er 25% beter gepresteerd worden dan de dan geldende minimum lokale (Vlaamse) norm. In Europa zijn er 193 gebouwen die met het GreenBuilding programma zijn verbonden. Ook het Havenbedrijf Gent viel, met de bouw van een passief kantoorgebouw, in de prijzen.

Als gevolg van de economische crisis heeft het sleepvaartbedrijf Unie van Reddings- en Sleepdienst (URS) in maart 2009 een herstructurering doorgevoerd van haar activiteiten in de haven van Zeebrugge. Het door de economische crisis dalende aantal schepen, vooral in de Zeebrugse achterhaven, maakt een herschikking van de vloot noodzakelijk. Midden maart 2009 vertrokken de "Union Jade" en "Union Amber", twee sleepboten die uitsluitend sleepwerk verrichtten in de achterhaven, definitief naar Antwerpen. Deze twee sleepboten werden kort daarvoor speciaal gebouwd voor de Zeebrugse achterhaven. De "Union Topaz", die in 2008 speciaal voor Zeebrugge werd gebouwd, liep in het begin van 2009 zware averij op aan de motor en werd pas in maart 2009 opnieuw in dienst genomen. De "Union Emerald", die de "Union Topaz" vanuit Antwerpen tijdelijk heeft vervangen, werd na het herstel van de "Union Topaz" blijvend in Zeebrugge gestationeerd. Na deze herstructurering worden alle sleepboten opnieuw in de voorhaven gestationeerd. Sleepopdrachten in de achterhaven gebeuren opnieuw, net als vroeger, met sleepboten die in de voorhaven liggen. Door het verminderd aantal sleepopdrachten en door de opkomst van de concurrent Antwerp Towage overwoog URS bovendien om sleepboten op te leggen.

Op 23 april 2009 opende ZFL (Zeebrugge Food Logistics) een nieuwe diepvriesloods in de Zeebrugse achterhaven. ZFL is een dochteronderneming van het European Fish Center (EFC), de uitbater van de moderne vismijn in de achterhaven van Zeebrugge. Met de bouw van de diepvriesinstallatie mikt ZFL in eerste plaats op de omliggende bedrijven van het EFC, maar vooral ook op havengebonden klanten. Zo richt ZFL zich vooral naar grote producenten uit Azië en Zuid-Amerika aan importzijde en aan exportzijde rekent ZFL vooral op de Britse markt. ZFL dankt de interesse van haar klanten onder meer aan haar gunstige ligging in de Zeebrugse achterhaven, op een boogscheut van de containerterminals. De nieuwe diepvriesloods heeft een oppervlakte van ruim 5.000 m^2 en is goed voor 80.000 m^3 logistieke ruimte. Hierdoor kan ZFL vanaf april 2009 12.000 palletplaatsen aanbieden evenals de nodige ruimte om activiteiten met toegevoegde waarde te ontwikkelen, zoals herpalletiseren en stickeren. Een groot deel van de ruimte is bestemd voor diepvries, met temperaturen tot -20°C. Een uitgekiend IT-systeem dient de temperaturen en de tracing van de goederen te verzekeren. Op middellange termijn kan de site ook worden aangesloten op het spoorwegennet. De bouw van de nieuwe diepvriesloods kostte 7 miljoen euro en het project biedt in de aanvangsfase werk aan dertig à veertig werknemers.

Het Antwerpse bootmannenbedrijf Brabo heeft zich in februari 2009 ingekocht in het Zeebrugse familiebedrijf CVBA Bootsmannen van de familie Vermael. De familie Vermael is reeds generaties actief in de sector van het aan- en ontmeren van schepen in het havengebied van Brugge-Zeebrugge. Brabo verwierf vijftig procent van de aandelen van het familiebedrijf. Brabo-voorzitter Robert Restiau werd ook in Zeebrugge voorzitter en de dagelijkse leiding van het bedrijf werd toevertrouwd aan Ronny Vermael. Met ongeveer 20 medewerkers zorgt CVBA Bootsmannen voor het afmeren en losgooien van de meeste schepen in de haven. Brabo had tot dan toe geen bootmannen in Zeebrugge, maar was wel reeds met de Breydel-dokloodsen in de achterhaven aanwezig.

Op 1 april startte Aspiravi met het proefdraaien van het vernieuwde windmolenpark op de oostelijke strekdam van de haven van Zeebrugge. Het windmolenpark op de oostelijke strekdam in Zeebrugge dat in 1986 werd gebouw en dat bestond uit 24 turbines, werd op het einde van 2008 volledig afgebroken. Ter vervanging bouwde de firma Aspiravi een nieuw windmolenpark dat tot 80% meer windenergie kan produceren. Dat park van 14 molens was eind maart 2009 afgewerkt en heeft 20 miljoen euro gekost. In september 2008 startten de funderingswerken voor de installatie van de nieuwe machines. Deze werken waren, samen met de bekabelingswerken eind december 2008 afgewerkt. Eind oktober 2008 werd gestart met de afbraak van de oude molens. Aspiravi hield deze machines ook tijdens de werken zo lang als mogelijk operationeel. Vanaf januari 2009 werden de nieuwe windmolens gebouwd. Het oude park bestond uit 24 molens van het merk Turbowinds



en dat in 3 varianten; 2 machines van 600 kW (operationeel in 2003), 12 machines van 400 kW (operationeel in 2000) en 10 machines van 200kW (operationeel in 1987). Het nieuwe park bevat 14 identieke windmolens van 850 kW van het merk Vestas. Het totaalvermogen komt zo op 12 MW. Voorheen was dat 8 MW. De ashoogte bedraagt 65 meter en de rotordiameter is 52 meter. Met de stroomproductie van dit park kan voorzien worden in de jaarlijkse elektriciteitsbehoefte van 8500 gezinnen. De oude windmolens werden aangeboden op de tweedehandsmarkt en zullen zo elders ter wereld een tweede leven beginnen. Het windmolenpark op de oostelijke strekdam in Zeebrugge was het eerste park in België en één van de eerste in Europa. Het park heeft vaak model gestaan voor de bouw van andere windturbineparken overal ter wereld. België verwierf hiermee internationale faam inzake windturbinetechnologie. Verspreid over gans België heeft Aspiravi vandaag 62 windturbines in gebruik, goed voor een vermogen van 62 MW. Aspiravi is ook actief in offshore windenergie via Eldepasco dat een domeinconcessie heeft verworven voor de exploitatie van een windmolenpark op de Bank Zonder Naam. Daarnaast exploiteert Aspiravi ook nog 4 biogasinstallaties: 2 op de stortplaatsen van Pellenberg en Lendelede en 2 bij de voedingsproducenten Inbev in Leuven en Agristo in Harelbeke.

Midden april 2009 maakte het Chinese bedrijf SIPG (Shanghai International Port Group) bekend dat het haar plan voor het nemen van een belang in APM Terminals In Zeebrugge voorlopig niet zou uitvoeren. Het nemen van het belang had de eerste investeringsstap van SIPG buiten China moeten worden. In september 2006 tekende SIPG een kaderovereenkomst met APM Terminals, een dochter van de Deense groep Maersk-A.P.Møller, om een aandeel van 40 procent te nemen in de containerterminal van APM Terminals aan het Albert II-dok in de westelijke voorhaven van Zeebrugge. Ondanks de Chinese beloftes dat het investeringsproject tegen eind 2008 afgerond zou zijn, kwam het nooit tot een definitief akkoord. Als reden voor het voorlopig opbergen van het plan gaf SIPG op dat de vooruitzichten van het globale containerverkeer door de economische crisis in 2009 helemaal anders zijn dan in de jaren daarvoor. In het najaar van 2009 werd echter aangekondigd dat SIPG opnieuw met APM Terminals praatte over een minderheidsparticipatie in de terminal van Zeebrugge.

In april 2009 opende de Noorse groep Wallenius-Wilhelmsen Logistics (WWL) in de achterhaven van Zeebrugge het nieuw technisch voertuigencentrum "Vehicle Processing Centre" (VPC). In het logistieke complex van 7.600 m^2 worden personenwagens, landbouwvoertuigen en werfvoertuigen afgewerkt voor de Europese markt. De activiteiten van het centrum variëren van het wassen, het aanbrengen van allerlei onderdelen, het uitvoeren van technische controles tot het uitvoeren van kleine herstellingen. Het nieuwe voertuigencentrum stelt 90 mensen tewerk. De haven van Zeebrugge is voor WWL het distributiepunt voor continentaal Europa. Jaarlijks meren ongeveer 400 schepen van WWL in de haven aan, die er ongeveer 300.000 nieuwe voertuigen lossen. De bouw van het nieuwe "Vehicle Processing Centre" heeft 8,5 miljoen euro gekost.

Het Havenbestuur van Zeebrugge heeft in mei 2009 een Memorandum of Understanding getekend met de Zuid-Koreaanse haven van Pyeongtaek. De bedoeling van de overeenkomst is om meer informatie over havenontwikkelingen uit te wisselen, gezamenlijke evenementen te organiseren en samen marketing uit te tekenen naar rederijen toe. Aan de basis van de overeenkomst ligt het groeiende containerverkeer en de bloeiende automarkt in Zuid-Korea. Pyeongtaek is een jonge haven aan de westkust van Zuid-Korea, niet ver van Seoul en gelegen te midden van het lokale industriële weefsel en de consumptiemarkten. De haven is vooral belangrijk voor de handel met China en heeft ongeveer hetzelfde profiel als Zeebrugge, en dat zowel op het vlak van infrastructuur als op het vlak van de havensectoren. Met 48 miljoen ton goederenoverslag is de haven van Pyeongtaek de zesde grootste haven van

Zuid-Korea. Als een belangrijk onderdeel van het Memorandum of Understanding willen beide partijen de zichtbaarheid van de havens in Europa en Korea verhogen. Het is tevens de bedoeling om regeringsautoriteiten en havenexperten uit te wisselen. Tot de gezamenlijke evenementen die de havens willen organiseren, behoren onder meer seminaries en commerciële contacten.

Belwind startte in augustus 2009 met de bouw van het grootste energieproject in België, met name een groot windmolenpark gesitueerd op 46 kilometer voor de kust van Zeebrugge. Het park wordt in 2 fasen van elk 55 turbines gerealiseerd, met een totaal vermogen van 330 MW. Jaarlijks zal het park 1,1 TWh. aan elektriciteit produceren. Dat is voldoende om ongeveer 350.000 gezinnen van groene stroom te voorzien en 540.000 ton CO2 per jaar te vermijden. Er is geen enkel windpark in de wereld dat zo ver in zee is gelegen als Belwind en ook de ontwikkeling ervan is de snelste in de offshore wereld. Het park wordt gebouwd op de zandbank Bligh Bank, ten noorden van de Thorntonbank. De zee is daar 15 tot 37 meter diep. De Bligh Bank bevindt zich in de zone die de Belgische regering voorzien heeft voor de bouw van windparken. Deze zone biedt plaats voor een geïnstalleerde capaciteit van 2.000 tot 2.300 MW. De windparkzone bevindt zich buiten de scheepsvaartroutes, en bijna geheel buiten de 12-mijlszone of territoriale wateren. Dit zeegebied wordt omschreven als de Belgische Economische Zone (BEZ). De 110 turbines worden aangesloten op twee hoogspanningsstations op zee via 70 km lange 33kV-zeekabels. Deze stations worden op hun beurt door middel van twee 150kV-kabels aangesloten op het Belgische hoogspanningsnet te Zeebrugge. De 55 windturbines zijn van het type Vestas V90. Met een capaciteit van 3 MW zijn dit één van de lichtste windturbines die er bestaan. De windturbines staan op stalen monopiles, die door het bedrijf Van Oord Marine and Offshore Contractors in de zeebodem geheid worden. Het Belgische consortium Seawind (Pauwels, Fabricom-GTI Suez, Iemants Staalbouw-Smulders en DEME) levert een total nieuw concept voor het transport en de transformatie van elektriciteit naar de kust. Voor de bouw van het windmolenpark werd in Zeebrugge een grote bouwwerf ingericht, waar de funderingspalen voor het vervoer naar zee worden klaargemaakt en waar alle onderdelen van de molens worden aangevoerd en in gereedheid worden gebracht voor de montage. De funderingspalen, die een gewicht hebben tot 600 ton, werden per binnenschip aangevoerd en werden aan beide zijden luchtdicht afgesloten zodat ze al drijvend vanuit Zeebrugge naar de Bligh Bank konden worden gesleept. Daar werden ze door de "Svanen", één van de sterkste drijvende kranen ter wereld, in de zeebodem geheid. De stalen sokkels die op de funderingspalen worden gemonteerd werden ook in Zeebrugge klaargemaakt.

In het voorjaar van 2009 heeft de firma ICO (International Car Operators), een dochter van de NYK-groep (Nippon Yusen Kaisha), op de Bastenaken-terminal in Zeebrugge in een recordtijd een nieuw was- en inspectiecentrum voor wagens gebouwd. Het is gebouwd op maat van Mazda, dat met een trafiek van Rotterdam naar Zeebrugge verhuisde. Ondanks de moeilijke tijden – door de economische malaise daalde de autotrafiek in Zeebrugge met bijna de helft – blijft ICO investeren in Zeebrugge. De Bastenaken-terminal van ICO in Zeebrugge heeft een oppervlakte van 100 hectare en bezit met het nieuwe ultramoderne en milieuvriendelijke inspectiecentrum over bijzondere troeven om nieuwe trafieken aan te trekken. Mede daardoor slaagde ICO erin de Mazda-trafiek vanuit Rotterdam weg te halen. Het gaat om Mazda's die bestemd zijn voor de Britse en de Ierse markt. In normale omstandigheden zou dit een trafiek zijn van nagenoeg 65.000 voertuigen per jaar. Maar door de slechte economische toestand is dat aantal nu aanzienlijk lager. Ook het havenbestuur van Zeebrugge investeerde in 2009 40 miljoen euro in de Bastenaken-terminal voor de verlenging van de kaaimuur, voor baggerwerken en voor de bouw van een brug over het Verbindingsdok om de twee terminals van ICO in de Zeebrugse achterhaven met elkaar te verbinden. Het nieuwe was- en inspectiecentrum van ICO werd begin juni 2009 plechtig geopend. Het betreft een investering van ongeveer 8 miljoen euro.

In juli 2009 kondigde het baggerbedrijf Decloedt en Zoon aan dat het een nieuwe hypermoderne uitvalsbasis zal bouwen langsheen de Kiwiweg in de achterhaven van Zeebrugge. De bouwvergunning werd op 29 juni 2009 goedgekeurd. Decloedt en Zoon was op zoek naar een nieuwe locatie omdat haar huurovereenkomst voor de terreinen van hun bestaande vestiging aan het Prins Filipsdok eind 2010 afloopt. Net als de bestaande vestiging zal het nieuwe complex aan de Kiwiweg bestaan uit een werkplaats voor las-, draai- en freeswerk, een kantoorruimte, een materieelpark voor de opslag van buizen en baggermaterieel, een groot magazijn en een parking voor de wagens van de mensen die op de baggerschepen inschepen. De nieuwe vestiging wordt wel een stuk groter dan de bestaande aangezien het baggerbedrijf, niettegenstaande de economische crisis, in volle expansie is. De firma Decloedt en Zoon heeft een tiental schepen in aanbouw, die alle tegen het einde van 2011 in de vaart zullen zijn. De nieuwe vestiging past in deze expansiepolitiek. De nieuwe vestiging zal een oppervlakte hebben van 31.500 m^2 en sluit aan de oost-

kant aan op een watergebonden oever van 250 meter. Hier zal later een aanlegsteiger worden gebouwd waar de baggerschepen voor onderhoud zullen aanmeren. De bestaande Kiwiweg, die nu langs de oever van het Verbindingsdok loopt, zal rond de nieuwe installatie van Decloedt en Zoon worden omgelegd.

Op 3 augustus 2009 nam de Zweeds-Noorse combinatie Wallenius-Wilhelmsen Logistics (WWL) de goederenbehandelingsactiviteiten op haar eigen terminal aan de Canadakaai in de Zeebrugse achterhaven over van Sea-Ro Terminal. Sea-Ro Terminal trad sinds de komst van WWL naar Zeebrugge op als stevedore. Het contract met Sea-Ro Terminal werd door WWL opgezegd. De beslissing van WWL om zelf de goederenbehandeling op hun terminal uit te voeren is het gevolg van de herschikking van het aandeelhoudersschap waarbij alle aandelen van Sea-Ro Terminal in handen kwamen van Sea-Invest van de Cobelfret-groep. In diezelfde context werd ook de goederenbehandeling van StoraEnso afgestoten van Sea-Ro Terminal naar PSA Hesse-Noord Natie. Deze transactie had geen gevolgen voor de tewerkstelling van de arbeiders op de terminal. Bij de bedienden kwamen er bij WWL in Zeebrugge wel arbeidsplaatsen bij.

Vanaf 17 juni 2009 rijden er rechtstreekse treinen tussen de containerterminals van APM Terminals en CHZ (Containerhandling Zeebrugge) en DPML Moeskroen (Dry Port Mouscron Lille International). Delcatransport exploiteert de dry port terminals in Rekkem en Moeskroen. Deze dry ports zijn draaischijven tussen de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam en het hinterland van Noord-Frankrijk en de industriezones in Zuid-West-Vlaanderen en Henegouwen. Tijdens de voorbije jaren leverde Delcatransport reeds een spoorwegdienst met 14 treinverbindingen per week tussen alle kaaien in Antwerpen en de terminals op de LAR Rekkem en DPML in Moeskroen.

Op 1 september 2009 werd in de haven van Zeebrugge het nieuwe opleidingsterrein officieel in gebruik genomen. Het opleidingsterrein is er gekomen op initiatief van het Compensatiefonds voor Bestaanszekerheid voor de haven van Brugge-Zeebrugge. Voorheen werden alle praktijkopleidingen georganiseerd op de terreinen van en met materieel en machines van de diverse havenbedrijven. De beschikbaarheid van materieel en machines bleek dikwijls een probleem. Om daaraan een oplossing te bieden heeft het havenbestuur MBZ in mei 2008 beslist om een concessie van tien jaar te verlenen aan het Compensatiefonds. Het Compensatiefonds heeft via de Provincie West-Vlaanderen een dossier ingediend om te kunnen genieten van steun uit het EFRO-Fonds (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling). Het project omvat de inrichting van een terrein geschikt voor het geven van praktijkopleidingen zoals autobehandeling, lashing, tugmaster- reachstacker- en heftruckchauffeur. Zo wordt bijvoorbeeld op het terrein een scheepsdek gesimuleerd om de opleidingen zo realistisch mogelijk te maken. Op het terrein zijn de nodige voorzieningen voor water en elektriciteit uitgevoerd en in mobiele units is een refter, een bureel, sanitair en kleedruimtes voorzien. Het project omvatte tevens de aankoop van opleidingsmaterieel zoals heftrucks, tugmasters, containers en een reachstacker.

Op 11 september werd de nieuwe grensinspectiepost (GIP) plechtig geopend door premier Herman Van Rompuy, in aanwezigheid van de ambassadeur van de Verenigde Staten van Amerika in België, de h. Howard W. Gutman, van de West-Vlaamse gouverneur, de heer Breyne, van de voorzitter van het havenbedrijf MBZ, de heer Coens en van de burgemeester van Brugge, de heer Moenaert. In de grensinspectiepost worden alle autoriteiten die betrokken zijn bij de invoer van goederen aan de buitengrens van de Europese Unie ondergebracht. Zowel de diensten van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) als de diensten van de Douane & Accijnzen zijn er gehuisvest. De grensinspectiepost is gelegen aan de Minister Beernaertstraat, in de onmiddellijke nabijheid van de containerterminals. Het gebouw waarin de nieuwe grensinspectiepost werd ondergebracht werd door het havenbestuur grondig gerenoveerd.

3.3.2. Infrastructuur

In de haven van Zeebrugge werd op 11 januari 2008 door minister-president Kris Peeters een nieuw camera- en radarbewakingsysteem officieel in gebruik genomen. Het nieuwe systeem bestaat uit drie radars en vijfenvijftig camera's verspreid over het ganse havengebied van Brugge en Zeebrugge. Het radarsysteem moet de scheepvaartbegeleiding in staat stellen om alle scheepvaartverkeer te volgen, ook de kleinere vaartuigen die niet over gesofisticeerde apparatuur beschikken. De camera's laten de scheepvaartverkeerleiding en de sluis- en bruggenwachters toe om nog beter te anticiperen op het toenemend aantal schepen. De sluiswachters kunnen voortaan visueel vaststellen dat een schip effectief in aantocht is en hoelang het nog duurt voor het in de sluis zal zijn. De nieuwe camera's zijn speciaal geselecteerd voor een goede bedrijfszekerheid aan de kust. De drie nieuwe radarsensoren staan op het sluisgebouw in Zeebrugge, aan de rand van het Verbindingsdok in de achterhaven van Zeebrugge en ter hoogte van de Herdersbrug langs het Boudewijnkanaal. Door deze



opstelling kunnen de mensen van de Port Control alle bewegingen in de haven zelf op een radarscherm volgen. De Scheepvaartpolitie kan de beelden van het nieuwe systeem raadplegen in de strijd tegen illegale immigratie en criminele feiten. Het nieuwe camera- en radarnetwerk hebben meer dan anderhalf miljoen euro gekost.

In februari 2009 werd het hoogtechnologische bedrijf Hi-Tech Solutions (HTS) uitgekozen om het systeem Sea Train te installeren in de haven van Zeebrugge. Sea Train is een herkenningssysteem op basis van de containercodes om de opvolging van het goederentreinverkeer te verbeteren. Na succesvolle proef- en definitieve opstellingen in de Verenigde Staten van Amerika, is Zeebrugge de eerste Europese haven om het HST-herkenningssysteem te plaatsen. Sea Train leest en noteert de getallen van de containercodes als een treinstel de haven in- of uitrijdt. Het systeem werd ontworpen om de goederendoorstroom in de havens efficiënter te laten verlopen en om opstoppingen bij beveiligingsopdrachten te vermijden. Sea Train verzamelt de informatie terwijl de trein rijdt en neemt tezelfdertijd vierzijdige beelden van de passerende containers, en dit zowel in "single- als in double stack"-configuratie. Deze laatste toepassing is enkel in Noord-Amerika van nut, waar op de treinwagons dikwijls twee containers hoog wordt gestapeld.

Eind maart 2009 lanceerde minister Crevits het idee om nieuwe stimulansen te ontwikkelen voor de binnenvaart van en naar de haven van Zeebrugge. De binnenvaartontsluiting van de haven via het project Seine-Schelde-West wordt mogelijks pas gerealiseerd tegen het jaar 2020. Daarom moesten er maatregelen getroffen worden om de groei van de binnenvaart, die zich in de komende jaren zal aftekenen, op te vangen. Vooral de doorgang van binnenschepen door Brugge leidt tot problemen. Daarom gaf minister Crevits aan Waterwegen & Zeekanaal de opdracht om een verkeersmanagementstudie te laten uitvoeren op de weg en op het water in Brugge. Op basis van de resultaten van deze studie heeft minister Crevits bijna een half miljoen euro vrijgemaakt voor maatregelen op korte termijn. Het gaat om onder meer informatieborden met LED-verlichting langs de toegangswegen naar de 10 beweegbare bruggen, meer camera's om sneller te kunnen ingrijpen bij verkeersknopen en een betere verlichting van de bruggen, wat de schippers moet toelaten om gemakkelijker en sneller door de smalle openingen te varen. Voorts wordt gedacht aan bijkomende maatregelen om de estuaire vaart verder te ontwikkelen naar enkele Duitse bestemmingen. Thans beperkt de estuaire vaart vanuit Zeebrugge zich hoofdzakelijk tot de haven van Antwerpen.

In april 2009 heeft de Vlaamse regering gekozen voor een "beperkte open-getijzone" in het kader van het strategisch haveninfrastructuurproject, het SHIP-project. Het alternatief was het vervangen van de oude Visartsluis door een snelle zeesluis. Uiteindelijk werd er gekozen voor een beperkte getijzone, die zelf als alternatief was gegroeid uit een eerste voorstel van een open-getijzone. Tevens werd beslist om een project-MER te laten uitvoeren. Het SHIP-project houdt in dat de Visart-sluis wordt afgebroken, de sluisgeul wordt verbreed, het stuk Boudewijnkanaal tot aan het verbindingsdok wordt aangepast, het Prins Filipdok en het Oud-Ferrydok wordt gedempt en dat er een nieuwe zeesluis wordt gebouwd

ter hoogte van de voormalige Carcoke-site. De terreinen rond de te dempen dokken worden heringericht om uiteindelijk een tijgebonden zone van 50 hectare te creëren. De nieuwe sluis zal een lengte hebben van 310 meter en een breedte van 40 meter. Deze nieuwe zeesluis zal vooral gebruikt worden ter ontlasting van de P. Vandammesluis, thans de enige toegang voor grote zeeschepen tot de Zeebrugse achterhaven. Het hele project wordt geraamd op 400 à 450 miljoen euro, inclusief een nieuwe tunnel onder de huidige Visart-sluis.

Op 30 april 2009 keurde de Vlaamse regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het zeehavengebied Zeebrugge (GRUP Zeehaven Brugge) goed. Hiermee kwam de aanleg van de nieuwe verbindingsweg die de haven van Zeebrugge moet ontsluiten, de A11 of destijds AX, een stap dichterbij. Er werd gekozen voor het compromistracé dat eind 2007 werd uitgetekend in samenspraak met de burgemeesters van Brugge, Damme en Knokke-Heist. De A11 is één van de ontbrekende schakels die de Vlaamse regering in haar vorige legislatuur versneld wilde wegwerken. In een eerste fase werden vier trajecten uitgetekend maar deze kregen veel kritiek omwille van de impact op de leefbaarheid van de woonkernen van Westkapelle (Knokke-Heist) en Oostkerke (Damme). Eind 2007 bereikte de minister en de burgemeesters van de betrokken gemeenten een akkoord over een nieuw, vijfde traject. Minister Crevits koos op 30 april 2009 dat vijfde traject voor uitvoering. Ook uit het milieueffectenrapport blijkt het compromistracé de meest aangewezen keuze is. Vooral de gunstigere effecten inzake geluidsreductie zijn doorslaggevend. Dit vijfde tracé werd in het goedgekeurde GRUP Zeehaven Brugge opgenomen. Minister Crevits gaf tevens opdracht aan het Agentschap Wegen en Verkeer om het tracé verder uit te tekenen zodat de aanbestedingsprocedure zo snel mogelijk zou kunnen worden gestart.

In oktober 2009 werd het gerenoveerde Klein Handelsdok in de haven van Brugge plechtig in gebruik genomen. Het havenbestuur MBZ investeerde 100.000 euro in de bouw van een kaaimuur aan het uiteinde van het dok en er werd verharding aangebracht op de omliggende terreinen. De werken werden uitgevoerd door de firma Depret uit Zeebrugge. Maar ook de privébedrijven investeerden in de Brugse haven. Zo bouwden onder meer de firma's Minne Port Services en De Loof nieuwe loodsen, ABN Transport wil een laad- en losplatform bouwen langs het Nijverheidsdok, de firma Beveko, die turf verhandelt, bouwde nieuwe loodsen, Tomar Kolen investeerde in keermuren om de stofverspreiding tegen te gaan, Denolf Recycling startte met de realisatie van een afscherming en Alzagri/Hanson investeerde in nieuwe administratieve gebouwen. Om de toegankelijkheid van de haven van Brugge te verbeteren heeft het havenbestuur MBZ de Vlaamse overheid gevraagd om het Boudewijnkanaal, dat Zeebrugge met Brugge verbindt, uit te diepen van 6 tot 8,50 meter.

Op 10 december 2009 werd een nieuwe brug over het Verbindingsdok in het zuidelijk deel van de Zeebrugse achterhaven officieel in gebruik genomen. De brug verbindt de terminals rond het Noordelijk Insteekdok met het zuidelijke deel van de achterhaven. Het Havenbedrijf MBZ investeerde 5 miljoen euro in de brug en wil hiermee haar logistiek optimaliseren en versnellen. Het noordelijke en zuidelijke deel van de achterhaven zijn via de weg twaalf kilometer van elkaar verwijderd. De nieuwe brug herleidt die afstand tot 2 kilometer. Hierdoor worden operationele kosten en behandelingskosten teruggedrongen. Ook worden de andere wegen in havengebied erdoor ontlast. De brug behoort niet tot de openbare weg. De havenklanten kunnen de brug tegen betaling gebruiken. De eerste gebruiksovereenkomst werd gesloten met ICO (International Car Operators). Tevens zal door de nieuwe brug de CO2-uitstoot in het havengebied met zo'n 75 ton per jaar worden verminderd. De brug heeft een totale lengte van 400 meter, met in het midden een beweegbaar gedeelte met een lengte van 33,5 meter, De brug draait open op een centraal draaipunt teneinde het scheepvaartverkeer in het Verbindingsdok niet te onderbreken. De brug bevat één rijstrook met een nuttige wegbreedte van 3,5 meter, bedoeld voor het shunten van personenwagens. De brug is tevens volledig verlicht en is voorzien van de nodige weg- en scheepvaartsignalisatie. Ze wordt op afstand bediend vanuit het P. Vandammehuis. Het openen en sluiten van de brug neemt slechts 8 minuten in beslag.

Naast vermelde grote projecten werden in 2009 nog volgende werken in de haven van Zeebrugge uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest:

- In de oostelijke voorhaven werd het Sterneneiland verder uitgebreid.
- De herstellingswerken aan de oevers van het verbindingsdok in de achterhaven in Zeebrugge werden verdergezet;
- Voor het Strategisch Haven Infrastructuur Project (SHIP) werd de project-MER opgestart;
- Het studiewerk voor de droogzetting van de sluishoofden van de P. Vandammesluis is verder gezet. De volgorde van de uitvoering der werken zal worden vastgelegd op basis van de resultaten van die studie;
- Het herstellen van de rails en de fundering van de bovenrolwagens van de deuren van de P. Vandammesluis werden verder uitgevoerd;

- De schilderwerken aan brug 4 van de P. Vandammesluis werden aangevat;
- Voor de verdere uitbreidingen in de zuidelijke achterhaven werden de natuurcompensaties verder gezet;
- Na het uitvoeren van een aantal grote onderhoudswerken werd de Visartsluis in 2009 volgens een vaste dienstregeling opnieuw in gebruik genomen;
- Aan de dammen van de buitenhaven werden diverse onderhoudswerken uitgevoerd;
- De studie van de interne havenverbindingsweg tussen de oostelijke achterhaven en het Minervaplein werd voltooid. De kunstwerken voor deze weg werden aanbesteed. De aanbestedingsprocedure voor de realisatie van de wegenis werd aangevat;
- Ten behoeve van het havencoördinatiecentrum werden de werken voor de renovatie van de 4de en 6de verdieping van het P. Vandammehuis gestart.

Volgende werken werden in de westelijke voorhaven van Zeebrugge uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf MBZ met subsidies van het Vlaams Gewest:

- De studie voor de bouw van een tweede aanlegsteiger in het LNG-dok en de aanpassing van de bestaande steiger om QMAX-schepen te ontvangen werd aangevat;
- De studie voor de bouw van een kaaimuur aan de Car Ferry Terminal is opgestart. Aan deze kaaimuur zullen roro- en lolo-activiteiten gelijktijdig mogelijk zijn. Tevens zal ongeveer 4 hectare bijkomend terrein op zee gewonnen worden;
- De werken voor de bouw van een nieuwe voorwand aan de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok (210 m) werden aanbesteed. De werken werden gegund aan de firma Soletanche-Bachy nv voor een bedrag van bijna 2 miljoen euro.

Volgende werken werden in de achterhaven van Zeebrugge uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf MBZ met subsidies van het Vlaams Gewest:

- De bouw van een steiger in het verbindingsdok ter hoogte van de Bastenakenkade werd aangevat. Deze werken worden uitgevoerd door de firma Depret voor een bedrag van 5,6 miljoen euro;
- De verlenging van de Canadakaai door middel van een steiger werd afgewerkt. De firma Depret nv voerde deze werken uit voor 1,6 miljoen euro;
- Het afwerken van de zuidelijke kaaimuur (de verlenging van de kaai met 262 meter in westelijke richting) en de kraanbalk landzijde (met een lengte van 386 meter) van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven werden aanbesteed. Deze werken worden uitgevoerd door de THV Herbosch-Kiere – Antwerpse Bouwwerken voor 10,5 miljoen euro;
- De verlenging met 700 meter van de Bastenakenkade in de zuidelijke achterhaven (deelcontract 1 en 2) werd gestart. De aannemer Franki nv voert deze werken uit voor een bedrag van 13,8 miljoen euro;
- De firma Depret nv startte met de bouw van een commerciële aanlegsteiger in het Brittanniadok in de oostelijke voorhaven. De kostprijs bedraagt ongeveer 4 miljoen euro;
- De baggerwerken in het zuidelijk dok van de achterhaven werden gegund aan THV Noordzee en Kust voor een bedrag van 23,8 miljoen euro;
- De firma Verhelst nv startte de werken voor de realisatie van wegenis en fietspaden in de Maritieme Logistieke Zone in de zuidelijke achterhaven. Deze werken worden uitgevoerd door de firma Verhelst voor 2,3 miljoen euro;
- Compensatiewerken omwille van de ontheffing van vogelrichtlijngebieden werden uitgevoerd. (Vlissegem, Eendekooi Ter Doest, ...).

Volgende werken werden uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf MBZ:

- Aan diverse uitrustingen en domeingoederen werden onderhoudswerken uitgevoerd;
- Ecorem nv voerde bodemonderzoeken uit ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet;
- Aan wegenis en kaaiverhardingen werden vernieuwingswerken uitgevoerd;
- Aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis werden belangrijke onderhoudswerken uitgevoerd;
- In het kader van de ISPS reglementering werden verschillende nieuwe uitrustingen geplaatst;
- Aan de commerciële ligplaatsen werden baggerwerken uitgevoerd als gevolg van een overeenkomst afgesloten met THV Noordzee & Kust;
- Aan diverse roro steigers werden aanpassingswerken uitgevoerd;
- Voor het verdiepen van een gedeelte van de oostelijke kaaimuur van het westerhoofd (CHZ Terminal) werd een studie uitgevoerd;
- De tijdelijke brug over het verbindingsdok werd in gebruik genomen. Deze brug werd gebouwd door de firma Depret nv. De nieuwe brug heeft bijna 5 miljoen euro gekost;
- De bouw van een multi-user steiger langsheen het Boudewijnkanaal te Dudzele werd aanbesteed. Deze steiger wordt gebouwd door aannemer Depret nv voor 336.000 euro;
- Aan het uiteinde van het Klein Handelsdok in Brugge werd een nieuwe kaaimuur in gebruik genomen;
- Ten behoeve van de nieuwe spoorverbinding tussen de bundels Pelikaan en Ramskapelle werden de beddingen aangelegd;

- Het havenhuis "De Caese" werd in het centrum van het oude stadsgedeelte van Brugge in gebruik genomen.

Volgende werken werden in Zeebrugge uitgevoerd in opdracht van de privésector:

- Bijkomende verhardingswerken op de roro-terminal van ICO aan de Bastenakenkade;
- Beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het bekomen van een ISPS gecertificeerde terminal;
- De sanering van de terreinen van de vroegere cokesfabriek, in opdracht van OVAM, werd verder uitgevoerd;
- De sanering van de terreinen ex-Petros langs de L. Coiseaukaai in Brugge werd verder uitgevoerd in opdracht van OVAM;
- Tropicana investeerde in de uitbreiding van hun bestaande productiefabriek;

Haven van Zeebrugge	
Totale oppervlakte	*2.847 ha*
Wateroppervlakte	*999 ha*
Totale lengte kaaimuren	*16,9 km*
Totale lengte spoorwegen	*183,4 km*
Totale lengte wegen	*42,6 km*
Bron: MBZ	

3.3.3. Scheepvaartlijnen

In januari 2009 kondigde de Deense rederij Unifeeder aan haar aanbod van en naar Sint-Petersburg en Tallinn met nieuwe diensten van en naar Rotterdam en Zeebrugge uit te breiden. Tot dan toe voer Unifeeder tussen Rotterdam en Sint-Petersburg (Petrolesport) enerzijds en Tallinn/Sint-Petersburg anderzijds. Vanuit Zeebrugge bediende Unifeeder toen ook al Scandinavië en Finland. Vanaf eind januari 2009 is er elke vrijdag vanuit Rotterdam een afvaart voorzien met aankomst in Tallinn de donderdag daarop en in Sint-Petersburg op zaterdag. Op woensdag is er een afvaart voorzien met aankomst in Sint-Petersburg op maandagvoormiddag. Southbound is er een vertrek op zondag vanuit Sint-Petersburg met een tussenstop in Tallinn en met aankomst een week later in Rotterdam. Op maandag is er een afvaart vanuit Sint-Petersburg met aankomst in Rotterdam op dinsdag van de week daarop. Vanuit Zeebrugge is er een afvaart voorzien op zaterdag met aankomst in Tallinn op donderdag en in Sint-Petersburg op zaterdag. Southbound vertrekt de rederij op zondag vanuit Sint-Petersburg met aankomst op donderdag in Tallinn en op zaterdag in Zeebrugge. Voor het uitbaten van de nieuwe diensten maakt Unifeeder gebruik van slots op schepen van APL (American President Line), met name op de "Langeness" en de "Norderoog", beide schepen met een capaciteit van 1.368 TEU. Volgens de Deense rederij Unifeeder is de uitbreiding van het aanbod tussen de Benelux en Sint-Petersburg/Tallinn ingegeven om tegemoet te komen aan de noden van de markt.

De Franse rederij CMA CGM breidde midden februari 2009 haar feederdienst vanuit Zeebrugge naar Zweden uit tot Denemarken. Vanaf half februari lopen de schepen die Göteborg en Helsingborg wekelijks bedienen ook Aarhus aan. De "Flintercoast" was het eerste schip dat in februari 2009 in Zeebrugge voor de Deense haven Aarhus laadde. CMA CGM onderhoudt vanuit Zeebrugge een belangrijk netwerk van feederdiensten. Zo worden de oostkust van het Verenigd Koninkrijk (de havens van Immingham en Teesport) en Zweden en Denemarken wekelijks bediend. Vanuit Göteborg en Helsingborg worden er nog andere havens in Zweden en Noorwegen per trein bediend. Verder is er de wekelijkse French Baltic Service die de Russische haven Sint-Petersburg met Zeebrugge, Antwerpen en Hamburg verbindt. Deze feederdiensten richten zich bijna uitsluitend op transhipmentlading van CMA CGM's FAL-dienst, dat Zeebrugge wekelijks met drie loops en vier aanlopen aandoet. Maandelijks worden in Zeebrugge ongeveer 5.000 containers van CMA CGM "getranshipped".

Om aan de gevolgen van de economische crisis het hoofd te bieden is er in de scheepvaartsector een toenemend trend tot samenwerking waar te nemen. Zo hebben bijvoorbeeld ook de Deense containerrederij en nummer één in de containersector, Maersk Line, en nummer drie in de wereld, de Franse rederij CMA CGM, hun samenwerking verder versterkt, en dit vooral op de oost-westdiensten. Vanaf eind december 2008 heeft Maersk Line zich aangesloten bij CMA CGM, dat de wekelijkse FAL1-dienst uitbaat. Deze dienst wordt uitgebaat met een vloot van tien containerschepen met een capaciteit van 9.100 à 10.900 TEU. CMA CGM zet zeven schepen in, Hyundai, lid van The New World Alliance, twee schepen en Maersk Line één containerschip van 9.160 TEU. Het vaarschema ziet er als volgt uit: Southampton, Hamburg, Rotterdam, Zeebrugge, Le Havre, Malta, Jeddah, Khor Fakkan, Chiwan, Pusan, Changhang, Dalian, Tianjin, Shanghai, Hongkong, Yiantian, Singapore, Port Kelang, Tanger, en terug naar Southampton. Maersk Line zelf exploiteert zes loops tussen Noord-Europa en Azië, namelijk de AE1, AE2, AE7, AE9, AE10 en de AE20. De AE7, AE9, AE10 lopen de haven van Zeebrugge rechtstreeks aan. Verder werken Maersk Line en CMA CGM ook samen op de

route tussen de Middellandse Zee en de oostkust van de Verenigde Staten. Daarvoor zijn de twee rederijen Amerigo Express Service en West Med Express Service samengesmolten tot één dienst met vijf schepen van 3.500 TEU, waarvan Maersk Line er vier inzet en CMA CGM één. Door deze rationalisering kon de capaciteit van de dienst met ongeveer 3.000 TEU per week worden verminderd.

Om in te spelen op de trafiekvermindering als gevolg van de economische crisis besliste de rederij C2C (Coast to Coast), een joint venture tussen Cobelfret en het Zeebrugse ECS European Containers, zijn dienst vanuit Rouen-Radicatel op Ierland te wijzigen. Deze dienst vanuit de Franse haven aan de Seine, die hoofdzakelijk op 45 voet containers gericht was, werd à rato van twee afvaarten per week richting de Ierse havens Waterford en Warrenpoint verzorgd. Vanaf medio maart 2009 werden deze twee havens niet meer aangelopen. Vanaf dat moment vaart C2C nog één maal per week tussen de Franse haven Radicatel en de Ierse haven Dublin. Op deze lijn wordt een containerschip met een capaciteit van 365 TEU ingezet. De tweewekelijkse containerdienst van C2C vanuit Zeebrugge naar de havens van Waterford en Warrenpoint bleven aanvankelijk ongewijzigd. In september 2009 kondigde Cobelfret aan dat het de lolo-containerdienst vanaf november 2009 zou vervangen door een roro-dienst. Bovendien wordt vanaf dat moment enkel nog de Ierse haven Dublin aangelopen. Op de dienst Zeebrugge-Dublin zet Cobelfret het nieuwe schip "Palatine" in, een conroschip met een capaciteit van 366 x 45' containers of 186 x 13,6 meter trailers.

Op 16 februari 2009 startte in de haven van Zeebrugge een nieuwe trafiek van woodpulp van StoraEnso. Het eerste schip, de "Saga Tucano" loste ongeveer 10.000 ton woodpulp in de westelijke voorhaven. Het betrof de eerste lading van een maandelijkse trafiek van de Noorse rederij Saga Forrest Carriers. De woodpulp wordt in Zeebrugge behandeld door de goederenbehandelaar Sea-Ro Terminals aan haar terminal aan het Wielingendok. Een deel van de woodpulp wordt onmiddellijk overgeslagen in SECU's (StoraEnso Container Units) om direct naar Zweden en Finland verscheept te worden. De rest van de lading wordt in Zeebrugge gestockeerd in de magazijnen van StoraEnso. De "Saga Tucan" betreft een zogenaamde OHG, een "open hatch, box-shaped vessel equipped with two travelling gantry cranes". Het laden en lossen van dergelijk soort schip kan bijzonder snel en in bijna alle weersomstandigheden plaats vinden. In Zeebrugge treedt de firma Lalemant Zeebrugge op als plaatselijk agent.

Op 2 maart 2009 werden in Zeebrugge de laatste metrostellen voor de "Circle Line", de metro van Singapore, geladen aan boord van het Franse containerschip "CMA CGM La Traviata". Het ging om twee motorstellen van bijna 24 meter lang, met een eenheidsgewicht van 42 ton en één wagon van 35 ton met een lengte van 23 meter. De metrostellen werden gebouwd door de Franse constructeur Alstom. Dat deze metrostellen aan boord werden geladen van een volcontainerschip is niet uitzonderlijk. De meeste containerrederijen bieden oplossingen op maat voor projectcargo omdat dergelijke lading veel vrachtgeld oplevert. Vanuit Zeebrugge werden de metrostellen vervoerd op de FAL3-dienst van CMA CGM, die de metrostellen, bestemd voor Singapore, in de Maleisische haven Port Klang loste.

Begin april 2009 besliste de Japanse rederij MOL (Mitsui OSK Lines) haar wekelijkse lijndienst WA1 tussen het Verre Oosten en West-Afrika vanaf juni te staken. Een gedeelte van de lading die op die route werd vervoerd, wordt vanaf juni 2009 via de haven van Zeebrugge overgeslagen. De wekelijkse WA dienst werd vervangen door drie nieuwe diensten met een lagere frequentie: een dienst vanuit Zeebrugge naar Afrika, een dienst vanuit de Marokkaanse haven Tanger naar Afrika en een derde directe dienst vanuit Singapore naar Zuid-Afrika. De eerste afvaart vanuit Zeebrugge met als bestemming Abidjan en Lagos vond plaats op 5 juni 2009. De uit het Verre Oosten voor Afrika bestemde containers worden aan boord genomen op schepen van de South China Express Service (SCX) van de New World Alliance, waarin negen schepen met een capaciteit van 6.400 tot 8.100 TEU varen. De nieuwe Afrikaanse dienst vanuit Zeebrugge (ARC Service genoemd) biedt om de veertien dagen een afvaart aan. De gewijzigde bediening van West-Afrika maakt het voor MOL mogelijk om de schepen tussen het Verre Oosten en Europa te helpen vullen met extra Afrikaanse lading. MOL was al eerder actief tussen Noord-Europa en West-Afrika, maar verliet in oktober 2008 dit vaargebeid als partner van de Franse rederij Delmas.

Op 6 april 2009 startte de Franse rederij CMA CGM met een nieuwe feederdienst tussen Zeebrugge en Hamburg en de Baltische Zee. De dienst wordt uitgebaat door twee containerschepen met een capaciteit van ongeveer 1.700 TEU. Het gaat om de "Charlotta", een schip onder Luxemburgse vlag van 16.950 dwt en de "Rijnborg" van 15.830 dwt, die onder Nederlandse vlag vaart. Vanuit Zeebrugge vertrekt wekelijks op maandag een schip met bestemming Hamburg, Gdynia in Polen, Klaipeda in Litouwen, Riga in Letland, Tallinn in Estland, Kotka, Hamina, Helsinki en Rauma in Finland, Gaevle in



Zweden en terug naar Zeebrugge. Door de start van de nieuwe feederdienst verhoogt het aantal aanlopen van CMA CGM in Zeebrugge tot negen per week. De FAL1, FAL2 loopt de haven eenmaal per week aan en de FAL3 loopt Zeebrugge tweemaal per week aan (eenmaal om te lossen en eenmaal om te laden). Op het shortsea-vlak zijn er twee aanlopen per week met de dienst op de Britse oostkust (Immingham en Teesport), en wekelijkse aanlopen met de diensten actief op Zweden, Denemarken, Rusland en de Baltische Zee. De French Baltic Service, de dienst op Rusland, werd vanaf maart 2009 uitgebreid met de haven van Klaipeda in Litouwen. Deze dienst loopt ook de haven van Antwerpen aan. De nieuwe rotatie van de dienst is vanaf maart 2009 de volgende: Sint-Petersburg, Zeebrugge, Antwerpen, Klaipeda en vervolgens opnieuw Sint-Petersburg. Deze dienst wordt ook uitgebaat met twee schepen met een capaciteit van 1.700 TEU, de "Neva" en de "Volga".

Sinds begin mei 2009 heeft Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL), dat in Zeebrugge een eigen overslag- en logistiek centrum uitbaat, een roll-on/roll-off dienst opgestart naar de westkust van Zuid-Amerika. Eenmaal per maand worden de havens van Guayaquil in Ecuador en Callao in Peru aangelopen. De dienst bedient vanuit de Amerikaanse oostkusthavens Baltimore en Savannah Ecuador en Peru. Via transhipment vervoert WWL ook lading vanuit havens in Centraal- en Zuid-Amerika, Azië, Australië en Europa, onder meer vanuit Zeebrugge.

Op maandag 18 mei 2009 vond in Zeebrugge de eerste afvaart plaats in het kader van de nieuwe verbinding van Norfolkline naar de Schotse haven Rosyth. In september 2008 zette de vorige uitbater zijn dienst op deze route stop. Na een afwezigheid van 17 jaar is Norfolkline daarmee weer aanwezig in Zeebrugge. Met de nieuwe ropax "Scottish Viking" worden wekelijks drie afvaarten in beide richtingen aangeboden. Met dit nieuwe, in Italië gebouwde schip, mikt Norfolkline zowel op passagiers als op vracht. Het schip beschikt over zo'n 2.250 lijnmeter voor een honderdtal trailers en trucks en een capaciteit van 195 auto's, waarvan 80 op het benedendek en 115 op het bovendek. Aan boord zijn 107 cabines met 2+2 bedden, 2 cabines met 2 bedden voor mindervaliden en 36 pullman ligzetels. De maximale bezetting, passagiers en bemanning, bedraagt 880 personen. Salons, een bar, een restaurant, bioscoop en winkel moeten de ongeveer 20 uur durende overtocht zo aangenaam mogelijk maken.

Begin mei 2009 ging het Franse transportbedrijf Gefco van start met een wekelijkse roro-verbinding tussen Zeebrugge en Grimsby aan de rivier de Humber in Noord-Engeland. De lijn richt zich op het verschepen van nieuwe wagens en rollende vracht en zet daarvoor een schip in met een capaciteit van 750 wagens. De eerste lading betrof een lot Londense taxi's met bestemming Valencia in Spanje. De opdrachtgever was London Taxis International (LTI). De wagens werden vanuit de LTI-fabriek in Coventry in Grimsby aangevoerd door de wegtransportafdeling van Gefco en daar richting Zeebrugge ingescheept. Vanuit Zeebrugge werden de nieuwe taxi's naar Valencia overgereden.

Op 19 mei 2009 meerde aan de LNG-steiger van Fluxys in de oostelijke voorhaven van Zeebrugge, een unieke methaantanker aan. Het betrof het Franse schip "Gaselys", met een capaciteit van 153.000 m^2 LNG. Het unieke aan het schip is dat het wordt voortgestuwd door elektromotoren. Uit de verdamping ("boil off") van de lading aan boord wordt het gas gerecupereerd om op gas aangedreven motoren aan te drijven. Deze gasmotoren wekken met een generator elektriciteit op waarmee dan de schroeven van het schip worden aangedreven. Het grote voordeel is de compacte omvang van de machinekamer van dergelijk schip. De "Gaselys" was op dat ogenblik het enige elektrisch aangedreven methaanschip ter wereld. Het werd gebouwd op de Aker werf in het Franse Saint Nazaire (het vroegere "Chantier de l'Atlantique", waar ook de "Queen Mary 2" werd gebouwd) en is daarmee tevens de grootste methaantanker die in Europa werd gebouwd. In Zeebrugge loste de "Gaselys" een lading vloeibaar aardgas afkomstig van Idku in Egypte.

In het begin van juni 2009 heeft de rederij Transfennica op de SIL-beurs in Barcelona aangekondigd dat het de frequentie van zijn roro-dienst tussen Zeebrugge en Bilbao vanaf 17 september 2009 verhoogt van drie naar vijf afvaarten per week. Daarvoor zet de rederij een derde schip in, met dezelfde capaciteit als de twee schepen die op dat moment al operationeel waren. De dienst tussen Zeebrugge en Bilbao startte in het begin van 2008 als een "maritieme snelweg" in het kader van een Marco Polo-project (Motorway of the Seas - MoS). Sindsdien ziet de rederij concrete kansen om te groeien dankzij de vele voordelen die het onbegeleid verkeer op Spanje biedt. Het onbegeleid verkeer is immers veiliger, goedkoper en schoner. Bovendien zijn er voor het vervoer globaal minder trekkers nodig waardoor de wegtransportbedrijven extra voordeel doen. De rederij Transfennica is een dochter van de Nederlandse Spliethoff-groep.

Op 2 juni 2009 werd aangekondigd dat de CEM-dienst van Evergreen tussen Noord-Europa en het Verre Oosten wordt samengesmolten met de AEX1-dienst van China Shipping Container Line (CSCL). Door de overeenkomst om samen te werken kunnen de twee rederijen negen schepen van ongeveer 8.000 TEU op dit vaargebied weghalen. De rotatie van de nieuwe gezamenlijke dienst met acht schepen van 8.000 à 9.580 TEU wordt beperkt tot Felixstowe, Hamburg, Rotterdam, Zeebrugge, Hong Kong, Quingdao, Shanghai en Ningbo. De lijn loopt vanaf midden 2009 de haven van Antwerpen niet meer aan. Tot op dat moment was Antwerpen de enige aanloophaven in de Benelux van de AEX1-dienst. Het eerste schip dat in het kader van de nieuwe combinatie de haven van Zeebrugge aandeed was de "Xin Hong Kong" op het einde van juni 2009.

De Belgische rederij Cobelfret kondigde op 1 juli 2009 de start aan van een nieuwe regelmatige roll/on roll/off-dienst tussen Zeebrugge en Ipswich in het Verenigd Koninkrijk, onder de naam van Dart Line. Op de nieuwe route zette Dart Line aanvankelijk 1 schip in, de "Taurine". De start van deze nieuwe regelmatige scheepvaartverbinding volgt kort op het staken van de dienst Oostende-Ipswich, de laatste overgebleven dienst van Dart Line uit Oostende. De Britse klanten kunnen in Ipswich kiezen uit afvaarten naar Zeebrugge of naar Rotterdam. Op deze nieuwe dienst wordt een afvaart per dag in beiden richten aangeboden.

Op 1 juli 2009 ging een nieuwe samenwerking tussen de Duitse feedermaatschappij Team Lines en APL (American President Line) van start. Hierdoor versterkt Team Lines zijn aanwezigheid op de lijn tussen de Benelux en de Baltische regio. Vanaf 1 juli werden er twee extra diensten gestart waarop APL een allocatie kreeg. In ruil daarvoor kreeg Team Lines, een dochterrederij van het Belgische Delphis, slots op de North Baltic Express (NBX) van APL. Team Lines kan door de overeenkomst containers laden op de feederschepen die voor APL tussen Rotterdam, Zeebugge, Tallinn en Sint-Petersburg varen. Vanaf augustus 2009 loopt de NBX ook Klaipeda aan. Voor de lading van en naar Finland en Polen levert Team Lines de schepen. De vroegere dienst vanuit Hamburg naar Kotka, Helsinki en Riga werd doorgetrokken naar Rotterdam en Zeebrugge. De dienst van Team Lines naar de Poolse havens Gdynia en Gdansk lopen in de Benelux achtereenvolgens Antwerpen en Rotterdam aan.

Op 21 juli meerde aan de Zweedse Kaai in de voorhaven van Zeebrugge het prestigieuze cruiseschip "Queen Mary 2" aan, in het kader van een vierdaagse minicruise Southampton, Zeebrugge, Rotterdam, Cherbourg, Southampton. Toen de "Queen Mary 2" in de vaart kwam was het grootste cruiseschip ter wereld. Door de rederij Cunard wordt het schip nog steeds als het grootste (en enige) oceaanlijnschip geprofileerd. Het schip werd in 2003 gebouwd op de Franse scheepswerf van Alstom in Saint-Nazaire en heeft 800 miljoen euro gekost. Daarmee was het schip tevens het duurste cruiseschip dat tot dan toe werd gebouwd. De "Queen Mary 2" heeft een tonnenmaat van 151.400 BT, een lengte van 345 meter, een maximale breedte van 45 meter en een hoogte boven de waterlijn van 72 meter. Het schip telt 17 dekken, waarvan er 14 bestemd zijn voor passagiers. Aan boord is er plaats voor maximaal 2.350 passagiers en 1.253 bemanningsleden. Het schip telt in totaal 1.296 kajuiten en suites, waarvan de grootste suites een oppervlakte hebben van bijna 70 m^2. Verder is er aan boord ook nog de grootste, aan boord van een schip ingerichte bibliotheek, het grootste thalassocentrum, een zeer grote theaterzaal en een uniek planetarium. Het jaar 2009 was voor Zeebrugge, als cruisehaven, een recordjaar. Er meerden 59 cruiseschepen aan met in totaal 168.204 passagiers aan boord.

Op 29 augustus startte een nieuwe regelmatige binnenvaartverbinding tussen de havens van Zeebrugge en de haven van Brussel voor het vervoer van containers. De verbinding is het initiatief van de Franse binnenvaartgroep CFNR (Compagnie Française de Navigation Rhénane), de operator van de containerterminal in de haven van Brussel. Elke zaterdag vertrekt er uit Brussel een binnenschip richting Zeebrugge. Op de terugreis doen de binnenschepen eerst de haven van Antwerpen aan omdat er een onevenwicht bestaat tussen uitvoer



en invoer. Naast de containerlijn op Zeebrugge bestond er al een regelmatige lijn van Brussel naar Antwerpen en naar Rotterdam.

De Noorse rederij UECC (United European Car Carriers) biedt vanaf september 2009 drie afvaarten per week aan uit Zeebrugge naar de Spaanse haven Santander. Voorheen voer UECC al wekelijks met auto's tussen Zeebrugge en Santander, maar neemt vanaf september ook trailers en zware projectlading mee. Om de dienst aantrekkelijker te maken werd de frequentie verhoogd. Elk maandag, woensdag en vrijdag vertrekt er uit Zeebrugge een schip van UECC met bestemming Santander. De transittijd Zeebrugge-Santander bedraagt 42 uur.

Begin september 2009 kondigde de Franse rederij CMA CGM aan dat het haar Femex-dienst (French Europe Med Express) tussen Noord-Europa en het Middellandse Zeegebied doortrekt naar Scandinavië. De haven van Zeebrugge wordt voortaan dubbel aangelopen. Het verlengen van de Femex-dienst op Griekenland en Turkije naar Scandinavië liet CMA CGM toe om een bestaande feederdienst vanuit Zeebrugge en Rotterdam naar Zweden en Denemarken stop te zetten. Alle havens van deze feederdienst komen immers nu ook voor in het vaarschema van de vernieuwde Femex-dienst. De nieuwe rotatie omvat zestien havens. Vanuit Zeebrugge wordt eerst koers gezet naar Göteborg, Helsingborg en Aarhus. Daarna wordt de haven van Zeebrugge opnieuw aangedaan om vervolgens te laden in Rotterdam en Le Havre voor Marsaxlokk, Piraeus, Thessaloniki, Istanbul (Haydarpasa), Gebze, Avcilar, Gemlik en Izmir. De terugreis gaat via Marsaxlokk, Tanger en Lissabon naar Zeebrugge. De drie havens uit de vroegere Femex-dienst, Antwerpen, Hamburg en Bordeaux, worden niet meer aangelopen.

De Britse rederij Mann Lines is midden 2009 met een nieuwe driehoeksdienst begonnen tussen Santander, Zeebrugge en Cuxhaven. In Cuxhaven is er aansluiting met een andere rorodienst naar de Finse haven Turku en de Estse havens Paldiski. De rederij was al lang actief op de lijn vanuit Harwich naar Cuxhaven, Paldiski, Turku en Bremerhaven. Via Paldiski werden ook ladingen voor Sint Petersburg en Centraal-Azië aanvaard. In 2007 werd Mann Lines ook actief in de Benelux en werd de Nederlandse dochter Mann Lines BV in Rotterdam opgericht. De Nederlandse dochter begon een regelmatige dienst naar de Baltische Zee door ruimte te charteren aan boord van de schepen die de papierfabrikant Kappa charterde van de Nederlandse rederij Wagenborg. Aanvankelijk werd in Vlissingen geladen, later in Terneuzen. Omdat er in Zeebrugge meer ladingstromen en meer connecties naar andere Europese bestemmingen aanwezig zijn, werden de activiteiten van Mann Lines BV naar daar overgeheveld. De haven van Santander werd in april 2009 in de dienst opgenomen omdat de rederij een contract kon sluiten voor het vervoer van personenwagens tussen Santander en Cuxhaven. Auto's zijn ook de basislading van de dienst vanuit Zeebrugge. Mann Lines is, naast Transfennica en UECC, de derde rederij die tussen Noord-Spanje en Zeebrugge actief is. Durot treedt in Zeebrugge op als agent van Mann Lines BV.

Vanaf midden november 2009 vaart DFDS Container Line vanuit Zeebrugge naar Waterford in Ierland. DFDS vult daarmee de leemte die was ontstaan na de vervanging van de containerdienst van C2C op Waterford door een conro-dienst van Cobelfret op Dublin. DFDS Container Line loopt op haar dienst vanuit Rotterdam naar Waterfort twee maal per week Zeebrugge aan. De schepen van DFDS Container Line worden in Zeebrugge in de voorhaven behandeld op de terminal van Cobelfret aan het Albert II-dok.

Dat de haven van Zeebrugge in 2009 een nieuw overslagrecord kon optekenen is mede te danken aan de grote hoeveelheid LNG (Liquified Natural Gas) dat werd behandeld. Eind 2008 werd de capaciteitsuitbreiding van de LNG-terminal in de voorhaven (van 4 naar 8 miljard kubieke meter per jaar) in gebruik genomen. In 2009 meerden er in totaal 82 methaantankers aan in Zeebrugge, waarvan er 78 een lading LNG losten en er 4 schepen de haven aandeden om te laden. In 2009 werden tevens de nodige werkzaamheden uitgevoerd opdat de schepen van het Q-Flex-type zouden kunnen

aanmeren. Deze schepen hebben een capaciteit van 216.000 m³. In het begin van 2010 meerde het eerste volledig geladen Q-Flex-schip aan de LNG-steiger van Fluxys. Het betrof de "Al Utouriya" die op 7 januari 2010 een lading van 211.875 m³ loste. Reeds op 10 januari loste de "Al Huwaila" een lading van 213.168 m³, een nieuw record voor de haven van Zeebrugge.

3.4. De haven van Oostende

3.4.1. Industrie

In april 2009 verhuisde de NV Algemene Ondernemingen Soetaert, bestaande uit Soetaert Civil contractors en Soiltech, van Westende naar haar nieuwe locatie in Plassendale 1. De officiële inhuldiging vond plaats op 24 april 2009. De firma Soetaert werd op 1 maart 1922 opgericht in Oostende. In de beginjaren spitsten de activiteiten zich vooral toe op kustverdedigingswerken en beschermingswerken aan de oevers van de omliggende rivieren en kanalen. Na de oorlog werd de éénmanszaak omgevormd tot de huidige naamloze vennootschap, waarop de firma zich ontwikkelde tot een toonaangevend aannemingsbedrijf, gespecialiseerd in openbare werken gaande van waterbouwkunde tot bruggen en verkeerswisselaars. Begin 2003 werd het bedrijf overgenomen door Peter Caset, die de onderneming verder uitbouwde en uitbreidde. De uitbreiding van het bedrijf manifesteert zich bij volgende zaken: uitbouw van de aannemingsactiviteiten met een grote klemtoon op infrastructuurwerken, uitbouw van de hei- en beschoeiingsactiviteiten, uitbouw en investeren in speciale funderingstechnieken en uitbouw van eigen constructie- en technisch atelier. De heiactiviteiten en de speciale funderingstechnieken werden ondergebracht in een nieuwe bedrijfsafdeling, met name Soiltech. Ten behoeve van deze uitbreidingen werd gedurende de voorbije jaren sterk geïnvesteerd in zowel personeel als materieel. Het totale personeelsbestand is ondertussen opgeklommen tot een kleine 100 personen. Inzake materieel werd sterk geïnvesteerd in vlottend, in rollend en in hoogtechnologisch hei- en beschoeiingsmaterieel. Om de uitbouw van het bedrijf verder gestalte te kunnen geven werd de locatie in Westende te klein en kon er ook niet verder uitgebreid worden. Bovendien was dit terrein moeilijk bereikbaar en niet ontsloten via het water. De Haven Oostende heeft de firma Soetaert een oplossing geboden door een terrein ter beschikking te stellen gelegen in Plassendale 1, op een deel van de voormalige terreinen van Damen Shipyards Oostende. De grote voordelen van die locatie voor de onderneming zijn een locatie zeer dicht bij de bestaande inplanting waardoor er voor de werknemers van het bedrijf zo goed als niets verandert op vlak van verplaatsing, een uitstekende ontsluiting over het land met de directe aansluiting op de A10 en een ideale maritieme inplanting aan het water (kanaal Oostende-Gent).

Op dinsdag 26 mei 2009 heeft REpower Benelux een concessiecontract ondertekend met de haven van Oostende voor de ingebruikname van een kantoorgebouw aan de Esplanadestraat, dat vroeger toebehoorde aan de Belgische Marine. Dat het gebouw direct aan de kaai is gelegen, was voor REpower een belangrijke reden om zich in Oostende te vestigen. REpower Benelux staat in voor de installatie en het onderhoud van de windturbines die door C-Power op de Thorntonbank worden gebouwd. Het bedrijf is een dochteronderneming van REpower Systems AG, wiens hoofdkantoor gevestigd is in Hamburg. REpower Systems AG is één van de toonaangevende bedrijven op gebied van de ontwikkeling, bouw, installatie en onderhoud van verschillende soorten multi-megawatt windturbines, zowel op land als op zee. Tot nu toe heeft REpower al meer dan 1400 windturbines gebouwd. In de Belgische windmarkt ziet REpower grote mogelijkheden zowel op het land als op zee. De haven van Oostende is de optimale locatie voor de vestiging van de nieuwe firma REpower Benelux. Het onderhoud van het offshore windmolenpark op de Thorntonbank kan vanuit Oostende op een efficiënte manier gedaan worden. Bovendien kunnen de haveninstallaties gebruikt worden voor het verschepen van additionele turbines voor de volgende fases van het windmolenpark. In 2009 werkte REpower Benelux met zes personeelsleden op de site in Oostende, maar het is de bedoeling om verder door te groeien en uit te breiden in de Benelux.

In het voorjaar van 2009 werd Flanders Marine opgericht, dat een organisatie is die de Vlaamse mariene en maritieme wetenschaps- en bedrijvencluster vertegenwoordigt en dat de drijvende kracht wil zijn voor de duurzame groei van de Vlaamse maritieme economie. Flanders Marine moet een kenniscentrum worden rond alles wat marien en maritiem is.

In 2009 sloegen de havens van Oostende en Zeebrugge de handen in elkaar om de promotie naar de cruisesector op te voeren en om de positie van de Belgische kusthavens in deze markt verder te versterken. Cruises worden steeds populairder en dragen effectief bij tot de ontwikkeling van het toerisme en de economie in die regio's, waar de cruiseschepen aanmeren. Daarenboven zijn deze indrukwekkende schepen belangrijk voor de kusthavens van Oostende en Zeebrugge, die ze als prestigieuze gasten mogen ontvangen. Dit is niet onbelangrijk, als

men weet dat 63% van de cruisepassagiers tijdens een aanloop in de haven in de regio van de haven verblijven en gemiddeld tot 100 euro per passagier/per dag spenderen. Daarenboven biedt de gunstige ligging van de beide kusthavens en de aanwezige logistieke faciliteiten ook mogelijkheden tot het inschepen en ontschepen van cruiseschepen. En dit geeft een directe meerwaarde voor de toeleveranciers in de regio en de toeristische dienstverleners. Ter ondersteuning van deze promotie naar de cruisesector organiseerden de havens van Zeebrugge en Oostende op 14 september 2009 samen een cruiseconferentie, waar de top executives van 's werelds meest prestigieuze rederijen aanwezig waren.

Eind december 2007 werd bekend gemaakt dat de traileroperator Cool Solutions interesse had om zijn activiteiten in de achterhaven van Oostende verder uit te bouwen door er een nieuwe vestiging op te richten. Tegen 2009 waren alle nodige vergunningen verkregen en is, na het bouwverlof in augustus 2009, de bouw effectief van start gegaan. Op een terrein van 15.000 m² werden in een eerste fase 4 projecten gerealiseerd: kantoren (600 m² voor maximum 34 bedienden), een werkplaats voor het onderhoud van eigen trailers (256 stuks), een magazijn met een oppervlakte van 1.200 m² voor crossdocking en groupage naar het Verenigd Koninkrijk, en een parking met een oppervlakte van 8.000 m². De totale investering bedraagt 1,5 miljoen euro. De datum van de ingebruikneming is voorzien rond 1 april 2010. Vanuit de nieuwe vestiging in Oostende wordt het bedrijf verder uitgebreid. Nieuwe activiteiten zijn het onderhoud van de eigen trailervloot, een verdere uitbouw van de groupage diensten en de eventuele groei van de eigen tractie vloot (nu 16 trekkers). Cool Solutions Oostende stelt 13 bedienden en 16 eigen chauffeurs tewerk. Daarnaast zijn nog 65 chauffeurs in onderaanneming in dienst, verspreid over de kantoren van Oostende en over de vestiging van Cool Solutions in het Nederlandse Europoort.

3.4.2. Infrastructuur

De belangrijkste investering uit het strategisch plan voor de haven van Oostende betreft het verbeteren van de nautische toegang met het verleggen, verdiepen en verbreden van de toegangsgeul naar de haven. De werken aan de nieuwe haventoegang zijn in 2009 vertraagd door het onverwacht vinden van munitie, maar nadert de voltooiing. De baggerwerken van de nieuwe vaargeul zullen begin 2010 afgerond zijn na het verwijderen van de laatste wrakken van de beide wereldoorlogen. De oostelijke strekdam werd volledig afgewerkt, terwijl het MER-rapport voor de westelijke strekdam conform is verklaard waardoor de bouwvergunning kon aangevraagd worden. Deze wordt verwacht tegen begin 2010 zodat de werken aan de westelijke strekdam naadloos kunnen aansluiten op die van de oostelijke dam.

Ongeacht de recessie, die tot een sterke daling van het maritiem verkeer in de haven leidde, blijft de haven kampen met structureel plaatsgebrek. De havenactiviteiten leggen beslag op steeds meer terreinen. Bovendien zullen ddankzij de nieuwe haventoegang grotere schepen Oostende kunnen aandoen. Grotere schepen betekent meer vracht en wil dus zeggen dat er aan landzijde maximaal plaats moet gezocht worden om die vracht te kunnen stockeren. In het strategisch plan voor de haven van Oostende is daarom voorzien dat een deel van het visserijdok zou worden gedempt en zou worden aangesloten op de terminals van het Zeewezendok en Tijdok. Dit moet toelaten om de roro-activiteiten aantrekkelijker te maken en/of om deze te kunnen combineren met andere, nieuwe activiteiten zoals off-shore en duurzame energieontwikkeling op zee en aan land. Door het dempen van een gedeelte van het Visserijdok wordt 4 à 5 hectare terreinen gewonnen. Het is echter niet de bedoeling het dok niet meer voor de visserij te gebruiken. De visserij zal perfect kunnen blijven functioneren binnen de nieuwe contouren van dit verkleinde dok.

Ook het doortrekken van het spoor naar de voorhaven en het Zeewezendok is nodig om nieuwe potentiële klanten te kunnen aantrekken. Het gedempte Visserijdok zal daardoor aangesloten worden op het Belgische spoorwegnet.

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	

3.4.3. Scheepvaartlijnen

In de tweede week van april 2009 brak er een staking uit in de Noord-Franse havens van Boulogne, Calais en Duinkerke, waardoor de rederijen, die regelmatige lijnvaartverbindingen op het Verenigd Koninkrijk onderhouden, niet meer konden uitvaren. Tijdens die staking werd de Haven van Oostende gecontacteerd door de rederij P&O om de mogelijkheden te onderzoeken of hun schepen in Oostende konden behandeld worden. In die context werd op donderdag 23 april een proefaanloop gemaakt door het schip "Pride of Dover", zonder echter te los-

sen of te laden. Het was een test om te zien of dit schip de haven gemakkelijk kon binnenvaren en of het op een veilige manier kon aanmeren om vracht te laden en te lossen aan de nieuwe dubbeldek roro-brug op kaai 201. De test is tot ieders tevredenheid verlopen. De aanloop van het schip was uniek te noemen omdat de "Pride of Dover" met zijn 170 m lengte, het grootste schip was dat ooit Oostende heeft aangedaan. De aanloop verliep vlot dankzij de werken aan de nieuwe haventoegang. Na ingebruikname van de nieuwe vaargeul kunnen schepen met een grote lengte gemakkelijker de haven aanlopen. Dit opent perspectieven voor de toekomst. Uit de test bleek duidelijk dat bij nieuwe stakingen in Frankrijk P&O haar schepen richting Oostende kan afleiden.

Op 18 mei opende de "Deutschland" het cruiseseizoen in de haven van Oostende. De Deutschland behoort toe aan de rederij Peter Deilmann Cruises en is in de vaart gekomen op 11 mei 1998. Het schip vaart onder Duitse vlag. Het biedt luxe accommodatie voor 513 gasten in een sfeer van de jaren twintig van de vorige eeuw. De "Deutschland" kwam van Londen en voer later op de dag af naar Amsterdam. Een dag later legde het vijfsterren-plus cruiseschip 'Seabourn Pride' aan in de haven. Dit schip kwam van Rouen en voer ook door naar Amsterdam. Met een lengte van 174,5 m was de "Deutschland" niet alleen het grootste cruiseschip, maar ook het grootste zeeschip dat tot dan toe de haven van Oostende heeft aangedaan. In 2009 meerden in Oostende 11 cruiseschepen aan met in totaal 3.814 passagiers aan boord.

In juni 2009 kondigde Cobelfret aan haar dagelijkse ferrydiensten vanuit Oostende op Killingholme en Purfleet te staken. Aanvankelijk werd de dagelijkse afvaart naar Ipswich behouden maar op 17 juni 2009 vond de laatste afvaart plaats vanuit Oostende. De trafieken van Cobelfret werden overgeheveld naar Zeebrugge, van waaruit de rederij meerdere afvaarten per dag naar Purfleet aanbiedt, éénmaal per dag op Ipswich en Killingholme. De oorzaak van het staken van de dagelijkse verbindingen ligt in de dalende trafiek van en naar het Verenigd Koninkrijk als gevolg van de economische crisis. Het dochterbedrijf van Cobelfret, de firma Terminalco die in Oostende de schepen van Cobelfret behandelde, werd midden 2009 gesloten. Daarbij verloren 76 mensen, waarvan 29 bedienden, hun baan.

In september 2009 startte de goederenbehandelaar Verhelst Logistics een trafiek van boomstammen. In het voorjaar van 2009 was er een zware storm in de streek van Les Landes in Frankrijk. In één nacht is er daar miljoenen m^3 aan bomen omgewaaid. Dit hout kon



op korte termijn (=binnen het jaar) niet alleen in de streek verwerkt worden. Verhelst Logistics is klanten gaan bevragen en heeft hierbij het Belgische bedrijf Unilin bereid gevonden om dit hout voor eigen productie te verwerken bij de productie van MDF en van spaanderplaten. Op 23 september 2009 meerde in Oostende een eerste schip met boomstammen. Het was ook de bedoeling om extra schepen met boomstammen vanuit Bordeaux naar Oostende te zenden met eindbestemming Unilin in Wielsbeke.

In het najaar van 2009 kondigde de Amerikaanse firma Trans Atlantic Liner Services LLC (TALS) aan dat het de Belgische rederij Ahlers Belgium aangeduid heeft als haar algemene verkoopsagent voor Europa (met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk en Ierland). Tevens werd aangekondigd dat de maatschappij Trans Atlantic Services LLC (TALS) een regelmatige scheepvaartdienst zou starten tussen de havens van Oostende, Belfast, Montreal en Baltimore. Aangezien er op dit moment niet veel lijndiensten tussen die havens bestaan ziet TALS opportuniteiten voor de toekomst. De nieuwe dienst legt zich toe op zowel project-lading, break bulk, gespecialiseerde roro, als op het vervoer van containers. De nieuwe dienst startte begin november/december, met initieel één afvaart per maand, maar met de optie om, afhankelijk van de vraag, de frequentie op te drijven naar twee keer per maand. TALS verwacht dat de dienst vooral zal gebruikt worden door producenten van groot materieel voor de Noord-Amerikaanse markt.

4

Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens



jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Antwerpen	98,24	73,43	90,85	97,76	83,45	25,81	52,08	87,18	48,77
Gent	15,83	18,86	24,92	31,61	16,75	19,01	26,88	26,87	32,38
Zeebrugge	31,50	28,85	44,46	36,07	35,68	27,65	17,92	20,06	15,75
Oostende	5,81	7,10	14,84	1,89	3,31	14,98	13,86	20,70	22,33
Maritieme toegang	83,95	93,76	83,01	94,48	111,77	131,47	135,00	146,34	186,47
Totaal	235,33	222,00	258,07	261,81	250,96	218,93	245,74	301,16	305,70
Totaal excl. maritieme toegang	151,38	128,24	175,07	167,33	139,19	87,46	110,74	154,82	119,23
Maritieme toegang in % van het totaal	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%

jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Maritieme toegankelijk-heid excl. verdiepingen + wrakkenruiming Schelde	83,95	93,76	83,01	94,48	111,77	129,66	112,66	125,72	130,16
Verdieping Westerschelde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,81	22,33	20,62	56,31
3de Scheldeverdieping	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ruimen wrakken in de Westerschelde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal	83,95	93,76	83,01	94,48	111,77	131,47	135,00	146,34	186,47

4.1. Inleiding

Met de staatshervorming van 1989 werd het havenbeheer en het havenbeleid een regionale materie. Sindsdien gebeuren de overheidsuitgaven ten behoeve van de havens en de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de overheidsuitgaven vanaf 1989 tot en met 2009, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. De uitgaven voor de tweede verdieping van de Westerschelde hebben een grote invloed gehad op het haveninvesteringsbudget. Daarom worden ze hier afzonderlijk vermeld. Sinds 2007 zijn er reeds bedragen vastgelegd voor de derde verdieping van de Schelde tot een tijongebonden diepte voor schepen met een diepgang van 13,1 meter. Gezien het grote belang van de verdere verdieping van de Schelde voor de haven van Antwerpen worden ook de uitgaven daarvoor afzonderlijk vermeld. In 2009 besteedde de Vlaamse Gemeenschap ca. 364,5 miljoen euro in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

In dit hoofdstuk wordt extra aandacht besteed aan de belangrijkste lopende projecten van 2009. Zo worden de projecten besproken die in 2009 werden aangevat of in uitvoering waren. Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2009 door middel van de ABEX-index[1].

4.2. De vier Vlaamse havens samen

In de eerste tabel vindt u het overzicht van de uitgaven die de Vlaamse Gemeenschap heeft gedaan voor de vier havens in de periode 1989-2009. Deze tabel geeft zowel de totale uitgaven van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk weer als de uitgaven voor de

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

Overheidsuitgaven voor havens door de Vlaamse Gemeenschap in mln EUR voor de periode 1989-2009 (in prijzen 2009)

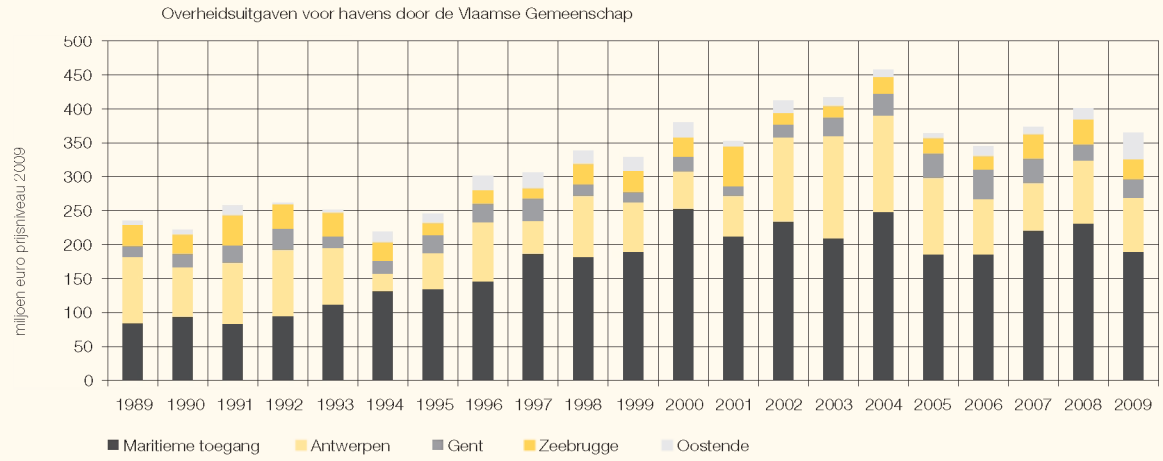
1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
89,89	73,63	54,59	59,71	124,10	150,12	141,67	112,19	80,70	70,09	92,54	78,93	1.785,70
16,96	14,43	21,58	14,06	19,06	28,16	32,00	36,81	43,84	36,24	23,59	27,60	527,44
30,59	31,39	28,54	59,04	16,62	16,82	25,18	21,95	20,13	35,97	37,45	29,47	611,10
19,59	19,93	21,72	7,78	18,41	11,99	10,53	7,32	13,90	10,73	16,50	38,66	301,90
181,64	189,10	253,17	212,01	233,84	209,44	248,28	185,65	185,90	220,73	230,97	189,83	3.606,81
338,67	328,47	379,60	352,59	412,03	416,54	457,67	363,91	344,48	373,75	401,06	364,49	6.832,96
157,03	139,37	126,43	140,59	178,19	207,09	209,39	178,26	158,57	153,03	170,08	174,66	3.226,15
53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,2%	51,0%	54,0%	59,1%	57,6%	52,1%	52,8%

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

Overheidsuitgaven voor de maritieme toegankelijkheid in de periode 1989-2009 in mln EUR (in prijzen 2009)

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
124,77	119,95	229,73	195,49	223,04	184,03	197,38	179,47	185,90	171,25	181,85	189,83	3.147,86
56,87	69,14	23,44	16,52	10,80	4,38	1,99	6,18	0,00	0,00	0,00	0,00	290,40
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,48	49,12	0,00	98,60
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,03	48,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	69,94
181,64	189,10	253,17	212,01	233,84	209,44	248,28	185,65	185,90	220,73	230,97	189,83	3.606,81

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



Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Rechteroever								
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	21,50	26,92	24,43	15,11	10,03	0,44	0,00	0,28
Containerkade Zuid	49,14	12,89	2,38	1,48	0,26	0,00	0,03	0,00
Containerkade Noord	4,08	0,08	1,15	0,69	28,91	0,58	22,00	34,81
Zandvlietsluis	0,00	0,00	7,12	5,79	0,00	0,00	2,42	0,00
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	4,82	13,10	28,24	44,78	26,84	14,81	9,07	14,38
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovatie Churchilldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vierde Havendok	1,11	0,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Slibverwerkingsinstallatie AMORAS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovatie Van Cauwelaertsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Boudewijnsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41	0,04
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Rechteroever	**80,65**	**53,93**	**63,32**	**67,85**	**66,03**	**15,83**	**33,92**	**49,51**
Linkeroever								
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	6,32	8,63	6,51	11,03	12,90	3,75	2,21	0,00
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,72	1,36	2,79	1,62	0,38	1,44	0,00	0,00
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00	7,98	0,00	0,62	0,00	0,00	0,00
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00	0,00	10,46	0,00	0,11	0,00	0,54
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,02	15,83	35,66
Containerdok West (Deurganckdok)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	1,25
Herstellingswerken Kallosluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vrasenendok geschil	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Linkeroever	**7,05**	**9,98**	**17,28**	**23,21**	**13,90**	**5,31**	**18,15**	**37,45**
Overige (kleinere werken en diversen)	**10,55**	**9,52**	**10,24**	**6,69**	**3,52**	**4,67**	**0,00**	**0,22**
Decreetkosten: werking sluizen								
Decreetkosten: toelage kanaaldokken								
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Haven van Antwerpen	**98,24**	**73,43**	**90,85**	**97,76**	**83,45**	**25,81**	**52,08**	**87,18**

maritieme toegankelijkheid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de tweede en de derde verdieping van de Westerschelde en voor het opruimen van wrakken in de Schelde inbegrepen. Details daarvan worden weergegeven in de tweede tabel.

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 heeft de Vlaamse Gemeenschap in totaal 6.833,0 miljoen euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse zeehavens. Er werd in deze periode 3.606,8 miljoen euro uitgegeven voor de maritieme toegankelijkheid, inclusief het ruimen van wrakken. Dit is meer dan de helft van het totale budget (52,8 %). Wanneer geen rekening wordt gehouden met de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid van de vier Vlaamse havens, werd in 2009 174,7 miljoen euro door het Vlaams gewest voor de havens uitgegeven. Het meeste geld, 78,9 miljoen euro of 45,2 % van het totaal, ging naar de haven van Antwerpen. Daarna volgden Oostende, Gent en Zeebrugge met respectievelijk 38,7 miljoen euro (22,1 %), 29,5 miljoen euro (16,9 %) en 27,6 miljoen euro (15,8 %).

De overheidsuitgaven voor Vlaanderen bedroegen in 2009 naar schatting 24.236 miljoen euro. Het aandeel voor havens en maritieme toegankelijkheid daarin bedraagt 1,5 %. In 2008 bedroeg dit aandeel nog 1,7 %.

4.3. De haven van Antwerpen

In de periode 1989-2009 heeft de Vlaamse Gemeenschap 1.785,7 miljoen euro in de haven van Antwer-

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2009 in mln EUR (in prijzen 2009)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
0,00	0,02	0,01	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	98,84
4,25	2,58	6,48	0,13	0,90	0,19	0,05	0,32	6,67	0,00	0,40	0,00	0,00	88,14
7,78	2,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	102,87
0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,54	0,00	0,68	22,35
0,78	6,44	9,53	1,93	2,22	0,72	0,92	0,44	0,00	0,11	0,08	5,96	0,00	185,17
8,46	0,65	3,45	0,18	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,59	0,10	14,58
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,81	0,00	0,81
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	44,40	24,52	68,92
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,93	0,93
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,06	0,60	0,76
0,00	0,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,82
0,00	0,00	0,00	0,95	0,56	0,19	0,00	0,00	5,45	0,06	0,55	0,00	0,00	7,76
22,08	**12,85**	**19,47**	**3,28**	**3,83**	**1,10**	**0,96**	**0,76**	**12,12**	**0,17**	**6,68**	**52,82**	**26,83**	**594,00**
0,73	9,26	0,91	6,76	1,10	5,99	7,48	1,43	3,19	1,28	13,46	1,04	0,00	103,99
3,71	0,43	4,48	0,56	0,00	0,00	0,00	2,68	5,63	0,05	0,00	0,00	0,00	25,85
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,60
4,58	3,04	5,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23,83
8,74	16,41	15,52	9,34	15,36	3,41	0,04	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00	1,93	123,15
8,94	47,46	28,14	31,22	37,31	107,98	76,52	90,93	55,10	30,85	13,97	7,18	14,13	551,10
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,87	0,26	1,10	1,45	0,27	10,95
0,00	0,00	0,00	3,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,43
26,69	**76,59**	**54,16**	**51,31**	**53,77**	**117,39**	**84,04**	**95,04**	**71,79**	**32,44**	**29,33**	**9,68**	**16,33**	**850,90**
0,00	**0,45**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1,49**	**1,56**	**1,44**	**1,39**	**1,43**	**2,40**	**1,48**	**5,74**	**62,80**
						19,65	12,46	10,10	9,75	9,53	11,26	11,82	84,56
						36,94	23,43	4,97	25,44	11,09	6,19	6,45	114,50
0,00	0,00	0,00	0,00	2,10	4,12	6,96	8,55	11,83	11,47	11,07	11,11	11,76	78,96
48,77	**89,89**	**73,63**	**54,59**	**59,71**	**124,10**	**150,12**	**141,67**	**112,19**	**80,70**	**70,09**	**92,54**	**78,93**	**1.785,70**

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

pen geïnvesteerd. Daarvan werd 594,0 miljoen euro (33,3 %) besteed aan havenprojecten op de Rechteroever en 913,7 miljoen euro (51,2 %) aan projecten op de Linkeroever van Antwerpen. In 2009 heeft het Vlaams Gewest 78,9 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Antwerpen. Een klein deel daarvan, 16,3 miljoen euro, was bestemd voor de Linkeroever. Veruit het grootste deel, 32,6 miljoen euro, was bestemd voor de Rechteroever en 30,0 miljoen euro voor de decreetkosten.

Een groot deel van de uitgaven voor de Linkeroever in 2009 ging naar de bouw van het Deurganckdok. Daarvoor werd in 2009 14,1 miljoen euro (17,9 %) van de totale overheidsuitgaven in Antwerpen uitgegeven. Het aandeel van de uitgaven voor het Deurganckdok in de totale overheidsuitgaven op de Linkeroever bedroegen in 2009 86,5 %, tegenover 74,2 % in 2008. De overheidsuitgaven voor de Rechteroever van Antwerpen zijn in 2009 sterk gedaald van 52,8 miljoen euro in 2008 tot 26,8 miljoen euro in 2009 (-49,2 %). Deze daling is bijna uitsluitend toe te schrijven aan de uitgaven voor de slibverwerkingsinstallatie AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicaties van Slib) die in 2008 44,4 miljoen euro bedroegen (toen nog inclusief onderwatercellen in het Churchilldok).

In 2009 bedroegen de overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de haven van Antwerpen 13,6 miljoen euro minder dan in 2008 (-14,7 %). In 2009 lagen de overheidsuitgaven ongeveer 6,1 miljoen lager dan de gemiddelde jaarlijkse overheidsuitgaven van de periode 1989-2009 (78,9 miljoen euro in 2009 tegenover een jaargemiddelde van 85,0 miljoen euro). De daling van de uitgaven in 2009 tegenover 2008 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de vermindering van de vastleggingen/uitkeringen in 2009 voor AMORAS (vanaf 2009 zijn de kosten voor de onderwatercellen in het Churchilldok toegewezen aan de maritieme toegang). De vastleggingen/uitgaven voor de decreetkosten zijn in 2009 ongeveer op hetzelfde niveau gebleven als in 2008: 30,0 miljoen euro in 2009 tegenover 28,6 miljoen euro in 2008. In 2009 werd 11,8 miljoen euro besteed voor de werking van de sluizen, 6,45 miljoen euro als toelage voor onderhoudsbaggerwerken in de Kanaaldokken en 11,8 miljoen euro voor de betaling van de havenkapiteindiensten.

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,19	0,00	2,64	2,53	0,61	0,00	0,00	1,99
Uitbouw Petroleumdok	7,84	9,21	4,37	22,58	0,53	2,75	4,88	7,38
Renovatie Zuiddok	2,29	0,00	0,00	0,53	3,80	0,00	0,00	0,00
Renovatie Noorddok	0,00	4,24	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00	10,45	0,00	7,78	7,31	0,40	0,79
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,77	0,00	0,13
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00
Kluizendok	0,00	0,00	0,13	0,00	0,19	0,00	18,39	16,14
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,73	0,06	1,40	1,03	0,52	0,75	0,81	0,19
Bouw bascullebruggen sluis Terneuzen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Drijvend roro-ponton diverse doeleinden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Moervaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Baggerstortterrein en studies	0,15	4,39	0,54	0,00	0,00	0,43	0,00	0,00
Studies (nieuwe) zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	0,00	0,00	0,04
Overige (kleinere werken en diversen)	4,64	0,95	5,28	4,94	2,92	0,00	2,40	0,00
Decreetkosten: werking sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Haven van Gent	**15,83**	**18,86**	**24,92**	**31,61**	**16,75**	**19,01**	**26,88**	**26,87**



Overheidsuitgaven voor havens: terminologie

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

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

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

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

4.4. De haven van Gent

In de periode 1989-2009 heeft de Vlaamse Gemeenschap bijna 527,4 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Gent. Het aandeel daarin voor de bouw van het Kluizendok bedroeg 279,5 miljoen (53,0 % van het totaal).

In 2009 werd 5,4 miljoen euro uitgegeven voor de afwerking van het Kluizendok. Dit is 19,5 % van de totale uitgaven voor Gent in dat jaar. In 2008 was dit nog 17,0 miljoen euro (72,1 %) van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok.

De tussenkomst van de Vlaamse overheid in de decreetkosten van de haven van Gent bestond in 2009 hoofdzakelijk in een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteindiensten. De uitgaven daarvoor bedroeg 2,5 miljoen euro. Verder werd nog 0,9 miljoen euro besteed aan de werking van de sluizen.

In 2009 heeft het Vlaamse gewest 27,6 miljoen euro vastgelegd voor de haven van Gent. Dit is 4,0 miljoen euro (+16,9 %) meer dan in 2008 (23,6 miljoen euro).

Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2009 in mln EUR (in prijzen 2009)

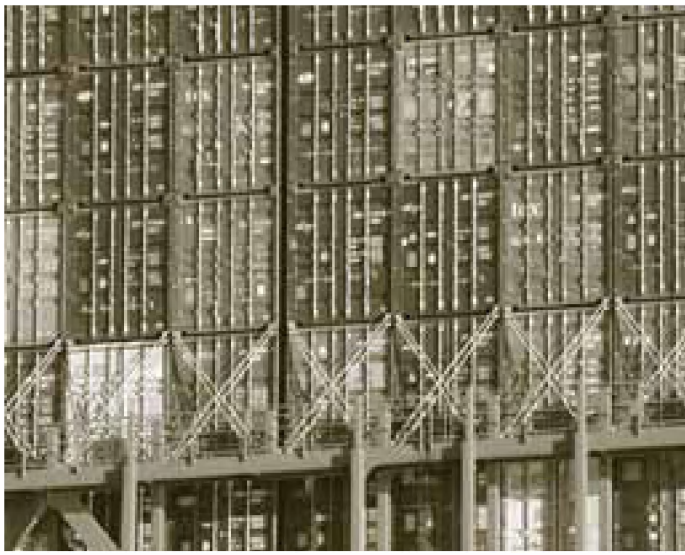
1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
2,15	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,36	10,74
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	59,81
0,16	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,86
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,36
0,02	0,88	0,17	0,40	0,44	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28,87
0,00	0,00	0,00	0,20	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,44
0,00	1,71	0,00	0,05	0,00	0,01	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,08
0,04	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41
21,40	12,99	8,27	19,71	11,02	14,49	12,22	26,88	32,20	36,54	26,52	17,02	5,39	279,49
7,54	1,05	5,29	0,78	1,22	2,40	11,79	0,95	1,47	3,57	6,62	3,59	12,73	64,50
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,50	5,50
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,08
0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14
0,00	0,00	0,15	0,00	0,51	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,18
1,07	0,00	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,69
0,00	0,00	0,00	0,36	0,02	0,88	2,48	0,04	0,11	0,97	0,65	0,55	0,16	27,35
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87	0,87
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22	0,24	0,04	0,01	0,00	0,00	0,51
0,00	0,00	0,00	0,00	0,52	1,02	1,58	3,63	2,79	2,71	2,43	2,37	2,51	19,57
32,38	**16,96**	**14,43**	**21,58**	**14,06**	**19,06**	**28,16**	**32,00**	**36,81**	**43,84**	**36,24**	**23,59**	**27,60**	**527,44**

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

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

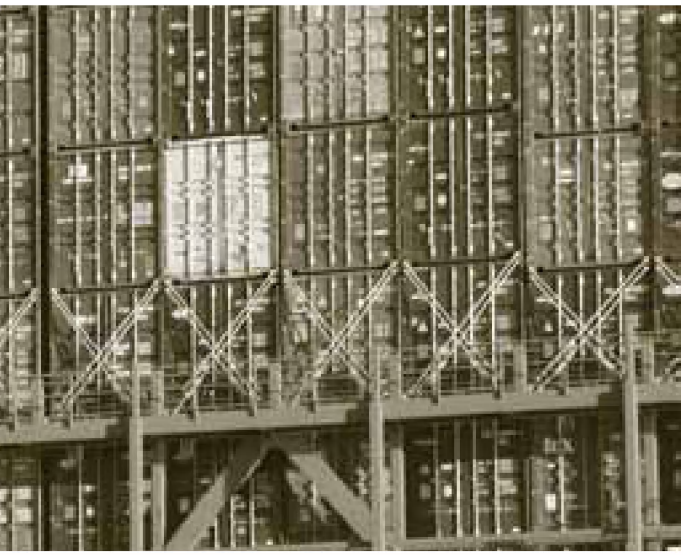
4.5. De haven van Zeebrugge

Sinds 1989 heeft de Vlaamse Gemeenschap 611,1 miljoen euro uitgegeven voor diverse havenprojecten in Zeebrugge. 340,0 miljoen euro (55,6 %) werd gebruikt voor werken in de voorhaven en 227,7 miljoen euro (37,3 %) voor werken in de achterhaven. Een belangrijk deel van het geld werd gebruikt voor de aanleg van het zuidelijk insteekdok in de achterhaven (59,8 miljoen euro, 9,8 %). Een groot deel van investeringen in de haven in die periode ging naar de verlenging van de kaaimuur van de OCHZ-terminal (20,8 miljoen euro, 3,4 %) en naar de restauratie van de Leopold II-dam in de voorhaven (21,4 miljoen euro, 3,5 %).



Een groot deel van de overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen van de Vlaamse overheid in de haven van

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Voorhaven							
Verdiepingsprogramma 55'/46'	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	6,73	18,57	6,83	0,00	0,00	5,12	0,05
Verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beasac-projecten	0,03	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,00	4,59	2,85	0,00	0,76	2,87
Radarcentrale en W-buitenhaven (met aansluitingswegen)	0,00	0,00	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00
Britttanniadok	0,00	0,00	0,00	0,95	0,00	0,25	0,94
Aanlegplaats Brittaniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Flanders Containerterminal	0,00	0,00	19,95	27,12	21,03	17,74	4,75
Aanleg Wielingendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,22
Verlenging OCHZ-terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aanleg Albert II-dok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vaargeul oude zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,71	0,00	0,00
Totaal Voorhaven	**6,75**	**18,57**	**32,19**	**30,91**	**21,74**	**23,87**	**9,84**
Achterhaven							
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,27	2,13	0,52	0,00	0,00	0,20	0,00
Werken Visartsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00	0,01	0,00	3,31	2,20	0,00
Cast-terminal	0,00	0,00	6,18	0,00	0,00	0,00	0,00
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00	0,00	1,54	6,29	1,38	6,72
Bastenakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	3,68	0,00	0,00
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Steiger voor shortsea roro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Achterhaven	**0,27**	**2,13**	**6,71**	**1,54**	**13,27**	**3,78**	**6,72**
Overige (kleinere werken en diversen)	24,48	8,15	5,56	3,62	0,68	0,00	1,37
Decreetkosten: werking sluizen							
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Haven van Zeebrugge	**31,50**	**28,85**	**44,46**	**36,07**	**35,68**	**27,65**	**17,92**



Zeebrugge ging in 2009 naar de bouw van de nieuwe kaai in het Zuidelijk Insteekdok van de achterhaven, naar de verlenging van de Bastenakenkaai, naar de verdere uitbouw van het Albert II-dok en naar de aanleg van het Brittanniadok.

De vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroegen in 2009 telkens ongeveer 3,1 miljoen euro. Dit is 10,5 % van de totale uitgaven voor de haven van Zeebrugge.

Het Vlaamse gewest besteedde in 2009 29,5 miljoen euro voor de haven van Zeebrugge. Dit is een daling met 21,3 % tegenover 2008, toen het Vlaamse gewest nog 37,5 miljoen euro uitgaf voor de Zeebrugse haven.

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2009 in mln EUR (in prijzen 2009)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,93	7,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,98
0,00	0,00	0,00	0,00	1,73	46,46	2,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	88,02
0,00	0,00	0,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06
0,04	4,62	0,44	0,33	0,86	0,00	0,86	0,00	0,09	2,89	0,16	0,00	0,00	0,00	21,36
1,67	0,89	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,72
0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,92	4,38
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77	0,00	0,77
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90,60
2,43	0,78	19,88	15,60	12,79	8,44	2,59	3,01	3,36	0,00	0,69	0,00	0,00	0,00	70,80
9,49	4,47	1,66	1,98	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,80
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,10	2,68	0,00	13,89	0,07	2,53	24,27
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,71
13,97	**10,76**	**22,49**	**18,27**	**18,58**	**54,90**	**12,92**	**10,06**	**8,55**	**5,57**	**0,85**	**13,89**	**0,84**	**4,45**	**339,97**
0,91	0,01	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	1,69	0,00	0,00	8,31
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,40	0,12	0,00	2,52
0,95	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44	0,00	0,41	0,63	0,38	0,46	0,10	0,00	9,12
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,18
2,22	3,47	1,23	0,83	2,23	1,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,11
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,13	0,00	2,51	7,32
0,00	1,28	3,49	11,40	6,92	1,29	0,76	0,55	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,92
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,91	1,39	0,20	0,70	12,29	12,37	33,87
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,07
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,01	0,00	0,01	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,18
4,08	**4,99**	**4,86**	**12,24**	**9,15**	**3,50**	**1,20**	**0,56**	**7,71**	**2,02**	**3,03**	**6,39**	**12,57**	**14,88**	**121,58**
2,01	0,00	3,24	0,88	0,82	0,00	1,23	0,60	2,66	8,43	10,51	9,76	18,17	3,96	106,12
							3,64	3,47	3,08	2,98	2,92	2,92	3,06	22,06
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,64	1,27	1,96	2,80	2,85	2,76	3,02	2,95	3,12	21,37
20,06	**15,75**	**30,59**	**31,39**	**28,54**	**59,04**	**16,62**	**16,82**	**25,18**	**21,95**	**20,13**	**35,97**	**37,45**	**29,47**	**611,10**

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

4.6. De haven van Oostende

Voor de haven van Oostende heeft de Vlaamse Gemeenschap in de periode 1989-2009 bijna 301,9 miljoen euro uitgegeven. Bijna 34,8 % (104,9 miljoen euro) daarvan werd besteed aan de "Beperkte Renovatie", die in dit hoofdzaak betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok.

De twee belangrijkste projecten in de periode 1989-2009 zijn het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok (61,4 miljoen euro, 20,3 %) en het Plassendaleproject (38,1 miljoen euro of 12,6 %).

Het belangrijkste deel van de investeringen/vastleggingen voor havenwerken in Oostende ging in 2009 naar de bouw van de nieuwe havendammen om de toegankelijkheid van de haven te verbeteren. Daarvoor werd in 2009 23,8 miljoen euro uitgegeven/vastgelegd. Dit is 61,6 % van de totale uitgaven van 2009.

In 2009 bedroeg de tussenkomst van het Vlaamse gewest in de exploitatiekosten van de sluizen en in de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) respectievelijk 0,4 miljoen euro en 1,1 miljoen euro. Dit is nagenoeg gelijk aan de uitgaven van de jaren daarvoor.

De totale uitgaven/investeringen/vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de haven van Oostende bedroegen in 2009 in totaal 38,7 miljoen euro. Dit is een stijging tegenover 2008 met 22,2 miljoen euro (+134,3 %).

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Beperkte renovatie							
Verdiepingsprogramma	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wandelaarskaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,09	0,00	6,56	1,43	0,00	6,30	12,13
Voorhaven	4,51	2,90	0,00	0,00	1,07	0,00	0,00
Nieuwe kaaimuur hoek havengeul	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aanleg toeristische kaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,00	2,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verdiepingswerken	0,00	0,00	4,75	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal beperkte renovatie	**4,60**	**5,74**	**11,30**	**1,43**	**1,07**	**6,30**	**12,13**
Eigenlijk renovatieprogramma							
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,67
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Andere wegenwerken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Studies	0,09	0,21	0,11	0,00	0,00	0,08	0,00
Zeesluis (ook nautische studies)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,11	0,04
Plassendaleproject	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nieuwe havendammen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Demeysluis: basculebrug/wachtkaai							
Renovatie scheepslift							
Totaal eigenlijke renovatie	**0,09**	**0,21**	**0,11**	**0,00**	**0,00**	**7,19**	**1,71**
Overige (kleinere werken en diversen)	1,13	1,15	3,43	0,46	2,24	1,49	0,02
Decreetkosten: werking sluizen							
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Haven van Oostende	**5,81**	**7,10**	**14,84**	**1,89**	**3,31**	**14,98**	**13,86**



Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2009 in mln EUR (in prijzen 2009)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,58	3,67
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,41	0,00	0,78	0,87	0,41	0,01	0,00	0,00	7,48
10,84	6,23	6,73	5,79	2,54	0,94	0,15	0,99	0,61	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	61,35
0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,65
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,13	1,13
0,00	5,42	0,00	2,73	3,14	0,51	0,42	0,19	0,25	0,04	0,00	0,00	0,28	0,00	12,99
0,00	0,00	0,14	0,00	0,56	1,11	0,00	0,06	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,91
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,75
10,84	**11,64**	**6,87**	**8,69**	**6,24**	**2,55**	**9,07**	**1,24**	**1,84**	**0,96**	**0,41**	**0,01**	**0,28**	**1,71**	**104,92**
6,95	2,30	4,39	0,20	1,57	0,08	0,37	0,34	0,03	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	17,96
1,29	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	1,48
0,00	0,00	0,00	0,00	1,73	0,00	0,67	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,49
0,00	8,38	0,00	1,89	0,00	0,02	0,15	0,00	0,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,92
0,00	0,01	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
0,00	0,00	0,00	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,69
1,62	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,91
0,00	0,00	6,90	8,60	0,18	5,03	7,51	1,16	4,94	1,21	0,80	1,02	0,00	0,79	38,14
0,00	0,00	0,00	0,00	12,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	7,11	1,79	11,16	23,83	56,08
							7,36	0,29	0,75	0,84	0,24	0,02	3,69	13,19
							0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31
9,86	**10,69**	**11,61**	**10,90**	**15,48**	**5,12**	**8,91**	**9,17**	**5,84**	**2,01**	**8,75**	**3,08**	**11,18**	**28,31**	**150,22**
0,00	0,00	1,11	0,33	0,01	0,00	0,24	0,06	1,31	2,65	3,10	5,94	3,61	7,12	35,41
							1,18	1,12	0,66	0,64	0,63	0,38	0,42	5,03
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,20	0,34	0,42	1,04	1,00	1,07	1,04	1,10	6,33
20,70	**22,33**	**19,59**	**19,93**	**21,72**	**7,78**	**18,41**	**11,99**	**10,53**	**7,32**	**13,90**	**10,73**	**16,50**	**38,66**	**301,90**

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

5

Havenarbeid in de Vlaamse havens



5.1. Inleiding

De havenarbeid in de Vlaamse havens is georganiseerd volgens een zeer eigen, specifieke reglementering. De havenarbeiders hebben een eigen statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Als gevolg van de economische crisis daalde het goederenvervoer over zee in 2009 en bijgevolg ook de goederenoverslag in de meeste havens. Dit had ook zijn weerslag op de tewerkstelling: in 2009 werden in de vier Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende heel wat arbeidstaken minder gepresteerd. In dit hoofdstuk wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2009.

5.2. Achtergronden en specifieke situaties

5.2.1. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling

De havenarbeiders van het Algemeen Contingent vormen een onderdeel van de tewerkstelling in de havengebonden sector. In de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit [1]. 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 6 worden de werkgelegenheidsgegevens van de NBB besproken, inclusief de havenarbeid.

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

5.2.2. Historische achtergrond

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

De rechten en de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen worden door deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepaald. De Codex, een vorm van arbeidsreglement, wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast door het paritair subcomité van iedere haven. Dit paritair subcomité is een officieel organisme. Het is paritair samengesteld uit

1 In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de MBZ worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en anderzijds uit vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Een vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid zit het paritair subcomité voor.

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 vervuld. Deze werkgeversorganisaties zijn op hun beurt lid van het "Werkgeversverbond der Belgische Havens".

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

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

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

5.2.3. Het algemeen toepassingsgebied

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



Dus binnen de havenzone moet elke behandeling van goederen, die per zee- en/of binnenschip, per spoor of per vrachtwagen aan- en/of afgevoerd worden, alsook alle bijkomende diensten die in verband staan met deze goederen, uitgevoerd worden door erkende havenarbeiders. Concreet betekent dit dat alle goederen die een haven binnenkomen – op welke wijze ook - behandeld moeten worden door erkende havenarbeiders. Toch zijn er binnen de uitvoeringsbesluiten en collectieve arbeidsovereenkomsten een aantal goederencategorieën opgesomd waarvoor deze regel niet telt. Zo kan men stellen dat voor alle Vlaamse havens, bij de aan- en afvoer en behandeling van vloeibare aardolieproducten,[2] geen havenarbeid in de strikte zin van het woord vereist is. Voor de behandeling van andere vloeibare bulk, zoals bijvoorbeeld fruitsap of visolie, moeten wel havenarbeiders worden aangeworven. Bovendien moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de bedrijven gericht op in, uit- en doorvoer en anderzijds de industriële ondernemingen.

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

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

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

5.3. De haven van Antwerpen

Het volgende valt uit deze tabel af te leiden:

- De totale goederenoverslag daalde in de haven van Antwerpen in 2009 met -16,7 %. Het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken daalde minder sterk (-12,1 %);
- In 2009 daalde het contingent havenarbeiders van 6.898 havenarbeiders in 2008 tot 6.650 havenarbeiders in 2009 (-3,6 %);
- Het aantal gepresteerde arbeidstaken daalde van 1.377.539 taken in 2008 tot 1.228.708 taken in 2009 (-148.831 eenheden of -10,8 %);
- Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider daalde van 210 taken per havenarbeider in 2008 tot 195 taken in 2009 (-7,1 %). Dit komt omdat het aantal gepresteerde RSZ-taken (-10,8 %) sneller daalde dan de vermindering van het contingent havenarbeiders (-3,6 %);
- Het contingent magazijnarbeiders steeg van 778 arbeiders in 2008 naar 835 in 2009, of 57 meer (+7,3 %);
- Het door de magazijnarbeiders uitgevoerde aantal taken daalde van 569.534 in 2008 tot 482.766 in 2009 (-15,2 %);
- Het logistiek contingent telde eind 2009 in totaal 1.063 personen, verdeeld in 835 magazijnarbeiders, 58 fruitsorteerders en 170 logistieke arbeiders;
- Het aantal fruitsorteerders bleef in 2009 op hetzelfde niveau als in 2008: 58 personen;
- Het aantal logistieke arbeiders steeg van 150 in 2008 tot 170 in 2008 (+13,3 %);

Jaar	Contingent haven-arbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders (A)	Kandidaat havenarbeiders (B)	Aantal (2) arbeids-ongeschikte havenarbeiders	Totaal gepresteerde RSZ-taken (A)+(B)	Totaal gepresteerde taken (A)+(B) (index)
1980	9.270	100	9.084	186	0	1.613.105	100
1981	9.196	99	8.496	700	0	1.605.786	100
1982	8.748	94	8.307	441	0	1.530.130	95
1983	8.469	91	8.153	316	0	1.452.526	90
1984	8.367	90	7.980	387	0	1.563.203	97
1985	8.449	91	7.774	675	0	1.515.891	94
1986	8.457	91	7.521	936	0	1.385.519	86
1987	8.013	86	7.110	903	0	1.332.449	83
1988	7.701	83	7.027	674	0	1.390.476	86
1989	7.337	79	6.888	449	0	1.336.347	83
1990	7.009	76	6.701	308	0	1.384.598	86
1991	7.170	77	6.428	742	0	1.362.931	84
1992	7.354	79	6.506	848	587	1.246.898	77
1993	7.029	76	6.554	475	533	1.187.271	74
1994	6.643	72	6.399	244	487	1.184.183	73
1995	6.367	69	6.251	116	481	1.141.233	71
1996	6.052	65	5.936	116	442	1.060.256	66
1997	5.820	63	5.741	79	446	1.076.774	67
1998	5.727	62	5.512	215	421	1.111.469	69
1999	5.764	62	5.352	412	413	1.011.857	63
2000	5.567	60	5.257	310	390	1.071.813	66
2001	5.388	58	4.914	474	394	1.076.236	67
2002	5.720	62	5.182	538	409	1.153.354	71
2003	5.739	62	5.160	579	402	1.182.298	73
2004	6.303	68	5.570	733	387	1.232.722	76
2005	6.742	73	5.657	1.085	355	1.274.413	79
2006	6.900	74	5.750	1.150	379	1.303.664	81
2007	6.819	74	6.054	765	373	1.356.651	84
2008	6.898	74	6.353	545	342	1.377.539	85
2009	6.650	72	6.321	329	363	1.228.708	76

- Het aantal vaklui daalde in van 941 personen in 2008 naar 892 in 2009 of een vermindering met 49 personen (-5,2 %);
- Het aantal gepresteerde taken, gepresteerd door alle arbeiders met een erkenningskaart, daalde in 2009 met 12,1 % van 1.947.073 in 2008 tot 1.711.474 in 2009. Deze procentuele daling ligt hoger dan de procentuele daling (-10,8 %) van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders (1.377.539 in 2008 en 1.228.708 in 2009);
- In de periode 1980-2009 daalde het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken in de haven van Antwerpen van 2.020.771 taken in 1980 tot 1.711.474 in 2009 (-15,3 %).



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-2009; gegevens einde jaar)

Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar(3)	Contingent magazijn-arbeiders (4)	Vaklui Log. arb.	Fruit sorteersters (5)	Totaal aantal arbeiders met erkennings-kaart (1)	Alle gepresteerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	131
209	802	822	89	7.440	1.647.561	82	90.305	143
189	705	796	71	7.336	1.522.287	75	86.440	137
207	632	828	70	7.097	1.597.260	79	96.492	153
216	479	858	65	6.790	1.610.383	80	95.606	152
217	292	802	70	6.814	1.597.503	79	99.633	158
222	486	821	70	7.046	1.632.985	81	107.747	171
208	598	874	83	7.099	1.732.382	86	117.046	186
200	679	906	66	7.626	1.808.795	90	123.024	195
200	724	908	64	7.823	1.834.249	91	129.155	205
210	741	877	61	7.749	1.890.966	94	143.296	228
210	778	941	58	7.884	1.947.073	96	150.073	238
195	835	892	58	7.713	1.711.474	85	118.284	188

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

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

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

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

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

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

De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen

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

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

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

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

De "havenarbeiders B" worden in twee categorieën onderverdeeld:

1. *havenarbeiders algemeen werk;*
2. *gespecialiseerde beroepscategorieën.*

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



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

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

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

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

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

- *het kaderpersoneel;*
- *de beroepscategorieën bestuurders speciale tuigen;*
- *de beroepscategorie van de containerschadevaststellers;*
- *de havenarbeiders van het logistiek contigent;*
- *de vaklui.*

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

- *de havenarbeiders algemeen werk;*
- *de gespecialiseerde beroepscategorieën.*

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

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

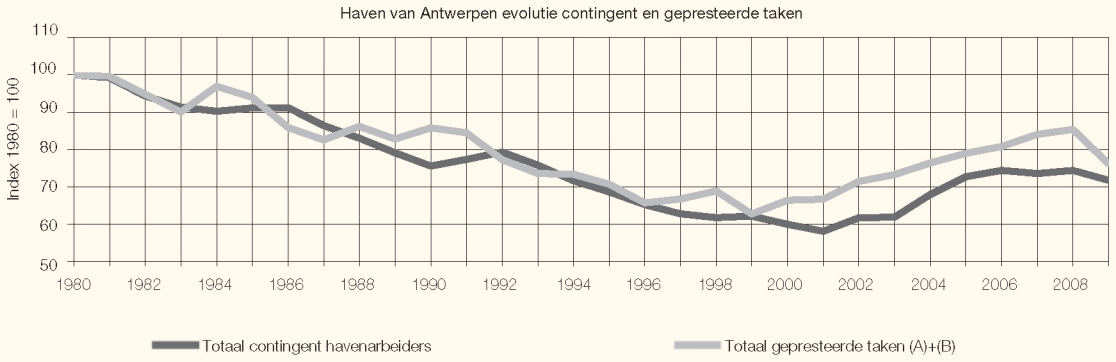
Voor de aanwerving van de havenarbeiders in los dienstverband zijn er, van maandag tot en met vrijdag, vier aanwervingszittingen per dag (om 7.00 uur voor de dagshift, om 13.00 uur voor de namiddagshift, om 14.30 uur voor de morgenshift en om 15,15 uur voor de nachtshift). 's zaterdags zijn er slecht drie aanwervingszittingen (om 7.00 uur, 13.00 uur en 14.30 uur) waarvan het bijwonen facultatief is. Op zon- en feestdagen is het aanwervingsbureau gesloten.

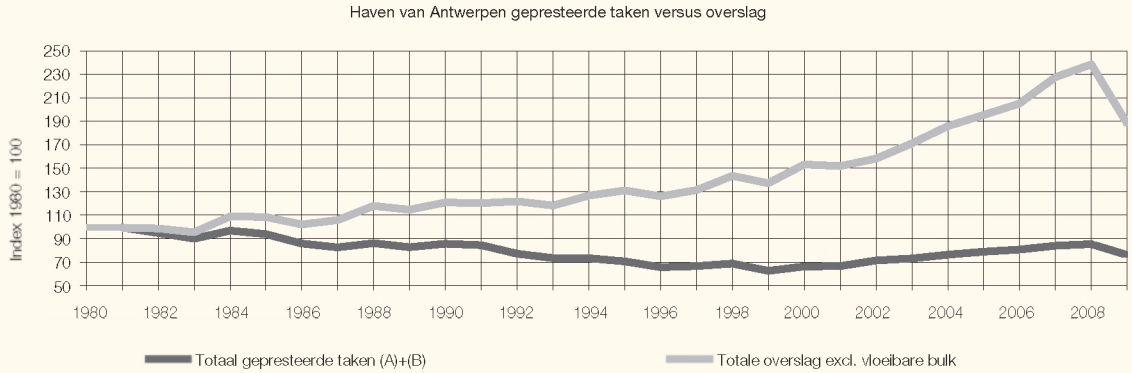
Bij het binnenkomen van het aanwervingsbureau moet elke havenarbeider zich elektronisch aanwezig melden. Vervolgens wordt gedurende 8 minuten het systeem van de "vrije aanwerving" toegepast. Dit betekent dat de werkgever of zijn afgevaardigde (kaderpersoneel) vrij zijn arbeiders kan kiezen en omgekeerd.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

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

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

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





5.4. De haven van Gent

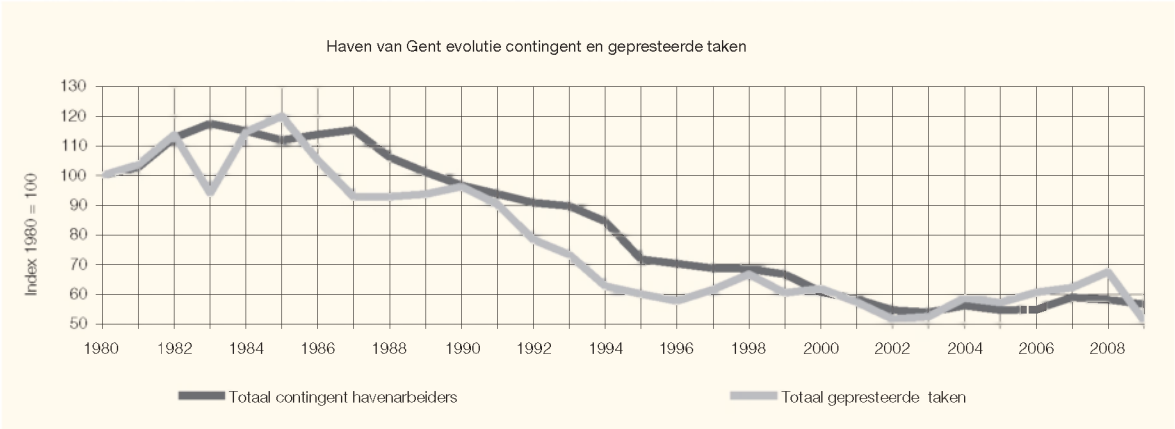
Uit deze tabel kunnen volgende conclusies afgeleid worden:

- De totale goederenoverslag daalde in de haven van Gent in 2009 met -23,1 %. Het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken daalde nog sterker (-24,3 %);
- In de haven van Gent daalde het totaal contingent havenarbeiders van 458 in 2008 tot 445 in 2009 (-2,8 %);
- Ook het totale aantal havenarbeiders met een erkenningskaart daalde: van 621 in 2008 tot 604 in 2009 (-2,7 %);
- In 2009 bleef het aantal kraanmannen-havenarbeider op hetzelfde niveau als in 2008: 35 personen;
- Het aantal markeerders daalde van 44 in 2008 tot 40 in 2009 (-9,1 %);
- Het aantal gepresteerde arbeidstaken daalde van 88.499,5 taken in 2008 tot 66.989,5 taken in 2009 (-21.510 eenheden of -24,3 %);
- Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider daalde van 193 taken in 2008 tot 151 taken in 2009 (-21,8 %) en dit omdat de daling van het contingent havenarbeiders (-2,8 %) kleiner was dan de daling van het aantal gepresteerde RSZ-taken in 2009 (-24,3 %);
- In de periode 1980-2009 daalde het totale aantal gepresteerde arbeidstaken in de haven van Gent van 131.095 taken in 1980 tot 66.989,5 in 2009 (-48,9 %).

Specifieke toestand in de haven van Gent

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

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken
1980	787	100	131.095,0
1981	809	103	135.914,0
1982	887	113	149.096,0
1983	925	118	123.264,5
1984	905	115	150.460,0
1985	881	112	157.295,5
1986	896	114	137.957,0
1987	908	115	121.601,5
1988	835	106	121.772,5
1989	796	101	122.903,5
1990	761	97	126.292,5
1991	738	94	118.356,5
1992	715	91	102.737,0
1993	706	90	96.145,0
1994	665	84	82.234,0
1995	565	72	78.734,0
1996	553	70	75.692,5
1997	541	69	80.691,0
1998	539	68	87.489,5
1999	525	67	79.200,0
2000	479	61	81.142,0
2001	459	58	75.185,0
2002	430	55	67.619,5
2003	424	54	68.767,5
2004	442	56	76.980,0
2005	430	55	74.966,5
2006	432	55	79.465,0
2007	464	59	81.536,0
2008	458	58	88.499,5
2009	445	57	66.989,5



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-2009; gegevens begin van het jaar)

Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen-havenarbeiders (2)	Havenarbeiders-markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
100	167	0	0	n.b.	787	16.511	100
104	168	0	0	n.b.	809	17.466	106
114	168	0	0	n.b.	887	21.014	127
94	133	0	0	n.b.	925	21.435	130
115	166	0	0	n.b.	905	24.554	149
120	179	0	0	n.b.	881	24.198	147
105	154	190	0	n.b.	1.086	21.834	132
93	134	187	0	n.b.	1.095	22.339	135
93	146	178	0	n.b.	1.013	22.361	135
94	154	171	0	n.b.	967	21.044	127
96	166	119	0	n.b.	880	21.501	130
90	160	117	38	94	987	23.295	141
78	144	125	51	83	974	20.781	126
73	136	119	52	74	951	20.116	122
63	124	111	50	69	895	21.876	132
60	139	99	38	69	771	20.050	121
58	137	91	47	60	751	19.626	119
62	149	85	54	62	742	21.187	128
67	162	86	46	58	729	21.534	130
60	151	90	46	59	720	21.795	132
62	169	98	49	60	686	21.934	133
57	164	94	48	48	649	20.638	125
52	157	91	45	43	609	20.926	127
52	162	92	41	42	599	20.456	124
59	174	93	39	37	611	22.150	134
57	174	87	38	43	598	19.428	118
61	184	83	38	42	595	21.412	130
62	176	82	37	45	628	22.209	135
68	193	84	35	44	621	23.209	141
51	151	84	35	40	604	17.062	103

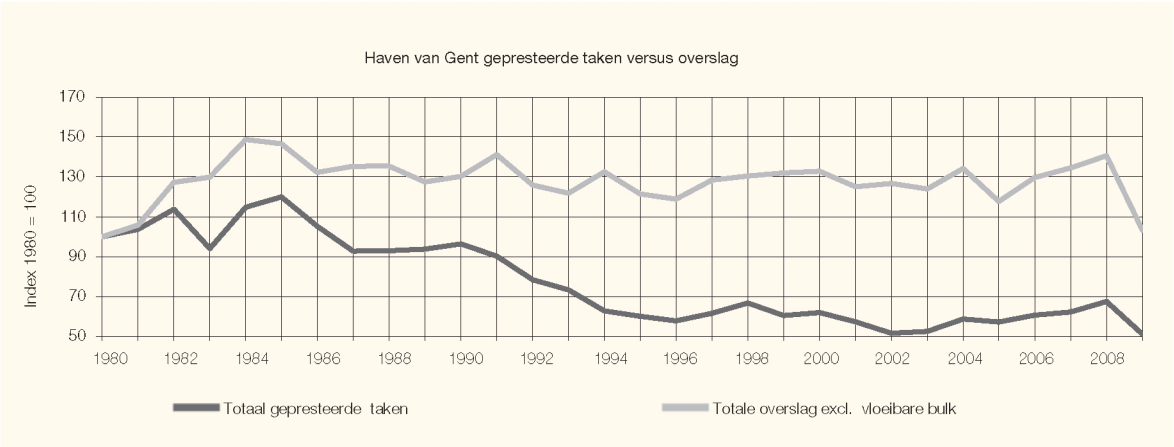
Bron: Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, CEPG, jaarverslag Vlaamse Havencommissie

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

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

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

Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf 1991.





Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 (1)	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal contingent Foreman, Ceelbaas en Rang A	Totaal contingent havenarbeiders Rang B	Totaal gepresteerde RSZ-taken (2)	Totaal gepresteerde taken (index)
1980	327	100			36.162	100
1981	361	110			35.508	98
1982	342	105			35.864	99
1983	341	104			35.712	99
1984	488	149			41.313	114
1985	520	159			66.077	183
1986	530	162			79.549	220
1987	679	208			88.986	246
1988	748	229			103.382	286
1989	786	240			130.057	360
1990	862	264			158.725	439
1991	887	271			152.744	422
1992	866	265			160.267	443
1993	830	254			159.385	441
1994	917	280			169.076	468
1995	973	298			178.779	494
1996	921	282			194.215	537
1997	860	263			174.181	482
1998	830	254			182.510	505
1999	972	297			201.834	558
2000	1.080	330			238.235	659
2001	1.058	324			235.986	653
2002	1.037	317			228.979	633
2003	1.000	306			228.463	632
2004	1.089	333			247.497	684
2005	1.246	381	944	302	281.247	778
2006	1.395	427	1.045	350	309.241	855
2007	1.487	455	1.153	334	347.698	962
2008	1.645	503	1.285	360	352.689	975
2009	1.560	477	1.244	316	288.796	799

5.5. De haven van Zeebrugge

Uit de tabel kunnen volgende besluiten getrokken worden:

- De totale goederenoverslag steeg in de haven van Zeebrugge in 2009 met +6,8 %. Het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen daalde met -16,4 %;
- Het contingent havenarbeiders daalde van 1.645 havenarbeiders in 2008 tot 1.560 havenarbeiders in 2009 (-5,2 %);
- Ook het totaal aantal havenarbeiders met een erkenningskaart daalde: van 1.910 in 2008 tot 1.803 in 2009 (-5,6 %);
- Het aantal logistieke arbeiders daalde in de haven van Zeebrugge in 2009 van 257 personen in 2008 tot 235 in 2009 (-8,6 %);
- Het aantal vaklui daarentegen steeg: van 17 in 2008 tot 19 in 2009 (+11,8 %);
- Het aantal fruitsorteerders bleef in 2009 op het niveau van 2008: 8 personen;
- Het aantal door het contingent havenarbeiders gepresteerde arbeidstaken daalde van 352.689 taken in 2008 tot 288.796 taken in 2009 (-63.893 taken of -18,1 %);
- Het aantal door het aanvullend contingent gepresteerde arbeidstaken daalde van 74.535 taken in 2008 tot 68.534 taken in 2009 (-6.001 taken of -8,1 %);
- Het aantal door het volledig contingent havenarbeiders gepresteerde arbeidstaken daalde van 427.224 taken in 2008 tot 357.330 taken in 2009 (-69.894 taken of -16,4 %);
- Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider lag in 2009 opnieuw een stuk lager dan in 2008 (185 taken in 2009 tegenover 214 taken in 2008, of een vermindering met -13,6 %).

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2009; gegevens einde van het jaar)

Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Logistieke havenarbeiders	Vaklui	Fruitsorteerders	Totaal havenarbeiders met erkeniingskaart	Totaal RSZ-taken aanvullend contingent	Totaal RSZ-taken volledig contingent	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
111							8.677	100
98							8.292	96
105							8.123	94
105							9.434	109
85							11.292	130
127							13.350	154
150							14.157	163
131							15.618	180
138							16.685	192
165							21.637	249
184							25.771	297
172							26.114	301
185							28.502	328
192							26.534	306
184							27.968	322
184							25.407	293
211							23.688	273
203							27.265	314
220							28.482	328
208							30.411	350
221							31.884	367
223							27.940	322
221							28.013	323
228							25.701	296
227							27.508	317
226	251	13	12	1.509	66.804	348.051	30.110	347
222	252	14	11	1.658	67.220	376.461	33.226	383
234	299	15	9	1.795	72.620	420.318	36.219	417
214	257	17	8	1.910	74.535	427.224	35.821	413
185	235	19	8	1.803	68.534	357.330	36.873	425

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

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

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

Dit komt omdat het aantal gepresteerde RSZ-taken veel sterker daalde dan het contingent havenarbeiders: het aantal gepresteerde RSZ-taken daalde met -18,1 % en het contingent havenarbeiders met -5,2 %;

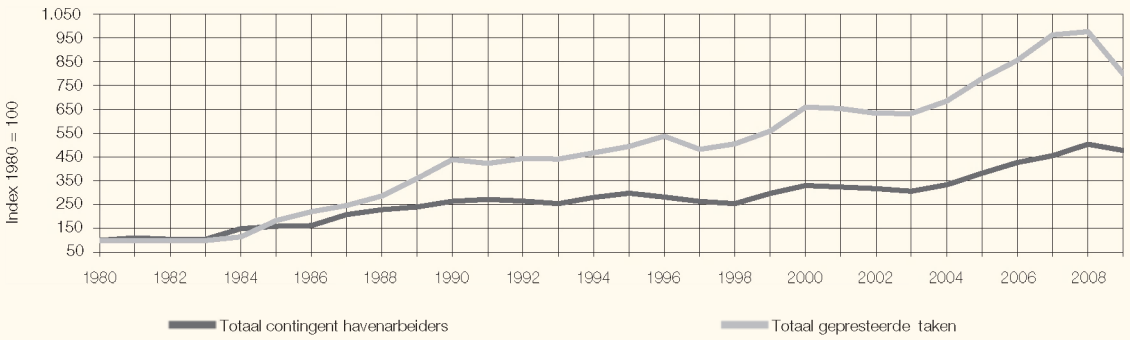
- In de periode 1980-2009 steeg het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken in de haven van Zeebrugge van 36.162 taken in 1980 tot 288.796 in 2009.



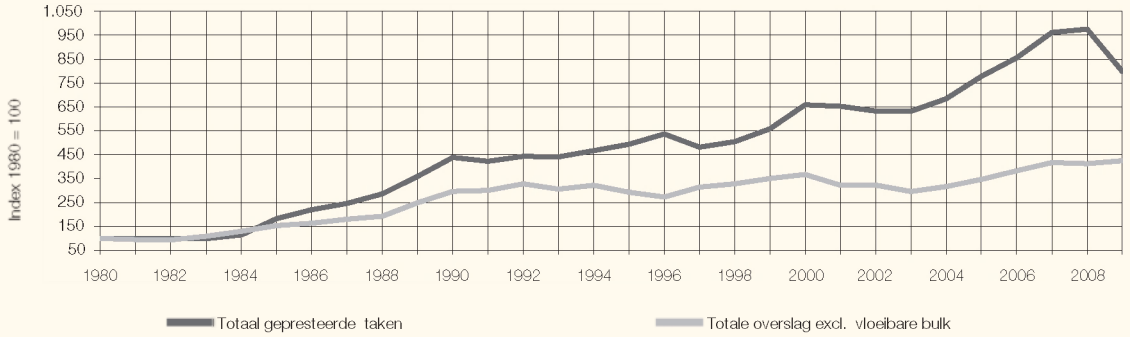
Distributiearbeid in de haven van Zeebrugge

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

Haven van Zeebrugge evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge gepresteerde taken versus overslag



5.6. De haven van Oostende

Uit de tabel kan het volgende afgeleid worden:

- De totale goederenoverslag daalde in de haven van Oostende in 2009 met -36,7 %. Het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken daalde minder sterk (-30,6 %);
- Het contingent havenarbeiders in de Oostendse haven daalde van 76 havenarbeiders in 2008 tot 74 havenarbeiders in 2009 (-2,6 %);
- Het aantal gepresteerde arbeidstaken daalde van 15.757 taken in 2008 tot 10.941 taken in 2009 (-4.816 taken of -30,6 %);



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-2009)

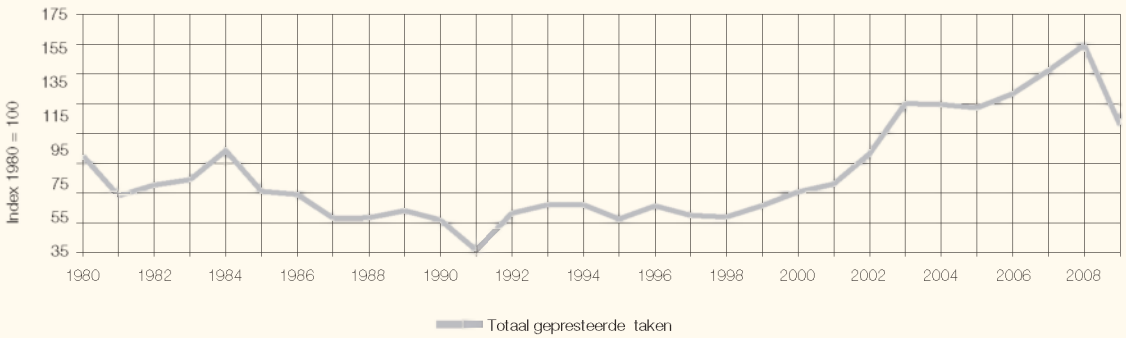
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (in ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	n.b.	n.b.	9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
1981	n.b.	n.b.	6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
1982	n.b.	n.b.	7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
1983	n.b.	n.b.	7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
1984	n.b.	n.b.	9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
1985	n.b.	n.b.	6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
1986	n.b.	n.b.	6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
1987	n.b.	n.b.	5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
1988	n.b.	n.b.	5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
1989	n.b.	n.b.	5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	36	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	85	5.409,0	60	115	4.053.000	327
1998	42	76	5.308,0	59	126	3.899.000	314
1999	41	75	6.009,0	67	147	3.071.000	248
2000	40	73	6.838,0	76	171	4.277.000	345
2001	34	62	7.308,0	81	215	4.808.877	388
2002	45	82	9.157,0	101	203	6.167.436	497
2003	59	107	12.206,0	135	207	7.176.031	578
2004	57	104	12.142,5	134	213	7.495.804	604
2005	53	96	11.949,0	132	225	7.629.000	615
2006	58	105	12.792,0	142	221	7.758.000	625
2007	66	120	14.203,0	157	215	7.928.000	639
2008	76	138	15.757,0	174	207	8.477.000	683
2009	74	135	10.941,0	121	148	5.355.000	432

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

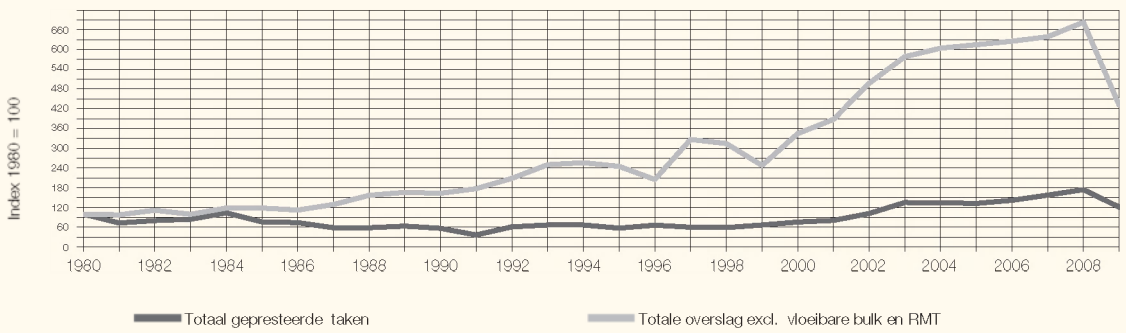
- In 2009 lag het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider in de haven van Oostende een stuk lager dan in 2008 (148 taken in 2009 tegenover 207 taken in 2008, of een daling met -28,5 %). Deze sterke daling van het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider is te verklaren doordat het aantal gepresteerde arbeidstaken veel sterker daalde dan het contingent havenarbeiders (-30,6 % tegenover -2,6 %);
- In de periode 1990-2009 steeg het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken van 5.135,0 taken in 1990 tot 10.941,0 in 2009 (+113,1 %). Voor de periode 1980-2009, kan worden vastgesteld dat het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 9.094,5 in 1980 tot 10.941,0 in 2009 (+21,1 %);
- De productiviteit van de havenarbeiders is tussen 1990 en 2009 fors gestegen: het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider per jaar steeg van 93 taken in 1990 tot 148 taken in 2009 (+59,1 %). Het is niet mogelijk om de productiviteit per havenarbeider te vergelijken tussen 1980 en 2009 omdat in 1980 de schepen werden behandeld door de RMT (Regie voor Maritiem Transport) en omdat daarover geen gegevens beschikbaar zijn.



Haven van Oostende evolutie gepresteerde taken



Haven van Oostende gepresteerde taken versus overslag





6

Het sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens

6.1. Inleiding

De evolutie van de **toegevoegde waarde**, de **werkgelegenheid** en de **investeringen** in de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in de periode 1997-2008 wordt in dit hoofdstuk besproken[3]. De totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, bedroeg in 2008 meer dan 14,8 miljard euro. De directe tewerkstelling in deze havens bedroeg 107.940 voltijdse equivalenten (VTE's) en er werd meer dan 4,4 miljard euro geïnvesteerd. In 2008 bedroeg de indirecte toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen meer dan 12,7 miljard euro, terwijl de indirecte werkgelegenheid in 2008 137.255 VTE bedroeg.



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

6.2. Definities

Dit hoofdstuk is gebaseerd op het rapport "Economisch belang van de Belgische havens: Verslag 2008", dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks "Working papers- document series[4]" in juli 2010 werd gepubliceerd. Het rapport van de Nationale Bank van België belicht tevens uitvoerig de methodiek[5] die de auteurs hebben toegepast.

De toegevoegde waarde en de investeringen zijn vermeld in lopende prijzen, dus zonder correctie voor de inflatie. Hoe groter de periode wordt, hoe groter de evolutie bijgevolg vertekend 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 eerste keer dat de gegevens van de Nationale Bank van België in het Jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. Voor de indirecte effecten in de periode 2002-2008 wordt vanaf dit jaar gewerkt met nieuwe en/of aangepaste data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Deze nieuwe data hebben een belangrijke impact gehad op de indirecte effecten in de havens. Ook werden enkele verfijningen aangebracht aan de berekeningsmethode, maar

4 Mathys C., "Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel, verslag 2008", reeks "Working paper documents", Nationale Bank van België, Brussel, 2010.

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

deze hebben slechts een beperkte impact gehad op het resultaat. De cijfers voor de periode 1997-2001 werden niet volgens deze nieuwe aanpak herrekend. Als gevolg van dit alles kunnen de meest recente gegevens dus afwijken van deze uit de vorige edities.

Tot 2007 werd in dit hoofdstuk enkel het directe effect van de havens op de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen behandeld. Sinds 2008 worden in deze uitgave ook de indirecte effecten op de toegevoegde waarde en op de werkgelegenheid beschreven in de periode 2002-2008. Voor meer gedetailleerde gegevens over het indirecte belang van de havens wordt verwezen naar de studie van de Nationale Bank van België.

Door onderzoeksinstellingen en universiteiten werd heel wat onderzoek uitgevoerd naar het economisch belang van de havenactiviteiten 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.

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

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

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

Het al dan niet opnemen van een onderneming in de analyse van de Nationale Bank verschilt naar gelang de cluster.
Voor de niet-maritieme cluster worden eerst de activiteiten (Nace-codes) geselecteerd die van belang kunnen zijn voor een haven. Bij de bepaling daarvan heeft men zich gebaseerd op de studies die in het verleden werden gemaakt. Ondernemingen die voldoen aan dit functioneel criterium moeten bovendien ook nog voldoen aan een geografisch criterium, d.w.z. zij moeten daadwerkelijk in het gedefinieerde havengebied liggen. Die definiëring van het havengebied berust op het koninklijk besluit van 2 februari 1993, dat op 4 maart 1993 in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd. Het havengebied kan wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en ruimtelijke ordening. In functie van de studie van de Nationale Bank werden de vier Vlaamse havengebieden aan de hand van de straatnamen en de postcodes opnieuw nauwkeurig in overeenstemming met het KB gedefinieerd. Het volstaat in de toekomst na te gaan of een bepaalde straat nog tot het havengebied behoort om de bedrijven die er gevestigd zijn al dan niet op te nemen in de studie.

Voor wat de bedrijven betreft die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, werden met behulp van gegevens van het Instituut voor de Nationale Rekeningen de exploitatiezetels in het havengebied geselecteerd.

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

Samenvatting selectiebasis bedrijven in de vier Vlaamse havens

Bedrijven behorend tot de niet-maritieme cluster:

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

Voor de bedrijven die slechts in één arrondissement zijn gevestigd, hun sociale zetel hebben in het havengebied zoals het werd gedefinieerd in het koninklijk besluit van 2 februari 1993; voor de bedrijven die vestigingen hebben in meerdere arrondissementen, een exploitatievestiging hebben in het havengebied dat wegens statistische beperkingen noodgedwongen ruimer is gedefiniëerd dan het KB. Deze laatste bedrijven werden individueel geëvalueerd voor al of niet opname in de studie.

Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:

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

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

- *Visverwerkende en visconserverende bedrijven;*
- *Productie van diepgevroren vis en visproducten;*
- *Bouw en herstelling van pleziervaartuigen;*
- *Baggerwerken;*
- *Overige waterbouw;*
- *Overige handel;*
- *Overige goederenbehandeling;*
- *Opslag in koelpakhuizen;*
- *Overige opslag;*
- *Douaneagentschappen;*
- *Tussenpersonen in het vervoer;*
- *Andere activiteiten in verband met de organisatie van de organisatie van het goederenvervoer;*
- *De Zeemacht.*

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

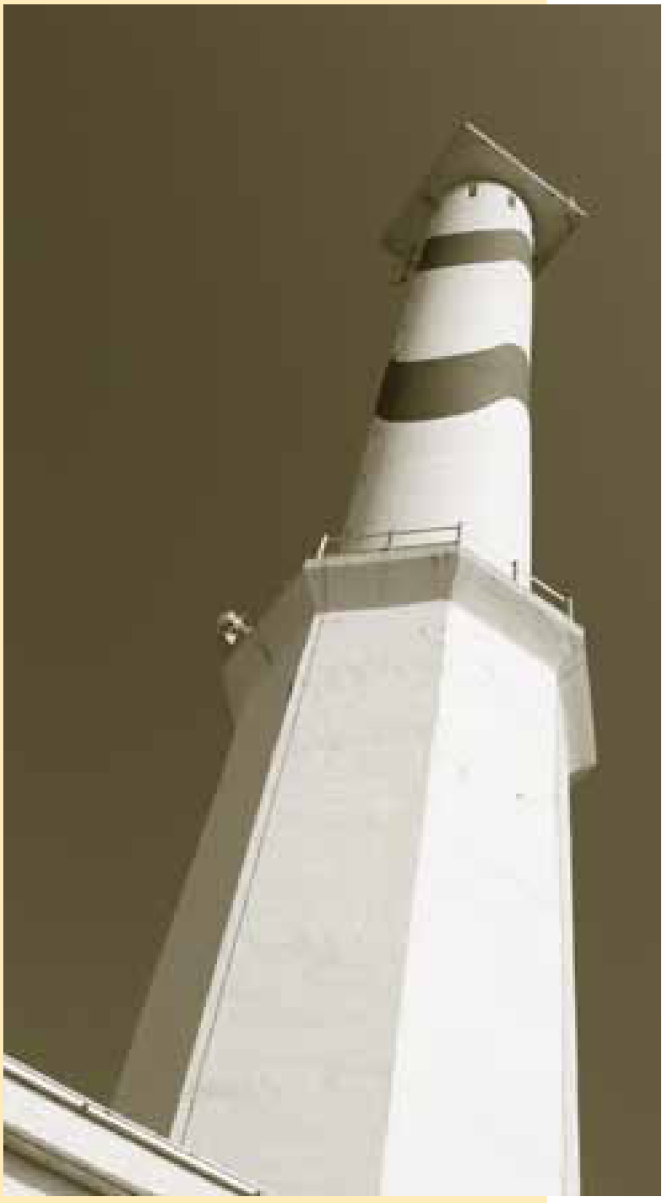
- *Expeditieagentschappen;*
- *Bevrachtingsbedrijven.*

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

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

- *Visserij;*
- *Scheepsbouw en scheepsherstelling;*
- *Zee- en kustvaart;*
- *Binnenvaart;*
- *Goederenbehandelaars in havens (terminals, naties enz.);*
- *Ondersteunde diensten voor het vervoer te water (aanpassing van vaarwegen, uitrusting voor maritiem vervoer, enz.)*
- *Scheepsagenturen;*
- *Verhuur van schepen.*

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

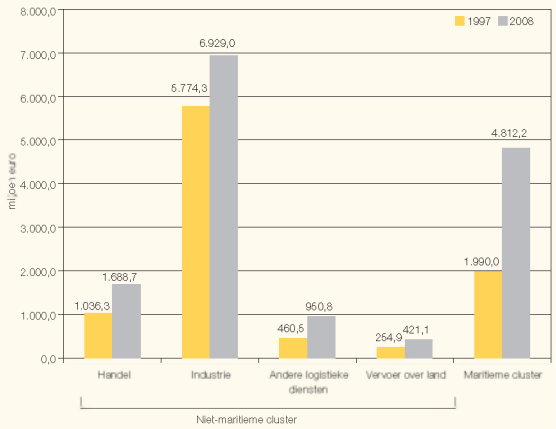


6.3. Toegevoegde waarde

6.3.1. Vlaamse havens algemeen

Directe toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.036,3	1.688,7	4,5%
Industrie	5.774,3	6.929,0	1,7%
Andere logistieke diensten	460,5	950,8	6,8%
Vervoer over land	254,9	421,1	4,7%
Niet-maritieme cluster	7.526,0	9.989,6	2,6%
Maritieme cluster	1.990,0	4.812,2	8,4%
Totaal	9.516,0	14.801,8	4,1%

Direct toegevoegde waarde Vlaamse havens



Voor wat de creatie van de directe toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen betreft, springt voor 2008 het volgende in het oog:

- De directe toegevoegde waarde bedroeg meer dan 14,8 miljard euro;
- Dit is 5,3 miljard euro meer dan in 1997;
- De niet-maritieme cluster realiseerde 10,0 miljard euro en de maritieme cluster 4,8 miljard euro, of respectievelijk 68 % en 32 % van het totaal;
- De industrie is van de niet-maritieme cluster met 6,9 miljard euro, veruit de belangrijkste sector.
- In de periode 1997-2008 is de directe toegevoegde waarde toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 4,1%;
- Het grootst was de gemiddelde jaarlijkse groei in de maritieme cluster (8,4%). In de niet-maritieme cluster bedroeg deze 2,6%. De sector van de andere logistieke diensten groeide het meest (6,8%), gevolgd door de sector vervoer over land (4,7 %), de sector handel (4,5 %) en de sector industrie (1,7 %);
- Tussen 1997 en 2008 steeg de directe toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen met 55,5 %. De maritieme cluster steeg in die periode met 141,8 % en de niet-maritieme cluster met 32,7 %.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2008 (miljoen euro)

Jaar	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2002	2.228,4	8.611,9	10.840,3	10.947,6	21.787,9
2003	2.507,8	8.698,4	11.206,2	9.955,7	21.161,8
2004	3.048,9	9.682,3	12.731,2	10.818,6	23.549,9
2005	3.594,6	10.426,0	14.020,6	11.278,2	25.298,8
2006	3.527,6	10.390,6	13.918,2	11.865,8	25.784,0
2007	3.937,9	11.065,1	15.003,0	12.432,6	27.435,6
2008	4.812,2	9.989,6	14.801,8	12.714,9	27.516,8

Voor wat de creatie van de indirecte toegevoegde waarde betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van deze waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale bank van België gewerkt met nieuwe/aangepaste data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Deze nieuwe data hebben een belangrijk effect gehad op de indirecte effecten in de havens en bijgevolg kunnen de vermelde cijfers soms erg afwijken van die van het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008".

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.

Het volgende valt op:

- In de vier Vlaamse havens samen bedroeg de totale gerealiseerde toegevoegde waarde meer dan 27,5 miljard euro, waarvan de directe 14,8 miljard euro en de indirecte toegevoegde waarde 12,7 miljard euro bedroegen; Dit is een aandeel van respectievelijk 53,8 % en 46,2 % in het totaal;
- Gemiddeld steeg de totale toegevoegde waarde in de periode 2002-2008 jaarlijks met 4,0 % (directe toegevoegde waarde 5,3 % en de indirecte 2,5 %);
- De totale toegevoegde waarde steeg tussen 2002 en 2008 met 26,3 % (van 21,8 miljard euro tot 27,5 miljard euro). De directe en de indirecte toegevoegde waarde stegen in die periode respectievelijk van 10,8 miljard euro tot 14,8 miljard euro (+36,5 %) en van 10,9 miljard euro tot 12,7 miljard euro (+16,1 %).

Berekening van de toegevoegde waarde door de NBB

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

Privébedrijven:

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

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

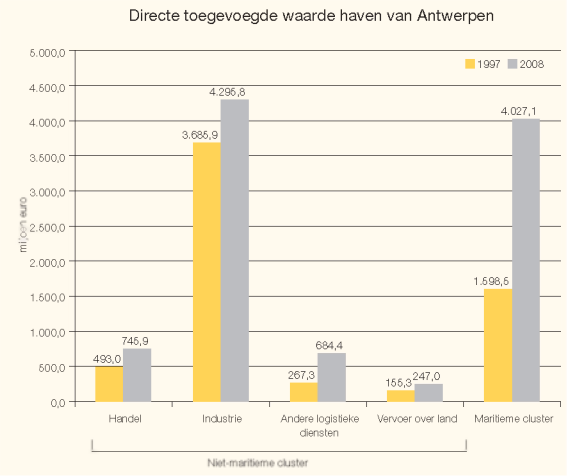
De methode om de toegevoegde waarde te berekenen verschilt licht van de methode die wordt toegepast in de nationale rekeningen, onder meer in de manier waarop met de afschrijvingen wordt rekening gehouden. Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale toegevoegde waarde verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de werkgelegenheid en van de investeringen.

Overheidsbedrijven:

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

6.3.2. De haven van Antwerpen

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	493,0	745,9	3,8%
Industrie	3.685,9	4.295,8	1,4%
Andere logistieke diensten	267,3	684,4	8,9%
Vervoer over land	155,3	247,0	4,3%
Niet-maritieme cluster	4.601,5	5.973,1	2,4%
Maritieme cluster	1.598,5	4.027,1	8,8%
Totaal	6.200,0	10.000,3	4,4%



In de haven van Antwerpen vertoont de directe toegevoegde waarde in 2008 volgende kenmerken:

- De directe toegevoegde waarde bedroeg 10,0 miljard euro (6,2 miljard euro in 1997);
- De niet-maritieme cluster realiseerde 6,0 miljard euro, de maritieme cluster 4,0 miljard euro, of respectievelijk 59,7 % en 40,3 % van het totaal;
- De belangrijkste sector binnen de niet-maritieme cluster is de industrie (4,3 miljard euro); de sectoren handel en andere logistieke diensten, komen beide met 0,7 miljard euro, op de tweede plaats;





- De sector vervoer over land verwezenlijkte 0,2 miljard euro;
- De directe toegevoegde waarde is in de periode 1997-2008 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 4,4%;
- De maritieme en de niet-maritieme cluster groeiden met een jaarlijks gemiddelde van respectievelijk 8,8% en 2,4%;
- Binnen de niet-maritieme cluster steeg de gemiddelde jaarlijkse groei het meest in de sector van de andere logistieke diensten (8,9%), gevolgd door de sector vervoer over land (4,3 %), de sector handel (3,8 %) en de sector industrie (1,4 %).

De gegevens over de creatie van de indirecte toegevoegde waarde zijn pas vanaf 2002 gekend. Bij het berekenen van deze waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Voor 2008 valt het volgende op:

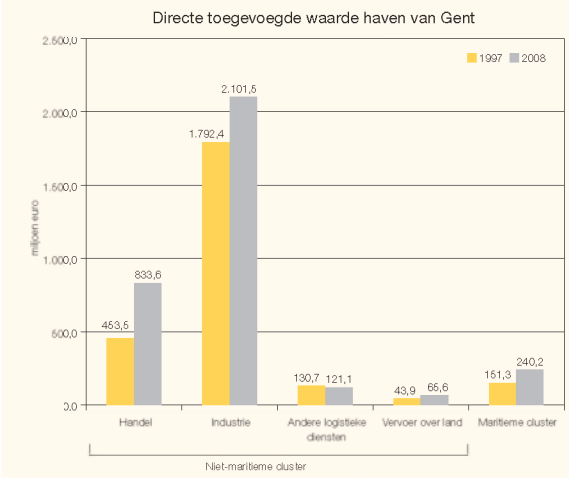
- De totale gerealiseerde toegevoegde waarde bedroeg meer dan 19,0 miljard euro, waarbij de directe toegevoegde waarde 10,0 miljard euro (52,6%) en de indirecte toegevoegde waarde 9,0 miljard euro (47,4%) bedroeg;
- In de maritieme cluster werd 7,4 miljard euro toegevoegde waarde gerealiseerd en 11,6 miljard euro in de niet-maritieme cluster of een aandeel van respectievelijk 38,7 % en 61,3 %;
- In de periode 2002-2008 groeide de totale toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen met een jaarlijks gemiddelde van 4,6 %. Voor de directe toegevoegde waarde betekende dit een jaarlijks gemiddelde groei van 6,0 % en voor de indirecte toegevoegde waarde 3,2 %;
- De totale toegevoegde waarde steeg van 14,5 miljard euro tot 19,0 miljard euro (+30,9 %). De directe en de indirecte toegevoegde waarde groeiden tussen 2002 en 2008 respectievelijk van 7,0 miljard euro tot 10,0 miljard euro (+41,7 %) en van 7,5 miljard euro tot 9,0 miljard euro (+20,7 %).

Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2008 (miljoen euro)

	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	1.696,6	5.359,7	7.056,4	2.655,3	4.822,5	7.477,8	4.351,9	10.182,2	14.534,1
2003	1.954,9	5.379,4	7.334,3	2.396,8	4.276,6	6.673,3	4.351,7	9.655,9	14.007,6
2004	2.422,6	5.804,1	8.226,6	2.634,5	4.661,9	7.296,4	5.057,0	10.466,0	15.523,0
2005	2.951,0	6.385,3	9.336,3	2.921,2	5.019,7	7.940,9	5.872,2	11.405,0	17.277,2
2006	2.834,7	6.260,9	9.095,6	2.941,6	5.552,1	8.493,7	5.776,3	11.813,0	17.589,3
2007	3.188,6	6.618,8	9.807,4	3.252,6	5.559,8	8.812,4	6.441,2	12.178,6	18.619,8
2008	4.027,1	5.973,1	10.000,3	3.335,6	5.690,5	9.026,1	7.362,8	11.663,7	19.026,4

6.3.3. De haven van Gent

Directe toegevoegde waarde Gent	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	453,5	833,6	5,7%
Industrie	1.792,4	2.101,5	1,5%
Andere logistieke diensten	130,7	121,1	-0,7%
Vervoer over land	43,9	65,6	3,7%
Niet-maritieme cluster	2.420,5	3.121,8	2,3%
Maritieme cluster	151,3	240,2	4,3%
Totaal	2.571,8	3.362,1	2,5%



Hieronder de belangrijkste trends over de creatie van de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent in 2008

- De directe toegevoegde waarde bedroeg bijna 3,4 miljard euro. In 1997 was dit iets meer dan 2,5 miljard euro;
- De niet-maritieme cluster realiseerde 3,1 miljard euro directe toegevoegde waarde en de maritieme cluster 0,2 miljard euro, of respectievelijk 92,9% en 7,1 % van het totaal. Deze cijfers tonen goed het belang aan van Gent als industriehaven;
- De belangrijkste sector binnen de niet-maritieme cluster, is de industrie met een directe toegevoegde waarde van 2,1 miljard euro;
- Op de tweede en derde plaats volgen de sectoren handel (o,8 miljard euro) en andere logistieke diensten (0,1 miljard euro);
- De directe toegevoegde waarde steeg in de periode 1997-2008 jaarlijks gemiddeld met 2,5%. Deze groei was het grootst in de maritieme cluster (4,3 %) tegenover 2,3% in de niet-maritieme cluster;
- Bij de sector van de handel was de gemiddelde jaarlijkse groei het grootst (5,7%), gevolgd door de sectoren vervoer over land (3,7 %) en industrie (1,5 %). De sector andere logistiek diensten kende een inkrimping van jaarlijks gemiddeld -0,7 %;
- Tussen 1997 en 2008 steeg de directe toegevoegde waarde met 30,7 %. De maritieme cluster groeide met 58,7 % en de niet-maritieme cluster met 29,0 %.

De gegevens voor de berekening van de indirecte toegevoegde waarde zijn maar vanaf 2002 gekend. De niet-maritieme cluster werd niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Volgende trends zijn belangrijk:

- In de haven van Gent werd in 2008 een totale toegevoegde waarde van 7,1 miljard euro gerealiseerd. (3,4 miljard euro (52,6 %) indirecte toegevoegde waarde 3,7 miljard euro (47,4 %) indirecte toegevoegde waarde);
- De maritieme cluster realiseerde 0,6 miljard euro toegevoegde waarde en de niet-maritieme cluster 6,5 miljard euro;
- Het jaarlijks gemiddelde van de totale toegevoegde waarde steeg in de periode 2002-2008 met 2,3 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe toegevoegde waarde lagen hoger (+3,5 %) dan deze van de indirecte toegevoegde waarde (+1,3 %);
- De totale toegevoegde waarde steeg tussen 2002 en 2008 van 6,2 miljard euro tot 7,1 miljard euro (+14,9 %). De directe en de indirecte toegevoegde waarde groeiden in die periode respectievelijk van 2,7 miljard euro tot 3,4 miljard euro (+23,2 %) en van 3,4 miljard euro tot 3,7 miljard euro (+8,4 %).

Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2008 (miljoen euro)

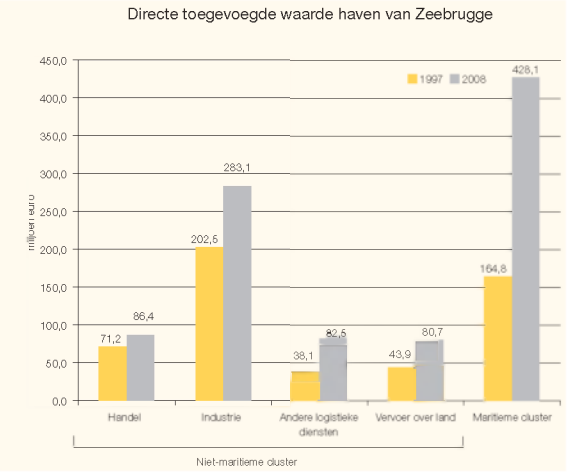
	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	187,6	2.541,1	2.728,7	400,5	3.043,4	3.443,8	588,0	5.584,5	6.172,5
2003	185,6	2.599,3	2.784,9	313,3	2.826,9	3.140,1	498,9	5.426,2	5.925,0
2004	205,1	3.136,5	3.341,6	328,0	3.167,5	3.495,5	533,1	6.304,0	6.837,1
2005	207,1	3.267,0	3.474,1	365,0	3.070,7	3.435,7	572,1	6.337,8	6.909,9
2006	225,9	3.328,3	3.554,2	356,1	3.077,6	3.433,6	582,0	6.405,8	6.987,8
2007	238,0	3.604,8	3.842,9	381,1	3.330,8	3.711,9	619,1	6.935,6	7.554,8
2008	240,2	3.121,8	3.362,1	330,8	3.400,7	3.731,4	571,0	6.522,5	7.093,5

6.3.4. De haven van Zeebrugge

Directe toegevoegde waarde Zeebrugge	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	71,2	86,4	1,8%
Industrie	202,5	283,1	3,1%
Andere logistieke diensten	38,1	82,5	7,3%
Vervoer over land	43,9	80,7	5,7%
Niet-maritieme cluster	355,6	532,7	3,7%
Maritieme cluster	164,8	428,1	9,1%
Totaal	520,4	960,8	5,7%

De directe toegevoegde waarde toont volgende kenmerken in de haven van Zeebrugge in 2008:

- De directe toegevoegde waarde bedroeg meer dan 960 miljoen euro. In 1997 was dit iets meer dan 520 miljoen euro;
- De niet-maritieme cluster realiseerde een toegevoegde waarde van 532,7 miljoen euro (55,4%) en de maritieme cluster van 428,1 miljoen euro (44,6 %)l;
- Ook in Zeebrugge is de industrie, met 283,1 miljoen euro, de belangrijkste sector in de niet-maritieme cluster. De sectoren handel en andere logistieke diensten volgen met respectievelijk 86,4 miljoen euro en 82,5 miljoen euro;
- De sector vervoer over land realiseerde een directe toegevoegde waarde van 80,7 miljoen euro, en is daarmee bijna zo belangrijk als de sectoren handel en andere logistiek diensten. Dit is te verklaren door het feit dat Zeebrugge in de eerste plaats een roll-on roll-off- en een containerhaven is, waardoor het vervoer over land erg belangrijk is;
- De directe toegevoegde waarde is tussen 1997 en 2008 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 5,7% De gemiddelde jaarlijkse groei was het grootst in de maritieme cluster (9,1%). In de niet-maritieme cluster bedroeg deze 3,7%;
- De gemiddelde jaarlijkse groei was het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (7,3%), gevolgd door de sectoren vervoer over land (5,7 %), industrie (3,1 %) en handel (1,8 %);



- De directe toegevoegde waarde in de haven van Zeebrugge steeg tussen 1997 en 2008 met 84,6 %. De maritieme cluster groeide in die periode met 159,7 % en de niet-maritieme cluster met 49,8 %.

De indirecte toegevoegde waarde kan maar berekend worden vanaf 2002. Hierbij werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Het volgende valt op:

- De totale gerealiseerde toegevoegde waarde bedroeg in 2008 meer dan 1.781 miljoen euro, waarvan de directe en indirecte toegevoegde waarde respectievelijk 960,8 miljoen euro (53,9%) en 820,9 miljoen euro (46,1%) bedroegen;
- In de maritieme cluster werd 845,0 miljoen euro gegenereerd (47,4 %) en in de niet-maritieme cluster 936,7 miljoen euro (52,6 %);
- De totale toegevoegde waarde groeide in de periode 2002-2008 van 1.622,4 miljoen euro tot 1.781,7 miljoen euro (+ 9,8%). De directe toegevoegde waarde steeg van 732,9 miljoen euro tot 960,8 miljoen euro (+ 31,2%). De indirecte toegevoegde waarde daalde daarentegen van 890,2 miljoen euro tot 820,9 miljoen euro (-7,8%).

Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2008 (miljoen euro)

	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	275,8	456,3	732,2	524,6	365,6	890,2	800,5	821,9	1.622,4
2003	289,7	463,3	753,0	344,1	357,3	701,3	633,8	820,5	1.454,3
2004	305,6	503,7	809,4	308,3	380,9	689,2	613,9	884,7	1.498,6
2005	335,4	477,5	813,0	370,5	356,7	727,3	706,0	834,2	1.540,2
2006	355,3	502,6	857,9	376,0	384,5	760,5	731,3	887,1	1.618,4
2007	406,8	507,2	914,0	453,3	386,7	840,0	860,1	893,9	1.754,0
2008	428,1	532,7	960,8	416,9	404,0	820,9	845,0	936,7	1.781,7

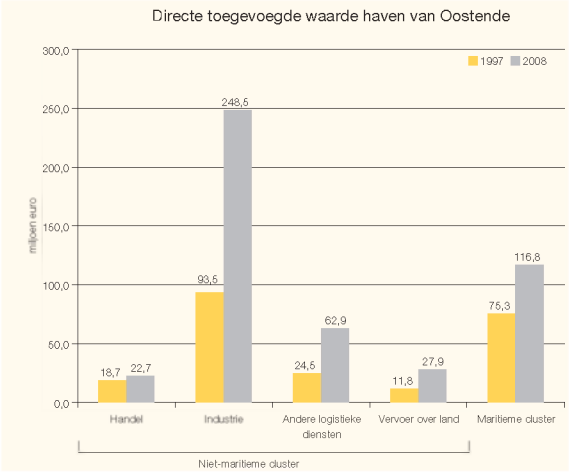
6.3.5. De haven van Oostende

Directe toegevoegde waarde Oostende	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	18,7	22,7	1,8%
Industrie	93,5	248,5	9,3%
Andere logistieke diensten	24,5	62,9	9,0%
Vervoer over land	11,8	27,9	8,1%
Niet-maritieme cluster	148,5	361,9	8,4%
Maritieme cluster	75,3	116,8	4,1%
Totaal	223,7	478,7	7,2%

Volgende bemerkingen kunnen gemaakt worden over de creatie van toegevoegde waarde in de haven van Oostende in 2008:

- De directe toegevoegde waarde bedroeg bijna 478,7 miljoen euro;
- In 1997 was dit iets meer dan 223,7 miljoen euro;
- 361,9 miljoen euro werd verwezenlijkt door de niet-maritieme cluster (75,6 %) en 116,8 miljoen euro door de maritieme cluster (24,4%);
- De belangrijkste sector van de niet-maritieme cluster is de industrie, met 248,5 miljoen euro. De sectoren andere logistieke diensten en vervoer over land volgen met 62,9 miljoen euro en 27,9 miljoen euro;
- De directe toegevoegde waarde nam in de periode 1997-2008 toe met een jaarlijks gemiddelde van 7,2%;
- De gemiddelde jaarlijkse groei was met 8,4% het grootst in de niet-maritieme cluster. De sector van de industrie groeide het sterkst (9,3%), gevolgd door de sectoren andere logistieke diensten (9,0 %), vervoer over land (8,1 %) en handel (1,8 %);
- In de maritieme cluster bedroeg de gemiddelde jaarlijkse groei 4,1%.

De gegevens betreffende de creatie van de indirecte toegevoegde waarde zijn maar vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van de indirecte toegevoegde waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder sectoriaal opgesplitst.



Enkele bemerkingen:

- De Oostendse haven realiseerde in 2008 een totale toegevoegde waarde van 935,8 miljoen euro (directe toegevoegde waarde van 478,7 miljoen euro (51,2%) en indirecte toegevoegde waarde van 457,0 miljoen euro (48,8%);
- De maritieme cluster stond in voor de creatie van 257,5 miljoen euro toegevoegde waarde (27,5 %) en de niet-maritieme cluster voor 678,3 miljoen euro (72,5 %);
- Gemiddeld groeide de totale toegevoegde waarde, tussen 2002 en 2008, jaarlijks met 7,1 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte toegevoegde waarde in die periode bedroeg respectievelijk 6,8 % en 7,5 %;



Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2008 (miljoen euro)

	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	68,4	254,7	323,0	85,7	210,4	296,1	154,0	465,1	619,1
2003	77,6	256,4	334,0	89,7	214,6	304,3	167,3	471,0	638,3
2004	115,6	238,0	353,6	139,7	196,1	335,8	255,4	434,1	689,4
2005	101,1	296,1	397,2	124,4	225,7	350,2	225,6	521,8	747,4
2006	111,7	298,8	410,5	135,9	241,9	377,8	247,6	540,7	788,3
2007	104,4	334,3	438,7	121,1	275,3	396,4	225,6	609,5	835,1
2008	116,8	361,9	478,7	140,7	316,3	457,0	257,5	678,3	935,8

Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997 - 2008 (euro)

Antwerpen - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.598,5	493,0	3.685,9	267,3	155,3	6.200,0
1998	1.585,7	481,4	3.819,4	311,6	157,5	6.355,4
1999	1.542,7	603,8	3.488,3	373,0	153,4	6.161,2
2000	1.783,0	701,2	3.948,6	393,6	158,5	6.984,9
2001	1.724,8	671,5	3.929,8	454,9	168,3	6.949,4
2002	1.696,6	711,2	3.985,6	468,6	194,3	7.056,4
2003	1.954,9	770,2	3.922,9	482,5	203,8	7.334,3
2004	2.422,6	858,1	4.242,8	495,8	207,3	8.226,6
2005	2.951,0	927,6	4.711,7	535,7	210,3	9.336,3
2006	2.834,7	907,3	4.547,9	584,8	220,9	9.095,6
2007	3.188,6	799,9	4.952,5	631,3	235,0	9.807,4
2008	4.027,1	745,9	4.295,8	684,4	247,0	10.000,3

Gent - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	151,3	453,5	1.792,4	130,7	43,9	2.571,8
1998	172,6	630,4	1.885,9	133,0	49,5	2.871,5
1999	185,5	536,2	1.782,0	73,1	49,6	2.626,5
2000	173,3	534,1	1.961,0	86,8	61,1	2.816,2
2001	180,6	596,9	1.740,5	79,9	55,6	2.653,6
2002	187,6	569,4	1.835,7	76,3	59,7	2.728,7
2003	185,6	598,2	1.860,9	82,1	58,0	2.784,9
2004	205,1	761,3	2.226,1	87,4	61,6	3.341,6
2005	207,1	812,1	2.305,2	96,4	53,3	3.474,1
2006	225,9	828,2	2.345,9	102,5	51,7	3.554,2
2007	238,0	898,4	2.541,3	107,7	57,4	3.842,9
2008	240,2	833,6	2.101,5	121,1	65,6	3.362,1

Zeebrugge - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)

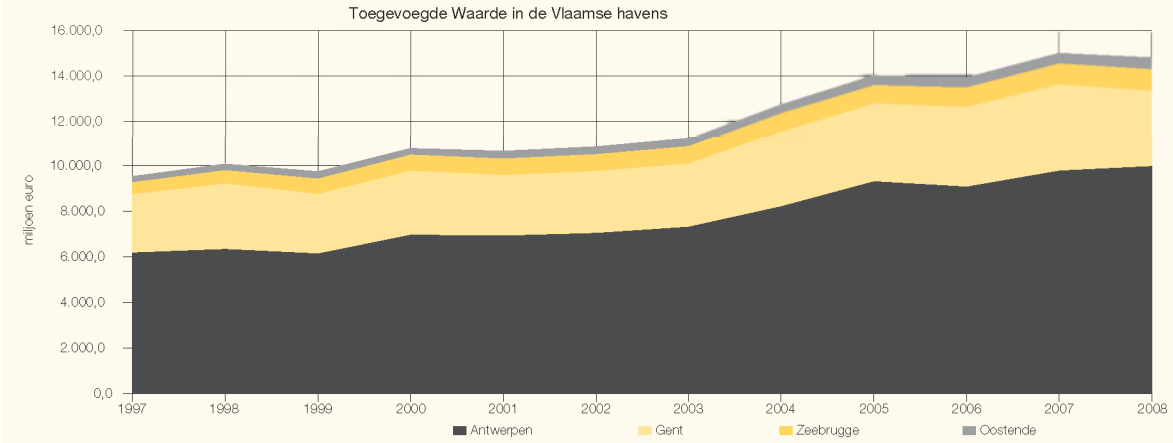
		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	164,8	71,2	202,5	38,1	43,9	520,4
1998	198,5	83,0	223,8	40,9	49,4	595,7
1999	245,3	85,3	232,4	45,1	54,9	663,0
2000	279,3	73,8	246,1	45,1	56,6	700,9
2001	281,1	77,9	257,0	49,8	59,2	724,9
2002	275,8	58,7	269,1	54,3	74,2	732,2
2003	289,7	64,8	265,7	55,7	77,1	753,0
2004	305,6	72,6	282,7	61,4	87,1	809,4
2005	335,4	70,8	261,4	68,8	76,5	813,0
2006	355,3	81,7	268,1	73,1	79,7	857,9
2007	406,8	82,0	264,3	79,3	81,7	914,0
2008	428,1	86,4	283,1	82,5	80,7	960,8

Oostende - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	75,3	18,7	93,5	24,5	11,8	223,7
1998	84,6	21,3	96,6	31,4	13,5	247,5
1999	85,8	24,3	126,7	32,6	12,3	281,8
2000	69,5	25,1	120,1	37,2	13,3	265,4
2001	71,0	23,2	166,4	40,6	20,1	321,3
2002	68,4	19,7	166,2	50,0	18,8	323,0
2003	77,6	18,9	162,7	54,6	20,2	334,0
2004	115,6	20,1	152,9	43,3	21,7	353,6
2005	101,1	21,4	203,8	51,4	19,5	397,2
2006	111,7	20,5	204,4	53,4	20,5	410,5
2007	104,4	22,6	229,0	60,4	22,2	438,7
2008	116,8	22,7	248,5	62,9	27,9	478,7

Totaal Vlaamse havens - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)						
		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.990,0	1.036,3	5.774,3	460,5	254,9	9.516,0
1998	2.041,3	1.216,1	6.025,7	517,0	270,0	10.070,2
1999	2.059,4	1.249,5	5.629,5	523,8	270,3	9.732,5
2000	2.305,1	1.334,2	6.275,8	562,7	289,6	10.767,4
2001	2.257,4	1.369,5	6.093,7	625,2	303,3	10.649,2
2002	2.228,4	1.359,1	6.256,5	649,2	347,0	10.840,3
2003	2.507,8	1.452,2	6.212,2	674,9	359,2	11.206,2
2004	3.048,9	1.712,1	6.904,6	687,9	377,7	12.731,2
2005	3.594,6	1.832,0	7.482,1	752,4	359,6	14.020,6
2006	3.527,6	1.837,8	7.366,3	813,7	372,8	13.918,2
2007	3.937,9	1.802,8	7.987,1	878,7	396,4	15.003,0
2008	4.812,2	1.688,7	6.929,0	950,8	421,1	14.801,8

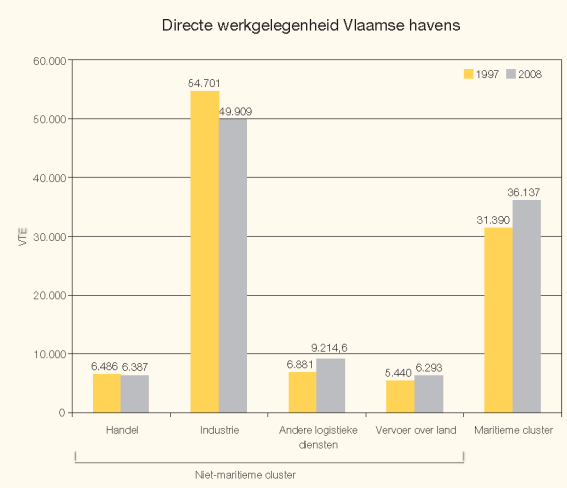
Totaal Vlaamse havens - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)					
	Havens				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1997	6.200,0	2.571,8	520,4	223,7	9.516,0
1998	6.355,4	2.871,5	595,7	247,5	10.070,2
1999	6.161,2	2.626,5	663,0	281,8	9.732,5
2000	6.984,9	2.816,2	700,9	265,4	10.767,4
2001	6.949,4	2.653,6	724,9	321,3	10.649,2
2002	7.056,4	2.728,7	732,2	323,0	10.840,3
2003	7.334,3	2.784,9	753,0	334,0	11.206,2
2004	8.226,6	3.341,6	809,4	353,6	12.731,2
2005	9.336,3	3.474,1	813,0	397,2	14.020,6
2006	9.095,6	3.554,2	857,9	410,5	13.918,2
2007	9.807,4	3.842,9	914,0	438,7	15.003,0
2008	10.000,3	3.362,1	960,8	478,7	14.801,8



6.4. Werkgelegenheid

6.4.1. Vlaamse havens algemeen

Directe werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	1997 (VTE)	2008 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	6.486	6.387	-0,1%
Industrie	54.701	49.909	-0,8%
Andere logistieke diensten	6.881	9.215	2,7%
Vervoer over land	5.440	6.293	1,3%
Niet-maritieme cluster	73.508	71.803	-0,2%
Maritieme cluster	31.390	36.137	1,3%
Totaal	104.898	107.940	0,3%



Uit deze tabel en grafiek van valt het volgende op:

- De directe werkgelegenheid bedroeg in 2008 107.940 VTE voor de vier Vlaamse havens samen;
- Tegenover 1997 is dit een lichte stijging, toen de directe werkgelegenheid in de vier havens samen 104.898 VTE bedroeg (+2,9 %);
- In de niet-maritieme cluster bedroeg de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens in 2008 71.803 VTE (66,5 % van het totaal), terwijl de maritieme sector in dat jaar goed was voor 36.137 VTE (33,5 % van het totaal);
- De industrie is in 2008 de belangrijkste sector van de niet-maritieme cluster: 49.909 VTE of 46,2 % van de totale directe werkgelegenheid;
- Met respectievelijk 9.215 VTE en 6.387 VTE komen de sectoren andere logistieke diensten en handel, op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster;
- De directe werkgelegenheid in de sector vervoer over land bedroeg in 2008 6.293 VTE;
- De directe werkgelegenheid in de periode 1997-2008 is toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 0,3 %;
- In de periode 1997-2008 was de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid het grootst in de maritieme cluster (+1,3 %). De directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster bleef in die periode ongeveer op hetzelfde niveau (-0,2%);
- De gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (2,7% tussen 1997 en 2008). In de sector vervoer over land bleef de gemiddelde jaarlijkse groei beperkt tot 1,3 %. De directe werkgelegenheid in de sectoren handel en industrie kende een negatieve groei van respectievelijk -0,1 % en -0,8%;
- In de vier Vlaamse havens samen is de directe werkgelegenheid tussen 1997 en 2008 gestegen met 2,9 %. In die periode steeg de maritieme cluster met 15,1 % en de niet-maritieme ging er licht op achteruit (-2,3 %). Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren andere logistieke diensten en vervoer over land met respectievelijk 33,9 %, en 15,7 %. De directe werkgelegenheid in de sectoren handel en industrie daalde tussen 1997 en 2008 met respectievelijk -1,5% en met -8,8 %.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2008 (VTE)

	Direct			Indirect	Totaal
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2002	29.776	73.095	102.871	136.937	239.808
2003	30.187	72.312	102.498	123.550	226.048
2004	31.722	72.564	104.285	126.169	230.454
2005	32.752	72.194	104.946	126.171	231.117
2006	34.548	71.884	106.432	129.207	235.639
2007	34.904	72.669	107.573	132.964	240.537
2008	36.137	71.803	107.940	137.255	245.195

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale bank van België gewerkt met nieuwe/aangepaste data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Deze nieuwe data hebben een belangrijk effect gehad op de indirecte effecten in de havens en bijgevolg kunnen de vermelde cijfers soms erg afwijken van die van het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008".

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 gebeurd, 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.

Enkele van de belangrijkste trends:

- In de vier Vlaamse havens samen bedroeg de totale werkgelegenheid in 2008 245.195 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 107.940 VTE (44,0 %) en 137.255 VTE (56,0 %) bedroegen;
- In de periode 2002-2008 groeide de totale werkgelegenheid met een jaarlijks gemiddelde van 0,4 %. De directe werkgelegenheid in die periode kende een jaarlijkse gemiddelde groei van 0,8 %. De indirecte tewerkstelling in die periode bleef gelijk;
- Tussen 2002 en 2008 steeg de totale werkgelegenheid van 239.808 VTE naar 245.195 VTE (+2,2 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 102.871 VTE tot 107.940 VTE (+4,9 %) en van 136.937 VTE tot 137.255 VTE (+0,2 %).

Berekening van de werkgelegenheid door de NBB

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

Privé-bedrijven:

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

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

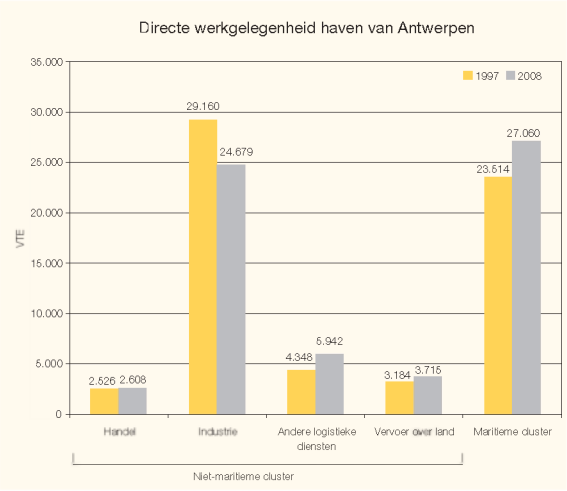
Overheidsbedrijven:

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



6.4.2. De haven van Antwerpen

Directe werkgelegenheid Antwerpen	1997 (VTE)	2008 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.526	2.608	0,3%
Industrie	29.160	24.679	-1,5%
Andere logistieke diensten	4.348	5.942	2,9%
Vervoer over land	3.184	3.715	1,4%
Niet-maritieme cluster	39.218	36.944	-0,5%
Maritieme cluster	23.514	27.060	1,3%
Totaal	62.732	64.004	0,2%



De belangrijkste conclusies uit de tabel en de grafiek van de directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen zijn de volgende:

- De directe werkgelegenheid bedroeg in 2008 de 64.004 VTE. Tegenover 1997 is dit een lichte stijging, toen de directe werkgelegenheid in Antwerpen 62.732 VTE bedroeg (+2,0 %);
- In de haven van Antwerpen bedroeg de directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster in 2008 36.944 VTE (57,7 %), in de maritieme sector in dat jaar bedroeg die 27.060 VTE (42,3 %);
- De industrie is met een directe werkgelegenheid van 24.679 VTE de belangrijkste sector van de niet-maritieme cluster in 2008. Deze sector maakt 38,6 % uit van de totale directe werkgelegenheid;
- Met respectievelijk 5.942 VTE en 3.715 VTE komen de sectoren andere logistieke diensten en vervoer over land op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster. De directe werkgelegenheid in de sector handel bedroeg in 2008 2.608 VTE;
- De directe werkgelegenheid is in de periode 1997-2008 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 0,2 %;
- In de periode 1997-2008 was de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid het grootst in de maritieme cluster (+1,3 %). In de niet-maritieme cluster ging de directe werkgelegenheid in die periode er licht op achteruit (-0,5 % gemiddeld per jaar);
- De gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (2,9% tussen 1997 en 2008). De gemiddelde jaarlijkse groei bleef beperkt in de sectoren vervoer over land en industrie. In die sectoren bedroeg de groei respectievelijk 1,4 % en 0,3 %. De directe werkgelegenheid in de sector industrie daalde met een gemiddelde van -1,5 % per jaar.

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Het volgende valt op:

- In de haven van Antwerpen bedroeg de totale werkgelegenheid in 2008 155.327 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 64.004 VTE (41,2 %) en 91.323 VTE (58,8 %) bedroegen;
- De totale werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2008 60.509 VTE (39,0 %) en 94.818 VTE (61,0 %) in de niet-maritieme cluster;

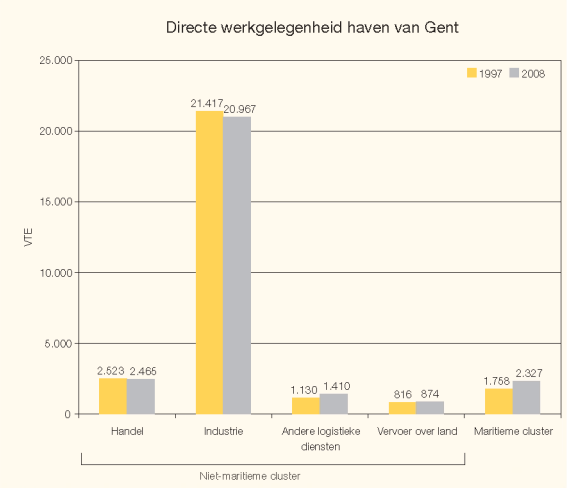
Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2008 (VTE)

	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	22.693	39.262	61.955	33.674	56.756	90.430	56.367	96.019	152.385
2003	23.075	37.862	60.937	27.594	52.333	79.927	50.669	90.195	140.864
2004	24.148	37.799	61.948	28.156	53.170	81.326	52.304	90.970	143.274
2005	24.956	37.682	62.638	32.128	52.657	84.785	57.084	90.339	147.423
2006	26.148	37.437	63.585	30.676	56.715	87.391	56.824	94.151	150.976
2007	26.205	38.073	64.278	32.941	56.811	89.752	59.145	94.884	154.030
2008	27.060	36.944	64.004	33.449	57.874	91.323	60.509	94.818	155.327

- In de periode 2002-2008 groeide de totale werkgelegenheid met een jaarlijks gemiddelde van 0,3 %;
- Tussen 2002 en 2008 steeg de totale werkgelegenheid van 152.385 VTE naar 155.327 VTE (+1,9 %). In die periode stegen de directe en de indirecte werkgelegenheid respectievelijk van 61.955 VTE tot 64.004 VTE (+3,3 %) en van 90.430 VTE tot 91.323 VTE (+1,0 %).

6.4.3. De haven van Gent

Directe werkgelegenheid Gent	1997 (VTE)	2008 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.523	2.465	-0,2%
Industrie	21.417	20.967	-0,2%
Andere logistieke diensten	1.130	1.410	2,0%
Vervoer over land	816	784	0,6%
Niet-maritieme cluster	25.886	25.716	-0,1%
Maritieme cluster	1.758	2.327	2,6%
Totaal	27.644	28.042	0,1%



Het volgende blijkt uit de tabel en de grafiek van de directe werkgelegenheid in de haven van Gent:

- De directe werkgelegenheid bedroeg in 2008 28.042 VTE. Tegenover 1997 is dit een lichte stijging, toen de directe werkgelegenheid in de haven van Gent 27.644 VTE bedroeg (+1,4 %);
- De directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster in de haven van Gent bedroeg in 2008 25.716 VTE (91,7 %), in de maritieme sector in dat jaar bedroeg die 2.327 VTE (8,3 %);
- De industrie is in 2008 de belangrijkste sector binnen de niet-maritieme cluster, met een directe werkgelegenheid van 20.967 VTE (74,8 % van de totale directe werkgelegenheid);
- Met respectievelijk 2.465 VTE (8,8 %) en 1.410 VTE (5,0 %) komen de sectoren handel en andere logistieke diensten op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster;
- De directe werkgelegenheid in 2008 bedroeg in de sector vervoer over land 784 VTE (3,1 % van de directe werkgelegenheid in de haven van Gent);
- De directe werkgelegenheid in de periode 1997-2008 kende een jaarlijks gemiddelde jaarlijkse groei van 0,1 %. De gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid was in de periode 1997-2008 het grootst in de maritieme cluster (+2,6 %). De niet-maritieme cluster kende nagenoeg geen groei in de periode 1997-2008 (-0,1%);
- In de sector van de andere logistieke diensten was de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster het grootst (2,0% tussen 1997 en 2008). In de sector vervoer over land bleef de gemiddelde jaarlijkse groei beperkt tot 0,6 %. De sectoren handel en industrie gingen erop achteruit met een jaarlijks gemiddelde van -0,2 %;
- De directe werkgelegenheid tussen 1997 en 2008 is in de haven van Gent met 1,4 % gestegen. In die periode steeg de maritieme cluster fors met 32,4 %. De directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daarentegen bleef nagenoeg ongewijzigd (-0,7 %).

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de

Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2008 (VTE)

	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	1.970	24.672	26.642	4.367	35.648	40.014	6.336	60.319	66.656
2003	1.913	25.154	27.067	3.471	34.053	37.523	5.384	59.207	64.590
2004	2.068	25.390	27.458	3.837	35.295	39.132	5.905	60.685	66.590
2005	2.174	25.488	27.662	4.401	32.687	37.088	6.575	58.175	64.750
2006	2.185	25.453	27.639	3.921	33.039	36.961	6.107	58.493	64.599
2007	2.274	25.631	27.905	4.288	34.268	38.556	6.563	59.899	66.461
2008	2.327	25.716	28.042	4.271	36.438	40.709	6.598	62.153	68.751

sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Het volgende valt op:

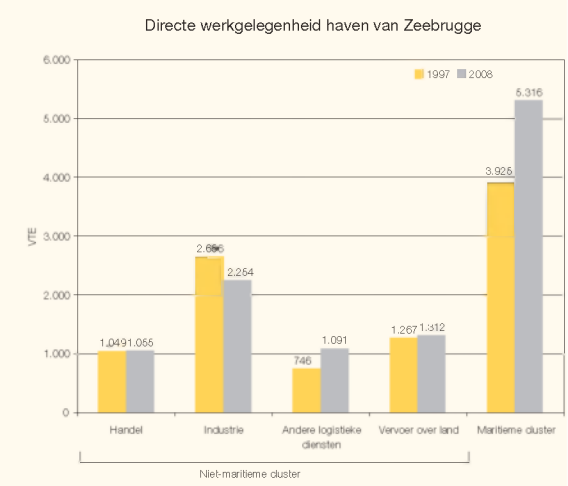
- In de haven van Gent bedroeg de totale werkgelegenheid in 2008 68.751 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 28.042 VTE (40,8 %) en 40.709 VTE (59,2 %) bedroegen;
- De totale werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2008 6.598 VTE (9,6 %) en 62.153 VTE (90,4 %) in de niet-maritieme cluster;
- In de periode 2002-2008 groeide de totale werkgelegenheid met een jaarlijks gemiddelde van 0,5 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte werkgelegenheid in die periode was respectievelijk 0,9 % en 0,3 %;
- In de haven van Gent steeg de totale werkgelegenheid tussen 2002 en 2008 van 66.656 VTE naar 68.751 VTE (+3,1 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 26.642 VTE tot 28.042 VTE (+5,3 %) en van 40.014 VTE tot 40.709 VTE (+1,7 %).

6.4.4. De haven van Zeebrugge

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	1997 (VTE)	2008 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.049	1.055	0,1%
Industrie	2.656	2.254	-1,5%
Andere logistieke diensten	746	1.091	3,5%
Vervoer over land	1.267	1.312	0,3%
Niet-maritieme cluster	5.718	5.713	0,0%
Maritieme cluster	3.925	5.316	2,8%
Totaal	9.643	11.029	1,2%

Het volgende blijkt uit deze tabel en deze grafiek:

- In de haven van Zeebrugge bedroeg de directe werkgelegenheid 11.029 VTE. Tegenover 1997 is dit een stijging met 14,4 %, toen de directe werkgelegenheid in de Zeebrugse haven 9.643 VTE bedroeg;



- De directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster bedroeg in de haven van Zeebrugge in 2008 5.713 VTE (51,8 %), in de maritieme sector in dat jaar bedroeg die 5.316 VTE (48,2 %);
- De industrie is binnen de niet-maritieme cluster de belangrijkste sector in 2008, met een directe werkgelegenheid van 2.254 VTE (20,4 % van de totale directe werkgelegenheid);
- Met respectievelijk 1.312 VTE (11,9 %) en 1.091 VTE (9,9 %) komen de sectoren vervoer over land en andere logistieke diensten op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster;
- De directe werkgelegenheid in de sector handel bedroeg in 2008 1.055 VTE. (9,6 % van de directe werkgelegenheid);
- De directe werkgelegenheid in Zeebrugge kende in de periode 1997-2008 een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,2 %;
- De gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid was, in de periode 1997-2008, het grootst in de maritieme cluster (+2,8 %). In de niet-maritieme cluster bleef de directe werkgelegenheid op hetzelfde niveau;
- De gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van de andere logistieke

Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2008 (VTE)

	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	4.091	6.060	10.151	7.121	6.029	13.150	11.213	12.089	23.301
2003	4.024	6.197	10.221	5.837	5.652	11.489	9.861	11.849	21.710
2004	4.102	6.472	10.575	5.717	5.787	11.503	9.819	12.259	22.078
2005	4.272	6.094	10.366	6.277	5.391	11.668	10.549	11.485	22.034
2006	4.762	5.942	10.705	7.327	5.467	12.795	12.090	11.410	23.409
2007	4.989	5.703	10.692	8.474	5.223	13.697	13.463	10.926	24.389
2008	5.316	5.713	11.029	8.926	5.490	14.416	14.242	11.202	25.445



diensten (3,5 % tussen 1997 en 2008). In de sectoren vervoer over land en handel bleef de gemiddelde jaarlijkse groei beperkt tot 0,3 % en tot 0,1%. De sector industrie ging erop achteruit met een jaarlijks gemiddelde van -1,5 %;

- De directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge is tussen 1997 en 2008 gestegen met 14,4 %. De maritieme cluster steeg in die periode zeer sterk met 35,4 %. In de niet-maritieme cluster daarentegen daalde de directe werkgelegenheid met -0,1 %.

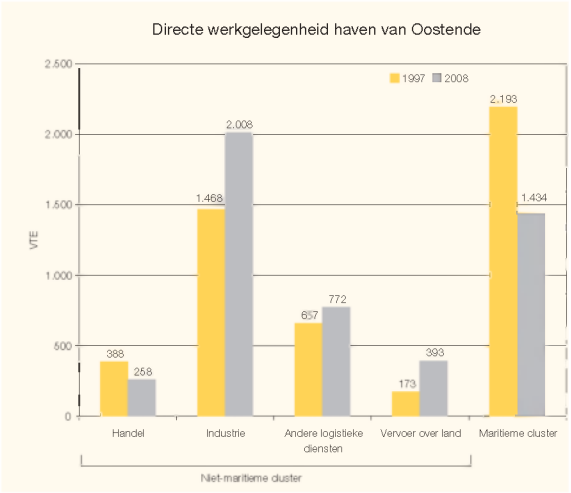
Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Het volgende valt op:

- In de haven van Zeebrugge bedroeg de totale werkgelegenheid in 2008 25.445 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 11.029 VTE (43,3 %) en 14.416 VTE (56,7 %) bedroegen;
- De totale werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2008 14.242 VTE (56,0 %) en 11.202 VTE (44,0 %) in de niet-maritieme cluster;
- In de periode 2002-2008 groeide de totale werkgelegenheid met een jaarlijks gemiddelde van 1,5 %. De directe en de indirecte werkgelegenheid kenden in die periode een jaarlijks gemiddelde groei van respectievelijk 1,4 % en 1,5 %;
- In de haven van Zeebrugge steeg de totale werkgelegenheid tussen 2002 en 2008 van 23.301 VTE naar 25.445 VTE (+9,2 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 10.151 VTE tot 11.029 VTE (+8,6 %) en van 13.150 VTE tot 14.416 VTE (+9,6 %).

6.4.5. De haven van Oostende

Directe werkgelegenheid Oostende	1997 (VTE)	2008 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	388	258	-3,6%
Industrie	1.468	2.008	2,9%
Andere logistieke diensten	657	772	1,5%
Vervoer over land	173	393	7,7%
Niet-maritieme cluster	2.686	3.430	2,2%
Maritieme cluster	2.193	1.434	-3,8%
Totaal	4.879	4.864	0,0%



Het volgende blijkt uit deze tabel en deze grafiek:

- De directe werkgelegenheid in de haven van Oostende bedroeg in 2008 4.864 VTE. Ten opzicht van 1997 is dit een daling met -0,3 %, toen de directe werkgelegenheid in de haven van Oostende 4.879 VTE bedroeg;
- De directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster bedroeg in Oostende in 2008 3.430 VTE (70,5 %). De directe werkgelegenheid in de maritieme sector in dat jaar bedroeg 1.434 VTE (29,5 %);
- In 2008 is de industrie de belangrijkste sector binnen de niet-maritieme cluster, met een directe werkgelegenheid van 2.008 VTE (41,3 % van de totale directe werkgelegenheid);
- Met respectievelijk 772 VTE (15,9 %) en 393 VTE (8,1 %) komen de sectoren andere logistieke diensten en vervoer over land op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster;
- De directe werkgelegenheid in de sector handel bedroeg in 2008 258 VTE (5,3 % van de directe werkgelegenheid);
- De directe werkgelegenheid in Oostende bleef in de periode 1997-2008 ongeveer op hetzelfde peil (-0,0%);
- De gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid in de periode 1997-2008 was het



grootst in de niet-maritieme cluster (+2,2 %). In de maritieme cluster daalde de directe werkgelegenheid met een jaarlijks gemiddelde van -3,8 %;

- De gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van het vervoer over land (+7,7 % tussen 1997 en 2008). De sectoren industrie en andere logistiek diensten noteerden een jaarlijkse groei van respectievelijk +2,9 % en +1,5 %. De sector handel daalde met -3,6%;
- De directe werkgelegenheid in de haven van Oostende is tussen 1997 en 2008 licht gedaald met -0,3% In die periode steeg de niet-maritieme cluster zeer sterk met 27,7 %. De directe werkgelegenheid in de maritieme cluster daarentegen daalde sterk met -34,6 %.

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Het volgende valt op:

- In de haven van Oostende bedroeg de totale werkgelegenheid in 2008 10.252 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 4.864 VTE (47,4 %) en 5.388 VTE (52,6 %) bedroegen;
- De totale werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2008 3.479 VTE (33,9 %) en 6.773 VTE (64,1 %) in de niet-maritieme cluster;
- In de periode 2002-2008 groeide de totale werkgelegenheid met een jaarlijks gemiddelde van 3,1 %. De directe en de indirecte werkgelegenheid in die periode kenden een jaarlijks gemiddelde groei van respectievelijk 2,8 % en 3,3 %;
- In de haven van Oostende steeg de totale werkgelegenheid tussen 2002 en 2008 van 8.551 VTE naar 10.252 VTE (+19,9 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 4.123 VTE tot 4.864 VTE (+18,0 %) en van 4.428 VTE tot 5.388 VTE (+21,7 %).

Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2008 (VTE)

	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	1.022	3.101	4.123	1.558	2.870	4.428	2.580	5.971	8.551
2003	1.175	3.099	4.274	1.484	2.747	4.231	2.659	5.845	8.504
2004	1.403	2.902	4.305	1.800	2.620	4.420	3.202	5.523	8.725
2005	1.350	2.929	4.279	1.898	2.570	4.468	3.248	5.499	8.747
2006	1.452	3.052	4.504	1.892	2.731	4.623	3.344	5.783	9.127
2007	1.436	3.261	4.697	1.561	3.002	4.564	2.998	6.263	9.261
2008	1.434	3.430	4.864	2.046	3.342	5.388	3.479	6.773	10.252

Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997 - 2008 (in VTE)

Antwerpen - Directe werkgelegenheid (VTE)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	23.514	2.526	29.160	4.348	3.184	62.732
1998	23.052	2.533	28.501	4.661	3.048	61.795
1999	22.249	2.511	27.365	5.141	3.053	60.319
2000	22.090	2.305	27.645	5.447	3.242	60.728
2001	22.334	2.364	28.543	6.033	3.313	62.587
2002	22.693	2.053	27.991	5.830	3.389	61.955
2003	23.075	2.374	26.546	5.602	3.340	60.937
2004	24.148	2.423	26.405	5.428	3.543	61.948
2005	24.956	2.456	26.175	5.564	3.487	62.638
2006	26.148	2.540	25.501	5.874	3.522	63.585
2007	26.205	2.639	25.915	5.853	3.667	64.278
2008	27.060	2.608	24.679	5.942	3.715	64.004

Gent - Directe werkgelegenheid (VTE)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.758	2.523	21.417	1.130	816	27.644
1998	1.919	2.514	21.237	1.101	867	27.638
1999	2.069	2.431	21.438	1.162	826	27.926
2000	1.915	2.402	21.390	1.356	963	28.026
2001	1.973	2.562	21.463	1.270	933	28.201
2002	1.970	2.593	20.152	1.016	911	26.642
2003	1.913	2.517	20.746	998	894	27.067
2004	2.068	2.527	20.791	1.140	932	27.458
2005	2.174	2.472	21.002	1.238	776	27.662
2006	2.185	2.491	20.910	1.283	769	27.639
2007	2.274	2.528	20.993	1.332	778	27.905
2008	2.327	2.465	20.967	1.410	874	28.042

Zeebrugge - Directe werkgelegenheid (VTE)

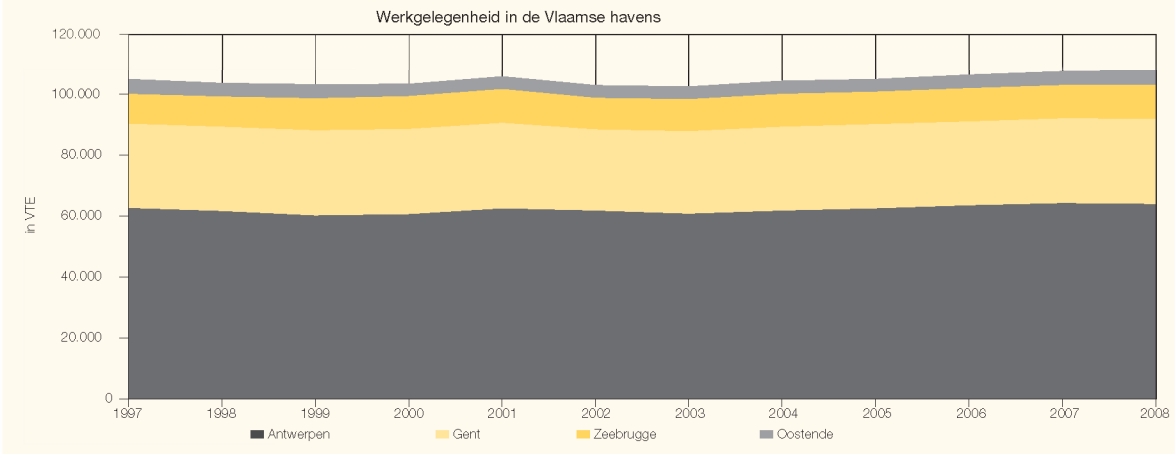
		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	3.925	1.049	2.656	746	1.267	9.643
1998	4.139	1.191	2.802	763	833	9.728
1999	4.622	1.176	2.832	797	947	10.374
2000	4.985	931	2.818	877	969	10.581
2001	4.834	965	3.172	851	1.034	10.855
2002	4.091	968	2.854	940	1.297	10.151
2003	4.024	1.010	2.898	944	1.346	10.221
2004	4.102	1.062	2.831	1.064	1.515	10.575
2005	4.272	1.062	2.636	1.072	1.325	10.366
2006	4.762	1.126	2.458	1.061	1.297	10.705
2007	4.989	1.079	2.260	1.086	1.278	10.692
2008	5.316	1.055	2.254	1.091	1.312	11.029

Oostende - Directe werkgelegenheid (VTE)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	2.193	388	1.468	657	173	4.879
1998	1.716	361	1.548	688	206	4.519
1999	1.629	370	1.639	705	172	4.515
2000	1.044	377	1.568	760	180	3.930
2001	1.039	378	1.724	696	297	4.134
2002	1.022	321	1.750	772	258	4.123
2003	1.175	287	1.745	786	280	4.274
2004	1.403	281	1.649	675	297	4.305
2005	1.350	275	1.706	672	277	4.279
2006	1.452	273	1.765	721	294	4.504
2007	1.436	252	1.908	753	348	4.697
2008	1.434	258	2.008	772	393	4.864

Totaal Vlaamse havens - Directe werkgelegenheid VTE)						
		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke dien-sten	Vervoer over land	Totaal
1997	31.390	6.486	54.701	6.881	5.440	104.898
1998	30.826	6.599	54.088	7.213	4.954	103.680
1999	30.569	6.488	53.274	7.805	4.998	103.134
2000	30.034	6.015	53.421	8.441	5.354	103.264
2001	30.180	6.269	54.902	8.850	5.576	105.777
2002	29.776	5.935	52.747	8.558	5.856	102.871
2003	30.187	6.187	51.934	8.330	5.861	102.498
2004	31.722	6.293	51.676	8.307	6.288	104.285
2005	32.752	6.265	51.518	8.546	5.865	104.946
2006	34.548	6.430	50.635	8.938	5.881	106.432
2007	34.904	6.498	51.076	9.024	6.071	107.573
2008	36.137	6.387	49.909	9.215	6.293	107.940

Totaal Vlaamse havens - Directe werkgelegenheid (VTE)					
	Havens				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1997	62.732	27.644	9.643	4.879	104.898
1998	61.795	27.638	9.728	4.519	103.680
1999	60.319	27.926	10.374	4.515	103.134
2000	60.728	28.026	10.581	3.930	103.264
2001	62.587	28.201	10.855	4.134	105.777
2002	61.955	26.642	10.151	4.123	102.871
2003	60.937	27.067	10.221	4.274	102.498
2004	61.948	27.458	10.575	4.305	104.285
2005	62.638	27.662	10.366	4.279	104.946
2006	63.585	27.639	10.705	4.504	106.432
2007	64.278	27.905	10.692	4.697	107.573
2008	64.004	28.042	11.029	4.864	107.940



6.5. Investeringen

6.5.1. Vlaamse havens algemeen

Investeringen Totaal Vlaamse havens	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	109,9	128,9	1,5%
Industrie	1.003,5	1.527,0	3,9%
Andere logistieke diensten	210,6	248,7	1,5%
Vervoer over land	67,7	108,0	4,3%
Niet-maritieme cluster	1.391,7	2.012,7	3,4%
Maritieme cluster	532,4	2.406,0	14,7%
Totaal	1.924,1	4.418,7	7,9%

Het volgende blijkt uit de tabel met de investeringen in de vier Vlaamse havens samen:

- In de vier havens samen bedroegen de investeringen in 2008 meer dan 4,4 miljard euro. Dit is ongeveer hetzelfde als het jaar daarvoor (+1,0%);
- In 2008 werden meer dan 2,4 miljard euro, of meer dan de helft van de investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster (54,5 % van het totaal). Dit is 0,2 miljard euro meer dan in 2007;
- De investeringen in de maritieme cluster zijn in de periode 1997-2008 gestegen van meer dan 0,5 miljard euro tot meer dan 2,4 miljard euro (+351,9%);
- Ongeveer 2,0 miljard euro werd in 2008 geïnvesteerd in de niet-maritieme cluster, of 45,5 % van de totale investeringen in dat jaar. Dit is 0,1 miljard euro minder dan in 2007;
- Tussen 1997 en 2008 zijn de investeringen in de niet-maritieme cluster gegroeid van 1,4 tot 2,0 miljard euro (+44,6%);
- Het grootste deel van de investeringen in 2008 werden gedaan in de sector van de industrie: meer dan 1,5 miljard euro (dit is 34,6% van het totaal);
- De investeringen in de sector industrie daalden tegenover 2007 met bijna 0,1 miljard euro (+8,4%);
- De investeringen in de sector industrie stegen in de periode 1997-2008 van 1,0 miljard euro tot 1,5 miljard euro (+52,2%);
- Naast de toename van de investeringen in de sector industrie, werd ook meer geïnvesteerd in de andere drie sectoren, met name in de handel, in de andere logistieke diensten en in het vervoer over land (respectievelijk +17,3%, +18,1% en +59,6%);
- De vier sectoren van de niet-maritieme cluster samen noteerden een jaarlijkse gemiddelde groei tussen 1997 en 2008 van 3,4%;
- De investeringen stegen tegenover 2007 zowel in de maritieme cluster (+6,8%) als in de sectoren handel (+13,7%) en vervoer over land (+19,5%) van de niet-maritieme cluster. In de sectoren industrie (-8,4%) en andere logistieke diensten (-1,4%) daalden de investeringen in 2008 tegenover 2007.

Berekening van de investeringen door de NBB

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

Privé-bedrijven:

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

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

Overheidsbedrijven:

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

6.5.2. De haven van Antwerpen

Investeringen Antwerpen	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	52,0	60,1	1,3%
Industrie	694,0	857,5	1,9%
Andere logistieke diensten	125,7	150,8	1,7%
Vervoer over land	45,2	58,6	2,4%
Niet-maritieme cluster	916,9	1.127,1	1,9%
Maritieme cluster	404,8	2.154,5	16,4%
Totaal	1.321,7	3.281,6	8,6%

Uit de tabel met de investeringen in de Antwerpse haven kunnen volgende conclusie worden getrokken:

- De investeringen bedroegen in 2008 meer dan 3,3 miljard euro;
- In 2008 werden bijna 2,2 miljard euro investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster. Dit is bijna 0,3 miljard euro meer dan in 2007;
- De investeringen in de maritieme cluster stegen in de periode 1997-2008 van 0,4 miljard euro tot meer dan 2,2 miljard euro;
- In de niet-maritieme cluster werd in 2008 bijna 1,1 miljard euro geïnvesteerd;



- Tussen 1997 en 2008 zijn de investeringen in de niet-maritieme cluster gegroeid van 0,9 tot 1,1 miljard euro;
- Net zoals in de andere Vlaamse havens ging het grootste deel van de investeringen in 2008 naar de sector van de industrie: bijna 0,9 miljard euro;
- De totale investeringen in deze sector daalden tegenover 2007 met bijna 0,2 miljard euro;
- De investeringen in de sector industrie stegen in de periode 1997-2008 van 0,7 miljard euro tot 0,9 miljard euro;
- In tegenstelling tot de daling van de investeringen in de sector industrie tegenover 2007, werd meer geïnvesteerd in de sectoren handel, andere logistieke diensten en vervoer over land;
- Tegenover 2007 stegen de investeringen zowel in de maritieme cluster als in drie sectoren van de niet-maritieme cluster.

6.5.3. De haven van Gent

Investeringen Gent	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	40,8	58,0	3,2%
Industrie	256,3	507,8	6,4%
Andere logistieke diensten	30,3	38,5	2,2%
Vervoer over land	4,6	17,1	12,7%
Niet-maritieme cluster	332,0	621,4	5,9%
Maritieme cluster	42,4	84,2	6,4%
Totaal	374,4	705,6	5,9%

Uit de tabel met de investeringen in de haven van Gent kan het volgende afgeleid worden:

- De investeringen in 2008 bedroegen 705,6 miljoen euro. Dit is ongeveer 12,5 miljoen euro meer dan in 2007 (+1,8%);
- Er werden in 2008 84,2 miljoen euro geïnvesteerd in de maritieme cluster. Dit is 0,5 miljoen euro minder dan in 2007 (-0,6%). In vergelijking met de andere Vlaamse havens is het aandeel van de maritieme cluster in Gent eerder gering (11,9% van het totaal);
- De investeringen in de maritieme cluster zijn in de periode 1997-2008 gestegen van 42,4 miljoen euro tot meer dan 84,2 miljoen euro (+98,6%);
- In de niet-maritieme cluster werd in 2008 bijna 621,4 miljoen euro geïnvesteerd. Tegenover het jaar daarvoor is dit een toename van meer dan 13,0 miljoen euro (+2,1%);
- Tussen 1997 en 2008 zijn de investeringen in de niet-maritieme cluster gegroeid van 332,1 miljoen euro tot 621,4 miljoen (+87,1%);
- Nog meer dan in de andere Vlaamse havens werd het grootste deel van de investeringen in 2008 gedaan in de sector van de industrie: 507,8 miljoen euro (72,0% van het totaal);
- De investeringen in de industrie zijn tegenover 2007 gestegen met 23,7 miljoen euro (+4,9%);
- de investeringen in de sector industrie zijn in de periode 1997-2008 gestegen van 256,3 miljoen euro tot 507,8 miljoen euro (+98,1%);
- Naast de toename van de investeringen in de sector industrie, werd in de periode 1997-2008 ook meer geïnvesteerd in de andere drie sectoren, met name in de handel, in de andere logistieke diensten en in het vervoer over land (respectievelijk +42,1%, +27,1% en +270,8%);
- De investeringen daalden tegenover 2007 zowel in de maritieme cluster als in de sector van de andere logistieke diensten van de niet-maritieme cluster. De investeringen stegen in de sectoren handel, industrie en vervoer over land

6.5.4. De haven van Zeebrugge

Investeringen Zeebrugge	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	10,0	6,9	-3,3%
Industrie	33,9	81,8	8,3%
Andere logistieke diensten	29,4	37,3	2,2%
Vervoer over land	14,6	28,2	6,2%
Niet-maritieme cluster	87,9	154,2	5,2%
Maritieme cluster	46,4	94,2	6,6%
Totaal	134,3	248,4	5,7%

Uit de tabel met de investeringen in de Zeebrugse haven blijkt het volgende:

- De investeringen in de haven bedroegen in 2008 248,4 miljoen euro. Dit is een vermindering met 61,5 miljoen euro tegenover 2007 (-19,8%);
- 94,2 miljoen euro, of bijna een derde van de investeringen werden in 2008 gerealiseerd in de maritieme cluster. Tegenover het jaar daarvoor is dit een daling met 79,2 miljoen euro (-45,7%);
- De investeringen in de maritieme cluster zijn in de periode 1997-2008 gestegen 46,4 miljoen euro tot 94,2 miljoen euro (+103,0%);
- In de maritieme cluster werden in 2008 37,9% van de investeringen gedaan;
- 154,2 miljoen euro werd in 2008 geïnvesteerd in de niet-maritieme cluster;
- Tussen 1997 en 2008 zijn de investeringen in de niet-maritieme cluster gegroeid van 87,9 miljoen euro tot 154,2 miljoen euro (+75,4%);
- Het grootste deel van de investeringen in 2008 in de niet-maritieme cluster werd gedaan in de sector van de industrie: 81,8 miljoen euro (32,9% van het totaal);
- De investeringen stegen in deze sector tegenover 2007 met 18,1 miljoen euro (+28,4%);
- In de periode 1997-2008 stegen de investeringen in de sector industrie van 33,9 miljoen euro tot 81,8 miljoen euro (+141,4%);
- Naast de toename tegenover 2007 van de investeringen in de sector industrie (+28,4%), werd ook meer geïnvesteerd in de sectoren van de handel (+15,0%) en in het vervoer over land (+4,1%). De investeringen in de sector van de andere logistieke diensten kende in die periode een terugval van 39,6 miljoen euro tot 37,3 miljoen euro (-5,8%).





6.5.5. De haven van Oostende

Investeringen Oostende	1997 (mln euro)	2008 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	7,0	3,9	-5,1%
Industrie	19,3	79,9	13,8%
Andere logistieke diensten	25,2	22,1	-1,2%
Vervoer over land	3,3	4,2	2,1%
Niet-maritieme cluster	54,8	110,1	6,5%
Maritieme cluster	38,8	73,1	5,9%
Totaal	93,6	183,2	6,3%

Uit deze tabel kan het volgende afgeleid worden:

- De investeringen in de haven van Oostende bedroegen in 2008 183,2 miljoen euro;
- In 2008 werden 73,1 miljoen euro, of meer dan een derde van de investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster;
- De investeringen in de maritieme cluster zijn tussen 1997-2008 gestegen van 38,8 miljoen euro tot 73,1 miljoen euro (+88,4%);
- In de niet-maritieme cluster werd in 2008 110,1 miljoen euro geïnvesteerd;
- Tussen 1997 en 2008 zijn de investeringen in de niet-maritieme cluster gegroeid van 54,8 miljoen euro tot 110,1 miljoen euro (+100,9%);
- Het grootste deel van de investeringen binnen de niet-maritieme cluster werd in 2008 gedaan in de sector van de industrie: 79,9 miljoen euro (of 43,6% van het totaal);
- De investeringen in de industrie stegen met 31,8 miljoen euro (+66,1%) tegenover 2007;
- De investeringen in de sector industrie stegen in de periode 1997-2008 van 19,3 miljoen euro tot 79,9 miljoen euro (+313,9%);
- Naast de toename van de investeringen in de sector industrie, werd ook meer geïnvesteerd in de sector van het vervoer over land. De investeringen in de sectoren handel en andere logistieke diensten daalden in de periode 1997-2008.

Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997 - 2007 (euro)

Antwerpen - Directe investeringen (miljoen euro)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	404,8	52,0	694,0	125,7	45,2	1.321,6
1998	528,3	40,6	531,8	109,3	67,1	1.277,0
1999	320,8	38,7	565,7	118,5	52,5	1.096,3
2000	417,2	37,8	724,0	152,0	77,6	1.408,7
2001	429,3	46,0	893,0	155,6	54,2	1.578,1
2002	463,8	50,3	777,5	140,1	43,4	1.475,1
2003	787,7	60,4	795,2	155,8	67,0	1.866,2
2004	1.526,5	56,9	876,9	135,0	39,0	2.634,3
2005	2.835,7	44,2	848,6	145,4	48,3	3.922,2
2006	1.438,7	50,0	880,7	144,4	42,4	2.556,3
2007	1.915,5	53,5	1.070,2	136,0	39,9	3.215,2
2008	2.154,5	60,1	857,5	150,8	58,6	3.281,6

Gent - Directe investeringen (miljoen euro)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	42,4	40,8	256,3	30,3	4,6	374,5
1998	61,4	35,4	293,2	28,7	14,1	432,8
1999	59,3	38,9	509,4	22,2	18,1	647,9
2000	40,3	46,6	428,5	48,6	8,1	571,9
2001	43,3	54,0	455,7	36,3	8,8	598,1
2002	49,1	61,8	632,9	23,8	8,5	776,2
2003	48,6	46,2	617,9	18,2	12,0	742,8
2004	40,8	37,1	231,1	21,8	11,6	342,3
2005	56,0	40,6	214,3	36,0	6,1	352,9
2006	49,0	33,3	239,8	58,4	14,9	395,4
2007	84,7	46,7	484,1	62,7	14,9	693,1
2008	84,2	58,0	507,8	38,5	17,1	705,6

Zeebrugge - Directe investeringen (miljoen euro)

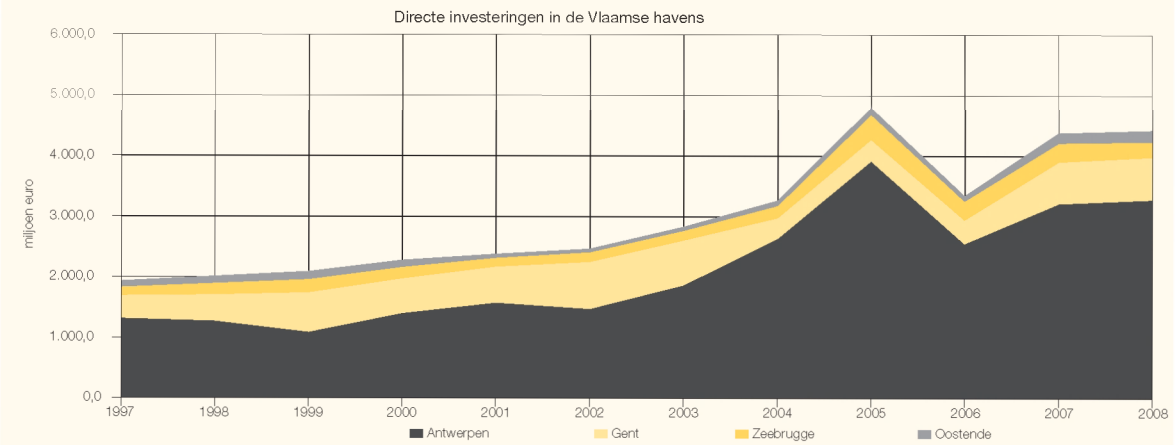
		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	46,4	10,0	33,9	29,4	14,6	134,3
1998	57,7	11,9	78,8	26,3	15,3	190,1
1999	117,5	13,7	34,0	34,7	16,0	216,0
2000	95,7	9,3	33,9	31,9	15,6	186,4
2001	60,1	12,8	35,1	20,3	11,0	139,3
2002	54,3	10,1	63,5	10,7	24,2	162,7
2003	63,0	13,3	51,8	11,4	19,8	159,3
2004	65,1	8,8	66,4	40,8	19,9	201,1
2005	273,9	8,3	76,8	27,1	24,7	410,8
2006	162,3	12,9	92,1	20,7	20,1	308,1
2007	173,4	6,0	63,7	39,6	27,1	309,9
2008	94,2	6,9	81,8	37,3	28,2	248,4

Oostende - Directe investeringen (miljoen euro)

		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	38,8	7,0	19,3	25,2	3,3	93,7
1998	35,0	10,4	31,1	25,0	4,1	105,5
1999	71,1	7,0	26,5	19,1	2,6	126,3
2000	35,7	7,2	38,2	20,1	3,7	104,8
2001	15,4	4,2	30,3	8,2	4,8	62,9
2002	9,7	5,9	16,8	16,5	4,1	53,0
2003	11,9	5,3	22,1	19,3	1,4	60,1
2004	20,4	20,6	20,3	22,6	2,4	86,2
2005	41,2	6,9	36,6	11,0	5,1	100,8
2006	23,1	5,5	24,9	22,7	5,0	81,2
2007	79,9	7,2	48,1	14,0	8,5	157,7
2008	73,1	3,9	79,9	22,1	4,2	183,2

Totaal Vlaamse havens - Directe investeringen (miljoen euro)						
		Niet-maritieme cluster				
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logis-tieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	532,4	109.9	1.003,5	210,6	67,7	1.924,1
1998	682,4	98,3	934,9	189,3	100,5	2.005,4
1999	568,7	98,4	1.135,6	194,4	89,2	2.086,4
2000	588,8	100,9	1.224,6	252,6	104,9	2.271,9
2001	548,1	117,1	1.414,0	220,4	78,8	2.378,4
2002	576,9	128,1	1.490,8	191,1	80,2	2.467,0
2003	911,3	125,3	1.487,0	204,7	100,2	2.828,4
2004	1.652,9	123,4	1.194,7	220,1	72,9	3.264,0
2005	3.206,8	100.0	1.176,3	219,6	84,1	4.786,7
2006	1.673,1	101,7	1.237,5	246,2	82,4	3.341,0
2007	2.253,5	113,4	1.666,2	252,2	90,4	4.375,8
2008	2.406,0	128,9	1.527,0	248,7	108,0	4.418,7

Totaal Vlaamse havens - Directe investeringen (miljoen euro)					
	Havens				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1997	1.321,6	374,5	134,3	93,7	1.924,1
1998	1.277,0	432.8	190,1	105,5	2.005,4
1999	1.096,3	647,9	216,0	126,3	2.086,4
2000	1.408,7	571,9	186,4	104,8	2.271,9
2001	1.578,1	598,1	139,3	62,9	2.378,4
2002	1.475,1	776,2	162,7	53,0	2.467,0
2003	1.866,2	742,8	159,3	60,1	2.828,4
2004	2.634,3	342,3	201,1	86,2	3.264,0
2005	3.922,2	352,9	410,8	100,8	4.786,7
2006	2.556,3	395.4	308,1	81,2	3.341,0
2007	3.215,2	693,1	309,9	157,7	4.375,8
2008	3.281,6	705,6	248,4	183,2	4.418,7





7

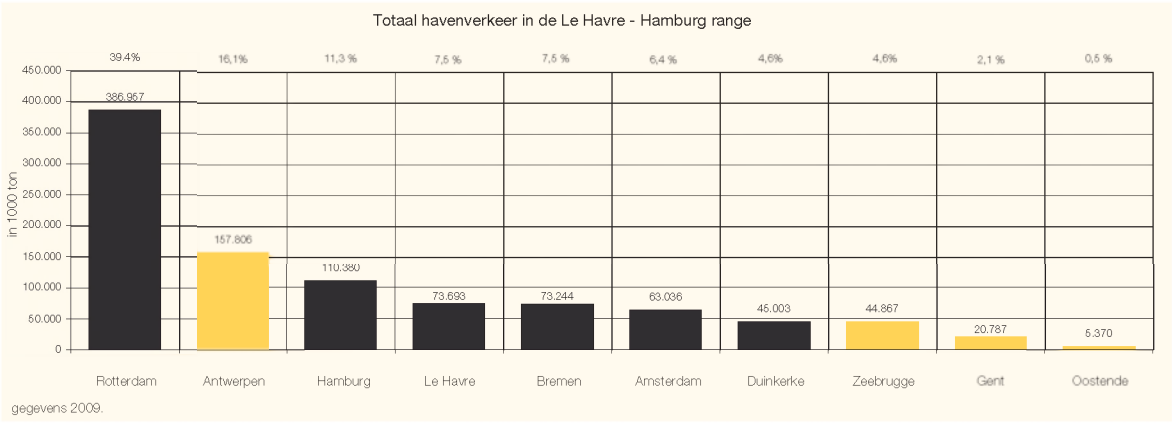
De maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens

7.1. De Le Havre-Hamburg range

In het geografisch begrensde gebied tussen Le Havre en Hamburg zijn Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre de voornaamste zeehavens. Deze groep havens wordt aangeduid als de Le Havre-Hamburg range. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

- De totale trafiek in de Le Havre-Hamburg range bedroeg in 2009 981,1 miljoen ton. Dit is een daling met 135,7 miljoen ton tegenover 2008 (-12,2 %).
- Net zoals in 2008 zijn Rotterdam, Antwerpen en Hamburg de 3 grootste havens met een gezamenlijk aandeel van 66,8%.
- In de periode 1980-2009 zijn de Vlaamse havens erin geslaagd hun gezamenlijke marktaandeel te verhogen van 18,9% in 1980 tot 23,3% in 2009.
- De haven van Antwerpen vergrootte haar marktaandeel tussen 1980 en 2009 van 13,1 % tot 16,1 %.
- De haven van Zeebrugge verdubbelde tussen 1980 en 2009 haar marktaandeel van 2,3 % in 1980 tot 4,6 % in 2009. In de jaren negentig lag het marktaandeel van Zeebrugge nog hoger.
- Voor de haven van Gent ligt het marktaandeel in 2009 lager dan in 1980, toen Gent nog een maritaandeel van 2,9 % noteerde. In 2009 was dit gedaald tot 2,1 % van de Le Havre-Hamburg range.
- Het marktaandeel van Oostende is relatief klein en bleef in de periode 1980-2009 nagenoeg gelijk (daling van 0,6 % in 1980 tot 0,5 % in 2009).
- Tussen 1980 en 2009 hebben de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Amsterdam, Hamburg en Bremen hun marktaandeel vergroot. Rotterdam, Le Havre, Duinkerke, Gent en Oostende daarentegen verloren marktaandeel. Amsterdam en Zeebrugge verdubbelden hun marktaandeel in deze periode.

Grafiek 7.1



Tabel 7.1 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2009, in 1.000 ton

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.514	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.708
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	291.126
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.438
1994	109.494	23.833	32.886	4.901	293.872
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	293.355
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.168
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.861
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	314.408
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	303.521
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	322.072
2001	130.050	23.456	32.080	4.826	314.646
2002	131.629	23.981	32.935	6.238	321.837
2003	142.875	23.538	30.570	7.219	328.145
2004	152.327	24.956	31.794	7.545	352.591
2005	160.054	22.223	34.591	7.681	369.200
2006	167.373	24.144	39.473	7.812	381.751
2007	182.897	25.103	42.077	7.983	409.086
2008	189.389	27.027	42.024	8.477	421.221
2009	157.806	20.787	44.867	5.370	386.957

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.2 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2008, in 1.000 ton

	haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.960	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.766	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.221	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.827	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.493	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.980	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.457	52.239	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822
1994	29.985	68.323	30.928	54.376	37.168
1995	31.229	72.124	31.072	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.502	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	34.014	59.691	36.547
1998	36.091	75.820	34.521	66.407	39.220
1999	37.628	81.003	36.036	63.922	38.281
2000	44.617	85.093	44.770	67.492	45.283
2001	49.350	92.361	46.029	68.970	44.450
2002	50.326	97.641	46.519	67.699	47.585
2003	44.541	106.815	48.973	71.493	50.088
2004	51.893	114.893	52.285	76.176	51.003
2005	53.820	126.113	54.342	75.023	53.436
2006	61.041	134.861	65.099	73.898	56.614
2007	65.352	140.381	69.212	78.880	57.094
2008	75.822	140.375	74.647	80.173	57.689
2009	73.244	110.380	63.036	73.693	45.003

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.3 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre range-Hamburg, 1980-2009, in %

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens
1980	13,1%	2,9%	2,3%	0,6%	18,9%
1981	13,6%	3,3%	2,2%	0,7%	19,8%
1982	14,8%	4,0%	1,6%	0,7%	21,2%
1983	15,0%	4,5%	1,9%	0,8%	22,1%
1984	15,6%	4,6%	2,1%	0,8%	23,1%
1985	14,9%	4,6%	2,4%	0,8%	22,7%
1986	15,4%	4,1%	2,6%	0,7%	22,8%
1987	15,4%	4,1%	3,0%	0,7%	23,2%
1988	15,6%	3,9%	3,2%	0,8%	23,5%
1989	14,6%	3,5%	4,0%	0,7%	22,8%
1990	15,4%	3,7%	4,6%	0,7%	24,3%
1991	14,9%	3,7%	4,5%	0,7%	23,8%
1992	15,3%	3,4%	4,9%	0,7%	24,3%
1993	15,4%	3,3%	4,7%	0,8%	24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%	25,0%
1995	15,8%	3,1%	4,5%	0,7%	24,0%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%	23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%	23,6%
1998	16,0%	3,2%	4,5%	0,5%	24,2%
1999	15,7%	3,2%	4,8%	0,4%	24,1%
2000	16,2%	3,0%	4,4%	0,5%	24,2%
2001	16,1%	2,9%	4,0%	0,6%	23,6%
2002	15,9%	2,9%	4,0%	0,8%	23,6%
2003	16,7%	2,8%	3,6%	0,8%	23,9%
2004	16,6%	2,7%	3,5%	0,8%	23,7%
2005	16,7%	2,3%	3,6%	0,8%	23,5%
2006	16,5%	2,4%	3,9%	0,8%	23,6%
2007	17,0%	2,3%	3,9%	0,7%	23,9%
2008	17,0%	2,4%	3,8%	0,8%	23,9%
2009	16,1%	2,1%	4,6%	0,5%	23,3%

Bron : Tabellen 7.1 en 7.2

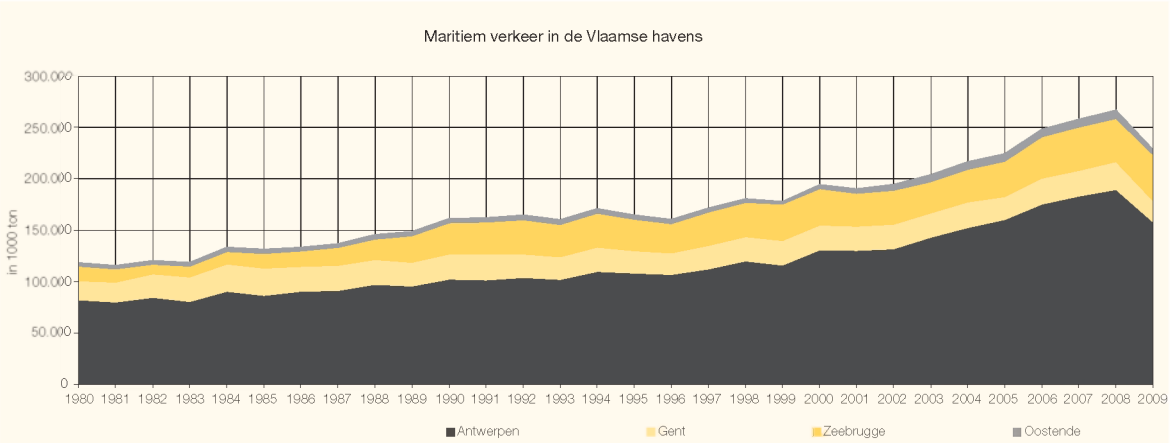
7.2. De Vlaamse havens: vergelijkend overzicht

Na jarenlange groei van de totale goederenoverslag daalde de trafiek in de Vlaamse havens voor het eerst sinds 2001, en dit als gevolg van de financiële en economische crisis. De goederenoverslag daalde van bijna 267 miljoen ton in 2008 naar bijna 229 miljoen ton in 2009 (-14,3 %). De goederenoverslag daalde in 2009 in Antwerpen, Gent en Oostende. Enkel de haven van Zeebrugge kon in 2009 een stijging van de goederenoverslag van 2,8 miljoen ton noteren (+6,8 %). In Antwerpen, Gent en in Oostende daalde de totale goederenoverslag in 2009 met respectievelijk 31,6 miljoen ton (-16,7 %), 6,2 miljoen ton (-23,1 %) en 3,1 miljoen ton (-36,7 %).

7.2.1. Totaal maritiem verkeer

Het totale maritieme verkeer voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende wordt weer-

Grafiek 7.2



Tabel 7.4 : Totaal maritiem verkeer, lossingen, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	Totaal
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.482
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521
1998	71.791	19.794	18.431	2.502	112.518
1999	66.150	18.925	19.439	2.106	106.620
2000	75.210	19.973	19.409	2.796	117.388
2001	74.227	19.673	16.771	2.914	113.585
2002	72.595	19.693	17.242	3.465	112.995
2003	77.596	18.926	15.978	3.700	116.200
2004	83.109	20.663	16.163	3.762	123.697
2005	87.077	17.724	17.145	4.589	126.535
2006	91.973	19.121	20.049	3.876	135.019
2007	99.829	20.146	20.799	3.980	144.754
2008	105.018	21.186	20.915	4.352	151.471
2009	81.601	15.795	23.138	3.071	123.605

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC

Tabel 7.5 : Totaal maritiem verkeer, ladingen, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.271
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.280
1985	38.124	6.904	6.814	2.009	53.851
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.633
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.490
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.205
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.061
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.009	65.821
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035
1998	47.998	3.838	14.853	1.435	68.124
1999	49.504	4.980	16.002	1.002	71.488
2000	55.321	4.066	16.066	1.511	76.964
2001	55.823	3.783	15.309	1.913	76.828
2002	59.033	4.287	15.693	2.773	81.786
2003	65.278	4.612	14.592	3.519	88.001
2004	69.217	4.293	15.631	3.783	92.924
2005	72.977	4.499	17.445	3.092	98.013
2006	75.400	5.023	19.423	3.936	103.782
2007	83.068	4.957	21.278	4.004	113.307
2008	84.371	5.841	21.109	4.125	115.446
2009	76.205	4.992	21.729	2.299	105.225

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC

Tabel 7.6 : Totaal maritiem verkeer, lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-2009

jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.514	131.599
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	145.943
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.160
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.901	171.115
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556
1998	119.789	23.632	33.284	3.938	180.643
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	178.109
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	194.352
2001	130.050	23.456	32.080	4.827	190.413
2002	131.628	23.980	32.935	6.238	194.781
2003	142.874	23.538	30.570	7.219	204.201
2004	152.326	24.956	31.794	7.545	216.621
2005	160.054	22.223	34.590	7.681	224.548
2006	175.229	25.169	40.222	7.916	248.536
2007	182.897	25.103	42.077	7.984	258.061
2008	189.389	27.027	42.024	8.477	266.917
2009	157.806	20.787	44.867	5.370	228.830

Bron : tabellen 7.4 en 7.5



gegeven in de tabellen 7.4, 7.5 en 7.6. De cijfers zijn bruto en inclusief nationaal maritiem verkeer.

7.2.2. Containerverkeer

Het containerverkeer voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende wordt weergegeven in de tabellen 7.7 tot en met 7.9. De lege containers zijn telkens inbegrepen.

Tabel 7.7 : Lossingen containers, in TEU, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	368.675	4.579	91.677	0	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	0	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	0	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	0	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	0	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	0	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	0	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	0	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	0	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	0	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	0	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	0	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	0	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	0	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	0	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	0	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	0	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	0	1.784.246
1998	1.630.874	6.173	388.442	0	2.025.489
1999	1.793.314	6.556	405.417	0	2.205.287
2000	2.005.357	4.505	457.496	0	2.467.358
2001	2.084.471	6.479	409.420	2.501	2.502.871
2002	2.343.775	7.427	449.855	4.386	2.805.443
2003	2.642.338	10.810	473.137	6.817	3.133.102
2004	2.946.297	12.363	557.943	8.011	3.524.614
2005	3.150.351	13.201	658.987	4.250	3.826.789
2006	3.435.463	15.560	773.987	2.874	4.227.884
2007	3.989.535	28.725	973.310	1.672	4.993.242
2008	4.204.822	29.412	1.082.919	0	5.317.153
2009	3.587.109	30.695	1.129.235	0	4.747.039

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

Tabel 7.8 : Ladingen containers, in TEU, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	355.572	5.371	89.333	0	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	0	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	0	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	0	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	0	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	0	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	0	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	0	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	0	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	0	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	0	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	0	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	0	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	0	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	0	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	0	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	0	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	0	1.843.709
1998	1.634.876	4.609	387.915	0	2.027.400
1999	1.820.932	4.454	444.747	0	2.270.133
2000	2.076.977	5.395	507.849	0	2.590.221
2001	2.133.705	9.111	466.506	2.174	2.611.496
2002	2.433.376	13.889	509.087	4.770	2.961.122
2003	2.803.100	17.878	539.535	6.449	3.366.962
2004	3.117.450	20.078	638.812	7.407	3.783.747
2005	3.331.678	17.328	748.945	4.640	4.102.591
2006	3.583.336	20.328	879.506	1.681	4.484.851
2007	4.187.079	32.110	1.047.413	1.609	5.268.211
2008	4.458.069	33.456	1.126.794	0	5.618.319
2009	3.722.530	32.962	1.198.963	0	4.954.455

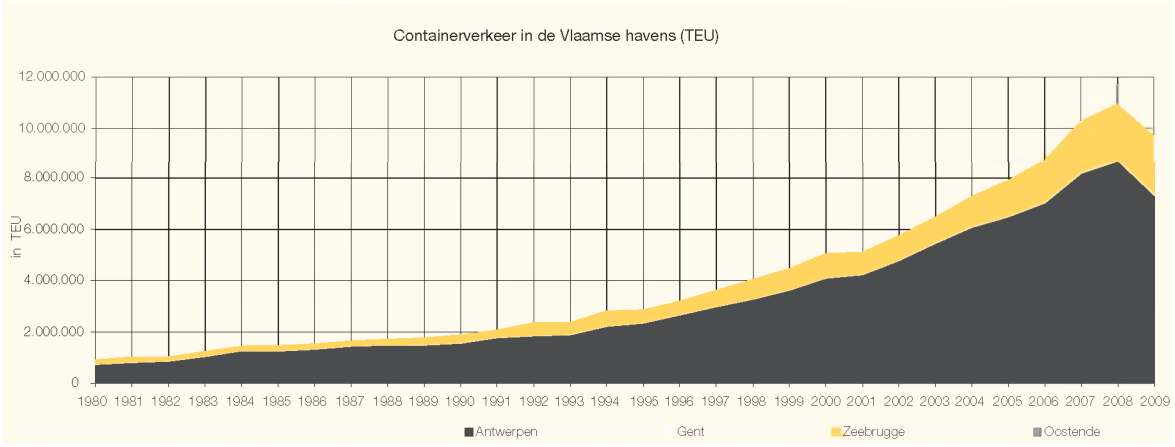
Bron : Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 7.9 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207
1981	794.611	16.817	222.199	0	1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195	0	1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017	0	1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368	0	1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258	0	1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488	0	1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140	0	1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227	0	1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187	0	1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954	0	2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506	0	2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027	0	2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308	0	2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470	0	2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422	0	3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153	0	3.627.955
1998	3.265.750	10.782	776.357	0	4.052.889
1999	3.614.246	11.010	850.164	0	4.475.420
2000	4.082.334	9.900	965.345	0	5.057.579
2001	4.218.176	15.590	875.926	4.675	5.114.367
2002	4.777.151	21.316	958.942	9.156	5.766.565
2003	5.445.438	28.688	1.012.672	13.266	6.500.064
2004	6.063.747	32.441	1.196.755	15.418	7.308.361
2005	6.482.029	30.529	1.407.932	8.890	7.929.380
2006	7.018.799	35.888	1.653.493	4.555	8.712.735
2007	8.176.614	60.835	2.020.723	3.281	10.261.453
2008	8.662.891	62.868	2.209.713	0	10.935.472
2009	7.309.639	63.657	2.328.198	0	9.701.494

Bron : Tabellen 7.7 en 7.8 TEU = Twenty foot Equivalent Unit
Lege containers inbegrepen

Grafiek 7.3



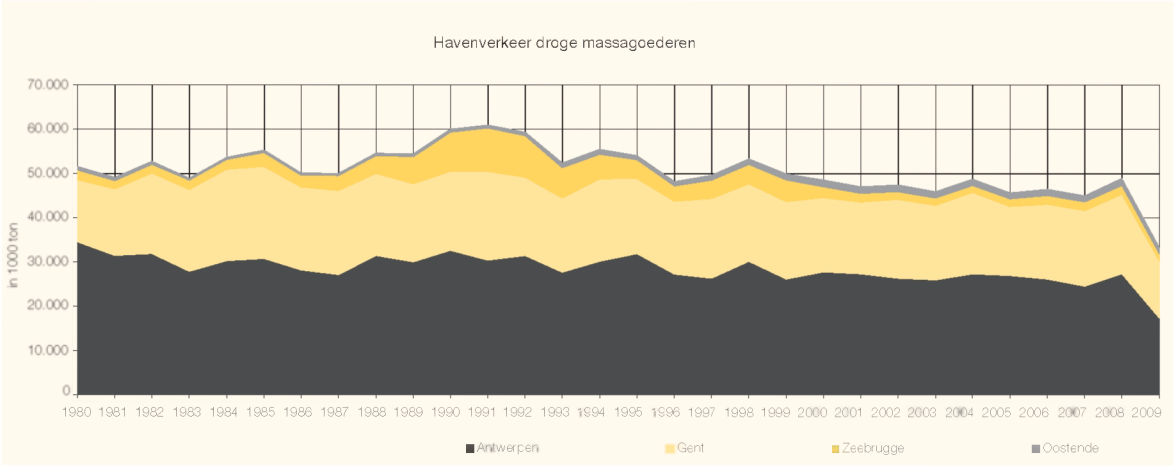


7.2.3. Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

De tabellen 7.10 tot en met 7.24 geven de goederen, ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen, weer. Er worden vijf traditionele vormen onderscheiden: "droge massagoederen", "vloeibare massagoederen", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen". Alle gegevens zijn onderling vergelijkbaar tussen de havens.



Grafiek 7.4



Tabel 7.10 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443
1994	22.833	16.736	5.259	44.828
1995	24.930	15.599	3.977	44.506
1996	20.326	15.084	3.308	38.718
1997	19.304	16.234	3.417	38.955
1998	23.248	15.687	3.422	42.357
1999	19.290	14.793	3.879	37.962
2000	21.092	14.882	2.380	38.354
2001	20.872	14.452	1.935	37.259
2002	19.348	15.777	1.667	36.792
2003	18.961	14.801	1.615	35.377
2004	20.749	16.683	1.564	38.996
2005	20.220	13.713	1.693	35.626
2006	19.423	14.913	1.922	36.258
2007	18.264	15.213	1.984	35.461
2008	21.591	15.665	1.852	39.108
2009	11.497	10.738	1.585	23.820

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.11 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.010	1.731	9.855
1994	7.275	1.883	309	9.467
1995	6.908	1.382	230	8.520
1996	6.934	1.372	137	8.443
1997	7.025	1.727	739	9.491
1998	6.906	1.774	946	9.626
1999	6.851	2.672	1.034	10.557
2000	6.662	1.869	76	8.607
2001	6.400	1.751	41	8.192
2002	6.950	2.073	45	9.068
2003	6.951	2.070	46	9.067
2004	6.569	1.694	32	8.295
2005	6.711	1.883	26	8.620
2006	6.699	2.001	34	8.734
2007	6.250	1.845	27	8.122
2008	5.755	2.305	101	8.161
2009	5.887	2.222	13	8.122

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.12 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349
1993	27.642	16.785	6.871	1.067	52.365
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627
1998	30.154	17.461	4.368	1.296	53.279
1999	26.141	17.465	4.913	1.401	49.920
2000	27.754	16.751	2.456	1.604	48.565
2001	27.272	16.203	1.976	1.537	46.988
2002	26.298	17.850	1.712	1.565	47.425
2003	25.912	16.871	1.661	1.480	45.924
2004	27.317	18.377	1.596	1.478	48.768
2005	26.931	15.596	1.719	1.415	45.661
2006	26.122	16.914	1.956	1.469	46.461
2007	24.514	17.058	2.011	1.407	44.990
2008	27.346	17.970	1.953	1.666	48.935
2009	17.384	12.960	1.598	1.391	33.333

Bron : Tabellen 7.10 en 7.11. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Tabel 7.13 : Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	20.580
1989	15.696	1.653	3.725	21.074
1990	17.851	2.255	4.010	24.116
1991	17.822	1.699	4.167	23.688
1992	18.005	1.674	4.405	24.084
1993	18.324	1.458	4.347	24.129
1994	20.769	1.535	4.279	26.583
1995	18.440	1.234	4.448	24.122
1996	17.949	1.178	4.156	23.283
1997	20.249	1.489	4.554	26.292
1998	20.966	1.692	4.251	26.909
1999	19.856	1.463	4.295	25.614
2000	23.466	2.193	4.391	30.050
2001	24.571	2.167	3.244	29.982
2002	22.885	2.443	4.042	29.370
2003	24.739	2.485	3.962	31.186
2004	24.386	2.321	3.501	30.208
2005	26.126	2.114	3.522	31.762
2006	27.163	1.930	4.955	34.048
2007	25.868	2.004	4.190	32.062
2008	27.310	2.761	4.406	34.477
2009	25.816	2.618	6.580	35.014

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 7.14 : Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	683	568	9.267
1991	7.726	461	572	8.758
1992	8.912	363	534	9.809
1993	9.082	460	556	10.098
1994	8.887	423	639	9.949
1995	7.121	299	717	8.137
1996	9.111	204	655	9.970
1997	8.873	300	589	9.762
1998	8.518	406	550	9.474
1999	9.358	648	735	10.741
2000	10.573	634	679	11.886
2001	9.873	651	896	11.420
2002	9.110	612	880	10.602
2003	10.388	597	907	11.892
2004	10.895	485	785	12.165
2005	10.904	681	958	12.543
2006	11.055	802	1.292	13.149
2007	13.733	889	1.668	16.290
2008	12.006	1.057	1.797	14.860
2009	13.706	1.107	1.413	16.226

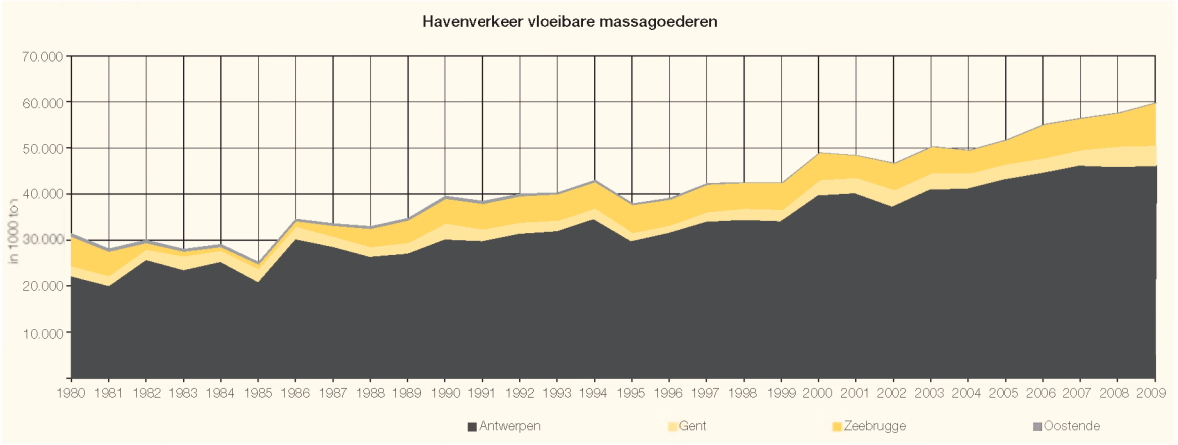
Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 7.15 : Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278
1998	29.484	2.098	4.801	39	36.422
1999	29.214	2.111	5.030	37	36.392
2000	34.039	2.827	5.070	30	41.966
2001	34.444	2.818	4.140	18	41.420
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993
2003	35.127	3.082	4.869	43	43.121
2004	35.280	2.806	4.286	49	42.421
2005	37.030	2.795	4.480	52	44.357
2006	38.218	2.732	6.247	54	47.251
2007	39.601	2.893	5.858	56	48.408
2008	39.316	3.818	6.203	43	49.380
2009	39.522	3.725	7.993	15	51.255

Bron : Tabellen 7.13 en 7.14. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Grafiek 7.5





Tabel 7.16 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039
1994	9.580	32	3.328	12.940
1995	10.673	23	2.843	13.540
1996	12.168	17	2.755	14.940
1997	13.805	135	3.291	17.231
1998	15.435	138	4.019	19.592
1999	16.480	141	4.170	20.791
2000	18.228	73	5.123	23.424
2001	18.907	53	4.683	23.643
2002	21.455	67	5.260	26.782
2003	25.042	78	5.257	30.377
2004	27.838	86	5.937	33.861
2005	30.827	77	6.383	37.287
2006	34.625	91	7.365	42.081
2007	42.353	144	8.513	51.010
2008	45.497	136	8.981	54.614
2009	38.552	130	10.372	49.054

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.17 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563
1994	14.756	114	4.069	18.939
1995	15.122	78	3.512	18.712
1996	17.292	61	3.507	20.860
1997	19.622	69	4.345	24.036
1998	19.941	64	5.129	25.134
1999	22.962	75	5.787	28.824
2000	26.297	69	6.487	32.853
2001	27.503	97	5.902	33.502
2002	31.562	126	6.605	38.293
2003	36.308	165	7.014	43.487
2004	40.442	178	8.075	48.695
2005	43.766	153	9.221	53.140
2006	46.185	176	10.621	56.982
2007	52.187	272	11.810	64.269
2008	55.865	306	12.221	68.392
2009	48.696	289	14.523	63.508

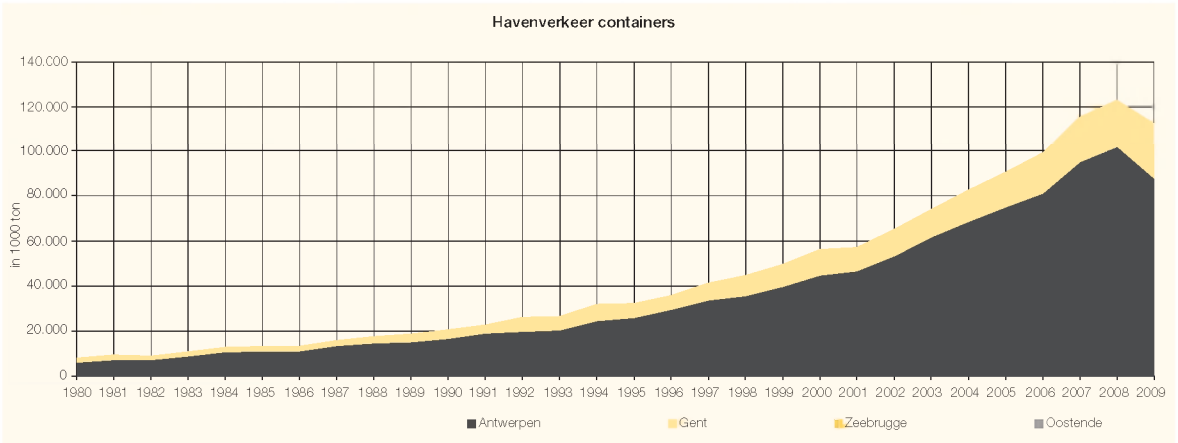
Bron : Havenbesturen

Tabel 7.18 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267
1998	35.376	202	9.148	0	44.726
1999	39.442	216	9.957	0	49.615
2000	44.526	142	11.610	0	56.278
2001	46.410	150	10.585	21	57.166
2002	53.017	193	11.865	41	65.116
2003	61.350	243	12.271	72	73.936
2004	68.280	264	14.012	79	82.635
2005	74.593	230	15.604	44	90.471
2006	80.810	267	17.986	24	99.087
2007	94.540	416	20.323	14	115.293
2008	101.362	442	21.202	0	123.006
2009	87.248	419	24.895	0	112.562

Bron : Tabellen 7.16 en 7.17. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Grafiek 7.6





Tabel 7.19 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	840	235	1.973	3.048
1981	824	231	1.688	2.743
1982	909	234	1.665	2.808
1983	1.006	274	2.023	3.304
1984	875	286	2.664	3.826
1985	903	288	3.104	4.294
1986	1.007	322	3.607	4.936
1987	1.298	347	3.805	5.450
1988	1.639	452	3.771	5.862
1989	1.911	546	4.723	7.180
1990	1.856	589	5.383	7.828
1991	1.737	608	5.231	7.576
1992	2.014	617	5.209	7.840
1993	1.821	584	5.492	7.897
1994	1.965	550	6.251	8.766
1995	2.572	704	6.236	9.511
1996	2.532	680	6.039	9.251
1997	2.906	676	6.720	10.302
1998	3.288	724	6.382	10.394
1999	3.165	732	6.518	10.415
2000	3.173	699	6.744	10.616
2001	2.974	620	6.067	9.661
2002	2.906	672	5.636	9.214
2003	2.918	745	4.598	8.261
2004	3.243	886	4.517	8.646
2005	3.000	981	4.828	8.809
2006	2.980	1.055	5.086	9.121
2007	3.306	1.073	5.496	9.875
2008	2.969	929	5.114	9.012
2009	2.062	681	3.941	6.684

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.20 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	1.464	323	6.908	8.695
1991	1.207	294	6.267	7.768
1992	1.332	343	6.386	8.062
1993	1.109	332	6.792	8.233
1994	1.296	409	7.372	9.077
1995	2.266	460	7.138	9.864
1996	2.233	475	6.751	9.459
1997	2.484	537	7.935	10.956
1998	2.564	578	7.979	11.121
1999	2.550	618	8.243	11.411
2000	2.794	580	8.614	11.988
2001	3.019	552	8.281	11.852
2002	2.931	606	8.015	11.552
2003	3.128	680	6.509	10.317
2004	3.842	693	6.580	11.115
2005	4.002	738	6.949	11.689
2006	4.179	796	7.159	12.134
2007	4.778	843	7.504	13.125
2008	4.796	752	6.700	12.248
2009	4.053	643	5.573	10.269

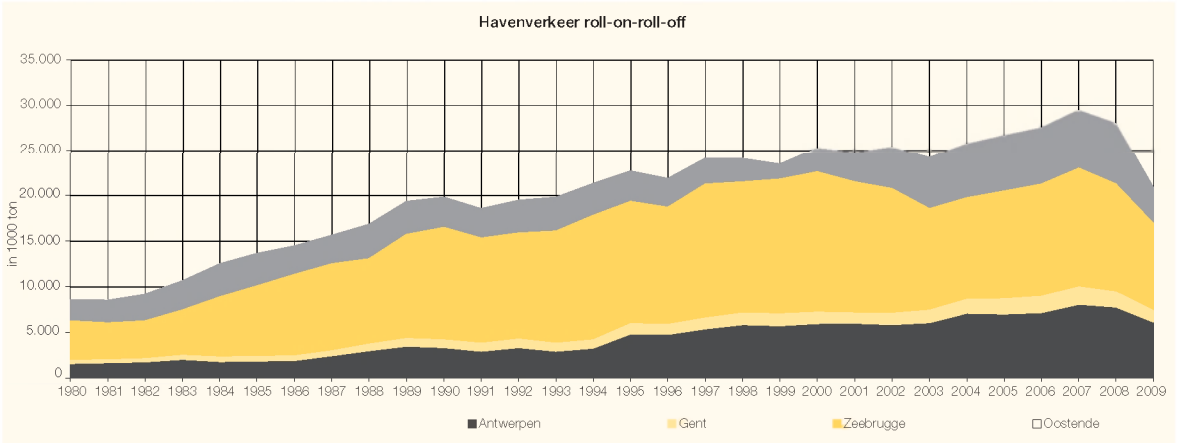
Bron : Havenbesturen

Tabel 7.21 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104
1998	5.852	1.302	14.361	2.573	24.088
1999	5.715	1.350	14.761	1.640	23.466
2000	5.967	1.279	15.358	2.644	25.248
2001	5.993	1.172	14.348	3.223	24.736
2002	5.837	1.278	13.651	4.579	25.345
2003	6.046	1.425	11.107	5.607	24.185
2004	7.085	1.579	11.097	5.929	25.690
2005	7.003	1.719	11.777	6.146	26.645
2006	7.159	1.851	12.245	6.236	27.491
2007	8.084	1.916	13.000	6.460	29.460
2008	7.765	1.681	11.814	6.755	28.015
2009	6.115	1.324	9.514	3.949	20.902

Bron : Tabellen 7.19 en 7.20. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Grafiek 7.7





Tabel 7.22 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104
1994	7.779	517	990	9.286
1995	8.497	772	1.147	10.416
1996	6.919	553	927	8.399
1997	6.802	765	481	8.048
1998	8.855	1.553	357	10.765
1999	7.359	1.796	577	9.732
2000	9.250	2.127	771	12.148
2001	6.904	2.381	843	10.128
2002	6.001	735	638	7.374
2003	5.936	817	544	7.297
2004	6.893	687	644	8.224
2005	6.905	838	720	8.463
2006	7.783	1.133	721	9.637
2007	10.038	1.712	616	12.366
2008	7.651	1.695	561	9.907
2009	3.673	1.629	659	5.961

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.23 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964
1994	14.354	1.636	390	16.380
1995	11.545	1.032	325	12.901
1996	11.062	1.383	263	12.708
1997	10.825	1.044	338	12.207
1998	10.068	1.016	248	11.332
1999	7.783	967	202	8.952
2000	8.995	914	210	10.119
2001	9.028	732	189	9.949
2002	8.482	870	148	9.500
2003	8.504	1.101	117	9.722
2004	7.471	1.243	159	8.873
2005	7.593	1.044	291	8.928
2006	7.281	1.247	319	8.847
2007	6.120	1.107	269	7.496
2008	5.949	1.422	291	7.662
2009	3.864	730	207	4.801

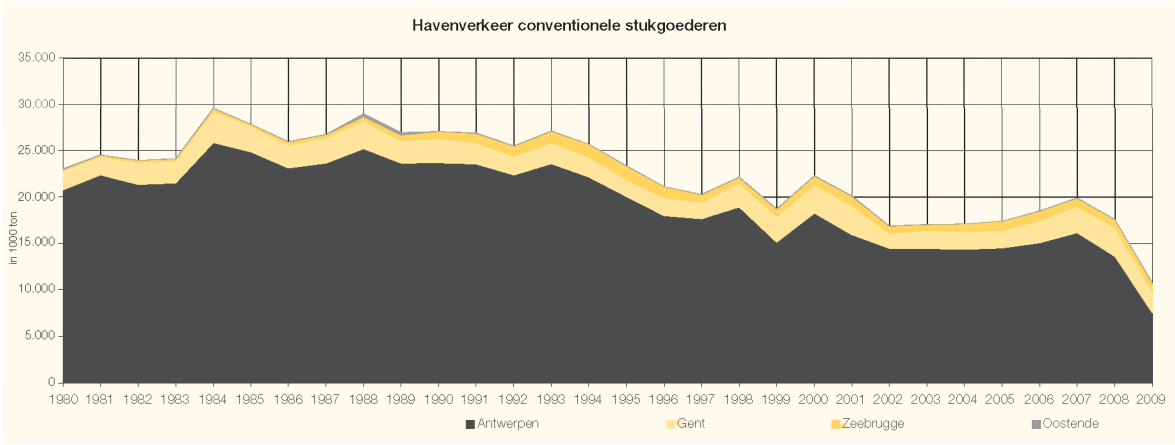
Bron : Havenbesturen

Tabel 7.24 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279
1998	18.923	2.569	605	29	22.126
1999	15.142	2.763	779	30	18.714
2000	18.245	3.041	981	29	22.296
2001	15.932	3.113	1.032	29	20.106
2002	14.483	1.605	786	33	16.907
2003	14.440	1.918	661	16	17.035
2004	14.364	1.930	803	10	17.107
2005	14.498	1.882	1.011	12	17.403
2006	15.064	2.380	1.040	29	18.513
2007	16.158	2.819	885	47	19.909
2008	13.600	3.117	852	14	17.583
2009	7.537	2.359	866	15	10.777

Bron : Tabellen 7.22 en 7.23 Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Grafiek 7.8





7.2.4. Oorsprong en bestemming van de goederen

De tabellen 7.25 en 7.26 geven de oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen weer. De verschillende werelddelen worden onderscheiden, met een onderscheid tussen Noord- en Zuid-Amerika (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek "andere" houdt o.m. de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming "zee" (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).



Tabel 7.25 : Trafiek naar herkomst, in %

Herkomst	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	34,8%	52,7%	48,8%	100,0%
N-Amerika	15,4%	17,6%	0,7%	0,0%
Z-Amerika	9,5%	19,6%	2,8%	0,0%
Oceanië	1,0%	1,0%	0,6%	0,0%
Azië	23,7%	6,0%	39,3%	0,0%
Afrika	11,7%	3,1%	1,5%	0,0%
Andere	3,8%	0,0%	6,3%	0,0%

Bron: havenbesturen

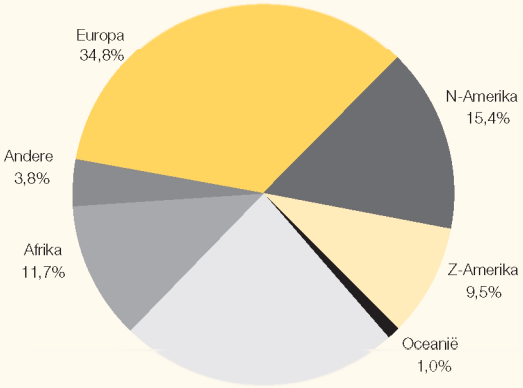
Tabel 7.26 : Trafiek naar bestemming, in %

Bestemming	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	30,8%	77,3%	63,2%	100,0%
N-Amerika	12,6%	3,6%	1,5%	0,0%
Z-Amerika	5,8%	5,6%	0,3%	0,0%
Oceanië	0,9%	0,0%	0,6%	0,0%
Azië	34,0%	3,7%	25,5%	0,0%
Afrika	13,0%	9,8%	3,4%	0,0%
Andere	2,9%	0,0%	5,5%	0,0%

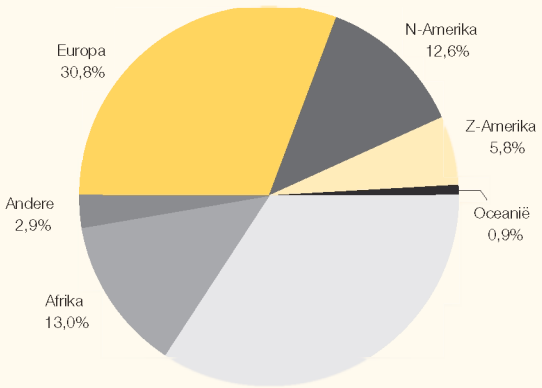
Bron: havenbesturen

Grafieken 7.9

Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen

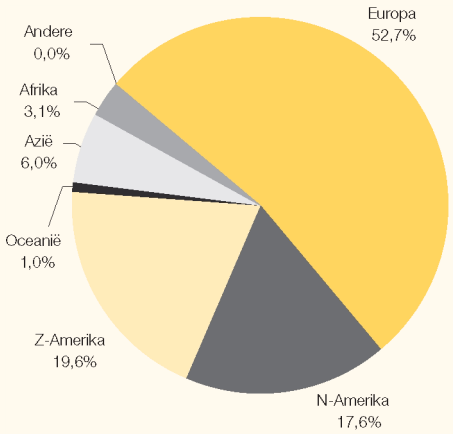


Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen

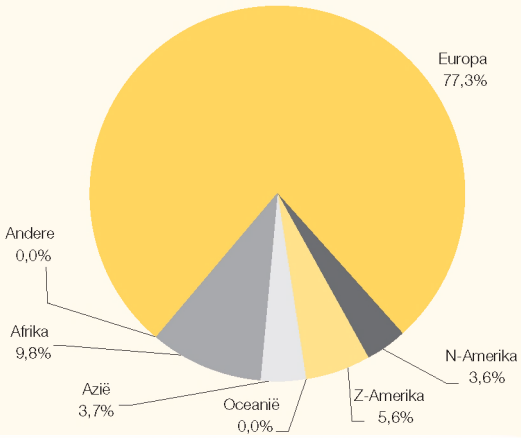


Grafieken 7.10

Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent

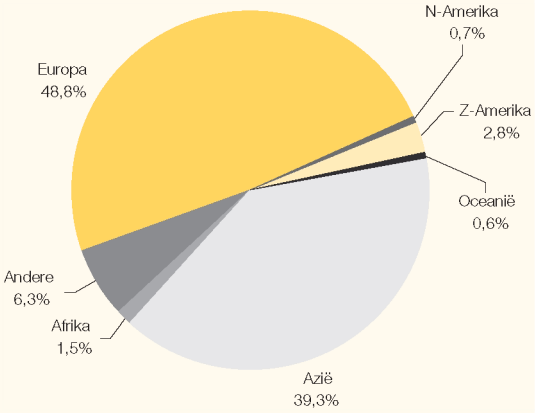


Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent

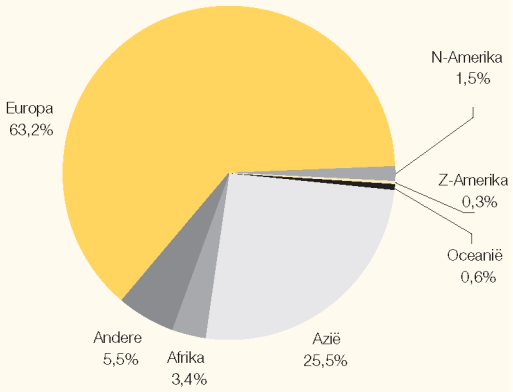


Grafieken 7.11

Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge

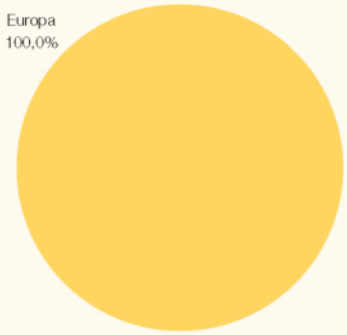


Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge

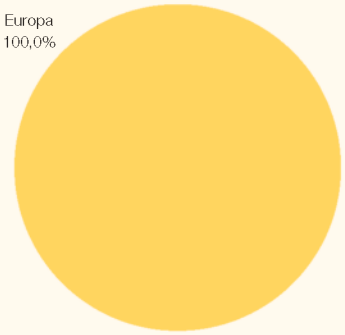


Grafieken 7.12

Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende

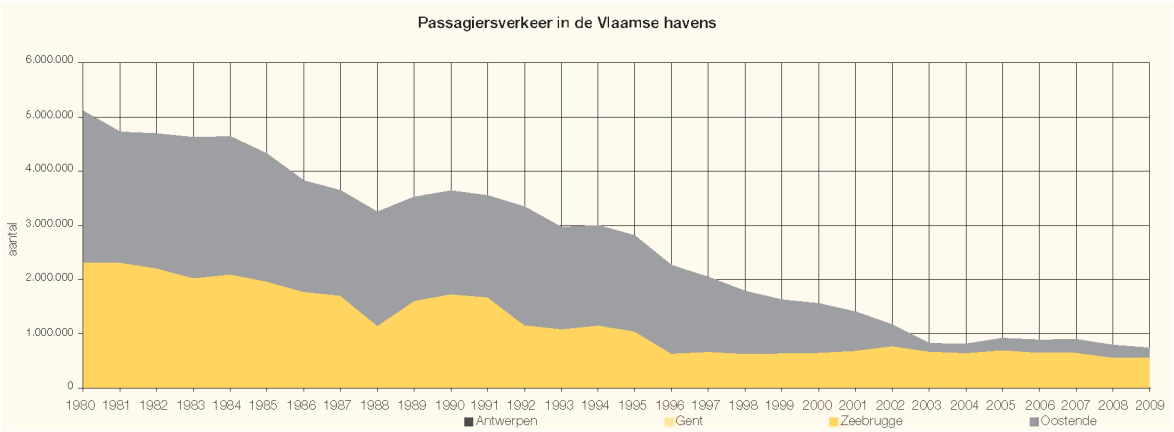


7.2.5. Passagiers

Het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers wordt weergegeven in de tabellen 7.27 tot en met 7.29. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998: Waterschoutambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 voor Antwerpen op een andere manier berekend: het aantal transitpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers.



Grafiek 7.13



Tabel 7.27 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	7.134	n.b.	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	n.b.	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	n.b.	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	n.b.	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	n.b.	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	n.b.	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	263	869.600	1.034.350	1.907.273
1987	4.551	230	840.019	999.570	1.844.370
1988	4.605	209	572.221	1.076.419	1.653.454
1989	4.828	189	782.799	1.009.115	1.796.931
1990	3.008	123	839.444	1.007.971	1.850.546
1991	2.975	141	809.351	979.201	1.791.668
1992	4.010	184	585.365	1.105.452	1.695.011
1993	3.802	171	554.537	928.333	1.486.843
1994	2.208	186	586.641	914.068	1.503.103
1995	4.981	1.698	532.168	880.646	1.419.493
1996	3.830	1.110	331.876	810.526	1.147.342
1997	4.882	207	342.178	683.799	1.031.066
1998	4.262	251	320.567	574.957	900.037
1999	3.960	137	325.871	484.698	814.666
2000	4.169	198	328.622	449.703	782.692
2001	701	171	348.790	351.593	701.255
2002	894	195	389.334	197.624	588.047
2003	1.317	429	337.286	71.861	410.893
2004	1.216	278	324.684	78.907	405.085
2005	1.177	328	351.749	108.511	461.765
2006	1.726	383	326.134	114.702	442.945
2007	1.141	430	323.683	122.337	447.591
2008	1.565	524	278.911	112.431	393.431
2009	1.387	434	278.408	83.815	364.044

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt)

Tabel 7.28 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	n.b.	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	n.b.	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	n.b.	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	n.b.	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	n.b.	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	n.b.	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	439	902.816	1.013.347	1.917.952
1987	1.008	469	860.604	938.061	1.800.142
1988	1.918	324	574.735	1.020.073	1.597.050
1989	684	228	825.472	899.991	1.726.375
1990	821	351	891.286	896.404	1.788.862
1991	937	387	865.614	890.003	1.756.941
1992	1.477	254	572.410	1.076.422	1.650.563
1993	364	589	528.968	951.963	1.481.884
1994	215	2.158	565.032	930.426	1.497.831
1995	554	2.526	507.895	882.306	1.393.281
1996	420	2.130	299.866	812.240	1.114.656
1997	431	1.241	321.800	690.590	1.014.062
1998	379	427	310.348	574.582	885.736
1999	352	1.340	315.831	498.503	816.026
2000	370	1.295	322.461	455.532	779.658
2001	980	199	344.328	359.078	704.585
2002	762	161	384.248	196.483	581.654
2003	1.010	259	336.867	77.067	415.203
2004	1.477	265	325.160	84.529	411.431
2005	1.314	347	350.737	106.283	458.681
2006	1.549	442	328.195	116.662	446.848
2007	1.133	487	326.759	125.530	453.909
2008	1.429	549	281.615	117.402	400.995
2009	1.393	486	283.253	92.907	378.039

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt)

Tabel 7.29 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	n.b.	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	n.b.	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	n.b.	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	n.b.	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	n.b.	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	702	1.772.416	2.047.697	3.825.225
1987	5.559	699	1.700.623	1.937.631	3.644.512
1988	6.523	533	1.146.956	2.096.492	3.250.504
1989	5.512	417	1.608.271	1.909.106	3.523.306
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408
1991	3.912	528	1.674.965	1.869.204	3.548.609
1992	5.487	438	1.157.775	2.181.874	3.345.574
1993	4.166	760	1.083.505	1.880.296	2.968.727
1994	2.423	2.344	1.151.673	1.844.494	3.000.934
1995	5.535	4.224	1.040.063	1.762.952	2.812.774
1996	4.250	3.240	631.742	1.622.766	2.261.998
1997	5.313	1.448	663.978	1.374.389	2.045.128
1998	4.641	678	630.915	1.149.539	1.785.773
1999	4.312	1.477	641.702	983.201	1.630.692
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840
2002	1.656	356	773.582	394.107	1.169.701
2003	2.327	688	674.153	148.928	826.096
2004	2.693	543	649.844	163.436	816.516
2005	2.491	675	702.486	214.794	920.446
2006	3.275	825	654.329	231.364	889.793
2007	2.274	917	650.442	247.867	901.500
2008	2.994	1.073	560.526	229.833	794.426
2009	2.780	920	561.661	176.722	742.083

Bron : Tabellen 7.27 en 7.28

7.2.6. Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

Het aantal schepen dat in de Vlaamse havens is aangekomen wordt weergegeven in tabel 7.30. De totale Bruto Tonnage (BT) van deze schepen wordt weergegeven in tabel 7.31. De gemiddelde BT per zeeschip wordt bekomen door deling van de BT door het aantal aangekomen schepen. Dit wordt weergegeven in tabel 7.32.

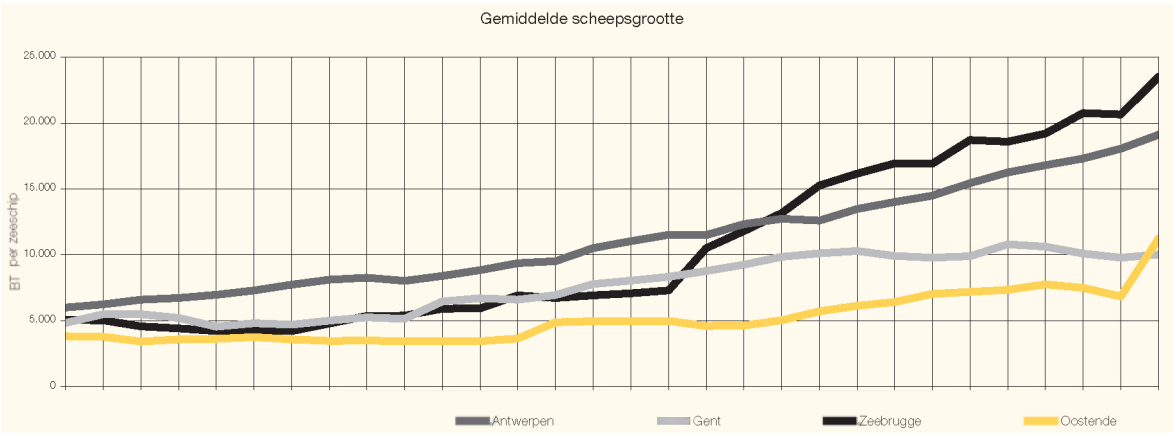


Tabel 7.30 : Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997*	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305
1998	16.122	3.096	10.188	3.647	33.053
1999	15.493	3.089	10.982	3.171	32.735
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068
2008	16.406	3.463	9.405	4.868	34.142
2009	13.923	2.962	8.073	2.952	27.910

Bron : Havenbesturen

Grafiek 7.14



Tabel 7.31 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2009

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	69.699	23.353	296.061
1997*	182.340	27.319	107.749	18.630	336.039
1998	198.874	28.648	120.360	16.862	364.745
1999	197.346	30.395	144.600	15.894	388.235
2000	203.064	29.215	163.140	23.422	418.842
2001	214.274	28.073	163.937	25.680	431.964
2002	217.918	27.961	169.196	27.498	442.573
2003	227.885	29.453	137.450	32.993	427.781
2004	237.408	30.101	146.850	35.044	449.403
2005	248.461	30.162	158.999	35.501	473.123
2006	265.165	32.618	168.141	36.120	502.044
2007	288.825	32.019	196.351	35.645	552.840
2008	296.400	33.849	194.230	33.197	557.676
2009	266.262	29.702	189.875	33.188	519.027

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.32 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2009

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.282	4.971
1997	11.496	8.759	10.503	4.582
1998	12.336	9.253	11.814	4.624
1999	12.738	9.840	13.167	5.012
2000	12.609	10.102	15.262	5.709
2001	13.489	10.279	16.174	6.123
2002	14.006	9.901	16.938	6.420
2003	14.493	9.788	16.911	7.023
2004	15.445	9.889	18.714	7.177
2005	16.257	10.795	18.586	7.330
2006	16.815	10.618	19.210	7.756
2007	17.306	10.097	20.780	7.490
2008	18.067	9.774	20.652	6.819
2009	19.124	10.028	23.520	11.243

Bron : Tabellen 7.29 en 7.30

7.3. De Vlaamse havens: per haven in detail

7.3.1. De haven van Antwerpen in 2009

In 2009 werd in de haven van Antwerpen 157,8 miljoen ton goederen overgeslagen. Dit is 31,6 miljoen ton minder dan in 2008 (-16,7 %). Een synthese van de belangrijkste bewegingen weergegeven in de tabellen 7.33 en 7.34. De tabellen 7.35 en 7.36 geven meer details weer.

Bijna geen enkele trafiek ontsnapt in 2009 aan de dalende trend. Enkel de overslag van aardoliederivaten steeg in 2009 (+3,6 %). De overslag van alle overige goederensoorten daalde. De belangrijkste dalingen werden genoteerd in de overslag van ertsen (-64,7 %), van overig stukgoed (-49,9 %) en van ijzer en staal (-44,7 %).

De meeste goederen die in de haven van Antwerpen worden geladen en gelost zijn verpakt in containers. De gecontaineriseerde goederen maakten in 2009 55% uit van de totale trafiek. Vloeibare massagoederen zijn, met een aandeel van 25%, qua volume ook nog zeer belangrijk. Droge massagoederen maken nog 11% van de trafiek uit en conventioneel stukgoed en ro/ro nemen qua volume een relatief klein aandeel in (respectievelijk 4,8 % en 3,9 %).

Tabel 7.33 : Samenvattende verkeersevolutie haven van Antwerpen

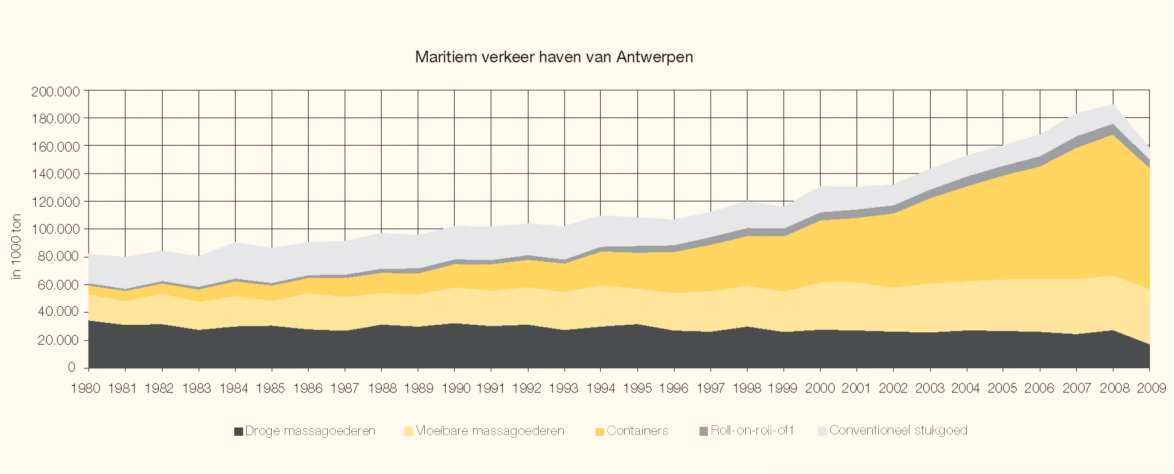
	miljoen ton 2009	Evolutie 2008-2009	Aandeel 2009
Totaal maritiem verkeer:	157,8	-16,7%	100,0%
Droge massagoederen:	17,4	-36,4%	11,0%
Vloeibare massagoederen:	39,5	0,5%	25,0%
Containers:	87,2	-13,9%	55,3%
Roll-on-roll-off:	6,1	-21,2%	3,9%
Conventionele stukgoederen:	7,5	-44,6%	4,8%

Tabel 7.34: Stijgers en dalers (2009 tegenover 2008)

Gestegen in 2009		Status quo		Gedaald in 2009	
Goederensoort (overslag in 2009)		Goederensoort (overslag in 2009)		Goederensoort (overslag in 2009)	
Aardoliederivaten (25,8 milj.ton)	3,6%			Ertsen (2,6 milj. ton)	-64,7%
Overig massagoed (4,0 milj. ton)	3,1%			Overig stukgoed (1,7 milj.ton)	-49,9%
				IJzer en staal (5,8 milj.ton)	-44,7%
				Meel (0,2 milj.ton)	-42,6%
				Kolen (6,1 milj.ton)	-37,9%
				Hout (0,2 mlj.ton)	-36,6%
				Zand en grind (1,3 milj. ton)	-28,4%
				Meststoffen / chemicaliën (0,2 milj.ton)	-25,0%
				Rollend materieel (2,7 milj.ton)	-21,7%
				Meststoffen (3,0 milj. ton)	-20,9%
				Containers (87,2 milj.ton)	-13,9%
				Ruwe aardolie (4,0 milj.ton)	-12,1%
				Suiker (0)	-11,4%
				Houtcellulose, papierpulp (1,2 milj.ton)	-10,8%
				Fruit (1,2 milj.ton)	-7,6%
				Non-ferro-metalen (0,4 milj.ton)	-7,0%
				Granen (1,0 milj. ton)	-6,0%
				Chemicaliën (9,0 milj ton)	-3,2%

Bron : Havenbedrijf Antwerpen/berekeningen VHC

Grafiek 7.15





Tabel 7.35 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2009

	Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (geen NVS-indeling)	**lossing 2009**	**lading 2009**	**totaal 2009**	**totaal 2008**
Stukgoedbehandeling	**44.288**	**56.613**	**100.901**	**122.727**
ijzer en staal	1.769	4.023	5.792	10.466
non-ferro-metalen	376	12	388	417
meststoffen / chemicaliën	13	170	183	244
hout	117	67	184	290
houtcellulose, papierpulp	1.122	118	1.240	1.390
fruit	1.232	13	1.245	1.347
graangewassen	6	0	6	0
rollend materieel	708	1.965	2.673	3.413
meel	0	201	201	350
suiker	0	31	31	35
containers	38.552	48.696	87.248	101.362
overig stukgoed	393	1.317	1.710	3.413
Massagoedbehandeling	**37.313**	**19.592**	**56.905**	**66.662**
ruwe aardolie	3.951	27	3.978	4.527
aardoliederivaten	15.250	10.593	25.843	24.956
chemicaliën	6.135	2.930	9.065	9.362
ertsen	1.937	705	2.642	7.475
kolen	5.719	405	6.124	9.860
granen	660	316	976	1.038
meststoffen	921	2.075	2.996	3.785
zand en grind	853	406	1.259	1.758
overig massagoed	1.887	2.135	4.022	3.901
TOTAAL :	**81.601**	**76.205**	**157.806**	**189.389**

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 7.36 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2009, NVS-indeling

	Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (NVS-indeling)	**lossing 2009**	**lading 2009**	**totaal 2009**	**totaal 2008**
0. Landbouwproducten en levende dieren	**2.397**	**236**	**2.633**	**3.685**
1. Voedingsproducten en veevoeders	353	831	1.184	1.441
2. Vaste minerale brandstoffen	5.984	449	6.433	9.970
3. Aardoliën en aardolieproducten	19.201	10.620	**29.821**	29.482
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	**1.990**	**1.882**	**3.872**	**8.435**
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	2.145	4.035	6.180	10.883
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.085	961	3.046	4.059
7. Meststoffen	947	2.353	3.300	4.007
8. Chemische producten	6.438	2.976	9.414	9.953
9. Voertuigen, machines en overige ...	1.392	2.265	3.657	4.732
10. Containers	38.552	48.696	87.248	101.362
11. Niet gespecificeerde lading	117	902	1.019	1.380
TOTAAL :	**81.601**	**76.206**	**157.807**	**189.389**

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

7.3.2. De haven van Gent in 2009

De totale goederenoverslag in 2009 in de haven van Gent bedroeg 20,8 miljoen ton. Dit is een daling met 6,2 miljoen ton tegenover 2008 (-23,1 %). De haven van Gent is in de eerste plaats een industriehaven. De aanvoer van grondstoffen voor de industrie maakt bijgevolg een belangrijk deel uit van de haventrafiek. In 2009 werden er in Gent 15,8 miljoen ton goederen ingevoerd (76,0 % van het totaal) en 5,0 miljoen ton goederen uitgevoerd (24,0 % van het totaal).

De belangrijkste trafiekstijgingen in 2009 werden genoteerd bij de overslag van landbouwmachines (+71,4 %), zand en grind (+58,4 %) en kunstmeststoffen (+33,7 %). Ook de overslag van halffabrikaten van ijzer en staal en van oliehoudende zaden en dierlijke en plantaardige oliën kenden een sterke toename (respectievelijk met 33,1 % en met 31,7 %). De overslag van steenkool, ijzererts en granen zijn traditioneel belangrijke trafieken in de haven van Gent. Deze daalden in 2009 respectievelijk met -46,0 %, -45,6 % en -44,9 %. Ook de overslag van petroleumproducten daalde in 2009 met -43,4 %. De belangrijkste stijgers en dalers worden weergegeven in tabel 7.38.

Meer dan de helft (62%) van de goederen die in de haven van Gent worden overgeslagen zijn droge mas-

Tabel 7.37 : Samenvattende verkeersevolutie haven van Gent

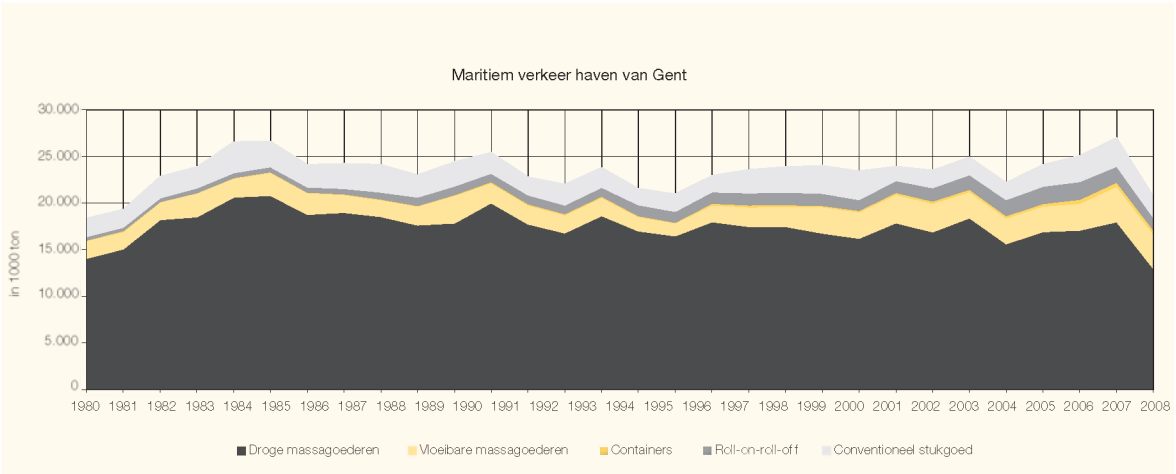
	Miljoen ton 2009	Evolutie 2008-2009	Aandeel 2009
Totaal maritiem verkeer:	20,8	-23,1%	100,0%
Droge massagoederen:	13,0	-27,9%	62,3%
Vloeibare massagoederen:	3,7	-2,4%	17,9%
Containers:	0,4	-5,2%	2,0%
Roll-on-roll-off:	1,3	-21,2%	6,4%
Conventionele stukgoederen:	2,4	-24,3%	11,3%

Tabel 7.38: Stijgers en dalers (2009 tegenover 2008)

Gestegen in 2009		Status quo		Gedaald in 2009	
Goederensoort (overslag in 2009)		Goederensoort (overslag in 2009)		Goederensoort (overslag in 2009)	
Voedingsproducten en veevoeder (3,8 milj.ton)	4,5%			Landbouwproducten (0,8 milj.ton)	-44,9%
Ruwe mineralen en bouwmaterialen (1,7 milj.ton)	4,4%			Chemische producten (0,4 milj.ton)	-42,1%
				Vaste minerale brandstoffen (2,6 milj.ton)	-38,9%
				Ertsen en metaalresiduen (3,8 milj.ton)	-34,7%
				Producten van de metaalindustrie (2,1 milj.ton)	-25,2%
				Petroleum en petroleumproducten (2,5 milj.ton)	-20,8%
				Overige goederen (2,0 milj.ton)	-18,4%
				Meststoffen (1,1 milj.ton)	-4,7%

Bron : Havenbedrijf Gent/berekeningen VHC

Grafiek 7.16



Tabel 7.39 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2009

	Haven van Gent			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing 2009	lading 2009	totaal 2009	totaal 2008
0 - Landbouwproducten	**669**	**124**	**793**	**1.438**
01 - Granen	601	106	707	1.284
02 - Aardappelen	0	0	0	0
03 - Andere verse groenten en vruchten	0	0	0	0
04 - Natuurlijke en synthetische textielstoffen	0	0	0	0
05 - Hout en kurk	68	16	84	138
06 - Suikerbieten	0	0	0	0
09 - Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	2	2	16
1 - Voedingsproducten en veevoeder	**3.202**	**605**	**3.807**	**3.642**
11 - Suiker	86	7	93	185
12 - Dranken	637	95	732	665
16 - Producten op basis van graan, fruit en groenten	1	10	11	94
17 - Veevoeder	821	356	1.177	1.336
18 - Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.657	137	1.794	1.362
2 - Vaste minerale brandstoffen	**2.433**	**158**	**2.591**	**4.240**
21 - Steenkool	1.642	137	1.779	3.293
22 - Bruinkool	104	0	104	105
23 - Cokes	687	21	708	842
3 - Petroleum en petroleumproducten	**1.585**	**914**	**2.499**	**3.158**
31 - Ruwe petroleum	0	0	0	35
32 - Vloeibare petroleumbrandstoffen	756	670	1.426	1.228
34 - Andere petroleumproducten	829	244	1.073	1.895
4 - Ertsen en metaalresiduen	**3.030**	**797**	**3.827**	**5.862**
41 - IJzererts	2.416	3	2.419	4.446
45 - Andere ertsen en afvallen daarvan	40	9	49	123
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	574	785	1.359	1.293
5 - Producten van de metaalindustrie	**1.486**	**640**	**2.126**	**2.842**
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	101	12	113	244
52 - Halffabrikaten van ijzer en staal	1.265	2	1.267	952
53 - Staven, profielen en draad van ijzer en staal	10	35	45	91
54 - Platen van ijzer en staal	100	591	691	1.549
55 - Buizen en pijpen van ijzer en staal	6	0	6	6
56 - Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	4	0	4	0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**1.491**	**182**	**1.673**	**1.603**
61 - Zand, grind, klei en slakken	882	0	882	557
62 - Zout, ijzerkies en zwavel	77	4	81	104
63 - Andere ruwe mineralen	247	41	288	553
64 - Cement en kalk	285	137	422	388
65 - Gips	0	0	0	0
69 - Bouwmaterialen	0	0	0	1
7 - Meststoffen	**668**	**437**	**1.105**	**1.158**
71 - Natuurlijke meststoffen	40	65	105	411
72 - Kunstmeststoffen	628	372	1.000	747
8 - Chemische producten	**250**	**120**	**370**	**639**
81 - Chemische basisproducten	216	74	290	561
83 - Producten van steenkoolchemie	21	44	65	56
84 - Cellulose en oud papier	8	0	8	13
89 - Andere chemische producten	5	2	7	9
9 - Overige goederen	**981**	**1.015**	**1.996**	**2.446**
91 - Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	135	84	219	295
92 - Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	12	12	7
93 - Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	3	68	71	94
94 - Artikelen van metaal	1	2	3	6
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	739	791	1.530	1.857
99 - Bijzondere transacties	103	58	161	187
TOTAAL	**15.795**	**4.992**	**20.787**	**27.027**

Bron : Havenbedrijf Gent AGH

sagoederen (ijzererts, kolen, ruwe mineralen, granen en bouwmaterialen). Daarvan werd in 2009 83 % ingevoerd (gelost) en 17 % uitgevoerd (geladen). Vloeibare massagoederen (18%) en conventionele stukgoederen (11%) zijn eveneens belangrijk, maar deze goederen maken een kleiner deel uit van het trafiekpakket. Roll-on rol-off (6 %) neemt qua volume een bescheiden plaats in en de overslag van containers bevindt zich in een opstartfase (2 %).

7.3.3. De haven van Zeebrugge in 2009

De haven van Zeebrugge kon als enige Vlaamse haven in 2009 een stijging van de goederenoverslag noteren: de trafiek in de haven steeg tot 44,9 miljoen ton (+6,8 %). De groei is vooral te danken aan de toename van de overslag van containers en van vloeibare bulk (voornamelijk LNG).

Het grootste deel van de goederenoverslag in de haven van Zeebrugge betreft containers (56%) en roll-on roll-off (21%). Vloeibare massagoederen zijn eveneens van belang met een aandeel van 18%.

Vooral de overslag van de energiegassen (LNG) kende in 2009 een belangrijke groei (+101,5 %). Ook bij enkele andere goederengroepen, zoals bijvoorbeeld oliezaden, oliën en vetten, cellulose en papierpulp en aardappelen, werden stijgingen genoteerd, maar deze zijn qua volume relatief onbelangrijk, zie tabel 7.41. Dalingen werden genoteerd bij de "overige producten". Aan deze groep wordt, volgens de NVS-nomenclatuur, ook de roll-on roll-off trafiek toegewezen, en dit is de goederengroep die sterk is gedaald (-19,5 %).

Tabel 7.40: Samenvatting verkeersevolutie haven van Zeebrugge

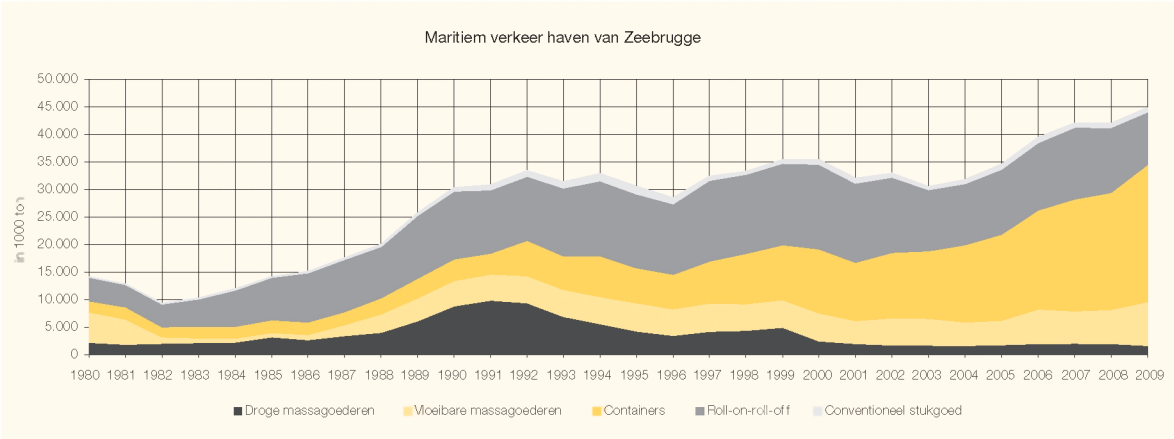
	miljoen ton 2009	Evolutie 2008-2009	Aandeel 2009
Totaal maritiem verkeer:	**44,9**	**6,8%**	**100,0%**
Droge massagoederen:	1,6	-18,2%	3,6%
Vloeibare massagoederen:	8,0	28,9%	17,8%
Containers:	24,9	17,4%	55,5%
Roll-on-roll-off:	9,5	-19,5%	21,2%
Conventionele stukgoederen:	0,9	1,6%	1,9%

Tabel 7.41: Stijgers en dalers (2009 tegenover 2008)

Gestegen in 2009		Status quo		Gedaald in 2009	
Goederensoort (overslag in 2009)		Goederensoort (overslag in 2009)		Goederensoort (overslag in 2009)	
Aardolie & -producten (5,4 milj.ton)	86,7%			IJzer, staal en non-ferrometalen (1.000 ton)	-85,7%
Chemische producten (355.000 ton)	69,1%			Landbouwproducten (225,000 ton)	-27,2%
Vaste minerale brandstoffen (58.000 ton)	5,5%			Ruwe mineralen en bouwmaterialen (1,5 milj.ton)	-19,3%
Overige goederen (37,0 milj.ton)	1,8%			Andere voedingsproducten en veevoeders (283.000 ton)	-15,8%

Bron : Havenbedrijf Zeebrugge/berekeningen VHC

Grafiek 7.17



Tabel 7.42: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2009

	Haven van Zeebrugge			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing 2009	lading 2009	totaal 2009	totaal 2008
0 - Landbouwproducten	**224**	**1**	**225**	**309**
01 - Granen (m.i.v. rijst)	44	0	44	46
02 - Aardappelen	5	0	5	3
03 - Verse groenten en vruchten	175	1	176	250
04 - Textiel	0	0	0	0
05 - Hout en kurk	0	0	0	9
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	0	1
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	**279**	**4**	**283**	**336**
11 - Suiker	58	0	58	99
12 - Dranken	203	0	203	206
13 - Voedings- en genotsmiddelen	0	0	0	0
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	0	0
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	0	0
17 - Veevoeder	14	4	18	31
18 - Oliezaden, oliën en vetten	4	0	4	0
19 - Andere voedingsproducten	0	0	0	0
2 - Vaste minerale brandstoffen	**56**	**2**	**58**	**55**
21 - Steenkool	22	2	24	27
22 - Bruinkool en turf	32	0	32	28
22 - Cokes	2	0	2	0
3 - Aardolie & -producten	**5.194**	**249**	**5.443**	**2.915**
32 - Vloeibare brandstoffen	348	2	350	388
33 - Energiegassen	4.846	247	5.093	2.527
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	**0**	**0**	**0**	**0**
45 - Andere ertsen	0	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0	0	0
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	**0**	**1**	**1**	**7**
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	0	0
56 - Non-ferro metalen	0	0	0	0
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	1	1	7
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**1.468**	**9**	**1.477**	**1.830**
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.468	2	1.470	1.812
64 - Cement, kalk	0	7	7	16
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	0	0	0	2
7 - Meststoffen	**0**	**0**	**0**	**0**
72 - Kunstmeststoffen	0	0	0	0
8 - Chemische producten	**331**	**24**	**355**	**210**
81 - *Chemische basisproducten*	0	0	0	0
84 - Cellulose, papierpulp	331	23	354	203
89 - Andere chemische producten	0	1	1	7
9 - Overige goederen	**15.586**	**21.439**	**37.025**	**36.362**
91 - Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	14.314	20.096	34.410	33.021
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	0	0	3
93 - Elektrische machines, apparaten ,...	5	0	5	7
94 - Metaalwaren	32	29	61	25
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	102	132	234	319
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	1.131	1.163	2.294	2.987
99 - Speciale transacties	2	19	21	0
TOTAAL :	**23.138**	**21.729**	**44.867**	**42.024**

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

7.3.4. De haven van Oostende in 2009

In 2009 werden in de haven van Oostende bijna 5,4 miljoen ton goederen overgeslagen. Dit is een daling met 3,1 miljoen ton tegenover 2008 (-36,7 %). Deze forse daling is volledig te verklaren door de trafiekdaling van en naar het Verenigd Koninkrijk, als gevolg van de economische crisis.

In de haven van Oostende worden vooral roll-on roll-off (74%) en droge massagoederen (26%) overgeslagen. De roll-on roll-off trafiek, uitsluitend ferryverkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk, is fors gedaald in 2009. De droge massagoederen betreffen vooral de aanvoer van zand en grind vanuit zee en ook hier werd een sterke daling genoteerd. Voor de overige goederen, die in volume uitgedrukt een relatief klein aandeel uitmaken, worden de stijgers en dalers weergegeven in tabel 7.44.



Tabel 7.43: Samenvatting verkeersevolutie haven van Oostende

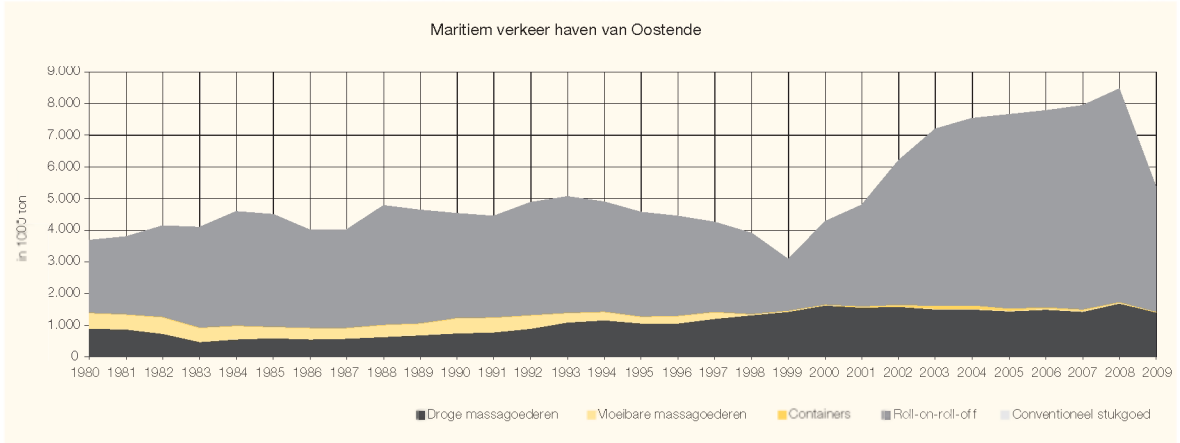
	miljoen ton 2009	Evolutie 2008-2009	Aandeel 2009
Totaal maritiem verkeer:	**5,370**	**-36,7%**	**100,0%**
Droge massagoederen:	1,391	-16,5%	25,9%
Vloeibare massagoederen:	0,015	-65,1%	0,3%
Containers:	0,000	0,0%	0,0%
Roll-on-roll-off:	3,949	-41,5%	73,5%
Conventionele stukgoederen:	0,015	7,1%	0,3%

Tabel 7.44: Stijgers en dalers (2009 tegenover 2008)

Gestegen in 2009		Status quo		Gedaald in 2009	
Goederensoort (overslag in 2009)		Goederensoort (overslag in 2009)		Goederensoort (overslag in 2009)	
Bouwmaterialen (39.000 ton)	200,0%			Silo's/machines (1.000 ton)	-85,7%
Microsilica (13.000 ton)	160,0%			Gasolie (9.000 ton)	-74,3%
Hout (4.000 ton)	100,0%			Schroot (2.000 ton)	-71,4%
Staal (8.000 ton)	100,0%			Sepeoliet (18.000 ton)	-50,0%
				Roll-on-roll-off (3,9 milj.ton)	-41,6%
				Waterglass (14.000 ton)	-22,2%
				Ferrochrome (40.000 ton)	-18,4%
				Magnesiumoxide (6.000 ton)	-14,3%
				Grind en zand (1,3 milj.ton)	-12,6%
				Steenkool (28.000 ton)	-9,7%

Bron : Havenbedrijf Oostende/berekeningen VHC

Grafiek 7.18



Tabel 7.45: Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 2009

	Haven van Oostende			
goederencategorie	**lossing 2009**	**lading 2009**	**totaal 2009**	**totaal 2008**
Algemene goederen	**1.415.935**	**5.647**	**1.421.582**	**1.722.000**
Bouwmaterialen			0	39.000
Erts			0	3.000
Ferrochrome	40.067	90	40.157	49.000
Gasolie	5.006	3.863	8.869	35.000
Grind en zand	1.290.896		1.290.896	1.477.000
Hout	4.228		4.228	0
Magnesiumoxide	6.622		6.622	7.000
Microsilica			0	13.000
Orthoxyleen			0	0
Schroot		1.694	1.694	7.000
Sepeoliet	17.973		17.973	36.000
Staal	8.368			
Silo/machines	1.000		7	7.000
Steenkool	28.091		28.091	31.000
Waterglass	13.684		13.684	18.000
Containers	**0**	**0**	**0**	**0**
Roll-on-roll-off	**1.655.478**	**2.293.315**	**3.948.793**	**6.755.000**
			0	
Toeristische wagens			0	
TOTAAL :	**3.071.413**	**2.298.962**	**5.370.375**	**8.477.000**

Bron: AG Haven Oostende



8

Spoorvervoer

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

Uitgedrukt in ton-kilometer realiseerden de Vlaamse havens in 2009 een aandeel van 79,9 % in het totale goederenvervoer van de NMBS. Tegenover 2008 is dit een toename met 5,4 %. De hoeveelheid door de NMBS vervoerde goederen daalde echter fors van 57,2 miljoen ton in 2008 naar 37,2 miljoen ton in 2009 (-35,0 %). Deze daling is gedeeltelijk toe te schrijven aan de verminderde economische activiteit als gevolg van de financiële crisis, maar ook aan het feit dat steeds meer privé-vervoersmaatschappijen de jongste jaren nieuwe goederenlijnen opstartten van en naar de Vlaamse havens.

De totale begrote investeringen voor het jaar 2010 bedragen meer dan 2.057,2 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2010). Van dit bedrag is 876,0 miljoen euro (42,6 %) bestemd voor de klassieke investeringen, 389,9 miljoen euro (19,0 %) voor de GEN infrastructuur, 68,6 miljoen euro (3,3 %) voor de Hoge Snelheidstrein HST, 457,3 miljoen euro (22,2 %) voor het rollend materieel en 265,4 miljoen euro (12,9 %) voor de dienstgebouwen en de productiemiddelen.

Het bedrag van 2.057,2 miljoen euro, dat voor 2010 als investeringen werd begroot, is als volgt verdeeld over de drie spoorwegentiteiten: NMBS-Holding: 211,5 miljoen euro, infrastructuurbeheerder Infrabel: 1.236,9 miljoen euro en spoorweguitbater NMBS: 608,8 miljoen euro. Het aandeel van de drie entiteiten, NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, in het totale investeringsbudget van 2010 bedraagt respectievelijk 10,3 %, 60,1 % en 29,6 %. In dit jaaroverzicht worden bij de bespreking van de begrote bedragen voor de havens voor 2010 de investeringen voor de drie entiteiten hun geheel besproken. Er wordt geen verdere opdeling meer gemaakt in NMBS-Holding, Infrabel en NMBS. In deze bedragen zijn de werken op PPS-basis niet inbegrepen.

In dit Jaaroverzicht worden enkel de investeringen van 2010 voor het goederenvervoer per spoor van de Belgische spoorwegen, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens, belicht. De PPS-projecten zijn niet inbegrepen in de tabel.

De begrote investeringen in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens bedragen voor het jaar 2010 73,3 miljoen euro. Dit is 22,8 miljoen euro (44,9 %) meer dan in 2009. Dit bedrag ligt bijna 30,9 miljoen euro hoger dan het gemiddelde jaarlijkse investeringsbudget voor de periode 1995-2010, dat 42,4 miljoen euro bedraagt.

In 2010 gaat het grootste aandeel van de spoorweginvesteringen in de Vlaamse havens naar de haven van Zeebrugge: 35,8 miljoen euro (48,9 %) van het totaal. Voor Antwerpen en Gent is voor spoorweginfrastructuur in de haven ongeveer een gelijk bedrag voorzien, respectievelijk 18,6 miljoen euro en 17,6 miljoen euro Voor de haven van Antwerpen dalen de voorziene inves-

teringen in het budget van 22,5 miljoen euro in 2009 tot 18,6 miljoen euro in 2010 (-17,3 %). Voor Gent stijgen de voorziene spoorweginvesteringen van 14,2 miljoen euro in 2009 naar 17,6 miljoen euro in het budget van 2010 (+23,9 %). In de haven van Zeebrugge stijgen de investeringsvoorzieningen van 13,9 miljoen euro in 2009 tot 35,8 miljoen euro in 2010. Voor de haven van Oostende is er in 2010 1,3 miljoen euro voorzien, tegenover niets voor het jaar 2009.

Naast de rechtstreekse investeringen in de vier Vlaamse havens, is ook de bouw van het derde en vierde spoor op de spoorlijn 50A, tussen Gent-Sint-Pieters en Brugge van groot belang voor de havens van Zeebrugge en Oostende. In 2010 wordt daarvoor een bedrag van 47,3 miljoen euro voorzien.

De vervoerde hoeveelheid goederen, uitgedrukt in tonkilometer, die door de NMBS in 2009 werden vervoerd daalde sterk van 7,77 miljard tonkilometer in 2008 naar 5,35 miljard tonkilometer in 2009 (-31,2 %). Daarvan werden 4,27 miljard tonkilometers (79,9 %), vervoerd van en naar de vier Vlaamse havens. Dit is een daling van 26,2 % tegenover 2008. Met 2,87 miljard tonkilometer heeft de haven van Antwerpen hierin het grootste aandeel (67,1 %). Het aantal vervoerde tonkilometers voor de haven van Gent bedroeg in 2009 460 miljoen tonkilometer (10,8 %), voor de haven van Brugge-Zeebrugge 938 miljard tonkilometer (21,9 %) en voor de haven van Oostende 10 miljoen tonkilometer (0,2 %). Het aantal vervoerde tonkilometer van en naar de havens in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, daalde in absolute cijfers respectievelijk van 4,15 miljard tot 2,87 miljard tonkilometer (-30,9 %), van 531 miljoen tot 460 miljoen tonkilometer (-13,4 %), van 1,05 miljard tot 938 miljoen tonkilometer (-10,6 %) en van 66 miljoen tot 10 miljoen tonkilometer (-84,8 %).

In 2009 vervoerde de NMBS 37,2 miljoen nettoton goederen. Tegenover het jaar daarvoor is dit een daling van -35,0 %, toen de vervoerde hoeveelheid goederen nog 57,2 miljoen nettoton bedroeg. Van dit totaal waren de vier Vlaamse havens samen goed voor 28,4 miljoen nettoton (76,5 %). Het aandeel van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende daarin bedroeg respectievelijk 19,0 miljoen nettoton (51,1 %), 3,6 miljoen nettoton (9,7 %), 5,8 miljoen nettoton (15,6 %) en 0,04 miljoen ton (0,1 %). Zowel in Antwerpen, Gent, Zeebrugge als in Oostende daalde de hoeveelheid vervoerde goederen in 2009 tegenover 2008, respectievelijk van 27,5 miljoen nettoton tot 19,0 miljoen nettoton (-30,9 %), van 3,9 miljoen nettoton tot 3,6 miljoen nettoton (-7,7 %), van 6,2 miljoen nettoton tot 5,8 miljoen nettoton (-6,5 %) en van 0,5 miljoen tot 0,04 miljoen nettoton (-80,0 %). Het aandeel van de Vlaamse havens in de totale door de NMBS vervoerde hoeveelheid goederen steeg van 66,1 % in 2008 tot 76,5 % in 2009.

Destijds was de haven van Antwerpen per spoor verbonden met het Duitse Ruhrgebied. Deze spoorlijn werd de IJzeren Rijn genoemd. De IJzeren Rijn is echter in de laatste decennia van de vorige eeuw in onbruik geraakt. Maar door de gestage groei van de goederenoverslag in de haven van Antwerpen groeide de nood aan een directe spoorverbinding met het Duitse Ruhrgebied. Voor de Antwerpse haven is de IJzeren Rijn van groot belang omdat die lijn niet allen 50 kilometer korter is dan de bestaande spoorwegverbindingen, maar vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, waardoor de goederen veel sneller het hinterland bereiken. België heeft, op grond van verdragen tussen België en Nederland, het recht op de aanleg, het gebruik en de modernisering van die spoorverbinding. In begin 2000 werd beloofd om de verbinding opnieuw te openen. Maar die beloften werden niet gerealiseerd want algauw bleek er onenigheid over de heropening van de IJzeren Rijn tussen België, Nederland en Duitsland. Ook binnen België kwam verzet vanuit Waalse hoek. De ontwikkelingen in dit dossier worden uitvoerig beschreven in de vorige edities van het Jaaroverzicht. In deze editie van het Jaaroverzicht wordt enkel ingegaan op de belangrijkste feiten die in 2009 hebben plaatsgevonden.

In mei 2009 hebben vier onafhankelijke deskundigen aangegeven dat elke beslissing om de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik te nemen best met vijf jaar wordt uitgesteld en dit om twee redenen: de goederenlijn zou beter geëlektrificeerd worden en er zijn ook maatregelen nodig om het wegvervoer minder aantrekkelijk te maken. De vier deskundigen werden in 2005 door de toenmalige staatssecretaris van Overheidsbedrijven Bruno Tuybens aangesteld om een ander licht te werpen op het dossier van de IJzeren Rijn. Het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag bevestigde in die periode dat België het recht had om de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik te nemen. Nederland houdt echter vast aan zijn eis om een tunnel voor één spoor aan te leggen onder het stiltegebied De Meinweg. Hierdoor loopt de kostprijs van het project echter hoog op. Deze kosten moeten verdeeld worden tussen België en Nederland. Bovendien eisen de Nederlandse en de Belgische gemeenten langs het traject van de IJzeren Rijn maatregelen om de lawaaihinder te beperken. Zo heeft bijvoorbeeld de gemeente Weert een aanvraag ingediend voor de bouw van een tunnel. Daarom wilde staatssecretaris Bruno Tuybens een tweede mening over de projecten en

Investeringen in spoorweginfrastructuur Infrabel (in 1.000 € - prijzen 2010) (Incl. SPV-prefinanciering, excl. PPS-projecten)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2010 (in 1.000 EURO)
Totaal budget 2010 voor de haven van Antwerpen	**18.601,51**
2de spoortoegang tot haven Antwerpen	**837,93**
Liefkenshoek Raillink	**2.849,36**
L27A: cap.-verhoging - Y "Oude Landen"	**1.793,81**
L27A: cap.-verhoging - Y "Krijgsbaan"	**424,83**
Antw Haven: Vern sporen -2010	3.751,61
Antwerpen DS: ASI, Achterkaai 107-123 (Vrieskaai)	367,11
Dis NO: Vern industriële lijnen	1.431,71
Instandhouding sporen - Zone Antwerpen	**5.550,43**
Antwerpen DS - Vernieuwing buitenverlichting bundel Oorderen en Lillo	747,06
Antwerpen Noord - Vernieuwen bundelverlichting bundel 1, blok 10 VVDK	136,64
Antwerpen-Noord: VCAW wisselcomplex Blok 10	23,25
Instandhouding VVDK - Zone Antwerpen	**906,96**
Aanleg trapezium L59 tussen Beveren en Y-Melsele	719,68
Antwerpen DS LO Deurganckdok BUV en voeding (FASE 3 - 6)	199,06
Antwerpen DS LO Deurganckdok uitbouw SI (EB)	186,30
Antwerpen DS: Westelijke ontsluiting (EB)	247,55
Beseining Waaslandhaven - eerste fase -L211	689,06
Linkeroever - L211 - Westelijke ontsluiting - VVDK	125,56
ONTDUBBELING L211 - STUDIE	3,74
Sluis Deurganckdok - Seininrichting (EB)	79,11
Haven van Antwerpen: LO	**2.250,07**
ANTW DS RO NOORDZEECONTAINERTERMINAL SI	46,96
Antwerpen DS LO - Overname Bundel-Zuid (EB + A + Studie)	187,07
Antwerpen DS: LO aanleg bundel Zuid F6	1.240,89
L10: doortrekken langsheen Bundel-Zuid deel SI	46,45
Haven van Antwerpen: diverse werken	**1.521,37**
Ijzeren Rijn: Honoraria TR	1.217,61
Ijzeren Rijn: Neerpelt : ODG in station en ONB afschaffen OW61bis	415,85
Ijzeren Rijn: Onderaanneming	67,57
IJzeren Rijn	**1.701,04**
ANTW ND BUNDEL B1 ELEKTRIFICATIE 7 SPOREN	510,41
ANTW ND BUNDEL C2 REMINSTALLATIE	31,65
ANTW ND MODERN BUNDEL B (BL)	3,69
ANTW ND MODERN BUNDEL C1	51,21
ANTW ND SEIN EN KABELWERKEN VOOR BUNDELS B C SK'S	93,92
Antwerpen Noord - Aanleggen tankplaat	18,70
Antwerpen Noord: sanering plans bovenleiding	56,15
Antwerpen-Noord	**765,71**
Totaal budget 2010 voor de haven van Gent	**17.597,70**
GENT ZEEHAVEN	5.332,92
GENT ZEEHAVEN: Partie ICT (Hors bâtiment)	42,02
GENT ZEEHAVEN: Prestaties door ZONE NW Seininrichting	707,16
I3 - (Seinhuis 11 - Gent Zeehaven) - contract Belgosignal voor EBP/PLP	3.175,15
Concentratie seinposten - Zone Gent	**9.257,25**
Spoorvernieuwingen haven van Gent	933,83
Concentratie seinposten - Zone Gent	**933,83**
Gent Zeehaven - Bundelverlichting	101,97
Instandhouding VVDK - Zone Gent	**101,97**
Haven van Gent - Aanleg bundel Zandeken: spoorwerken	7.304,65
Haven van Gent: diverse werken	**7.304,65**

Totaal budget 2010 voor de haven van Zeebrugge	**35.817,78**
I3 - (Seinhuis 7 - Zeebrugge) - contract Belgosignal voor EBP/PLP	2.779,14
ZEEBRUGGE: Prestaties door ZONE NW Seininrichting	715,30
ZEEBRUGGE: Werken gebouw door aanneming	2.924,60
Concentratie seinposten - Zone Gent	**6.419,05**
Spoorvernieuwingen haven van Zeebrugge	4,67
Concentratie seinposten - Zone Gent	**4,67**
3de sp. Brugge-Dudzele :Aanleg optische vezelkabel (door Holding)	121,64
3de sp. Brugge-Dudzele : Afschaffen OW Lentestraat (Infrabel)	43,83
3de sp.Brugge-Dudzele : BB Blankenbergse Steenweg - 2 sporen (Infrabel)	96,22
3de sp. Brugge-Dudzele : BB vernieuwing bruggen Waggelwater - 2 sp.(Infrabel)	4.726,73
3de sp. Brugge-Dudzele : BB Y Blauwe Toren (Infrabel)	1.368,52
3de sp. Brugge-Dudzele : Bovenleiding Y Blauwe Toren (Infrabel)	320,74
3de sp. Brugge-Dudzele : Honoraria TR	1.122,67
3de sp. Brugge-Dudzele : Kabelwerken Blankenbergse Steenweg - 2 sp. (Infrabel)	1,07
3de sp. Brugge-Dudzele : Kabelwerken Y Blauwe Toren (Infrabel)	21,38
3de sp. Brugge-Dudzele : Onderaannemingen	21,38
3de sp. Brugge-Dudzele : Onteigeningen Vlaanderen P207 derde spoor (TUC RAIL)	3.174,54
3de sp. Brugge-Dudzele : Seininrichting Directie Infrastructuur	203,14
3de sp. Brugge-Dudzele : Spoorwerken Blankenbergse Steenweg - 2 sp. (Infrabel)	96,22
3de sp. Brugge-Dudzele : Spoorwerken Y Blauwe Toren (Infrabel)	641,49
L51: Brugge - Dudzele: 3de spoor	**11.959,57**
Haven van Zeebrugge - Aanleg bundel Wielingen	706,73
Haven van Zeebrugge - Bundel Ramskapelle: elektrificatie en verlichting	679,62
Haven van Zeebrugge - Bundel Ramskapelle: Sporen 11, 12, 13, 14 en 15	0,00
Haven van Zeebrugge: verb. Pelikaan-Ramskapelle en drieh. Pelikaan-spoorw.	0,00
Masterplan Zeebrugge - Oprichten sectioneerpost: gebouw	19,63
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - bvl en ost	194,44
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - I-I.5 studies	4,67
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - kunstwerken	1.866,85
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - seininrichting	4.127,25
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - spoorwerken	4.335,72
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - VVDK	336,54
Masterplan Zeebrugge (SPV Zwankendamme)	**12.271,45**
Haven van Zeebrugge - Bundel Pelikaan: elektrificatie en verlichting	122,50
Haven van Zeebrugge - SIL-2 seinpost in westelijke Voorhaven	10,21
Haven van Zeebrugge - Werken H-ICT	131,18
Haven van Zeebrugge - ZID: omvorming bundel Pelikaan en Overgave bundel	8,68
Haven Zeebrugge: spooraansluiting Novanatie SP	109,74
Zeebrugge bundel Ramskapelle: spoorfuelinstallatie - SP	12,24
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - onteigeningen	408,33
Haven van Zeebrugge: diverse werken	**802,88**
Bocht ter Doest - Aankoop en/of inrichting van een natuurcompensatiegebied	0,00
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: bovenleiding	204,17
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: kunst- en beddingswerken	2.992,25
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: onteigeningen	0,00
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: seininrichting	30,62
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: spoorwerken	1.133,12
Zeebrugge: aanleg Bocht ter Doest - I-I.5 studies	0,00
Zeebrugge: aanleg Bocht Ter Doest: VVDK	0,00
Bocht Ter Doest	**4.360,17**
Totaal budget 2010 voor de haven van Oostende	**1.301,56**
Haven van Oostende - spoor Zeewezendok: spoorwerken	842,18
Haven van Oostende - spoor Zeewezendok: werken SI	459,37
Haven van Oostende: diverse werken	**1.301,56**
Totaal	**73.318,55**

kostenramingen van de Nederlandse spoornetbeheerder ProRail, over de trafiekprognoses, over de maatschappelijke kosten en baten en over de kostenverdeling tussen België en Nederland. Volgens het rapport van de vier onafhankelijke deskundigen zou er weinig aan te merken zijn op de studies van ProRail. De heropening van de IJzeren Rijn zou gepland zijn voor 2015 en de kosten van de heropening worden geraamd op 536 miljoen euro, waarvan België 338 miljoen voor zijn rekening neemt. Onverwachte kosten kunnen de kostprijs met maximaal vijftien procent doen oplopen. Volgens de deskundigen kan het aantal treinen oplopen tot 72 per dag in 2030. De deskundigen zouden verder tot de conclusie zijn gekomen dat de maatschappelijke kosten groter zijn dan de baten. Daarvoor geven zij drie verklaringen: de relatief beperkte vervoerswaarde van de IJzeren Rijn aangezien de alternatieve Montzenroute nog voldoende capaciteit heeft, op de IJzeren Rijn kan enkel met dieseltreinen worden gereden, wat nadelig is voor de milieubalans van het project en de aanleg van de Meinwegtunnel die voor de aanleg en het onderhoud zeer veel kost. Daarom zou volgens de deskundigen de IJzeren Rijn beter geëlektrificeerd worden en zouden er maatregelen moeten genomen worden om het wegvervoer minder aantrekkelijk te maken. De Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel benadrukte dat het rapport slecht één van de meningen betreft die gebruikt moeten worden in de lopende onderhandelingen tussen België, Nederland en Duitsland.

Begin juli werden de resultaten bekend gemaakt van een maatschappelijke kosten-batenanalyse die in opdracht van Infrabel en ProRail, de Belgische en Nederlandse spoorinfrastructuurbeheerders, werd uitgevoerd. Uit deze maatschappelijke kosten-batenanalyse blijkt dat het project om de IJzeren Rijn weer in gebruik te nemen een verlieslatende onderneming is. Bij een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt niet enkel rekening gehouden met de financieel-economische effecten, maar worden ook de voor- en nadelen voor het milieu, de mobiliteit en de veiligheid in rekening gebracht. De onderzoeksinstituten Transport & Mobility Leuven en het Nederlandse TNO hebben berekend dat bij de uitvoering van het project de samenleving moet opdraaien voor 335 à 530 miljoen euro maatschappelijke kosten. De maatschappelijke kosten zijn hoog omdat de heropening van de IJzeren Rijn vooral zal resulteren in het overhevelen van vracht van de bestaande Montzenlijn, de huidige goederenspoorlijn tussen Antwerpen en Duitsland. En dat terwijl de Montzenlijn nog capaciteit genoeg heeft om de verwachte groei van vracht tot in 2020 op te vangen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse wijst er nog op dat de reactivering van de IJzeren Rijn weinig impact zal hebben op de files op de weg en dat het voor de gebruiker weinig winst oplevert. Ten slotte levert de overheveling van vracht van de geëlektrificeerde Montzenlijn naar de niet-geëlektrificeerde IJzeren Rijn meer broeikasgassen op. De onderzoeksinstituten concludeerden dat zelfs bij elektrificatie van de lijn de maatschappelijke kosten/baten-saldo nog steeds negatief is. Dit komt volgens de onderzoekers omdat de elektrificatie tussen de 500 en de 900 miljoen euro zou kosten. De resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse betekenen echter nog niet dat het project van de reactivering van de IJzeren Rijn definitief opzij is gezet. Nederland, België en Duitsland onderhandelen nog steeds over het project in de hoop tot een overeenkomst te komen.

In januari 2009 startte IFB (Inter Ferry Boats), gespecialiseerd in intermodaal vervoer, de Rhone-Flanders Express, een nieuwe spoorwegverbinding tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge en Lyon. Een belangrijke strategie van IFB is het optimaliseren van de internationale vervoersstromen. Daarvoor werkt IFB samen met strategische partners om het buitenlandse transport van deur tot deur te garanderen. Onder druk van de markt heeft IFB de nieuwe dienst opgestart, die het transport van en naar Zuid-Europa vergemakkelijkt. Met de Rhone-Flanders Express werkt IFB samen met ECR (EuroCargoRail), een Europese privé spoorwegonderneming. De Rhone-Flanders Express verzekert twee maal per week spoortransport tussen Antwerpen en Zeebrugge enerzijds en Chalindrey en Lyon anderzijds. De trein vertrekt op woensdag en vrijdag vanuit de Main Hub in Antwerpen en op dinsdag en vrijdag vanuit de Edouard Herriot-terminal in Lyon. IFB (Inter Ferry Boats is een honderd procent dochtermaatschappij van de NMBS, die gevestigd is in Antwerpen. IFB biedt sinds meer dan tien jaar multimodale oplossingen om containers, grondstoffen en goederen te vervoeren in binnen- en buitenland per spoor, vrachtwagen of vrachtschip. Naast het aanbieden van spoorvervoer, beschikt IFB tevens over terminals in België en Frankrijk voor de behandeling van vracht. IFB heeft tevens NARCON (National Rail Container Network) ontwikkeld, een dagelijkse verbinding via het spoor, de terminal en de vrachtwagen tussen de kaaien in Antwerpen en Zeebrugge met het hinterland. Daarnaast levert RailForce, een divisie van IFB, transport specifiek voor de chemische en automotive industrie.

In maart 2009 gaf minister van Openbare Werken, Hilde Crevits, tijdens de lentebijeenkomst van APZI (Associated Port of Zeebrugge Interests) meer uitleg over de spoorwerken in de haven van Zeebrugge.

Tussen 2006 en 2015 wordt in totaal 175 miljoen euro geïnvesteerd in de verbetering en uitbreiding van de spoorweginfrastructuur in de haven. Het huidige vormingsstation van Zeebrugge bestaat uit 9 en 19 sporen aan weerzijden van de spoorlijn Brugge-Zeebrugge. Deze spoorlijn zal in de toekomst worden verlegd naar het westen, evenwijdig met de expressweg N31. Op die manier wordt het rangeerstation één grote trieerbundel van 30 sporen. Bovendien komt er onder meer een volledig nieuwe aankomst- en vertrekbundel tussen het huidige vormingsstation en de stopplaats Lissewege en een uitbreiding van de spoorbundels Voorhaven-West, Pelikaan, Pelikaan-Ramskapelle, Wielingen en Ramskapelle.

In het voorjaar van 2009 startten de laatste werken voor de aansluiting van het Zeewezendok in de haven van Oostende op het Europees spoorwegnet. Deze werken omvatten een spoortracé vanuit de Tilburybundel over de rijweg naar de Vismijnlaan naar het Zeewezendok. Om de havengebruikers een spooralternatief te kunnen aanbieden heeft het Havenbedrijf Oostende, samen met het Vlaams Gewest, in 2001 geïnvesteerd in een terrein, de Tilburybundel, om containeroverslag voor het spoor mogelijk te maken. Dit resulteerde in de toename van het aantal klanten en het aantal vervoerde containers. Het spooraanbod vanuit Oostende steeg gevoelig en breidde zich uit naar Frankrijk, Spanje en Italië. De groei was tevens het gevolg van het invoeren van wegentaks in Duitsland en het rijverbod voor vrachtwagens op zondag, ingevoerd in verschillende Europese landen. Ook de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge op de lijn 50A kwam zowel Oostende als Zeebrugge ten goede. Medio 2007 kwam een einde aan de werken voor de renovatie van de brug waarop nieuwe tram- en treinsporen werden aangelegd als onderdeel van de spoorverbinding met het Zeewezendok. In april 2009 startte dan de volgende fase: de aansluiting op de Tilburybundel en de doortrekking naar de Vismijnlaan van de voorhaven in de richting van het Zeewezendok. De verbinding Tilburybundel-Zeewezendok kostte ongeveer 5 miljoen euro en werd volledig door spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel betaald. De laatste fase, de afwerking van de spoorverbinding aan het Zeewezendok zelf, was voor rekening van de terminaloperator Cobelfret.

Sinds mei 2009 verbindt de "Aschaffenburg Rail Express" eenmaal per week de zes Beierse havens Aschaffenburg, Bamberg, Nurnberg, Roth, Regensburg en Passau met de haven van Antwerpen. Sinds 2008 waren deze havens reeds verbonden met de Nederlandse havens Rotterdam en Amsterdam. De reden van de opstart is de wijziging van het vaarschema van de EU2-dienst door NYK (Nippon Yusen Kaisha) waarbij de haven van Antwerpen werd ingeruild voor Amsterdam. Wekelijks vertrekt een containertrein van kaai 913 in Antwerpen naar de zes Beierse havens. Aan importzijde is de trein steeds volgeladen, maar aan exportzijde is er nog capaciteit beschikbaar. De zes Duitse havens zijn vooral geïnteresseerd in de exportmogelijkheden van de nieuwe verbinding naar het Verre Oosten en de Verenigde Staten. De zes Beierse havens langs de Main en het Rijn/Donau-kanaal en de Donau mikken in toenemende mate op het spoorvervoer als alternatief voor de waterweg. Sinds april 2009 zijn de havens bijvoorbeeld ook verbonden met het Franse Boulogne. In 2008 behandelden de zes havens in totaal 27,9 miljoen ton goederen, waarvan 4,6 miljoen ton per binnenschip, 5,5 miljoen ton per spoor en 17,8 miljoen ton over de weg.

Op 17 juni 2009 startte een rechtstreekse treinverbinding tussen de Zeebrugse containerterminals van APM Terminals en CHZ (Containerhandling Zeebrugge) en DPML Moeskroen (Dry Port Mouscron Lille International). Delcatransport exploiteert de dry port terminals in Rekkem en Moeskroen. Deze dry ports zijn draaischijven tussen de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam en het hinterland van Noord-Frankrijk en de industriezones in Zuid-West-Vlaanderen en Henegouwen. Tijdens de voorbije jaren baatte Delcatransport reeds een spoorwegdienst uit met 14 treinverbindingen per week tussen alle kaaien in Antwerpen en de terminals op de LAR Rekkem en DPML in Moeskroen.

IFB (Inter Ferry Boats) voerde in de zomer van 2009 belangrijke uitbreidingswerken uit op de Main Hub, de belangrijkste spoorterminal in de haven van Antwerpen. De oppervlakte van de terminal werd opgevoerd van 100.000 tot 140.000 m², waardoor de capaciteit van de terminal groeit van 200.000 naar 300.000 eenheden per jaar, of vier extra rotaties per dag. De Main Hub is het zenuwcentrum van het NARCON-systeem dat een verbinding vormt tussen de Belgische gecombineerde vervoerterminals en de haven van Antwerpen. De Main Hub is ook het vertrek- en aankomstpunt van veel containertreinen. Naast de verhoging van de oppervlakte zorgde IFB, lid van de B- Cargo groep en specialist in logistieke oplossingen voor containertransport en terminalmanager, ook voor een betere flexibiliteit van de Main Hub door de aankoop van negen nieuwe straddle carriers. De straddle carriers kunnen overal op de terminal worden ingezet. Ook het terminalmanagementsysteem Interman werd tegelijkertijd aangepast aan de nieuwe layout van de terminal. Dit systeem is

een product van IFB dat de planning en de processen voor alle containerbehandelingsactiviteiten op spoor-, binnenvaart- en wegvervoerterminals beheert.

In 2009 bouwden IFB (Inter Ferry Boats) en het Zwitserse Hupac, samen met BASF Antwerpen, een nieuwe, vijfde spoorwegterminal in de haven van Antwerpen. Het samenwerkingsverband kreeg de naam Combinant. De terminal is gelegen in het uiterste noorden van de haven van Antwerpen en is ontworpen om vijf goederentreinen tegelijk te kunnen behandelen. De nieuwe terminal zal, eenmaal die op volle toeren draait, een 150.000 vrachtwagens per jaar van de weg houden. Hupac en IFB gaan ervan uit dat de terminal mee zal helpen om de files in en rond Antwerpen te bestrijden en de uitstoot van broeikasgassen zal drukken. Op de nieuwe terminal komen tien à twaalf treinen per dag aan. Het chemiebedrijf BASF Antwerpen wil met de nieuwe spoorterminal de concurrentiewerking op het vlak van het goederenvervoer per trein stimuleren. Volgens een akkoord tussen IFB, Hupac en BASF Antwerpen staat de terminal ook open voor derden. Tot dan toe waren de spoorterminals in Antwerpen in handen van IFB en Hupac. IFB baat een terminal uit aan de Schijnpoort, de Zomerweg en de Mainhub, terwijl de terminal Muisbroek van Hupac is. De vier bestaande terminals zijn volledig volzet zodat wordt verwacht dat de nieuwe terminal vrij snel op volle capaciteit zal werken. IFB investeerde in 2009 nog 11 miljoen euro in de uitbreiding van de Mainhub en ook Hupac heeft zwaar geïnvesteerd in de uitbreiding van de terminal Muisbroek. De belangrijkste klant van de nieuwe terminal is BASF Antwerpen, die alleen al twintig procent van de capaciteit voor zich neemt. BASF Antwerpen hoopt om dit aandeel in de toekomst fors te kunnen optrekken. Voor de financiering van de nieuwe spoorterminal konden BASF Antwerpen, IFB en Hupac rekenen op overheidssteun. Europa heeft 4,37 miljoen euro betaald en het Vlaams Gewest leverde een bijdrage van 4,92 miljoen euro. De totale kostprijs van de nieuwe spoorterminal bedraagt 28,62 miljoen euro.

Om een betere verbinding te realiseren tussen het spoorwegnet op de linker- en rechteroever van de Schelde in Antwerpen, wordt de Liefkenshoekspoortunnel aangelegd. Het boorschild voor de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel is in november 2009 aangekomen op de bouwwerf in Kallo. Het boorschild zal gebruikt worden voor het graven van de eerste van twee tunnelkokers onder de Schelde en het Kanaaldok B1-B2. De diverse onderdelen van de boormachine (die 102 meter lang is) kwamen per schip vanuit Duitsland en werden op de werf gemonteerd. De opdrachtgever is de Belgische spoornetbeheerder Infrabel. Begin 2010 zijn de tunnelboringen van start gegaan. De totale lengte van het Liefkenshoekspoorproject bedraagt 16,2 kilometer en begint op de Linkeroever in de sporenbundel Zuid. Van daaruit wordt er een spoorbedding aangelegd over een afstand van 6,5 kilometer tot aan de bestaande Beverenspoortunnel. De twee geboorde tunnelkokers vormen het centrale onderdeel van de verbinding die het goederenverkeer tussen beide Scheldeoevers van de Antwerpse haven veel vlotter moet doen verlopen. De financiering van de bouwkundige werken, die ongeveer 690 miljoen euro kosten, gebeurt via een PPS (Publiek Private Samenwerking). Daarbij zorgt het Vlaamse Gewest voor een co-financiering van 107 miljoen euro. Infrabel zelf investeert ongeveer 75 miljoen euro in de bouw van de eigenlijke spoorweginfrastructuur.

In december 2009 tekenden DB Schenker Rail en NMBS Logistics een overeenkomst voor de oprichting van een gezamenlijke productievennootschap onder de benaming COBRA (Corridor Operations Belgium Rail), voor trajecten tussen België, Nederland en Duitsland. Met de productiemaatschappij COBRA wordt een pool van ongeveer dertig locomotieven gecreëerd met het oog op de verbetering van de kwaliteit van de tractie. De overeenkomst moest nog het groen licht krijgen van de antitrustautoriteiten. Het hoofdkwartier van de productiemaatschappij bevindt zich in Brussel en de nieuwe vennootschap wordt geleid door een evenwichtig samengesteld team van managers van NMBS Logistics en DB Schenker Rail. De Cobra-overeenkomst spiegelt zich aan het SIBELIT-akkoord dat reeds operationeel is voor trajecten tot Bazel en dat uitstekende resultaten oplevert op het vlak van de kwaliteit en betere benutting van het tractiematerieel. COBRA gaat over de relaties tussen NMBS Logistics en DB Schenker Rail, inclusief over de activiteiten in Nederland. De overeenkomst was eigenlijk reeds verscheidene maanden van 2009 operationeel. Sinds het laatste baanvak Montzen-Aken van lijn 24 Antwerpen-Duitsland op elektrische stroom werkt, werd geleidelijk een pool van meer dan dertig locomotieven gevormd. De locomotieven zijn allemaal van het merk Traxx, dat van Angel Trains wordt gehuurd. Deze locomotieven kunnen eveneens op het Nederlandse spoornet rijden. De COBRA-overeenkomst betreft bijvoorbeeld de treinen Antwerpen-Rotterdam en Anwerpen-Gremberg of Aken-West, dat een hub is voor verdere transporten naar Oost-Europa. De commerciële activiteiten van de twee hoofdoperatoren NMBS Logistics en DB Schenker Rail, blijven echter in eigen handen.

9

RAPL – Rotterdam-Antwerpen pijpleiding



Het grootste deel van de ruwe aardolie die in Antwerpen wordt geraffineerd, wordt vanuit Rotterdam per pijpleiding aangevoerd. Deze pijpleiding, de RAPL, wordt uitgebaat door het bedrijf Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, die van Total en die van Esso, worden via de RAPL bevoorraad. Sinds de ingebruikname van de RAPL in 1971, werd in Antwerpen bijna 900 miljoen ton ruwe petroleum vanuit Rotterdam aangevoerd. De jaarlijkse aanvoer nam tot 2008 gestaag toe. Als gevolg van de economische crisis daalde de vraag naar petroleumproducten in 2009. De aanvoer in Antwerpen via de RAPL bedroeg in 2009 28,73 miljoen ton. Dit is een daling tegenover het jaar daarvoor toen 30,87 miljoen ton werd vervoerd (-6,9 %).



Jaar	Vervoerde hoeveelheid ruwe petroleum	Index 1980 = 100
1971	6.797.635	29,2
1972	19.616.465	84,3
1973	21.334.835	91,7
1974	16.718.201	71,9
1975	18.553.291	79,8
1976	19.742.399	84,9
1977	27.195.948	116,9
1978	25.442.862	109,4
1979	24.074.639	103,5
1980	23.263.766	100,0
1981	20.783.859	89,3
1982	18.284.597	78,6
1983	16.087.589	69,2
1984	14.262.434	61,3
1985	14.752.808	63,4
1986	16.921.640	72,7
1987	17.100.793	73,5
1988	18.656.999	80,2
1989	20.428.311	87,8
1990	19.596.358	84,2
1991	22.726.096	97,7
1992	22.939.789	98,6
1993	23.077.269	99,2
1994	23.222.795	99,8
1995	21.689.210	93,2
1996	26.494.346	113,9
1997	26.934.970	115,8
1998	27.813.588	119,6
1999	27.155.695	116,7
2000	27.327.190	117,5
2001	26.074.570	112,1
2002	29.133.672	125,2
2003	30.672.733	131,8
2004	30.414.507	130,7
2005	28.266.103	121,5
2006	28.401.299	122,1
2007	30.739.852	132,1
2008	30.874.116	132,7
2009	28.725.344	123,5

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



10

Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens

In de Vlaamse havens is in de aan- en afvoer van goederen van en naar het hinterland een belangrijke rol weggelegd voor de binnenvaart. In de Vlaamse zeehavens werd in 2009 in totaal 95,8 miljoen ton goederen geladen en gelost in/vanuit binnenschepen. De binnenvaart is dus niet gespaard gebleven van de economische crisis, want in 2008 lag deze trafiek nog 14,1% hoger. Op de Vlaamse kanalen en rivieren werden in 2009 goederen gelost en geladen vanuit/in binnenschepen voor een totaal van 35,9 miljoen ton, dit is 10,2% minder dan in 2008. In totaal, dus voor havens en binnenwateren samen, bedroeg de totale trafiek in 2009 151,6 miljoen ton. Antwerpen en Gent zijn de belangrijkste havens voor de binnenvaart, met een aandeel van respectievelijk 59,7 % en 12,5 % in de totale lossingen en ladingen vanuit/in binnenschepen. De Vlaamse kanalen en rivieren zijn goed voor 27,3 % van het totaal. Doorvoer via de Vlaamse havens of binnenwateren (dus een schip dat laadt en lost buiten Vlaanderen, en enkel via Vlaanderen naar zijn bestemming vaart), is niet inbegrepen.

Tussen 1998 en 2009 nam de binnenvaarttrafiek in de haven van Antwerpen toe van 60,7 tot 78,6 miljoen ton (jaarlijkse gemiddelde groei 2,4%). In Gent is de trend in de periode 1998-2009 eveneens positief: van 12,5 tot 16,5 miljoen ton, d.w.z. een jaarlijkse gemiddelde groei van 2,5%. Op de Vlaamse kanalen en rivieren steeg de binnenvaarttrafiek tussen 1998 en 2009 van 29,2 tot 35,9 miljoen ton, dit is een jaarlijks gemiddelde toename van 1,9%. In de havens van Zeebrugge en Oostende ligt de binnenvaarttrafiek zeer laag (in 2009 0,6 miljoen ton

Lossingen en ladingen door de binnenvaart in de Vlaamse havens en de Vlaamse waterwegen, in 1000 ton, 1998-2009

	haven						
	Antwerpen	Gent	Brugge-Zeebrugge	Oostende	totaal Vlaamse havens	Overige in Vlaanderen	Algemeen totaal
1998	60.741	12.500	316	206	73.763	29.231	102.995
1999	62.347	12.500	589	250	75.686	30.601	106.287
2000	70.172	12.800	549	142	83.663	34.024	117.688
2001	72.295	13.200	461	149	86.105	33.733	119.839
2002	74.276	14.263	457	82	89.078	34.038	123.116
2003	76.615	14.916	508	145	92.184	34.333	126.517
2004	81.939	16.902	593	192	99.626	35.912	135.538
2005	84.301	16.490	747	163	101.701	37.581	139.282
2006	85.694	18.389	949	289	105.321	39.240	144.561
2007	89.297	17.731	808	201	108.037	39.915	147.952
2008	90.449	20.077	846	189	111.561	40.034	151.595
2009	78.585	16.457	603	162	95.807	35.934	131.741

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

in Zeebrugge en 0,2 miljoen ton in Oostende). Door de economische crisis liggen de cijfers voor 2009 gemiddeld 13,1% lager dan in 2008. Dat heeft de berekening van de gemiddelde jaarlijkse groei tussen 1998 en 2009, zoals hierboven weergegeven, aanzienlijk beïnvloed.

De binnenvaart in de Vlaamse havens en de Vlaamse waterwegen nam tussen 1998 en 2009 toe van 103,0 tot 131,7 miljoen ton, d.i. jaarlijks gemiddeld een stijging van 2,3%. Het grootste deel van deze lossingen en ladingen vindt plaats in de havens, nl. 95,8 miljoen ton in 2009, d.i. 72,7% van het totaal.

