

De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren 2010

Jaaroverzicht

Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts



Voorwoord	4
Inleiding	6
1. Feiten en ontwikkelingen	9
1.1. Haven van Antwerpen	9
1.2. Haven van Gent	36
1.3. Haven van Zeebrugge	50
1.4. De haven van Oostende	73
2. Overheidsuitgaven	81
2.1. Vlaamse havens	81
2.2. Haven van Antwerpen	84
2.3. Haven van Gent	86
2.4. Haven van Zeebrugge	88
2.5. Haven van Oostende	90
3. Havenarbeid	93
3.1. Situering	93
3.2. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	94
3.3. Historische achtergrond	95
3.4. Het algemeen toepassingsgebied	97
3.5. De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen	99
3.6. Haven van Antwerpen	104
3.7. Haven van Gent	106
3.8. Haven van Zeebrugge	108
3.9. Haven van Oostende	110

4. Sociaaleconomisch belang	113
4.1. Inleiding	113
4.2. Definities	114
4.3. Toegevoegde Waarde	121
4.4. Werkgelegenheid	131
4.5. Investerings	140
5. Maritieme statistiek	145
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	145
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	148
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	150
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	156
5.5. Passagiersverkeer	161
5.6. Scheepsbewegingen	163
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	165
6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	171
7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	175
8. Spoorvervoer	179



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



In mijn voorwoord van het Jaaroverzicht 2009 kon ik niet anders dan wijzen op de reeks negatieve trafiekevoluties en de berichten met slecht nieuws op het vlak van scheepvaartlijnen en investeringen. Het was tenslotte het crisisjaar 2009 dat in het middelpunt van de belangstelling stond. Maar gelukkig kon ik toen ook, in juni 2010, al wijzen op de eerste tekenen van het herstel. En inderdaad, in de geactualiseerde statistieken, waar de cijfers tot en met 2010 worden

weergegeven, is al een flink stuk van de economische crisis vergeten. Ook in het beschrijvende deel van deze publicatie gonst het van de nieuwe investeringen, nieuwe of hervatte scheepslijnen en ander goed nieuws.

Het 'Jaaroverzicht Vlaamse havens 2009' is overgegaan in 'De Vlaamse havens - feiten, statistieken en indicatoren 2010'. De lay-out is opgefrist, analoog aan de nieuwe huisstijl van de Vlaamse Havencommissie, we hebben de inhoud ietwat aangepast en ook compacter gemaakt. Sommige cijferreeksen hebben we beperkt tot de laatste 10 jaar of op een andere wijze beknopter weergegeven, maar in die gevallen hebben we de volledige cijferreeksen ter beschikking gesteld via de website, www.vlaamsehavencommissie.be. De vorm kan dus wel anders zijn, van de inhoud is weinig of niets verloren gegaan. De link met de website werd versterkt, en dat kan alleen maar leiden tot meer en betere objectieve informatie.

Uit de informatie in deze publicatie blijkt het belang van de Vlaamse havens voor de Vlaamse en Belgische economie. Dat belang is soms onvoldoende bekend bij het grote publiek en daarom ben ik groot voorstander van initiatieven zoals de Vlaamse Havendag, die op 25 juni 2011 voor de tweede keer plaatsvindt (heeft plaatsgevonden). Mensen hebben soms een vertekend beeld van de havens en de activiteiten die in havens plaatsvinden. Ik hoop dat velen dat beeld kunnen bijstellen door één van de Vlaamse havens te bezoeken op de Havendag.

Ik hoop dat deze publicatie van de Vlaamse Havencommissie een bijdrage kan leveren tot de verspreiding van objectieve informatie en statistische gegevens over de Vlaamse havens en de enorme bedrijvigheid die erin plaatsvindt. Samen met de website, www.vlaamsehavencommissie.be. Ik wens u veel leesplezier.

Prof. dr. Francis Rome

Voorzitter Vlaamse Havencommissie

In 'De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren 2010' worden de belangrijkste gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens op een rij gezet. De volgende thema's worden aangesneden:

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

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

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

4. Sociaaleconomisch belang - Hoofdstuk 4 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 statistieken weergegeven over de evolutie in periode 1998-2009. Het enorme belang van de Vlaamse havens voor de Vlaamse en Belgische economie wordt in dit hoofdstuk in cijfers gevat.

5. Maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens - In Hoofdstuk 5 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inschepping en ontschepping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag nam toe van bijna 229 miljoen ton in 2009 naar 260 miljoen ton in 2010.

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

7. Spoorvervoer - In 2010 maakte het goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens 65,1% uit van het totale goederenvervoer van de NMBS, het gaat om 40 miljoen ton. De havens zijn belangrijk voor de spoorwegen, de spoorwegen zijn belangrijk voor de havens. In Hoofdstuk 8 wordt het deel van de investeringen, dat van belang is voor de Vlaamse havens, toegelicht. Het hoofdstuk bevat ook cijfers van het goederenvervoer per spoor in de Vlaamse havens.



1

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

1.1. Haven van Antwerpen

1.1.1 Industrie

Vanaf begin 2010 schakelde de vloot van baggerschepen en sleepboten van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen over op zwavelarme gasolie om de uitstoot van zwaveldioxide (SO_2) te verminderen. Dit soort brandstof bevat tot honderd maal minder zwavel dan wat tot dan toe wettelijk verplicht was. Het gebruik van de zwavelarme gasolie kost meer, maar leidt tot een reductie van de emissie. De omschakeling is een van de vele tientallen acties in het kader van de overeenkomst tussen het Havenbedrijf Antwerpen, de Vlaamse Regering en de gemeenteraad van de Stad Antwerpen om de uitstoot van fijn stof in het Antwerpse verder te verminderen. Als eerste stap heeft het havenbestuur maatregelen getroffen waarbij snelle vooruitgang kon worden geboekt en heeft het anderzijds de kennisbasis van waaruit verdere milieugerichte actie kan worden versterkt. Zo werd in 2010 onder meer een carbon footprint van de haven afgerond, werd de waterkwaliteit (incl. onderwaterbodem) in de dokken verder in beeld gebracht, enz. Het havenbestuur steunt eveneens het gebruik van walstroom door zee- en binnenschepen als die in de haven afgemeerd liggen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2010 werd aan kaai 705 een vernieuwd afvalpark voor het inzamelen van afvalstoffen uit de binnenvaart in gebruik genomen.



In januari 2010 kondigde olietra-
der Vitol aan dat het meer dan 41
miljoen euro gaat investeren in
twee Antwerpse raffinaderijen. De
investering kadert in de afronding
van de overname van de raffinade-
rijen Petroplus Refining Antwerp
en Petroplus Refining Antwerp
Bitumen door Eurotank Belgium,
een dochteronderneming van Vitol.
De investering betreft het opnieuw
in gebruik nemen van een groot

aantal van de aanwezige opslagtanks, aanpassingen aan de steigers en
pijpleidingen en een algemene upgrading van de veiligheidssystemen en
-procedures. De twee sites in Antwerpen hebben ook een nieuwe naam
gekregen: Petroplus Refining Antwerp werd Antwerp Terminal Company
en Petroplus Refining Antwerp Bitumen werd Antwerp Processing
Company. Beide raffinaderijen kregen ook een gemeenschappelijke naam:
The Antwerp Terminal and Processing Company. De overname raakte eind
oktober 2009 bekend. Vitol is een olietrader met zetels in Zwitserland en
Nederland.

Het Duitse chemiebedrijf Lanxess (in 2005 opgericht door de Duitse che-
miereus Bayer) kondigde in januari 2010 aan dat het in de komende twee
jaar 35 miljoen euro gaat investeren in Antwerpen voor de uitbreiding van
zijn productieketen van caprolactam (basisproduct voor de aanmaak van
nylon). Caprolactam wordt gebruikt in de textiel- en de auto-industrie.
Lanxess investeerde eerder al 100 miljoen euro in zijn Antwerpse capro-
lactamfabriek. Veel productie van chemie wijkt uit naar lageloonlanden.

Maar de gunstige marktpositie van de fabriek in Antwerpen maakt het mogelijk vanuit Europa te blijven werken.

In januari 2010 werd de sleepvloot van Antwerp Towage, het samenwerkingsverband van Multraship Towage & Salvage uit Terneuzen en Fairplay Towage uit Hamburg, gewijzigd: De 4.080 pk sterke 'Fairplay XVII' werd vervangen door een nieuwe sleepboot, de 'Fairplay XIV'. Deze nieuwe sleepboot heeft een vermogen van 5.000 pk en een trekkracht op de paal van 70 ton. De 'Fairplay XIV' is de laatste van een reeks van vier sterke push & pull havensleepboten die door de Spaanse scheepswerf Astilleros Armon uit Navia aan de Hamburgse rederij zijn opgeleverd. Eerder was dit reeds gebeurd met de 'Fairplay I', de 'Fairplay III' en de 'Fairplay X'. Bijzonder aan de nieuwe sleepboten is dat de dubbeldrums sleeplier op het voorschip staat. De vloot van Antwerp Towage bestaat door de oplevering uit de nieuwe zusterschepen 'Fairplay XIV' en 'Fairplay III' en de 'Multratug 5' en de 'Multratug 16'.

Op het dak van Terminal 3 van Zuidnatie is in januari 2010 het eerste energiedak van de Antwerpse haven in gebruik genomen. Het dak van de terminal werd volledig vernieuwd. Zuidnatie investeerde 900.000 euro in de installatie die door de firma ATAB werd uitgevoerd. Het magazijn van Terminal 3 aan het Albertdok heeft een oppervlakte van 8.000 m². Verwacht wordt dat de installatie in 25 jaar circa 3,2 miljoen kWh groene stroom zal produceren, genoeg voor het verbruik van 25 gezinnen. Bijzonder aan de 1.200 modules die op het vernieuwde dak zijn geplaatst, is dat het om heel flexibele en zeer lichte fotonvoltaïsche panelen gaat (3,5 kg/m², tegenover ca. 15 kg/m² voor klassieke zonnepanelen).

Op 26 januari 2010 openden Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, en havenschepen Marc Van Peel, de nieuwe Combinant-terminal, een Hupac-terminal aan het Churchilldok in Antwerpen. Het Zwitserse bedrijf Hupac, dat gespecialiseerd is in gecombi-

neerd vervoer, stelde vast dat er in de Antwerpse haven meer behandelingscapaciteit nodig was. Hupac werkt samen met DP World op een terrein aan de Muisbroeklaan naast het Churchilldok. Het bedrijf investeerde daarom 22 miljoen euro in een volledig vernieuwde en grotere terminal waar nu vijf sporen van 620 meter en drie portaalkranen beschikbaar zijn. Daarmee kunnen jaarlijks 200.000 intermodale eenheden worden behandeld.

Op 3 februari 2010 startten de werkzaamheden van de 10+1 werkgroepen. De 10+1 werkgroepen werden door de Antwerpse havengemeenschap opgericht om acties te ontwikkelen om de haven opnieuw concurrentiëler te maken. De bedoeling was dat de verschillende werkgroepen, die zes marksegmenten en vier randvoorwaarden bestrijken, evenals de factor havenarbeid, concrete acties uitwerkten om de haven versterkt uit de economische crisis te halen. De voorstellen en resultaten werden begin juni 2010 besproken in een staten-generaal van de haven. Het resulterende 'Totaalplan', dat door de publieke en private spelers in de haven ondersteund wordt, moet de positie van Antwerpen veilig stellen of zelfs verbeteren.

In het verlengde hiervan werd een proces van duurzaamheidsverslaggeving geïnitieerd. In dit proces willen het havenbedrijf en de havengemeenschap samen rapporteren over sociale, economische en ecologische aspecten die met havenontwikkeling salenhangen. Daarbij wordt de zogenaamde GRI-methodiek (Global Reporting Initiative) gevolgd, een internationale aanvaarde aanpak waarbij overleg met de stakeholders in en om de haven centraal staat.

Solvay maakte in februari 2010 bekend dat het op zijn terreinen in de haven van Antwerpen 5 miljoen euro zal investeren in een testproject voor de ontwikkeling van brandstofcellen. Brandstofcellen verbinden waterstofmoleculen opnieuw met zuurstofmoleculen, waarbij er tijdens deze chemische reactie elektrische energie vrijkomt. Omdat hierbij geen verbranding

te pas komt, zijn brandstofcellen erg milieuvriendelijk. Ze kunnen worden ingezet in auto's, schepen, bussen en heftrucks. Europa draagt in het project 1,5 miljoen euro bij via het samenwerkingsplatform 'Waterstofregio', dat als doel heeft Vlaanderen en Zuid-Nederland uit te bouwen tot een toonaangevende waterstofregio. Europa heeft in totaal 14 miljoen euro ter beschikking gesteld voor allerlei demonstratieprojecten met waterstof en brandstofcellen. Die moeten als hefboom werken voor een reeks concrete realisaties met een totale omvang van 100 miljoen euro. Met de brandstofcel wil Solvay de waterstof, die als gevolg van elektrolyse vrijkomt bij de productie van kunststoffen, omzetten in elektriciteit. Op die manier kan de fabriek voor een deel in eigen energie voorzien.

In april 2010 werd het 'Noordstar'-gebouw, het nieuwe hoofdkwartier van de gewestelijke directie van de Douane & Accijnzen plechtig geopend. Het aantal verificatiekantoren op de kaaien in de Antwerpse haven werd gereduceerd en de betrokken diensten werden ondergebracht in andere gebouwen van de Douane & Accijnzen.

Op 2 april 2010 werd in het Provinciale Havencentrum Lillo op een nieuwe stand de 'digitale Schelde' plechtig geopend. Een liggend reuzenscherm geeft een unieke voorstelling van de stroom en de Vlaamse en Zeeuwse havens die langs de vaargeulen bereikbaar zijn. Het reuzenscherm vervangt een maquette. De 'Digitale Schelde' bestaat uit een unieke multimediale tafelopstelling met een touchscreen van twee op drie meter en daaraan gekoppeld vier zuilen met schermen. Vertrekkende van een satellietfoto van het Scheldegebied kan men inzoomen op één van de vier Vlaamse zeehavens en op Zeeland Seaports, en informatie oproepen over de economische waarden natuurlijkheid, toegankelijkheid en veiligheid van het estuarium.

Shipit heeft in mei 2010 een nieuw multimodaal platform in gebruik genomen, gelegen aan kaaien 1612 tot 1616 van het Noordelijk Insteekdok in de



Waaslandhaven. De site grenst aan de andere kant aan de toekomstige toegangseuil naar de tweede sluis die uitgeeft in het Deurganckdok. Op een concessie van in totaal 90 hectare heeft Shipit in een eerste fase zeven miljoen euro geïnvesteerd in een open kaai en twee aaneengrenzende magazijnen van elk 7.500 m² met tien meter vrije hoogte, acht loskades voor vrachtwagens en een luifel voor overdekte treinbehandeling. Een tweede luifel biedt de mogelijkheid voor droog strippen en stufen van containers. Aan de noordzijde van het dok bevindt zich een laad- en loskade voor de binnenvaart. Later komt er nog een spooraansluiting. Shipit mikt met de nieuwe installatie voornamelijk op ladingstromen van containers van en naar het Deurganckdok.

In mei 2010 werden de werken aangevat voor de bouw van het nieuw logistiek complex Amos van Tabaknatie in het nieuwe Logistiek Park Waasland.

In totaal gaat het om 220.000 m² overdekte opslagruimte, bestaande uit verschillende gebouwen. De volledige oplevering van het project is voorzien voor 2014. Op dat moment was Tabaknatie, met een totale overdekte opslagcapaciteit van 800.000 m² (ongeveer 15 procent van de totale overdekte opslagruimte in de haven) het tweede grootste opslagbedrijf in de haven, na Katoen Natie. Tabaknatie heeft meer dan 20 procent van de wereldproductie van ruwe tabak in handen en is daarmee veruit wereldmarktleider. Het Amos-complex wordt opgetrokken op een terrein van in totaal 350.000 m².

Op 10 mei 2010 werd via de Schelde de grootste module aangevoerd van de nieuwe ontzwavelingsinstallatie voor de raffinaderij van ExxonMobil, dat 400 miljoen euro investeerde in de modernisering van zijn raffinaderij. Daarmee werden zowel een ontzwavelingsinstallatie als een cogeneratie-eenheid gebouwd. De ontzwavelingsinstallatie werd gebouwd op de terreinen van Fabricum in Hoboken en in verscheidene opeenvolgende transporten over de Schelde en de Scheldelaan naar het fabrieksterrein van ExxonMobil vervoerd. De grootste en laatste module had een hoogte van 33 meter. De ganse ontzwavelingsinstallatie heeft een totaal gewicht van 5.000 ton. Met de nieuwe installatie wil ExxonMobil schonere diesel produceren. Terzelfdertijd bouwt ExxonMobil een cogeneratie-eenheid, een moderne energie-installatie die zowel stoom als elektriciteit aanmaakt. Met een eigen katalytische kraakeenheid, eenheden voor primaire en secundaire distillatie, een chemische fabriek, een asfalffabriek en een benzine-eenheid behoort de vestiging van ExxonMobil in Antwerpen tot de modernste ter wereld.

Chemiebedrijf Bayer maakte op 20 mei 2010 bekend dat het 2,5 miljoen euro gaat investeren in de verdere procesontwikkeling voor polycarbonaat (makrolon) in Antwerpen. Met deze nieuwe investering wordt Bayer Antwerpen de wereldwijde competentiepool voor de productie en technologie van polycarbonaat binnen Bayer MaterialScience (BMS). De totale

procesontwikkeling voor de primaire polycarbonaatproductie was nog voor het einde van 2010 klaar. Het project beslaat het ganse proces voor de productie van polycarbonaat in granulaatvorm, aangevuld met test-installaties zowel voor oplossings- als smeltpolycarbonaat, inclusief de voorproducten en een Technology Center voor process engineering en implementatie van de beste demonstrated practices. Met het project wordt het reeds bestaande competentiecenter voor polycarbonaat vervolledigd door aanvulling met de nodige technici en met bijkomende infrastructuur voor process development op labo- en mini-plant schaal. Polycarbonaat in granulaatvorm wordt onder meer gebruikt in cd's en dvd's.

Eind juni 2010 maakte Lanxess bekend dat het 20 miljoen euro gaat investeren in de verhoging van de productiecapaciteit van butylrubber in zijn fabriek in Zwijndrecht om de productie tegen 2012 op te trekken van 135.000 naar 150.000 ton per jaar. Butylrubber vindt een belangrijke afzet in de bandenindustrie. De rubberfabriek van Lanxess in Antwerpen ontvangt 81 procent van de inkomende en 3 procent van de uitgaande productstromen via het water. 97 procent van de output wordt via de weg vervoerd en 1 procent van de inkomende goederenstroom gebeurt per spoor.

Eind juli 2010 kondigde Ineos Oxide aan dat het tegen 2012 een ethyleen-tankterminal met een capaciteit hebben van één miljoen ton per jaar gaat bouwen op zijn site in Zwijndrecht. De ethyleentankterminal zal rechtstreeks verbonden worden met de ethyleenverbruikende sites van Ineos in onder meer Lillo en Feluy en via de ARG Ethyleenpijplijn met andere sites in onder meer Duitsland. De nieuwe installatie zal toelaten om de ethyleenbehoeften efficiënter te beheren tussen de verschillende vestigingen in Europa. De aanvoer van ethyleen gebeurt per zeeschip.

Waterleverancier en dienstenbedrijf Induss bouwt één van de grootste demi-waterfabrieken in de Antwerpse haven. Het gedemineraliseerde water dat er zal worden aangemaakt is bestemd voor de bedrijven uit

de naburige petrochemische cluster. De waterfabriek 'Induss 1' wordt gebouwd aan de Scheldelaan, ter hoogte van de kruising met de Kruisschansweg, en zal water voor industrieel gebruik leveren. Het netwerk van Induss, een dochterbedrijf van water.link (een samenwerkingsverband tussen waterbedrijven AWW en TMVW), zal in een eerste fase tot aan de Berendrechtsluis reiken, maar kan later worden uitgebreid. Gedemineraliseerd of gedistilleerd water wordt gebruikt om stoom op te wekken in het verwerkingsproces van aardolie en als verdunner in een reeks chemische producten. De chemiebedrijven beschikken vandaag elk over een eigen waterinstallatie met opslagtanks voor de productie van het water dat ze zelf verbruiken, maar die installaties zijn verouderd en zijn aan vernieuwing toe. Een centrale waterproductiefabriek voor alle gebruikers bleek de beste oplossing.

Op 14 september 2010 opende Vlaams minister-president Kris Peeters de tankterminal die Sea-Invest voor Total bouwde in de Antwerpse haven. Total, dat in de haven van Antwerpen over een raffinaderij beschikt, zal de tankterminal gebruiken om producten op te slaan voor trading. Tijdens de plechtige opening van de nieuwe terminal kondigde Sea-Invest aan dat het, samen met de Zwitserse tradinggroep Glencore, 250 miljoen euro gaat investeren in de bouw van een tankopslagterminal voor petroleumproducten in de haven. Glencore is een van de grootste traders ter wereld in metalen, mineralen, olieproducten, kolen en landbouwproducten en de tweede grootste aandeelhouder van Nyrstar. De nieuwe tankterminal wordt ingeplant op de 28 hectare grote terminal aan kaai 510, waar Sea-Invest nu zinkerts en lood



opslaait voor Nyrstar. De tankterminal zal een opslagcapaciteit hebben van 900.000 m³ en moet tegen 2013 klaar zijn. Voor de uitbating is een joint venture opgericht tussen Glencore en Sea-Invest. De huidige trafiek van Nyrstar verhuist naar het Leopolddok, waar Sea-Invest 40 miljoen euro investeert in een volledig nieuwe ecologische terminal. De bouw van de tankterminal van Sea-Invest is zeer belangrijk voor de haven van Antwerpen aangezien die zal zorgen voor een bijkomende trafiek van 30 miljoen ton per jaar.

In september 2010 kondigde Wijngaard Natie aan dat het één van zijn magazijnen gaat ombouwen tot servicecenter voor de Russische staalgroep Mechel, waar onder meer staal op maat gesneden zal worden. Het gaat om een contract van 10 jaar voor de behandeling van 20.000 à 25.000 ton staal per jaar. Voor de nieuwe trafiek investeert Wijngaard Natie 2,5 miljoen euro in de ombouw van een bestaand magazijn tot een dedicated service centre, waar vijf zaagmachines de staalproducten op maat van de eindklant moeten zagen. Wijngaard Natie heeft in 2010 ook nog zijn Antwerp Decoiling Centre (ADC) geopend, waar volgens hetzelfde principe voor andere klanten wordt gewerkt.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft in 2010 een samenwerkingsakkoord gesloten met de Panama Canal Authority (PCA). Het akkoord, het eerste in zijn soort, zal de samenwerking vergroten op bijvoorbeeld het vlak van joint-marketing en moderniserings- en expansiewerken. Het zal ook de handel tussen de haven van Antwerpen en de westkust van Zuid-Amerika, via het Panamakanaal versterken.

De Duitse chemiegroep BASF bracht in 2010 haar styreenactiviteiten onder in een dochterbedrijf, Styrolution. Styreen, dat ontstaat uit de raffinage van ruwe olie, is de basis voor verschillende kunststoffen en wordt onder meer gebruikt voor het maken van legoblokjes, televisiekasten, gsm-behuizingen en wegwerpbekertjes. De belangrijkste productie

van styreenkunststoffen voor BASF gebeurt in de haven van Antwerpen. De styreenactiviteiten van BASF waren in 2009 goed voor een omzet van 2,5 miljard euro, of 5 procent van de groepsomzet.

De transportgroep Van Loon kondigde eind 2010 de bouw aan van een nieuwe bedrijfseenheid aan de Molenweg in Kallo. De vestiging moet klaar zijn tegen de zomer van 2011 en krijgt de naam 'Antwerp Tank & Special Logistics', kortweg ATSL. De Van Loon Group is reeds lang actief op de Rechteroever. In 2010 verleende de Maatschappij Linkerscheldeoever een concessie voor een terrein van vier hectare in Kallo. In een eerste fase bouwt Van Loon er een 'one-stop-shopservice' voor het neutraliseren en reinigen van een aantal specifieke producten, waaronder mercaptanen en chlorides. Verder zal de transportgroep er een herstellings- en transportconcept uitbaten naar analogie met zijn vestiging op de Rechteroever. Op de Linkeroever zal Van Loon een aantal diensten aanbieden waarvoor het op de Rechteroever geen of onvoldoende plaats heeft. Er komen twee gebouwen. In het ene zullen herstellingswerkzaamheden worden uitgevoerd, in het andere komen de reinigingsinstallaties. ATSL zal zich vooral focussen op operators en industriëlen die tankactiviteiten uitbaten en tankleasingbedrijven.

's Werelds grootste chemieconcern BASF kondigde in december 2010 aan dat het zijn productie van superabsorbenten tegen 2012 gaat verhogen van 70.000 ton tot 470.000 ton per jaar. De verhoging komt vooral de vestigingen van BASF in Antwerpen en in Freeport in de Verenigde Staten ten goede. Met de capaciteitsverhoging speelt het bedrijf in op de groeiende vraag naar superabsorbenten. Dit zijn kunststoffen die tot 500 keer hun eigen gewicht aan vloeistof kunnen opnemen. Superabsorbenten worden vooral gebruikt voor de productie van babyluiers.

1.1.2 Infrastructuur

Op 13 januari 2010 besliste de Raad van State in Nederland dat de Westerschelde mocht verdiept worden. De verdieping zou niet leiden tot schade aan de natuur, aldus de Raad van State. Eind juli 2009 hield de Raad van State vooralsnog het baggeren tegen, omdat het toen niet duidelijk was of het Europees beschermde natuurgebied (Natura 2000) geen schade zou lijden door de derde verdieping. Elke schade dient immers te worden gecompenseerd. Het kabinet hield vol dat door slim starten geen schade zou optreden. De Raad van State oordeelde op 13 januari 2010 dat de gevolgen van de verruiming en de verdieping van de Westerschelde voor het beschermde natuurgebied niet zó onzeker waren, dat de staatssecretaris en de minister in juli 2008 hadden moeten afzien van de vaststelling van het tracébesluit. De gevolgen voor het natuurgebied werden daarna gedetailleerd onderzocht in het kader van de natuurbeschermingswetvergunning. Uit dat onderzoek bleek volgens de Raad van State dat de verruiming van de vaargeul *“niet een zodanig slibtransport tot gevolg heeft dat daardoor natuurwaarden in het Verdrongen Land van Saeftinghe worden aangetast”*. Daarnaast werd het *“niet aannemelijk gemaakt dat verruiming van de vaargeul leidt tot een achteruitgang van de kwaliteit die aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Westerschelde met zich brengt”*. Verder achtte de Raad van State de vrees van de Vereniging van Zandwinners ongegrond dat het tracébesluit zou leiden tot een afname van de zandwinningsmogelijkheden. Kort na de behandeling van de zaak op 18 december 2009 hebben de milieuorganisaties hun beroepen ingetrokken. Door deze intrekkingen waren een groot aantal bezwaren tegen de natuurbeschermingswetvergunning niet langer aan de orde in het door de raad van State te behandelen beroep. Er waren dus geen juridische belemmeringen meer voor het kabinet om de vaargeul van de Westerschelde te verruimen en te verdiepen.

Op 12 februari 2010 is op de Belgisch-Nederlandse grens het startschot gegeven voor de derde Scheldeverdieping. Dit gebeurde in aanwezigheid



van Vlaams minister-president Kris Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, de Antwerpse havenscheper Marc Van Peel en de Nederlandse staatsecretaris van Verkeer en Waterstaat Tineke Huizinga. De Scheldeverdieping op Nederlands grondgebied had eigenlijk al lang moeten beginnen, maar de discussie over de ontpoldering van de Hedwigepolder op de grens tussen Nederland en België zorgde voor vertraging. De Belgische baggerbedrijven Jan De Nul en Deme verzetten met vier sleephopperzuigers in totaal 7,7 miljoen kubieke meter baggerspecie. Door de derde Scheldeverdieping kunnen schepen met een diepgang van 13,10 meter onafhankelijk van het getij de haven van Antwerpen bereiken.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever hebben in maart 2010 besloten om samen een gebiedsdekkend windturbineplan voor de Linkeroever op te stellen. Op de Rechteroever werd eerder al van start gegaan met de ontwikkeling van een windturbineplan. Dat ook aan de overkant van de Schelde naar geschikte inplantingszones voor windturbines wordt gezocht, ligt in de lijn van de aanbevelingen van de Vlaamse WindEnergie Associatie (VWEA) en Vlaams minister van Energie, Freya Van den Bossche, die het Antwerpse zeehavengebied aanduidde als uitgelezen locatie voor grootschalige windturbineprojecten. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever zullen in samenspraak met de betrokken beheerders alle relevante invloedsfactoren in kaart brengen en deze bespreken met de havengebruikers en andere belanghebbenden.

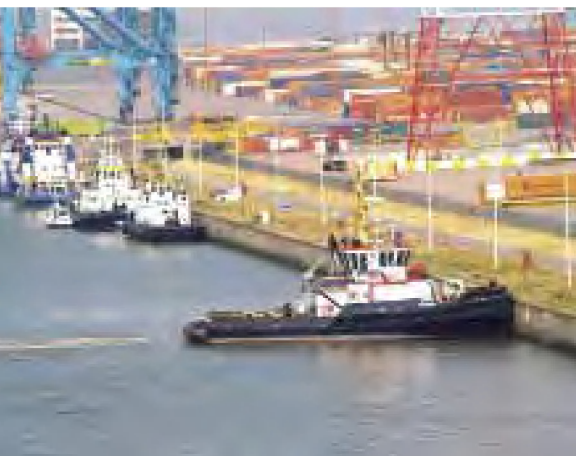
Op 3 mei 2010 werd de grensinspectiepost nabij het Deurganckdok officieel geopend. De grensinspectiepost van Kallo, gebouwd door het Havenbedrijf Antwerpen, biedt onderdak aan de douane, de scheepvaartpolitie en het Federaal Voedselagentschap (FAVV). Het complex is 55.000 m² groot en omvat naast kantoorgebouwen en scantunnels onder meer loodsen met laboratoria en koel- en vriescellen waar het FAVV producten kan opslaan en controleren. De federale overheidsdienst Financiën liet bij de gebouwen twee vaste scantunnels optrekken. Door de centralisaties van de douane en het FAVV kunnen alle controles voortaan in één dag afgewerkt worden.

Begin juli 2010 werd de financieringsconstructie voor de bouw van de nieuwe zeesluizen in Antwerpen, Gent en Zeebrugge door Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, voorgelegd aan de Vlaamse Regering en goedgekeurd. Voor elke sluis komt er binnen de privaatrechtelijke NV Vlaamse Zeehavens een dochtervennootschap waarin de NV een minderheidsbelang en betrokken havenbedrijf en/of private aandeelhouders een meerderheidsbelang zullen hebben. Hoeveel

de havenbedrijven zullen moeten bijdragen was op het moment van de goedkeuring nog niet bekend. De tweede sluis voor de Waaslandhaven in Antwerpen komt als eerste aan bod. De bouwwerken zouden reeds in 2011 starten en het einde van de werken is voorzien voor het einde van 2015. De nieuwe sluis biedt een bijkomende toegang tot de Waaslandhaven en zal groter zijn dan de bestaande Kallosluis.

Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer deelde mee dat op 1 augustus 2010 het op- en afvaartreglement van en naar Antwerpen gewijzigd werd. Daardoor kunnen voortaan grote containerschepen met meer diepgang vanuit Antwerpen vertrekken. Dit is het gevolg van het feit dat de drempels boven Hansweert op de nieuwe streefdiepte waren gebaggerd. De maximale diepgang is voortaan 140 decimeter, maar voor de containervaart met schepen tot 340 meter lang worden grotere diepgangen toegelaten.

Op 14 september 2010 werd de aangepaste versie van het Barge Traffic System (BTS2) in gebruik genomen. Met die webtoepassing kunnen binnenschippers zich registreren en hun komst naar een bepaalde terminal aankondigen. De belangrijkste wijzigingen zijn de verbeterde flexibiliteit voor laattijdige aanvragen en een conflictcontrole waardoor schippers en terminaluitbaters worden gewaarschuwd wanneer onmogelijke aankomsttijden worden ingegeven of wanneer er problemen dreigen qua capaciteit. Naast de manuele interface beschikt BTS ook over de mogelijkheid om de toepassing automatisch te koppelen aan de servers van grote gebruikers. Het gaat vooral om de terminalbeheerders die over eigen planningssystemen beschikken. Door deze koppeling is geen menselijke tussenkomst meer nodig voor de uitwisseling van gegevens tussen de computers. Op dit ogenblik zijn alle containerbinnenschepen verplicht zich te registreren bij BTS. Het systeem is opgezet om de planning van het laden en lossen van binnenschepen aan de containerterminals strikt te organiseren, zodat congesties en lange wachttijden kunnen vermeden worden. In



een latere fase zullen alle binnenscheepen zich moeten registreren, zodat het BTS ook gebruikt zal kunnen worden om de planning van de verschillende sluizen te verbeteren.

In het kader van de Scheldeverdragen heeft het Havenbedrijf Antwerpen in 2010 zijn in-huis-organisatie van de scheepvaartbegeleiding herschikt. Er werd een nieuwe divisie

Scheepvaartmanagement opgericht, met medewerkers van de havenkapiteindienst en van de technische dienst. In de Scheldeverdragen met Nederland wordt bepaald dat er een betere coördinatie moet komen in de nautisch-technische begeleiding van zeeschepen van op zee tot aan de ligplaats in de haven. Uit het verdrag blijkt dat de havens hierin het initiatief moeten nemen. Het volstaat niet enkel om de Schelde uit te diepen. Voor een vlottere afhandeling van het scheepvaartverkeer moest de coördinatie efficiënter zodat het vaarcomfort verhoogt en de wachttijden beperkt kunnen worden. De divisie Scheepvaartmanagement komt onder leiding van een directeur, die onder zich de hoofdverkeersleiders, verkeersleiders en dokmeesters en de brug- en sluiswachters groepeerd.

De raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft op 5 oktober 2010 een aangepaste meerjarenplanning en investeringsplan voor de periode 2011-2015 van 1,6 miljard euro, met inbegrip van een aantal Oosterweelprojecten, goedgekeurd. Daarin zijn naast de Oosterweelprojecten, het bouwdok voor de tunnelelementen en de vernieuwing van kaaimuren aan het Amerikadok en het Straatsburgdok, tal van projecten opgenomen die de haven al op haar investeringslijst staan had. Het gaat onder meer om de tweede sluis op de Linkeroever, de aan-

koop van kranen en vaartuigen en het nieuwe Havenhuis. Verder zijn er de uitbouw van het Verrebroekdok en de uitbouw van de Ontwikkelingszone Saeftinghe. Het Havenbedrijf stelt wel voorwaarden voor de realisatie van het investeringsplan. Zo mogen er onder meer geen onverwachte economische tegenslagen zijn en moet de stad geen stijging van het havendividend verwachten.

De firma Hye uit Burcht bouwde in 2010, in opdracht van de afdeling Maritieme Toegang van het Ministerie van Openbare Werken, een grote dam in de Schelde om de aanslibbing in het Deurganckdok te verminderen. De dam bestaat uit een gekromde muur van palen en een drempel op de bodem. Door de drempel worden de onderste waterlagen, met een hoger slibgehalte, afgebogen van de ingang van het dok. De bovenste waterlagen, die weinig slib bevatten, kunnen gewoon het dok instromen. Door de bouw van de dam zal in de toekomst minder gebaggerd moeten worden voor en in het Deurganckdok.

Tegen 2015 wordt tussen de Berendrecht- en de Zandvlietsluis een nieuwe toren gebouwd voor de huisvesting van het Antwerp Coordination Center. Momenteel huist het Antwerp Coordination Center in een oud gebouw langs de Potpolderweg. In 2008 werd door het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen beslist dat er een nieuw coördinatie centrum zou gebouwd worden. Alle actoren binnen de scheepvaartbegeleiding moeten er verenigd worden op één werkvloer en het gebouw moet ook functioneren als crisiscentrum voor het havengebied.

Op 3 december 2010 heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, een nieuwe binnenvaartsimulator ingehuldigd in het Antwerpse Waterbouwkundig Laboratorium. Het onderzoek aan de hand van simulaties biedt een veilig en milieuvriendelijk alternatief voor fysieke scheepsmanoeuvres op ware schaal. De unieke experimentele faciliteiten waarover het laboratorium beschikt om testen uit te voeren in ondiep en

beperkt water, laten toe om de numerieke modellering verder te verfijnen. De continue ontwikkeling van de modellen speelt een belangrijke rol om bijvoorbeeld te bepalen hoe groot of diep beladen de schepen maximaal mogen zijn op bepaalde vaarwegen.

De aanmeermogelijkheden van de steiger op kaai 471 in het Marshalldok werden in 2010 verbeterd. 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 Total. De werken werden uitgevoerd door de firma Roegiers uit Kruibeke.

In 2010 werden de werken voor het renoveren van de kaaimuurkop van de dwarskaaien van de noordkaai van het Churchilldok afgewerkt. De werken strekten 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. De renovatiewerken betroffen in hoofdzaak afbraakwerken, het vernieuwen van de kaaimuurkop en aanvullende werken bij de heropbouw van de kaaimuurkop. In juni 2010 werden de werken afgerond.

In 2010 werd verder gebouwd aan de kaaimuur voor Oiltanking en Evonik aan Kanaaldok B2. De kaaimuurconstructie wordt gebouwd in de bestaande oeverconstructie deels in de kruin ter hoogte van kaai 611 en verlopend tot in het onderwatergedeelte van de oever ter hoogte van kaai 619 en aansluitend op de damwandconstructie op de hoek van het Insteekdok 1. Om de 860 meter lange kaaimuur te kunnen realiseren dient tevens de bestaande steigerconstructie van Evonik te worden afgebroken. Oiltanking voorziet zelf in de investeringen voor de superstructuur. Voorts is besloten om de kaaimuur met een extra ca. 160 meter te verlengen. Het einde van de werken is voorzien voor midden 2011.

De verdiepingswerken van de kaaimuur van het Leopolddok ter hoogte van kaai 211 tot kaai 217 werden in 2010 aangevat zodat de firma Seal-Invest schepen met een diepgang van 13,50 meter en 1 meter kielspeling zal kunnen ontvangen. De kaaimuur zal over een lengte van ongeveer 440 meter worden verdiept. De werken omvatten enerzijds het uitvoeren van renovatiewerkzaamheden en anderzijds uitvoeren van herstellingen aan de kaaimuur. De totale uitvoeringstermijn van de werken bedraagt 10 kalendermaanden en werden aangevat op 6 december 2010.

De renovatiewerken van de kaaimuurkop van de zuidkaai van het Churchilldok werden in 2010 beëindigd. De werken strekten zich uit over ca. 1400 meter van de langskaai van het Churchilldok. De concessionaris PSA was eveneens vragende partij om de kaaimuurkop te renoveren gezien de zéér beperkte activiteiten aan de zuidkaai. Op vraag van PSA stemde het directiecomité van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in om het nog resterende gedeelte van de zuidkant van het Churchilldok ook te renoveren. De aanbesteding voor deze opdracht is ondertussen gebeurd.

Het project voor de uitbreiding van de havenradar in de Waaslandhaven is een verderzetting van de vernieuwing in 2008 van de havenradar op de Rechteroever en omvat de plaatsing van 3 nieuwe radartorens met bijhorende operatorposten op de Linkeroever en aansluiting op het bestaande radarsysteem. Met dit project krijgt de verkeersleiding een overzicht van de nautische verkeerssituatie, zowel met radarbeelden als met visuele beelden, van op eender welke locatie langs het ONAP netwerk (Optical Network Antwerp Port). Dit project wordt uitgevoerd in samenwerking met het Vlaams Gewest en kadert in het Havendecreet en de daarbij horende ketenbenadering. Het Vlaams Gewest is aanbestedende overheid, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is de gebruiker en neemt de technische uitwerking op zich. Op 2 februari 2010 werd het project gegund aan Fabricom GDF Suez en de uitvoering van de eerste fase van het project is gestart op 7 april 2010.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is medeoprichter van het Museum aan de Stroom (MAS). Het concept van het 'havenpaviljoen' gaat uit van 'havenbeleving' en wil op die manier meer inzicht creëren in de hedendaagse werking van Antwerpen als wereldhaven en het moet een ontmoetingsplaats worden voor en door de havengemeenschap. De uitvoering van het eerste deel (afbraakwerken en ruwbouwwerken) werd gegund aan Metalprojects. De uitvoering van het tweede (architectuur en technieken), derde (meubilair) en vierde deel (multimedia) werd gegund aan Vooruitzicht. Op 13 oktober 2009 werd door Crepain-Binst Architecture het voorontwerp ingediend. De werken voor het eerste deel vingen aan op 24 maart 2010 en waren klaar op 16 april 2010. Met het tweede, derde en vierde deel werd gestart in juli 2010 en op 6 december 2010 werd het MAS-paviljoen opgeleverd. De officiële opening vond plaats op 5 en 6 februari 2011.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.818 ha
Oppervlakte Rechteroever	7.239 ha
Totale oppervlakte	13.057 ha
Wateroppervlakte	2.028 ha
Totale lengte kaaimuren	122 km
Totale lengte spoorwegen	1.061 km
Totale lengte wegen	409 km



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

1.1.3 Nieuwe scheepvaartlijnen

In februari 2010 werd aangekondigd dat de IMEX-dienst van CSAV Norasia opnieuw de haven van Antwerpen zou aanlopen. De opname van Antwerpen als laatste Europese laadhaven op de dienst naar het Midden-Oosten en India/Pakistan, valt samen met de introductie van schepen van 4.800 TEU. In maart 2009 werd besloten om Rotterdam aan te lopen in plaats van Antwerpen. Op het moment dat de vloot van de IMEX-dienst

werd aangepast en de rederij acht grote panamaxschepen met een capaciteit van 4.300 à 4.800 TEU inzet, werd echter besloten om Antwerpen opnieuw rechtstreeks wekelijks te bedienen. Rotterdam blijft de eerste loshaven in Noord-Europa, maar Antwerpen wordt na Hamburg en Felixstowe de laatste Europese haven waar geladen wordt voor Port Said, Jebel Ali, Karachi, Nhava Sheva en Mundra. De schepen van de IMEX-dienst worden in Antwerpen behandeld op de terminal van Antwerp Gateway aan het Deurganckdok.

In februari 2010 lanceerde Panalpina een nieuwe maritieme groepage-dienst van Antwerpen naar Houston in de Verenigde Staten. De nieuwe dienst vanuit Antwerpen betekent volgens Panalpina een aanvulling van de bestaande portfolio van NVOCC-diensten (Non Vessel Operating Common Carrier) tussen Continentaal Europa en de Golf van Mexico. De zendingen vanuit de Benelux, Frankrijk en Zwitserland worden geconsolideerd in de strategische LCL-hub (Less than Container Load) van Panalpina in Antwerpen. De NVOCC-diensten van de groep worden gestuurd door het eigen filiaal Pantainer Express Line. De afvaarten zijn gebaseerd op de diensten van NYK Line (Nippon Yusen Kaisha Line).

Het Antwerpse expeditiebedrijf Sawari International Corporation startte begin april 2010 met een NVOCC-dienst tussen Antwerpen en Libië. Ook havens in Tunesië worden bediend. De dienst wordt uitgebaat onder de naam CEN-SAD Sealand Line. De bediende havens zijn Tripoli, Misurata, Benghazi en Tunis. CEN-SAD Sealand Line maakt gebruik van de diensten van Brointermed en Eiffe.

In begin maart 2010 meerde aan de Scheldekaai nabij het Steen het cruiseschip 'Aida Blu' van de Duitse rederij Aida Cruises. Dit was het eerste cruiseschip van het cruisejaar. In totaal meerden er in Antwerpen in 2010 14 zeegaande cruiseschepen aan, in totaal goed voor 23.507 passagiers. Blikvangers in 2010 waren: 'Mein Schiff', dat met zijn 264 meter

het langste cruiseschip is dat ooit de haven van Antwerpen aandeed, en de 'Europa', één van de meest luxueuze cruiseschepen ter wereld. Naast de zeegaande cruiseschepen ontving Antwerpen in 2010 ook ongeveer 500 riviercruiseschepen, met in totaal ongeveer 67.000 passagiers. In totaal bezochten in 2010 dus ongeveer 90.000 cruise-passagiers de haven van Antwerpen, van waaruit ze daguitstappen maakten naar Antwerpen, Brugge, Brussel en Gent.

Wan Hai Lines uit Taiwan en Pacific International Lines (PIL) uit Singapore herstartten hun wekelijkse verbinding tussen het Verre Oosten en Europa. Op 13 maart 2010 vertrok een eerste schip met een capaciteit van 4.250 TEU vanuit Shanghai richting Europa. De rederijen zetten elk vier schepen in en één bijkomend gezamenlijk vaartuig. Daarmee breidden ze hun aanbod uit ten opzichte van de vroegere dienstverlening. Die werd onderbroken tijdens de crisis (eind december 2008) en vervangen door een tijdelijke overeenkomst met het Chinese Cosco en in samenwerking met CHYH Alliance NE1 service.

Door een positieve trend in de aangeboden capaciteit kondigen heel wat rederijen in 2010 nieuwe of aangepaste loops aan. De haven van Antwerpen krijgt zijn plaats in meerdere van die havenrotaties. De alliantie CKYH (Cosco, K-Line, Yang Ming, Hanjin) herzielt haar dienstverlening tussen Europa en het Verre Oosten. De vier bestaande loops worden herschikt. Antwerpen is voortaan in drie daarvan opgenomen, één meer dan voorheen.

De Israëlische rederij Zim startte in april 2010 opnieuw een eigen containerdienst tussen Noord-Europa en het Verre Oosten, de Asia Med Europe Service (AME). In de praktijk werd de bestaande lijndienst naar Egypte, Cyprus en Israël doorgetrokken. Westbound wordt ook in India rechtstreeks bediend. In september 2008 kondigde Zim de stopzetting van zijn East West Express (EWX) tussen Noord-Europa en het Verre Oosten aan.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

De rederij bleef wel op het vaargebied actief via een slotcharter bij China Shipping en heeft ook nog allocaties op drie loops van de Grand Alliance. De bestaande dienst in samenwerking met Hamburg Süd tussen Noord-Europa en het oosten van de Middellandse Zee werd in de AME-dienst geïntegreerd. In Antwerpen worden de containerschepen van Zim behandeld op de terminal van Antwerp Gateway aan het Deurganckdok.

De Arabische rederij UASC (United Arab Shipping Company) startte eind april 2010 met een tweede eigen containerdienst tussen Europa en Azië. UASC wilde reeds in 2009 de AEC1 -dienst opstarten omdat de rederij toen negen nieuwe schepen van 4.250 TEU in de vaart nam, maar wegens de economische crisis werd dit plan uitgesteld. De AEC1-dienst werd toen beperkt tot een dienst tussen het Midden- en het Verre Oosten en een aantal nieuwbouwschepen belandde in een dienst tussen het Verre Oosten, India, het Middellands Zeegebied en de oostkust van Noord-Amerika.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Omdat het ladingsaanbod daarna steeg werd de AEC1-dienst in april 2010 doorgetrokken naar Europa. De schepen van UACS worden in Antwerpen behandeld aan de Europaterminal van PSA.

De Finse Grimaldi-dochter Finnlines trok in augustus 2010 de bestaande dienst uit Bilbao via Antwerpen naar Helsinki door naar Sint-Petersburg. De dienst werd voorheen verzekerd door twee ro-ro-schepen die in Kotka en Göteborg papier laden voor Bilbao. In de de Noord-Spaanse haven wordt dan lading aan boord genomen met bestemming Antwerpen en Helsinki. Om deze dienst naar Rusland te kunnen doortrekken werd vanaf augustus 2010 een derde schip ingezet. Finnlines accepteerde voorheen al lading voor Sint-Petersburg en liet die in Helsinki overladen op schepen

van het zusterbedrijf Trans Russia Express. Omdat Antwerpen een belangrijke hub voor Grimaldi is, fungeert de nieuwe directe verbinding van Finnlines voor de volledige groep als Russische feeder.

Eind juni 2010 begon de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company), naast de bestaande containerdienst naar de Golf van Mexico, een extra wekelijkse lijndienst die op de snelle bediening van Mexico is gericht. Deze Mexico Express Service verbindt Antwerpen en Bremerhaven met Veracruz en Altamira. Op de terugweg doen de schepen nog de haven van Houston aan. MSC bedient Mexico al met de US Golf



Service, met grotere schepen. Deze schepen volgen een langere route die in Europa achtereenvolgens Antwerpen, Felixstowe, Bremerhaven en Le Havre omvat. Aan de overkant van de Atlantische Oceaan staan eerst Charleston, Savannah, Port Everglades en Freeport op het programma alvorens de schepen naar Veracruz en Altamira varen. Op de terugreis naar Europa wordt ook weer geladen in Houston, New Orleans, Freeport, Savannah en Charleston.

Door het opzeggen van de samenwerking op de vaart tussen China en Noord-Europa van de Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL) en de New World Alliance (APL, MOL, HMM) kreeg Antwerpen in 2010 een bijkomende verbinding naar het Verre Oosten. Na het akkoord over het samensmelten van de D-Loop (Grand Alliance) en CEX (New World Alliance) was opgezegd wilde elke Alliance op eigen kracht de diensten terug op het niveau brengen van 2008. Daarbij voerde de New World Alliance een aanpassing door van het vaarschema van zijn CEX-service. Voortaan wordt Antwerpen en Hongkong aangedaan. De dienst wordt uitgevoerd met schepen van 6.400 TEU: 9 van APL en één van MOL.

Flinter Shipping startte in augustus 2010 een nieuwe conventionele stukgoed/breakbulkdienst tussen Antwerpen en Libië. De dienst, met één tot twee afvaarten per maand, vloeit voort uit een belangrijk contract dat de rederij heeft voor basislading. De loshavens in Libië zijn Misurata en El Khoms, maar andere havens zullen ook aangelopen worden als daarvoor voldoende lading geboekt wordt. Antwerpen is de enige laadhaven in Noord-Europa, maar bij voldoende ladingaanbod wordt ook Bremen aangedaan.

De Chinees-Poolse rederij Chipolbrok startte in juli 2010 een nieuwe rechtstreekse lijndienst tussen Noord-Europa en de Verenigde Staten. De maandelijkse dienst wordt uitgebaat met multipurpose schepen van 22.000 dwt en met eigen laadgerei tot 300 ton. De klemtoon van de lijn ligt op ijzer en

staal en op projectcargo. De nieuwe dienst doet Antwerpen rechtstreeks aan en vaart naar Houston en New Orleans. In Antwerpen worden de schepen van Chipolbrok behandeld op de terminal van DP World.

De rederij Maersk Line startte in 2010 met een nieuwe dienst vanuit de Levant waarbij Antwerpen rechtstreeks wordt aangelopen. Daarmee loopt een tweede Med-dienst van de rederij Antwerpen aan. Deze Eurolev-dienst is een aanvulling op de bestaande Scanmed en Euromed diensten en focust voornamelijk op de reefermarkt. Vanaf de 18de september zet Maersk Line vijf schepen in van 2.500 TEU. De rotatie is als volgt: Bremerhaven, Felixtowe, Antwerpen, Le Havre, Algeciras, Alexandrië, Port Said, Beirut, Mersin, Port Said, Algeciras, Bremerhaven.

Vanaf eind september 2010 implementeert Hamburg Süd zijn nieuwe dienstverlening naar de Middellandse Zee. De bestaande services Northern Route (EMNR) en de Europe-East Mediterranean/Israel service (UKEI), die tot dan toe werden uitgevoerd samen met partners, en ook de Southern Route (EMSR) werden vervangen door diensten met eigen schepen. De nieuwe diensten heten North Europe-South Mediterranean Service (NESM) en de North Europe-North Mediterranean Service (NENM). NESM wordt uitgevoerd met vijf schepen met een capaciteit van 2.500 tot 2.700 TEU. De rotatie is Felixstowe, Antwerpen, Hamburg, Tanger, Alexandrië, Limassol, Ashdod, Mersin, Haifa, Alexandrië, Felixstowe. Voor de NENM zal Hamburg Süd ook vijf schepen inzetten van 1.700 tot 2.100 TEU. Zij verzorgen de volgende rotatie: Felixstowe, Hamburg, Antwerpen, Tanger, Beiroet, Latakia, Kumpport, Gebze, Izmir, Salerno, Felixstowe.

In november 2010 splitste de Unites Arab Shipping Company (UASC) de in april 2010 begonnen AEC1-dienst tussen Noord-Europa en het Midden- en Verre Oosten op in twee nieuwe lijndiensten. De vernieuwde AEC1 verbindt Europa met de Arabische Golf en India en Pakistan en vaart niet langer

door naar het Verre Oosten. Via de nieuwe AEC1-dienst krijgt Antwerpen er extra rechtstreekse afvaarten bij naar Port Qasim, Nhava Sheva en Pipavav.

De tiendaagse containerdienst van de Finse rederij Merilinja Oy tussen Antwerpen en West-Finland werd in november 2010 omgevormd tot een wekelijkse dienst. Bovendien werd er een aanloop aan de haven van Raahe toegevoegd. De Finse rederij werkt daarvoor samen met de Zweedse rederij Österströms. Beide rederijen zetten voortaan elk een schip in. Voorheen voer Merilinja Oy enkel tussen Antwerpen en Kokkola. Österströms vervoert vooral conventionele lading van het Baltische Zeegebied naar de Benelux en startte eerder al containerdiensten tussen Rotterdam en Raahe enerzijds en Amsterdam en Kokkola anderzijds. Door de samenwerking kan de rederij voortaan ook meer Finse exportlading in containers vervoeren. In Antwerpen worden de schepen van de nieuwe lijn behandeld aan de terminal van MSC.

1.2. Haven van Gent

1.2.1 Industrie

De firma Zoutman Industries besliste in 2010 om de verwerkings- en opslagcapaciteit van zijn terminal aan het Kluizendok in de haven van Gent verder op te voeren. Het betreft een investering van ongeveer 4 miljoen euro. In januari 2010 nam het bedrijf reeds een nieuwe installatie voor het drogen van zeezout in gebruik. Op de achterkaai van de terminal werd in 2010 een tweede opslagmagazijn gebouwd. Hierdoor kan de overslagcapaciteit van de terminal verhogen tot 300.000 ton per jaar. In een eerste magazijn van 13.000 m² is opslag van 140.000 ton zout mogelijk. Met de bouw van de tweede loods, die een oppervlakte heeft van 10.000 m², stijgt de opslagcapaciteit naar circa 250.000 ton. Het bedrijf wil er naast de voorzieningen voor bulk ook meer plaats maken voor overdekte opslag van afgewerkte producten op paletten in zakken van 25 kg of in bigbags van 1 ton. Bovendien werd een tweede eigen weegbrug gebouwd. Het overslagbedrijf GTS treedt op als goederenbehandelaar.

De Duitse groep Oiltanking heeft zijn opslagcapaciteit voor vloeibare bulk aan het Rodenhuizedok en aan de Moervaart in de haven van Gent gedurende de laatste twee jaar met 300.000 m³ opgevoerd tot 1 miljoen m³. In totaal beschikt Oiltanking nu over 90 tanks met een capaciteit gaande van 10 tot 55.000 m³. De grootste nieuwe tanks zijn bedoeld voor de opslag van olieproducten (inclusief kerosine voor de Europese luchthavens dat via het CEPS-pijpleidingennet wordt verdeeld) en voor biobrandstoffen die in de nabijgelegen installaties worden gemaakt. Door de bouw van grotere tanks is er ruimte voor andere producten vrijgekomen in kleinere tanks, waardoor de flexibiliteit van de terminals vergroot is. Oiltanking kijkt nog uit naar verdere expansie in de haven van Gent. Ook ADPO, een ander opslagbedrijf voor vloeibare bulk langsheen het kanaal Gent-Terneuzen, heeft plannen om zijn capaciteit te vergroten. De terminal van ADPO heeft



thans een capaciteit van 95.000 m³. Het bedrijf heeft de nodige vergunningen aangevraagd om zijn capaciteit op te voeren tot 127.000 m³. Ook heeft Sea-Tank Terminal, een dochteronderneming van de Gentse Sea-Invest groep, zijn capaciteit voor de opslag van vloeibare bulk aan het Grootdok de voorbije jaren reeds verhoogd tot 200.000 m³. De Sea-Tank Terminal beschikt in de haven over ongeveer 130 opslagtanks, met een capaciteit van 30 à 6.500 m³. In het begin van 2010 werd de capaciteit met een extra 25.000 m³ opgevoerd. De behandelde bulk omvatten vooral oliën en vetten, meststoffen, molasse, biodiesel, lijnzaadolie en visolie. Een nieuwkomer in de sector van de tankopslag is de firma GTS, die zich

toelegt op de behandeling van vooral droge bulk, maar sinds kort ook een opslagtank heeft van 30.000 m³ op de achterkaai van het Kluizendok voor de distributie van vloeibare meststoffen, en dit in samenwerking met de groep Achema uit Litouwen. GTS werkt ook aan de bouw van zes extra tanks met een totale capaciteit van 240.000 m³ voor de op- en overslag van olieproducten.

Op 26 maart 2010 ondertekende het Havenbedrijf Gent een intentieverklaring met de Indiase groep Abellon CleanEnergy over samenwerking rond duurzame energie. Abellon CleanEnergy is in India marktleider in de ontwikkeling van duurzame energie, een sector waarvan de haven van Gent een speerpunt in zijn strategie heeft gemaakt. De intentieverklaring heeft een looptijd van drie jaar en handelt over uitwisseling van kennis over diverse aspecten van bio-energie.

In juli 2010 stapte Stukwerkers in het kapitaal van Ghent Container Terminal en verzorgt sindsdien de operationele uitbating van de containerterminal aan het Kluizendok. Ghent Container Terminal ging in het najaar van 2008 officieel van start als een 50/50 joint venture tussen het Finse Container Finance (waarvan rederijdochter Containerships Gent ging verbinden met het Balticum) en Manuport. Toen Manuport door Babcock & Brown werd overgenomen, bleef de Gentse containerterminal buiten die transactie. Het aandeel van 50 procent van Manuport bleef in handen van vier vroegere aandeelhouders van die groep. Met ingang van 1 juli 2010 is het kapitaal grondig herschikt. Naast Container Finance, en op een voet van gelijkheid met de Finse groep treedt Stukwerkers voortaan op de voorgrond. Ghent Container Terminal behandelde in 2010 ongeveer 10.000 TEU.

Het Havenbedrijf Gent en het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen (UA) ondertekenden op 28 juni 2010 een samenwerkingsovereenkomst. Het Havenbedrijf wil gebruik

maken van de expertise rond haven- en maritieme economie en hinterlandvervoer van de UA. Het Havenbedrijf Gent heeft niet enkel een regionale impact, maar het is ook internationaal actief. Bij de ontwikkeling van de haven hecht het Havenbedrijf veel belang aan de kennis van universiteiten en hogescholen. Daarom worden de banden met het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen nauwer aangehaald.

De Israëlische Godot-groep, een dochteronderneming van Ampal-American Israel Corporation, heeft in augustus 2010 de chemieterminal van ADPO in de haven van Gent gekocht. Gadot was via de VLS Group al eigenaar van de chemieterminal in Antwerpen en versterkt met Gent zijn Europese positie voor de opslag van chemieproducten. De terminal in Gent beslaat 25 hectare en heeft een opslagcapaciteit van 100.000 m³. Naast tankopslag is er ruimte voor afvulling van vaten en andere productiefaciliteiten. In de haven van Gent worden vooral olie en vloeistoffen voor voertuigen verhandeld. In Antwerpen ligt de focus meer op fijnchemicaliën en opslag in aluminium tanks.

Eind oktober 2010 ondertekende het Havenbedrijf Gent een overeenkomst met het Braziliaans bedrijf Companhia Brasileira de Logistica (CBL) voor de bouw van een nieuwe terminal voor de opslag en het behandelen van vloeibare bulk aan het Kluizendok. CBL investeert ongeveer 70 miljoen euro in een terminal op een terrein van ruim 8 hectare. De terminal is uitgerust met een kaai van 350 meter en heeft een capaciteit van 875.000 ton per jaar. De start van de bouwwerken is voorzien voor het einde van 2011 of het begin van 2012 en zal ongeveer 2 jaar in beslag nemen. CBL is het twaalfde bedrijf dat zich aan het Kluizendok vestigt. De terminal komt aan de noordkant van het dok (kant Rieme) en dient voor de opslag van vloeibare dieselolie, benzine, ethanol, biodiesel, plantaardige oliën en farmaceutische producten.



In november 2010 werd het eerste deel van een nieuw tankpark voor gasolie en diesel van de Gentse goederenbehandelaar GTS aan het Kluizendok in gebruik genomen. De volledige installatie moet klaar zijn tegen het einde van 2011. Als het tankpark volledig afgewerkt is, zal het bestaan uit zes tanks van 40.000 m³ en zes van 27.500 m³, wat een totale capaciteit van 405.000 m³ oplevert. De zes grote en vier kleinere tanks, samen goed voor 350.000 m³, zullen dienen als CSO-depot (Compulsory Storage Obligation) voor de opslag van een deel van de strategische voorraden aan aardolie en petroleumproducten die België verplicht is aan te houden om eventuele crisissituaties het hoofd te kunnen bieden.

De overige 55.000 m³ zal GTS inzetten voor commerciële activiteiten. In beide gevallen zal het gaan om diesel en gasolie, producten waarvoor de Europese markt met tekorten kampt.

Eind december 2010 maakte de Duitse groep Duval Terminal Services bekend dat het aan het Kluizendok in de haven van Gent een terminal zal bouwen voor de op- en overslag van zwavel. Duval Terminal Services maakt deel uit van het Duitse Solvadis met hoofdzetel in Frankfurt. De groep is een belangrijke dienstverlener in de wereldwijde distributie van basis- en gespecialiseerde chemicaliën, met het accent op de behandeling van zwavel, zwavelzuur, methanol en biobrandstoffen. Met Duval Terminal

Services ontplooit Solvadis een deel van zijn activiteiten in de haven van Gent. Aan de noordkant van het Kluizendok bouwt het bedrijf een zwavelterminal met opslaginstallaties en een kantoorgebouw. De terminal zal een capaciteit hebben van meer dan 200.000 ton per jaar en zal uitgerust worden met een installatie om vloeibare zwavel om te zetten naar vaste zwavel. Voor het laden en lossen van de vloeibare zwavel in en uit zee- en binnenschepen wordt er op de terminal een pompstation gebouwd. De zwavelterminal aan het Kluizendok sluit aan op het Europese wegen- en spoornetwerk evenals op het Europees binnenvaartnetwerk.

In 2010 bouwde het bedrijf Sadaci zijn bestaande activiteiten in de haven van Gent verder uit. Sadaci is Europees leider in de productie van molybdeen voor de ijzer- en staalindustrie. Op 5 november 2010 werd bekendgemaakt dat Sadaci 14 miljoen euro investeert in zijn installaties door de vervanging van de bestaande roostoven, die dient om molybdeenerts te roosten ten behoeve van de staalindustrie. Staal dat molybdeen bevat is sterker, corrosiebestendiger en beter bestand tegen temperatuurswisselingen dan gewoon staal. De nieuwe oven zal in het najaar van 2011 operationeel zijn.

1.2.2 Infrastructuur

Op 12 maart 2010 werd het 10 hectare grote industriegebied 'Kop van Nest' officieel geopend aan het Ovaal van Wippelgem in de Gentse haven. In de Doornzelestraat werd in 2010 het 30 hectare grote industrie-terrein 'Kleine Nest' gecommercialiseerd en tevens startten in 2010 de infrastructuurwerken voor een 67 hectare groot gebied 'Grote Nest' aan de Langerbruggekaai. Met ruim 160 hectare private industriegrond is het project één van de grootste private ontwikkelingen in Vlaanderen. De bedrijventerreinen liggen tussen het Ovaal van Wippelgem en het Kluizendok. De ligging naast de westelijke R4 maakt rechtstreeks transport mogelijk naar Rotterdam, Zeeland, Antwerpen en Frankrijk.

Bovendien grenst 'Kop van Nest' noordelijk aan het recent aangelegde zeehaventerrein Kluizendok.

Eind april 2010 keurde het Havenbedrijf Gent het 'Strategisch Plan 2010-2020' goed. Daarmee heeft het havenbestuur de bakens uitgezet en zijn koers voor het komende decennium uitgestippeld. De klemtoon ligt op een beredeneerde en duurzame groei. Die groei past in een ruimer maatschappelijk kader en moet de basis leggen voor de nieuwe sprong voorwaarts die na de ingebruikname van de nieuwe sluis in Terneuzen verwacht kan worden. Het plan gaat uit van een groei naar 30 miljoen ton maritieme trafiek en 20 miljoen ton binnenvaarttrafiek tegen 2020. De haven wil die groei waarmaken met het aantrekken van nieuwe activiteiten en trafieken en het verder ontwikkelen van bestaande clusters. Het havenbestuur zet daarbij in op het optimaal benutten van het bestaande havenareaal. In het oudere havengedeelte moet de ruimteproductiviteit met 25 procent omhoog. De modal split moet verder in de richting van vooral de binnenvaart en het spoorvervoer omgebogen worden. Bovendien wil het havenbestuur in zijn 'Strategisch Plan 2010-2020' ook partners buiten de eigen haven de hand reiken.

In mei 2010 hebben het Havenbedrijf Gent, Zeeland Seaports, Rijkswaterstaat en alle betrokken nautische partijen werkafspraken gemaakt die borg moeten staan voor een vlottere scheepvaart van en naar de kanaalzone Gent-Terneuzen. Een betere planning voor het schutten van zeeschepen staat daarin centraal. Voor de scheepvaart van en naar de haven van Gent vormt het sluisencomplex van Terneuzen een belangrijk knelpunt. Gent was al langer vragende partij voor een meer geïntegreerde en transparantere schutplanning. Met de nieuwe afspraken tussen haven- en vaarwegbeheerders, loodsen, sleepdiensten en bedrijfsleven werd een nieuwe stap in die richting gezet. Het doel van de afspraken is om wachttijden en vertragingen te voorkomen door een betere planning van de op- en afvaarten. Die moet dan weer steunen op een

verder doorgedreven samenwerking, afstemming en communicatie tussen alle betrokken partijen. Er werd tevens overeengekomen dat de afspraken na één jaar zouden worden geëvalueerd.

Begin juli 2010 werd de financieringsconstructie voor de bouw van de nieuwe zeesluizen in Antwerpen, Gent en Zeebrugge door Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, voorgelegd aan de Vlaamse Regering en goedgekeurd. Voor elke sluis komt er binnen de privaatrechtelijke NV Vlaamse Zeehavens een dochtervennootschap waarin de NV een minderheidsbelang en het betrokken havenbedrijf en/of de private aandeelhouders een meerderheidsbelang zullen hebben. Hoeveel de havenbedrijven zullen moeten bijdragen was op het moment van de goedkeuring nog niet bekend. Daarover werd toen nog onderhandeld met de overheid. Wat de timing betreft, komt de tweede sluis voor de Waaslandhaven in Antwerpen als eerste aan bod. De nieuwe sluis in Zeebrugge kadert in een ruimer geheel met onder meer de renovatie van de Visartsluis. Het openbaar onderzoek voor die sluis is afgerond en de werken kunnen waarschijnlijk in 2014 starten. De bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen is afhankelijk van de onderhandelingen met Nederland.

In de zomer van 2010 startte het Havenbedrijf Gent met de aanleg van een bedrijventerrein, Rieme-Noord, naast het Kluizendok en De Nest. Het nieuwe bedrijventerrein heeft een oppervlakte van 100 hectare en ligt volledig op Evergems grondgebied. Via een nieuwe weg zal het bedrijventerrein ontsloten worden naar de R4-West en het kanaal Gent-Terneuzen. Dit bedrijventerrein wordt gerealiseerd door het Havenbedrijf Gent (70 ha), het Vlaams Gewest (20 ha) en de gemeente Evergem (10 ha).

In juli 2010 ondertekenden Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege en de Oost-Vlaamse gouverneur, André Denys, een charter om een groene buffer aan te leggen tussen het woon- en industriegebied van de Gentse kanaalzone. Reeds in het daaropvolgende najaar

werd gestart met de aanplanting van de eerste bomenrijen. Het ECO₂-project is volgens de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) een primeur voor Vlaanderen. Het gaat om een uniek samenwerkingsverband tussen landbouwers, bedrijven en bewoners. Op korte termijn werd er een buffering gerealiseerd. Achttien lokale landbouwers engageerden zich om op en langs hun perceelranden zeventuizend meter bomen en heggen aan te leggen. De bewoners zijn betrokken bij de campagne Buffer Boom(t) die de fondsenwerving ondersteunt. Ook het convenant Groen Raamwerk werd ondertekend, voor een gelijkaardig netwerk van groenverbindingen in het havengebied.

In de loop van de komende jaren worden de wrijfhouten op de kaaimuren van het Sifferdok vervangen door fenders. Tegelijkertijd worden ook betonherstellingswerken uitgevoerd aan het voorvlak van de kaai. Daarnaast worden de ladders vernieuwd en worden er reddingstouwen opgehangen. Een eerste fase, van kaai 980 tot 1010, is gestart op 1 oktober 2010 en zal vermoedelijk in de zomer van 2011 zijn afgewerkt. In de loop van 2011 wordt het bestek voor de overige kaaien opgesteld.

Eind juli 2010 ging de 'Jacob Van Artevelde', het havenjacht van het Havenbedrijf Gent, uit de vaart om binnenin grondig gerenoveerd te worden. Het havenjacht was aan een diepgaande opknapbeurt en modernisering toe. De wanden en plafonds werden geïsoleerd en met hout afgewerkt. Daarnaast werd de bevloering van het benedendek vernieuwd. De bestaande houten bevloering ging eruit en werd vervangen door een nieuwe stenen gegoten vloer. Het bovendek kreeg een nieuwe parketvloer. Verder werden het meubilair, het schrijnwerk en het sanitair volledig vernieuwd. Ook werden de nodige technische installaties geplaatst zoals elektriciteit, luchtbehandeling en verwarming. Eind 2010 was de renovatie rond. De 'Jacob Van Artevelde' wordt gebruikt om de haven van Gent te laten bezichtigen door geïnteresseerde investeerders en (buitenlandse) delegaties.

In 2010 werd de brandweerboot 'Roeland', van het Havenbedrijf Gent, grondig nagekeken. Dergelijke grondige controle gebeurt om de vijf jaar. Onder meer de dikte van de romp en de platen werd op diverse punten nagekeken. Ook de onder water liggende leidingen zijn gecontroleerd. Daarom werd de 'Roeland' gedokt in het droogdok aan de Wiedauwkaai. Er zijn verschillende herstellingswerken uitgevoerd zodat de veiligheid gegarandeerd blijft.

In oktober 2010 werd het vernieuwde gebouw 'Uitkijkpost Zelzate' aan de Zelzatebrug op het kanaal Gent-Terneuzen geopend. Op Belgisch grondgebied vormt de brug die in Zelzate over het kanaal ligt, de poort van en naar de haven van Gent. Na de brug zelf werd ook het bijhorende bedieningsgebouw grondig gerenoveerd. De renovatie kostte 1,7 miljoen euro. De 'Uitkijkpost Zelzate' is al enkele jaren uitgerust met dezelfde apparatuur als de verkeerstorens in de Schelderadarketen (SKR). Dit grensoverschrijdende netwerk voor de opvolging van de scheepvaart in het Scheldegebied, bestaat uit 21 onbemande radartorens en 5 bemande centrales. Zelzate behoort daar nog niet bij. Het is de bedoeling om de Uitsichtpost Zelzate uit te bouwen tot een volwaardige VTS-verkeerscentrale binnen het werkingsgebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer dat Vlaanderen en Nederland samen hebben opgezet om een vlotte en veilige schaarvaart in de Schelderegio te bewerkstelligen. Dit is ingegeven door het alsmaar drukker verkeer op de Westerschelde en op het kanaal Gent-Terneuzen en door de schaalvergroting die ook de scheepvaart van en naar Gent kent.

In het Nederlandse Middelburg is op 12 oktober 2010 de aanbesteding goedgekeurd voor de bouw van de Sluiskiltunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen. De werken werden toegewezen aan de combinatie BAM (BAM Civiel-Wayss & Freytag Ingenieurbau) en TBI (Croon-Mobilis). Met een waterdiepte van zestien meter is de tunnel voorzien op de bouw van een nieuwe sluis in Terneuzen. Het tunneltracé wordt vijf kilometer



lang, de tunnel zelf 1.330 meter en het beboorde gedeelte 1.150 meter. De tunnel ligt 36 meter min NAP. De totale kostprijs wordt geschat op 295 miljoen euro. Het Nederlandse Rijk draagt een kleine 150 miljoen euro bij in de kosten, de Provincie Zeeland ruim 110 miljoen euro, de Vlaamse Overheid 24 miljoen euro, het havenschap Zeeland Seaports ruim 10 miljoen euro en Terneuzen 1 miljoen euro.

In 2010 werd verder gewerkt aan de uitbouw van de spoorinfrastructuur rondom het Kluizendok. Daartoe werd er van lijn 55, die evenwijdig loopt met de R4-West, een spoor afgetakt dat het gebied binnenkomt via een kruising met de Christoffel Columbuslaan. Deze laan loopt via een brug over de sporen. Evenwijdig met de Christoffel Columbuslaan en de R4-West wordt een spoorwegbundel van 16 sporen voorzien. In een eerste fase worden 5 sporen aangelegd. Vanuit deze bundel wordt ten noorden van het dok een dubbel spoor aangelegd langs de kaaibevloering van het dok. Ten zuiden van het dok komt er een spoor evenwijdig met de Vasco Da Gamalaan. De aanleg startte op 6 september 2010 en de werken zullen in het voorjaar 2012 worden afgerond. Het Havenbedrijf Gent bereidt de spoorbeddingen voor, waarna Infrabel er de dwarsliggers en de sporen in aanlegt.

Vlaams minister-president Kris Peeters heeft op 26 november 2010 het Kluizendok in de haven van Gent officieel geopend. Met zijn oppervlakte van 400 hectare is het Kluizendok één van de grootste dokken in de haven. De omliggende bedrijvenzones zijn nog eens goed voor 260 hectare 'greenfield' terreinen. Het dok is het eerste dok op de linkeroever van

het kanaal Gent-Terneuzen. Met een totale kostprijs van 190 miljoen euro is het Kluizendok één van de grootste investeringen van de jongste decennia in de haven. De verdere ontwikkeling van de hele zone rond het dok is één van de hoekstenen van het Strategisch Plan dat het havenbestuur uitwerkte tot 2020. Daarin is aan het Kluizendok onder meer ruimte voorzien voor de verdere uitbouw van logistieke activiteiten en van de biogebaseerde chemie. Het Kluizendok beschikt over 4,8 kilometer kaai, waar schepen met de in Gent maximaal toelaten diepgang van 12,5 meter kunnen aanleggen. De kaaimuren zijn echter gebouwd met het oog op de grotere diepgang die na de aanleg van een nieuwe sluis in Terneuzen en de verbreding en verdieping van het zeekanaal mogelijk moeten zijn.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.667 ha
Wateroppervlakte	624 ha
Totale lengte kaaimuren	28 km
Totale lengte spoorwegen	204 km
Totale lengte wegen	130 km



Bron: Havenbedrijf Gent

1.2.3 Scheepvaartlijnen

Op 5 maart 2010 meerde in de haven van Gent de bulkcarrier 'Eptalofos', het grootste schip dat ooit de haven aandeed: 229,50 meter lengte, 36,98 meter breedte, een toegelaten diepgang van 12,50 meter en 92.567 ton draagvermogen. De 'Eptalofos' kwam in Gent een lading ijzererts lossen voor het ArcelorMittal. De aankomst van het schip betrof een derde en laatste proefvaart door de sluis. De eerste test vond plaats in november 2008, de tweede in maart 2009.

Op 1 juni 2010 meerde het onder de vlag van de Bahamas varende cruiseschip 'Saga Pearl II' aan in de Gentse haven. De kapitein en de opvarenden werden door het havenbedrijf Gent verwelkomd. Het was van oktober

2009 geleden dat er nog een groot zeecruiseschip de haven van Gent aandeed en daarvóór was het van 2003 geleden. Het cruiseschip heeft een lengte van 164 meter, een breedte van 23 meter en een diepgang van 6,10 meter. De meeste passagiers brachten in Gent een bezoek aan het historische stadscentrum. Niettegenstaande zeecruiseschepen eerder een zeldzaamheid zijn in de haven van Gent, wordt de haven jaarlijks aangelopen door tientallen riviercruiseschepen. In 2010 waren er dat 182, met in totaal 19.445 passagiers aan boord.



Op 17 december 2009 maakten de Deense groepen DFDS en A.P. Møller-Maersk bekend dat er een akkoord was over de overname van Norfolkline. Precies een half jaar daarna werd de aquisitie door de Europese Mededingingsautoriteiten goedgekeurd en in juli 2010 werd de transactie formeel afgerond. De activiteiten van Norfolkline werden in een nieuwe DFDS-structuur geïntegreerd. De roerodiensten van Norfolkline over het Kanaal, de Noordzee en de Ierse Zee belandden in de nieuwe divisie DFDS Seaways, die alle passagiers- en vrachtroutes met bijhorende terminals omvat. DFDS Seaways werd de enige merknaam, wat betekent dat de namen DFDS Tor Line, Lys Line, Lisco en Norfolkline verdwenen.

Alle logistieke activiteiten, waaronder het trailer-, container- en spoorvervoer werden gegroepeerd onder de naam DFDS Logistics. Geleidelijk

hebben de dochterbedrijven Speedcargo, Halléns, DFDS Container Line en Norfolkline Logistics een nieuwe identiteit aangenomen. De volledige integratie van Norfolkline zal pas tegen eind 2012 rond zijn.

Vanaf de tweede week van september 2010 werd de frequentie van de EuroBridgedienst tussen Gent en Göteborg van DFDS Seaways (voorheen DFDS Tor Lines) opgetrokken van vijf naar zes afvaarten per week. De frequentie van de EuroBridgedienst was met het uitbreken van de economische crisis eind 2008 teruggeschroefd van zes naar vijf afvaarten per week in beide richtingen. Om het aantal afvaarten opnieuw op te trekken moest geen bijkomende tonnage worden ingezet. De drie vaste schepen die tussen Gent en Scandinavië pendelen volstonden om de capaciteitsverhoging door te voeren. De Eurobridgedienst is de belangrijkste lijndienst in de haven van Gent. Na de frequentieverhoging van de dienst bedraagt het aantal aanlopen ongeveer 300 per jaar.

In november 2010 besliste Volvo Logistics Gent als aanloophaven te behouden voor de shortseatrafieken die het beheert op de route tussen Zweden en België. Bovendien onderhandelde Volvo Logistics op dat moment ook nog met DFDS Seaways over de voortzetting van de EuroBridgedienst tussen Gent en Göteborg. Volvo Logistics had tot eind november 2010 de mogelijkheid om het contract, dat loopt tot eind 2016, voor de uitbating van de Mercator Multimodal Terminal op te zeggen. De basisconcessie voor die terminal staat op naam van de goederenbehandelaar CBM, een dochter van de groep Sea-Invest. De logistieke dienstverlener besloot in die context de verbinding van en naar Zweden aan een grondige doorlichting te onderwerpen en ook andere opties te bekijken dan de rechtstreekse verbinding tussen Gent en Göteborg. Maar uit de analyse bleek dat Gent en Göteborg de beste combinatie bieden wanneer alle aspecten van de goederenstroom in rekening worden gebracht. Die trafieken zijn goed voor bijna de helft van het totale volume op de EuroBridgedienst.

1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Industrie

In februari 2010 nam Royal Burger Group uit Rotterdam het Zeebrugse bedrijf VIB (Verenigd Inklaringsbureau) over. VIB werd in 1974 opgericht als scheepsagentuur voor grindschepen in Zeebrugge. Met de groei van de roerodiensten in de haven groeide VIB mee en breidde het zijn activiteiten uit naar afhandeling van douaneformaliteiten, shortsea shipping, ferry ticketing en expeditie. Door de overname van VIB groeit de afdeling Burger Ferry Agencies uit tot één van de grootste spelers in Europa op het gebied van ferry ticketing, het boeken van lading op veerschepen. De afdeling heeft reeds kantoren in Rotterdam en Antwerpen en boekt zowel begeleide als onbegeleide vracht op ferrydiensten in de Noordzee, het Kanaal, de Baltische Zee, de Zwarte Zee, de Middellandse Zee en op Scandinavië en Noord-Afrika.

In maart 2010 startte PSA HNN uit Singapore met de bouw van een nieuwe containerterminal aan het Albert-II dok in de westelijke voorhaven van Zeebrugge. In een eerste fase zal de terminal een jaarcapaciteit hebben van 500.000 TEU. Al naar gelang de behoefte kan die capaciteit later opgetrokken worden tot 1,5 miljoen TEU per jaar. De kaaimuur van 1.500 meter lengte (waarvan nu reeds 700 meter klaar is) heeft een diepte van 17,50 meter. Het goederenoverslagbedrijf PSA HNN baat reeds, samen met de Franse rederij CMA, de CHZ-terminal (Container Handling Zeebrugge) uit, een containerterminal in de voorhaven van Zeebrugge. De CHZ-terminal heeft een capaciteit van 1 miljoen TEU en in 2010 bereikte de terminal dit plafond.

In maart 2010 kwam in Zeebrugge de 'Smit Tiger', een nieuwe haven-sleepboot, de vloot van de URS (Unie van Reddings- en Sleepdienst)ervoegen. Met de komst van de 'Smit Tiger' kreeg Zeebrugge de jongste en



modernste havensleepbootvloot ter wereld. De URS heeft daarmee zeven havensleepboten in Zeebrugge. De 'Smit Tiger' is de vierde en laatste sleepboot in een reeks van vier van het type Damen 32/13, en werd voor Smit Internationale door de Damen Groep gebouwd op de Song Cam-scheepswerf in Vietnam. De 'Smit Tiger' wordt in Zeebrugge ingezet voor het begeleiden van in- en uitvarende methaanscheperen en als brandblusboot. De 'Smit Tiger' heeft een totaal geïnstalleerd machinevermogen van 7.268 PK (5.420 kW) en een trekkracht op de paal van meer dan 80 ton. Hiermee is deze havensleepboot de sterkste ter wereld in zijn soort.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op 21 mei 2010 ondertekende Shanghai International Port Group (SIPG) een overeenkomst voor een belang van vijftientig procent in de Zeebrugse containerterminal APM Terminals.

Minne Port Services (MPS), een onderdeel van de groep Kennedy Hunter, breidde in 2010 zijn activiteiten in de achterhaven van Brugge verder uit. Het bedrijf treedt in Brugge en Zeebrugge als scheepsagent voor Kennedy Hunter, terwijl het moederbedrijf de backoffice verzorgt. Verder legt Minne Port Services zich toe op goederenbehandeling op zijn kade (met een waterdiepte van 6,5 meter) en opslagactiviteiten, waarbij het doorgaans gaat om veevoeders, granen, rijst en hout uit Rusland. De goederen worden aangevoerd met lichters en met kleine coasters tot 4.000 ton. De door uitbaggering van het Boudewijnkanaal tot 8,5 meter is een verdere uitbreiding van de installaties niet uitgesloten.

Op 23 juli 2010 leverde de 'Zhen Hua 24' vier superpostpanamax containerkranen op de nieuwe containerterminal van PSA/HNN aan het Albert II-dok. De nieuwe containerterminal krijgt voortaan de naam van Zeebrugge International Port (ZIP). De vier kranen, die de grootste ter wereld zijn in hun soort, werden volledig gemonteerd vanuit China aangevoerd. De kranen werden gebouwd door de firma Zhenhua Port Machinery Company (ZPMC) in Shanghai. De kranen kunnen containers tot 26 rijen naast elkaar gestuwd aan boord laden en lossen. De containerkranen zijn van het twin 40'-type, wat betekent dat ze in één hefbeweging twee 40' containers of vier 20' containers kunnen tillen.

In augustus opende de logistieke dienstverlener Progeco een nieuw containerdepot op een terrein langsheen de Jozef Verschaeveweg in de Noordelijke Achterhaven. Hiertoe sloot Progeco een samenwerkingsovereenkomst met ICO (International Car Operators). Progeco, een 100% dochter van de Franse rederij CMA CGM, beheert er een stock lege containers. Deze worden zowel per zee- en binnenschip, per vrachtwagen als per

spoor aangeleverd. De klanten van CMA CGM kunnen er terecht voor het oppikken of terugleveren van lege containers. Naast het opslag-beheer staat Progeco ook in voor de reparatie van droge en gekoelde (reefer)containers.



Begin september 2010 hebben ICO (International Car Operators) en Rhenus Holding Belgium, een onderdeel van de Rhenus Groep, de oprichting aangekondigd van een joint venture onder de naam Zeebrugge Breakbulk Terminal (ZBT), gericht op breakbulk, projectlading en opslag. ZBT zal zowel de diepzee- als de shortseakaaien benutten gelegen rond het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge. De partners van ZBT brengen hun knowhow in op het vlak van de behandeling en opslag van woudproducten (papier en woodpulp), staal, landbouwproducten en general cargo.

Op 12 september 2010 werd de nieuwe koffieterminal van koffietrader Efico geopend in de achterhaven van Zeebrugge. In mei 2008 maakte de Antwerpse koffie- en cacao-trader Efico bekend dat het in de achterhaven van Zeebrugge om en bij de 30 miljoen euro zou investeren in een nieuw verwerking- en distributiecentrum. Voor het project werd de NV SeaBridge opgericht, dat deel uitmaakt van de Efico-groep. Efico is een 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. werd in de haven van Zeebrugge

een nieuwe installatie gebouwd. In de eerste fase werd een betonnen magazijn geplaatst van 20.000 m² met een opslagcapaciteit van 363.000 zakken koffie, een equivalent van 40% van de Belgische consumptie. Het nieuwe centrum is voorzien van fotovoltaïsche panelen om zo de uitstoot van CO₂ te minimaliseren door te functioneren op groene energie. Het project voorziet eveneens in een tweede fase 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 m² opslagruimte voorzien, volledig bedekt met fotovoltaïsche cellen.

De Rotterdamse logistieke dienstverlener Neele Logistics heeft in september 2010 een nieuwe vestiging geopend in de haven van Zeebrugge om de Franse import- en exportmarkten beter te kunnen bedienen. Naast op- en overslag worden in de vestiging ook expeditie- en bevrachting-diensten aangeboden. De nieuwe loods van 1.000 m² is gelegen in de Transportzone in de haven. Ze fungeert ook als crossdockcentrum, waar goederen direct na aankomst worden klaargezet voor transport naar de gewenste distributiepunten.

Op 24 september 2010 werden er in het Brittanniadok in de voorhaven van Zeebrugge twee nieuwe rorosschepen van de Luxemburgse rederij CLdN (Compagnie Luxembourgeoise de Navigation of Cobelfret Ferries) gedoopt. De 'Vespertine' en de 'Palatine' worden door Cobelfret Ferries ingezet op de lijnen naar Dublin, waar de rederij zijn diensten op Ierland concentreert. Beide schepen maken deel uit van een reeks van zes nieuwbouwschepen die tegen 2012 de bestaande vloot moeten moderniseren. Beide nieuwe schepen hebben een lengte van 195 meter, een breedte van 26 meter en een diepgang van 7 meter. Ze hebben een capaciteit van 2.900 lijnmeter waarbij ofwel 390 containers (waarvan 50 reefers) in dubbele stack op mafi's of cassette kunnen worden aan boord genomen, ofwel 163 trailers in combinatie met 105 wagens. De schepen kosten elk ongeveer 45 miljoen euro.

Eind september 2010 verhuisden een aantal douanediens- ten van het douanecentrum langs- heen de Karveelstraat in de Zeebrugse Transportzone naar de nieuwe Grens Inspectie Post (GIP) in de voorhaven, op de plaats van de voormalige Minister Beernaertstraat. Ook het douane- kantoor dat in de Brugse binnenhaven operationeel is, wordt op termijn gesloten en overgebracht naar de GIP in Zeebrugge. Op de GIP staat er tevens een hypermoderne driedimensionale scanner.

In oktober 2010 heeft het Zeebrugse bedrijf Eagle NV, actief in expe- ditie, douaneagentuur, opslag en scheepsagentuur, een NVOCC-dienst (Non Vessel Operator Common Carrier) geopend naar het Verre-Oosten. Daarmee biedt het bedrijf de eerste consolidatiedienst in Zeebrugge. Het gaat om een dienst waarvoor Eagle niet zelf schepen inlegt, maar wel ruimte chartert bij rederijen. De dienst voorziet in wekelijkse afvaarten. Eagle zorgt ook voor de opslag in een douanemagazijn en voor de distribu- tie naar het hinterland.

Verschiedene bedrijven hebben in 2010 bij het havenbestuur een aan- vraag ingediend voor de bouw van windmolens op hun concessie. Daarbij werden de plannen van Toyota, Cobelfret Ferries en Wallenius Wilhelmsen Logistics goedgekeurd voor de bouw van elk twee windmolens op hun bedrijventerrein in de haven. Verscheidene bedrijven, waaronder het logistieke bedrijf ICO en de koffieproducent Efico, willen op termijn een deel van hun energie halen uit windturbines. De plannen worden één voor één bekeken door het havenbestuur, dat samen met Finiwo (een intercom- munale voor investeringen in West- en Oost-Vlaanderen), mee zal partici- peren in de projecten. Maar naast de goedkeuring van het havenbestuur is nog een stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning nodig. Bovendien moet worden onderzocht hoe de stroom kan worden aangeslo- ten op het elektriciteitsnet en mogen de molens de verdere uitbouw van de haven niet in de weg staan.

De Antwerpse Herfurth Group nam in november 2010 haar nieuw kantorencomplex Marinzee in gebruik in de Zeebrugse Transportzone. In totaal worden zes bedrijven van de Herfurth Group in het gebouw gehuisvest (Herfurth Logistics, Zeemar, John P. Best & Co, 'K'Line (Belgium), Macotruck en Handico Terminals). De bouw van het complex werd in 2010 afgerond. Het terrein heeft een oppervlakte van 2,3 hectare en wordt eveneens gebruikt als depot voor het reinigen en herstellen van containers. Het betreft een totale investering van ongeveer 6 miljoen euro. Bij de bouw van het complex werd veel aandacht besteed aan het milieu. Zo is het mogelijk om 60.000 liter regenwater op te slaan voor hergebruik, onder meer voor het reinigen van containers en voertuigen. Het afvalwater wordt plaatselijk gecontroleerd en gezuiverd vooraleer het wordt geloosd. Daarnaast maken fotonvoltaïsche panelen deel uit van de ecologische constructie. Dit alles zorgt ervoor dat het E-peil, een maat voor de energieprestatie van gebouwen, van het Marinzee-complex lager is dan 60, wat significant minder is dan het wettelijk verplichte E80.

Eind november 2010 ging het Europese project Food Port van start. Dit project moet de logistieke stromen van voedingswaren in het Noordzeegebied optimaliseren en coördineren. Onder de 14 projectpartners uit België, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Noorwegen en Zweden zitten ook de havens van Zeebrugge en Oostende, de POM West-Vlaanderen en VOKA West-Vlaanderen. Het project wordt geleid door de POM West-Vlaanderen en geniet financiële steun van onder meer het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en de Provincie West-Vlaanderen. Het kadert in het beleid van de provincie om de logistieke sector via het Logistiek Platform West-Poort te ondersteunen. West-Vlaanderen wil hiermee zijn rol als draaischijf voor voedingsproducten versterken en de voedingsindustrie in de regio verankeren. Eén van de belangrijkste doelstellingen van Food Port is de realisatie van een verdere bundeling van transportstromen van onder meer verse producten, koel- en diepvriesproducten, door de uitbouw van duurzame transportcorridors.

Dit moet een modal shift teweegbrengen van de weg naar duurzame modi zoals spoorvervoer, binnenvaart en kustvaart. Een tweede doelstelling is het stimuleren van technologische innovatie in de logistieke keten van de voedingsindustrie, onder meer op het vlak van verpakkingsmethoden die de bewaartijd van verse producten zoals vis en schaaldieren verhogen.

In 2010 verhuisde New Class Shipping and Allround Customs Agency (A.C.A.) naar een nieuwe multifunctionele site op de Transportzone in de haven van Zeebrugge, op nauwelijks 400 meter van de belangrijkste haventerminals. New Class Shipping treedt op als expediteur in het wereldwijde diepzee-containervervoer, en is gespecialiseerd in temperatuurgecontroleerde reefercontainers voor het vervoer van bederfbare waren. Allround Customs Agency (A.C.A.) treedt op als onafhankelijk agent, waarbij het zich focust op douanedeclaratie in combinatie met veterinaire keuring van vlees, vis, groenten en fruit.

1.3.2 Infrastructuur

Begin 2010 werd het milieueffectenrapport (MER) dat werd opgemaakt voor de verbreding van het Schipdonkkanaal afgekeurd. Het milieueffectenrapport hield onder meer te weinig rekening met milieuvriendelijkere alternatieven en met sommige opmerkingen van de opdrachtgevers tijdens het onderzoeksproces. Het rapport zou ook geen rekening houden met de vragen die in de loop van het onderzoek zijn bijgekomen. De bedoeling van de verbreding en verdieping van het Schipdonkkanaal is om de haven van Zeebrugge aan te sluiten op de Seine-Schelde-verbinding. Het huidige Schipdonkkanaal is thans niet bevaarbaar. Door het bevaarbaar maken zou de haven van Zeebrugge beter via de binnenvaart ontsloten worden. De tegenstanders van het project stellen dat de ontsluiting van de haven via het spoor en via de estuaire vaart een betere oplossing is. De studie wordt aangepast aan de gemaakte opmerkingen.

In de Dudzeelse Polder wordt 80 hectare zilt grasland gecreëerd als compensatie voor soortgelijke vegetatie die verdwijnt door de uitbreiding van de haven van Zeebrugge. De Dudzeelse Polder ligt zelf in het havengebied, waardoor eigenlijk op eigen terrein wordt gecompenseerd. Het gebied was ingekleurd als vogelrichtlijngebied en wordt nu ook effectief als natuurcompensatie ingericht maar de ruimtelijke bestemming blijft havengebied. Als het later zou nodig blijken, dan kan dit, mits compensatie. De herinrichtingswerken startten begin juni 2010, en zijn de uitwerking van een overeenkomst die het havenbedrijf MBZ, het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) in 2005 ondertekenden. Door de compensatie ontstaan nieuwe mogelijkheden op andere plaatsen in de haven. Concreet worden er sleuven getrokken in de bestaande weiden zodat het maaiveld contact krijgt met het sterk zilte grondwater. Daardoor zullen zich in het gebied spontaan zoutminnende plantensoorten vestigen. De typische vegetatie moet op termijn een broedplaats worden voor vogels als de tureluur en de kluut. De afgegraven grond, ongeveer 450.000 m³, werd gebruikt om een zeven meter hoge buffer aan te leggen tussen de havenactiviteiten en de natuurzone. De werken voor de herinrichting van de Dudzeelse Polder kosten ca. 400.000 euro.

Volgens Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, zou de A11, die de N49 Antwerpen-Knokke moet aansluiten op de N31 Brugge-Zeebrugge, tegen 2016 gerealiseerd moeten zijn. Dankzij de nieuwe verbinding zal het doorgaand en het lokaal verkeer worden gescheiden. Reeds in 2008 bereikten de betrokken gemeenten een consensus over het te volgen tracé van de A11, toen nog bekend onder de projectnaam AX. Het huidige tracé houdt rekening met het leefmilieu en scoorde ook het best omwille van de langere tunnellengte bij de kruising van de N376 (richting Sluis) en de N374 (richting Knokke-Heist). Het tracé ligt ook verder van de woonkern van Westkapelle. De A11 is 12,1 kilometer lang en de aanleg wordt voorlopig geraamd op 344 miljoen euro. Voor de financiering wordt een PPS-contract uitgewerkt. Daarbij zal de aannemer

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

gedurende 30 jaar moeten instaan voor het onderhoud. De Vlaamse Overheid betaalt daarvoor een vergoeding. De werken aan de A11 zouden starten in 2012. Naast de A11 worden ook de omliggende wegen aangepakt. Zo komt er onder meer een nieuw fietspadennetwerk van en naar de haven.

In augustus startte de bouw van een uitkijktoren van waaruit wandelaars en fietsers de havenactiviteiten nauwgezet kunnen volgen. De uitkijktoren werd gebouwd aan het zuidelijke uiteinde van de Zweedse Kaai. De uitkijktoren is altijd toegankelijk en vanop het terras heeft men een uniek uitzicht. De toren ligt op het scharnierpunt tussen de voor- en achterhaven. Het torentje is voorzien van zitbanken en fietsrekken. Binnenin de uitkijkpost geeft een tentoonstellingsruimte de bezoeker tekst en uitleg over de havenomgeving. De uitkijktoren kostte 130.000 euro. Een gedeelte van de kosten werd met Europese middelen gefinancierd. Het bouwwerk werd in het voorjaar van 2011 opengesteld voor het publiek.



In augustus 2010 werd in Zeebrugge het Masterplan Fiets voorgesteld. Het plan komt er met Europese EFRO-steun en heeft als doel meer werknemers in de haven op de fiets te krijgen. Het nieuwe Masterplan Fiets is een initiatief van het havenbestuur MBZ, het Brugse stadsbestuur en het

West-Vlaamse provinciebestuur. Het plan houdt rekening met zowel het woon-werk als het recreatieve fietsverkeer. Uit onderzoek blijkt dat meer dan 2.000 werknemers in de haven binnen een fietsbare afstand wonen. Het masterplan is een beleidsdocument dat richtinggevend is. Alle toekomstige wijzigingen aan de weginfrastructuur zullen met het masterplan worden afgetoetst. Het Masterplan Fiets omvat 54 actiepunten. Een aantal van die actiepunten zal weggewerkt worden met de realisatie van de projecten A11, de uitbreiding van het rangeerstation in Zwankendamme en met SHIP (Strategisch Haveninfrastructuurproject). Een aantal andere zal op middellange tot lange termijn worden weggewerkt. Een einddatum van het hele Masterplan Fiets is er niet. De opmaak van het masterplan, waarbij de Fietzersbond betrokken was, werd uitgevoerd door het studie bureau Arcadis Belgium NV.

Sinds half augustus 2010 is de meest zeewaartse brug van de P. Vandammesluis weer opengesteld voor alle verkeer. De brug was sinds september 2009 gesloten wegens herstellings- en schilderwerken. Het project voorziet nog in het herstel en het schilderen van de vierde en laatste brug.

In oktober 2010 startten de baggerwerken langsheen de nieuwe Toyota-kaai in de zuidelijke achterhaven van Zeebrugge. Een consortium van de belangrijkste Vlaamse baggerbedrijven voert de werken uit. De uitgebaggerde specie wordt gebruikt voor het ophogen van terreinen in de zuidelijke achterhaven, maar ook voor het opvullen van een gedeelte van het Brittanniëdok in de voorhaven, zodat daar meer ruimte beschikbaar wordt voor ro-ro-activiteiten. Na het uitbaggeren zal de kaai voor de helft gebruikt worden voor de Toyota-autotrafieken, de andere helft zal als polyvalente kaai benut worden door het samenwerkingsverband Mosolf-ICO.

Naast vermelde grote projecten werden in 2010 nog volgende werken in de haven van Zeebrugge uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest:

- In de Oostelijke voorhaven werd het sterneneiland verder uitgebreid.
- In de achterhaven van Zeebrugge werden de oevers van het verbindingsdok verder hersteld.
- De project-MER betreffende het Strategisch HavenInfrastructuur Project (SHIP) werd verder gezet. Tevens werden de studies voor het grondonderzoek en opmeting van het terrein aanbesteed.
- In Zeebrugge zijn de werken gestart voor de droogzetting en herstelling van de sluisdeur 3 van de P. Vandammesluis.
- De herstellingswerken van de rails en de fundering van de bovenrolwagens van de deuren van de P. Vandammesluis werden afgewerkt.
- De werken voor het schilderen van brug 3 van de P. Vandammesluis werden afgewerkt.
- In de zuidelijke achterhaven werden de natuurcompensaties voor de verdere uitbreidingen verder gezet.
- Aan de Visartsluis werden verdere vernieuwingswerken uitgevoerd.
- Diverse onderhoudswerken aan de dammen van de buitenhaven werden uitgevoerd.
- Op diverse plaatsen in het havengebied werd groenonderhoud uitgevoerd.
- In de haven van Brugge en Zeebrugge werden camera's en radars geïnstalleerd ten behoeve van de scheepvaartbegeleiding.
- De werken voor de aanleg van de interne havenverbindingsweg tussen de oostelijke achterhaven en het Minervaplein werden gestart. De constructie van de kunstwerken is aangevat en de aanbesteding van de wegeniswerken werd uitgevoerd.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Ten behoeve van het havencoördinatiecentrum werden de werken voor de renovatie van de 4de en 6de verdieping van het P. Vandammehuis gestart.
- In het Brittanniadok werd de bouw van een grondkerende dam afgewerkt.

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

- De werken voor de bouw van een tweede aanlegsteiger in het LNG-dok zijn aanbesteed. De bouw van de steiger zal uitgevoerd worden door het aannemersbedrijf MBG nv.
- De studie voor de bouw van een kaaimuur aan de Car Ferry Terminal werd aangevat. Aan deze kaaimuur zullen roro- en lolo-activiteiten gelijktijdig mogelijk zijn. Tevens zal ongeveer 4 hectare bijkomend terrein gewonnen worden op zee.
- De werken voor de bouw van een nieuwe voorwand aan de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok (210 m) werden aanbesteed. Deze werken werden gegund aan de firma Soletanche-Bachy nv.
- Aan aannemerscombinatie THV Herbosch-Kiere - Antwerpse Bouwwerken werden de werken gegund voor het afwerken van de zuidelijke kaaimuur (262 m) en de kraanbalk landzijde (386 m) van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven.
- De werken voor de verdieping van de oostelijke kaaimuur van het westelijk schiereiland (CHZ-kaai) werden aanbesteed. Deze werken werden toegewezen aan de aannemerscombinatie THV Depret-Besix.
- De werken voor de bouw van een steiger in het verbindingsdok ter hoogte van de Bastenakenkade (aannemer: Depret nv) zijn afgewerkt.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- De verlenging met 700 m van de Bastenakenkade in de zuidelijke achterhaven werd verder uitgevoerd. Deze werken worden uitgevoerd door de firma Franki nv.
- De bouw van een commerciële aanlegsteiger in het Brittanniadok in de oostelijke voorhaven is afgewerkt. Deze werken werden uitgevoerd door de firma Depret.
- In de achterhaven werden de baggerwerken in het zuidelijk dok gestart. Deze baggerwerken worden uitgevoerd door combinatie THV Noordzee en Kust.
- De aanleg van wegenis en fietspaden in de Maritieme Logistieke Zone in de zuidelijke achterhaven werd in 2010 verdergezet (aannemer: Verhelst).
- Compensatiewerken omwille van de ontheffing van vogelrichtlijngebieden werden uitgevoerd. (Vlissegem, Eendekooi Ter Doest, Dudzeelse Polder).

Volgende werken werden uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf MBZ:

- Onderhoudswerken aan diverse uitrustingen en domeingoederen.
- Bodemonderzoeken werden uitgevoerd door Ecorem nv ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet.
- Vernieuwingswerken aan wegenis en kaaiverhardingen.
- Belangrijke onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis.
- Verschillende nieuwe uitrustingen werden geplaatst in het kader van de ISPS reglementering.
- Baggerwerken en peilingen aan de commerciële ligplaatsen ingevolge een overeenkomst afgesloten met THV Noordzee & Kust.
- Aanpassingswerken aan diverse roro-steigers.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- De sanering van terreinen aan de L. Coiseaukaai in de binnenhaven van Brugge is afgewerkt.
- De studie voor de omlegging van een gedeelte van de L. Coiseaukaai is gestart.
- De aanleg van een nieuwe omleggingsweg ter hoogte van de Kiwiweg is afgewerkt.
- De bouw van een exporuimte met uitkijkplatform aan de P. Vandammesluis is opgestart.
- De bouw van een multi-user steiger langs het Boudewijnkanaal te Dudzele werd aanbesteed.
- Renovatiewerken aan het Havenhuis 'De Caese' in de binnenstad van Brugge.
- Als natuurcompensatie en groene buffer voor de omwonenden werd het planten van bomen en struiken aangevat langs de L. Coiseaukaai vlakbij de wijk Kruisabele.
- Verstevestigingswerken aan de havendam ter hoogte van de terminal van P&O Ferries.

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

- Verder uitvoeren van beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het verkrijgen van een ISPS gecertificeerde terminal.
- Het verlengen en afwerken van de zuidelijke kaaimuur van het Albert II dok wordt opgestart.
- De sanering van de terreinen van de vroegere cokesfabriek, in opdracht van OVAM, werd verder uitgevoerd.
- Firma Decloedt nv investeerde in de bouw van een nieuw kantoor en bijhorende werkplaats aan de Kiwiweg.
- PSA realiseerde een nieuwe containerterminal, de 'Zeebrugge International Port Container Terminal', aan de noordzijde van het Albert II dok.

- Door Sea Ro terminal werd een nieuw ponton en bijkomende verhardingen gerealiseerd aan het Brittanniadok.
- De nieuwe terminal van SEABRIDGE in de Maritieme Logistieke Zone werd officieel in gebruik genomen.
- Zeebrugge Breakbulk Terminal werd opgestart aan het noordelijk insteeddok in de achterhaven in Zeebrugge.

Haven van Zeebrugge	
Totale oppervlakte	2.847 ha
Wateroppervlakte	1.010 ha
Totale lengte kaaimuren	16,9 km
Totale lengte spoorwegen	183,4 km
Totale lengte wegen	42,6 km



Bron: MBZ

1.3.3 Scheepvaartlijnen

Op 1 januari 2010 startte KESS ('K' Line European Sea Highway Services) een nieuwe dienst tussen de Spaanse haven Vigo en de havens van Sheerness in het Verenigd Koninkrijk en Zeebrugge. De rederij KESS heeft een uitgebreid netwerk in de Noordzee en in de Baltische regio. De nieuwe lijn naar Vigo verbindt de Atlantische kust van Spanje met het netwerk; Zeebrugge wordt daardoor de draaischijf voor lading van Spanje en het Verenigd Koninkrijk naar de Baltische regio en Sint-Petersburg. De schepen van KESS worden in Zeebrugge behandeld op de terminal van ICO aan de Bastenaken Terminal.

Sinds de ingebruikname van de eerste uitbreidingsfase van de LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge ligt de gebruiksgraad van de terminal op een bijzonder hoog niveau. Dankzij baggerwerken die het Zeebrugse havenbestuur MBZ in de haven heeft laten uitvoeren, kan de LNG-terminal sinds de zomer van 2008 grotere LNG-tankers van het

type Q-Flex ontvangen. Deze methaantankers kunnen de helft meer LNG transporteren dan een doorsnee LNG-schip. Tot begin 2010 legden reeds verschillende Q-Flex-schepen aan de LNG-terminal van Zeebrugge aan, maar tot dan toe waren die schepen nooit volledig geladen. Het eerste Q-Flex-schip dat in Zeebrugge een volledige lading LNG aanvoer was de 'Al Utouriya' die eind januari 2010 een lading LNG uit Qatar loste.

Eind januari 2010 werd aangekondigd dat de Spaanse kustvaartrederij Flota Suardiaz een belangrijk contract had afgesloten met de Franse logistiekgroep CAT. Het betreft het vervoer van auto's van het merk Renault, in het kader van een nieuwe regelmatige dienst. Een deel van de auto's wordt via Zeebrugge doorgevoerd. De nieuwe dienst heeft een dubbele rotatie en wordt uitgebaat met twee nieuwe rorovrachtschepen. Het ene schip, de 'Gran Canaria Car', heeft een capaciteit van 1.200 wagens of 105 opleggers en loopt Zeebrugge wekelijks aan. De rotatie van die lijn is als volgt: Zeebrugge, Le Havre, Southampton, Santander en terug naar Zeebrugge. De rotatie van het andere identieke schip, de 'Audace', is eveneens gebaseerd op een wekelijkse frequentie en loopt Santander, Le Havre, Teesport en Cuxhaven aan. Flota Suardiaz vervoert vooral auto's van het merk Renault, meer bepaald van het type Mégane en Modus. Enerzijds worden auto's vanuit Santander in Spanje naar Noord-Europa aangevoerd en anderzijds worden wagens uit Frankrijk naar Zeebrugge gebracht voor verdere verschepping. De totale trafiek van de nieuwe dienst omvat ongeveer 30.000 wagens per jaar.

De Britse rederij Mann Lines startte begin 2010 een nieuwe regelmatige dienst tussen Zeebrugge en het Zweedse Södertälje voor het vervoer van personenwagens. De auto's worden geladen aan boord van de 'Bothniaborg' en de 'Balticborg' van de rederij Smurfit Kappa, die reeds Terneuzen aanloopt. Mann Lines werkt al langer samen met Smurfit Kappa. De twee roroschepen van deze Zweedse papier- en kartonproducent, die producten van dit bedrijf uit Haraholmen (Piteå) naar

Sheerness en Terneuzen brengen, werden op de terugreis door Mann Lines gecharterd voor het vervoer van lading naar Paldiski in Estland. Van daaruit werd ook de Russische havenstad Sint-Petersburg bediend. Op verzoek van Mann Lines werd na Terneuzen ook Vlissingen aangedaan. Met de nieuwe dienst van Zeebrugge naar Södertälje worden Vlissingen en Paldiski uit de rotatie geschrapt. Mann Lines blijft wel lading voor Paldiski in Zeebrugge aanvaarden, die dan in Harwich op een eigen schip uit de dienst naar Cuxhaven, Paldiski en Turku wordt overgeladen. Voor het transport over de Noordzee wordt beroep gedaan op schepen van de Belgische rederij Cobelfret. Eenmaal per week maakt de lijn tussen Zeebrugge en Ipswich een extra stop in Harwich. Mann Lines heeft een tijdje Zeebrugge direct aangelopen met een wekelijkse roerodienst tussen Santander en Cuxhaven. De lading voor de Baltische Zee werd dan in Cuxhaven overgeladen. Deze driehoeksdienst werd eind 2009 gestaakt omdat de logistieke groep CAT veel minder Renaults tussen Santander en Cuxhaven liet vervoeren.

De Japanse autoconstructeur Mazda besliste in januari 2010 om nieuwe wagens, bestemd voor de Schotse markt, voortaan via de havens van Zeebrugge en Rosyth te verschepen. Van de 20.000 uit Japan afkomstige nieuwe personenwagens van Mazda die in 2010 op de terminal van ICO (International Car Operators) in Zeebrugge werden gelost waren er ongeveer 8.000 bestemd voor Schotland. Deze wagens werden in Zeebrugge op eigen kracht van de ICO-terminal naar de terminal van Norfolk Line in de voorhaven gebracht voor verdere verscheping naar Schotland. Voordien transiteerden deze personenwagens via de Britse haven Grimsby.

De Britse ferrymaatschappij P&O Ferries startte op 7 april opnieuw een dagelijkse vrachtverbinding tussen Zeebrugge en de Engelse kanaalhaven Dover. P&O Ferries was tot eind 2002 reeds op die route actief, maar besloot toen alle Kanaalverkeer in de Noord-Franse haven Calais te



concentreren. De heropstart van de vrachtlijn kwam op uitdrukkelijke vraag van een aantal klanten. De verbinding legt zich toe op begeleide vracht, waarbij de chauffeur van de vrachtwagen zijn voertuig aan boord van de ferry begeleidt. In de aanvangsfase was één afvaart per dag voorzien. P&O Ferries zette de ferry 'European Endeavour' in, een schip met een capaciteit van 100 vrachtwagens.

Het schip vaart 's nachts van Dover naar Zeebrugge en terug. Overdag wordt de 'European Endeavour' ingezet op de lijn Dover-Calais.

In april 2010 breidde de IJslandse rederij Samskip het aanbod van haar containerdiensten op de Noordzee uit met een wekelijkse verbinding tussen Zeebrugge en Teesport, in het noorden van Engeland. De nieuwe lijn mikt zowel op intra Europese huis-tot-huislading als op haven-tot-havenvervoer van containers van derden, onder meer op tankcontainers. Tot dan toe vaart Samskip al vijf keer per week vanuit Rotterdam naar Tilbury op de Theems en Hull op de Humber, en heeft daarnaast nog een wekelijkse verbinding tussen Rotterdam en Grangemouth. Teesport is voor Skamship een nieuwe bestemming. De rederij loopt Zeebrugge al wekelijks aan met een dienst op de Ierse havens van Cork en Dublin. De nieuwe dienst vanuit Zeebrugge kwam er op vraag van de markt. In een eerste fase werden kleine containerschepen met een capaciteit van 340 TEU ingezet. In Zeebrugge worden de schepen van de nieuwe dienst behandeld op de terminal van PSA aan het Wielingendok.

Als gevolg van het ontoereikende ladingaanbod voor de dienst op Ipswich besliste Cobelfret Ferries in april 2010 om zijn roroverbinding naar die

Engelse haven te stoppen. Deze dagelijkse dienst was in 2009 nog goed voor 23.000 vrachteenheden. Tevens werd beslist om het schip dat op de lijn Zeebrugge Ipswich de dienst verzekerde, te verkopen. De ladingen die op de lijn naar Ipswich werd vervoerd wordt overgeheveld naar de diensten die Cobelfret onderhoudt tussen Zeebrugge en Purfleet en naar Killingholme.

De rederij Transfennica schroefde in april 2010 de dienst vanuit Zeebrugge naar Bilbao licht terug. Deze dienst wordt uitgebaat in het kader van het Europees project Motorways of the Seas (maritieme snelwegen), om zoveel mogelijk wegvervoer af te leiden naar kustvaart. De rederij zette sinds september 2009 een derde schip in met een capaciteit van 108 opleggers, naast twee andere schepen die reeds op die route actief waren. De frequentie van de dienst werd toen opgetrokken naar vijf afvaarten per week in beide richtingen. In april 2010 werd één schip overgeheveld naar de Baltische Zee. Als gevolg van de daling van het aantal ingezette schepen werd ook de frequentie van deze maritieme snelweg aangepast: drie afvaarten per week vanuit Zeebrugge en vier afvaarten vanuit Bilbao. De vervoerde volumes van de dienst zijn niet gedaald, maar de vermindering van het aantal schepen kadert in de afstemming op het ladingaanbod op bepaalde dagen. Op operationeel vlak werd beslist om de schepen sneller te laten varen om een frequentie van drie afvaarten per week te kunnen aanbieden. Behalve vrachtwagens en opleggers laden de schepen ook containers, breakbulk op mafi's en zware ladingen tot 220 ton.

In juli 2010 startten CMA CGM en Maersk Line de AE8/FAL5-dienst, een extra dienst op het Verre Oosten. Eerder in 2010 werden al vijf loops tussen Noord-Europa en het Verre Oosten hervat of nieuw gestart, met schepen waarvan de capaciteit schommelt tussen 2.700 en 6.750 TEU. De nieuwe AE8/FAL5-dienst betekent een forse stijging van het volumeaanbod door de inzet van meerdere ULCS's (Ultra Large Container Ships), superpostpanamaxschepen met een capaciteit van meer dan 13.000 TEU.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

De eerste afvaart vond plaats in juli 2010 met de 'CMA CGM Callisto', een schip van 11.356 TEU. CMA CGM zet vijf schepen in met een capaciteit van 13.830 TEU. Vier van deze nieuwe schepen lagen werkloos op de Koreaanse scheepswerven en konden dus onmiddellijk worden ingezet. Ook Maersk Line zocht werk voor de eerste schepen uit een reeks van dertien gecharterde nieuwbouwschepen van 13.092 TEU. De schepen van de nieuwe AE8/FAL5-dienst worden in Zeebrugge behandeld aan de containerterminal van APMT in de westelijke voorhaven.

Op 8 mei 2010 meerde in Zeebrugge het Maltese cruiseschip 'Celebrity Eclipse' aan de Zweedse Kaai. Pas een week daarvoor kwam dit schip in de vaart. Zeebrugge paste in een veertiendaagse maidentrip vanuit Southampton naar het noorden van Europa. Na de 'Queen Mary 2' is dit schip in tonnenmaat het tweede grootste cruiseschip dat de haven ooit aandeed. Het schip, dat 317 meter lang is en een tonnenmaat heeft van 123.000 ton, kan 2.850 passagiers aan boord nemen en heeft 1.255 bemanningsleden. Een ander hoogtepunt van het cruiseseizoen in Zeebrugge was de aankomst van het luxecruiseschip 'Queen Elizabeth' op 29 november 2010. Het schip, dat als vervanger van de legendarische QE2 ('Queen Elizabeth 2') door de Britse rederij Cunard werd gebouwd, meerde tijdens haar maidentrip in de kusthaven aan. Het schip heeft een capaciteit van meer dan 2.000 passagiers en heeft meer dan 1.000 bemanningsleden.

In mei 2010 meerde aan de steiger van de LNG-terminal, bij wijze van test, de 'Coral Methane' om er een lading LNG aan boord te nemen bestemd voor de Noorse haven Kollsnes. Met zijn capaciteit van slechts 7.500 m³ kan dit schip maar een twintigste methaan vervoeren dan een standaard LNG-schip. Aan de Fluxys terminal werd getest of het mogelijk was om dergelijke kleine schepen te behandelen, omdat de bestaande steiger niet ontworpen is om dat te doen. Het laden van het kleine LNG-schip was tevens een Europese primeur. De laadoperaties verliepen vlekkeloos. In de

toekomst overweegt Fluxys om meer dergelijke kleine schepen te ontvangen aan een tweede aanlegsteiger waarvan de bouw in de loop van 2011 start.

PortConnect en H&S Container Line startten begin september 2010 een rechtstreekse feederdienst voor het transport van containers tussen Zeebrugge en de Duitse havens Neuss en Duisburg. De terminals die in Duitsland worden aangelopen zijn de NIT-terminal en de DeCeTe-terminal. De nieuwe containerdienst wordt uitgebaat met de 'Tripoli', een moderne fluvio-maritieme coaster met een capaciteit van 400 TEU. De dienst biedt een wekelijkse afvaart vanuit Zeebrugge op donderdag en vanuit Neuss en Duisburg op zaterdag. Er zijn ook feederverbindingen mogelijk via de terminal van CSA Andernach.

In oktober 2010 kondigde CMA CGM aan dat de FAL3-dienst voortaan Vietnam rechtstreeks aanloopt. De FAL3-dienst wordt uitgebaat met 10 containerschepen met een capaciteit van 8.500 à 9.500 TEU, en bedient zowel Noord-, Zuid- als Centraal-China. Vanaf oktober 2010 wordt op de westbound-route nu ook de nieuwe Vietnamese diepzeehaven van Cai Mep (Vung Tau) aangedaan. Met de nieuwe dienst bevordert CMA CGM de groei van de Vietnamese markt. Vanuit de diepzeehaven Cai Mep worden ook de Vietnamese havens van Haiphong, Da Nang end Qui Nhon per feeder bediend. Met de uitbreiding van de FAL3-dienst is CMA CGM de eerste rederij die de diepzeehaven van Cai Mep (Vung Tau) met zeer grote containerschepen in zijn rotatie opneemt.

Half oktober 2010 kondigde Maersk Line aan dat het zijn aanbod tussen Noord-Europa en het Verre Oosten tijdens de kalmere wintermaanden tijdelijk zou verminderen. Vanaf midden november 2010 werd de dienst met de kleinste schepen (de AE9-dienst) tijdelijk gestaakt, waardoor de capaciteit van de lijn met ongeveer tien procent werd verminderd. Het was de bedoeling om de dienst te hervatten van zodra de kalmere winter-



periode voorbij was, na het Chinese Nieuwjaar op 3 februari. De rotaties van een aantal andere Verre Oostendiensten werden ook aangepast om de stopzetting van de AE9-dienst op te vangen. Maersk Line handhaafde de Chinadiendiensten en de lading voor de kleinere bestemmingen werd in Tanjung Pelepas overgeslagen. Midden december 2010, dus veel eerder dan voorheen door Maersk Line

aangekondigd, werd de AE9-dienst weer opgestart. Tot november 2010 was de AE9-dienst een wekelijkse dienst naar Zuidoost-Azië. Er waren directe aanlopen in Port Kelang, Singapore, Laem Chabang en Tanjung Pelepas. In de vernieuwde AE9-dienst worden Singapore, Port Kelang en Laem Chabang niet meer aangelopen. Die havens worden voortaan via feeders van en naar Tanjung Pelepas bediend.

Vanaf midden december 2010 vaart DFDS Seaways (het vroegere Norfolkline) op de lijn van Zeebrugge naar Rosyth in Schotland. DFDS Seaways vormde de lijn om tot een zuivere vrachtlijn. Bijgevolg worden op de lijn geen passagiers meer meegenomen. Het aantal afvaarten werd tevens verhoogd van drie afvaarten per week in beide richtingen tot vier afvaarten. Hiervoor zet de rederij twee schepen in. De lijn Zeebrugge-Rosyth is erg populair bij de Schotse transportbedrijven als de enige directe rotolijn tussen Schotland en het Europese vaste land. Met de grotere schepen kunnen meer trailers en containers worden vervoerd en per afvaart kunnen ook tot 12 chauffeurs aan boord genomen worden.

1.4. De haven van Oostende

1.4.1 Industrie

De haven van Oostende heeft zich in 2010 steeds meer als Energy Port geprofileerd. In de sector van de hernieuwbare energie vonden de laatste jaren spectaculaire evoluties plaats, die tot een bloeiende economische activiteit hebben geleid. Deze ontwikkeling heeft zowel betrekking op windenergie, biomassa, zonne-energie en zelfs getijden- en golfenergie. Dit biedt meteen heel wat mogelijkheden voor ondernemingen en dit op verschillende vlakken, gaande van de ontwikkeling van nieuwe technologieën, over de constructie en assemblage van het nodige materiaal, bouwen, gespecialiseerd onderhoud tot het logistieke gebeuren met opslag en distributie. Een belangrijk sluitstuk van dit alles is de financiering. Grote projecten, vooral in de offshore wind energie, worden momenteel ontwikkeld in Noordwest Europa. De geografische locatie van België, met zijn Vlaamse kust, ligt ideaal voor het bedienen van de ontwikkeling van deze projecten. Daarom wil Oostende zich ontwikkelen tot een gespecialiseerde hub, een platform voor innovatie, logistiek en assemblage van alle mogelijke vormen van hernieuwbare energie.

De markt van de hernieuwbare energie, en dan zeker deze van de offshore windenergie groeit aan een ongekend tempo. Met de in 2010 toegekende Britse concessies wordt het aantal te bouwen windmolens in de Noordzee geschat op minimum 8.000. De concessionarissen verwachten dan ook een groot gebrek aan capaciteit waardoor naar overzeese leveranciers wordt gezocht, in de eerste plaats China. De haven van Oostende probeert daarop in te spelen. Op donderdag 27 mei 2010 werd in Beijing een 'Memorandum of Understanding' (MoU) ondertekend tussen verschillende partijen, met de bedoeling om Chinese bedrijven, actief in de hernieuwbare energiesector en met exportambities, Oostende als ideale hub voor te stellen. Naast de haven van Oostende hebben drie banken (Dexia, KBC

en de Chinese staatsbank China Development Bank) en het gespecialiseerde ingenieurs- en investeringsbedrijf Rent-A-Port de MoU ondertekend. Vlaams minister-president Kris Peeters trad op als getuige. De ondertekenende partijen vormen een ideale mix voor het aantrekken van geïnteresseerde Chinese bedrijven en het organiseren van een distributie- en onderhoudsplatform in de haven van Oostende.

De heroriëntering van de Haven van Oostende naar een Energy Port veronderstelt een duidelijk maximaliseren van de nodige ruimte in de haven. Ook dienen de nodige investeringen te gebeuren om alle troeven maximaal te kunnen uitspelen, zoals de bouw van een zwaarlastkaai met een draagvermogen van 20 ton/m².

Voor de ontwikkeling van de Europese distributieactiviteiten en mogelijk ook productie- of assemblage-activiteiten wordt de zone Plassendale 1 aangeboden. Deze ligt direct aan het kanaal zodat zware onderdelen via het water onmiddellijk naar zee kunnen gebracht worden. De ontwikkelingen die zich nu in de markt van de hernieuwbare energie concretiseren tonen duidelijk aan dat er nood is aan degelijke infrastructuur en voldoende ruimte en door daarop in te spelen hoopt Oostende op een uitbouw van haar activiteiten en een groei van kwalitatieve tewerkstelling.

In het kader van de uitbouw van Oostende als gespecialiseerde hub voor de sector van de hernieuwbare energie op zee werd op donderdag 28 oktober 2010 de firma Renewable Energy Base Oostende (Rebo) nv opgericht. Binnen een straal van 200 kilometer zal Rebo als enige terminal beschikken over zwaarlastkaaien. Door in te spelen op die nieuwe markt werkt Oostende aan de verdere uitbouw van haar activiteiten en aan de groei van hoogwaardige jobs. Om de Haven van Oostende te heroriënteren naar een 'Energy Port' moet de beschikbare ruimte worden gemaximaliseerd en zijn er investeringen nodig om haar troeven optimaal uit te spelen. Zo zal in de voorhaven, in een eerste fase en naast het bestaande



terrein van C-Power, een extra ruimte van ongeveer tien hectaren worden aangepast. Die kan dienen als offshore hub en is gelegen aan het Zeewezendok. De aanpassingen behelzen de bouw van twee zwaarlastkaaien met een draagkracht van 20T/m^2 en een lengte van respectievelijk 200 en 50 meter. Ook moeten er grondverbeteringen plaatsvinden om zware lasten te kunnen opslaan. Rebo nv heeft een belangrijke financiële steunpilaar gevonden in ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV). Samen met het AG Haven Oostende vertegenwoordigt PMV de meerderheid in Rebo. In 2011 zal Rebo instaan voor de investeringswerken. Vanaf 2012 kan de commercialisering van het nieuw uitgeruste terrein beginnen. Het gebruik van de nieuwe infrastructuur zal grotendeels tijdelijk zijn, met name tijdens de constructiefase van de offshore parken. Maar ook andere spelers zullen gebruik kunnen maken van de zware infrastructuur. Na de bouw van de windmolenparken kan de installatie ook nuttig zijn voor het onderhoud van de offshore-windmolens.

1.4.2 Infrastructuur

De werken voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de Oostendse haven werden in 2010 verder gezet. De werken omvatten de bouw van twee nieuwe strekdammen dieper in zee en het baggeren van een nieuwe vaargeul, waardoor een bredere en rechtere haventoeegang wordt gecreëerd. Hierdoor zullen grotere schepen de haven kunnen aandoen.

Op 8 februari 2010 werd de nieuwe lichtenlijn (143°) in dienst gesteld met de daaraan verbonden nieuwe aanlooproute. Tegelijkertijd werd de oude vaarroute die een lichtenlijn had op 128° gedooft zodat deze aanlooproute niet meer kan gebruikt worden. Hierdoor kunnen vanaf 8 februari schepen tot 200 m de haven aandoen doordat de aanlooproute recht op recht is gemaakt en er geen bocht meer moet gemaakt worden bij het binnen- of buitenvaren. Kort na de indienstname van de nieuwe vaargeul zijn, ten westen van de nieuwe vaargeul, de werken gestart voor de bouw de westelijke strekdam. Aan de oostkant van de nieuwe vaargeul zijn de werken voor de aanleg van de oostelijke strekdam al geruime tijd opgestart. Tijdens de bouw van de dammen worden veel rotsblokken onder water geplaatst. Daarom is het voor de scheepvaart belangrijk de as van de vaargeul aan te houden en de afgebakende werkgebieden te vermijden. Binnen deze werkgebieden die verboden zijn voor alle scheepvaart, is het gevaar groot om vast te lopen op de onderwater gedeeltes van de strekdammen in wording. De vermoedelijke einddatum van de dammenbouw is het voorjaar van 2012. De baggerwerken aan het laatste deel van de nieuwe vaargeul werden medio 2010 afgerond.

De werken aan de haventoeegang kaderen binnen het OW-plan (Openbare werken-plan). Dit plan is driedelig:

- Zeewering: beveiliging Oostende-Centrum tegen overstroming.
- Haven Oostende toegankelijker maken voor grotere schepen.
- Havenuitbouw en zeewering op een geïntegreerde wijze aanpakken.

De verlenging van het treinspoor naar het Zeewezendok is in 2010 opnieuw een stap dichterbij gekomen. De werken zijn na het bouwverlof van 2010 gestart en moeten afgewerkt zijn tegen de zomer van 2011. Dit project loopt al jaren en heeft al vele veranderingen ondergaan, vooral wat betreft het tracé langs de kant van de Vismijnlaan. Uiteindelijk werd er gekozen voor een oversteek ter hoogte van het kruispunt De Bolle, over de tramspoorbruggen (waar de treinsporen reeds gelegd zijn) om vervolgens in te slaan ter hoogte van de Vismijnlaan. De oversteek ter hoogte van het kruispunt De Bolle is uitgetekend tussen de verkeerslichten zodat bijkomende signalisatie niet echt nodig is. Aan de kant van de Vismijnlaan is geopteerd om de sporen te leggen in het begin van de laan over een afstand van 350 m tot aan de Esplanadestraat. Om veiligheidsredenen werd geopteerd voor treinen met een lengte van 300 meter. Dit komt overeen met een halve trein. Zo zal de oversteek aan het kruispunt De Bolle minder lang duren voor het doorgaand auto- en fietsverkeer. De realisatie van dat project zal zorgen voor een veel betere spoorontsluiting.

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



Bron: Havenbedrijf Oostende

1.4.3 Scheepvaartlijnen

De ingebruikname van de nieuwe vaargeul heeft in 2010 onmiddellijk effect gehad op de scheepstypes die Oostende aandeden. Ferryoperator Transeuropa Ferries is kort na de realisatie van de nieuwe vaargeul op zoek gegaan naar grotere schepen om in te zetten op de lijn Oostende-Ramsgate. De carferry 'Ostend Spirit' (ex 'Prins Filip' van de RMT), werd door Transeuropa Ferries gecharterd van de Franse rederij LD-Lines

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

(Louis Dreyfus) voor een periode van minimaal 5 jaar en werd vanaf midden maart 2010 ingezet op de lijn Oostende-Ramsgate. De 'Ostend Spirit' vertrok op 27 maart 2010 voor zijn maidentocht vanuit Oostende naar Ramsgate. Het schip heeft een lengte van 163 m en kan tot 1850 passagiers, 100 vrachtwagens of 250 wagens en 75 aanhangwagens vervoeren. De ferry vaart samen met de 'Oleander' onder de Transeuropa Ferries/LD Lines vlag tussen Oostende en Ramsgate en dit voor zowel vracht- (Ro-Ro) als passagiersvervoer (enkel auto's, caravans, campers en bromfietsen). Daarnaast zet Transeuropa Ferries nog een aantal andere schepen in voor vrachtvervoer waarmee ze tot 9 afvaarten per dag in beide richtingen aanbiedt. De 'Ostend Spirit' en de 'Oleander' varen elk twee maal per dag vanuit Oostende naar Ramsgate en terug. Mogelijk zal Transeuropa Ferries de capaciteit op deze lijn nog verder optrekken.



Op 18 oktober 2010 startte in de haven van Oostende een nieuwe trafiek van aardappelen, peren, appels en andere fruit en groenten naar Rusland. Het betrof een regelmatige lijn die voorheen in de haven van Vlissingen werd behandeld. Het ladingspakket was hoofdzakelijk afkomstig uit België en Noord-Frankrijk. De groenten en het fruit werden per vrachtwagen in de haven aangevoerd in gepalettiseerde vorm of in big bags met een eenheidsgewicht van nagenoeg 1 ton. De lading werd vanuit Oostende per zeeschip vervoerd naar Sint-Petersburg, van waaruit ze verder werd verdeeld op de Russische markt. In Oostende trad het jong opgerichte bedrijf CPA (Coastal Port Agencies) op als scheepsagent voor de nieuwe lijn. CPA is gevestigd in Oostende en heeft de intentie om ook andere trafieken te begeleiden, daarom niet hoofdzakelijk vanuit de haven van Oostende. In een eerste fase waren een drietal afvaarten per week voorzien van en naar Sint-Petersburg. In een latere fase zou de frequentie verhoogd worden tot 5 maal per week. Hierdoor zouden de schepen continu op de lijn ingezet worden. De trafiek zou lopen gedurende het seizoen dat loopt tot het voorjaar 2011. Aangezien de winterperiode moest overbrugd worden en Sint-Petersburg niet ijsvrij is, werden schepen ingezet die uitgerust waren met een versterkte boeg behorend tot de ijsklasse 1A. Op 17 oktober 2010 meerde het eerste schip dat vanuit Oostende naar Sint-Petersburg voer. In november-december 2010 is deze trafiek echter terug naar Vlissingen verhuisd na een dispuut tussen de vakbonden en de goederenbehandelaar.

ISM

8

6

4

2

14M

8

6

4

2

13M

8

6

4

2

12M

8

6

4

2

2

OVERHEIDSUITGAVEN

2.1 Vlaamse havens

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. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de overheidsuitgaven vanaf 1989 tot en met 2010, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2010 besteedde de Vlaamse Gemeenschap 332,5 miljoen euro in de havens. Daarvan was 175,4 miljoen euro bestemd voor de maritieme toegang.

Verder in dit hoofdstuk worden de overheidsuitgaven voor de periode 2001-2010 voor de vier Vlaamse havens apart weergegeven, met een verdere opsplitsing naar de individuele projecten in iedere haven. Telkens wordt aangegeven wat de belangrijkste overheidsuitgaven waren in 2010.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2010 door middel van de ABEX-index¹.

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

OVERHEIDSUITGAVEN



Tabel 2.1

Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2010
(in prijzen 2010)

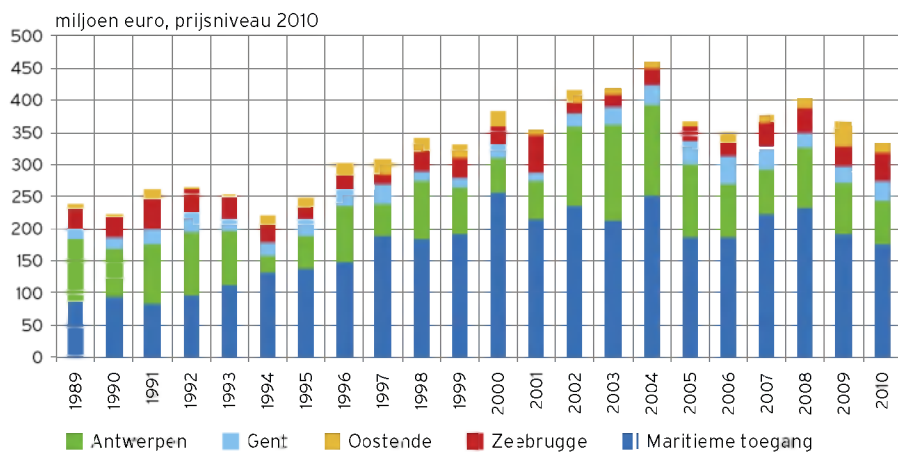
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Antwerpen	98,89	73,92	91,45	98,41	84,00	25,98	52,42	87,76
Gent	15,93	18,99	25,09	31,82	16,86	19,14	27,06	27,05
Zeebrugge	31,71	29,04	44,75	36,31	35,92	27,84	18,04	20,20
Oostende	5,85	7,15	14,94	1,90	3,33	15,08	13,95	20,84
Totaal havens	152,39	129,09	176,23	168,45	140,11	88,04	111,48	155,85
Maritieme toegang	84,50	94,38	83,56	95,11	112,51	132,35	135,89	147,32
Algemeen totaal	236,89	223,48	259,79	263,55	252,62	220,39	247,37	303,17
Maritieme toegang %	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Antwerpen	49,09	90,48	74,12	54,95	60,10	124,93	151,12	142,61
Gent	32,60	17,07	14,52	21,72	14,15	19,18	28,35	32,21
Zeebrugge	15,85	30,79	31,60	28,73	59,43	16,73	16,93	25,35
Oostende	22,48	19,72	20,06	21,87	7,83	18,53	12,07	10,60
Totaal havens	120,02	158,07	140,30	127,27	141,52	179,37	208,47	210,78
Maritieme toegang	187,71	182,85	190,35	254,86	213,42	235,40	210,84	249,93
Algemeen totaal	307,74	340,92	330,65	382,13	354,94	414,77	419,31	460,71
Maritieme toegang %	61,0%	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,2%

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal
Antwerpen	112,93	81,23	70,56	93,16	79,45	68,60	612,84
Gent	37,05	44,13	36,48	23,75	27,78	28,79	181,94
Zeebrugge	22,09	20,27	36,21	37,70	29,67	44,64	243,81
Oostende	7,37	14,00	10,80	16,61	38,92	15,07	83,05
Totaal havens	179,45	159,63	154,04	171,22	175,82	157,10	1.121,64
Maritieme toegang	186,88	187,14	222,19	232,51	191,09	175,40	885,62
Algemeen totaal	366,33	346,76	376,24	403,72	366,91	332,50	2.007,26
Maritieme toegang %	51,0%	54,0%	59,1%	57,6%	52,1%	52,8%	44,1%

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

Uitgaven voor havens door de Vlaamse Overheid



2.2 Haven van Antwerpen

In de periode 2001-2010 heeft de Vlaamse Gemeenschap 991,0 miljoen euro in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Daarvan werd 140,1 miljoen euro (14,1%) besteed aan havenprojecten op de Rechteroever en 517,4 miljoen euro (52,2%) aan projecten op de Linkeroever van Antwerpen. In 2010 heeft het Vlaams Gewest 68,6 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Antwerpen. Een klein deel daarvan, 4,2 miljoen euro (6,1% van het totaal), was bestemd voor de Linkeroever. Veruit het grootste deel, 27,8 miljoen euro (40,5% van het totaal), was bestemd voor de Rechteroever en 30,0 miljoen euro (43,7% van het totaal) voor de decreetkosten.

Het grootste deel van de uitgaven voor de Linkeroever ging in 2010 naar de herstellingswerken van de Kallosluis: 2,1 miljoen euro (3,1%) van de totale overheidsuitgaven in Antwerpen. De overheidsuitgaven voor de Rechteroever van Antwerpen zijn in 2010 nagenoeg gelijk gebleven: 27,8 miljoen euro (40,5%). Het grootste deel daarvan ging naar de slibverwerkingsinstallatie AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicaties van Slib), met 18,9 miljoen euro (27,6% van de totale overheidsuitgaven voor de haven van Antwerpen).

In 2010 besteedde het Vlaamse gewest 68,6 miljoen euro voor de haven van Antwerpen. Dit is een vermindering met 13,7% tegenover 2009, toen het Vlaamse gewest nog 79,5 miljoen euro uitgaf voor de haven.

Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2001-2010, miljoen euro
(in prijzen 2010)



PROJECT	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal
RECHTEROEVER											
Berendrechtssluis (saldo vanaf 1989)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,99	1,99
Containerkade Zuid	0,90	0,19	0,05	0,32	6,71	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	8,58
Zandvlietssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,58	0,00	0,68	0,12	6,38
Renovatie Amerikadok tot en met 3 ^{de} Havendok	2,24	0,73	0,92	0,44	0,00	0,11	0,08	6,00	0,00	0,00	10,52
Renovatie van het 5 ^{de} Havendok en Marshalldok	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	0,10	0,00	1,86
Renovatie Churchilldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,82	0,00	0,28	1,10
Verdieping Leopolddok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,36	1,36
Slibverwerkingsinstallatie AMORAS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	44,69	24,68	18,90	88,28
Renovatie Van Cauwelaertssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,94	4,13	5,07
Boudewijnssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,06	0,60	0,01	0,78
Herstelling in de Kanaaldokken	0,00	0,19	0,00	0,00	5,48	0,06	0,56	0,00	0,00	0,00	6,29
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,56	0,19	0,00	0,00	5,48	0,06	0,56	0,00	0,00	1,02	7,88
Totaal Rechteroever	3,86	1,29	0,97	0,77	17,68	0,24	7,29	53,17	27,01	27,81	140,08
LINKEROEVER											
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	1,11	6,03	7,53	1,44	3,22	1,29	13,55	1,05	0,00	0,82	36,03
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,00	0,00	0,00	2,70	5,66	0,05	0,00	0,00	0,00	0,28	8,69
Verrebroekdok	15,46	3,44	0,04	0,00	0,00	0,00	0,81	0,00	1,94	0,00	21,69
Containerdok West (Deurganckdok)	37,56	108,70	77,03	91,53	55,47	31,05	14,06	7,23	14,22	0,01	436,87
Tweede sluis Waaslandhaven	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,95	0,95
Herstellingswerken Kallosluis	0,00	0,00	0,00	0,00	7,92	0,26	1,11	1,46	0,27	2,13	13,15
Totaal Linkeroever	54,13	118,17	84,60	95,67	72,27	32,65	29,52	9,75	16,44	4,19	517,39
Overige (kleinere werken en diversen)	0,00	1,50	1,58	1,45	1,40	1,44	2,42	1,49	5,78	6,64	23,69
Decreetkosten: werking sluizen			19,78	12,54	10,17	9,82	9,59	11,33	11,90	12,03	97,15
Decreetkosten: toelage kanaaldokken			37,19	23,58	5,00	25,61	11,16	6,23	6,49	6,55	121,81
Decreetkosten: havenkapiteindienst	2,11	4,15	7,00	8,60	11,90	11,55	11,14	11,18	11,84	11,38	90,86
Totaal Haven van Antwerpen	60,10	125,12	151,12	142,61	118,42	81,30	71,12	93,16	79,45	68,60	990,99

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

2.3 Haven van Gent

In de periode 2001-2010 heeft de Vlaamse Gemeenschap in totaal bijna 291,9 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Gent. Het aandeel daarin voor de bouw van het Kluizendok bedroeg in die periode 194,5 miljoen (66,6% van het totaal).

In 2010 werd 11,0 miljoen euro uitgegeven voor de afwerking van het Kluizendok. Dit is 38,2% van de totale uitgaven voor Gent in dat jaar.

De tussenkomst van de Vlaamse Overheid in de decreetkosten van de haven van Gent bestond in 2010 hoofdzakelijk in een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteindiensten. De uitgaven daarvoor bedroeg 1,9 miljoen euro. Verder werd nog 0,3 miljoen euro besteed aan de werking van de sluizen.

In 2010 heeft het Vlaamse gewest 28,8 miljoen euro vastgelegd voor de haven van Gent. Dit is 1,0 miljoen euro (+3,6%) meer dan in 2009 (27,8 miljoen euro).

Tabel 2.3

Grote projecten haven van Gent, 2001-2010, miljoen euro
(in prijzen 2010)



PROJECT	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,36	0,43	0,86
Uitbouw Petroleumdok	0,00	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,29
Renovatie toegang Grootdok	0,44	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,68
Renovatie Rigakaai	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,01	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Kluizendok	11,09	14,58	12,31	27,06	32,42	36,79	26,69	17,13	5,43	10,99	194,48
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	1,23	2,42	11,87	0,96	1,48	3,60	6,67	3,62	12,81	10,86	55,50
Bouw basculebruggen sluis Terneuzen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,54	0,00	5,54
Drijvend roro-ponton diverse doeleinden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,08
Baggerstortterrein en studies	0,51	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,52
Overige (kleinere werken en diversen)	0,02	0,89	2,49	0,04	0,11	0,98	0,65	0,55	0,16	4,32	10,21
Decreetkosten: werking sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,88	0,25	1,13
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,00	0,00	0,00	0,22	0,24	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	0,51
Decreetkosten: haven-kapiteindienst	0,52	1,03	1,59	3,65	2,81	2,73	2,45	2,39	2,53	1,94	21,64
Totaal Haven van Gent	14,15	19,18	28,35	32,21	37,05	44,13	36,48	23,75	27,78	28,79	291,89

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

2.4 Haven van Zeebrugge

Sinds 2001 heeft de Vlaamse Gemeenschap 309,0 miljoen euro uitgegeven voor diverse havenprojecten in Zeebrugge. 122,4 miljoen euro (39,6%) werd gebruikt voor werken in de voorhaven en 66,6 miljoen euro (21,6%) voor werken in de achterhaven. In de achterhaven werd een belangrijk deel van het geld gebruikt voor de bouw van de Toyota-kaai (34,1 miljoen euro, 11,0%). Een groot deel van investeringen in de voorhaven in die periode ging naar de afwerking van de havendammen, de bouw van het Albert II-dok en het Wielingendok: respectievelijk 49,3 miljoen euro (16,0%), 24,5 miljoen euro (7,9%) en 18,2 miljoen euro (5,9%). Voor onderhoudswerken aan de Vandammesluis werd in de periode 2001-2010 16,3 miljoen euro uitgegeven (5,3%).

Het grootste deel van de overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen van de Vlaamse Overheid in de haven van Zeebrugge ging in 2010 naar onderhoudswerken aan de Vandammesluis (12,1 miljoen euro of 27,1% van het totaal) en naar de bouw van een nieuwe voorwand aan de oostelijke kaai van de CHZ-terminal in de voorhaven (5,1 miljoen euro of 11,3%).

De vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroegen in 2010 telkens ongeveer 3,1 miljoen euro. Dit is 6,9% van de totale uitgaven voor de haven van Zeebrugge.

Het Vlaamse gewest besteedde in 2010 44,6 miljoen euro voor de haven van Zeebrugge. Dit is een stijging met 50,5% tegenover 2009, toen het Vlaamse gewest nog 29,7 miljoen euro uitgaf voor de Zeebrugse haven.

Tabel 2.4

Grote projecten haven van Zeebrugge, 2001-2010, miljoen euro
(in prijzen 2010)



PROJECT	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal
VOORHAVEN											
Verdiepingsprogramma 55'/46'	0,00	6,97	7,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,08
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	46,76	2,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,32
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,87	0,00	0,09	2,91	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	4,02
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,93	2,07	4,00
Aanlegplaats Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,78	0,00	0,00	0,78
Tweede LNG-steiger	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,90	1,90
Strategisch Haven-infrastructuur Project	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,52	0,52
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,06	5,06
Aanleg Wielingendok	8,50	2,61	3,03	3,38	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	18,22
Aanleg Albert II-dok	0,00	0,00	0,00	5,13	2,70	0,00	13,98	0,07	2,55	0,09	24,52
Totaal Voorhaven	55,26	13,00	10,13	8,60	5,61	0,86	13,98	0,85	4,48	9,64	122,42
ACHTERHAVEN											
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,46	1,71	0,00	0,00	12,09	16,25
Werken Visartsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,42	0,12	0,00	1,11	3,65
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,44	0,00	0,41	0,63	0,39	0,47	0,10	0,00	0,00	2,43
Wegen- en spoorwegwerken	1,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,47	1,67
Bastenakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,14	0,00	2,53	0,75	4,41
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	1,30	0,76	0,56	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,86
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	0,00	0,00	0,00	6,96	1,40	0,20	0,70	12,37	12,45	0,01	34,10
Steiger voor shortsea roro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,07
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	1,02	0,00	0,01	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,18
Totaal Achterhaven	3,52	1,20	0,56	7,76	2,03	3,05	6,43	12,66	14,98	14,43	66,63
Overige (kleinere werken en diversen)	0,00	1,24	0,60	2,68	8,48	10,58	9,83	18,29	3,99	14,35	70,04
Decreetkosten: werking sluizen			3,67	3,49	3,10	3,00	2,93	2,94	3,08	3,14	25,35
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,65	1,28	1,97	2,82	2,87	2,78	3,04	2,97	3,14	3,08	24,59
Totaal Haven van Zeebrugge	59,43	16,73	16,93	25,35	22,09	20,27	36,21	37,70	29,67	44,64	309,02

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

2.5 Haven van Oostende

In de periode 2001-2010 heeft de Vlaamse Gemeenschap 151,8 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Oostende. Daarvan werd 94,9 miljoen euro besteed voor de renovatie van de haven (62,5%).

De twee belangrijkste projecten in de periode 2001-2010 zijn de bouw van de nieuwe strekdammen (55,2 miljoen euro, 36,4%) en het Plassendaleproject (22,6 miljoen euro of 14,9%).

Het belangrijkste deel van de investeringen/vastleggingen voor havenwerken in Oostende ging in 2010 naar de bouw van de nieuwe haven-dammen om de toegankelijkheid van de haven te verbeteren. Daarvoor werd in 2010 10,9 miljoen euro uitgegeven/vastgelegd. Dit is 72,1% van de totale uitgaven van 2010.

De tussenkomst van het Vlaamse gewest in de exploitatiekosten van de sluizen en in de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2010 respectievelijk 0,4 miljoen euro en 0,9 miljoen euro. Dit is een vermindering met respectievelijk 4,8% en 21,6% tegenover het jaar daarvoor.

Het Vlaamse gewest legde in 2010 15,1 miljoen euro vast voor de haven van Oostende. Dit is 23,8 miljoen euro (-61,3%) minder dan in 2009 (38,9 miljoen euro).

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2001-2010, miljoen euro
(in prijzen 2010)



PROJECT	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal
BEPERKTE RENOVATIE											
Verdiepingsprogramma	0,00	3,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,58	0,00	3,69
Wandelaarskaai	0,00	5,44	0,00	0,79	0,88	0,41	0,01	0,00	0,00	0,00	7,53
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,94	0,15	1,00	0,61	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,75
Nieuwe kaaimuur hoek havengeul	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,14	0,00	1,14
Aanleg toeristische kaai	0,51	0,43	0,19	0,25	0,05	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	1,71
Werken voor aanlegplaatsen ferries	1,11	0,00	0,06	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,37
Totaal beperkte renovatie	2,57	9,13	1,25	1,85	0,97	0,41	0,01	0,28	1,72	0,00	18,19
EIGENLIJK RENOVATIEPROGRAMMA											
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,08	0,38	0,34	0,03	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,04
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,68	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,81	1,58
Werken i.v.m. Kennedy-rondpunt-De Bolle	0,02	0,15	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,66
Plassendaleproject	5,07	7,56	1,17	4,97	1,22	0,81	1,02	0,00	0,80	0,00	22,61
Nieuwe havendammen	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	7,15	1,80	11,23	23,99	10,87	55,24
Demeysluis: basculebrug/wachtkaaï			7,41	0,29	0,76	0,85	0,24	0,02	3,71	0,26	13,53
Renovatie scheepslift			0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31
Totaal eigenlijke renovatie	5,16	8,97	9,23	5,88	2,02	8,81	3,10	11,25	28,50	11,94	94,85
Overige (kleinere werken en diversen)	0,00	0,24	0,06	1,32	2,66	3,13	5,98	3,64	7,17	1,86	26,06
Decreetkosten: werking sluizen			1,19	1,13	0,67	0,64	0,63	0,38	0,42	0,40	5,46
Decreetkosten: haven-kapiteindienst	0,10	0,20	0,35	0,42	1,05	1,01	1,07	1,05	1,11	0,87	7,24
Totaal Haven van Oostende	7,83	18,53	12,07	10,60	7,37	14,00	10,80	16,61	38,92	15,07	151,80

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



3

HAVENARBEID

3.1 Situering

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 in 2008/2009 daalde de goederenoverslag in de meeste havens. Niettegenstaande de goederenoverslag in 2010 zich herstelde, daalde het aantal havenarbeiders in elk van de vier Vlaamse havens. Behalve in Oostende, steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken in de Vlaamse havens in 2010 opnieuw. In dit hoofdstuk wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 2000-2010.

3.2 De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling

De havenarbeiders van het Algemeen Contingent vormen een onderdeel van de tewerkstelling in de havengebonden sector. In de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit¹. De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitoefenen van bepaalde opdrachten. In de studies van de NBB worden de werkende havenarbeiders opgenomen. Deze aantallen worden bovendien uitgedrukt in voltijdse equivalenten. Deze berekeningswijze houdt geen rekening met werkloze en arbeidsongeschikte havenarbeiders. Er zijn dus meer havenarbeiders bij de havengebonden activiteiten betrokken dan wat blijkt uit de tewerkstellingscijfers vermeld in de studies van de NBB.

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

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

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

3.3 Historische achtergrond

De kaderwet van 8 juni 1972 over de havenarbeid en de uitvoeringsbesluiten ervan regelen de algemene principes over havenarbeid in België en wordt dikwijls de 'Wet Major' genoemd.

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



gevers 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 vervult. Deze werkgeversorganisaties zijn op hun beurt lid van het 'Werkgeversverbond der Belgische Havens'.

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

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

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

3.4 Het algemeen toepassingsgebied

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

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 aardolieproducten², 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.

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



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

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

3.5 De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen

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

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

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

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

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:

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

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

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

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

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

Voor de aanwerving van de havenarbeiders in los dienstverband zijn er, van maandag tot en met vrijdag, vier aanwervingszittingen per dag (om 7.00 uur voor de dagshift, om 13.00 uur voor de namiddagshift, om 14.30 uur voor de morgenshift en om 15,15 uur voor de nachtsift). 's Zaterdags zijn er 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.



3.6 Haven van Antwerpen

Door de toenemende containerisatie is het contingent havenarbeiders in Antwerpen sinds 1980 gedaald van 9.270 personen tot 6.240 personen in 2010. Sinds het jaar 2000 is het contingent havenarbeiders opnieuw gegroeid. Deze groei werd zowel in het algemeen contingent havenarbeiders als in het aanvullend contingent vastgesteld. In de periode 2000-2010 is het aantal gepresteerde taken gestegen van 1.071.813 tot 1.322.822. Na de daling in 2009 (als gevolg van de economische crisis) stijgt het aantal gepresteerde taken in 2010 opnieuw. In 2010 presteert elke havenarbeider gemiddeld 212 taken. Dit is het hoogste aantal in de laatste 30 jaar.



Tabel 3.1

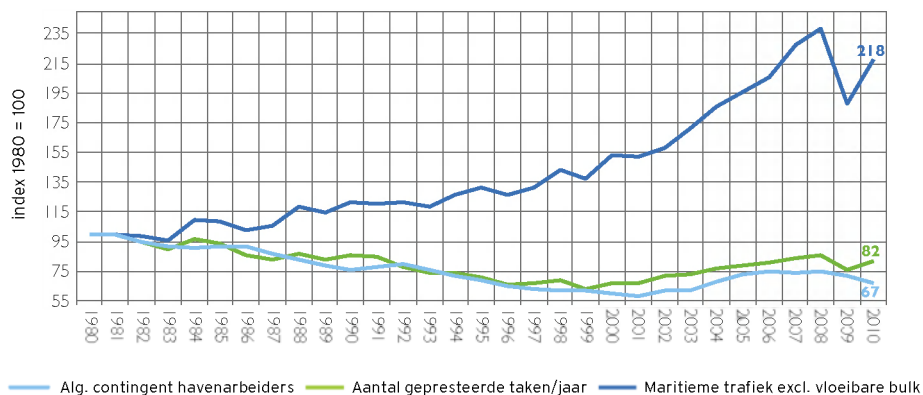
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Antwerpen, 1980-2010

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

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEPA, AGHA (SEA)

Haven van Antwerpen

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.7 Haven van Gent

De haven van Gent is vooral een industriële haven, met overwegend overslag van bulk zoals erts, kolen en granen. Sinds 1980 daalt het contingent havenarbeiders in Gent voortdurend: van 787 in 1980 tot 761 in 1990 en tot 419 in 2010. Ook in de laatste tien jaar zette die dalende trend zich verder, en dit zowel in het algemeen contingent havenarbeiders als in het aanvullend contingent. Het aantal gepresteerde arbeidstaken daalde van 131.095 in 1980 tot 81.659 in 2010. Vanaf 2000 tot en met 2002 daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken om nadien geleidelijk te stijgen tot in 2010 het niveau van 2000 opnieuw te bereiken. Als gevolg van de economische crisis daalde het aantal gepresteerde taken in 2009 tot een historisch dieptepunt. In 2010 werd een herstel van het aantal gepresteerde arbeidstaken genoteerd. In de haven van Gent bedroeg het aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider in 2010 140.



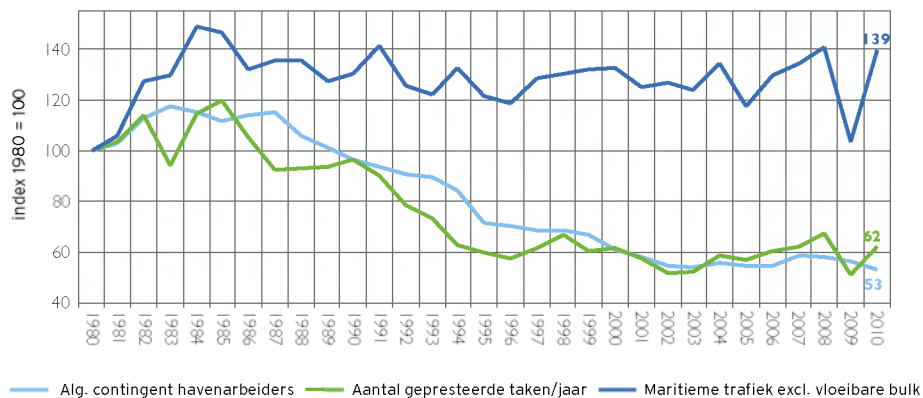
Tabel 3.2

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Gent, 1980-2010

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

Haven van Gent

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.8 Haven van Zeebrugge

In de haven van Zeebrugge is zowel het contingent havenarbeiders als het aantal gepresteerde taken sinds 1980 sterk toegenomen. Deze stijgende trend zette zich ook door in de periode 2000-2010. Het totaal aantal arbeiders met een erkenningskaart steeg in die periode van 1.080 tot 1.775. Ook het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 238.235 in 2000 tot 331.731 in 2010. Enkel het crisisjaar 2009 kende een forse achteruitgang van het aantal gepresteerde taken (288.796 tegenover 352.689 in 2008). Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider bedroeg in 2010 219.



Tabel 3.3

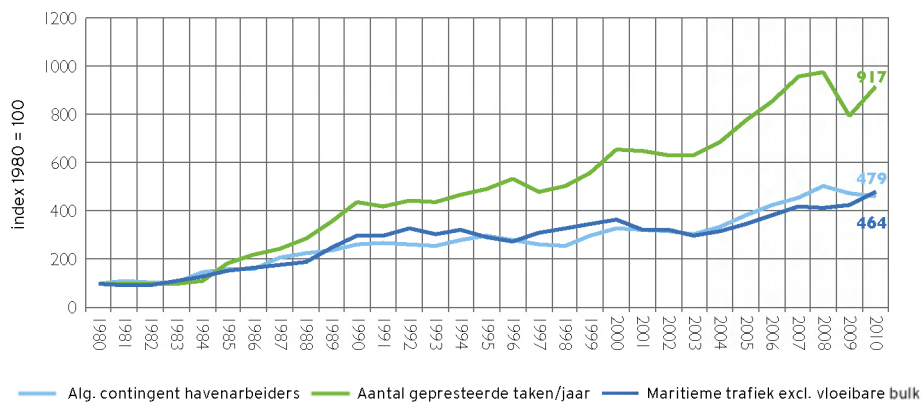
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Zeebrugge, 1980-2010

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

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEWEZ

Haven van Zeebrugge

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.9 Haven van Oostende

Het contingent havenarbeiders steeg in de periode 2000-2009 van 40 tot 74. In 2010 daalde het contingent echter tot op het niveau van 2000, dit als het gevolg van het wegvallen van belangrijke roll-on-roll-off-trafieken in dat jaar. In de periode 2000-2008 steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken van 6.838 tot 15.757. Door de economische crisis in 2009 kende het goederenvervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk een zeer sterke daling. Hierdoor werd Oostende, dat op die markt erg actief is, zwaar getroffen. Door het wegvallen van een belangrijke vrachtlijn in 2010 daalde het aantal gepresteerde taken nog verder tot 5.698. In 2010 bedroeg het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider in Oostende 142 taken per havenarbeider.



Tabel 3.4

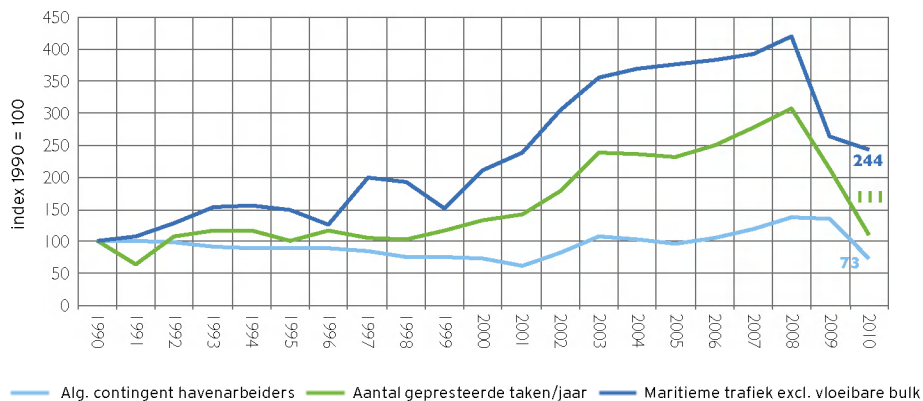
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Oostende, 1990-2010

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

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

Haven van Oostende

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek





4

SOCIAALECONOMISCH BELANG

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in de periode 2004-2009 besproken.

In 2009 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde meer dan 13,0 miljard euro. De directe tewerkstelling bedroeg 104.868 voltijdse equivalenten (VTE's) en er werd bijna 3,9 miljard euro geïnvesteerd. De indirecte toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen bedroeg in 2009 meer dan 12,8 miljard euro, terwijl de indirecte werkgelegenheid in 2009 131.438 VTE bedroeg.

4.2 Definities

Als basis voor dit hoofdstuk werd het rapport 'Economisch belang van de Belgische havens: Verslag 2009' gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks 'Working papers- document series'¹ in juni 2011 werd gepubliceerd. Tevens belicht dit rapport uitvoerig de methodiek² die de auteurs hebben toegepast.

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

Sinds de gegevens van de Nationale Bank van België in het Jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie voor het eerst werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. Voor berekening van de indirecte effecten wordt steeds gewerkt met de meest recente data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Deze nieuwere data hebben een impact op de cijfers van de indirecte effecten in de havens. Voor het eerst in deze studie werd de Nace-Bel 2008 code gebruikt om de bedrijven per sector te selecteren en te klasseren. De nieuwe nomenclatuur voor het klasseren van economische activiteiten, de Nace-Bel 2008 code, maakt deel uit van een belangrijke herziening van het internationaal en Europees systeem voor economische activiteiten en producten (Nace Rev.2), uit-

1 Mathys C., 'Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel, verslag 2009', reeks 'Working paper documents', Nationale Bank van België, Brussel, 2011.

2 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.

gevoerd door de Europese Commissie. De veranderingen in de Nace-Bel codes slaan enkel op het jaar 2009. Het proces werd uitgevoerd met het oog op een vlotte overgang³. Als gevolg van dit alles kunnen de gegevens in dit jaaroverzicht afwijken van deze uit de vorige edities.

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

³ Voor meer informatie over de Nace-Bel 2008 code verwijzen we naar de 'Statistieken & Cijfers' op website van de Federale Overheidsdienst Economie, Kleine en Middelgrote Ondernemingen, Zelfstandigen en Energie (<http://statbel.fgov.be/en/statistics/figures/>).

Het betreft vier segmenten:

- Industrie: onder meer chemische industrie, metaalindustrie, automobiellindustrie en energiesector;
- Handel: de keten van tussenpersonen in de handel die een band met de havens hebben, zoals toeleveranciers, import-export bedrijven, handelsbedrijven die een band hebben met de bovengenoemde industrie;
- Vervoer over land: de verschillende vervoermodi te land (wegvervoer, spoorwegvervoer, pijpleidingen enz.);
- Andere logistieke diensten: bedrijven die niet-specifieke maritieme diensten leveren in de havens, zoals 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 1993⁴. Het havengebied kan echter wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en ruimtelijke ordening. De afbakening van een havengebied aan de hand van de straatnamen en postcodes kan in functie van deze evoluties aangepast worden. Het volstaat in de toekomst na te gaan of een bepaalde straat nog tot het havengebied behoort om de bedrijven die er gevestigd zijn al dan niet op te nemen in de studie.

⁴ Voor de juiste afbakening van de havengebieden: zie 'Afbakening havengebied' bij 'Steekkaarten Vlaamse havens' op de website van de Vlaamse Havencommissie (www.vlaamsehavencommissie.be).



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.

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe/aangepaste data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Met deze nieuwe data werden de indirecte effecten in de havens herberekend en bijgevolg kunnen de hier vermelde cijfers afwijken van die van het 'Jaaroverzicht Vlaamse havens 2009'.

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

4.3 Toegevoegde Waarde

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

Privébedrijven

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

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte toegevoegde waarde betreft werden de gegevens vanaf 2004 herberekend. Bij de berekening van deze waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

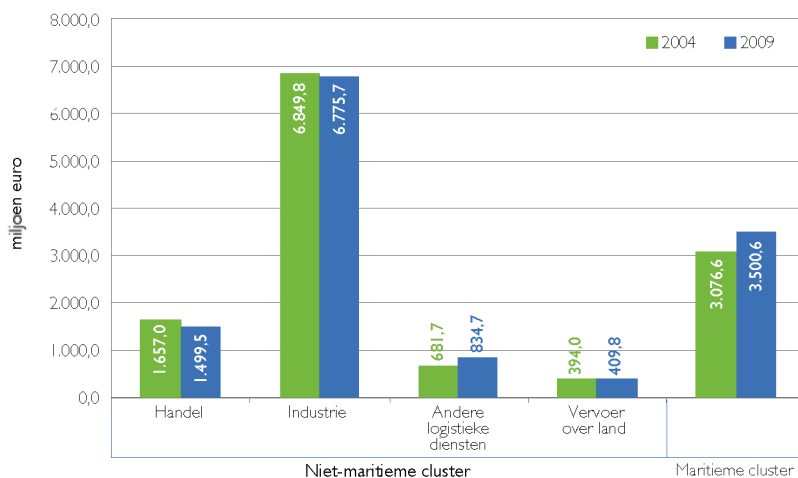


4.3.1 Vlaamse havens

In de vier Vlaamse havens samen werd in 2009 meer dan 25,8 miljard euro toegevoegde waarde gecreëerd. De directe toegevoegde waarde bedroeg 13,0 miljard euro, de indirecte toegevoegde waarde meer dan 12,8 miljard euro. Van de directe toegevoegde waarde werd meer dan de helft gecreëerd door de sector industrie, terwijl de maritieme cluster goed was voor meer dan een kwart van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	1.657,0	1.499,5	12%
Industrie	6.849,8	6.775,7	52%
Andere logistieke diensten	681,7	834,7	6%
Vervoer over land	394,0	409,8	3%
Niet-maritieme cluster	9.582,5	9.519,7	73%
Maritieme cluster	3.076,6	3.500,6	27%
TOTAAL	12.659,2	13.020,3	100%

Directe toegevoegde waarde Vlaamse havens



De totale toegevoegde waarde is steeg in de periode 2004-2009, en dit zowel wat de directe als de indirecte toegevoegde waarde betreft. De gevolgen van de economische crisis op het einde van die periode is duidelijk te zien: de totale toegevoegde waarde daalde en dit zowel in Antwerpen, Gent, Oostende als in Zeebrugge.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2004-2009 (miljoen euro)

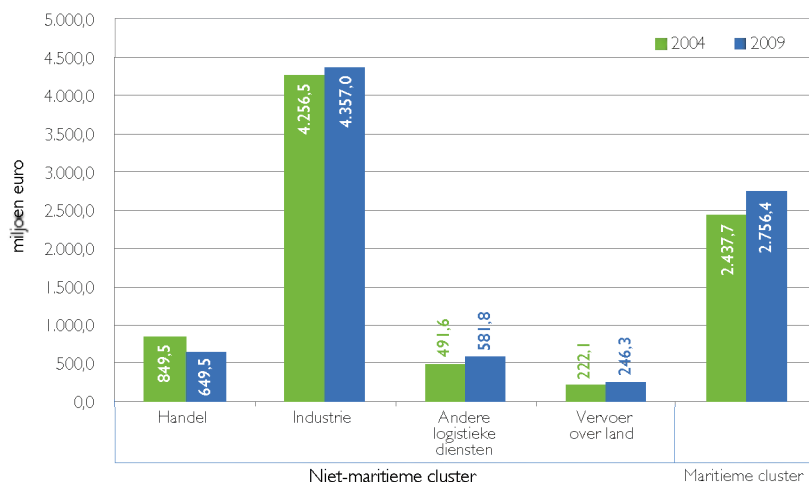
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	3.076,6	9.582,6	12.659,2	10.855,9	23.515,1
2005	3.625,4	10.297,8	13.923,2	11.296,6	25.219,7
2006	3.562,8	10.234,5	13.797,2	11.854,7	25.652,0
2007	3.974,8	10.926,9	14.901,7	12.574,1	27.475,8
2008	4.899,1	9.870,8	14.769,9	13.014,0	27.783,9
2009	3.500,6	9.519,7	13.020,3	12.805,4	25.825,7

4.3.2 Haven van Antwerpen

In 2009 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bijna 8,6 miljard euro. Meer dan de helft daarvan werd gerealiseerd in de industrie. Antwerpen is een zeer belangrijke industriële haven en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld. De maritieme cluster was in 2009 goed voor een directe toegevoegde waarden van bijna 2,8 miljard euro, de niet-maritieme cluster genereerde in 2009 meer dan 5,8 miljard euro.

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	849,5	649,5	8%
Industrie	4.256,5	4.357,0	51%
Andere logistieke diensten	491,6	581,8	7%
Vervoer over land	222,1	246,3	3%
Niet-maritieme cluster	5.819,7	5.834,6	68%
Maritieme cluster	2.437,7	2.756,4	32%
TOTAAL	8.257,3	8.590,9	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Antwerpen



De totale toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen steeg in de periode 2004-2009 van 15,6 tot 17,7 miljard euro. Als gevolg van de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde echter op het einde van die periode.

Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2004-2009 (miljoen euro)



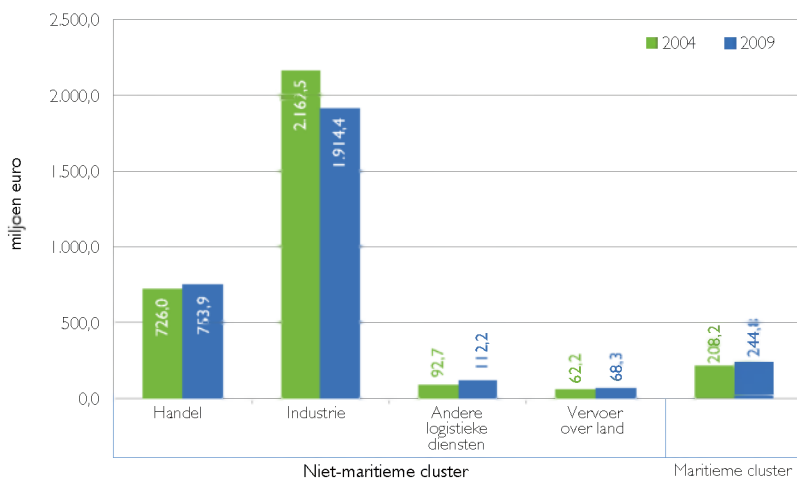
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	2.437,7	5.819,6	8.257,3	7.344,9	15.602,2
2005	2.968,6	6.383,9	9.352,4	7.970,3	17.322,8
2006	2.857,8	6.233,7	9.091,4	8.424,3	17.515,7
2007	3.213,1	6.612,5	9.825,7	8.849,3	18.675,0
2008	4.099,0	5.987,6	10.086,6	9.261,6	19.348,2
2009	2.756,4	5.834,5	8.590,9	9.119,5	17.710,4

4.3.3 Haven van Gent

De directe toegevoegde waarde in de haven van Gent bedroeg in 2009 bijna 3,1 miljard euro. Bijna twee derden daarvan werden in de sector industrie gecreëerd. Daarmee is Gent een belangrijke industriële haven. Slechts een tiende van de directe toegevoegde waarde werd in 2009 gegenereerd door de maritieme cluster. De niet-maritieme cluster is goed voor meer dan negentig procent van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Gent	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	726,0	753,9	24%
Industrie	2.162,5	1.914,4	62%
Andere logistieke diensten	92,7	112,2	4%
Vervoer over land	62,2	68,3	2%
Niet-maritieme cluster	3.043,4	2.848,8	92%
Maritieme cluster	208,2	244,8	8%
TOTAAL	3.251,5	3.093,6	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Gent



In de periode 2004-2009 daalde de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent, terwijl de indirecte toegevoegde waarde in die periode steeg. De totale toegevoegde waarde in Gent steeg van 6,7 in 2004 tot 6,9 miljard euro in 2009.

Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2004-2009 (miljoen euro)



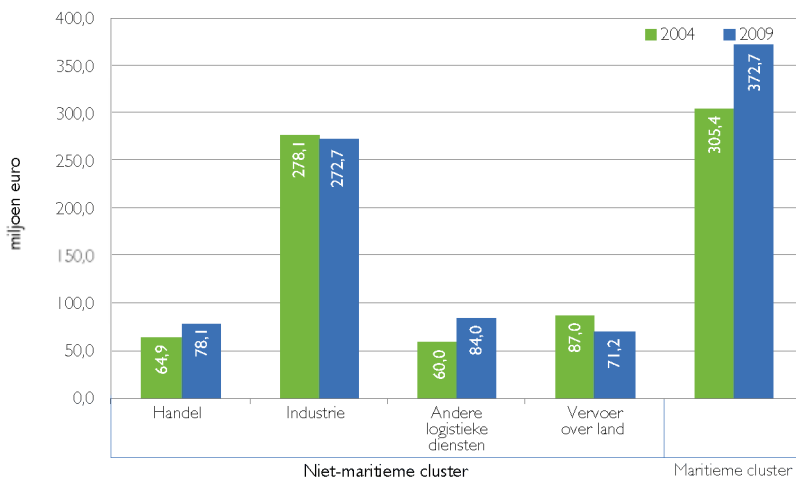
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	208,2	3.043,3	3.251,5	3.494,0	6.745,5
2005	210,2	3.173,1	3.383,3	3.430,9	6.814,2
2006	229,0	3.227,9	3.456,9	3.464,8	6.921,8
2007	241,0	3.503,7	3.744,7	3.743,9	7.488,6
2008	248,3	3.009,9	3.258,2	3.719,9	6.978,2
2009	244,8	2.848,8	3.093,6	3.784,8	6.878,4

4.3.4 Haven van Zeebrugge

Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven. Dit blijkt ook uit de cijfers van de directe toegevoegde waarde. Meer dan veertig procent van de directe toegevoegde waarde werd er in 2009 gecreëerd door de maritieme cluster. De industrie is er verhoudingsgewijs minder belangrijk dan in de andere Vlaamse havens. Nog geen derde van de directe toegevoegde waarde werd in Zeebrugge door de industrie gecreëerd.

Directe toegevoegde waarde Zeebrugge	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	64,9	78,1	9%
Industrie	278,1	272,7	31%
Andere logistieke diensten	60,0	84,0	10%
Vervoer over land	87,0	71,2	8%
Niet-maritieme cluster	490,0	506,0	58%
Maritieme cluster	305,4	372,7	42%
TOTAAL	795,5	878,6	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Zeebrugge



In Zeebrugge steeg de totale toegevoegde waarde van 1,5 miljard euro in 2004 tot 1,7 miljard euro in 2009. De weerslag van de economische crisis op het einde van de periode is ook duidelijk waarneembaar.



Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2004-2009 (miljoen euro)

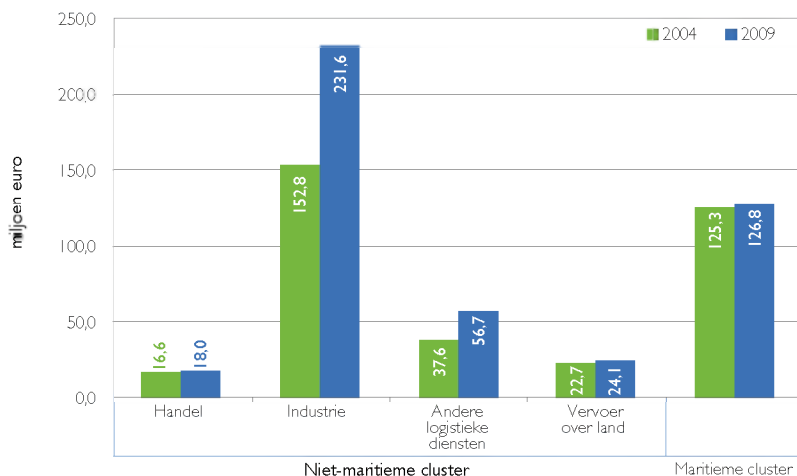
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	305,4	490,0	795,5	674,1	1.469,6
2005	335,5	458,4	793,9	712,9	1.506,8
2006	354,7	485,6	840,3	749,5	1.589,8
2007	406,7	488,4	895,1	819,7	1.714,8
2008	425,1	522,6	947,7	800,2	1.747,9
2009	372,7	506,0	878,6	776,4	1.655,1

4.3.5 Haven van Oostende

In 2009 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende 457 miljoen euro. Meer dan de helft daarvan werd gecreëerd in de sector industrie. Ruim een kwart van de directe toegevoegde waarde werd gegenereerd door de maritieme cluster.

Directe toegevoegde waarde Oostende	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	16,6	18,0	4%
Industrie	152,8	231,6	51%
Andere logistieke diensten	37,6	56,7	12%
Vervoer over land	22,7	24,1	5%
Niet-maritieme cluster	229,7	330,4	72%
Maritieme cluster	125,3	126,8	28%
TOTAAL	354,9	457,2	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Oostende



In de periode 2004-2009 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende van 694 miljoen tot 891 miljoen euro. De weerslag van de economische crisis in 2009 is duidelijk merkbaar.



Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2004 - 2009 (miljoen euro)

	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	125,3	229,6	354,9	339,2	694,0
2005	111,1	282,4	393,6	357,2	750,7
2006	121,2	287,3	408,6	387,5	796,0
2007	114,0	322,2	436,2	397,9	834,0
2008	126,6	350,7	477,3	446,0	923,4
2009	126,8	330,4	457,2	433,5	890,7

4.4 Werkgelegenheid

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 2004 herberekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale bank van België gewerkt met nieuwe/aangepaste data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Met deze nieuwere data werden de indirecte effecten in de havens herberekend en bijgevolg kunnen de vermelde cijfers afwijken van die van het 'Jaaroverzicht Vlaamse havens 2009'.

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

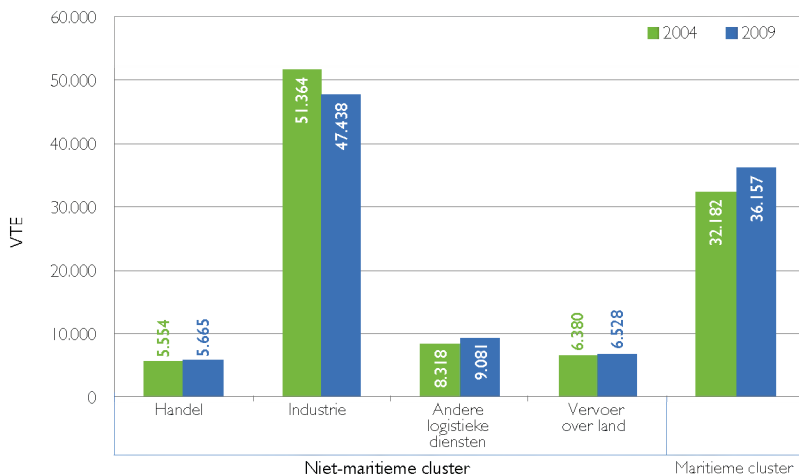
4.4.1 Vlaamse havens

De vier zeehavens zijn zeer belangrijk voor de tewerkstelling in Vlaanderen: In 2009 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens bijna 105.000 VTE (Voltijdse equivalenten). Ongeveer een derde daarvan werkt in de maritieme cluster en twee derden in de niet-maritieme cluster. De sector industrie is, qua tewerkstelling, de belangrijkste sector: bijna de helft van de werkgelegenheid werd in 2009 door de industrie gecreëerd.

SOCIAALECONOMISCH BELANG

Directe werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	2004 (aantal)	2009 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	5.554	5.665	5%
Industrie	51.364	47.438	45%
Andere logistieke diensten	8.318	9.081,0	9%
Vervoer over land	6.380	6.528	6%
Niet-maritieme cluster	71.616	68.712	66%
Maritieme cluster	32.182	36.157	34%
TOTAAL	103.799	104.868	100%

Directe werkgelegenheid Vlaamse havens



De totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens bedroeg in 2009 meer dan 236.000 VTE. De directe werkgelegenheid bedroeg in 2009 bijna 105.000 VTE, de indirecte werkgelegenheid meer dan 131.000 VTE. Tussen 2004 en 2009 is de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen licht gedaald.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2004-2009 (VTE)

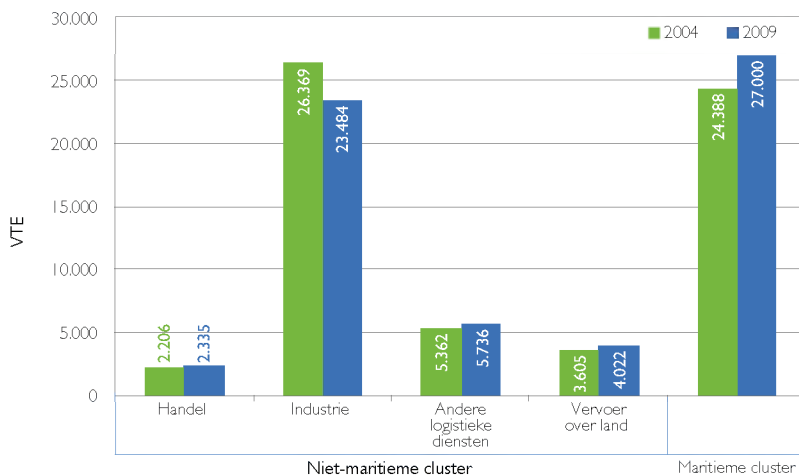
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	32.182	71.617	103.799	125.308	229.107
2005	33.199	71.160	104.359	125.397	229.756
2006	35.003	70.507	105.510	129.251	234.761
2007	35.442	71.421	106.863	134.773	241.636
2008	36.720	70.891	107.611	140.477	248.088
2009	36.157	68.712	104.868	131.438	236.307

4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is, wat de de werkgelegenheid betreft, de belangrijkste Vlaamse haven: de directe tewerkstelling bedroeg er in 2009 meer dan 62.500 VTE. Dit is bijna zestig procent van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens. In de maritieme cluster bedroeg de werkgelegenheid in 2009 27.000 VTE. Dit is meer dan veertig procent van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met bijna 23.500 VTE komt de industrie op de tweede plaats.

Directe werkgelegenheid Antwerpen	2004 (aantal)	2009 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	2.206	2.335	4%
Industrie	26.369	23.484	38%
Andere logistieke diensten	5.362	5.736	9%
Vervoer over land	3.605	4.022	6%
Niet-maritieme cluster	37.542	35.577	57%
Maritieme cluster	24.388	27.000	43%
TOTAAL	61.931	62.577	100%

Directe werkgelegenheid haven van Antwerpen



In 2009 bedroeg de totale werkgelegenheid in de haven van Antwerpen meer dan 149.000 VTE. Niettegenstaande de totale werkgelegenheid in 2009 als gevolg van de economische crisis daalde tegenover 2008, was de totale werkgelegenheid toch nog belangrijker dan in 2004.



Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2004-2009 (VTE)

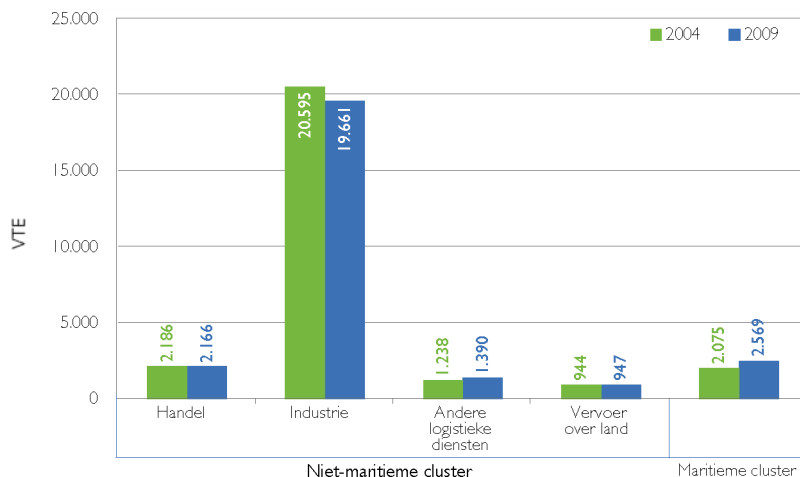
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	24.388	37.542	61.931	81.113	143.043
2005	25.181	37.369	62.550	84.524	147.073
2006	26.407	36.867	63.275	86.819	150.094
2007	26.521	37.635	64.156	90.164	154.320
2008	27.479	36.575	64.054	92.968	157.021
2009	27.000	35.577	62.577	86.749	149.326

4.4.3 Haven van Gent

Gent is in de eerste plaats een industriehaven. Van de totale directe werkgelegenheid in 2009 in de haven (26.733 VTE) was meer dan zeventig procent tewerkgesteld in de industrie (19.611 VTE). De directe werkgelegenheid in de maritieme cluster was in 2009 slechts goed voor tien procent van het totaal (2.569 VTE).

Directe werkgelegenheid Gent	2004 (aantal)	2009 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	2.186	2.166	8%
Industrie	20.595	19.661	74%
Andere logistieke diensten	1.238	1.390	5%
Vervoer over land	944	947	4%
Niet-maritieme cluster	24.963	24.164	90%
Maritieme cluster	2.075	2.569	10%
TOTAAL	27.038	26.733	100%

Directe werkgelegenheid de haven van Gent



In de periode 2004-2009 is de werkgelegenheid in de Gentse haven licht gedaald, en dit zowel wat de directe als de indirecte werkgelegenheid betreft.



Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2004-2009 (VTE)

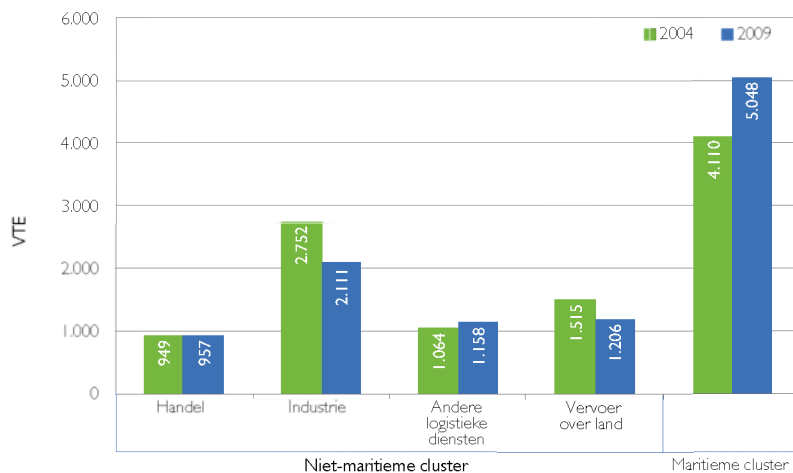
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	2.075	24.963	27.038	38.723	65.760
2005	2.179	25.024	27.203	36.629	63.832
2006	2.194	24.915	27.109	37.334	64.443
2007	2.287	25.097	27.385	39.278	66.662
2008	2.332	25.310	27.643	41.184	68.826
2009	2.569	24.164	26.733	38.537	65.270

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge een overslaghaven is blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: bijna de helft van de directe werkgelegenheid werd in 2009 gecreëerd in de maritieme cluster. Slechts twintig procent van de directe werkgelegenheid werd in 2009 door de industrie gerealiseerd.

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	2004 (aantal)	2009 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	949	957	9%
Industrie	2.752	2.111	20%
Andere logistieke diensten	1.064	1.158	11%
Vervoer over land	1.515	1.206	12%
Niet-maritieme cluster	6.280	5.432	52%
Maritieme cluster	4.110	5.048	48%
TOTAAL	10.390	10.480	100%

Directe werkgelegenheid de haven van Zeebrugge



Zowel de directe als de indirecte werkgelegenheid steeg in Zeebrugge in de periode 2004-2009. Hoewel de totale werkgelegenheid in 2009 daalde, bedroeg die toch nog meer dan in 2004.

Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2004-2009 (VTE)



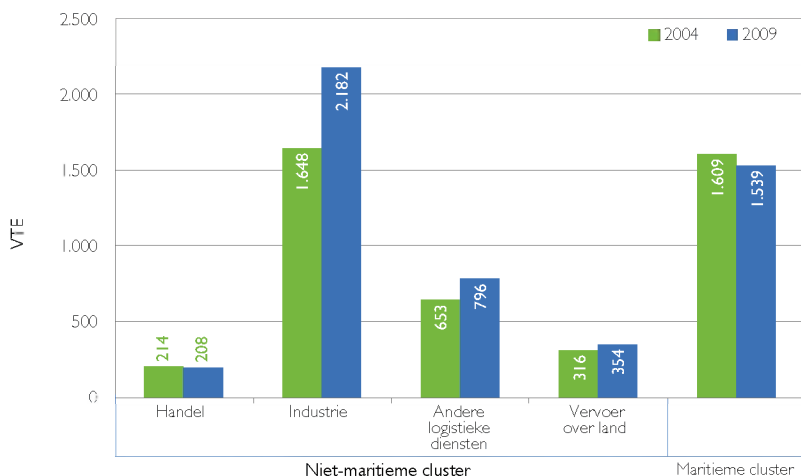
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	4.110	6.280	10.390	11.227	21.617
2005	4.281	5.881	10.162	11.503	21.665
2006	4.761	5.730	10.492	12.783	23.275
2007	4.994	5.489	10.483	13.477	23.960
2008	5.276	5.613	10.889	14.475	25.364
2009	5.048	5.432	10.480	14.073	24.552

4.4.5 Haven van Oostende

De totale directe werkgelegenheid in de haven van Oostende bedroeg in 2009 bijna 5.100 VTE. Een groot deel daarvan werkte in de industrie, maar ook de maritieme cluster was in 2009 een belangrijke bron van werkgelegenheid (bijna een derde van het totaal).

Directe werkgelegenheid Oostende	2004 (aantal)	2009 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	214	208	4%
Industrie	1.648	2.182	43%
Andere logistieke diensten	653	796	16%
Vervoer over land	316	354	7%
Niet-maritieme cluster	2.831	3.540	70%
Maritieme cluster	1.609	1.539	30%
TOTAAL	4.441	5.079	100%

Directe werkgelegenheid de haven van Oostende



In de periode 2004-2009 steeg de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende van bijna 8.800 tot bijna 10.000 VTE. Niettegenstaande de economische crisis van 2009 steeg de directe werkgelegenheid in de haven in dat jaar. De indirecte werkgelegenheid daalde wel.

Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2004-2009 (VTE)



	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2004	1.609	2.832	4.441	4.337	8.779
2005	1.558	2.886	4.445	4.499	8.944
2006	1.640	2.994	4.634	4.624	9.258
2007	1.639	3.200	4.839	4.587	9.426
2008	1.632	3.394	5.025	5.295	10.320
2009	1.539	3.540	5.079	4.893	9.972

4.5 Investeringsen

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

Privé-bedrijven

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

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

Overheidsbedrijven

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

4.5.1 Vlaamse havens

In de periode 2004-2009 stegen de totale investeringen in de Vlaamse havens, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster.

In 2009 werd er bijna 3,9 miljard euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse havens samen. Meer dan de helft daarvan werd geïnvesteerd in de maritieme sector. Dit was vooral het geval in Antwerpen en Zeebrugge. Bijna een derde van de totale investeringen werd in 2009 gerealiseerd in de sector industrie.

Directe investeringen Totaal Vlaamse havens	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	113,0	95,5	2%
Industrie	1.210,4	1.221,9	31%
Andere logistieke diensten	214,9	293,5	8%
Vervoer over land	73,7	57,2	1%
Niet-maritieme cluster	1.612,0	1.668,1	43%
Maritieme cluster	1.654,3	2.215,1	57%
TOTAAL	3.266,3	3.883,3	100%

4.5.2 Haven van Antwerpen

In de haven van Antwerpen stegen de totale investeringen in de maritieme cluster in de periode 2004-2009, terwijl ze daalden in de niet-maritieme cluster. Globaal stegen de investeringen in die periode. Een zeer groot deel van de investering in de haven van Antwerpen werden in 2009 gedaan in de maritieme sector (bijna zeventig procent). Ongeveer een vierde van de investeringen werd gerealiseerd in de industriële sector.

Directe investeringen Antwerpen	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	55,1	37,6	1%
Industrie	896,2	713,4	24%
Andere logistieke diensten	128,3	190,0	6%
Vervoer over land	39,6	34,8	1%
Niet-maritieme cluster	1.119,2	975,8	33%
Maritieme cluster	1.526,4	1.994,3	67%
TOTAAL	2.645,6	2.970,1	100%

4.5.3 Haven van Gent

In de periode 2004-2009 stegen de totale investeringen in de haven van Gent van 336,4 miljoen tot 595,7 miljoen euro. De investeringen stegen in die periode zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. In 2009 werd meer dan zeventig procent van de totale investeringen gerealiseerd in de haven naar de sector industrie.

Directe investeringen Gent	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	30,6	42,7	7%
Industrie	228,3	431,9	73%
Andere logistieke diensten	25,1	29,4	5%
Vervoer over land	11,6	10,8	2%
Niet-maritieme cluster	295,6	514,8	86%
Maritieme cluster	40,8	80,8	14%
TOTAAL	336,4	595,7	100%

4.5.4 Haven van Zeebrugge

In 2009 bleven de totale investeringen in de haven van Zeebrugge ongeveer op hetzelfde niveau als in 2004. In de niet-maritieme cluster werd er een daling van de investeringen genoteerd, in de maritieme cluster een stijging. In 2009 werd de helft van de investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster en bijna een kwart in de industrie.

Directe investeringen Zeebrugge	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	7,4	12,7	6%
Industrie	65,6	46,8	23%
Andere logistieke diensten	41,1	31,1	15%
Vervoer over land	19,9	10,0	5%
Niet-maritieme cluster	134,0	100,6	50%
Maritieme cluster	65,6	100,6	50%
TOTAAL	199,6	201,3	100%

4.5.5 Haven van Oostende

In 2009 zijn de investeringen in de haven van Oostende gestegen tegenover 2004. Meer dan een derde werd in 2009 geïnvesteerd in de maritieme cluster. Binnen de niet-maritieme cluster werd in 2009 het meest geïnvesteerd in de sector andere logistieke diensten.

Directe investeringen Oostende	2004 (mln euro)	2009 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	20,0	2,5	2%
Industrie	20,3	29,8	26%
Andere logistieke diensten	20,3	43,0	37%
Vervoer over land	2,6	1,6	1%
Niet-maritieme cluster	63,2	76,9	66%
Maritieme cluster	21,5	39,4	34%
TOTAAL	84,7	116,3	100%



5

MARITIEME STATISTIEK

5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in 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 overslag in 2010 in de range bedroeg 1.064 miljoen ton. Het aandeel van de vier Vlaamse havens bedroeg in 2010 260 miljoen ton (24,4%).

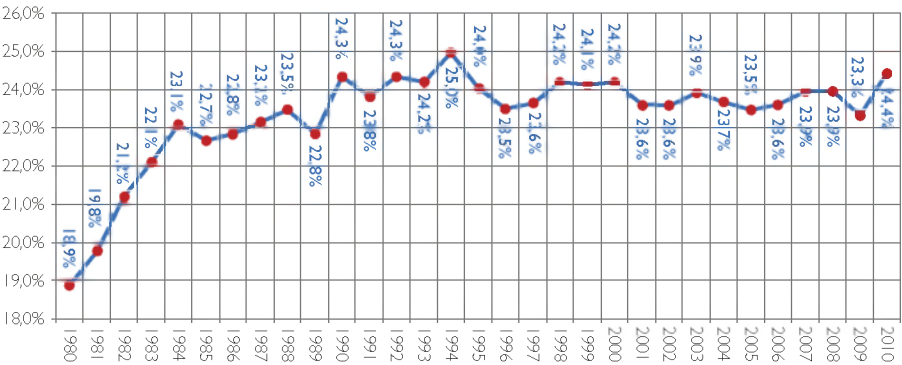
Tabel 5.1

Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range

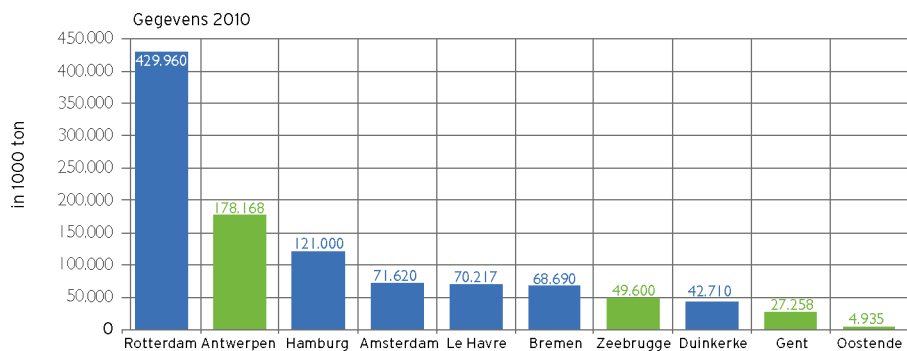
	2006	2007	2008	2009	2010	% 2010
Antwerpen	167.373	182.897	189.389	157.806	178.168	16,7%
Gent	24.144	25.103	27.027	20.787	27.258	2,6%
Zeebrugge	39.473	42.077	42.024	44.867	49.600	4,7%
Oostende	7.812	7.983	8.477	5.370	4.935	0,5%
Rotterdam	381.751	409.086	421.221	386.957	429.960	40,4%
Amsterdam	61.041	65.352	75.822	73.224	71.620	6,7%
Hamburg	134.861	140.381	140.375	110.380	121.000	11,4%
Bremen	65.099	69.212	74.647	63.036	68.690	6,5%
Le Havre	73.898	78.880	80.173	73.768	70.217	6,6%
Duinkerke	56.614	57.094	57.689	45.003	42.710	4,0%
Totaal	1.012.066	1.078.065	1.116.844	981.198	1.064.158	100,0%

Bron: Havenbesturen

Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range



Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range



5.2 De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek

Na jarenlange groei van de totale goederenoverslag daalde de trafiek in de Vlaamse havens 2009, en dit als gevolg van de financiële en economische crisis. Vanaf 2010 zette de positieve trend zich echter opnieuw verder. De goederenoverslag steeg van bijna 229 miljoen ton in 2009 naar bijna 260 miljoen ton in 2010 (+13,6%). De goederenoverslag steeg in 2010 in Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Enkel de haven van Oostende kende in 2010 een daling van de goederenoverslag met 435.000 ton (-8,1%). In Antwerpen, Gent en in Zeebrugge steeg de totale goederenoverslag in 2010 met respectievelijk 20,4 miljoen ton (+12,9%), 6,5 miljoen ton (+31,1%) en 4,7 miljoen ton (+10,6%).

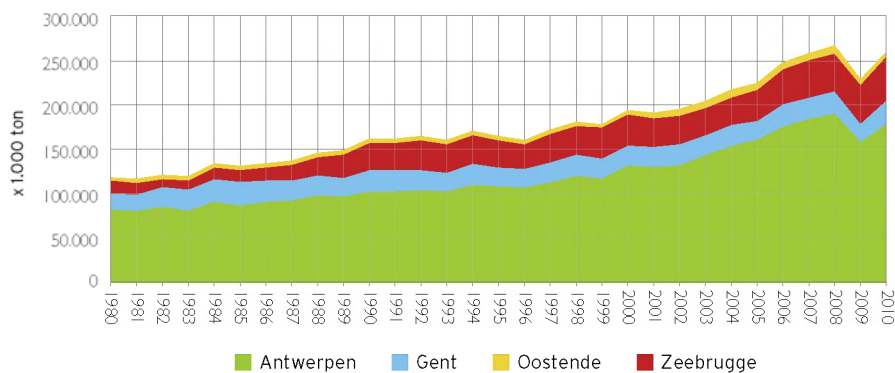


Tabel 5.2

**Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2010**

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308	
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349	
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	194.352	
2001	130.050	23.456	32.080	4.827	190.413	↓ -2,0%
2002	131.628	23.980	32.935	6.238	194.781	↑ 2,3%
2003	142.874	23.538	30.570	7.219	204.201	↑ 4,8%
2004	152.326	24.956	31.794	7.545	216.621	↑ 6,1%
2005	160.054	22.223	34.590	7.681	224.548	↑ 3,7%
2006	175.229	25.169	40.222	7.916	248.536	↑ 10,7%
2007	182.897	25.103	42.077	7.984	258.061	↑ 3,8%
2008	189.389	27.027	42.024	8.477	266.917	↑ 3,4%
2009	157.806	20.787	44.867	5.370	228.830	↓ -14,3%
2010	178.168	27.258	49.600	4.935	259.961	↑ 13,6%

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens



5.3 De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm

5.3.1 Droge bulk

De overslag van droge bulk betreft hoofdzakelijk de behandeling van erts en kolen, grind en zand en granen. In 2010 bedroeg de overslag van droge bulk 15,6% van de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens samen. Het aandeel van droge bulk bedroeg in 2010 in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 11,1%, 65,0%, 3,4% en 28,6%. Tegenover 2009 steeg de overslag in 2010 in elk van de vier Vlaamse havens: met 36,7% in Gent, met 13,8% in Antwerpen, met 6,0% in Zeebrugge en met 1,4% in Oostende.



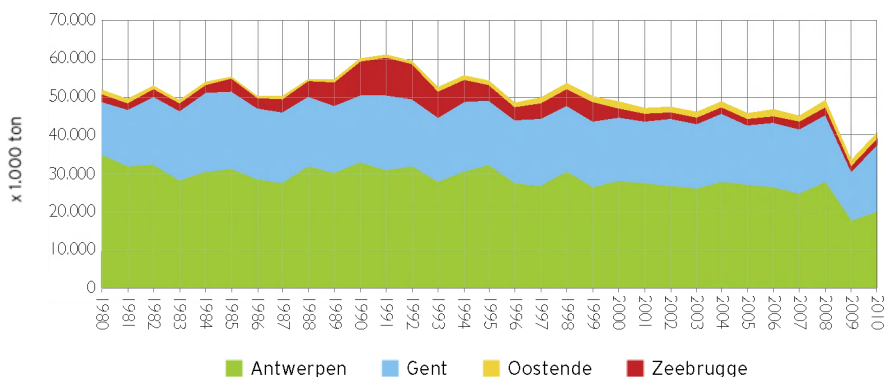
Tabel 5.3

Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2010

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602	
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997	
2000	27.754	16.751	2.456	1.604	48.565	
2001	27.272	16.203	1.976	1.537	46.988	↓ -3,2%
2002	26.298	17.850	1.712	1.565	47.425	↑ 0,9%
2003	25.912	16.871	1.661	1.480	45.924	↓ -3,2%
2004	27.317	18.377	1.596	1.478	48.768	↑ 6,2%
2005	26.931	15.596	1.719	1.415	45.661	↓ -6,4%
2006	26.122	16.914	1.956	1.469	46.461	↑ 1,8%
2007	24.514	17.058	2.011	1.407	44.990	↓ -3,2%
2008	27.346	17.970	1.953	1.666	48.935	↑ 8,8%
2009	17.384	12.960	1.598	1.391	33.333	↓ -31,9%
2010	19.779	17.714	1.694	1.410	40.597	↑ 21,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

Maritieme trafiek droge bulk in de Vlaamse havens



5.3.2 Vloeibare bulk

De trafiek van vloeibare bulk bestaat vooral uit de overslag van ruwe aardolie, petroleumproducten en chemicaliën. In Zeebrugge is de behandeling van LNG (vloeibaar aardgas) zeer belangrijk. De overslag van fruitsap in bulk gebeurt vooral in Gent en in Zeebrugge. In 2010 bedroeg de overslag van vloeibare bulk 20,5% van de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens samen. Het aandeel van vloeibare bulk bedroeg in 2010 in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 23,0%, 15,6%, 16,1% en 0,1%. Tegenover 2009 steeg de overslag in 2010 in Antwerpen, Gent en Zeebrugge met respectievelijk 3,7%, 13,8%, en 0,1%. In Oostende daalde de overslag van vloeibare bulk met 58,4%.



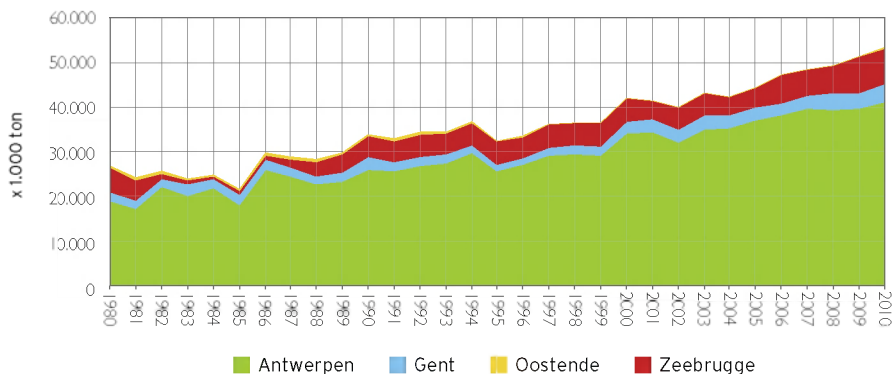
Tabel 5.4

**Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2010**

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897	
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869	
2000	34.039	2.827	5.070	30	41.966	
2001	34.444	2.818	4.140	18	41.420	↓ -1,3%
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993	↓ -3,4%
2003	35.127	3.082	4.869	43	43.121	↑ 7,8%
2004	35.280	2.806	4.286	49	42.421	↓ -1,6%
2005	37.030	2.795	4.480	52	44.357	↑ 4,6%
2006	38.218	2.732	6.247	54	47.251	↑ 6,5%
2007	39.601	2.893	5.858	56	48.408	↑ 2,4%
2008	39.316	3.818	6.203	43	49.380	↑ 2,0%
2009	39.522	3.725	7.993	15	51.255	↑ 3,8%
2010	40.996	4.240	7.997	6	53.239	↑ 3,9%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

Maritieme trafiek vloeibare bulk in de Vlaamse havens



5.3.3 Containers (ton)

Steeds meer stukgoed wordt gecontaineriseerd. Dit fenomeen en de stijgende wereldhandel zorgen voor een sterke groei van de containertrafiek in de havens. In 2010 bedroeg de overslag van containers, uitgedrukt in ton, 49,8% van de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens samen. Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens. Het aandeel van de containertrafiek bedroeg er in 2010 respectievelijk 57,6% en 53,2%. In Gent is de containeroverslag eerder gering (2,1% van de totale goederenoverslag), terwijl er in Oostende sinds 2008 geen containers meer worden behandeld. In 2010 steeg de overslag in Antwerpen, Zeebrugge en Gent met respectievelijk 17,5%, 6,1% en 33,4% tegenover het jaar daarvoor.

Tabel 5.5:

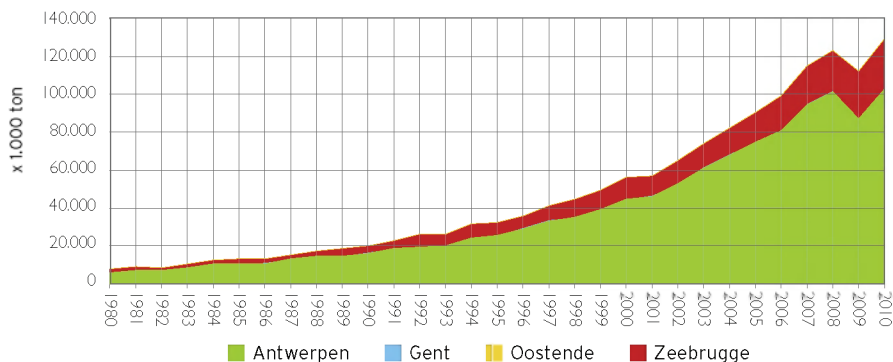
**Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2010**



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	6.126	52	1.988	0	8.166	
1990	16.553	102	3.946	0	20.602	
2000	44.526	142	11.610	0	56.278	
2001	46.410	150	10.585	21	57.166	↑ 1,6%
2002	53.017	193	11.865	41	65.116	↑ 13,9%
2003	61.350	243	12.271	72	73.936	↑ 13,5%
2004	68.280	264	14.012	79	82.635	↑ 11,8%
2005	74.593	230	15.604	44	90.471	↑ 9,5%
2006	80.810	267	17.986	24	99.087	↑ 9,5%
2007	94.540	416	20.323	14	115.293	↑ 16,4%
2008	101.362	442	21.202	0	123.006	↑ 6,7%
2009	87.248	419	24.895	0	112.562	↓ -8,5%
2010	102.539	559	26.404	0	129.502	↑ 15,0%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

Maritieme trafiek containers in de Vlaamse havens



5.3.4 Containers (TEU)

De overslag van containers wordt ook uitgedrukt in TEU (Twenty Foot equivalent Unit): het totaal aantal containers wordt omgerekend naar het equivalent van allemaal containers van 20 voet (zo is bijvoorbeeld een container van 40 voet gelijk aan 2 TEU). Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens. Het aandeel in de totale containeroverslag in de Vlaamse havens (uitgedrukt in TEU) bedroeg er in 2010 respectievelijk 76,6% en 22,6%. In Gent is de containeroverslag eerder gering (0,8% van de totale containeroverslag in de Vlaamse havens), terwijl er in Oostende sinds 2008 geen containers meer worden behandeld. In 2010 steeg het aantal behandelde TEU in Antwerpen, Zeebrugge en Gent met respectievelijk 15,9%, 7,4% en 30,5% tegenover het jaar daarvoor.

Tabel 5.6

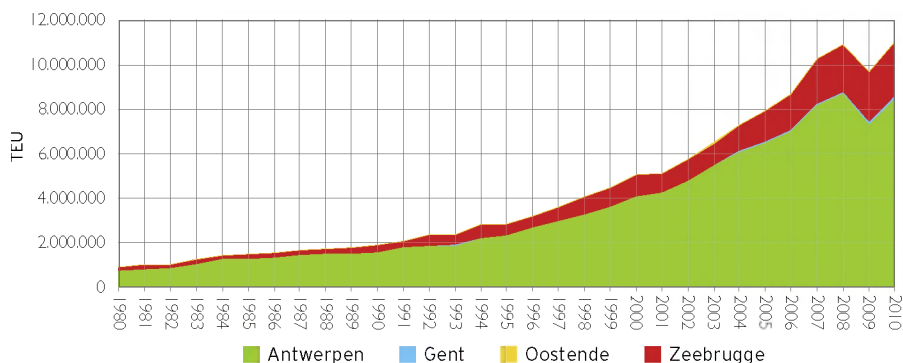
Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens,
in TEU, 1980-2010



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207	
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115	
2000	4.082.334	9.900	965.345	0	5.057.579	
2001	4.218.176	15.590	875.926	4.675	5.114.367	↑ 1,1%
2002	4.777.151	21.316	958.942	9.156	5.766.565	↑ 12,8%
2003	5.445.438	28.688	1.012.672	13.266	6.500.064	↑ 12,7%
2004	6.063.747	32.441	1.196.755	15.418	7.308.361	↑ 12,4%
2005	6.482.029	30.529	1.407.932	8.890	7.929.380	↑ 8,5%
2006	7.018.799	35.888	1.653.493	4.555	8.712.735	↑ 9,9%
2007	8.176.614	60.835	2.020.723	3.281	10.261.453	↑ 17,8%
2008	8.662.891	62.868	2.209.713	0	10.935.472	↑ 6,6%
2009	7.309.639	63.657	2.328.198	0	9.701.494	↓ -11,3%
2010	8.468.475	83.065	2.499.756	0	11.051.296	↑ 13,9%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

Maritieme trafiek containers in de Vlaamse havens



5.3.5 Roll-on-roll-off

De trafiek van roll-on roll-off bestaat hoofdzakelijk uit rollend materieel, vrachtwagens en personenwagens. In 2010 bedroeg de roll-on roll-off trafiek 9,4% van de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens samen. Vooral in de havens van Oostende en Zeebrugge is het aandeel van roll-on-roll-off belangrijk: in 2010 bedroeg het aandeel respectievelijk 68,8% en 25,0%. In Gent en Antwerpen is het aandeel van de roll-on-roll-off-trafiek (respectievelijk 5,6% en 4,0% van de totale overslag) veel geringer: In 2010 steeg de roll-on-roll-off-trafiek in Antwerpen, Gent en Zeebrugge met respectievelijk 15,8%, 16,2% en 30,3%. In Oostende daarentegen daalde de trafiek in 2010 met 14,0% tegenover 2009.



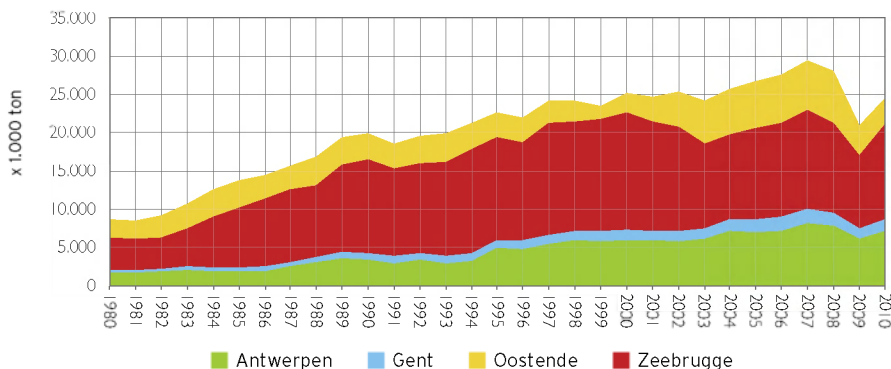
Tabel 5.7

**Maritieme trafiek roll-on-roll-off, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2010**

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620	
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838	
2000	5.967	1.279	15.358	2.644	25.248	
2001	5.993	1.172	14.348	3.223	24.736	↓ -2,0%
2002	5.837	1.278	13.651	4.579	25.345	↑ 2,5%
2003	6.046	1.425	11.107	5.607	24.185	↓ -4,6%
2004	7.085	1.579	11.097	5.929	25.690	↑ 6,2%
2005	7.003	1.719	11.777	6.146	26.645	↑ 3,7%
2006	7.159	1.851	12.245	6.236	27.491	↑ 3,2%
2007	8.084	1.916	13.000	6.460	29.460	↑ 7,2%
2008	7.765	1.681	11.814	6.755	28.015	↓ -4,9%
2009	6.115	1.324	9.514	3.949	20.902	↓ -25,4%
2010	7.082	1.539	12.396	3.396	24.413	↑ 16,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

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



5.3.6 Conventioneel stukgoed

De trafiek van conventioneel stukgoed omvat vooral de overslag van goederen die noch in bulk, noch in containers worden verscheept, zoals bijvoorbeeld project cargo, breakbulk, ijzer en staal, papier, machines en paletten. In 2010 bedroeg het aandeel van conventioneel stukgoed 4,7% van de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens samen. Het aandeel van conventioneel stukgoed bedroeg in 2010 in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 4,4%, 11,8%, 2,2% en 2,5%. In 2010 steeg de overslag van conventioneel stukgoed in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende met respectievelijk 3,1%, 35,9%, 28,2% en 717,9% tegenover het jaar daarvoor.



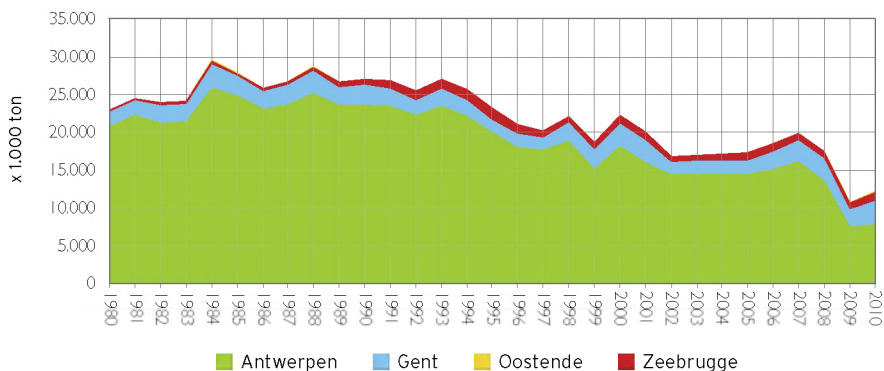
Tabel 5.8

**Maritieme trafiek conventioneel stukgoed, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2010**

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	20.734	2.043	169	74	23.020	
1990	23.649	2.643	726	25	27.043	
2000	18.245	3.041	981	29	22.296	
2001	15.932	3.113	1.032	29	20.106	↓ -9,8%
2002	14.483	1.605	786	33	16.907	↓ -15,9%
2003	14.440	1.918	661	16	17.035	↑ 0,8%
2004	14.364	1.930	803	10	17.107	↑ 0,4%
2005	14.498	1.882	1.011	12	17.403	↑ 1,7%
2006	15.064	2.380	1.040	29	18.513	↑ 6,4%
2007	16.158	2.819	885	47	19.909	↑ 7,5%
2008	13.600	3.117	852	14	17.583	↓ -11,7%
2009	7.537	2.359	866	15	10.777	↓ -38,7%
2010	7.772	3.205	1.110	123	12.210	↑ 13,3%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

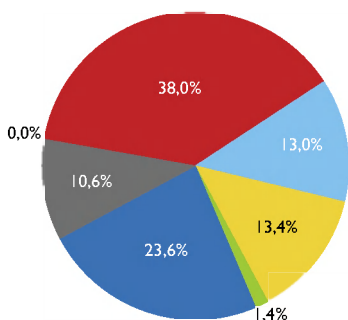
Maritieme trafiek conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens



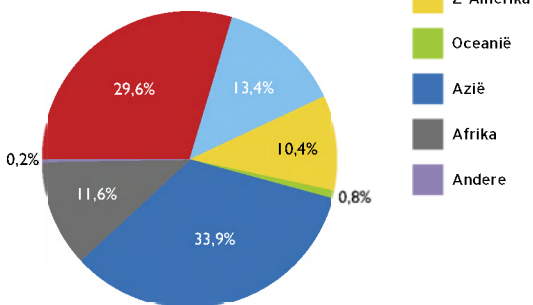
5.4 Oorsprong en bestemming van de goederen

De onderstaande tabellen geven de oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen weer. De verschillende werelddelen worden onderscheiden, 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).

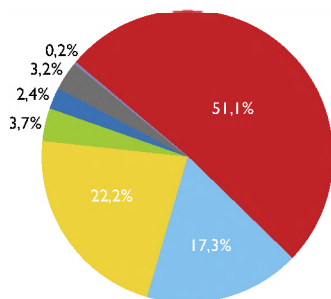
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



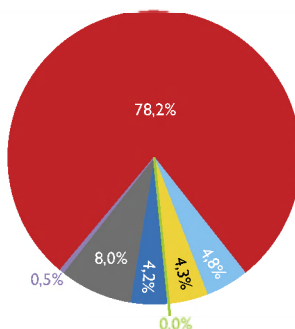
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



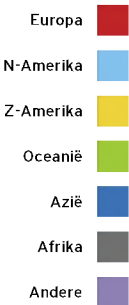
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Gent



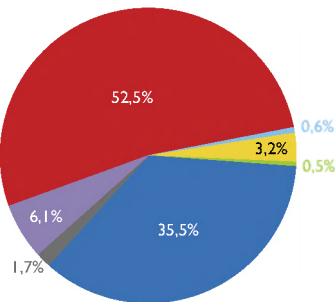
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



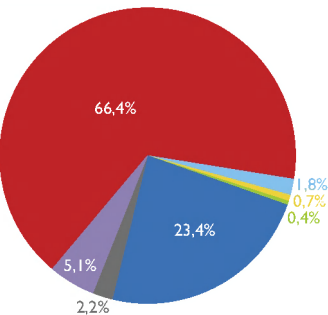
Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen



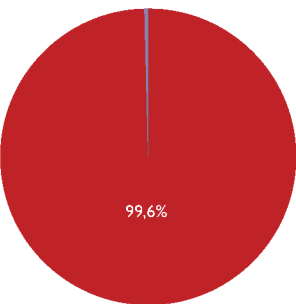
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



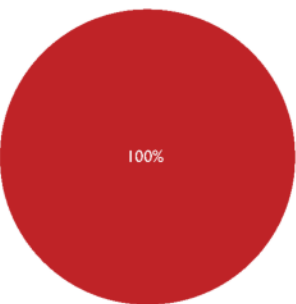
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

5.5 Passagiersverkeer

Het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers wordt weergegeven in de tabel 7.9. 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. Vooral de havens van Zeebrugge en Oostende zijn belangrijke passagiershavens (met respectievelijk 76,2% en 23,4% van het totaal). Ook het aantal cruise-passagiers in deze havens wordt steeds belangrijker.

Tabel 5.9:

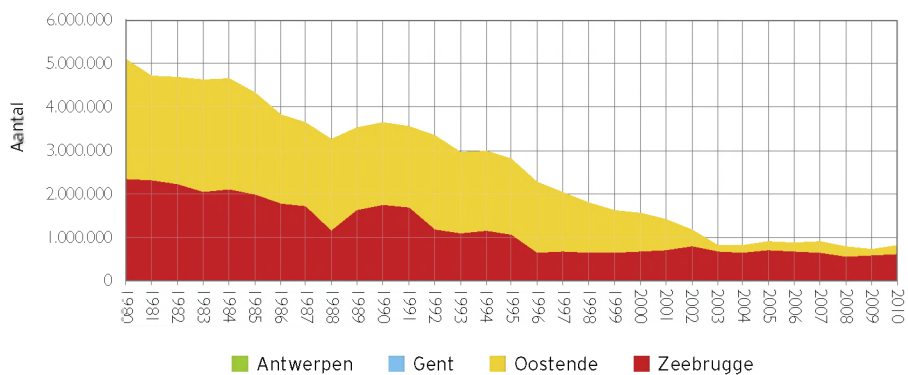
Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2010



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

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



5.6 Scheepsbewegingen

Het aantal schepen dat in de Vlaamse havens is aangekomen wordt weergegeven in tabel 5.10. De totale Bruto Tonnage (BT) van deze schepen wordt weergegeven in tabel 5.11. De gemiddelde BT per zeeschip wordt bekomen door deling van de BT door het aantal aangekomen schepen. Dit wordt weergegeven in onderstaande figuur. Vooral Antwerpen en Zeebrugge hebben een groot aandeel in het aantal binnengekomen schepen en in de totale BT: deze twee havens noteerden in 2010 respectievelijk 49,9% en 29,9% van het aantal schepen en 52,3% en 36,5% van de totale BRT/BT in de Vlaamse havens samen. De gemiddelde BRT/BT per zeeschip was in 2010 het grootst in Zeebrugge (22.927 BT) omdat in die havens relatief veel grote schepen (vooral containerschepen en methaantankers) aanmeren.

Tabel 5.10:

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2010



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

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

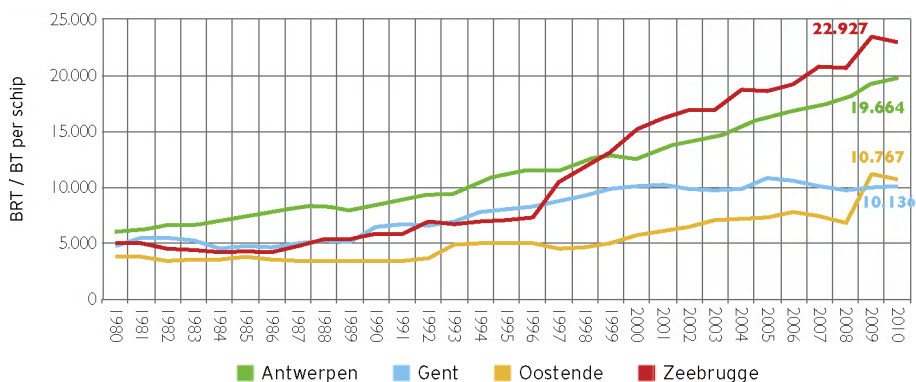
**Tabel 5.11:**

Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2010

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

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

Gemiddelde scheepsgrootte



5.7 Maritieme trafiek per goederensoort

Tabellen 5.12 tot en met 5.16 geven de totale goederenoverslag weer in de vier Vlaamse havens, opgedeeld naar goederensoort. Telkens worden de overslagcijfers van 2010 vergeleken met die van 2009. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2010 tegenover het jaar daarvoor weer.

Tabel 5.12:

Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2010

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2009	2010	% groei
Stukgoedbehandeling	100.901	117.393	↑ 16,3%
Ijzer en staal	5.792	6.541	↑ 12,9%
Non-ferro-metalen	388	295	↓ -24,0%
Meststoffen/chemicaliën	183	289	↑ 57,9%
Hout	184	230	↑ 25,0%
Houtcellulose, papierpulp	1.240	478	↓ -61,5%
Fruit	1.245	1.313	↑ 5,5%
Graangewassen	6	6	↑ 0,0%
Rollend materieel	2.673	3.120	↑ 16,7%
Meel	201	172	↓ -14,4%
Suiker	31	48	↑ 54,8%
Containers	87.248	102.539	↑ 17,5%
Overig stukgoed	1.710	2.362	↑ 38,1%
Massagoedbehandeling	56.905	60.776	↑ 6,8%
Ruwe aardolie	3.978	4.737	↑ 19,1%
Aardoliederivaten	25.843	24.954	↓ -3,4%
Chemicaliën	9.065	10.790	↑ 19,0%
Ertsen	2.642	3.271	↑ 23,8%
Kolen	6.124	5.125	↓ -16,3%
Granen	976	1.173	↑ 20,2%
Meststoffen	2.996	4.688	↑ 56,5%
Zand en grind	1.259	1.523	↑ 21,0%
Overig massagoed	4.022	4.513	↑ 12,2%
TOTAAL	157.806	178.168	↑ 12,9%

Bron Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.13

Trafiëk naar goederencategorie, Haven van Antwerpen,
in 1000 ton, 2010, NVS-indeling

Goederencategorie (NVS-indeling)	2009	2010	% groei
O. Landbouwproducten en levende dieren	2.633	2.909	↑ 10,5%
1. Voedingsproducten en veevoeders	1.184	1.238	↑ 4,6%
2. Vaste minerale brandstoffen	6.433	5.235	↓ -18,6%
3. Aardoliën en aardolieproducten	29.821	29.692	↓ -0,4%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	3.872	4.563	↑ 17,8%
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	6.180	6.835	↑ 10,6%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.046	3.723	↑ 22,2%
7. Meststoffen	3.300	4.958	↑ 50,2%
8. Chemische producten	9.414	11.405	↑ 21,1%
9. Voertuigen, machines en overige...	3.657	3.903	↑ 6,7%
10. Containers	87.248	102.539	↑ 17,5%
11. Niet gespecificeerde lading	1.019	1.167	↑ 14,5%
TOTAAL:	157.807	178.168	↑ 12,9%

Bron Vlaamse Havencommissie/Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.14

Trafiëk naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2010

Goederencategorie (NVS-indeling)	2009	2010	% groei
O. Landbouwproducten	793	1.096	↑ 38,2%
01. Granen	707	800	↑ 13,2%
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	84	296	↑ 252,4%
06. Suikerbieten	0	0	↑ 0,0%
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	2	0	↓ -100,0%
1. Voedingsproducten en veevoeder	3.807	3.432	↓ -9,9%
11. Suiker	93	35	↓ -62,4%
12. Dranken	732	834	↑ 13,9%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	11	13	↑ 18,2%
17. Veevoeder	1.177	643	↓ -45,4%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.794	1.907	↑ 6,3%
2. Vaste minerale brandstoffen	2.591	4.221	↑ 62,9%
21. Steenkool	1.779	3.574	↑ 100,9%
22. Bruinkool	104	109	↑ 4,8%
23. Cokes	708	538	↓ -24,0%

MARITIEME STATISTIEK

3. Petroleum en petroleumproducten	2.499	3.204	↑	28,2%
31. Ruwe petroleum	0	0	↑	0,0%
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	1.426	1.543	↑	8,2%
34. Andere petroleumproducten	1.073	1.661	↑	54,8%
4. Ertsen en metaalresiduen	3.827	6.021	↑	57,3%
41. IJzererts	2.419	4.504	↑	86,2%
45. Andere ertsen en afvalen daarvan	49	77	↑	57,1%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.359	1.440	↑	6,0%
5. Producten van de metaalindustrie	2.126	3.000	↑	41,1%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	113	203	↑	79,6%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.267	1.689	↑	33,3%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	45	23	↓	-48,9%
54. Platen van ijzer en staal	691	1.076	↑	55,7%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	6	0	↓	-100,0%
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	4	9	↑	125,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.673	2.085	↑	24,6%
61. Zand, grind, klei en slakken	882	1.238	↑	40,4%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	81	159	↑	96,3%
63. Andere ruwe mineralen	288	402	↑	39,6%
64. Cement en kalk	422	286	↓	-32,2%
65. Gips	0	0	↑	0,0%
69. Bouwmaterialen	0	0	↑	0,0%
7. Meststoffen	1.105	1.318	↑	19,3%
71. Natuurlijke meststoffen	105	299	↑	184,8%
72. Kunstmeststoffen	1.000	1.019	↑	1,9%
8. Chemische producten	370	474	↑	28,1%
81. Chemische basisproducten	290	329	↑	13,4%
82. Aluminiumverbindingen		12		
83. Producten van steenkoolchemie	65	60	↓	-7,7%
84. Cellulose en oud papier	8	17	↑	112,5%
89. Andere chemische producten	7	56	↑	700,0%
9. Overige goederen	1.996	2.405	↑	20,5%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	219	222	↑	1,4%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	12	262	↑	2083,3%
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	71	112	↑	57,7%
94. Artikelen van metaal	3	0	↓	-100,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	1.530	1.614	↑	5,5%
99. Bijzondere transacties	161	195	↑	21,1%
TOTAAL	20.787	27.256	↑	31,1%

Tabel 5.15

Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge,
in 1000 ton, 2010

Goederencategorie (NVS-indeling)	2009	2010	% groei
0. Landbouwproducten	225	289	↑ 28,4%
01. Granen (m.i.v. Rijst)	44	51	↑ 15,9%
02. Aardappelen	1.215	56	↑ 1020,0%
03. Verse groenten en vruchten	2.176	171	↓ -2,8%
04- Textiel	0	0	↑ 0,0%
05. Hout en kurk	0	11	↑ 0,0%
09. Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	↑ 0,0%
1. Andere voedingsproducten en veevoeders	283	308	↑ 8,8%
11. Suiker	58	40	↓ -31,0%
12. Dranken	203	216	↑ 6,4%
13. Voedings- en genotsmiddelen	0	0	
14. Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	
16. Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	
17. Veevoeder	18	36	↑ 100,0%
18. Oliezaden, oliën en vetten	4	1	↓ -50,0%
19. Andere voedingsproducten	0	14	
2. Vaste minerale brandstoffen	58	60	↑ 3,4%
21. Steenkool	24	24	↑ 0,0%
22. Bruinkool en turf	31	36	↑ 12,5%
22. Cokes	1	0	↓ -100,0%
3. Aardolie & -producten	5.443	5.320	↓ -2,3%
32. Vloeibare brandstoffen	350	381	↑ 9,1%
33. Energiegassen	5.093	4.938	↓ -3,0%
4. Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	0	
45. Andere ertsen	0	0	
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0	
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	1	0	↓ -100,0%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	
56. Non-ferro metalen	0	0	
59. Andere prod. v.d. metaalindustrie	1	0	↓ -100,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.477	1.535	↑ 3,9%
61. Zand, grind, klei en slakken	1.470	1.523	↑ 3,6%
64. Cement, kalk	7	11	↑ 71,4%
69. Andere bewerkte bouwmaterialen	0	0	
7. Meststoffen	0	0	
72. Kunstmeststoffen	0	0	

MARITIEME STATISTIEK

8. Chemische producten	355	656	↑	84,8%
81. Chemische basisproducten	0	0		
84. Cellulose, papierpulp	354	655	↑	85,0%
89. Andere chemische producten	1	1	↑	0,0%
9. Overige goederen	37.025	41.431	↑	11,9%
91. Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	34.410	38.806	↑	12,8%
92. Landbouwtractoren en -machines	0	0		
93. Elektrische machines, apparaten, ...	5	10	↑	100,0%
94. Metaalwaren	61	0	↓	-100,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	234	191	↓	-17,9%
98. Bunkermateriaal en boordprovisie	2.294	2.421	↑	5,6%
99. Speciale transacties	21	1	↓	-95,2%
Totaal	44.867	49.599	↑	10,5%

Bron Vlaamse Havencommissie / Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 2010

Goederencategorie	2009	2010	% groei
Algemene goederen	1.421.582	1.538.875	↑ 8,3%
Bouwmaterialen	0	79.304	
Erts	0	0	
Ferrochrome	40.157	27.949	↓ -30,4%
Gasolie	8.869	450	↓ -94,9%
Grind en zand	1.290.896	1.308.507	↑ 1,4%
Hout	4.228	38.285	↑ 805,5%
Magnesiumoxide	6.622	5.792	↓ -12,5%
Microsilica	0	5.100	
Orthoxyleen	0	0	
Schroot	1.694	0	↓ -100,0%
Sepeoliet	17.973	36.611	↑ 103,7%
Staal			
Silo/machines	7	7	↑ 0,0%
Steenkool	28.091	21.386	↓ -23,9%
Waterglass	13.684	15.491	↑ 13,2%
Containers	0	0	
Roll-on-roll-off	3.948.793	3.396.130	↓ -14,0%
Toeristische wagens		0	
TOTAAL	5.370.375	4.935.005	↓ -8,1%

Bron Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Oostende



6

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, die van Total en die van Esso, worden via de Rotterdam Antwerpen Pijpleiding (RAPL) bevoorraad. Deze pijpleiding, die in 1971 in gebruik werd genomen, wordt uitgebaat door het bedrijf Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. De jaarlijks aanvoer nam sindsdien gestaag toe. Als gevolg van de economische crisis daalde de vraag naar petroleumproducten in 2009. De aanvoer via de RAPL bedroeg in 2010 29,60 miljoen ton. Dit is een stijging met 3,0% tegenover het jaar daarvoor, toen 28,73 miljoen ton vanuit Rotterdam werd aangevoerd.



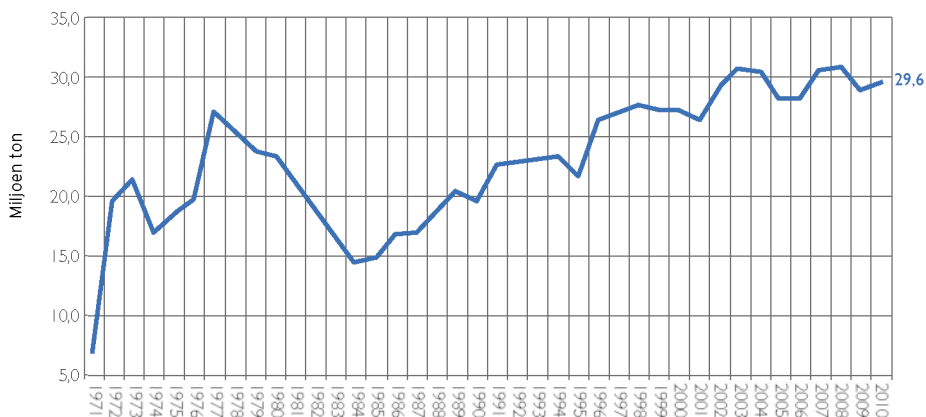
Tabel 6.1

Trafiek Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding, in ton

Jaar	Ton
1971	6.797.635
1980	23.263.766
1990	19.596.358
2000	27.327.190
2001	26.074.570
2002	29.133.672
2003	30.672.733
2004	30.414.507
2005	28.266.103
2006	28.401.299
2007	30.739.852
2008	30.874.116
2009	28.725.344
2010	29.595.729

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

Vervoer van ruwe petroleum door de RAPL





In 2010 werden in de Vlaamse zeehavens in totaal 95,8 miljoen ton goederen geladen en gelost in/vanuit binnenschepen. Dat is een stijging van 12,1%, waarmee een deel van het verlies door de economische crisis werd goedgemaakt. Op de Vlaamse kanalen en rivieren werden in 2010 39,0 miljoen ton goederen gelost en geladen vanuit/in binnenschepen (+8,6% tegenover 2009). In totaal, dus voor havens en binnenwateren samen, bedroeg de totale trafiek in 2010 146,4 miljoen ton. 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.



7

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

Tabel 7.1

Lossingen en ladingen door de binnenvaart in de Vlaamse havens en de Vlaamse waterwegen, in 1000 ton, 1998-2010

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

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

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 2010 een aandeel van 65,1% in het totale goederenvervoer van de NMBS. In 2010 vervoerde de NMBS in totaal 40,0 miljoen ton goederen.

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS



De totale begrote investeringen voor het jaar 2011 bedragen meer dan 1.984,9 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2011). Van dit bedrag is 828,5 miljoen euro (40,3%) bestemd voor de klassieke investeringen, 367,1 miljoen euro (17,8%) voor de GEN infrastructuur, 25,6 miljoen euro (1,2%) voor de Hoge Snelheidstrein HST, 471,9 miljoen euro (22,9%) voor het rollend materieel en 291,9 miljoen euro (14,2%) voor de dienstgebouwen en de productiemiddelen.



MALE 581

12-3	51	56
10-1	90	121

8

SPOORVERVOER

Het bedrag van 1.984,9 miljoen euro, dat voor 2011 als investeringen werd begroot, is als volgt verdeeld over de drie spoorwegentiteiten: NMBS-Holding: 135,7 miljoen euro, infrastructuurbeheerder Infrabel: 1.174,6 miljoen euro en spoorweguitbater NMBS: 674,7 miljoen euro. Het aandeel van de drie entiteiten, NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, in het totale investeringsbudget van 2011 bedraagt respectievelijk 6,6%, 57,1% en 32,8%. In dit jaaroverzicht worden in de tabel de begrote bedragen voor de havens voor 2011 de investeringen voor de drie entiteiten in 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.

De begrote investeringen in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens bedragen voor het jaar 2011 83,1 miljoen euro. Dit is 9,8 miljoen euro (13,3%) meer dan in 2010.

In 2011 gaat het grootste aandeel van de spoorweginvesteringen in de Vlaamse havens naar de haven van Zeebrugge: 34,6 miljoen euro (41,7% van het totaal). Het aandeel van Antwerpen en Gent bedraagt respectievelijk 30,5 miljoen euro (36,7%) en 17,4 miljoen euro (21,0%). Voor de haven van Oostende is er in 2011 0,6 miljoen euro voorzien (0,7%).

SPOORVERVOER

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 2011 wordt daarvoor een bedrag van 22,8 miljoen euro voorzien.



Tabel 8.1

Investerings in spoorweginfrastructuur Infrabel, in 1.000 euro
prijzen 2011 (Incl. SPV-prefinanciering, excl. PPS-projecten)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2011 (in 1.000 euro)
Totaal budget 2011 voor de haven van Antwerpen	30.461,1
2de spoortoeegang tot haven Antwerpen	500,5
Liefkenshoek Raillink	4.257,4
L27A: cap.-verhoging - Y 'Oude Landen'	3.411,0
L27A: cap.-verhoging - Y 'Krijgsbaan'	54,4
Antwerpen Haven: Vernieuwen sporen	3.944,9
Antwerpen DS: Bundel Rhodesië-Zuid vernieuwen inrit	85,6
Antwerpen DS: verb IJsland Amerika-Zuid	288,8
Instandhouding sporen - Zone Antwerpen	4.319,3
Antwerpen DS - Vernieuwing buitenverlichting	4,3
Antwerpen-Noord: VCAW wisselcomplex Blok 10	27,1
Instandhouding VVDK - Zone Antwerpen	31,3
Bundels Krommenhoek, Kalishoek en Doel: Deurganckdok - seininrichting	114,7
Bundels Krommenhoek, Kalishoek en Doel: DS LO Deurganckdok BUV. En voeding	1.620,5
Bundels Krommenhoek, Kalishoek en Doel: L211 Beseining van de Waaslandhaven	22,6
Aanleg trapezium L59 tussen Beveren en Y	592,2
Waaslandhaven Bundel-Zuid VVDK	74,6
L10: ontdebellen en elektrificatie: doortrekken langsheen Bundel-Zuid	855,1
Sluis Deurganckdok - Seininrichting (EB)	181,1
Sluis Deurganckdok - Spoorwerken	439,3
Haven van Antwerpen: LO	3.900,0
Albertkanaalbruggen L12 en L27A: Aannemingen en stoffen	210,7
Albertkanaalbruggen L12 en L27A: honoraria	126,8
Albertkanaalbruggen L12 en L27A: regie	42,8
Albertkanaalbruggen L12 en L27A: TRMCBUH Coor. Verw. Vlgh & gzh 108398	9,2
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Zone Antwerpen	389,5
Antwerpen-Linkeroever: Binnen SP 13	540,6
Antwerpen-Rechteroever: FNH ANM SI VVDK L11	394,5
Antwerpen-Rechteroever: Studie + werken gebouw H-PA	1.273,7
Antwerpen-Rechteroever: ICT Binnengebouw	345,8
Antwerpen-Rechteroever: ICT Buitengebouw	34,6
Antwerpen-Rechteroever: Binnen SP 13	1.071,8
Concentratie seinposten - Zone Antwerpen	3.660,9

SPOORVERVOER

Overwegen - Zone Antwerpen: Aanpassen bestaande overwegen, verhogen	76,0
Instandhouding seininrichting - Zone Antwerpen	76,0
IJzeren Rijn: Investerings in Nederland	2.753,2
IJzeren Rijn: Elektrificatie Herentals-Mol	4.649,9
IJzeren Rijn	7.403,2
Antwerpen-Noord: Bundel C2 reminstallatie	1.131,9
Antwerpen-Noord: Aanleggen tankplaat	426,8
Antwerpen-Noord: Sanelering plans bovenleidingen	11,4
Antwerpen-Noord: FN ND Elektr. 2 klauwen bundel BI, VD kop V K	327,3
Antwerpen-Noord: Lijn 59 - 1KV en VCAW LO (VVDK)	54,0
Haven Antwerpen: diverse: Bovenleiding Rostockweg-Stralsundweg	73,0
Haven Antwerpen: diverse: Seininrichting Rostockweg-Stralsundweg	114,8
Haven Antwerpen: diverse: Sporen Rostockweg-Stralsundweg	318,4
Haven van Antwerpen: RO	2.457,6
Totaal budget 2011 voor de haven van Gent	17.422,0
Gent Zeehaven: Partie ICT (Buiten gebouw)	355,9
Gent Zeehaven: Binnen SPI3	12.168,8
Gent Zeehaven- FGZH TUC ANM SI FGDM FBV FGND FW	11.255,1
Concentratie seinposten - Zone Gent	13.779,9
Spoorvernieuwingen haven van Gent	681,5
Concentratie seinposten - Zone Gent	681,5
Gent Zeehaven - Bundelverlichting	60,6
Instandhouding VVDK - Zone Gent	60,6
Haven van Gent - Aanleg bundel Zandeken: spoorwerken	2.900,0
Haven van Gent: diverse werken	2.900,0
Totaal budget 2011 voor de haven van Zeebrugge	34.607,3
Concentratie seinposten - Zone Gent: Studies + werken gebouw	486,4
Concentratie seinposten - Zone Gent: Buiten gebouw Zeebrugge	296,0
Concentratie seinposten - Zone Gent: Brugge SI binnen SP 13	6.906,0
Concentratie seinposten - Zone Gent	7.688,4
3de sp. Brugge-Dudzele: Brugge-Dudzele	6.026,5
3de sp. Brugge-Dudzele: SI-infrastructuur I-I	229,8
3de sp. Brugge-Dudzele: BB 3de spoor Brugge-Blauwe Toren	1.591,7
3de sp. Brugge-Dudzele: Spoorwerken 3de spoor	53,6
3de sp. Brugge-Dudzele: Kabelwerken VVDK	41,7
3de sp. Brugge-Dudzele: BVL Brugge-Dudzele	54,3
3de sp. Brugge-Dudzele: BB ren bruggen Waggelwater-2sp(I)	736,2
3de sp. Brugge-Dudzele: BB Y Blauwe Toren	1.227,2
3de sp. Brugge-Dudzele: Vervangen OW Lentestraat (I)	178,4
3de sp. Brugge-Dudzele: Spoorwerken Waggelwater	995,6

SPOORVERVOER

3de sp. Brugge-Dudzele: Spoorwerken trapezium Brugge Dijk	433,6
3de sp. Brugge-Dudzele: Spoorwerken Y trapezium Brugge Dijk	1.819,5
3de sp. Brugge-Dudzele: BvL Waggelwater (I)	82,7
3de sp. Brugge-Dudzele: BVL Trapezium Brugge y Blauwe Toren	841,5
3de sp. Brugge-Dudzele: Installatie optische vezelkabel L51	75,5
3de sp. Brugge-Dudzele: Program management	144,0
3de sp. Brugge-Dudzele: Honoraria voor Investerings	39,4
3de sp. Brugge-Dudzele: Onderaanneming TUC RAIL	20,2
3de sp. Brugge-Dudzele: ONT Vlaanderen P207 3de spoor	974,0
3de sp. Brugge-Dudzele: Assurances 1207 MO	148,4
L51: Brugge - Dudzele: 3de spoor	15.714,0
Haven van Zeebrugge - HZB/SI/SIL2 seinpost West	5,3
Haven van Zeebrugge - L51A Lissewege, bouwen DOS	11,4
Haven van Zeebrugge - L51A Lissewege, herinrichting stationomgeving BB	21,1
Haven van Zeebrugge - LZE-RAM-Spoorflueinstallatie	58,5
Haven van Zeebrugge: diverse werken	96,2
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: MPZB8Sectioneerpost	700,1
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB BB Aanleg bundel Zeebrugge	26,3
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB BB Aanleg bundel Zwankendamme	621,6
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB BB OVB Wulfsberge	3.587,8
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB BVL Aanleg bundel Zwankendamme	956,1
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB SI Aanleg bundel Zwankendamme	149,0
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB SP Aanleg bundel Zwankendamme	17,8
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB VVDK Aanleg bundel Zwankendamme	150,0
Masterplan Zeebrugge (SPV Zwankendamme)	6.208,7
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: BB	332,0
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: BVL	589,6
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: SI	257,6
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: SP	3.556,2
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: VVDK	164,6
Bocht Ter Doest	4.900,0
Totaal budget 2011 voor de haven van Oostende	599,0
Haven van Oostende - spoor Zeewezendok: spoorwerken	129,3
Haven van Oostende - HO SP Zeewezendok	469,8
Haven van Oostende: diverse werken	
TOTAAL	83.089,4



Colofon

Foto's: Dirk Neyts

Wettelijk depotnummer: WD/2011/4665/2

Ontwerp en opmaak: www.magelaan.be

Druk: Gevaert Printing