

De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2011

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	39
1.3. Haven van Zeebrugge	52
1.4. Haven van Oostende	73
2. Overheidsuitgaven	85
2.1. Vlaamse havens	85
2.2. Haven van Antwerpen	88
2.3. Haven van Gent	90
2.4. Haven van Zeebrugge	92
2.5. Haven van Oostende	94
3. Havenarbeid	97
3.1. Situering	97
3.2. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	98
3.3. Historische achtergrond	99
3.4. Het algemeen toepassingsgebied	101
3.5. De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen	103
3.6. Haven van Antwerpen	108
3.7. Haven van Gent	110
3.8. Haven van Zeebrugge	112
3.9. Haven van Oostende	114

4. Sociaal-economisch belang	117
4.1. Inleiding	117
4.2. Definities	118
4.3. Toegevoegde Waarde	125
4.4. Werkgelegenheid	135
4.5. Investerings	144
5. Maritieme statistiek	149
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in Le Havre-Hamburg range	149
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	152
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	154
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	163
5.5. Passagiersverkeer	165
5.6. Scheepsbewegingen	167
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	169
6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	175
7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	179
8. Spoorvervoer	183



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



Eind 2008 waren de eerste tekenen zichtbaar van de economische crisis die in 2009 een hoogtepunt kende en waarvan velen zeggen dat het de ernstigste crisis is sinds de jaren 1930 of toch ten minste sinds de Tweede Wereldoorlog. De Vlaamse havens deelden in de klappen en hebben, met uitzondering van Zeebrugge, ernstige trafiekverliezen geleden in 2009. Geen probleem, want in 2010 was een groot deel van het trafiekverlies terug

goedgemaakt en waren er ook in andere sectoren tekenen van herstel. Het leed was geleden. Alhoewel.

Zoals de crisis van 2009 onverwachts was als een donderslag bij heldere hemel, zo onverwachts was ook de overgang van de ene crisis in de andere. De kredietcrisis met Freddie Mac, Fannie Mae, Lehman Brothers, Icesave en Fortis ging naadloos over in de overheidsfinanciëncrisis met zware problemen voor onder meer Griekenland, Italië en Spanje. Niettegenstaande het marktaandeel van de Vlaamse havens, dat in 2009 was gedaald, terug is hersteld in 2010 en 2011, is de groei in 2011 toch bescheiden gebleven. Antwerpen groeide, de haven van Gent bleef stabiel en de havens van Zeebrugge en Oostende boekten een trafiekverlies. Indicatoren zoals de Baltic Dry Index (een graadmeter van de vrachtprijzen voor de bulkscheepvaart) of de Contex (Container Ship Time Charter Assessment Index, een graadmeter voor de charterprijzen in de containervaart) geven aan dat de scheepvaartsector anno 2012 nog steeds niet in topvorm is.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens of het totale trafiekcijfer zijn belangrijke indicatoren van het succes van de havens, maar deze geaggregeerde cijfers zijn niet in staat om weer te geven hoeveel inspanningen hiervoor zijn geleverd door vele duizenden bedrijven en werknemers in die havens.

Deze publicatie geeft invulling aan die totaalcijfers door in tekst en cijfers in te gaan op ontwikkelingen in de industrie en nieuwe scheepvaartlijnen, havenarbeid en werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen, trafieken en passagiers, binnenvaart en pijpleidingen.

Ik wens u veel leesplezier.

Prof. dr. Francis Rome

Voorzitter Vlaamse Havencommissie

In 'De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2011' 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 - 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 wordt in Hoofdstuk 1 uitvoerig verslag uitgebracht. 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 3 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. Sociaal-economisch belang - Hoofdstuk 4 behandelt het sociaal-economische 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 2005-2010. 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 inscheeping en ontscheeping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag nam toe van 260 miljoen ton in 2010 naar 265 miljoen ton in 2011.

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 2011 maakte het goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens 63,3% uit van het totale goederenvervoer van de NMBS, het gaat om 41 miljoen ton. De havens zijn belangrijk voor de spoorwegen, de spoorwegen zijn belangrijk voor de havens. In Hoofdstuk 7 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

In januari 2011 heeft de Van Loon Group een concessie gekregen op een terrein van vier hectare op de Linkeroever. Het transportbedrijf startte er met de bouw van een nieuwe vestiging en al in de zomer werd de Antwerp Tank & Special Logistics (ATSL) operationeel. Op het terrein werden kantoren, parkings, een herstellingswerkplaats voor tankcontainers en een tankwasinstallatie gebouwd. Tankcontainers voor het vervoer van onder meer mercaptanen, acrylaten, chlorides, gassen en halfgassen kunnen er worden gereinigd. De nieuwe vestiging is gelegen in de nabijheid van het Deurganckdok en van verschillende belangrijke petrochemische bedrijven. ATSL richt zich voornamelijk op operatoren en industrieën die van tankcontainers gebruik maken. Op de Linkeroever stelt ATSL ongeveer 25 personen tewerk. De Van Loon Group is sinds 1954 actief als vervoerder. De vestiging op de Rechteroever telt ongeveer 175 medewerkers.

Nog in januari 2011 heeft de Britse transport- en logistiekgroep Suttons een nieuw kantoor in de haven in gebruik genomen. Met de nieuwe vestiging wil de groep inspelen op de groeiende vraag naar logistieke diensten

in de chemiesector. Suttons is hoofdzakelijk actief in tankwagenvervoer, distributie en opslag in het Verenigd Koninkrijk evenals in het vervoer van tankcontainers van en naar Groot-Brittannië. In het nieuwe kantoor in Antwerpen kunnen 5 werknemers aan de slag.

Eind februari 2011 werd, in aanwezigheid van Vlaams minister-president Kris Peeters, de nieuwe warmtekrachtcentrale (WKK) op de terreinen van Evonik officieel ingehuldigd. De nieuwe installatie was al in september 2010 in gebruik genomen. De WKK betreft een investering van chemiebedrijf Evonik (het vroegere Degussa) samen met Lillo Energy, een joint venture van energiebedrijven Electrabel en E.ON. De nieuwe WKK wordt gevoed met aardgas en met restgassen uit de productie van het chemiebedrijf en vermijdt zo een jaarlijkse CO₂-uitstoot van 80.000 ton. De drie partners investeerden samen 50 miljoen euro in de WKK. Het gaat om een uitbreiding van de al bestaande WKK bij Evonik met een gasturbine en een stoomturbine. Daardoor is het vermogen verdubbeld tot 84 megawatt. De WKK wekt zowel stroom als stoom op en is vergelijkbaar met een elektriciteitscentrale met een capaciteit voor ongeveer 180.000 gezinnen (stroom) en verwarming en warm water voor zowat 40.000 gezinnen (stoom).

Terzelfdertijd kondigden Solvay en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen aan dat ze, samen met een nog aan te zoeken energieproducent, plannen hebben voor de bouw van een biomassacentrale in het havengebied. De partners hebben hiertoe besprekingen gestart met potentiële kandidaat-partners. De biomassacentrale zou op de Rechteroever komen, tussen de Schelde en het Kanaaldok. Ze zal een capaciteit hebben van 200 à 400 megawatt en groene stroom kunnen bieden aan 500.000 à 1 miljoen gezinnen. Het plan voor de bouw van een biomassacentrale past in de politiek om de CO₂-uitstoot tegen 2020 met 20 procent te reduceren, een politiek die door Europa aan de lidstaten is opgelegd.

In maart 2011 is de Administratie Douane & Accijnzen onder meer in Antwerpen gestart met het project Mobiel Toezicht (MOTO). Op deze manier wil de douane anticiperen op het steeds maar toenemend werk-aanbod. In de Antwerpse havens stuurt een regiekamer de mobiele teams aan. Zij controleren goederen ter plaatse en niet langer meer in de eigen inspectieposten. De mobiele teams zijn een fusie van verificatiediensten en gewestelijke verificatiecentra. In Antwerpen komen er voorlopig twee mobiele teams. Het eerste team van fiscale deskundigen krijgt een arbeidsplaats aan kaaien 212 en 363, met antennes met toezichtsambtenaren op kaaien 212, 326, 363, 416, 420 en bij 3-ways. Het tweede team van financiële deskundigen krijgt een arbeidsplaats aan de Spitsenstraat. Daar en ook aan de Luithagen is een antenne voorzien. MOTO is een belangrijke stap in de reorganisatie binnen de douaneadministratie. Deze is deels noodzakelijk vanwege de door de EU opgelegde scheiding van selectie, planning en controles. Met de nieuwe werkwijze wil de Douane & Accijnzen ook inspelen op de groeiende werkdruk die voortkomt uit het stijgende handelsverkeer en de uitbreiding van het aantal opdrachten.

Eind maart 2011 werd bij het chemiebedrijf Evonik de nieuwe isobuteeninstallatie officieel voorgesteld. De installatie heeft een jaarcapaciteit van 110.000 ton isobuteen en betekent een nieuw eindproduct in Antwerpen voor het chemiebedrijf. De nieuwe installatie heeft zeven nieuwe jobs gecreëerd. Evonik verwerkt in Antwerpen raffinaat, een restproduct van de olieraffinage, tot verschillende eindproducten. Evonik produceerde in Europa al isobuteen in het Duitse Marl. Met de nieuwe installatie verdrievoudigt Evonik de bestaande productie tot 160.000 ton. De investering bedraagt tientallen miljoenen euro. Volgens Evonik is de installatie in Antwerpen gebouwd omdat het bedrijf twee onafhankelijke productiesites wilde voor isobuteen en omdat er niet enkel de grondstof aanwezig is, maar ook de kennis en logistieke mogelijkheden. Het verwerkte raffinaat is onder meer afkomstig van naburige raffinaderijen in de Antwerpse haven. Dankzij een nieuw procedé kan de installatie extreem zuiver isobuteen

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

aanmaken. Bovendien verbruikt ze 45 procent minder energie omdat de energie wordt gerecupereerd bij de verwerking van het raffinaat. Isobuteen wordt als grondstof onder meer gebruikt in autobanden, voor vitamines en farmatoepassingen, als kleefstof, als reukstof in shampoos of om te vermijden dat meubels verkleuren door zonlicht.

In aanwezigheid van onder meer Antwerps gouverneur Kathy Berx, burgemeester Patrick Janssens en Amerikaans ambassadeur Howard Gutman, huldigde ExxonMobil begin april 2011 een nieuwe ontzwavelingsinstallatie ('high pressure hydrotreater') officieel in. De nieuwe installatie produceert in Antwerpen laagzwavelige huisbrandolie en schonere diesel. De ontzwavelingsinstallatie stelt de raffinaderij in staat om veel meer laagzwavelige diesel te produceren, vergelijkbaar met het jaarverbruik van 2 miljoen dieselwagens. ExxonMobil heeft besloten om de productie in Antwerpen



van gewone huisbrandolie voor de Belgische markt te stoppen en over te gaan op de schonere variant, en dit ondanks het gebrek aan stimulerende wettelijke initiatieven in België. Het gebruik van laagzwavelige huisbrandolie is beter voor het milieu omdat er minder CO₂ vrijkomt. Bovendien vermindert de afzetting op de verwarmingsketel. De 'high pressure hydro-treater' is de tweede grote investering van ExxonMobil in de Antwerpse raffinaderij in drie jaar tijd. De eerste was de bouw van een hoogefficiënte warmtekrachtcentrale eind 2008. ExxonMobil heeft in Antwerpen een raffinaderij en drie petrochemische fabrieken. In totaal werken er een duizendtal personen.

Begin april 2011 werd in de haven van Antwerpen een nieuw distributienetwerk van gedemineraliseerd water en de demi-waterfabriek Induss I in gebruik genomen. Het levert gedemineraliseerd water aan de petrochemische bedrijven langsheen de Scheldelaan. Dankzij het distributienetwerk moeten de industriële klanten zelf geen gedemineraliseerd water meer aanmaken en kunnen ze zich concentreren op hun kernactiviteiten. Het project werd opgestart in 2010 en vergde een totale investering van 10 miljoen euro. Het totale netwerk is 20 kilometer lang en het gedemineraliseerd water wordt aangemaakt van voorgezuiverd oppervlaktewater. Induss werd midden 2010 opgericht als dochter van water.link en heeft tot doel een gerichte, duurzame en economisch verantwoorde invulling te geven aan de vraagstukken van de industrie met betrekking tot de waterhuishouding.

In april 2011 heeft DATS24, de brandstofketen van de Groep Colruyt, in de haven een tankstation met compressed natural gas (CNG) geopend. Het nieuwe tankstation, 'Port of Antwerp', is het eerste Belgische station met CNG dat naast tankinfrastructuur voor personenwagens ook volledig is uitgerust voor vrachtwagens. CNG, gecompriëerd aardgas, is een milieuvriendelijk alternatief voor diesel, benzine en LPG. Het nieuwe CNG-tankstation is in de eerste plaats bestemd voor de wagenparken van

bedrijven in de haven, maar is ook beschikbaar voor het grote publiek. Het is het tweede in een reeks stations die DATS24 voorziet van een CNG-installatie. Eerder opende DATS24 in Halle het allereerste commerciële tankstation met CNG in België. Het is de bedoeling een netwerk van 25 tankstations uit te bouwen in ons land. Voor het nieuwe tankstation 'Port of Antwerp', werkte DATS24 samen met het Nederlandse Orange Gas, een bedrijf met een jarenlange ervaring in het realiseren en exploiteren van vulpunten met aardgas en biogas in Nederland.

In april 2011 nam Katoen Natie alle aandelen over van de stukgoedstuwaardoor ABES. Daarmee heeft Katoen Natie voortaan vier terminals in de Antwerpse haven: Katoen Natie en Seaport Terminals aan het Vrasenedok, een terminal aan de Kallosluis, Riga Terminals aan het Vierde Havendok en ABES aan het Vijfde Havendok. De naam, het management en het personeel van ABES blijven behouden. ABES behandelde in 2010 meer dan 3 miljoen ton stukgoed en realiseerde een omzet van 26 miljoen euro. Naast ABES nam Katoen Natie ook nog een ex-fabriek van Ford in de haven van Norfolk (Verenigde Staten van Amerika) en van Roll Manutentions Services langs de Seine nabij Rouen over.

Op 5 mei 2011 werd in de haven van Antwerpen een 40.000 m² groot opslag- en distributiecomplex voor de behandeling van een grote waaier staalproducten officieel in gebruik genomen door Mechel Service Belgium. Mechel Service Belgium is een joint venture van Mechel Service Global en Wijngaardnatie. Mechel is een van de belangrijkste Russische staalproducenten. Beide partijen werken al sinds 2003 nauw samen en dat resulteerde in de realisatie van het nieuwe complex. Dit bestaat uit een opslagruimte en een service center, uitgerust met vijf zaagmachines en de nodige hefbruggen, waar het staal verzaagd kan worden.

In het bijzijn van de Japanse ambassadeur en havenschepen Marc Van Peel heeft ICT Rubis een gas- en chemiecaliënopslagterminal officieel in

gebruik genomen. ICT Rubis is een internationale joint venture tussen Rubis Terminal France, Mitsui & Co. Europe en ITC Houston en startte al in 2008 met de bouw van een opslagterminal voor gassen en chemische producten op de Linkeroever in de haven van Antwerpen. Eind oktober 2010 werden de activiteiten opgestart. De terminal heeft een oppervlakte van ongeveer 10 hectare en slaat gassen en chemische producten op. De opslagcapaciteit bedraagt 14.000 m³ voor gas en 57.000 m³ voor chemicaliën. ICT Rubis heeft nog verdere uitbreidingsplannen op een aanpalend terrein van 14 hectare, waar de opslagcapaciteit verder zou worden opgetrokken tot 400 à 500.000 m³, zowel voor de opslag van gassen, chemische producten als voor mineralen.

BASF en Ineos hebben in mei 2011 een contract ondertekend voor de oprichting van de joint venture Styrolution. Daarin willen beide bedrijven hun styreenactiviteiten onderbrengen als de mededingingsautoriteiten het groen licht daarvoor geven. Met uitzondering van expandeerbaar polystyreen willen beide bedrijven hun styreenactiviteiten onderbrengen in Styrolution, waarvan elk de helft van de aandelen in handen heeft. Het hoofdkantoor van Styrolution is gevestigd in het Duitse Frankfurt. Behalve BASF-installaties in Duitsland, Korea, India en Mexico komt daarmee een deel van de BASF-installaties in de haven van Antwerpen in handen van Styrolution.

Op 31 mei 2011 hebben het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en Alfaport Antwerpen, de koepelorganisatie van private havenbedrijven, het Antwerp Port Community System (APCS) boven de doopvont gehouden. APCS zorgt voor een stroomlijning van de IT-systemen van allerlei partners in de Antwerpse haven om de goederenbehandeling zo vlot mogelijk te laten verlopen. Heel wat publieke en private bedrijven in de haven hebben de voorbije jaren IT-toepassingen ontwikkeld. APCS is opgericht om dat in kaart te brengen en om initiatieven te bundelen. Het APCS-systeem richt zich op alle soorten vervoer van goederen en partijen, van de haven-

autoriteit tot de douane, van de verladers tot de expediteurs en van spoorvervoer tot logistieke dienstverleners. De systemen van APCS zijn ontwikkeld door het samenwerkingsverband met het Havenbedrijf, de douaneadministratie en privébedrijven, waarbij gewaakt is over de gebruiksvriendelijkheid en veiligheid van de informatie. APCS zal zorgen voor een snellere en efficiëntere informatie-uitwisseling. Omdat het IT-platform van APCS werkt met Descartes Systems Group als voorkeurspartner, maakt het meteen deel uit van een wereldwijd netwerk met meer dan 35.000 logistieke bedrijven. APCS baseert zich ook op internationale standaarden, zodat informatie gemakkelijk uitwisselbaar is. Het Barge Traffic System voor de binnenvaart is het eerste zichtbare resultaat van APCS.

Op 1 juni 2011 werd bekendgemaakt dat het hoofdkantoor van de havensleepdiensten van het Nederlandse sleepbedrijf Smit International en de Belgische URS (Unie van Reddings- en Sleepdiensten) in Antwerpen wordt gevestigd. Vanaf 1 juli 2011 worden de commerciële, financiële en onderhoudsactiviteiten gecoördineerd vanuit de zetel van de URS aan de Italiëlei in Antwerpen. URS en Smit maken beide deel uit van het Nederlandse baggerconcern Boskalis. Dat nam in 2010 Smit Internationale over, dat op zijn beurt Belgische evenknie en concurrent drie jaar daarvoor overnam. De naam van de nieuwe organisatie is Smit Harbour NW Europe. Daarin zijn URS België met havensleepdiensten in Antwerpen, Gent en Zeebrugge, Smit Harbour Towage Rotterdam met sleepdiensten in Rotterdam, URS Nederland met havensleepdiensten in Terneuzen, en Vlissingen en OSMA met havensleepdiensten in Oostende ondergebracht. De nieuwe organisatie is het resultaat van de herpositionering van de Smit havensleepdiensten binnen het strategisch plan van Boskalis. Behalve de havensleepdiensten in België en Nederland wordt ook het scheepsmanagement voor de offshore- en transportvloot in het kantoor van Antwerpen ondergebracht.

De Vlaamse Regering heeft in juni 2011 het architectenbureau Neutelings-Riedijk BV aangesteld voor de verdere studieopdracht voor het oprichten van een nieuw havencoördinatiecentrum in Antwerpen (Antwerp Coordination Center of ACC). Door deze beslissing ontstaat een gemeenschappelijke werkvloer voor een vlotte en veilige begeleiding van de scheepvaart door de Vlaamse overheid en het Antwerpse Havenbedrijf. Met de gemeenschappelijke nieuwbouw kunnen de principes van een geïntegreerde ketenbenadering en scheepvaartbegeleiding tot op de werkvloer worden doorgetrokken. Het is de bedoeling om alle actoren betrokken bij een scheepsreis op één werkvloer binnen één

havencoördinatieplatform tewerk te stellen. Zo worden de wachttijden tot een minimum beperkt. De investeringskost wordt geraamd op 15 miljoen euro. Het ACC zal, als alles volgens schema verloopt, begin 2014 worden opgeleverd.

Op 21 juni 2011 is het officiële startschot gegeven van het Blue Gate Antwerp-project. Dit nieuwe bedrijventerrein met logistieke zone wordt ontwikkeld op de terreinen van het voormalige Petroleum, ten zuiden van de stad Antwerpen. Eens het nieuwe bedrijventerrein volledig voltooid zal zijn (ten vroegste in 2035) zal het een totale oppervlakte hebben van 113 hectare. In een eerste fase is de ontwikkeling van 75 hectare voorzien.



Daarvan wordt 13 hectare gereserveerd voor slimme logistiek, 14 hectare voor hoogwaardige productie en 12 hectare voor onderzoek en ontwikkeling. De overige 36 hectare is bestemd voor restruimte, onder meer voor bermen en een grachtenstelsel. De zone voor slimme logistiek in het noordelijk gebied van het bedrijventerrein gaat enerzijds bestaan uit een deel voor watergebonden activiteiten langs de gerenoveerde kaai-muur. Deze renovatiewerken worden uitgevoerd binnen het kader van het Vlaams kaaimurenprogramma en starten in 2012. Aan- en afvoer via de binnenvaart gaat in deze logistieke site een belangrijke rol spelen. Daarnaast komt er een stedelijk distributiecenter van waaruit gebundelde leveringen aan handelszaken en bedrijven in de stad plaats gaan vinden. De binnenstad gaat bediend worden via elektrisch transport en binnen de gesteld venstertijden. De aanzet tot de realisatie van Blue Gate Antwerp werd al in 2002 gegeven met een intentieverklaring tussen de Vlaamse en Antwerpse overheid. Met de in 2011 goedgekeurde Strategisch Masterplan is een nieuwe belangrijke stap gezet. Tussen september 2011 en maart 2013 worden de MER (Milieu Effecten Rapport), een hydrologische studie en een aanvullende bodemstudie uitgevoerd. In de komende twee jaar wordt tevens gewerkt aan het opstellen van een PPS-structuur. De aanleg van de hoofdinfrastructuur is voorzien voor de periode 2013-2015, maar met de aanleg van de logistieke zone zou al vroeger worden gestart.

LBC Tank Terminals startte in juli 2011 met de uitbreiding van zijn opslagcapaciteit in de Antwerpse haven. Tot dan toe beschikte LBC Antwerp over een capaciteit van 228.000 m³, maar na de uitbreiding met zeven nieuwe opslagtanks zal deze toenemen tot 270.000 m³. Ook bouwt LBC Tank Terminals een aantal nieuwe laadpunten voor vrachtwagens. Daarmee wil het bedrijf inspelen op de toenemende vraag. De werkzaamheden worden voor de zomer van 2012 afgerond. Wereldwijd beschikt LBC Tank Terminals over een totale opslagcapaciteit van 2.800.000 m³.

Midden 2011 kondigde Lanxess aan dat het 15 miljoen euro gaat investeren in zijn glasvezelfabriek in de haven van Antwerpen. De jaarcapaciteit van 60.000 ton van de fabriek van Kallo neemt door de uitbreiding met 10 procent toe. Bovendien zullen twee glasovens worden vervangen. Lanxess rondde in de zomer van 2011 nog een investeringsprogramma van 35 miljoen euro af om de productie van caprolactam in de vestiging van Lillo met 10 procent te verhogen. Zowel glasvezels als caprolactam zijn essentiële halffabricaten voor de aanmaak van hightech plastics. Deze worden onder meer gebruikt in de auto-industrie en in de elektriciteits- en elektronicasector. Antwerpen is na Duitsland de belangrijkste productieplaats van Lanxess. Sinds 2005 werd er meer dan 250 miljoen euro geïnvesteerd. Lanxess boekte in 2010 een omzet van 7,1 miljard euro en baat in Antwerpen drie fabrieken uit.

In oktober 2011 werden er in het Antwerpse havengebied vier nieuwe spiegelfastelplaatsen ingericht, waar vrachtwagenchauffeurs met behulp van gemarkeerde vakken nauwkeurig hun dodehoekspiegels kunnen afstellen. Met de inrichting van de gratis en permanent toegankelijke afstelplaatsen wil het Antwerpse Havenbedrijf een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid in en rond de haven. De vier spiegelfastelplaatsen zijn bewust ingericht nabij drukke verkeerspunten in het havengebied. Op deze manier kunnen zoveel mogelijk chauffeurs hun dodehoekspiegels afstellen zonder ervoor een omweg te hoeven maken. Er zijn drie afstelplaatsen op Rechteroever en één op Linkeroever.

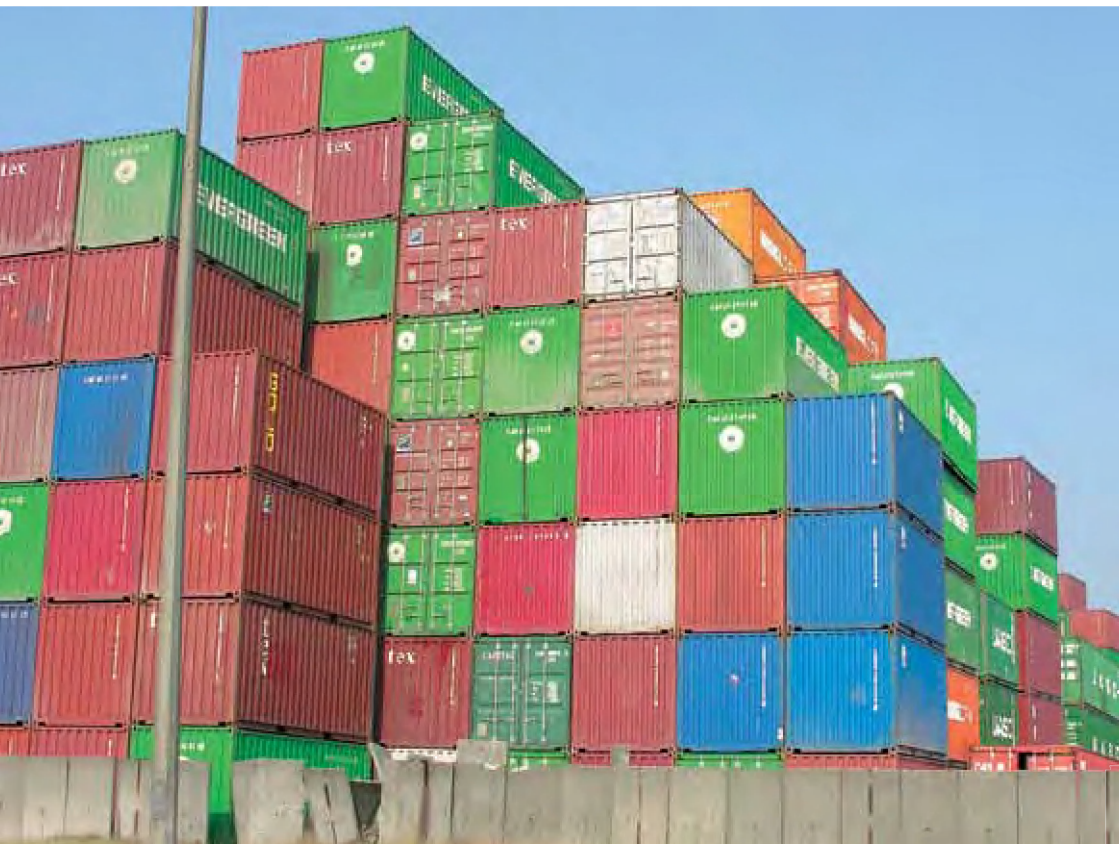
In september 2011 kondigde Noord Natie Terminals (NNT) aan dat het zijn opslagcapaciteit in de haven van Antwerpen zal uitbreiden met 112.000 m³ tot ongeveer 400.000 m³. De uitbreidingsplannen zijn het gevolg van een intentieverklaring die NNT tekende met het Noorse Odfjell, dat gespecialiseerd is in de opslag en het vervoer overzee van chemicaliën en andere bulkproducten. NNT beschikte tot dan toe over 265.000 m³ opslagfaciliteiten in de haven van Antwerpen en had in 2011 32.820 m³ extra opslag

in aanbouw die begin 2012 operationeel zou zijn. Daarbij komt nog eens 112.000 m³ voor Odfjell.

Op 14 september 2011 heeft de Rotterdamse De Roo-groep aangekondigd om, onder de naam Van Doorn Container Depot Antwerpen, een vestiging in de Antwerpse haven te openen. De groep heeft daartoe een langlopende overeenkomst gesloten met PSA Antwerpen voor het gebruik van een locatie van 3,5 hectare op kaai 402. Deze locatie werd gemoderniseerd en aangepast: goede egalisatie, nieuwe tankwasplaatsen en voldoende reeferaansluitingen. Het nieuwe depot werd in november 2011 in gebruik genomen. Volgens De Roo is het depot in eerste instantie opgezet om klanten van het Rotterdamse depot ook in Antwerpen van dienst te zijn, maar mikt het ook op de lokale markt. Het depot biedt rail- en bargeverbindingen en is dankzij een tweeploegensysteem open van vijf uur 's morgens tot elf uur 's avonds.

Om de kosten maximaal te drukken heeft Maersk Line in oktober 2011 beslist om alle functies van Safmarine, een Belgische zelfstandige rederijdochter van Maersk Line, over te hevelen naar het hoofdkantoor van Maersk Line in Kopenhagen. Het hoofdkantoor in Antwerpen wordt gesloten. De merknaam Safmarine en een mondiaal verkoopnetwerk blijven behouden, maar het beheer van de diensten en alle andere activiteiten die op het hoofdkantoor in Antwerpen werden uitgevoerd verhuizen naar Denemarken. Ook de regionale hoofdkantoren van Safmarine in Kaapstad, Dubai, Mumbai en Shanghai werden gesloten. Als gevolg van de integratie van de Belgische dochter binnen Maersk Line heeft de Deense groep ongeveer 240 personeelsleden minder nodig. In Antwerpen verloren daardoor zo'n 190 werknemers hun job.

In november 2011 is de Zwitserse rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) een project gestart waarmee het hergebruik van lege containers maximaal wil stimuleren. Het hergebruik van containers houdt in dat de



wegvervoerder na het lossen van een volle container zelf kan beslissen om de lege container te hergebruiken voor een andere verlader. Tot voor kort moesten lege MSC containers eerst via een containerdepot passeren alvorens ze opnieuw gebruikt konden worden. MSC ontwikkelde het project in nauw overleg met SAVA, de Antwerpse afdeling van transporteursvereniging Febetra. Door het hergebruik van containers kunnen transporteurs op jaarbasis honderdduizenden kilometers besparen. Via een elektronisch platform kunnen verladers en expediteurs informatie uitwisselen die hen in staat stellen pas geloste of gestripte containers snel een nieuwe bestemming te geven.



In de loop van november 2011 veranderden acht containerdiensten van de Grand Alliance en van The New World Alliance van terminal. Deze terminalwissel was nodig om de werken, om de Noordzeeterminal van PSA Antwerp toegankelijk te maken voor ultra large container schepen (ULCS), te kunnen starten. De Duitse rederij Hapag-Lloyd heeft als belangrijkste gebruiker van deze terminal immers tien

ULCS van 13.200 TEU in aanbouw, die vanaf juli 2012 in de vaart worden gebracht. Vanaf 14 november 2011 mocht aan een groot deel van de kade van de Noordzeeterminal niet meer gemeerd worden, omdat vanaf dan baggerwerken en de aanleg van een bodembescherming van start gingen. De werken worden in drie fasen uitgevoerd, waarbij telkens een derde van de totale kade gedurende zes maanden niet gebruikt kan worden. De eerste fase moet tegen medio mei 2012 klaar zijn, zodat de ULCS er dan kunnen afmeren aan kaainummers 901 tot 907. Omdat de capaciteit van de Noordzeeterminal tijdens de werkzaamheden beperkt wordt, verhuisden verschillende diensten van Hapag-Lloyd en zijn partners naar de nabijgelegen Europaterminal van PSA.

In december 2011 heeft Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege het beroep van de Duitse energiegroep E.ON voor de exploitatie van een steenkoolcentrale in de haven van Antwerpen ongegrond verklaard. De Vlaamse minister van Leefmilieu had dit dossier gekregen nadat de deputatie van de provincie Antwerpen de milieuvergunning had geweigerd. E.ON was daartegen in beroep gegaan bij de minister. Minister Schauvliege motiveerde haar afwijzing door te wijzen op de uitstoot van NOx en fijn

stof in de haven. Eind september 2011 keurde de Vlaamse Regering op voorstel van minister Schauvliege het luchtkwaliteitsplan NO₂ (stikstofdioxide) principieel goed. Het streefdoel van dit plan is de nodige maatregelen uit te voeren die ervoor zorgen dat Vlaanderen in 2015 de Europese afspraak kan nakomen. Europa legt een jaargemiddelde van 40 µg/m³ op. Antwerpen is daarbij het grote probleemgebied. In Vlaanderen wordt de grenswaarde in twee zones overschreden, met name in de agglomeratie Antwerpen en in de Antwerpse haven. Door de steenkoolcentrale in Antwerpen te schrappen wordt ongeveer 6 miljoen ton CO₂ uitstoot per jaar vermeden.

In december 2011 ondertekenden het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de sociale partners een nieuw sociaal akkoord. Het Havenbedrijf neemt vanaf 1 januari 2012 alle nieuwe medewerkers aan met een arbeidsovereenkomst voor bedienden. De huidige contractuele medewerkers met een arbeidsovereenkomst voor arbeiders krijgen vanaf 1 januari de mogelijkheid om over te stappen naar een arbeidsovereenkomst voor bedienden. Gezien de economische situatie, die gekenmerkt wordt door een uitgesproken groeivertraging, geeft het Havenbedrijf de hoogste prioriteit aan de vrijwaring en versteviging van de concurrentiepositie van de Antwerpse haven. Daarom werd geen nieuwe CAO ondertekend, maar werd de bestaande met één jaar verlengd. Toch werd een sociaal akkoord bereikt over een aantal vernieuwende bepalingen, zoals de beslissing om vanaf 1 januari enkel nog bedienden aan te werven. Daarnaast voorziet het akkoord nog in een aanzienlijke inkorting van de doorlooptijd voor personeelsaanwervingen zodat nieuwe medewerkers sneller aan de slag kunnen, met een dynamischer personeelsbeleid tot gevolg. Tot slot zullen alle medewerkers aan het begin van het jaar ecocheques krijgen, wat kadert in het duurzame en kostefficiënte beleid van het Havenbedrijf.

1.1.2 Infrastructuur

Op 7 februari 2011 startten de werken voor de renovatie van de kaaimuurkop van kaai 508-514 in het Kanaaldok B1. Dit in functie van de bouw van een tankenpark door de firma Sea Tank Terminal. De kaaimuren in dit gedeelte van het Kanaaldok B1 zijn ongewapende betonnen gewichtsmuren met dekstenen. De werken strekten zich uit over een gebied dat in concessie gegeven is aan een concessionaris. De renovatiewerken werden in verschillende fasen uitgevoerd. De werken werden beëindigd op 25 november 2011.

Op 28 februari 2011 startte het Havenbedrijf Antwerpen aan de Thornton Road met de bouw van een duurzaam datacenter. Het betreft het eerste ICT-centrum in België dat indirecte adiabatische koeling heeft. Dat is een koelsysteem dat de opgewarmde lucht afkomstig uit het datacenter indirect zal koelen met behulp van regenwater. Als gevolg van dit systeem is het energieverbruik voor de koeling van het nieuwe datacenter 7 tot 10 maal lager dan in een vergelijkbaar gebouw. Het koelsysteem alleen kost 245.000 euro. In het gebouw met een netto-oppervlakte van 750 m² worden 17 personen tewerkgesteld. Er wordt tevens een back-upcrisisruimte voor de verkeersleiding van het Antwerp Coordination Center voorzien. De bouw van het nieuwe datacenter kost ruim drie miljoen euro. Op 22 december 2011 werd het gebouw voorlopig opgeleverd, waarna de inrichting van het datacenter startte. De ingebruikname was gepland vanaf half februari 2012.

In 2011 werd de nieuwe kaaimuur voor Oiltanking en Evonik aan Kanaaldok B2 verder afgewerkt. De kaaimuurconstructie wordt gebouwd in de bestaande oeverconstructie deels in de kruin en verlopend tot in het onderwatergedeelte van de oever ter hoogte van kaai 611 tot 619 en aansluitend op de damwandconstructie op de hoek van het Insteekdok 1. Om de 860 meter lange kaaimuur te kunnen realiseren diende tevens de bestaande steigerconstructie van Evonik te worden afgebroken. Oiltanking



voorzag zelf in de investeringen voor de superstructuur, bestaande uit 5 specifieke laad- en losinstallaties, de nodige piperacks en alle veiligheids- en operationele toerusting. Voorts is besloten om de kaaimuur met een extra 160 meter te verlengen. De bouw van de kaaimuur gebeurde in 4 fasen, waarvan de verlenging met 160 meter de vierde fase is. In 2011 werd vooral gewerkt aan het uitbaggeren van de kaai tot op een diepte van -12,58 meter TAW (Tweede Algemene Waterpassing). Dit komt overeen met het beschikbare peil van de vaargeul van het Kanaaldok B2. Vermits het niveau van het water in de dokken op de rechter Scheldeoever +4,17 meter TAW bedraagt, zullen schepen met een diepgang tot 15,50 meter kunnen aanmeren langsheen de concessie van Oiltanking en Evonik.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2008 besliste het Havenbedrijf om het walkraanbedrijf en het vlotkraanbedrijf samen te voegen en beide diensten te huisvesten op kaai 321. De bestaande infrastructuur wordt uitgebreid om plaats te bieden aan 19 medewerkers in de kantoren, een kleedruimte voor 80 personen en een uitbreiding van de refter. De werken zijn gestart op 14 februari 2011, werden op 25 november opgeleverd en op 30 november in gebruik genomen.

In 2011 werd verder gewerkt aan de verdieping van de kaaimuur van het Leopolddok ter hoogte van kaai 211 tot 217 zodat de firma Sea-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. Hierdoor kan het bodempeil over een lengte van ca. 400m verdiept worden tot -11,33 meter TAW zodat een waterdiepte van 15,50 meter kan gerealiseerd worden en dus een diepgang van 14,50 meter mogelijk is. De werken omvatten renovatie- en herstelingswerken aan de kaaimuren. De totale uitvoeringstermijn van de werken bedraagt 10 kalendermaanden. De werken werden aangevat op 6 december 2010.

In samenspraak tussen de Afdeling Maritieme Toegang van het Ministerie



van Openbare Werken en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, en na raadpleging van Infrabel en PSA, werd een voorontwerp gemaakt voor de verkeersknoop ter hoogte van de bocht in de Sint-Antoniusweg ten zuidwesten van het Deurganckdok. Om aan het advies van de Vlaamse Bouwmeester tegemoet te komen om de 4 wegbruggen en de spoorbrug samen als één geheel met de

verkeersknoop te integreren in het landschap werd een architectenbureau aangesteld om het finale ontwerp uit te werken. In deze verkeersknoop vormt de spoorbrug een ongelijkgrondse kruising met de verbindingsweg tussen de 'grote' en 'kleine' rotonde. Deze brug zal gebouwd worden onder bouweerschap van het havenbedrijf aangezien het hier gaat over spoorzaten van lokaal belang. Op 20 oktober werd gestart met de eigenlijke werken, die ongeveer 8 maanden zullen duren.

In 2011 werd verder gewerkt aan het project voor de uitbreiding van de havenradar in de Waaslandhaven. Dit project is een verderzetting van de vernieuwing 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 en de uitvoering van de eerste fase van het project is gestart op 7 april 2010. Het eerste deel, de toren, werd geplaatst op 23 maart 2011 en is momenteel uitgerust met alle benodigde apparatuur en in bedrijf. Deze toren wordt ook voorzien van Wifi-antennes ter uitbreiding van het draadloze havennetwerk. Fase 2 startte op 14 februari 2011. Indien de constructie volgens de planning verloopt, zal de toren in het tweede kwartaal van 2012 worden geplaatst.

Op 17 oktober 2011 startten de werken voor de renovatie van de stalen damwanden van de kaaimuurkop en de herprofilering van de bodem aan kaai 477-493 in het Hansadok. De kaaimuurkop wordt vernieuwd en er wordt een bodembescherming voorzien.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op 24 oktober 2011 werd in de haven van Antwerpen de eerste spade-steek gegeven voor de bouw van de nieuwe zeesluis op de kop van het Deurganckdok op de Linkerscheldeoever. Nu beschikt het dokkengebied met de Kallosluis slechts over één nautische toegang. De nieuwe zee-sluis biedt een antwoord op het groeiende scheepvaartverkeer naar de linker Scheldeoever en op de schaalvergroting. Een tweede sluis zorgt tevens voor een grotere bedrijfszekerheid van de haven. De nieuwe sluis komt op het einde van het Deurganckdok en verbindt zo de Schelde met de Waaslandhaven. De kostprijs van de nieuwe sluis wordt geraamd op 340 miljoen euro. In 2015 wordt ze operationeel.

Op 14 november 2011 startten de werken om de waterdiepte ter hoogte van de Noordzeeterminal te verhogen om schepen met een grotere diepgang te kunnen ontvangen. Het bodempeil wordt verdiept van ca. (-14,50) m TAW tot het peil (-17,00)m TAW. Na het uitvoeren van de verdiepings-baggerwerken dient een bodembescherming aangelegd te worden om verdere uitschuring van de Scheldebodem te voorkomen. Deze bodembescherming dient enerzijds de erosie van de bodem en de ontgronding voor de kaai muur ten gevolge van de natuurlijke waterstroming te verhinderen en moet anderzijds de krachten van het schroefwater kunnen weerstaan. De werken worden in 3 fasen uitgevoerd waarbij telkens ca. 400m van de Noordzeeterminal buiten dienst wordt gesteld. De totale uitvoeringstermijn bedraagt 18 kalendermaanden (4 maanden uitvoering per fase met telkens een onderbreking van ca. 2 maanden tussen elke fase t.b.v. herstellings- en onderhoudswerken van de concessionaris).

Deming Graandok is in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen gedempt. De bijkomende oppervlakte van 9 hectare werd in gebruik genomen door de firma Boortmalt. Er werd tevens beslist om aan het uiteinde van het gedempte Graandok, tussen kaai 352 van het Zesde Havendok en kaai 402 van het Churchilldok, een kaai muur te bouwen met een lengte van 267 meter en een waterdiepte van 15,25 meter. De werken

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

zijn van start gegaan op 12 december 2011. Een uitvoeringstermijn van 10 kalendermaanden is voorzien.

Op 19 december 2011 werd de slibverwerkingsinstallatie AMORAS in Antwerpen in gebruik genomen, waarmee een permanente en duurzame oplossing voor het verwerken en bergen van baggerspecie wordt nagestreefd. Het gaat om een slibverwerkingssysteem met een waterzuiveringsinstallatie, waarbij de verschillende fracties maximaal worden herbruikt. Het AMORAS-project omvat een verwerkingsinstallatie voor de ontwatering van de baggerspecie. De minstens 60 procent droge filterkoeken die daarna overblijven, worden opgeslagen of als milieuvriendelijk materiaal hergebruikt. De ontwateringsinstallatie kan ongeveer 500.000 ton aan droge stof verwerken. Doordat de baggerspecie via een pijpleiding en de restfractie via transportbanden verloopt, komt er geen wegvervoer aan te pas en worden jaarlijks duizenden vrachtwagenritten vermeden. De droge slibkoeken worden afgevoerd naar een 30 hectare grote stortplaats. De jaarcapaciteit van de slibverwerkingsinstallatie bedraagt 2,6 miljoen m³ slib. De kostprijs van de installatie bedraagt 120 miljoen euro. Het is de grootste in haar soort in Europa. De slibverwerkingsinstallatie werd gerealiseerd door de Tijdelijke Handelsvereniging SeReAnt, een combinatie van Jan De Nul, Dredging International en hun respectievelijke milieudochters Envisan en DEC. SeReAnt zal de installatie gedurende de komende 15 jaar exploiteren.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.818 ha
Oppervlakte Rechteroever	7.239 ha
Totale oppervlakte	13.057 ha
Wateroppervlakte van de dokken	1.995 ha
Wateroppervlakte van de sluisen	16 ha
Totale lengte kaaimuren	116 km
Totale lengte spoorwegen	1.243 km
Totale lengte wegen	329 km



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

1.1.3 Nieuwe scheepvaartlijnen

Vanaf eind januari 2011 wordt de route naar de Saoedi-Arabische haven Jeddah in twee richtingen bediend door Hapag-Lloyd en Hamburg-Süd. De service kreeg de code IOS (Hapag-Lloyd) of ELIP (Hamburg-Süd) en vaart van Hamburg via Tilbury, Antwerpen, Tanger, Cagliari, Jeddah, Jebel Ali, Karachi, Nhava Sheva, Mundra, terug via Jeddah, Cagliari naar Hamburg. Zeven schepen gaan de route bevaren, met een gemiddelde capaciteit van 4.255 TEU. Dubai's United Arab Shipping Company (UASC) wordt een grote afnemer van de dienst.

In februari 2011 werd bekend dat Sallaum Lines het aantal afvaarten vanuit Antwerpen naar de Afrikaanse Westkust optrekt. Sallaum Lines, dat gespecialiseerd is in rorovracht, startte midden 2010 diensten tussen Noord-Europa en de Afrikaanse Westkust. In 2010 werden in Antwerpen 33 afvaarten verzorgd. In 2011 werd de frequentie opgetrokken tot vier à vijf afvaarten per maand. Om dit te realiseren worden zuivere rorovracht-schepen met een capaciteit van 3.000 tot 4.000 auto's ingezet. Eén schip is eigendom van de maatschappij en de andere worden gecharterd voor periodes van zes maanden tot twee jaar. De schepen worden geladen in Sheerness, Hamburg en Antwerpen, de voornaamste aanloophaven. De schepen worden afgehandeld door Mexico Natie op een terminal aan het Vijfde Havendok. In Afrika worden Conakry, Abidjan, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala, Libreville en Pointe Noire aangedaan. De rederij mikt voornamelijk op rollende vracht: tweedehandse en nieuwe wagens, vrachtwagens, machines, bouwkundige toestellen, etc. De schepen keren nage-noeg leeg terug naar Noord-Europa.

De transport- en logistiekgroep Panalpina voegde in maart 2011 een nieuwe LCL-dienst (less than container load = groepage lading) toe tussen Antwerpen en Houston. Elke week is er een afvaart van Europa naar de Golf van Mexico. Daar worden de steden Houston, Dallas, El Paso, Laredo,

McAllen, New Orleans en Tulsa bediend. De service is vooral van belang voor de olie- en gasindustrie in het zuiden van de Verenigde Staten.

In maart 2011 startte Shipping Corporation of India (SCI) met een eigen breakbulkdienst vanuit Antwerpen naar onder meer het Midden-Oosten, India en eventueel Zuidoost-Azië en het Verre Oosten. Voor deze dienst zet SCI twee schepen in met een capaciteit van 26.000 dwt. Aanvankelijk was er om de 5 à 6 weken een afvaart, maar SCI heeft later de frequentie opgevoerd tot een maandelijkse afvaart. Agent voor SCI is De Keyser Thornton.

Antwerpen is vanaf midden maart 2011 de laatste Europese laadhaven voor een nieuwe rodiendienst van Ro Ro Line Pte Ltd. De Singaporese rederij zet vanaf dan vier nieuwe zusterschepen in met een capaciteit van 7.600 wagens. Zij lopen vanuit Antwerpen rechtstreekse bestemmingen aan in Oost-Afrika, Singapore en China. Het eerste schip, 'A Ladybug', meerde in maart 2011 aan bij Euroports aan het Vrasenedok. Agent voor Antwerpen is TRS.

Door een toename van het ladingaanbod in het begin van 2011 hervatte Hapag-Lloyd in maart 2011 de Atlantic Express Shuttle (AES-dienst) tussen Antwerpen en New York. Deze dienst werd in september 2010 opgestart, maar in december tijdelijk gestaakt. Vanaf 13 maart 2011 is er opnieuw een wekelijkse afvaart.

De vier rederijen UASC, Hanjin Shipping, Cosco en CCNI deden op 9 maart 2011 voor het eerst Antwerpen aan met hun nieuwe gezamenlijke Zuid-Amerikadienst. Antwerpen is voor deze dienst de laatste laadhaven in Noord-Europa. Daarna varen de schepen naar het Spaanse Algeciras en steken ze de oceaan over richting Rio de Janeiro, Santos en Itajai. Het betreft een wekelijkse dienst en de ingezette schepen hebben een capaciteit van circa 2.500 TEU.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In april 2011 is de rederij Soreidom een nieuwe maandelijkse multipurpose dienst gestart vanuit Antwerpen richting Suriname, Guyana en Frans Guyana. De rederij zet hiervoor het schip 'Martha', met een capaciteit van 4.500 dwt, in. Dit schip is uitgerust met twee 60 tons kranen en kan zowel zware lading, gevaargoed, containers, breakbulk, bulk als roro aan boord nemen. Agent voor Soreidom in Antwerpen is Kennedy Hunter.

De Israëlische rederij ZIM en het Duitse Hapag-Lloyd wijzigden in april 2011 het vaarschema van hun wekelijkse dienst tussen Antwerpen en West-Afrika. Het voornaamste voordeel daarvan is dat de transittijden daalden. Het nieuwe schema ziet er als volgt uit: Antwerpen, Hamburg, Thamesport, Antwerpen, Dakar, Tin Can Island, Tema, Abidjan, Amsterdam en tot slot weer Antwerpen. De aanlopen in Thamesport en Abidjan zijn nieuw.

De Franse rederij CMA CGM en de Duitse rederij Hapag-Lloyd verhoogden in april 2011 hun capaciteit van hun diensten op Zuid-Amerika. Aanvankelijk zetten zij schepen van 2.800 TEU in, maar deze werden vervangen door schepen tussen de 3.586 en 4.389 TEU groot. Het betreft een wekelijkse dienst die vanuit Europa vooral havensteden in Brazilië aandoet.

De Antwerpse onderneming Robema startte in april 2011 met een wekelijkse groepagedienst vanuit Antwerpen naar Algiers. De transittijd tot de aankomst in de douaneloods in Algiers Oued Smar bedraagt ongeveer 8 dagen. Behalve de wekelijkse dienst kwam er ook een speciale rechtstreekse dienst naar Hassi Messaoud.

De rederijen Evergreen, ZIM en China Shipping zijn in mei 2011 gestart met de CES 2, een extra containerdienst tussen het Verre Oosten en Noord-Europa. De rederijen zetten hiervoor negen schepen in met een capaciteit van 8.073 tot 10.062 TEU. Het eerste containerschip, de 'ZIM Antwerp', kwam eind mei in Antwerpen aan. Het schip vertrok op 24 april 2011 uit



Qingdao en deed voor Antwerpen nog Shanghai, Ningbo, Xiamen, Yantian, Tanjung Pelepas, Port Kelang, Hamburg en Rotterdam aan. Na Antwerpen voer het schip direct via Tanjung Pelepas terug naar Qingdao.

Antwerpen maakt vanaf april 2011 deel uit van de door Maersk Line gestarte feederdienst Krohnstadt PLP. Naast aanlopen in Rotterdam, Sint-Petersburg en Rauma lopen de schepen met een capaciteit van 868 TEU de Antwerp Gateway in het Deurganckdok aan. De schepen zetten vervolgens weer koers richting Sint-Petersburg, met een scherpe transit-tijd van slechts vijf dagen.

Een aantal diensten vanuit Antwerpen van en naar het Verenigd Koninkrijk werd in mei 2011 herschikt. Het aanbod van common feederverbindingen

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

tussen de UK/Ierland en Antwerpen vergrootte aanzienlijk. Zo voegde BG Freight Line het Schotse Teesport toe aan zijn afvaarten vanuit de Benelux naar Schotland. Teesport is na Antwerpen de volgende aanloop. Om de sterk toegenomen lading vanuit Ierland naar Antwerpen op te vangen, verhoogde de rederij Eucon zijn capaciteit van twee naar drie feederschepen. Deze doen vooral de terminals aan het Deurganckdok en Delwaidedok aan.

WEC Lines startte in mei 2011 zijn shortsea/feederdienst vanuit Antwerpen naar Gijón en Bilbao. Ze zet daarbij het schip 'WEC Van Eyck' in, dat een capaciteit heeft van 868 TEU. Het schip komt elke maandag in Antwerpen laden.



In juni 2011 startte de Zweedse rederij TransAtlantic een nieuwe rorodienst tussen de Botnische golf en België. De rederij zet daarvoor twee schepen in, de 'Vikingland' en 'Tyrusland'. Op 8 juni 2011 vertrok het eerste schip uit de Finse stad Oulu. Het liep in Finland nog de haven van Kemi aan en in België worden Antwerpen en Zeebrugge aangelopen. Het betreft een wekelijkse dienst.

De Duitse rederij Rickmers Linie breidde in juni 2011 zijn multi-purpose dienst naar India uit met vier extra schepen. De rederij versterkte de dienst, omdat toen het ladingaanbod naar India fors toenam. Staal is de basislading, maar

ook steeds meer kranen en projectlading worden naar India verscheept. Westbound is het vooral breakbulk (nieuwe en herstelde machines) dat vanuit India naar Europa wordt vervoerd. Antwerpen, Hamburg, Genua, Mumbai en Chennai zijn de basishavens voor de dienst.

In juni 2011 heeft het roroschip 'B Ladybug' Antwerpen aangelopen tijdens zijn maiden trip. Ro Ro Line Pte zette het schip toen in voor zijn opgestarte dienst tussen Europa, Oost-Afrika en het Verre Oosten. In Antwerpen worden er bij Euroports aan het Vrasenedok behalve auto's en vrachtwagens ook papier en projectlading geladen. De 'B Ladybug' kan 7.600 auto's en zware lading tot 320 ton vervoeren.

Vanaf juli 2011 stuurt, naast MSC en Maersk, ook de Chinese containerrederij Cosco zijn ULCS (Ultra Large Container Ships) naar Antwerpen. De maidentrip vond plaats op 13 juli 2011. In de aangepaste Lion Service van de rederij MSC heeft een aantal nieuwe ULCS de kleinste schepen uit de dienst vervangen. Als gevolg daarvan voer het nieuwe schip 'MSC Taranto' voor het eerst naar de MSC Home Terminal. De Lion Service is een wekelijkse containerdienst tussen Europa en het Verre Oosten. Ongeveer een week later volgden nog eens twee maidentrips. Op 19 juli 2011 heeft de rederij Cosco voor het eerst een schip groter dan 13.000 TEU naar Antwerpen laten varen. De Deense rederij Maersk Line zorgde al op 22 juni 2011 voor een primeur door voor het eerst een schip van meer dan 13.000 TEU naar Antwerpen te laten varen. De 'Maersk Enfield' vaart in de AE2-dienst van Maersk tussen Europa en het Verre Oosten en maakte haar maidentrip in Antwerpen.

Dat door de verdieping van de Westerschelde niet enkel Ultra Large Container Ships (+10.000 TEU) Antwerpen vlot kunnen aanlopen, bewees de 'MG Courage'. Dit capesize bulkschip kwam in juli 2011 aan met een lading 'steam coal' (ketelkolen) voor de Duitse markt. Het schip liep rechtstreeks uit Richards Bay de haven binnen met bestemming Antwerp

Bulk Terminal (SEA-invest) in het Delwaidedok. De lading bestond uit 176.487 ton ketelkolen. Een klein gedeelte, 17.274 ton, werd op de ankerplaats in Everingen (nabij Terneuzen) met vlotkranen overgeslagen op binnenschepen die van daaruit doorvoeren naar het binnenland. De resterende 159.213 ton werd in Antwerpen gelost en is eveneens bestemd voor de Duitse energiemarkt. De komst van de 'MG Courage' kadert in de inspanningen die de werkgroep 'Dry Bulk' vorig jaar leverde naar aanleiding van het Totaalplan voor de Antwerpse haven. Via een gericht actieplan en een gezamenlijke aanpak van de verschillende spelers in de haven, wil men de positie van de Antwerpse haven in de grote kolen-trafiek en het conventioneel stukgoed verder stimuleren.

In augustus 2011 werd bekend dat de Chileense rederij CSAV de komende drie jaar op vier verschillende routes zal samenwerken met de Zwitserse rederij MSC. De Chilenen trekken een aantal eigen containerschepen terug en boeken hun lading bij MSC-schepen. Zo wordt onder meer een dienst-regeling tussen de westkust van Zuid-Amerika en Noord-Europa herschikt. De 'MSC Lisa' was in augustus 2011 het eerste schip dat vanuit Antwerpen southbound vertrok met lading van CSAV. Vanuit Nava Sheva vertrok op 8 augustus 2011 de 'Pucon' westbound met gezamenlijke lading richting Antwerpen.

Rickmers-Linie breidde medio 2011 zijn dienst naar India uit met een aantal nieuwe schepen. Zo kwam in juli voor het eerst de 'Rickmers Yokohama' naar Antwerpen. Ter ere van deze gelegenheid werd door het Havenbedrijf een plaquette overhandigd. Waar de voorgaande dienst alleen op export vanuit Antwerpen was gericht, nemen de schepen nu ook lading mee naar de Scheldehaven.

Het nieuwe breakbulkschip MS 'Kurushima' van de Japanse rederij Nippon Yusen Kaisha heeft in september 2011 zijn maidentrip in Antwerpen gemaakt. Het schip loste coils aan de terminal Zuid van Zuidnatie.



In november 2011 heeft de Nederlandse rederij Hartel Shipping een zevende schip toegevoegd aan de vloot van de regelmatige dienst naar de Middellandse- en Zwarte Zee. Het gaat om het nieuwe schip 'Heenvliet', een zusterschip van de 'Geervliet' die eind mei 2011 in de vaart kwam en het tweede schip in de Zwarte Zeedienst van Hartel Shipping. De 'Heenvliet' kwam in november 2011 een eerste partij van 411 ton damwanden in Antwerpen laden op de staalterminal van NHS. De lading werd geboekt door ArcelorMittal Logistics. Het 3.850 dwt metende schip laadde nog bij in Rotterdam en Rostock, alvorens verder koers te zetten naar de bestemmingshavens Samsun (Turkije), Mariupol en Nikolaev. De zus-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

terschepen zijn de eerste tweendeckers in de trade naar het Zwarte zee-gebied. Dit maakt hen geschikt om behalve staal, machines of kranen ook nog projectlading voor de olie- en gasindustrie mee te nemen.

De 'UAL Africa' vervoegde op 23 september 2011 de 16 huidige, moderne schepen van Universal Africa Lines. Het schip is voorzien van de zogenaamde crossbow, die een opmerkelijke energiebesparing moet opleveren. De bouw van het schip gebeurde bij Bodewes Shipyard in Hoogezand, Nederland. Universal African Lines biedt al 30 jaar regelmatige afvaarten van Europa, Amerika en Zuid Afrika naar West Afrika. Met dit extra schip wordt de dienstverlening, die voornamelijk op olie en gas industrie is gericht, nog verder verbeterd. De Antwerpse scheepsagentuur Unamar vertegenwoordigt Universal Africa Lines.

De Marokkaanse rederij International Maritime Transport Corporation (IMTC) stapte in november 2011 uit het samenwerkingsverband met CMA CGM, OPDR en Van Uden en startte zelf een regelmatige dienst op. De transittijd van Casablanca naar Antwerpen bedraagt 4,5 dagen. Voor het vervoer van reeferlading stelt de rederij 40' high-cube reefercontainers ter beschikking. De lading voor Rotterdam, waar Boeckmans als cargadoor voor IMTC optreedt, wordt per lichter van en naar Zuidnatie in Antwerpen gebracht.

1.2. Haven van Gent

1.2.1 Industrie

Het Havenbedrijf Gent startte in januari 2011 op de Oost-Vlaamse regionale tv-zender AVS met 'Haven TV'. Elke eerste donderdag van de maand komt na het nieuws, en dit tot vrijdagmiddag, een uitzending van Haven TV. De uitzendingen zijn nadien op de website van het havenbedrijf weergegeven. Met Haven TV wil het havenbedrijf het reilen en zeilen in de Gentse haven in beeld brengen door een blik achter de schermen te tonen. Uit onderzoek blijkt dat havens een eerder negatief imago hebben, terwijl er in Gent bijvoorbeeld 300 bedrijven zorgen voor 70.000 jobs. Door Haven TV hoopt het havenbedrijf de negatieve perceptie van de haven weg te werken. In elke uitzending van vier minuten zit telkens een grote reportage, gevolgd twee kortere items. Telkens wordt een havenjob onder de loep genomen en sluit de uitzending af met een actueel thema. Voor de uitzendingen op AVS heeft het Gentse havenbedrijf 40.000 euro uitgetrokken. De Oost-Vlaamse regionale tv-zender AVS heeft een bereik van ongeveer 600.000 kijkers.

In januari 2011 werd bekend gemaakt dat, naast Antwerpen en Zeebrugge, ook de havens van Gent en Oostende in de oplijsting van de kernhavens die als knooppunten in het herziene TEN-T-netwerk moeten dienen, zouden worden opgenomen. Gent en Oostende worden samen met Zeebrugge in de cluster 'Westerschelde' opgenomen. In deze cluster zijn ook Vlissingen en Terneuzen ingedeeld. In de eerste studie, die onder leiding van het Nederlandse onderzoeksbureau NEA werd opgemaakt over de integratie van (zee)havens in het trans-Europese transportnetwerk, stond Antwerpen in de lijst van veertig havens/havenclusters. Zeebrugge werd, samen met Duinkerke en Calais, in één cluster opgenomen, terwijl Gent en Oostende niet waren opgenomen. Opname in de lijst van kernhavens is voor de havens van strategisch belang. Zo vinden ze aansluiting op de

grote Europese verkeersassen en kunnen ze met het statuut gemakkelijk aanspraak maken op middelen van Europa.

Vanaf 1 maart 2011 kunnen schepen de haven van Gent vlotter bereiken van op zee tot aan de kade. Daartoe hebben Nederland en Vlaanderen afspraken gemaakt. Elk schip naar Gent en ook naar Terneuzen, wordt vanaf dan al 6 uur voor de aankomst bij de loodskotter op zee ingepland. De haven- en vaarwegbeheerders, loodsen, sleepdiensten en het bedrijfsleven stemmen daartoe hun activiteiten beter op elkaar af. Daardoor kan filevorming voor de sluis van Terneuzen beperkt worden. De nieuwe regeling werd opgemaakt tussen het Havenbedrijf Gent, Rijkswaterstaat, Zeeland Seaports en de nautische partners van het Kanaal Gent-Terneuzen.

In mei 2011 kondigde de Nederlandse groep Argos Oil aan dat het zijn terminal in de haven van Gent zal uitbouwen tot een belangrijke draaischijf in zijn Belgisch netwerk. Argos Oil zal de capaciteit van zijn installaties verhogen en zijn dienstenpakket uitbreiden. Met de overname van de Shell-terminal in de Gentse havenzone, dicht bij het punt waar de Ringvaart aansluit op het zeekanaal naar Terneuzen, beschikt Argos Oil sinds 2010 over een eigen depot in België. De installatie voor de opslag van gasolie en benzine telde toen negen tanks met een totale capaciteit van 32.000 m³. De grootste tank heeft een inhoud van 10.000 m³, de kleinste van 450 m³. Voor additieven zijn er negen tanks van 1 tot 50 m³. De jaaromzet van de terminal aan de Ringvaart bedraagt ongeveer 1 miljoen m³. Het grootste deel daarvan betreft producten van derden, die via de installatie van Argos Oil werden verdeeld. In een eerste fase gaat Argos Oil een tweede tank van 10.000 m³ bijbouwen, waarmee de capaciteit voor de opslag van diesel kan worden verdubbeld. De Nederlandse groep heeft ook plannen voor een strategische opslag van petroleumproducten en voor de levering van bunkers aan zeeschepen.



Tussen het kanaal Gent-Terneuzen en de wijk Klein Rusland bouwde de investeringsgroep met DEME, Jan de Nul, Dredging International en Envisan in 2011 een groot slibverwerkend bedrijf dat het kanaalslib zal drogen zodat het verwerkt kan worden. Op een deel van de oude Kuhlmannssite werden zeven bekkens (lagunes) aangelegd waarin het aangevoerd slib kan ontwateren en drogen. Het sedimentverwerkingscentrum zal op termijn al het slib verwerken dat wordt gebaggerd uit het kanaal Gent-Terneuzen, de Gentse haven en de binnenwateren. Het slib zal er aangevoerd worden via het kanaal. Afhankelijk van de kwaliteit van het gedroogde slib wordt het hergebruikt als gewone grond of als bouw-materiaal voor dijken of funderingen. Er zal geen industrieel slib verwerkt worden.

Op 7 juni 2011 mocht het Havenbedrijf Gent voor de tweede keer het Milieucharter in ontvangst nemen. Hiermee werd het opnieuw geprezen voor de talrijke milieu-initiatieven die het in 2010 realiseerde. Het Milieucharter is een initiatief van Voka, Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen en de Provincie Oost-Vlaanderen. Het stimuleert bedrijven tot een actief milieubeleid dat verder gaat dan wat de wetgever verlangt. De zorg voor het milieu behoort tot het dagelijkse beleid van het Havenbedrijf: zowel in het Havenbedrijf zelf als bij de verdere ontwikkeling van de Gentse haven. Duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen staan hierbij centraal. Het actieplan voor het Milieucharter van het Havenbedrijf omvat 11 acties. Eén van de meest in het oog springende is de visbemonstering van het kanaal Gent-Terneuzen. Dit omvat een onderzoek naar het aantal en de soorten vissen in de haven. Een ander initiatief is het nieuwe bezoekerscentrum aan de Rigakaaï, waarbij in het ontwerp veel aandacht werd besteed aan de energieprestaties. Daarnaast werden ook tal van meer kleinschalige acties opgestart. De havenluitenanten die de scheepvaart begeleiden, kregen allen een cursus ecodriving en er werden zonnepanelen geplaatst op het dak van het administratiegebouw. Daarnaast werd er een evaluatie van het hergebruik van regenwater voor de autowasplaats uitgevoerd. Het personeel werd meer milieubewust gemaakt en onder meer geprikkeld via een eco-campagne en een ambitieuze 'meimaand fietsmaand' zette heel wat werknemers op de fiets.

Op 23 september 2011 werd Max Green, 's werelds grootste tot biomassa-centrale omgebouwde steenkoolcentrale, door de joint venture Electrabel en Ackermans & van Haaren officieel in gebruik genomen. De biomassa-centrale heeft een capaciteit van 180 MW, goed voor het verbruik van 320.000 gezinnen en een vermindering van 1,2 miljoen ton CO₂ op jaarbasis. Als brandstof wordt steenkool vervangen door houtpellets, waarvan volgens Electrabel de duurzame oorsprong door een onafhankelijke instelling is vastgelegd. Een derde van de bevoorrading van de pellets is

afkomstig uit het productiepark van Pacific BioEnergy in Prince George (British Columbia) in Canada. De centrale is een wereldprimeur op twee vlakken: het is naar capaciteit de grootste ombouw van dien aard en ze biedt de beste resultaten inzake milieuprestaties van alle centrales die werden omgebouwd tot biomassa-eenheden. De nieuwe centrale stoot negentig procent minder stikstofoxiden en stof uit. De centrale zal naar schatting 30 procent van alle hernieuwbare energie in Vlaanderen produceren, maar daarvoor via het systeem van de groenestroomcertificaten slechts 18 procent van de extra kosten voor de gebruikers veroorzaken.

Goederenbehandelaar Ghent Coal Terminal opende in 2011 op de grens tussen de Ghent Coal Terminal en de site van de Rodenhuizecentrale van Electrabel, een reusachtige loods voor de opslag van houtpellets. De houtpellets worden gebruikt als brandstof voor de Rodenhuizecentrale (Max Green), die is omgeschakeld van steenkool naar biomassa. Het betreft de eerste speciaal gebouwde loods voor houtpellets. De dedicated installatie heeft een lengte van 656 meter, een breedte van 50 meter en een hoogte van 20 meter. De loods is uitgerust met een gloednieuwe 'scraping reclaimers' en is voorzien van alle mogelijke beveiligingssystemen voor stofafzuiging, vonken- en rookdetectie en brandpreventie. Het opgraven van de houtpellets in de loods en de levering aan de naburige elektriciteitscentrale gebeurt zo goed als automatisch. De loods heeft een oppervlakte van 32.800 m² en er kan tot 110.000 ton houtpellets in worden opgeslagen. Dit is goed voor veertig dagen elektriciteitsproductie. Overdekte transportbanden zorgen voor de aan- en afvoer van de pellets van de loskade naar het magazijn en van daaruit naar drie buffertanks van de centrale. De Max Green centrale zorgt voor een jaarlijks overslag van 700.000 à 800.000 ton houtpellets in de Gentse haven.

VeGHO, de Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen, heeft in oktober 2011 zijn nieuw strategisch plan voorgesteld. De problemen in kaart brengen en de dialoog met de andere stakeholders aangaan,

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

staat centraal in het plan. Met het vooruitzicht van een nieuwe zeesluis in Terneuzen en de opening van het kanaal Seine-Schelde was, volgens VeGHO, de tijd gekomen om het Strategisch Plan van 2006 ingrijpend te herzien. De komende jaren moeten worden aangegrepen om de kritische randvoorwaarden te scheppen die de haven in staat moeten stellen maximaal voordeel te halen uit zijn verbeterde toegankelijkheid en groter bereik. In een veertigtal actiepunten, dat handelt over de drie beleidsdomeinen 'infrastructuur en mobiliteit', 'Energie en milieu' en 'Arbeidsmarkt en personeel', tekende VeGHO een ambitieus werkprogramma voor de komende jaren uit. De waaier van behandelde onderwerpen is breed: van een vlottere ketenbenadering voor de scheepvaart en een betere werking van spoor en binnenvaart tot samenwerking met de onderwijssector om vraag en aanbod op de arbeidsmarkt beter op elkaar af te stemmen.



1.2.2 Infrastructuur

In maart 2011 kondigde het Havenbedrijf Gent aan dat het in de komende vijf jaar 80 miljoen euro gaat investeren in haveninfrastructuur, en dit los van zijn bijdrage voor de bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen. De middelen zullen vooral worden aangewend voor de uitbouw en de renovatie van de dokken, de aanleg van bedrijventerreinen en wegenwerken. De investeringen liggen in het verlengde van het Strategisch Plan 2010-2020 van het Gentse Havenbedrijf. De belangrijkste ingrepen aan waterzijde hebben betrekking op de voltooiing van de spoorontsluiting van het Kluizendok, het wegwerken van de roorhellingen in de kaai aan het Noorddok, de renovatie van de kaaibevloering aan het Sifferdok en ingrepen aan de Moervaart. In de komende jaren zal ook werk gemaakt worden van de inrichting van het 100 hectare grote bedrijventerrein Rieme-Noord, in de onmiddellijke omgeving van het Kluizendok. Rieme-Noord is bestemd voor distributie en logistiek. Ook de aanleg en opwaardering van havenwegen staan op het investeringsprogramma. Ten slotte investeert het Havenbedrijf ook in een nieuw bezoekerscentrum en in een nieuw multifunctioneel schip.

Frankrijk heeft in april 2011, na jarenlange discussies over de financiering, het licht op groen gezet voor de bouw van het kanaal Seine-Nord. Het was de Franse president Nicolas Sarkozy die op 5 april 2011 de laatste fase om het kanaal op Frans grondgebied te bouwen aankondigde. Deze verbinding is zeer belangrijk voor de haven van Gent en voor de binnenvaart. Het kanaal Seine-Nord biedt nieuwe perspectieven om de positie van Gent als distributiecentrum voor Noord-Frankrijk en Parijs te verstevigen. Bovendien zal het kanaal binnenschepen met een capaciteit tot 4.400 ton toelaten. Het project Seine-Schelde/Seine-Nord zorgt voor de uitbouw van de Europese binnenvaartverbinding tussen het Seine-bekken en het Schelde-bekken. Het verbindt 7 havens: Le Havre, Rouen, Duinkerke, Gent, Zeebrugge, Antwerpen en Rotterdam. Frankrijk zal in dit project de binnenwateren verder uitbouwen van aan de Franse grens richting Parijs,

via Lille, Cambrai en Compiègne. Het kanaal is 106 kilometer lang en zal 4,5 miljard euro kosten. In 2012 wordt beslist welke onderneming of combinatie van ondernemingen het kanaal mag bouwen. De werken op het Franse grondgebied moeten tegen 2017 klaar zijn.

Op 4 juli 2011 werd door Vlaams minister-president Kris Peeters en de Nederlandse premier Mark Rutte een principeakkoord gesloten voor de financiering van een nieuwe grote zeesluis in Terneuzen. De afspraak was dat er tegen het begin van de zomervakantie 2011 een akkoord zou zijn tussen Vlaanderen en Nederland over de financiering van de nieuwe zeesluis in het Nederlandse Terneuzen. Hiermee zegt Nederland 142 miljoen euro toe voor de bouw van de tweede zeesluis in Terneuzen. Bovendien werd afgesproken dat het studiewerk - dat enkele jaren in beslag zal nemen - in oktober van 2011 van start zou gaan. Volgens het Havenbedrijf Gent verzekert dit akkoord de verdere ontwikkeling van de haven van Gent. Een grotere zeesluis laat immers zeeschepen van een grotere omvang toe waardoor bestaande bedrijven grotere ladingen kunnen aanvoeren. Bovendien biedt de grote zeesluis extra mogelijkheden voor de verdere invulling van de bedrijventerreinen rondom het nieuwe Kluizendok. De Vlaamse verdeling van de financiering dient nog verder besproken te worden.

In september 2011 startten in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout de simulaties die moeten uitwijzen of de maximaal toegelaten breedte in de Westsluis van Terneuzen veilig kan opgetrokken worden van 37 naar 38 meter, om zo nog grotere schepen in de Gentse haven te kunnen ontvangen. In afwachting van de bouw van een grotere zeesluis in Terneuzen (voor schepen met een lengte van 366 meter en een breedte van 49 meter), wordt verder gezocht hoe het gebruik van de Westsluis geoptimaliseerd kan worden. De Westsluis is de enige toegangspoort voor grote schepen tot de haven van Gent. In de voorbije jaren is verder gesleuteld aan de optimale benutting van de sluis. De jongste ingreep betrof

het verhogen van de maximaal toegelaten breedte van 34 meter naar 37 meter. De lengte is nog steeds beperkt tot 230 meter. De sluis zelf heeft een breedte van 40 meter. De stap naar 37 meter werd gezet na real-time manoeuvreersimulaties in het Waterbouwkundig Laboratorium en drie meetreizen met bredere schepen. Een Nederlands-Vlaamse begeleidingscommissie buigt zich thans over het dossier om de toegelaten breedte verder op te voeren naar 38 meter en de lengte tot 240 meter. In tegenstelling tot de eerste verhoging zullen er nu wel aanpassingen aan de sluis nodig zijn, zoals de vervanging van de wrijfhouten van de sluiswanden. Als de conclusies van de simulaties positief zijn, dan wordt overgegaan naar een nieuwe reeks meetreizen, nadat eerst de nodige aanpassingen aan de sluis zijn gebeurd.

Voor de zomervakantie van 2011 werden, in opdracht van het Havenbedrijf enkele wegenwerken uitgevoerd. In Knippegroen, de Karel De Clercqstraat en de Jaak Janssensstraat – tussen het Rodenhuisedok en ArcelorMittal – werden de wegen en fietspaden heraangelegd. In Knippegroen en de Karel De Clercqstraat werd er op de rijweg en de fietspaden een nieuwe toplaag in asfalt aangebracht. In de Jaak Janssensstraat werd enkel het fietspad vernieuwd.

Na het bouwverlof van 2011 heeft het Havenbedrijf herstellingswerken uitgevoerd in de Langerbruggestraat, de Imsakkerlaan en de Eddastraat. De sterk verweerde toplaag in asfalt werd afgefreesd en vervangen door een nieuwe.

Het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer wil de R4 ombouwen tot een primaire weg door alle verkeerslichten en oversteken op termijn weg te werken. Hierdoor zal deze drukke havenweg veiliger worden en zal de doorstroming van het verkeer verbeteren.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2011 werden de collectorwerken verder gezet rondom het Noorddok (aan de Oost- en Noordkaai) en het Sifferdok (aan de zuidzijde). Via de collectoren wordt het oppervlaktewater van de kaaiterreinen verzameld en afgevoerd naar een bezinkings- en zuiveringsbekken. Vervolgens wordt dit water gezuiverd en in de dokken geloosd. Deze werken zullen eind 2012 klaar zijn.

De ombouw van de rorohellingen van het Noorddok naar een nieuwe kaai-muur aan (aan de oostzijde) werd in 2011 gestart. De werken moeten eind 2012 voltooid zijn. Door ombouw van de rorohellingen naar een nieuwe kaaimuur zullen grotere schepen aan de oostzijde van het Noorddok kunnen aanmeren. Bovendien komt er zo meer bruikbare kaaioppervlakte bij.

De renovatiewerken van enkele kaaibevloeringen aan de rechteroever van het Alphonse Sifferdok werden eind 2011 voltooid. Over een kaailengte van 840 meter werd de kaaibevloering heraangelegd in gewapend beton en werd het rioleringsnet vernieuwd.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Nog aan het Sifferdok worden de wrijfhouten op de kaaimuren vervangen door fenders en worden er een aantal betonherstellingswerken uitgevoerd aan het voorvlak van de kaai. De ladders worden vernieuwd en reddings-touwen worden opgehangen. Een eerste fase, van kaai 980 tot 1010, is gestart op 1 oktober 2010 en afgewerkt in het najaar 2011. In de loop van 2012 wordt het bestek voor de overige kaaien opgesteld.

Eind september 2011 werden een aantal dringende herstellings- en beschermingswerken aan de Moervaart voltooid. In september 2010 werd gestart met de herstelling van een aantal grondankers aan de noordelijke kaaimuur, essentieel voor de stabiliteit van de kaai. Tegelijkertijd bracht de Vlaamse overheid een bodembescherming aan in de Moervaart. Door de scheepvaart ontstonden er hier en daar overdieptes, waardoor de vaart dieper was dan nodig is. Het Havenbedrijf participeert in dit project voor het gedeelte ter hoogte van de commerciële ligplaatsen. De werken zijn eind 2011 gestart en moeten na de zomer van 2012 beëindigd zijn. Het Havenbedrijf liet een studie uitvoeren om de stabiliteit van de noordelijke kaaimuur te onderzoeken en om na te gaan wat de mogelijkheden zijn inzake renovatie en/of nieuwbouw.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.667 ha
Wateroppervlakte	623 ha
Totale lengte kaaimuren	28 km
Totale lengte spoorwegen	204 km
Totale lengte wegen	130 km



Bron volgens GRUP met GIS

1.2.3 Scheepvaartlijnen

Begin maart 2011 werden aan het Kluizendok in de haven van Gent twee grote Gottwald-portaalkranen geladen met bestemming India. De kranen werden met eigen laadgerei aan boord van het zwaarladingenschip 'Trina' geladen. Beide kranen waren bestemd voor de haven van Dahej aan de westkust van India. Ze worden daar ingezet voor de behandeling van bulkgoederen op een nieuwe terminal voor droge bulk. De Duitse firma Gottwald stond in Gent in voor de montage. De belangrijkste onderdelen werden vanuit Duitsland vanaf juni 2010 per binnenschip in het Kluizendok aangevoerd. De kranen werden geleidelijk geassembleerd om uiteindelijk in januari 2011 klaar te zijn. Het betreft de grootste kranen die Gottwald ooit heeft gebouwd en rijden op rails die 13 meter uit elkaar liggen. De kranen wegen elk 650 ton. De vrije hoogte onder de kranen is 6 meter, zodat treinen en vrachtwagens er gemakkelijk onderdoor kunnen rijden.

Op 21 maart 2011 startte, met de aankomst van de 'River Odyssey', het cruise seizoen in de haven van Gent. In totaal meerden er in 2011 190 binnenvaartcruises aan. De cruises brachten in 2011 23.570 passagiers tot in Gent. Zij bezochten de stad in de vorm van een rondleiding met gids, een maaltijd, een museumbezoek of shopping. De cruisebinnenvaart is voor Gent en de middenstand dan ook van groot belang. Sinds 2007 zitten de binnenvaartcruises in Gent in de lift: 73 in 2005, 155 in 2006, 182 in 2007, 204 voor 2008, 172 in 2009, 182 voor 2010 en voor 2011 dus 190. Een groot deel komt uit Duitsland.

Op 16 mei 2011 meerde de 32.400 GT metende bulkcarrier 'GDF Suez Ghent' voor het eerst in de haven van Gent. Dit schip vervoerde een lading houtpellets vanuit Canada, ten behoeve van de Electrabelcentrale van Rodenhuis. De 'GDF Suez Ghent' is een panamax bulkcarrier die tot 48.000 ton pellets kan laden.

In juni 2011 bracht ArcelorMittal Shipping de bulkcarrier 'AM Ghent' in de vaart. ArcelorMittal Shipping, de scheepvaartafdeling van staalproducent

ArcelorMittal, bestelde in 2010 een reeks van drie identieke postpanamax bulkcarriers bij de Chinese scheepbouwer New Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd. In december 2010 kwam al de 'AM Point Lisas' en in juli 2011 de 'AM Tubarao' in de vaart. De drie schepen meten 51.265 GT, hebben een lengte van 229 meter, een breedte van 38 meter en een draagvermogen van 93.000 DWT. ArcelorMittal werkt met eigen schepen en is zo minder afhankelijk van de soms forse schommelingen op de bevrachtingsmarkt. De 'AM Ghent' wordt door ArcelorMittal Shipping ingezet langsheen de oostkust van Zuid-Amerika. Door zijn breedte van 38 meter kan het schip de haven van Gent nog niet aandoen. Als de maximaal toegelaten breedte van schepen die door de Westsluis van Terneuzen van 37 op 38 meter wordt gebracht, wordt dit wel mogelijk.

Op 17 november 2011 startte het Deense scheepvaartbedrijf DFDS Seaways met een bijzondere test in de haven van Gent. Omwille van de groeiende handel van en naar België onderzocht DFDS Seaways of grotere schepen kunnen worden ingezet. De 'Tor Freesia', een vrachtferry die 30 meter langer is dan de schepen die gewoonlijk op de route naar Gent worden ingezet, voer gedurende één week van en naar Gent. Er werd nagegaan of het schip veilig de haven van Gent kon in- en uitvaren zonder gebruik te maken van sleepboten. De 'Tor Freesia' werd in 2008 met 30 meter verlengd (van 199,80 meter naar 229,80 meter), waardoor het een capaciteit heeft van 306 trailers. Uit de test is gebleken dat, mocht dit nodig zijn, grotere schepen kunnen worden ingezet op de route Gent-Göteborg. DFDS Seaways is sinds 1981 actief in Gent. Wekelijks biedt het zes afvaarten aan naar Göteborg in Zweden en één afvaart naar Brevik in Noorwegen.

Op 8 december 2011 legde het zeecruiseschip 'Saga Pearl II' aan de Rigakaai. Het zeecruiseschip had 434 passagiers en 264 bemanningsleden aan boord. Op 9 december verliet het schip de haven weer. Het schip voer onder de vlag van de Bahamas en kwam van de haven van Southampton. Het is 164 meter lang, 23 meter breed en heeft een diepgang van 6,20 meter.

1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Industrie

Schenker NV, de Belgische expeditieafdeling van DB Schenker, heeft in januari 2011 een nieuwe vestiging geopend in de haven van Zeebrugge. Daarmee heeft de logistieke dochter van Deutsche Bahn nu ook een aanspreekpunt in de kusthaven. Schenker legt zich in Zeebrugge toe op de in- en uitklaring van de goederen, de organisatie van het deur-deurvervoer (eventueel met tussenopslag) en de uitlevering van de goederen. Door de plaatselijke aanwezigheid kunnen de klanten van de West-Vlaamse regio beter bediend worden.

Begin februari 2011 heeft Fluxys een bindende marktbevraging gelanceerd met het oog op de uitbreiding van de bestaande LNG-terminal in de haven van Zeebrugge. In een eerdere bevraging in december 2007 werd gepeild naar de niet-bindende interesse voor bijkomende capaciteit. Op basis daarvan werkte Fluxys de krijtlijnen uit van de tweede capaciteitsuitbreiding van de terminal. De tweede uitbreiding betreft de bouw van een tweede aanlegsteiger voor methaantankers met een capaciteit van 3.500 à 217.000 m³, die tegen 2014 klaar moet zijn, de constructie van een vijfde LNG-opslagtank tegen 2016 en de bouw van bijkomende uitzendcapaciteit van 450.000 m³/u, eveneens tegen 2016.

In maart 2011 kondigde Fluxys aan dat het zijn piekbesnoeiingsinstallatie (Peak Shaving) in de achterhaven van Zeebrugge zou afbreken. Deze installatie werd in 1978 in gebruik genomen en diende om in de zomer het overtollige gas dat uit Nederland werd betrokken af te koelen tot vloeibaar aardgas (LNG) en het te stockeren. Wanneer er de volgende winter een tekort aan aardgas dreigde te ontstaan in België, dan werd die gasreserve opgewarmd tot gas en in het gasnet gepompt. Wanneer er geen aardgas meer uit Nederland werd betrokken, werd de installatie nog altijd gebruikt

voor het stockeren van LNG, dat per vrachtwagen vanuit de voorhaven werd aangevoerd. Maar sinds de recente uitbreiding van de LNG-terminal in de voorhaven, is er daar voldoende opslagcapaciteit en werd de piekbesnoeiingsinstallatie overbodig. Sinds 1 juli 2011 werd de installatie niet meer gebruikt en het personeel dat er werkte verhuisde naar de terminal van Fluxys in de voorhaven.



Op 25 maart 2011 verscheepte Toyota haar drie miljoenste wagen in haar Vehicle Logistics Centre (VLC) in Zeebrugge. Toyota Europe startte haar activiteiten, de import en export van zowel Toyota als Lexus, in 2001. Vanuit Zeebrugge wordt de Europese markt bediend. Naast verdeelcentrum doet de installatie van Toyota ook dienst als opslagplaats, worden er accessoires geïnstalleerd en wagens gekeurd. Toyota stelt zelf zeven personen tewerk in Zeebrugge, maar haar partner Sintax heeft honderd logistieke medewerkers.

In 2011 werden in de haven van Zeebrugge ongeveer 10.000 elektrische wagens behandeld. De firma Gefco Zeebrugge begeleidt de behandeling van de wagens in de haven voor rekening van PSA Peugeot-Citroën. De eerste elektrische wagen werd in november 2010 in Zeebrugge gelost en men verwacht dat tegen 2015 het aantal behandelde elektrische wagens zal oplopen tot 100.000 per jaar. ICO (International Car Operators) staat in voor de fysieke afhandeling van de wagens. In Zeebrugge worden ook nog een aantal andere taken uitgevoerd, zoals het inbouwen van een autoradio en het toevoegen van de boordpapieren in de taal van de eindbestemming. Ook gebeurt er een grondige kwaliteitscontrole, waaronder het

nazicht, het opladen en het resetten van de batterijen. Daarna worden de wagens per vrachtwagen of per schip naar de bestemmingen in Europa vervoerd.

Begin april 2011 werd, in het raam van een Belgische economische missie naar Rusland, een samenwerkingsakkoord ondertekend tussen ICO (International Car Operators) en het Russische overslagbedrijf Ust-Luga Company. Zeebrugge wordt daarbij de spil voor rorolading naar Sint-Petersburg. Nieuwe wagens en high & heavy ladingen, alsook andere rorovracht zoals werfvoertuigen, landbouwmachines en projectladingen die deepsearederijen vanuit het Verre Oosten naar de terminal van ICO in Zeebrugge aanvoeren, worden vervolgens samen met in Europa geproduceerde voertuigen met kleine feederscheppen verscheept naar Ust-Luga, de nieuwe havenzone van Sint-Petersburg. ICO en Ust-Luga Company willen in de toekomst ook een PDI-center uitbouwen in de nieuwe havenzone van Sint-Petersburg.

De Vlaamse overheid en de havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeebrugge hebben in april 2011 een samenwerkingsakkoord ondertekend om een studie te laten uitwerken inzake LNG-bunkering van schepen. Omdat de IMO zeer strenge normen heeft uitgewerkt inzake scheepsemissies in Emission Control Areas (ECA's), die in 2015 (zwavelnorm) en in 2016 (stikstofnorm) van kracht worden, kan in die gebieden in de toekomst geen gewone scheepsbrandstof meer worden gebruikt. Reders zullen voor hun schepen op de Noordzee, de Baltische Zee en het Engels Kanaal dan alternatieven moeten aanwenden voor de voortstuwing van hun schepen. Eén van de alternatieven is het overschakelen op LNG als scheepsbrandstof. Een belangrijk probleem bij de keuze voor dit alternatief is het gebrek aan bevoorradingspunten. Bunkering van LNG kan nu nog maar in enkele havens in Noordwest-Europa. De Vlaamse havens en de Vlaamse overheid willen inspelen op deze problematiek en gezamenlijk een oplossing uitwerken voor het gestelde probleem. Deze studie wordt gerealiseerd in samen-

werking met Fluxys. DNV Belgium (Det Norske Veritas Belgium) staat in voor de uitvoering van deze studie.

Aan het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge werd in juni 2011 een nieuw logistiek ondersteunings- en onderhoudscentrum in gebruik genomen door de firma Baggerwerken Decloedt & Zoon. Dit bedrijf, met hoofdzetel in Oostende, behoort tot de DEME-groep (Dredging Environmental & Marine Engineering) waartoe ook het baggerbedrijf Dredging International uit Zwijndrecht behoort. De groep DEME behoort tot de belangrijkste baggerbedrijven ter wereld en is in alle continenten actief. De nieuwe vestiging is gelegen aan diep water langsheen de Kiwiweg, op een terrein van 2,9 hectare. Er werd ongeveer 4 miljoen euro geïnvesteerd in een hypermodern werkhuis van 3.750 m², met verschillende lasstraten, een draai-atelier en een elektromechanica-werkplaats. De bouwvergunning van het project omvat ook de bouw van een aanlegsteiger langs de Kiwiweg, waar de grootste baggerschepen van DEME zullen kunnen aanleggen. Het centrum in Zeebrugge is het belangrijkste logistieke steun- en onderhoudscentrum van DEME wereldwijd. Deme beschikt in Batam in Indonesië over een tweede, veel kleiner onderhoudscentrum voor haar vloot. Het nieuwe steun- en onderhoudscentrum ressorteert onder Baggerwerken Decloedt & Zoon, als autonome entiteit binnen de DEME-holding.

EKB Container Logistiek, het vroegere Tracto, en Lokere hebben in juni 2011 hun containertrafiek in Zeebrugge gebundeld in een 50/50 joint venture, EKB Container Log Group Zeebrugge NV. Lokere, een familiaal bedrijf, was met een tachtigtal trekkers actief in conventioneel transport, logistiek en containervervoer. EKB was exclusief in het containertransport actief. In Zeebrugge beschikte de Duitse groep over een twintigtal trekkers. Door hun containervervoer te bundelen, werden ze één van de grotere spelers in het containervervoer in Zeebrugge.

In juni 2011 richtten het havenbestuur MBZ en Finiwo de vennootschap Portfineco op. Met de oprichting van deze joint venture worden de gezamenlijke doelstellingen van verschillende partijen samengebracht om meer en doelgericht te investeren in hernieuwbare energie. MBZ wil de ecologische voetafdruk van de haven verkleinen en wil de bedrijven in de haven de kans bieden gebruik te maken van zelfgeproduceerde groene stroom uit windenergie, dit onder meer door het bevorderen van walstroom. Finiwo, de financieringsintercommunale voor investeringen in Oost- en West-Vlaanderen, wil samen met haar steden en gemeenten een bijdrage leveren bij het halen van de Kyoto-doelstellingen om voor 2020 20% van de elektriciteitsbehoefte te halen uit hernieuwbare bronnen. Portfineco is het instrument waarmee de partners een financiële participatie nemen in projectvennootschappen die de private havenbedrijven oprichten om onder meer windturbines te bouwen en uit te baten op de terreinen die ze innemen in de achterhaven van Zeebrugge. De partners willen op die manier de financiële drempel verlagen, zodat private ondernemingen effectief de nodige initiatieven zouden ontwikkelen. In een eerste fase wordt gemikt op de bouw van 6 windturbines op de terreinen van Toyota, CdMZ (Cobelfret) en Wallenius Wilhelmsen Logistics. In een latere fase kan het windmolenpark in de achterhaven verder worden uitgebreid.

In juni 2011 is aan de voet van het Rostra-monument aan de Kiwiweg een polyvalent opleidingscentrum voor havenarbeiders in gebruik genomen. Het opleidingsterrein wordt uitgebaat door het Compensatiefonds voor de Bestaanszekerheid voor de Haven van Brugge-Zeebrugge (CEWEZ). Dit fonds heeft de toekenning van sociale voordelen aan de havenarbeiders tot doel en ontfermt zich tevens over de beroepsopleiding van deze groep werknemers. In 1983 werden de eerste initiatieven genomen met betrekking tot het organiseren van opleiding voor havenarbeiders. Van bij het begin wordt voor de opleiding samengewerkt met de VDAB en de lokale school, O.L.V. Ter Duinen Instituut. Om beter te kunnen inspelen op de behoeften van de werkgevers inzake beroepsopleiding werd in 1994

beslist tot de oprichting van de cel beroepsopleiding. Deze cel bestaat uit vertegenwoordigers van werkgevers, sociale partners, de VDAB en de lokale school. Sinds enkele jaren worden ook de opleidingen voor de haven van Oostende georganiseerd in Zeebrugge. De werkgevers en de sociale partners in de haven beschouwen de aspecten veiligheid en welzijn als topprioriteiten. Veiligheid en welzijn zijn daarom een vast onderdeel van iedere opleiding. Voorheen werden alle opleidingen georganiseerd op de terreinen van en met materieel en machines van de havenbedrijven. Het havenbestuur MBZ besliste om het Compensatiefonds een concessie te verlenen van tien jaar op een terrein van 5.000 m² aan het Rostra-monument.

Progeco, de dochtermaatschappij van de Franse rederijgroep CMA CGM en uitbater van diverse containerdepots, verplaatste op 1 september 2011 zijn Zeebrugs depot van de achterhaven naar de voorhaven. Hiertoe tekende Progeco een overeenkomst voor vijf jaar met Container Handling Zeebrugge (CHZ) voor het afhuren van een terrein van 8.000 m² op de CHZ-terminal. Bovendien werd de werkplaats van het voormalige United Depots door Progeco overgenomen. Progeco kwam in 2010 naar Zeebrugge, waar het van ICO (International Car Operators) een site afhuurde langsheen de Jos Verschaeveweg aan het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven.

In het kader van het Europese Interreg-project ECO2PROFIT, waarbij de Europese Unie de ontwikkeling van energiezuinige industrieterreinen wil stimuleren, werd door het havenbestuur MBZ en de POM West-Vlaanderen (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij) een budget vrijgemaakt om de haalbaarheid van een walstroomnet in de haven van Zeebrugge te bestuderen. Dit net kan de aangemeerde schepen van elektrische stroom voorzien, en dit met een lagere CO₂-uitstoot, een betere luchtkwaliteit en lagere geluidsniveaus. Walstroom is al sinds eind van de jaren zeventig van de vorige eeuw voorzien in de marinebasis van Zeebrugge en ook de schepen van StoraEnso in de westelijke voorhaven worden van wal-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

stroom voorzien. Voor Zeebrugge liep er in 2011 een concreet project voor aansluiting op walstroom op de kaaien rond het Zuidelijk Insteekdok. Die aansluitingen zouden gelijktijdig ontwikkeld worden met de plannen voor een ring windturbines rond dit dok.

Het havenbestuur MBZ heeft in 2011 de concessie voor de sleepvaart-diensten tot 1 juli 2019 verder toegewezen aan de bestaande concessionaris, de Unie van Reddings- en Sleepdienst (URS)-Smit Towage, onderdeel van de Nederlandse Royal Boskalis Group. Onder de concessie vallen alle sleepvaartopdrachten binnen het havengebied Brugge-Zeebrugge en het Boudewijnkanaal, de verbinding tussen Zeebrugge en de Brugse binnenhaven. Op korte termijn zouden de sleepboten met een trekkracht van 65 ton vervangen worden door slepers met een trekkracht van 85 ton. Na deze realisatie zijn er in Zeebrugge vier eenheden met een trekkracht van 85 ton, twee van 65 ton en één van 45 ton beschikbaar. Het uitbreiden van het aantal en de sterkte van de sleepboten heeft te maken met het feit dat er in de haven steeds meer ULCC's (Ultra Large Container Carriers) aanleggen. Bovendien heeft Fluxys vanaf medio 2011 een vergunning voor het behandelen van de Q-Max LNG-tankers op de LNG-terminal, schepen die met een capaciteit van 265.000 m³ de grootste methaantankers ter wereld zijn.



Op 9 december 2011 opende Vlaams minister-president Kris Peeters het gerenoveerde en uitgebreide maritieme opleidingscentrum van de VDAB langs de Lanceloot Blondeellaan in Zeebrugge. Het gaat om een nauwe samenwerking tussen de VDAB en een aantal partners, onder meer de baggerbedrijven DEME en Ondernemingen Jan de Nul. Daarnaast participeren ook

de URS (Unie van Reddings- en Sleepdienst), de Afdeling Vloot van het MDK en de Belgische Marine. De nieuwe gebouwen zijn mede gerealiseerd met EFRO-steun (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling). Tot dan toe was de VDAB-opleiding Scheepsmotoren in het opleidingscentrum langs de Pathoekeweg in Brugge gevestigd. Dankzij de uitbreiding op de site in Zeebrugge kunnen alle maritieme opleidingen voortaan in één gebouw ondergebracht worden. De scheepsmotoren werden daarom van de Pathoekeweg naar Zeebrugge overgebracht. Het nieuwe gebouw in Zeebrugge heeft 5 miljoen euro gekost en het is uitgerust met diverse motoren en simulatoren met een totale waarde van meer dan 10 miljoen euro. Jaarlijks volgen een duizendtal cursisten een opleiding in het centrum. Naast werkzoekenden betreft het hoofdzakelijk bedrijfsopleidingen voor de baggerindustrie, de sleepvaart, de visserij, defensie of de afdeling Vloot van de Vlaamse overheid. Naast een twintigtal VDAB-personeelsleden werken er ook een aantal freelance instructeurs in het opleidingscentrum.

Jan De Nul Group heeft in 2011 de opdracht binnengehaald voor het ontwerp, de bouw en de installatie van zestien betonnen funderingen voor een windmolenpark in het Zweedse gedeelte van de Baltische Zee. De betonnen funderingen van ieder 1.800 ton worden vanaf maart 2012 in Zeebrugge gebouwd. Dit zal gebeuren op een voorlopige werf in de zuidelijke achterhaven, in het verlengde van de Toyota-kaai. Het zal vier maanden duren om 10.000 m³ beton te storten in de 24,5 meter hoge funderingen. De funderingen hebben een grondvlak met een diameter van 18 meter en zijn hol. Eens ze op de zeebodem geplaatst zijn worden ze gevuld met zand. Vanaf mei 2012 worden de funderingen vanuit Zeebrugge op super pontons van Jan De Nul Group naar Zweden vervoerd. In Zweden zal Jan De Nul een baggerschip en een steenstort inzetten om in de zeebodem een put te baggeren tot op een draagkrachtige ondergrond. Daarop komt een stenentapijt en de funderingen. Deze worden verzwaard met zand en tegen de golfslag beschermd met rotsen. De oplevering van de combinatie van civiele en baggerwerken is voorzien voor het najaar 2012.

1.3.2 Infrastructuur

In de voorhaven langsheen de LNG-dam, zijn in september 2011 in opdracht van het havenbestuur MBZ de werken gestart voor de bouw van een tweede steiger voor het laden en lossen van vloeibaar aardgas (LNG). De werken werden toegewezen aan aannemer MBG en moeten binnen een jaar klaar zijn. Eind 2012 start dan de bovenbouw van de steiger, waarbij de los- en laadarmen worden gemonteerd. De nieuwe steiger wordt gebouwd vlak tegenover de bestaande LNG-steiger van de Fluxys aardgasterminal op de oostelijke strekdam van de voorhaven. Door de investering zullen ook kleine LNG-schepen van 7.500 m³, eventuele bunkerschepen tot Q-Flex-schepen van 216.000 m³ kunnen aanmeren. Zowel lossen als laden zal mogelijk zijn. De LNG-steiger kost 9 miljoen euro. De LNG-terminal heeft medio 2011 ook een milieuvergunning gekregen voor de ontvangst van Q-Max-schepen, die met een capaciteit van 265.000 m³ de grootste methaantankers ter wereld zijn. Diverse factoren, zoals de volatiele markt van de olieprijs, de vraagtekens rond de oliebevoorrading, de beslissingen in bepaalde landen om kerncentrales te sluiten en de zoektocht naar milieuvriendelijke energiebronnen hebben het gebruik van aardgas in een stroomversnelling gebracht. Als vooraanstaande gas-hub (met een doorvoercapaciteit van 50 miljard m³ per jaar) speelt Zeebrugge op deze trend in. Bovendien zal LNG in de toekomst wellicht belangrijk worden als scheepsbrandstof. In dat verband onderzoekt het havenbestuur de marktopportunities.

Op 28 november gaf Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, het startsein voor de verdieping van de oostkaai van de CHZ-terminal (Container Handling Zeebrugge). Het betreft een investering van 25 miljoen euro, waarvan 80 procent voor rekening van het havenbestuur MBZ. Het overige 20 procent wordt betaald door het Vlaams Gewest. Het project voorziet om de diepte van de CHZ-oostkaai over een lengte van 600 meter van de bestaande 14,5 meter naar 16 meter te baggeren. Hiertoe moet de kaai zowel boven als onder water verstevigd worden.

Tevens wordt de infrastructuur aan en op de kaai vernieuwd, onder meer door het aanbrengen van nieuwe fenders en bolders. Over de resterende 400 meter wordt de kaai, die hier al 16 meter diep is, voorzien van een bodembescherming en van nieuwe fenders. De werken worden in fasen uitgevoerd zodat te allen tijde de commerciële operaties van de CHZ-terminal geen hinder ondervinden.



Het project-MER voor de uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van Zeebrugge is door de Dienst MER van de Vlaamse overheid op 21 november 2011 goedgekeurd. In het kader van een betere ontsluiting via het spoor van de haven van Zeebrugge, en in de verwachting van een verdubbeling van de goederenoverslag in de haven tussen 2020 en 2030, wil Infrabel het vormingsstation in Zeebrugge en Zwankendamme moderniseren en uitbreiden. Het huidige vormingsstation wordt gemoderniseerd: de bestaande sporenbundels worden omgevormd tot één grote spoorbundel met 30 sporen. Ten zuiden van het huidige vormingsstation legt Infrabel in Zwankendamme een nieuwe aankomst- en vertrekbundel met 24 sporen aan. Voor dit project moest een milieueffectenrapport (MER) worden opgesteld. Eerst werd een plan-MER gemaakt, waarin onder meer de verschillende mogelijke locaties voor de nieuwe aankomst- en vertrekbundel werden voorgesteld en onderzocht. Daarna werd een project-MER opgesteld dat verder inging op alle aspecten van het project. De werken zouden tegen 2017 moeten klaar zijn en de totale kostprijs wordt geschat op 117 miljoen euro.

Op 12 december 2011 is in de haven van Zeebrugge het eerste Belgische tankstation voor goederentreinen geopend. De nieuwe tankplaats in de Aziëstraat, een initiatief van Infrabel, G&V Energy Group en het havenbestuur MBZ, moet een antwoord bieden op een steeds groter wordende vraag van de spoorwegoperatoren. Een belangrijk deel van de goederentreinen rijdt nog steeds op diesel, waardoor de nood aan een tankstation in Zeebrugge hoog was, en dit zowel voor binnenlandse als voor buitenlandse klanten. Het nieuwe tankstation is in België het eerste in zijn soort. De installatie werkt volledig automatisch met een tankkaartsysteem en is 24 uur per dag en zeven dagen per week operationeel. Aan het station is er plaats voor meerdere diesellocomotieven waardoor het tanken nog vlotter gaat. De pomp heeft een debiet van maximaal 500 liter per minuut, waardoor de allergrootste tanks in amper tien minuten gevuld zijn. De tankplaats is ook een belangrijke verbetering voor de zorg voor het milieu



in de haven. Diesellocomotieven werden voorheen met een vrachtwagen van brandstof voorzien, wat risico's voor bodemverontreiniging en aantasting van het oppervlaktewater inhield. De vaste en veilige tankplaats, met een ondoordringbare betonnen plaat en een afvoersysteem om olie op te vangen, is een grote verbetering. Het is voortaan verboden om in de haven op andere plaatsen nog locomotieven te tanken. Het nieuwe tankstation voor goederentreinen heeft 1,5 miljoen euro gekost.

Naast vermelde grote projecten werden in 2011 nog volgende werken in de haven van Zeebrugge uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest:

- Uitbreiding van het sterneneiland in de oostelijke voorhaven;
- Herstel van de oevers van het bindingsdok in de achterhaven;
- Verderzetting van de project-MER betreffende het Strategisch HavenInfrastructuur Project (SHIP) en de daaraan verbonden studies voor het grondonderzoek, milieu hygiënisch onderzoek en opmeting van het terrein;
- Droogzetting en herstelling van de sluisdeur 3 van de P. Vandammesluis;
- Schilderwerken aan brug 3 van de P. Vandammesluis;
- Voortzetting van de natuurcompensaties voor de uitbreidingen in de zuidelijke achterhaven;
- Vernieuwing van de Visartsluis;
- Diverse onderhoudswerken aan de dammen van de buitenhaven;
- Groenonderhoud in het havengebied;
- Aanleg van de interne havenverbindingsweg tussen de oostelijke achterhaven en het Minervaplein;
- Renovatie van de 4de en 6de verdieping van het P. Vandammehuis ten behoeve van het havencoördinatiecentrum;
- Aanbesteding voor een nieuwe afwatering van de Dudzeelse Polder onder de zuidelijke havenrandweg.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

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

- De bouw van een kaaimuur aan de Car Ferry Terminal werd aanbesteed en toegewezen aan de firma Depret nv uit Zeebrugge;
- De bouw van een nieuwe voorwand aan de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok (210 m) werd aanbesteed en worden uitgevoerd door Soletanche-Bachy nv De bouw startte in december 2011;
- Het afwerken van de zuidelijke kaaimuur (262 m) en de kraanbalk landzijde (386 m) van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven is gestart door de tijdelijke handelsvereniging Herbosch-Kiere - Antwerpse Bouwwerken;
- De THV Depret - Besix startte de verdieping van de oostelijke kaaimuur van het westelijk schiereiland (CHZ-kaai);
- De werken voor het verlengen met 700 m van de Bastenakenkade in de zuidelijke achterhaven, uitgevoerd door de firma Franki nv, werden afgewerkt;
- THV Noordzee en Kust werkte de baggerwerken in het zuidelijk dok in de achterhaven af;
- Voortzetting van de werken aan de wegenis en fietspaden in de Maritieme Logistieke Zone in de zuidelijke achterhaven door de firma Verhelst nv;
- Compensatiewerken omwille van de ontheffing van vogelrichtlijngebieden (Vlissegem, Eendekooi Ter Doest, Dudzeelse Polder);
- De bouw van een bijkomende aanlegplaats in de zuidelijke achterhaven is aanbesteed en toegewezen aan de firma Besix nv;
- De werken aan de wegenis in de achterhaven zijn aanbesteed en toegewezen aan Aswebo nv;
- De baggerwerken voor de verlenging van de Bastenakenkaai werden aanbesteed. Ze worden uitgevoerd door de Nederlandse firma Van den Biggelaar bv.

Volgende werken werden uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf MBZ:

- Onderhoudswerken aan diverse uitrustingen en domeingoederen;
- Bodemonderzoeken ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet;
- Vernieuwingswerken aan wegenis en kaaiverhardingen;
- Onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis;
- Plaatsing van verschillende nieuwe uitrustingen in het kader van de ISPS reglementering;
- Baggerwerken en peilingen aan de commerciële ligplaatsen als gevolg van een overeenkomst afgesloten met THV Noordzee & Kust;
- Aanpassingswerken aan diverse rorosteigers;
- De aanbesteding van de werken voor de omlegging van een gedeelte van de L. Coiseaukaai;
- De bouw van een exporuimte met uitkijkplatform met bijhorende verharding en straatmeubilair aan de P. Vandammesluis is afgewerkt;
- Renovatiewerken aan het Havenhuis 'De Caese' in de historische binnenstad van Brugge;
- Verstevigingswerken en renovatiewerken aan de verharding aan de havendam ter hoogte van de terminal van P&O Ferries;
- Verharding van de terreinen achter de Toyotakaai.



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

- Uitvoeren van beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het bekomen van een ISPS gecertificeerde terminal;
- Voortzetting van de sanering van de terreinen van de vroegere cokesfabriek, in opdracht van OVAM;
- PSA bouwde de nieuwe containerterminal (Zeebrugge International Port Container Terminal) aan de noordzijde van het Albert II dok verder uit;
- Door C.Ro Ports Zeebrugge nv werden verhardingen gerealiseerd aan het Brittanniadok;
- De VDAB investeerde in een opleidingsgebouw in de achterhaven;
- G&V investeerde in een nieuw tankstation voor treinen;
- Fluxys LNG terminal deed verder verbeteringen op haar terminal (o.a. het ORV-project - Open Rack Vaporizers);
- Diamur nv en Geldof nv bouwen samen een nieuwe kaaimuur in het Boudewijnkanaal voor de behandeling van bulkmaterialen.

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 4 januari 2011 startte de Deense rederij DFDS Seaways haar Noordzee-route Zeebrugge-Rosyth opnieuw op, maar dit enkel voor vracht. De veerdienst naar Schotland voor passagiers werd op 15 december 2010 gestaakt omdat die niet rendabel bleek te zijn. De nieuwe vrachtveerdienst voorzag aanvankelijk vier overtochten per week in beide richtingen. Er kunnen wel een beperkt aantal vrachtwagenchauffeurs de overtocht meemaken. De regelmatige ferrydienst tussen Zeebrugge en Rosyth is de enige directe scheepvaartlijn tussen Schotland en het Europese continent. De dienst werd destijds opgestart met steun van de Europese Unie. Goederenbehandelaar ICO (International Car Operators), een 100% dochter van de Japanse rederij NYK (Nippon Yusen Kaisha), staat in Zeebrugge in voor het laden en lossen van de schepen. ICO treedt tevens op als plaatselijk scheepsagent. Als gevolg van de hoge brandstofprijzen en het verminderd aanbod van lading besliste DFDS Seaways om het aantal afvaarten op de lijn Zeebrugge-Rosyth vanaf mei 2011 te verminderen van vier naar drie per week in beide richtingen.

In maart 2011 is het Antwerpse transportbedrijf Corneel Geerts gestart met het dagelijks aanbieden van rorovertrekken naar het Iberisch schiereiland via de ferry-verbinding tussen Zeebrugge en Bilbao. Dit gebeurt in samenwerking met de Spaanse partner van Corneel Geerts, Grupo TT. Er worden op deze lijn ongeveer 200 trailers ingezet. Met het gebruik van de motorways of the seas verbinding naar Bilboa breidt Corneel Geerts een verlengstuk aan zijn bestaande shortseadienst op Scandinavië. De wegvervoerder transporteert ook multimodaal naar Spanje. De nieuwe dagelijkse rorotrafiek naar Bilbao is een aanvulling voor de dagelijkse groePAGEVERTREKKEN van Corneel Geerts naar Irun, Madrid, Barcelona en Valencia.

Met de aanloop van de 'Ventura', op 26 maart 2011, startte het cruise-seizoen in de haven van Zeebrugge. Het eerste cruiseschip in Oostende



in dat jaar was de 'Sea Cloud II', die op 19 mei de kusthaven aandeed. Sinds 2009 bundelen beide havens hun krachten op de cruisemarkt onder de naam 'Belgian Coast Cruise Project'. In 2011 meerden er in Zeebrugge 75 en in Oostende 12 cruiseschepen aan, met respectievelijk 243.444 en 4.066 passagiers aan boord. In 2010 werden in Zeebrugge 72 schepen ontvangen met aan

boord 196.000 passagiers. Door de vlotte maritieme toegankelijkheid is Zeebrugge populair bij schepen met een capaciteit van 3.000 en meer passagiers. De stedelijke omkadering is dan weer een aantrekkingspunt voor kleinere schepen in Oostende. Brugge blijft de populairste bestemming voor een dagtrip, maar ook Brussel, Gent, Antwerpen en Ieper zijn in trek bij het cruisepubliek. De blikvanger in 2011 was de 'Queen Mary 2', die op 11 december in Zeebrugge meerde. Met zijn lengte van 345 meter en zijn tonnenmaat van 148.000 BT, nog steeds de grootste 'liner' ter wereld. Het cruisegebeuren zit in de lift in de kusthavens want voor 2012 worden nog meer cruiseschepen verwacht. Het havenbestuur van Zeebrugge heeft plannen om in de omgeving van de Zweedse Kaai en de marinebasis een cruiseterminal te bouwen.

Op 1 april startte in Zeebrugge een nieuwe trafiek van Mazda's. Voorheen werden deze wagens vervoerd via de haven van Bremen. Het betreft een trafiek op jaarbasis van 15.000 personenwagens die door ICO (International Car Operators, een volle dochter van het Japanse NYK) in Zeebrugge worden gelost, om daarna een hele behandeling te ondergaan in het PDI-centrum van ICO (controle, voorziening van boordpapieren in de juiste taal, inbouw van autoradio's e.d.). Daarna worden de wagens

opnieuw aan boord van schepen geladen met als bestemming Rusland, Noorwegen, Zweden en Finland. ICO heeft voor de nieuwe trafiek een twintigtal extra personeelsleden in dienst genomen.

Vanaf april 2011 breidde de bestaande dienst van Finnlines tussen Finland en Noord-Spanje uit met een extra southbound aanloop in Zeebrugge. Vanaf dan zet Finnlines ook nieuwe roroschepen in, die dankzij een extra hangend garagedek ook 900 personenwagens kunnen vervoeren. Door de opname van Zeebrugge in het vaarschema kunnen er woudproducten uit Kotka gelost worden. De vrijgekomen ruimte in de schepen kan dan in Zeebrugge opgevuld worden met lading voor Bilbao. Het papier is bestemd voor StoraEnso in Zeebrugge en daarom worden de schepen van Finnlines behandeld op de terminal van PSA aan het Wielingendok. De lading voor Bilbao bestaat vooral uit nieuwe wagens. De northbound rotatie van Spanje naar Finland werd niet gewijzigd en onderweg worden de havens van Antwerpen en Sint-Petersburg aangelopen.

In mei 2011 schakelde Transfennica het nieuwe roroschip 'Bore Sea' in tussen Zeebrugge en Bilbao, waardoor de capaciteit op de lijn werd verhoogd. Het schip werd door de Finse rederij Bore besteld op basis van een charterakkoord met Mann Lines, maar wegens tekort aan lading ging de deal met Mann Lines niet door. De charter werd overgenomen door Transfennica. De 'Bore Sea' heeft een capaciteit van 2.900 lijnmeter en kan 205 ongebeleide trailers aan boord nemen. Op een beweegbaar garagedek kunnen er nog eens 500 personenwagens worden geladen. Bovendien kan ook 450 TEU geladen worden. Via de roroklep kan projectlading tot 225 ton met een maximale hoogte van 7,4 meter aan boord worden gereden. Eerder in 2011 verving Transfennica ook als de 'Friedrich Russ' (1.625 lijnmeter) door de 'Louise Russ' (2.500 lijnmeter) op de lijn Zeebrugge-Bilbao. Transfennica startte de rorodienst naar Noord-Spanje in september 2007 en biedt vanuit Zeebrugge drie afvaarten per week in beide richtingen. De overtocht naar Bilbao duurt 38 uur.

Vanaf september 2011 heeft de Britse rederij P&O Ferries haar capaciteit op de lijn Zeebrugge-Teesport verhoogd door het inzetten van de 'Bore Song', een nieuw en groter roroschip. Het schip heeft een capaciteit van 2.863 lijnmeter en komt ter vervanging van de iets kleinere 'Norstream' (2.520 lijnmeter). Het schip kan dankzij een poort van 7,4 meter hoog op het hoofddek veel containers meenemen, die twee hoog op mafi's worden gestapeld. Dankzij een beweegbaar dek kan de lading zeer flexibel worden samengesteld, waardoor in totaal ongeveer 250 vrachteenheden en enkele honderden auto's aan boord kunnen worden genomen. De 'Norstream' wordt vanaf september ingezet op de lijn Zeebrugge-Tilbury, waar het schip het kleinere 'Norqueen' (2.100 lijnmeter) vervangt. Door het inzetten van de 'Norstream' op Tilbury kan de rederij jaarlijks 10.000 vrachteenheden meer vervoeren op deze lijn. Naast de 'Norstream' vaart ook de 'Norking', een zusterschip van de 'Norqueen', op de regelmatige lijn tussen Zeebrugge en Tilbury.

Liège Container Terminal (LCT) heeft in juli 2011 een bargeverbinding opgestart met de CHZ-terminal van PSA in de haven van Zeebrugge. De binnenvaartshuttle vervangt van dan af de spoorverbinding in het kader van de Cortax-dienst. Het stopzetten van de Cortax-dienst in Ronet was de directe aanleiding tot het opstarten van de bargeverbinding. De transit-tijd Zeebrugge-Luik bedraagt 24 uur. Via Luik bedient PSA bedrijven in de regio Maastricht en Aken. LCT is een joint venture tussen Groupe Portier en IFB (Inter Ferry Boats) en de bedoeling was om de activiteiten van LCT te harmoniseren met die van de bimodale terminal van IFB in Bierset.

In augustus 2011 startte de Belgische rederij Cobelfret met een tweede dienst tussen Zeebrugge en het Zweedse Göteborg. Op de nieuwe dienst wordt de 'Catherine' ingezet, een roroferry met een capaciteit van 170 opleggers. De nieuwe dienst vormt voor Cobelfret een aanvulling op de gezamenlijke dienst tussen Zeebrugge en Göteborg die in samenwerking met de Scandinavische groep StoraEnso wordt uitgbaat en waarop beide

partners de beschikbare capaciteit delen. Deze gezamenlijke dienst onderging een capaciteitsvermindering om de daling van het volume aan woudproducten op te vangen. Voor Cobelfret betekende dit een verlies aan capaciteit voor zijn eigen trafiek, terwijl de volumes in stijgende lijn gingen. Daarom besliste de Belgische rederij voor eigen rekening een schip in te leggen. Bovendien kan Cobelfret daardoor zijn klanten een hogere flexibiliteit aanbieden. De nieuwe lijn wordt in de voorhaven behandeld op de terminal van Sea-Ro aan het Britanniadok.

De Luxemburgse rederij CLdN startte in september 2011 met een wekelijkse containerlijn tussen Zeebrugge en de Ierse haven Cork. Deze nieuwe lijndienst is een aanvulling van de twee wekelijkse afvaarten met conro's naar Dublin. De Belgische rederij Cobelfret heeft de Ierse markt een





tijdje bediend via C2C Lines, een joint venture met ECS European Containers uit Zeebrugge. Eind 2009 werden de containerdienst van C2C naar Waterford en Warrenpoint samen met Cobelfrets rorodienst naar Rosslare vervangen door een nieuwe dienst uit Zeebrugge naar Dublin. C2C bleef wel actief met een lolo-dienst tussen Radicatel nabij Rouen en Dublin. Op die verbinding zet Cobelfret, dat intussen C2C heeft

uitgekocht, de 707 TEU grote 'Arx' in. Om de benutting van dit schip te verhogen en omdat er van de klanten vraag was naar de Zuid-Ierse markt, werd het vaarschema van de lolo-dienst uitgebreid tot Cork. De 'Arx' laadt wekelijks op woensdag in Rotterdam en op donderdag in Zeebrugge. Op weg naar Ierland loopt het schip ook nog steeds Radicatel aan vooraleer door te varen naar Cork en Dublin. Ook op de terugweg naar Rotterdam wordt Radicatel aangelopen. In Zeebrugge wordt de 'Arx' door Sea-Ro behandeld aan de Zweedse kaai.

Na een onderbreking van bijna tien jaar werd er vanaf 2011 opnieuw suiker uitgevoerd via de haven van Zeebrugge. Dit gebeurde via de gespecialiseerde terminal van ICO (International Car Operators) langs de Nieuw-Zeelandkaai. Door een uitzonderlijk goede oogst in Noord-Frankrijk was er in 2011 veel suiker beschikbaar voor export. De suiker kwam hoofdzakelijk per trein in Zeebrugge aan vanuit Duitsland, België en Noord-Frankrijk en werd er gelost en opgeslagen in een speciaal hiervoor voorziene silo. Bij ICO werd de suiker opgezakt, deels in zakken van 50 kg en deels in bigbags, en geladen in containers. Vanuit Zeebrugge vertrokken de met suiker geladen containers naar alle uithoeken van de wereld.

1.4. Haven van Oostende

1.4.1 Industrie

Op 1 december 2010 werd in Oostende een samenwerkingsakkoord ondertekend door de Universiteit Gent en zes Vlaamse bedrijven voor de start van het FlanSea project, een zogenaamd 'blauwe energie' project dat op termijn de bedrijfszekere productie moet mogelijk maken van elektriciteit op basis van golfenergie. Het samenwerkingsverband FlanSea werd op initiatief van de Universiteit Gent gevormd en bevat verder de bedrijven AG Haven Oostende, DEME Blue Energy, Electrawinds, Cloostermans-Huwaert, Spiromatic en Contec. Het FlanSea onderzoeksproject heeft van het IWT een subsidie toegezegd gekregen voor een bedrag van 2,4 miljoen euro.

Binnen het FlanSea project, dat een looptijd van drie jaar kent, zal een golfenergieconvector worden ontwikkeld voor gematigde golfklimaten, zoals deze voor de Belgische kust. In het derde en laatste jaar van het onderzoeksproject zal een golfenergieconvector geïnstalleerd worden op ongeveer één km buiten de haven van Oostende voor intensieve monitoring. Deze golfenergieconvector zal voorzien worden van allerlei meet- en registratieapparatuur, die inzicht moet verschaffen in enerzijds de productie (efficiëntie) en anderzijds de sterkte - de zogenaamde 'survivability'. Het ultieme einddoel is het ontwikkelen en produceren van robuuste, efficiënte en duurzame golfenergieconvertoren voor gematigd golfklimaat, die in massaproductie kostcompetitief zijn t.o.v. andere hernieuwbare energiebronnen zoals offshore windenergie.

Op 19 januari 2011 loste het eerste binnenschip 6 buispalen aan de terminal van C-Power ter hoogte van de Halve Maan. Daarmee ging de tweede fase in van de werken voor C-Power, de ontwikkelaar van het windmolenpark gelegen op de Thorntonbank op 27 zeemijl voor de Belgische kust, van start. De 6 buispalen, met een gewicht van 80 ton en een lengte van 40 m,

werden later in de zeebodem geheid. Op die palen werden dan jackets geplaatst. Voor deze fase werd geopteerd om met jackets te werken i.p.v. met 'Gravity Based Foundations' (GBF's), zoals in de eerste fase. Er zijn vier 'pre-piles' per jacket nodig. Alle 'pre-piles' werden in de loop van 2011 per binnenschip en per 6 stuks naar de haven van Oostende gebracht. De THV Seawind, die het contract heeft gewonnen voor de uitvoering van de natte werken voor C-Power, is vanaf maart 2011 begonnen met het heien van de 'pre-piles'. Deze tijdelijke handelsvennootschap heeft in 2011 ook kantoren in de directe nabijheid van de werf in gebruik genomen. De jackets werden gebouwd in Hoboken en worden in de loop van 2012 op pontons naar Oostende gesleept. In totaal zullen er 48 windmolens gebouwd worden met turbines van 6 MW elk, afkomstig van het Duits bedrijf RePower. Elke jacket zal vast geankerd worden op 4 'pre-piles'. In 2012 dan zal er begonnen worden met de assemblage van de eigenlijke windmolens, waarvoor een versterkte kaai nodig is. Daarom heeft de firma Rebo nv (waarin AG Haven Oostende participeert) in totaal 250 meter kaai versterkt tot een draagkracht van 20T/m². C-Power zelf zal voldoende hebben aan 50m versterkte kaai met een achterliggend terrein van 2 hectare.

Op 17 februari 2011 werd de Catamaran 'Alexandros', die al sinds 1994 in de achterhaven van Oostende lag, geladen aan boord van het cargo-schip 'Sudkap'. De catamaran 'Alexandros' is het laatste restant van het bedrijf Polyship dat in 1994 failliet werd verklaard. Aangezien niet direct een koper werd gevonden voor deze catamaran, werd die in september 1996 uit de bouwloods op het terrein van Polyship gezet. Het schip, met een lengte van 32,6 meter, breedte van 10,8 meter en diepgang van 1,5 meter, had een zusterschip dat nog voor het faillissement van Polyship aan Griekenland is verkocht om daar tussen de eilanden te varen. De 'Alexandros' werd nu aan een Turkse maatschappij verkocht, die het schip volledig zal afwerken om het in te zetten voor cruises. Thuishaven wordt de bad- en havenstad Fethiye gelegen aan de zee van Marmaris in Turkije.



In 2007 kreeg trailer operator Cool Solutions een concessie om zijn activiteiten in de achterhaven van Oostende verder uit te bouwen in de logistieke zone Plassendale 1. De werken voor de uitbreiding startten na het bouwverlof van 2009 en de vestiging werd op 31 maart 2011 geopend. Op een terrein van 15.000 m² werden 4 projecten gerealiseerd voor een totaal investeringsbedrag van 1,5 miljoen euro: modern uitgeruste kantoren met een oppervlakte van 600 m², een werkplaats voor het onderhoud van de eigen trailers (de vloot van Cool Solutions bestaat uit 256 schuifzeilopleggers en 25 koelvriesopleggers), een magazijn van 1.200 m² en een parking van 8.000 m². De activiteiten van Cool Solutions richten zich vooral op volle trailerladingen en groepage vanuit België, Nederland, Luxemburg, Duitsland (Nordrhein-Westfalen - Rheinland Pfalz - Saarland - Baden-Württemberg) en Zwitserland van en naar het Verenigd Koninkrijk.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2009 werd Flanders Marine opgericht, waarbij de nadruk lag op de maritieme technologieën. Nieuwe technologieën bieden zich aan in de scheepsbouw, installatietechnieken in de offshore windenergie, de scheepvaart en de haveninstallaties. Flanders Maritime Cluster, de opvolger van Flanders Marine, wil om de Vlaamse bedrijven de kans bieden aan de nieuwe technologieën deel te nemen en het voortouw te nemen. Flanders Maritieme Cluster wordt gesteund door de Provincie West-Vlaanderen, POM West-Vlaanderen, de baggerbedrijven DEME, Jan De Nul, Resoc

Oostende, het VLIZ en de havens van Antwerpen en Oostende.

Flanders Maritime Cluster werd in juni 2011 gelanceerd tijdens een conferentie naar aanleiding van het nieuwe SWATH-schip (Small Waterplane Area Twin Hull) 'Westdiep' van DAB Vloot. Tijdens die conferentie werd aandacht besteed aan zowel de technische bijzonderheden als de toepassingsmogelijkheden en het vaargedrag van dit type schepen.

Op 29 maart 2011 werden de kantoren van de tijdelijke handelsvennootschap Seawind door de voorzitter van het AG Haven Oostende officieel geopend. De kantoren zijn gelegen in de directe nabijheid van de werf op het Zeewezendok. De THV Seawind, een samenwerkingsverband van DEME en Fabricom, staat in voor uitvoering



van de natte werken van de tweede en derde fase van het C-Power project (offshore windmolens) op de Thorntonbank. De THV Seawind wil van Oostende haar vaste uitvalsbasis maken. Vandaar ook dat Seawind al een ponton voor haar kantoren heeft gelegd waaraan de kleinere catamarans op een gemakkelijke manier kunnen aanmeren voor het vervoer van personen van en naar de windmolenparken. Oostende profileert zich als de hub voor de windmolenindustrie in al haar facetten. Het ligt in de bedoeling van het havenbedrijf om nog andere ontwikkelaars, onderhoudsbedrijven en aanverwante bedrijven actief in het windmolengebeuren naar de haven te halen.

De groep Verhelst, al sinds 1981 actief in de haven van Oostende, nam in 2011 een nieuwe site in gebruik in de achterhaven. Vroeger behandelde de firma enkel zand en grint voor eigen gebruik. Geleidelijk is de groep uitgegroeid tot een polyvalente stuwadoor, met een overslagterminal voor een breed gamma aan -voornamelijk- bulkgoederen. De groep Verhelst beschikt thans over 60.000 m² overdekte en 40.000 m² open opslagruimte. De laatste jaren heeft de Groep Verhelst veel geïnvesteerd. Er werden nieuwe loodsen gebouwd, geschikt voor bulk- en palletgoederen. Er werden moderne machinelijnen voor het opzakken van bulkgoederen in gebruik genomen en er wordt non-stop geïnvesteerd in rollend materieel.

Op 2 juli 2011 werd het startschot gegeven voor de uitbreiding van het wetenschapspark in de achterhaven van Oostende. Een tweede incubatorvleugel wordt aangebouwd samen met een expositieruimte voor nieuwe energietechnologieën, beter bekend onder de naam The Energy Box (TEB). In de lijn van de hernieuwbare energie werd voor de bouw ook gekozen voor een nieuwe technologie: 40 van de 98 palen, waarop de nieuwbouw zal komen, zijn energiepalen. Dit zijn palen van vijftien meter waarbij in het beton buizen met technologie worden aangebracht om energie uit de grond te halen. De buizen laten toe dat de aardwarmte wordt gerecupereerd en via een warmtepomp omgezet in energie.

Greenbridge, de vennootschap belast met het beheer van het startercentrum op het wetenschapspark, investeerde in 2011 fors in de nieuwbouw. De aandeelhouders (Universiteit Gent, Haven Oostende, POM West-Vlaanderen, KHBO, ADMB en Howest) hebben een kapitaalsverhoging doorgevoerd om de uitbreiding ter waarde van 4,7 miljoen euro te bekostigen. De bedoeling is om in het voorjaar van 2012 de nieuwbouw te openen. De nieuwbouw bestaat uit twee delen: een nieuwbouw demonstrator en een tweede vleugel voor de incubator. In de tweede vleugel van Greenbridge worden 25 extra kantoren gebouwd voor nieuwe energiebedrijven. Vandaag is er al een twintigtal bedrijven actief op de site.

Het bedrijf Rebo (Renewable Energy Base Oostende) werd in 2010 opgericht om te voldoen aan de marktvraag naar gespecialiseerde locaties voor de offshore wind industrie. Aan het Zeewezendok in de voorhaven van Oostende werd een terminal van 10 hectare in concessie gegeven. De terminal werd door het havenbedrijf ingericht, rekening houdend met de specifieke noden van de offshore wind industrie. De aanpassingen behelsden het construeren van twee zwaarlastkaaien van 20T/m² samen met grondverbeteringen zodat zware lasten er kunnen behandeld worden. De werken zelf werden in twee delen opgesplitst, elk bestaande uit 1 zwaarlastkaai en een achterland van 4,5 hectare. Het eerste deel van de werken was eind 2011 afgewerkt en zal in 2012 in gebruik genomen worden door C-Power, dat volop bezig is met de bouw van haar tweede en laatste fase van haar windmolenpark. De terminal zal C-Power gebruiken voor de stockage en assemblage van de torens, turbines, hubs en rotorbladen. Dit zal gebeuren door de firma RePower, die de turbines met een vermogen van 6 MW zal installeren. Tegen de herfst van 2013 zouden alle 48 nieuwe turbines operationeel moeten zijn.

1.4.2 Infrastructuur

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits heeft in maart 2011 het nieuwe vaartuig 'Zeetijger' in de haven van Oostende in gebruik genomen. De 'Zeetijger' wordt ingezet voor de betonning evenals voor reddingsoperaties. Als betonningsvaartuig staat de 'Zeetijger' in voor de signalisatie op zee en op de Schelde. Het vaartuig legt en onderhoudt de 255 boeien en de lichtenlijnen. Het nieuwe schip wordt ook ingezet voor de bevoorrading en de bunkering van de radartoren op de Oostdijckbank en voor het ruimen van olieervuiling op zee. Tijdens opruimacties wordt de olie opgepompt in een speciale tankcontainer aan dek. De opgeruimde olie wordt achteraf aan land verwerkt. De 'Zeetijger' wordt tevens ingezet bij ongevallen op zee, en staat indien nodig, samen met 'Zeehond', in voor sleepwerk op zee.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op de scheepswerf van Abeking & Rasmussen in het Duitse Lemwerder is op 16 maart 2011 de 'Westdiep' te water gelaten. Het betreft het eerste van drie tenderswaths die het Agentschap Maritieme Dienstverlening & Kust (MDK) in gebruik zal nemen voor de beloodsing van schepen op weg van en naar de Belgische havens. De twee zusterschepen kregen de naam van 'Wielingen' en 'Westerschelde' en werden respectievelijk in augustus en december 2011 te water gelaten. Het moederschip zal 'Wandelaar' worden gedoopt en komt in het voorjaar van 2012 in de vaart. Al op 12 mei 2011 werd de 'Westdiep' door DAB Vloot in Oostende in ontvangst genomen.

De radartoren die in de haven van Oostende op de top van de Halve Maan staat, zal worden afgebroken en vervangen door een nieuwe constructie op het einde van de nieuwe oostelijke havendam. De toren zal een hoogte van 56 meter hebben en daardoor een groter bereik op zee hebben. De toren zal worden gebouwd door de afdeling Maritieme Toegang in opdracht van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. De radarantenne van de bestaande toren zal worden overgeplaatst op de nieuwe radartoren.

Op 5 december 2011 reed de eerste commerciële trein, samengesteld uit 17 wagons, over de nieuwe spoorwegbrug over het kanaal Oostende-Brugge. Deze brug verbindt het industrieterrein Plassendale 1 met het Europese spoorweginet.

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

Op 29 januari 2011 meerde de 'Drentediep' aan in de Oostendse haven op kaai 304 aan het Vlotdok. Dit schip, met een lengte van 106 m, kwam van Egypte en had 5.270 ton zout aan boord bestemd voor de Vlaamse wegen. Opdrachtgever was het zoutbedrijf Quattannens uit het naburige Snaaskerke. De lossing door het overslagbedrijf Ter Polder nam twee dagen in beslag. Begin februari 2011 werden er nog eens 5.000 ton zout aangeleverd voor zoutbedrijf Quattannens. Een schip met 28.000 ton zout uit Barbados werd in Vlissingen gelost. Via zes binnenschepen werd ongeveer één vijfde van die lading naar Oostende gebracht.

TransEuropa Ferries en LD Lines hebben in maart 2011 een punt gezet achter hun samenwerking op de route tussen Oostende en Ramsgate. LD Lines trok de carferry 'Ostend Spirit' uit de dienst terug. TransEuropa Ferries blijft de lijn op eigen kracht verzorgen met twee schepen. In afwachting van een derde schip, schroefde TransEuropa Ferries de frequentie van de dienst terug van vijf naar vier afvaarten in beide richtingen per etmaal en past de rederij haar afvaartschema aan. De stopzetting van de samenwerking met LD Lines gebeurde in wederzijds overleg en is ingegeven door de noodzaak zich aan te passen aan de markt. De 'Ostend Spirit' (de vroegere 'Prins Filip' van de voormalige Belgische staatsrederij Regie voor Maritiem Transport) bleek te duur voor de verbinding tussen Oostende en Ramsgate, vooral door het hoge brandstofverbruik van dit schip.

Op 19 mei 2011 startte het schip 'Sea Cloud II' het cruiseseizoen in Oostende. Het kwam van Amsterdam en zette nadien koers richting Newhaven in het Verenigd Koninkrijk. In Oostende ligt de cruiseterminal vlak naast het spoorwegstation, met een directe toegang tot de stad en de jachthaven. De toeristische dienst van de stad Oostende verwelkomde de cruisegasten met alle relevante informatie. Sinds 2009 bundelen de havenbesturen van Zeebrugge en Oostende hun krachten om het



cruisetoerisme in beide havens te promoten en om de marktpositie van de Belgische kusthavens in de mondiale markt van de cruises te versterken. Die inspanningen gebeuren onder de noemer 'Belgian Coast Cruise Project'. De lengte van de meeste moderne cruiseschepen bedraagt 200 meter en meer. Dankzij de faciliteiten in de haven van Zeebrugge kunnen de grootste cruiseschepen, die 3.000 en meer passagiers vervoeren, op een heel vlotte manier onze Belgische kust bereiken. De stedelijke omkadering in Oostende is dan weer aan attractiepunt voor de kleinere cruiseschepen. Brugge is, als werelderfgoedstad, de belangrijkste toeristische trekpleister. Maar lang niet alle passagiers kiezen voor een excursie naar Brugge. Ook andere West-Vlaamse kuststeden zoals Oostende, Blankenberge of Knokke-Heist, en bestemmingen zoals Ieper, Lissewege,

Stene, Damme, Raversijde, het Zwin en cultuursteden als Gent, Brussel of Antwerpen kunnen op belangstelling van de passagiers rekenen. Het cruisegebeuren in de Vlaamse kusthavens Oostende en Zeebrugge is zeer belangrijk voor de lokale economie.

Op 17 augustus 2011 meerde het cruiseschip 'The World' in de haven van Oostende, tot dan toe het grootste schip dat ooit Oostende heeft aangedaan. Het bijzondere aan dit schip is dat de 165 appartementen aan boord verkocht zijn. De passagiers komen uit 40 verschillende landen en wonen al dan niet permanent aan boord terwijl het schip de wereld rondvaart. De appartementen gaan van 6 slaapkamer appartementen tot kleinere studio's. 'The World' is 196 m lang, 30 m breed, en heeft een diepgang van 6,90 meter. Het schip meet 43.524 bruto register ton. De renovaties in de haven van Oostende hebben als doel schepen tot 200 meter lengte te kunnen ontvangen. Het verleggen van de aanvaarroute naar 143° met de bescherming van de nieuwe oostelijke en westelijke dam is daarbij van cruciaal belang. Op 18 augustus kreeg 'The World' het gezelschap van de 'Kristina Katarina'. Dit Finse cruiseschip is 137 meter lang en 22 meter breed en werd afgemeerd aan de Wandelaarkaai. De passagiers konden dan met het veer over de havengeul naar de stad.

Op 24 oktober 2011 meerde het binnenschip 'Freedom' aan in de achterhaven van Oostende met als lading geluidskeerwanden voor de autoweg E40 ter hoogte van Jabbeke. Een tweede lading werd gelost op 10 november 2011. Verhelst Aannemingen uit Oudenburg voerde de plaatsing van de geluidswanden uit. Via het zusterbedrijf Ter Polder werden de wanden gelost, terwijl een ander zusterbedrijf, Transeurope, instond voor de transporten over de weg.



2

OVERHEIDSUITGAVEN

2.1. Vlaamse havens

Het havenbeleid werd door de staatshervorming van 1989 een regionale materie. Sindsdien betaalt de Vlaamse Gemeenschap de overheidsuitgaven ten behoeve van de havens en de maritieme toegankelijkheid. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de overheidsuitgaven vanaf 1989 tot en met 2011, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. De Vlaamse Gemeenschap besteedde in 2011 329,3 miljoen euro in de havens. Daarvan was 171,8 miljoen euro bestemd voor de maritieme toegang.

Voor de periode 2002-2011 worden de overheidsuitgaven 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 2011.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2011 door middel van de ABEX-index¹.

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

OVERHEIDSUITGAVEN



Tabel 2.1

Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2011

(in prijzen 2011)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Antwerpen	101,51	75,87	93,87	101,01	86,22	26,67	53,81	90,08
Gent	16,35	19,49	25,75	32,66	17,30	19,65	27,78	27,76
Zeebrugge	32,55	29,81	45,93	37,27	36,87	28,57	18,52	20,73
Oostende	6,01	7,34	15,33	1,95	3,42	15,48	14,32	21,39
Totaal havens	156,41	132,50	180,88	172,90	143,81	90,36	114,42	159,96
Maritieme toegang	86,74	96,87	85,77	97,62	115,49	135,84	139,48	151,21
Algemeen totaal	243,15	229,38	266,65	270,51	259,30	226,21	253,91	311,17
Maritieme toegang%	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%

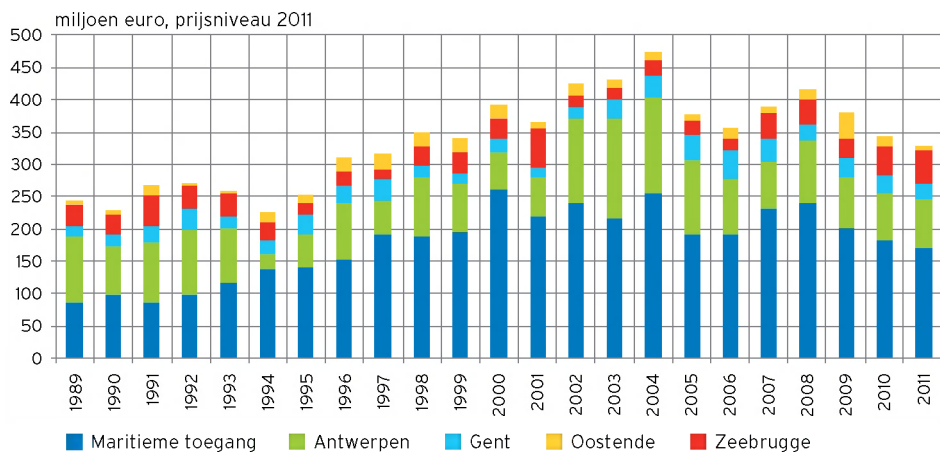
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Antwerpen	50,39	92,87	76,07	56,40	61,69	128,23	155,11	146,38
Gent	33,46	17,52	14,91	22,29	14,53	19,69	29,10	33,07
Zeebrugge	16,27	31,60	32,43	29,49	61,00	17,17	17,38	26,02
Oostende	23,08	20,24	20,59	22,45	8,04	19,02	12,39	10,88
Totaal havens	123,20	162,24	144,00	130,63	145,26	184,11	213,98	216,35
Maritieme toegang	192,67	187,68	195,38	261,59	219,05	241,61	216,73	256,82
Algemeen totaal	315,87	349,92	339,38	392,22	364,31	425,72	430,71	473,17
Maritieme toegang%	61,0%	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totaal
Antwerpen	115,92	83,38	72,42	95,62	81,55	70,41	75,99	1.991,45
Gent	38,03	45,30	37,44	24,38	28,52	29,55	21,39	595,91
Zeebrugge	22,68	20,80	37,17	38,69	30,45	45,82	52,19	729,42
Oostende	7,56	14,36	11,08	17,05	39,94	15,47	7,86	335,26
Totaal havens	184,19	163,85	158,11	175,74	180,46	161,25	157,43	3.652,05
Maritieme toegang	191,98	192,54	231,69	241,03	199,60	183,69	171,84	4.092,92
Algemeen totaal	376,17	356,39	389,80	416,76	380,07	344,94	329,27	7.744,97
Maritieme toegang%	51,0%	54,0%	59,4%	57,8%	52,5%	53,3%	52,2%	52,8%

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)

OVERHEIDSUITGAVEN

Uitgaven voor havens door de Vlaamse Overheid



2.2. Haven van Antwerpen

In de periode 2002-2011 heeft de Vlaamse Gemeenschap 1.025,0 miljoen euro in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. 174,1 miljoen euro (17,0%) daarvan ging naar havenprojecten op de Rechteroever en 478,8 miljoen euro (46,7%) naar projecten op de Linkeroever van Antwerpen. De totale uitgaven van het Vlaams Gewest voor de haven van Antwerpen bedroegen in 2011 76,0 miljoen euro. Een klein deel daarvan, 3,3 miljoen euro (4,3% van het totaal), ging naar de Linkeroever. Veruit het grootste deel, 40,7 miljoen euro (53,6% van het totaal), was bestemd voor de Rechteroever en 29,7 miljoen euro (39,1% van het totaal) voor de decreetkosten.

Op de Linkeroever in 2011 ging 1,3 miljoen euro naar het Deurganckdok en 1,4 miljoen naar de bouw van de tweede sluis in de Waaslandhaven. Dit is respectievelijk 1,7% en 1,8% van de totale overheidsuitgaven in Antwerpen. De overheidsuitgaven voor de Rechteroever van Antwerpen zijn in 2011 sterk toegenomen: van 28,5 miljoen euro in 2010 tot 40,7 miljoen euro in 2011 (+42,5%). Het grootste deel daarvan werd besteed aan de verdieping van het Leopolddok: 30,0 miljoen euro (39,5% van de totale overheidsuitgaven voor de haven van Antwerpen).

In 2011 besteedde het Vlaamse Gewest 76,0 miljoen euro voor de haven van Antwerpen. Dit is een toename met 8,0% tegenover 2010, toen de uitgaven van het Vlaamse Gewest voor de haven nog 70,4 miljoen euro bedroegen.

Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2002-2011, miljoen euro

(in prijzen 2011)



PROJECT	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totaal
RECHTEROEVER											
Berendrechtssluis (saldo vanaf 1989)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04	0,00	2,04
Containerkade Zuid	0,19	0,05	0,33	6,89	0,00	0,41	0,00	0,00	0,00	0,00	7,88
Zandvlietssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,73	0,00	0,70	0,12	0,78	7,33
Renovatie Amerikadok tot en met 3 ^{de} Havendok	0,75	0,95	0,45	0,00	0,11	0,08	6,16	0,00	0,00	0,00	8,51
Renovatie van het 5 ^{de} Havendok en Marshaldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,64	0,10	0,00	0,00	1,75
Renovatie Churchildok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,29	0,47	1,59
Renovatie Hansadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,27	0,27
Renovatie 6 ^{de} Havendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,15
Verdieping Leopolddok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,40	30,01	31,41
Bouw/Financieringskost AMORAS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,87	25,33	19,40	7,09	97,70
Renovatie Van Cauwelaertssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,96	4,24	1,49	6,69
Boudewijnsluuis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,06	0,62	0,01	0,00	0,80
Herstelling in de Kanaaldokken	0,19	0,00	0,00	5,63	0,07	0,57	0,00	0,00	0,00	0,00	6,46
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,05	0,41	1,46
Totaal Rechteroever	1,14	1,00	0,79	12,52	0,18	6,91	54,58	27,72	28,54	40,67	174,05
LINKEROEVER											
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	6,19	7,73	1,48	3,30	1,32	13,91	1,08	0,00	0,84	0,13	35,97
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,00	0,00	2,77	5,81	0,06	0,00	0,00	0,00	0,29	0,00	8,92
Verrebroekdok	3,53	0,04	0,00	0,00	0,00	0,83	0,00	1,99	0,00	0,00	6,39
Containerdok West (Deurganckdok)	111,57	79,06	93,95	56,93	31,87	14,44	7,42	14,60	0,01	1,25	411,11
Tweede sluis Waaslandhaven	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,98	1,40	2,38
Herstellingswerken Kallossluis	0,00	0,00	0,00	8,13	0,26	1,13	1,50	0,28	2,19	0,50	14,00
Totaal Linkeroever	121,29	86,84	98,19	74,18	33,51	30,30	10,01	16,87	4,30	3,28	478,77
Overige (kleinere werken en diversen)	1,54	1,62	1,48	1,44	1,48	2,48	1,53	5,93	6,82	2,38	26,70
Decreetkosten: werking sluizen		20,30	12,87	10,43	10,08	9,84	11,63	12,21	12,35	12,19	111,91
Decreetkosten: toelage kanaaldokken		38,17	24,21	5,13	26,28	11,46	6,39	6,66	6,72	6,70	131,73
Decreetkosten: havenkapiteindienst	4,26	7,19	8,83	12,22	11,85	11,43	11,48	12,15	11,68	10,77	101,86
Totaal Haven van Antwerpen	128,23	155,11	146,38	115,91	83,38	72,42	95,62	81,55	70,41	75,99	1.025,00

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

2.3. Haven van Gent

De Vlaamse Gemeenschap heeft in de periode 2002-2011 in totaal bijna 306,5 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Gent. Daarvan ging 194,3 miljoen (63,4% van het totaal) naar de bouw van het Kluizendok.

De belangrijkste post was de afwerking van het Kluizendok: in 2011 werd daarvoor 6,1 miljoen euro uitgegeven, of 28,4% van de totale uitgaven voor Gent in dat jaar.

De decreetkosten van de haven van Gent bestonden in 2011 hoofdzakelijk in een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteindiensten. De uitgaven daarvoor bedroegen 1,8 miljoen euro. Verder werd nog 0,1 miljoen euro besteed aan de werking van de sluizen.

Het Vlaamse Gewest heeft in 2011 in totaal 21,4 miljoen euro vastgelegd voor de haven van Gent. Dit is 8,2 miljoen euro (-27,6%) minder dan in 2010 (29,6 miljoen euro).



Tabel 2.3**Grote projecten haven van Gent, 2002-2011, miljoen euro***(in prijzen 2011)*

PROJECT	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,37	0,44	0,00	0,88
Uitbouw Petroleumdok	0,00	0,00	0,29	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30
Renovatie toegang Grootdok	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24
Renovatie Port Arthurkaai	0,01	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Kluisendok	14,97	12,63	27,78	33,27	37,76	27,40	17,58	5,57	11,28	6,08	194,31
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	2,48	12,18	0,98	1,52	3,69	6,84	3,71	13,15	11,15	9,40	65,11
Bouw basculebruggen sluis Terneuzen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,68	0,00	0,22	5,90
Drijvend ro-ro-ponton diverse doeleinden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,08
Moervaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,27	2,27
Baggerstortterrein en studies	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Overige (kleinere werken en diversen)	0,91	2,56	0,04	0,12	1,00	0,67	0,56	0,17	4,43	1,49	11,96
Decreetkosten: werking sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,90	0,26	0,09	1,25
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,00	0,00	0,23	0,24	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53
Decreetkosten: haven-kapiteindienst	1,06	1,63	3,75	2,88	2,80	2,51	2,45	2,59	1,99	1,84	23,51
Totaal Haven van Gent	19,69	29,10	33,07	38,03	45,30	37,44	24,38	28,52	29,55	21,39	306,46

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

2.4. Haven van Zeebrugge

In de periode 2002-2011 heeft de Vlaamse Gemeenschap in totaal 308,4 miljoen euro uitgegeven voor diverse havenprojecten in Zeebrugge. 71,8 miljoen euro (23,3%) werd gebruikt voor werken in de voorhaven en 103,7 miljoen euro (33,6%) voor werken in de achterhaven. In de achterhaven ging een belangrijk deel naar de bouw van de Toyota-kaai (51,3 miljoen euro, 16,6%). Een groot deel van de investeringen in de voorhaven in die periode werd besteed aan de bouw van het Albert II-dok en het Wielingendok en aan het verdiepingsprogramma 55'/46': respectievelijk 26,0 miljoen euro (8,4%), 10,0 miljoen euro (3,2%) en 14,5 miljoen euro (4,7%). Voor onderhoudswerken aan de Vandammesluis werd in de periode 2001-2010 30,5 miljoen euro uitgegeven (9,9%).

Het grootste deel van de overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen van de Vlaamse overheid in de haven van Zeebrugge ging in 2011 naar de afwerking van de kaaimuur in het Zuidelijk insteeddok (16,3 miljoen euro of 31,3%) en onderhoudswerken aan de Vandammesluis (13,8 miljoen euro of 26,4% van het totaal).

De decreetkosten, zijnde de vastleggingen van het Vlaamse Gewest voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteinsdienst, bedroegen in 2011 respectievelijk 3,3 en 2,9 miljoen euro, of 6,3% en 5,6% van de totale uitgaven voor de haven van Zeebrugge.

In 2011 besteedde het Vlaamse Gewest 52,2 miljoen euro voor de haven van Zeebrugge. Dit is een stijging met 13,9% tegenover 2010, toen het Vlaamse Gewest 45,8 miljoen euro uitgaaf voor de Zeebrugse haven.

Tabel 2.4

Grote projecten haven van Zeebrugge, 2002-2011, miljoen euro

(in prijzen 2011)



PROJECT	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totaal
VOORHAVEN											
Verdiepingsprogramma 55'/46'	7,16	7,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,45
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	2,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,63
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,89	0,00	0,09	2,99	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,13
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,98	2,12	0,10	4,21
Aanlegplaats Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00	0,00	0,00	0,80
Tweede LNG-steiger	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,95	1,90	3,85
Strategisch Haveninfrastructuur Project	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53	0,02	0,55
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,19	0,00	5,19
Aanleg Wielingendok	2,68	3,11	3,47	0,00	0,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,97
Aanleg Albert II-dok	0,00	0,00	5,27	2,77	0,00	14,35	0,07	2,61	0,09	0,81	25,97
Totaal Voorhaven	13,35	10,40	8,83	5,76	0,88	14,35	0,87	4,60	9,89	2,83	71,76
ACHTERHAVEN											
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,00	0,00	0,00	0,00	2,52	1,75	0,00	0,00	12,41	13,79	30,47
Werken Visartsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,48	0,12	0,00	1,14	0,08	3,82
Nieuwe Herdersbrug	0,45	0,00	0,42	0,65	0,40	0,48	0,10	0,00	0,00	0,45	2,94
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	0,48
Bastenakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	0,00	2,59	0,77	6,67	11,20
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,79	0,57	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	0,00	0,00	7,14	1,44	0,21	0,72	12,70	12,78	0,01	16,34	51,34
Steiger voor shortsea roro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,07
Verbinding Minervaplein met oostelijke achterhaven	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,55	1,55
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,00	0,01	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17
Totaal Achterhaven	1,24	0,58	7,97	2,08	3,13	6,60	12,99	15,37	14,81	38,88	103,65
Overige (kleinere werken en diversen)	1,27	0,62	2,75	8,71	10,86	10,09	18,77	4,09	14,73	4,28	76,17
Decreetkosten: werking sluizen		3,77	3,58	3,18	3,08	3,01	3,02	3,16	3,22	3,29	29,31
Decreetkosten: haven-kapiteindienst	1,31	2,02	2,89	2,94	2,86	3,12	3,05	3,22	3,16	2,91	27,48
Totaal Haven van Zeebrugge	17,17	17,38	26,02	22,68	20,80	37,17	38,69	30,45	45,82	52,19	308,36

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

2.5. Haven van Oostende

Van 2002 tot en met 2011 heeft de Vlaamse Gemeenschap 155,6 miljoen euro uitgegeven voor projecten in de haven van Oostende. Het grootste deel daarvan (96,9 miljoen euro of 62,3%) werd besteed voor de renovatie van de haven.

De twee belangrijkste projecten in de periode 2002-2011 zijn de bouw van de nieuwe strekdammen (57,9 miljoen euro, 37,2%) en het Plassendaleproject (18,7 miljoen euro of 11,8%).

In 2011 ging het belangrijkste deel van de investeringen/vastleggingen voor havenwerken in Oostende naar de renovatie van de Demeysluis: 3,3 miljoen euro (41,7% van de totale uitgaven van 2011).

In 2011 bedroeg de tussenkomst van het Vlaamse Gewest in de exploitatiekosten van de sluizen en in de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) respectievelijk 0,5 miljoen euro en 0,8 miljoen euro.

De investeringen/vastleggingen van het Vlaamse Gewest voor de haven van Oostende bedroegen in 2011 7,9 miljoen euro. Dit is 7,6 miljoen euro (-49,2%) minder dan in 2010 (15,5 miljoen euro).

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2002-2011, miljoen euro

(in prijzen 2011)



PROJECT	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totaal
BEPERKTE RENOVATIE											
Verdiepingsprogramma	3,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	0,00	3,79
Wandelaarskaai	5,59	0,00	0,81	0,90	0,42	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	7,72
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,15	1,02	0,63	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22	2,07
Nieuwe kaaimuur hoek havengeul	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	0,00	0,00	1,17
Aanleg toeristische kaai	0,44	0,19	0,26	0,05	0,00	0,00	0,29	0,00	0,00	0,00	1,23
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,00	0,07	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,26
Totaal beperkte renovatie	9,37	1,28	1,90	1,00	0,42	0,01	0,29	1,77	0,00	0,22	16,25
EIGENLIJK RENOVATIEPROGRAMMA											
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,39	0,35	0,03	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,82
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
Vlotdok aanleg spoor	0,69	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,83	0,00	1,62
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,15	0,00	0,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,66
Plassendaleproject	7,76	1,20	5,11	1,25	0,83	1,05	0,00	0,82	0,00	0,36	18,37
Nieuwe havendammen	0,21	0,00	0,00	0,00	7,34	1,85	11,53	24,62	11,16	1,21	57,91
Demeysluis: basculebrug/wachtkaaï		7,60	0,30	0,78	0,87	0,24	0,02	3,81	0,27	3,28	17,17
Renovatie scheepslift		0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32
Totaal eigenlijke renovatie	9,20	9,47	6,04	2,07	9,04	3,18	11,55	29,25	12,26	4,85	96,91
Overige (kleinere werken en diversen)	0,24	0,07	1,36	2,73	3,21	6,14	3,73	7,36	1,91	1,48	28,23
Decreetkosten: werking sluizen		1,22	1,16	0,68	0,66	0,65	0,39	0,43	0,41	0,49	6,10
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,21	0,36	0,44	1,08	1,04	1,10	1,08	1,14	0,89	0,82	8,14
Totaal Haven van Oostende	19,02	12,39	10,88	7,56	14,36	11,08	17,05	39,94	15,47	7,86	155,63

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

PH
INVOICE
DATE 11/11/2006
TO: MARABEL
FROM: A V GORAN
QUANTITY: 10000
WEIGHT: 10000
VOLUME: 10000
CITY: NEW YORK
STATE: NY
COUNTRY: USA
SHIP TO: NEW YORK
SHIP FROM: NEW YORK
SHIP DATE: 11/11/2006
SHIP TIME: 11:11 AM
SHIP BY: A V GORAN
SHIP TO: NEW YORK
SHIP FROM: NEW YORK
SHIP DATE: 11/11/2006
SHIP TIME: 11:11 AM
SHIP BY: A V GORAN

MARABEL
2/11/306
A V GORAN



3

HAVENARBEID

3.1. Situering

In de Vlaamse havens is de havenarbeid 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. Met uitzondering van Oostende kende de goederenoverslag in 2010 een forse stijging in de Vlaamse zeehavens. In 2011 groeide de overslag enkel nog in Antwerpen. In Gent, Zeebrugge en Oostende werden in 2011 minder goederen behandeld. Het contingent havenarbeiders daalde in 2011 in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende en groeide in Gent. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2011 in Gent en in Zeebrugge. In Antwerpen en Oostende daarentegen daalde het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken.

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 entiteit². 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 van de werkgevers in de vier havens werden verstrekt (en dus niet door de NBB). In hoofdstuk 6 worden de werkgelegenheidsgegevens van de NBB besproken, inclusief de havenarbeid.

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

² 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 algemene principes over havenarbeid in België worden geregeld in de kaderwet van 8 juni 1972 over de havenarbeid en de bijhorende uitvoeringsbesluiten ervan (ook 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 orgaan. Het is paritair samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en anderzijds vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Een vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid zit het paritair subcomité voor.

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



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

Werknemersorganisaties: BTB (Belgische 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 aardolieproducten³, geen havenarbeid in de strikte zin van het woord vereist is. Voor de behandeling van andere vloeibare bulk, zoals fruitsap of visolie, moeten wel havenarbeiders worden aangeworven. Bovendien moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de bedrijven gericht op in-, uit- en doorvoer en anderzijds de industriële ondernemingen.

³ In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de MBZ worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

HAVENARBEID

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, hoewel 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.



HAVENARBEID

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 nachtshift). 's zaterdags zijn er slecht drie aanwervingszittingen (om 7.00 uur, 13.00 uur en 14.30 uur) waarvan het bijwonen facultatief is. Op zon- en feestdagen is het aanwervingsbureau gesloten.



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

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

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

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

3.6. Haven van Antwerpen

Voorals gevolg van de containerisatie is het Antwerpse contingent havenarbeiders sinds 1980 gedaald van 9.270 personen tot 6.053 personen in 2011. 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 2000-2011 is het aantal gepresteerde taken gestegen van 1.071.813 tot 1.170.631. De stijgende trend van het aantal gepresteerde taken in 2010, zette zich in 2011 niet door: het aantal gepresteerde taken daalde met 152.191 eenheden (-11,5%). In 2011 presteert elke havenarbeider gemiddeld 193 taken.



Tabel 3.1

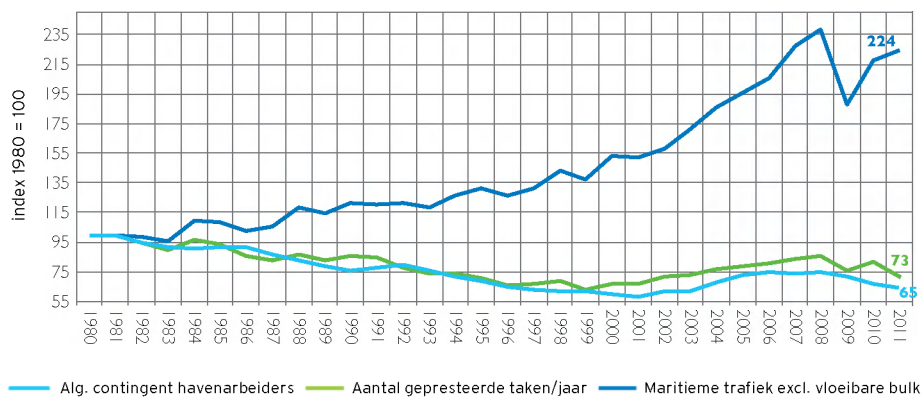
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Antwerpen, 1980-2011

	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vaklui logistiek, magazijnarb.)	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
2011	6.053	1.862	7.915	1.170.631	193

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEPA, AGHA (SEA)

Haven van Antwerpen

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.7. Haven van Gent

Dat de haven van Gent vooral een industriële haven is blijkt uit de goederenoverslag: overwegend overslag van bulk zoals ertsen, kolen en granen. Het contingent havenarbeiders in Gent daalt sinds 1980 voortdurend: van 787 in 1980 tot 761 in 1990 en tot 463 in 2011. Het aantal gepresteerde arbeidstaken daalde van 131.095 in 1980 tot 95.268 in 2011. Vanaf 2000 tot en met 2002 daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken om nadien geleidelijk te stijgen tot in 2011 het hoogste niveau sinds 2000 werd bereikt. 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. Deze trend zette zich in 2011 fors door: in 2011 werd er 95.268 taken gepresteerd, of 16,7% meer dan in 2010. In 2011 bedroeg het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider 151 taken.



Tabel 3.2

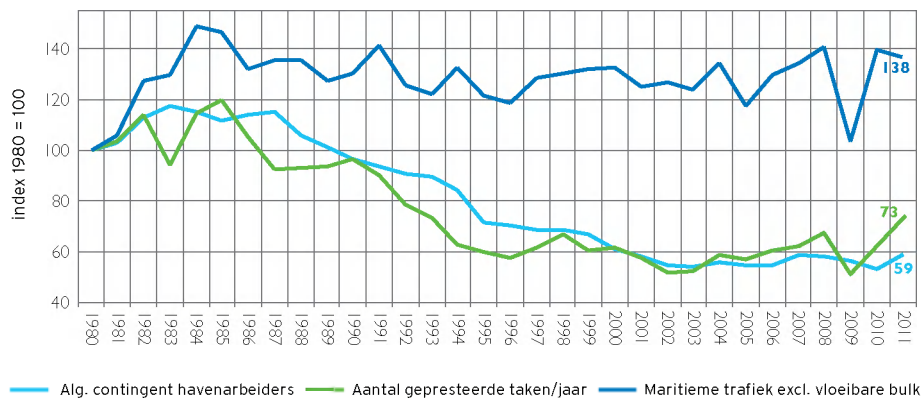
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Gent, 1980-2011

Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (kraanmannen, vaklui, markeerders)	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
2011	463	166	629	95.268	151

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

Haven van Gent

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.8. Haven van Zeebrugge

Zowel het contingent havenarbeiders als het aantal gepresteerde taken in de haven van Zeebrugge is sinds 1980 sterk toegenomen. Deze trend zette zich ook door in de periode 2000-2011. Het totaal aantal arbeiders met een erkenningskaart steeg tussen 2000 en 2011 van 1.080 tot 1.812. Ook het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 238.235 in 2000 tot 332.766 in 2011. Enkel in 2009 ging het aantal gepresteerde taken fors achteruit, en dit als gevolg van de economische crisis (288.796 tegenover 352.689 in 2008). Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider bedroeg in 2011 222.



Tabel 3.3

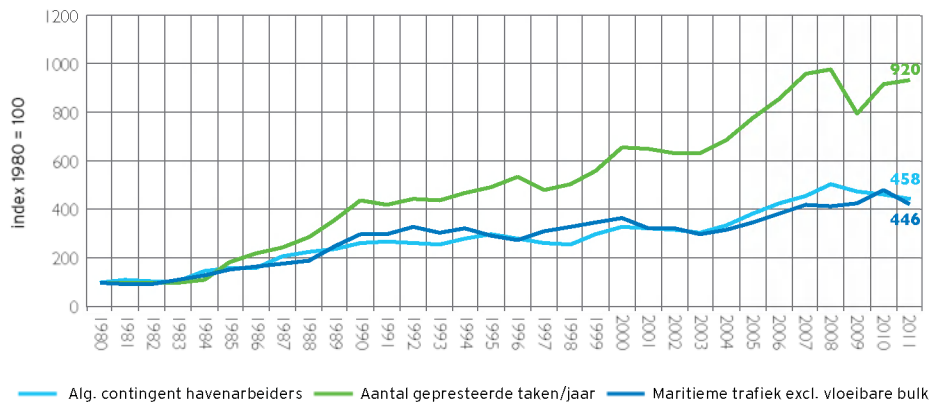
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Zeebrugge, 1980-2011

	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vakkli, logistieke arbeiders)	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
2011	1.499	313	1.812	332.766	222

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 rorotrafieken 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 daarna nog verder tot 4.135 in 2011. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider bedroeg in 2011 in Oostende 122.



Tabel 3.4

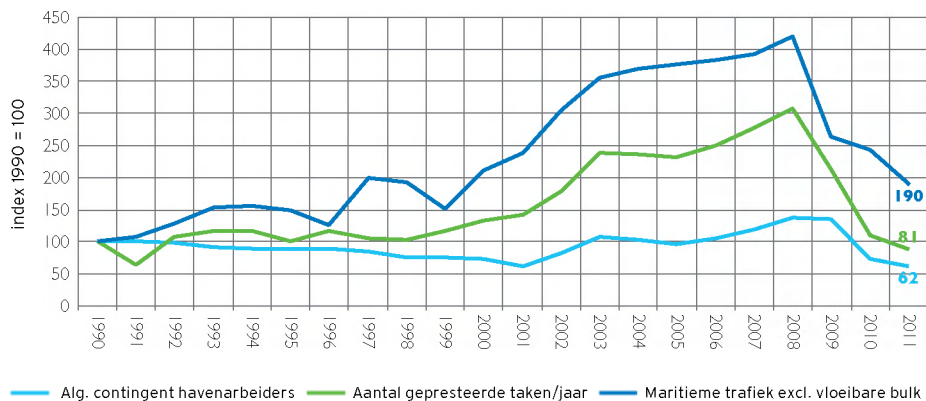
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Oostende, 1990-2011

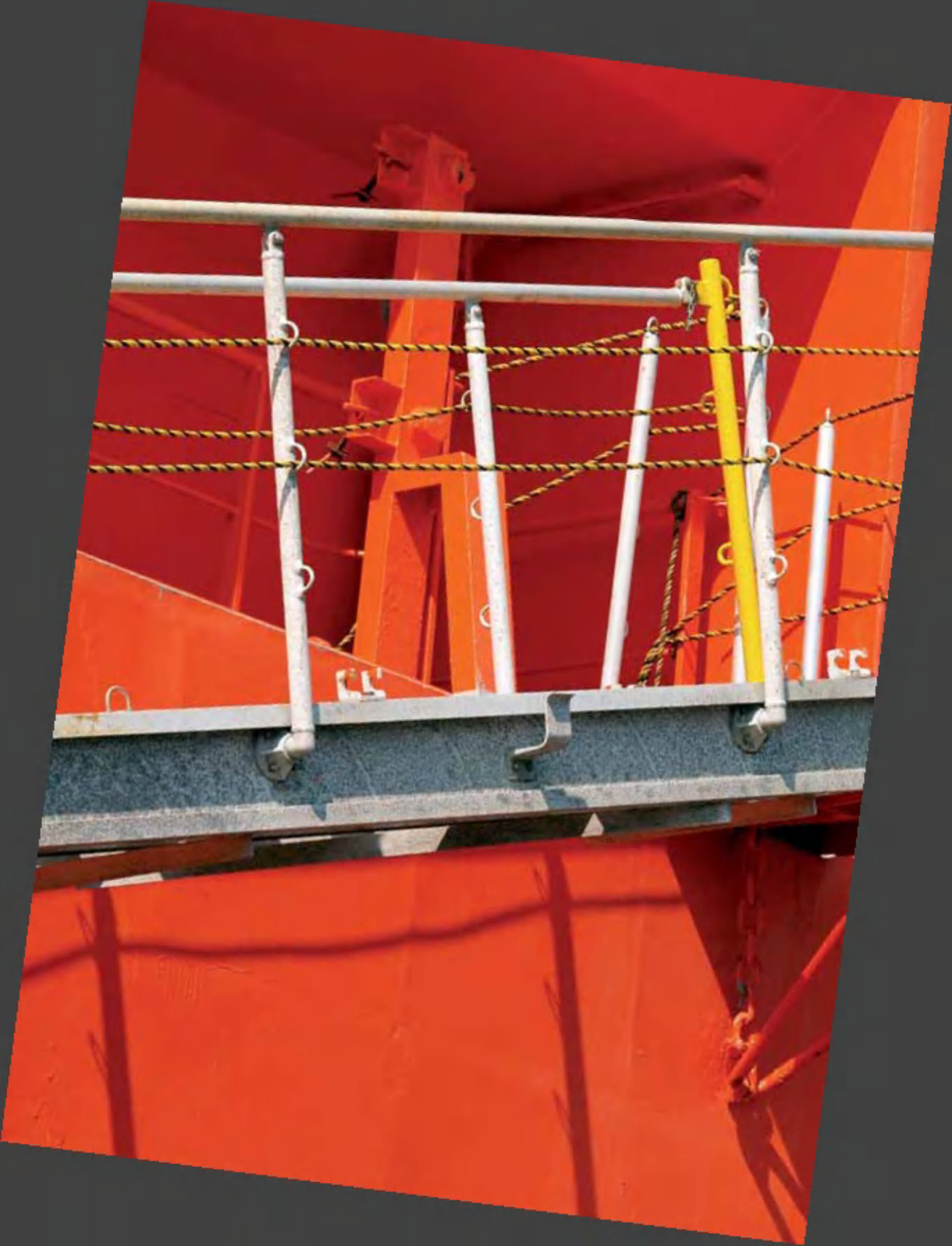
Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1990	55	5.135	93
2000	40	6.838	171
2001	34	7.308	215
2002	45	9.157	203
2003	59	12.206	207
2004	57	12.143	213
2005	53	11.949	225
2006	58	12.792	221
2007	66	14.203	215
2008	76	15.757	207
2009	74	10.941	148
2010	40	5.698	142
2011	34	4.135	122

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

Haven van Oostende

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek





4

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

4.1. Inleiding

Het belang de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende wordt duidelijk als de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen onder de loep wordt genomen. In dit hoofdstuk worden deze indicatoren in de periode 2005-2010 besproken. De totale directe toegevoegde waarde bedroeg in 2010 meer dan 14,7 miljard euro, de directe tewerkstelling bedroeg 101.769 voltijdse equivalenten (VTE's) en er werd meer dan 3,4 miljard euro geïnvesteerd. De indirecte toegevoegde waarde en de indirecte werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen bedroeg in 2010 respectievelijk meer dan 13,2 miljard euro en 131.388 VTE.

4.2. Definities

Als basis voor dit hoofdstuk werd het rapport 'Economisch belang van de Belgische havens: Verslag 2010' gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks 'Working papers- document series'⁴ in juli 2012 werd gepubliceerd. Tevens belicht dit rapport uitvoerig de methodiek⁵ die de auteurs hebben toegepast.

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

Sinds de gegevens van de Nationale Bank van België in het Jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie voor het eerst werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. Voor de berekening van de directe effecten werd de Nace-Bel 2008 code gebruikt voor de selectie van de ondernemingen vanaf het jaar 2009. De nieuwe nomenclatuur voor het klasseren van economische activiteiten, de Nace-Bel 2008 code⁶, maakt deel uit van een belangrijke herziening van het internationale en Europese

4 Mathys C., 'Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel, verslag 2010', reeks 'Working paper documents', Nationale Bank van België, Brussel, 2012.

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

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

systeem voor economische activiteiten en producten (Nace Rev.2), uitgevoerd door de Europese Commissie. Voor berekening van de indirecte effecten wordt steeds gewerkt met de meest recente data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Midden 2011 startte het INR met de publicatie van statistieken op basis van de Nace-Bel 2008 code. Niettemin zijn de recentste input-outputtabel (2005) en de meeste aanbod- en gebruikstabellen nog altijd volgens de Nace-Bel 2003 code opge maakt. Het gelijktijdig gebruik van de twee classificatiesystemen maakte in bepaalde gevallen een conversie van data noodzakelijk. Deze conversie kan de foutenmarge in de berekening van de indirecte effecten vergroten. 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. De publieke sector betrokken bij het havengebeuren wordt integraal bij de maritieme cluster ondergebracht.

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

Het betreft vier segmenten:

- Industrie: onder meer chemische industrie, metaalindustrie, 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 1993⁷. 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.

⁷ 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 de bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, werden de exploitatiezetels in het havengebied geselecteerd op basis van gegevens van het Instituut voor de Nationale Rekeningen.

Voor de bedrijven van de maritieme cluster primeert het 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 echter 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 maatschappelijke zetel hebben in het havengebied zoals het werd gedefinieerd in het koninklijk besluit van 2 februari 1993. Voor de bedrijven die vestigingen hebben in meerdere arrondissementen: enkel de activiteiten van de exploitatiezetel in het havengebied worden opgenomen.

Bedrijven behorend tot de maritieme cluster

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

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

- Visverwerkende en visconserverende bedrijven;
- Productie van diepgevroren vis en visproducten;
- Bouw en herstelling van pleziervaartuigen;
- Baggerwerken;
- Overige waterbouw;
- Overige handel;
- Overige goederenbehandeling;
- Opslag in koelpakhuizen;
- Overige opslag;
- De Zeemacht.

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

- Expeditieagentschappen;
- Scheepsagenturen;
- Douaneagentschappen;
- Tussenpersonen in het vervoer;
- Andere activiteiten in verband met de organisatie van de het goederenvervoer;
- Bevrachtingsbedrijven;
- De openbare diensten betrokken bij het havengebeuren.

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

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

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

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

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe en bijgewerkte data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Met deze nieuwe data werden de indirecte effecten in de havens herberekend en bijgevolg kunnen de hier vermelde cijfers afwijken van die van het 'Jaaroverzicht Vlaamse havens 2010'.

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 samen. 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.

Overheidsbedrijven

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

Voor wat de creatie van de indirecte toegevoegde waarde betreft werden de gegevens vanaf 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.

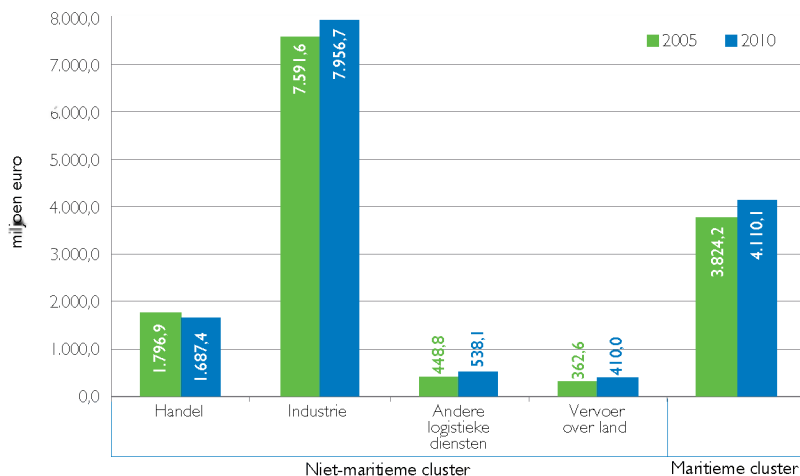


4.3.1 Vlaamse havens

In 2010 bedroeg de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen meer dan 27,9 miljard euro. Daarvan bedroeg de directe toegevoegde waarde 14,7 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde opliep tot meer dan 13,2 miljard euro. Meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd gecreëerd door de sector industrie, terwijl de maritieme cluster goed was voor bijna een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	1.796,9	1.687,4	11%
Industrie	7.591,6	7.956,7	54%
Andere logistieke diensten	448,8	538,1	4%
Vervoer over land	362,6	410,0	3%
Niet-maritieme cluster	10.199,9	10.592,2	72%
Maritieme cluster	3.824,2	4.110,1	28%
TOTAAL	14.024,2	14.702,3	100%

Directe toegevoegde waarde Vlaamse havens



In de periode 2005-2010 steeg de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens, 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 in 2009 en dit zowel in Antwerpen, Gent, Oostende als in Zeebrugge. Behalve in Zeebrugge, waar de totale toegevoegde waarde in 2010 op het peil van 2009 stagneerde, noteerden de drie andere Vlaamse havens in 2010 een groei van de totale toegevoegde waarde.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2005-2010 (miljoen euro)

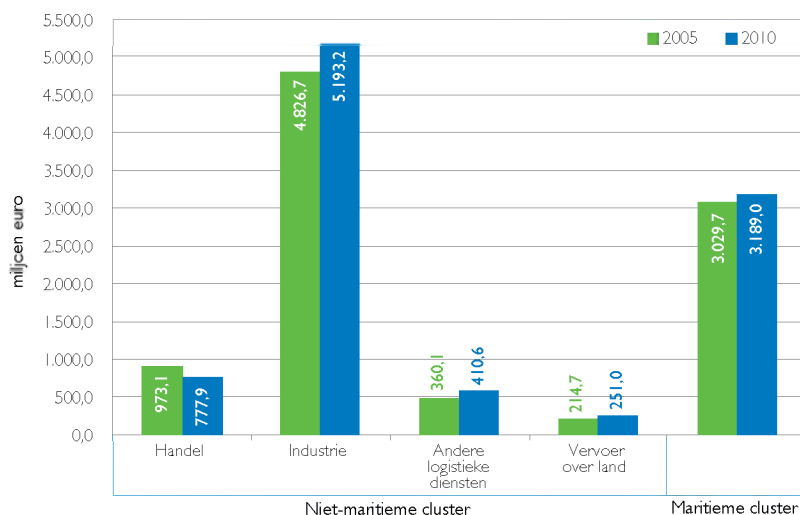
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	3.824,2	10.199,9	14.024,2	11.521,5	25.545,6
2006	3.738,0	10.174,9	13.912,9	12.239,5	26.152,3
2007	4.095,7	10.866,4	14.962,1	12.793,3	27.755,4
2008	5.092,0	9.851,6	14.943,6	13.101,8	28.045,4
2009	3.703,8	9.519,2	13.223,0	13.071,4	26.294,4
2010	4.110,1	10.592,2	14.702,3	13.233,9	27.936,1

4.3.2 Haven van Antwerpen

De directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bedroeg in 2010 meer dan 9,8 miljard euro. Het grootste deel daarvan werd gerealiseerd in de industrie. Dat Antwerpen een zeer belangrijke industriële haven is en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld, is daar niet vreemd aan. In 2010 was de maritieme cluster goed voor een directe toegevoegde waarde van bijna 3,2 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor meer dan 6,6 miljard euro.

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	973,1	777,9	8%
Industrie	4.826,7	5.193,2	53%
Andere logistieke diensten	360,1	410,6	4%
Vervoer over land	214,7	251,0	3%
Niet-maritieme cluster	6.374,7	6.632,7	68%
Maritieme cluster	3.029,7	3.189,0	32%
TOTAAL	9.404,4	9.821,7	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Antwerpen



De totale toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen steeg in de periode 2005-2010 van 17,5 tot 19,2 miljard euro. In 2009 daalde de totale toegevoegde waarde echter als gevolg van de economische crisis. Het herstel was duidelijk in 2010.



Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2005-2010 (miljoen euro)

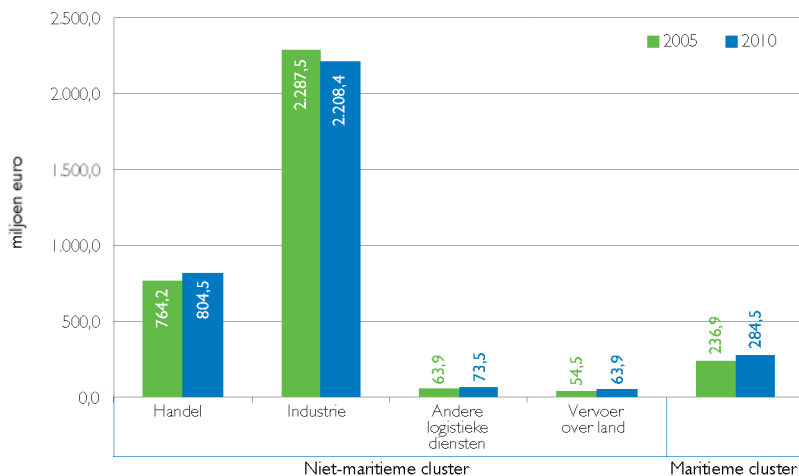
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	3.029,7	6.374,7	9.404,4	8.092,6	17.497,0
2006	2.910,2	6.249,2	9.159,5	8.629,6	17.789,1
2007	3.208,8	6.631,1	9.839,8	8.982,4	18.822,2
2008	4.149,5	6.011,6	10.161,1	9.133,7	19.294,8
2009	2.831,8	5.872,6	8.704,5	9.184,5	17.888,9
2010	3.189,0	6.632,7	9.821,7	9.402,6	19.224,3

4.3.3 Haven van Gent

De haven van Gent creëerde in 2010 voor meer dan 3,4 miljard euro aan directe toegevoegde waarde. Daarvan was de sector industrie goed voor bijna twee derde. Vooral door de staalindustrie en de autoassemblage is Gent een belangrijke industriële haven. Bijna tien procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2010 gegenereerd door de maritieme cluster. De niet-maritieme cluster was in 2010 goed voor meer dan negentig procent van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Gent	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	764,2	804,5	23%
Industrie	2.287,5	2.208,4	64%
Andere logistieke diensten	63,9	73,5	2%
Vervoer over land	54,5	63,9	2%
Niet-maritieme cluster	3.170,0	3.150,4	92%
Maritieme cluster	236,9	284,5	8%
TOTAAL	3.406,9	3.434,9	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Gent



Tussen 2005 en 2010 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 7,0 in 2005 tot 7,4 miljard euro in 2010. De totale toegevoegde waarde daalde in 2009, maar steeg opnieuw in 2010.

Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2005-2010 (miljoen euro)



	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	236,9	3.170,0	3.406,9	3.611,1	7.018,0
2006	255,3	3.238,6	3.493,9	3.754,1	7.248,0
2007	262,6	3.508,9	3.771,5	3.884,4	7.655,9
2008	272,5	3.026,7	3.299,2	4.003,4	7.302,7
2009	262,4	2.876,6	3.139,0	4.032,4	7.171,4
2010	284,5	3.150,4	3.434,9	3.967,5	7.402,4

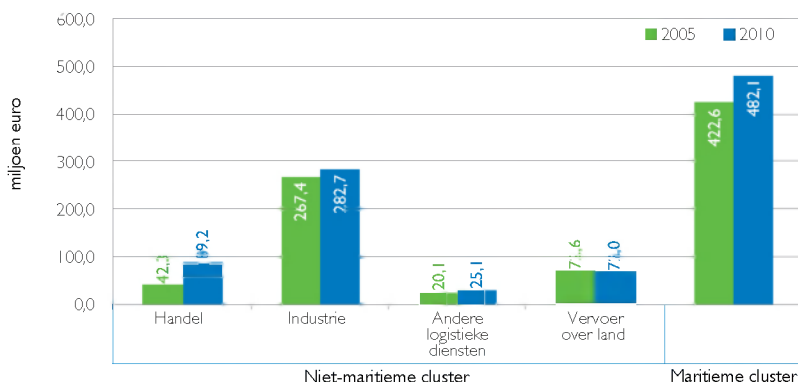
4.3.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge in de eerste plaats een overslaghaven is blijkt duidelijk uit de cijfers van de directe toegevoegde waarde. Meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd er in 2010 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	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	42,3	89,2	9%
Industrie	267,4	282,7	30%
Andere logistieke diensten	20,1	25,1	3%
Vervoer over land	72,6	72,0	8%
Niet-maritieme cluster	402,5	469,1	49%
Maritieme cluster	422,6	482,1	51%
TOTAAL	825,0	951,2	100%



Directe toegevoegde waarde haven van Zeebrugge



Tussen 2005 en 2010 steeg de totale toegevoegde waarde in Zeebrugge van 1,5 miljard euro tot 1,7 miljard euro. Door de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde in 2009. In 2010 stagneerde de totale toegevoegde waarde op het niveau van 2009.

Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2005-2010 (miljoen euro)

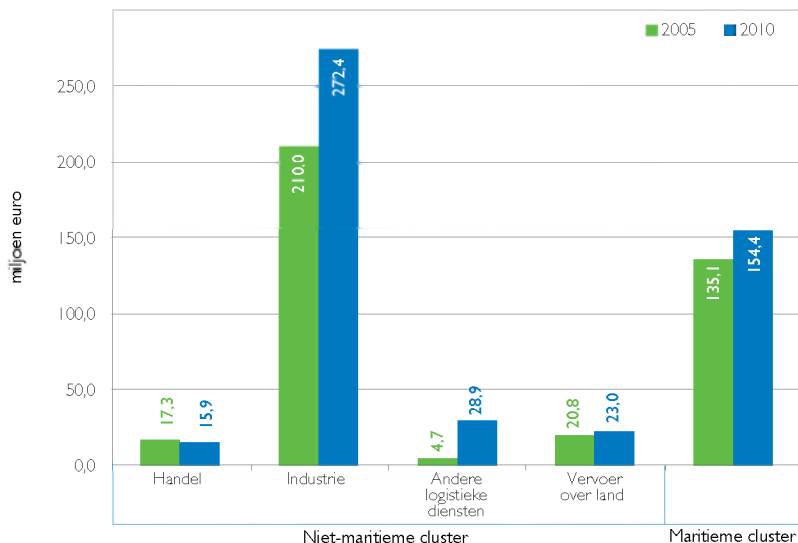
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	422,6	402,5	825,0	628,7	1.453,7
2006	427,3	429,6	856,9	658,8	1.515,8
2007	483,7	436,4	920,1	719,6	1.639,7
2008	513,7	497,0	1.010,6	760,8	1.771,5
2009	450,8	477,5	928,3	754,8	1.683,2
2010	482,1	469,1	951,2	726,8	1.678,0

4.3.5 Haven van Oostende

De directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende bedroeg in 2010 494,5 miljoen euro. Daarvan was de sector industrie goed voor meer dan de helft. De maritieme cluster creëerde in 2010 bijna een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Oostende	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	17,3	15,9	3%
Industrie	210,0	272,4	55%
Andere logistieke diensten	4,7	28,9	6%
Vervoer over land	20,8	23,0	5%
Niet-maritieme cluster	252,8	340,1	69%
Maritieme cluster	135,1	154,4	31%
TOTAAL	387,9	494,5	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Oostende



In de periode 2005-2010 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende van 727 miljoen tot 934 miljoen euro. Met een daling van de totale toegevoegde waarde van bijna 900 miljoen euro in 2008 tot 870 miljoen euro in 2009 is de weerslag van de economische crisis 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
2005	135,1	252,8	387,9	338,6	726,5
2006	145,2	257,4	402,6	366,9	769,5
2007	140,7	290,0	430,6	382,7	813,4
2008	156,4	316,3	472,7	426,4	899,1
2009	158,7	292,5	451,2	418,8	870,0
2010	154,4	340,1	494,5	439,7	934,2

4.4. Werkgelegenheid

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 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 2010'.

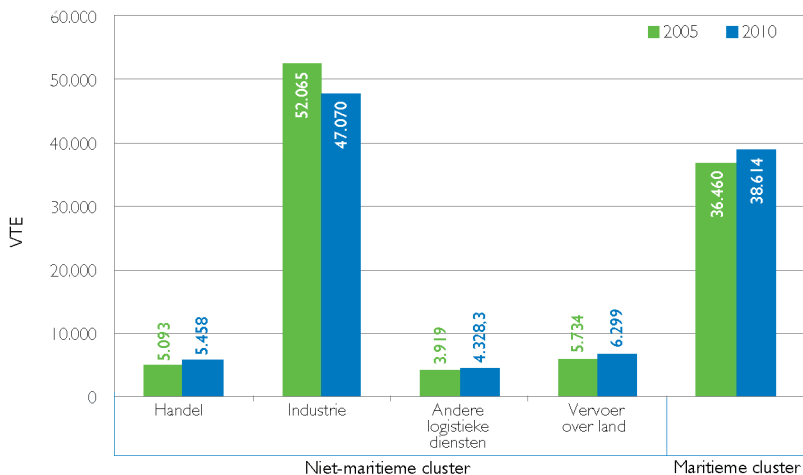
In de havenstudie van de Nationale bank van België worden de indirecte effecten voor elke haven apart berekend. Aangezien een haven ook afgeleide economische effecten kan genereren in andere havens, wordt een deel van haar indirecte effecten tenietgedaan als de berekening op een geaggregeerd niveau gebeurt, m.a.w. voor een aantal havens samen. 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 Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende creëren heel wat tewerkstelling: De directe werkgelegenheid in de havens bedroeg in 2010 bijna 102.000 VTE (Voltijdse equivalenten). Daarvan werkt meer dan een derde in de maritieme cluster en twee derde in de niet-maritieme cluster. De sector industrie is de belangrijkste werkgever: Deze sector is goed voor bijna de helft van de werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen.

Directe werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	2005 (aantal)	2010 (aantal)	Aandeel in totaal
Handel	5.093	5.458	5%
Industrie	52.065	47.070	46%
Andere logistieke diensten	3.919	4.328,3	4%
Vervoer over land	5.734	6.299	6%
Niet-maritieme cluster	66.811	63.155	62%
Maritieme cluster	36.460	38.614	38%
TOTAAL	103.271	101.769	100%

Directe werkgelegenheid Vlaamse havens



In 2010 bedroeg de totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen meer dan 233.000 VTE. De directe werkgelegenheid bedroeg bijna 102.000 VTE, de indirecte werkgelegenheid meer dan 131.000 VTE. Tussen 2005 en 2010 is de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen gestegen. Als gevolg van de financiële en economische crisis daalt de totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens vanaf 2009 en 2010. Enkel in de haven van Gent steeg de totale werkgelegenheid in 2010 licht.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2005-2010 (VTE)

	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	36.460	66.811	103.271	126.252	229.523
2006	38.144	66.793	104.937	131.126	236.063
2007	38.748	67.886	106.634	136.520	243.154
2008	39.917	67.679	107.596	140.278	247.873
2009	39.649	65.777	105.427	131.445	236.872
2010	38.614	63.155	101.769	131.388	233.158

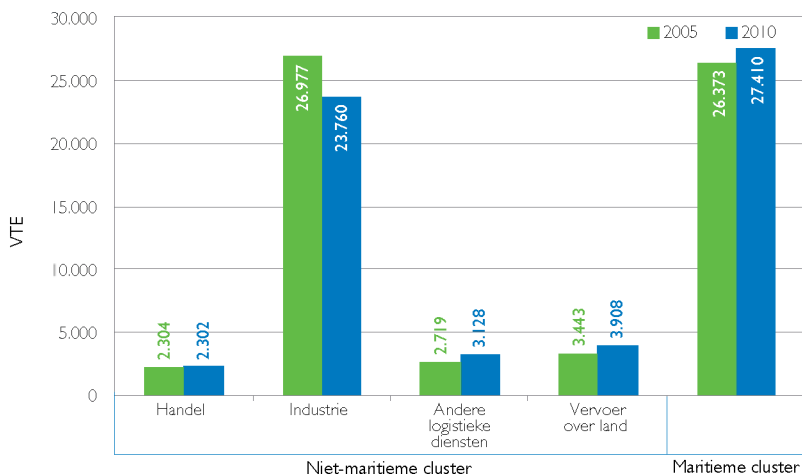
4.4.2 Haven van Antwerpen

De belangrijkste Vlaamse haven, qua tewerkstelling, is Antwerpen. De directe tewerkstelling bedroeg er in 2010 meer dan 60.500 VTE. Dit is bijna zestig procent van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens. De directe werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2010 27.410 VTE. Dit is vijfenveertig procent van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met bijna 23.800 VTE komt de sector industrie op de tweede plaats.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Directe werkgelegenheid Antwerpen	2005 (aantal)	2010 (aantal)	Aandeel in totaal
Handel	2.304	2.302	4%
Industrie	26.977	23.760	39%
Andere logistieke diensten	2.719	3.128	5%
Vervoer over land	3.443	3.908	6%
Niet-maritieme cluster	35.443	33.099	55%
Maritieme cluster	26.373	27.410	45%
TOTAAL	61.716	60.509	100%

Directe werkgelegenheid haven van Antwerpen



In 2010 bedroeg de totale werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bijna 146.000 VTE. In de periode 2005-2008 steeg de totale werkgelegenheid. De totale tewerkstelling daalt vanaf 2009 tot op bijna 146.000 VTE in 2010. Dit is minder dan in 2005.

Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2005-2010 (VTE)



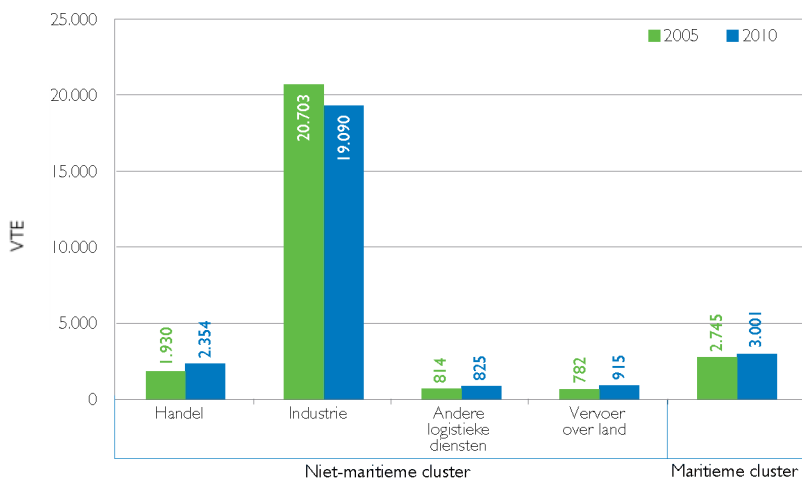
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	26.273	35.443	61.716	85.729	147.445
2006	27.431	35.294	62.725	88.476	151.201
2007	27.667	36.251	63.918	90.959	154.877
2008	28.498	35.256	63.754	91.890	155.644
2009	28.206	34.376	62.582	86.245	148.828
2010	27.410	33.099	60.509	85.327	145.836

4.4.3 Haven van Gent

De directe werkgelegenheid bedroeg in 2010 in de haven van Gent bijna 26.200 VTE. Met meer dan 19.000 VTE was de sector industrie de belangrijkste sector. Meer dan zeventig procent van de werknemers in de haven werkt in de industrie. Met 3.001 VTE was de maritieme cluster goed voor elf procent van de directe werkgelegenheid in 2010.

Directe werkgelegenheid Gent	2005 (aantal)	2010 (aantal)	Aandeel in totaal
Handel	1.930	2.354	9%
Industrie	20.703	19.090	73%
Andere logistieke diensten	814	825	3%
Vervoer over land	782	915	3%
Niet-maritieme cluster	24.229	23.183	89%
Maritieme cluster	2.745	3.001	11%
TOTAAL	26.974	26.185	100%

Directe werkgelegenheid de haven van Gent



In de periode 2005-2010 is de totale werkgelegenheid in de Gentse haven gestegen. In die periode daalde de directe werkgelegenheid, de indirecte werkgelegenheid steeg. Door de economische crisis van 2009 is de totale werkgelegenheid sterk gedaald. In 2010 steeg de totale werkgelegenheid opnieuw. Deze trend werd in 2010 enkel in de haven van Gent genoteerd.



Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2005-2010 (VTE)

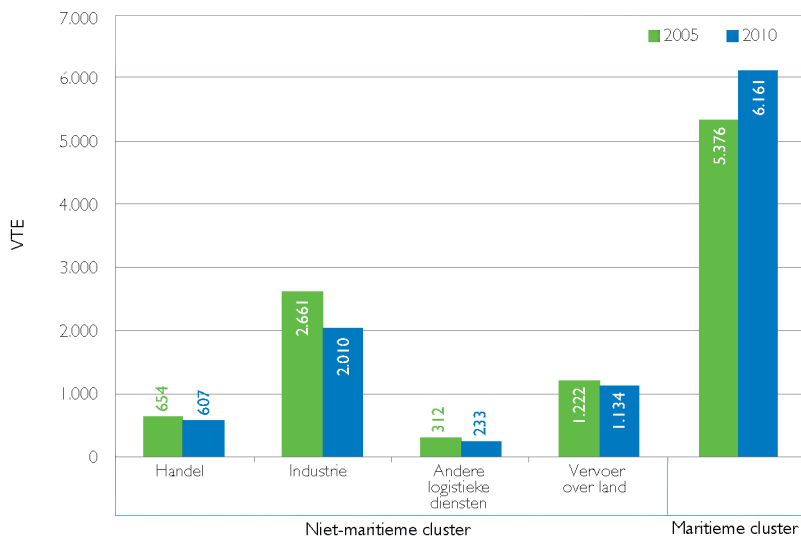
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	2.745	24.229	26.974	37.917	64.891
2006	2.853	24.433	27.285	39.504	66.789
2007	2.899	24.522	27.421	42.109	69.530
2008	2.924	24.966	27.890	44.126	72.016
2009	3.081	23.966	27.048	40.876	67.924
2010	3.001	23.183	26.185	42.155	68.340

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Ook uit de cijfers van de werkgelegenheid blijkt dat Zeebrugge in de eerste plaats een overslaghaven is: bijna twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2010 gecreëerd in de maritieme cluster. Slechts twintig procent van de directe werkgelegenheid werd in 2010 door de industrie gerealiseerd.

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	2005 (aantal)	2010 (aantal)	Aandeel in totaal
Handel	654	607	6%
Industrie	2.661	2.010	20%
Andere logistieke diensten	312	233	2%
Vervoer over land	1.222	1.134	11%
Niet-maritieme cluster	4.848	3.984	39%
Maritieme cluster	5.376	6.161	61%
TOTAAL	10.224	10.145	100%

Directe werkgelegenheid de haven van Zeebrugge



Tussen 2005 en 2010 steeg de indirecte werkgelegenheid in Zeebrugge, terwijl de directe werkgelegenheid in diezelfde periode licht daalde. Hoewel de totale werkgelegenheid in 2009 als gevolg van de economische en financiële crisis daalde, bleef de daling tegenover 2008 beperkt. De dalende trend zette zich echter in 2010 sterk door.



Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2005-2010 (VTE)

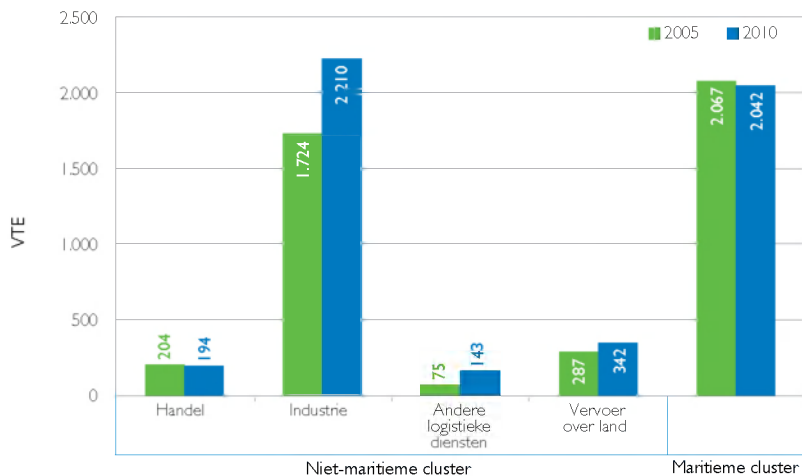
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	5.376	4.848	10.224	8.848	19.072
2006	5.698	4.703	10.401	9.920	20.321
2007	6.017	4.556	10.573	10.772	21.345
2008	6.349	4.704	11.053	11.405	22.458
2009	6.241	4.529	10.770	11.344	22.114
2010	6.161	3.984	10.145	10.424	20.569

4.4.5 Haven van Oostende

De totale directe werkgelegenheid in de haven van Oostende bedroeg in 2010 meer dan 4.900 VTE. De sector industrie was goed voor bijna de helft van de directe werkgelegenheid. De maritieme cluster was in 2010 bijna even belangrijk als de sector industrie.

Directe werkgelegenheid Oostende	2005 (aantal)	2010 (aantal)	Aandeel in totaal
Handel	204	194	4%
Industrie	1.724	2.210	45%
Andere logistieke diensten	75	143	3%
Vervoer over land	287	342	7%
Niet-maritieme cluster	2.290	2.889	59%
Maritieme cluster	2.067	2.042	41%
TOTAAL	4.357	4.931	100%

Directe werkgelegenheid de haven van Oostende



In de periode 2005-2010 steeg de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende van meer dan 8.600 tot bijna 9.400 VTE. Niettegenstaande de economische crisis van 2009 steeg de directe werkgelegenheid in de haven in dat jaar. De indirecte werkgelegenheid daalde wel. Daardoor bleef de daling van de totale werkgelegenheid vanaf 2009 eerder beperkt in Oostende.



Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2005-2010 (VTE)

	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	2.067	2.290	4.357	4.297	8.654
2006	2.162	2.364	4.526	4.384	8.910
2007	2.165	2.558	4.723	4.347	9.069
2008	2.146	2.753	4.898	4.900	9.798
2009	2.121	2.906	5.027	4.506	9.533
2010	2.042	2.889	4.931	4.459	9.390

4.5. Investeringsen

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

Privébedrijven

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

De totale investeringen in de Vlaamse havens daalden tussen 2005 en 2010, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. In 2010 werd er bijna 3,4 miljard euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse havens samen. Bijna twee derde daarvan werd geïnvesteerd in de maritieme sector. Dit was vooral het geval in Antwerpen en Zeebrugge. Ongeveer een derde van de totale investeringen werd in 2010 gerealiseerd in de sector industrie.

Directe investeringen Totaal Vlaamse havens	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	89,0	90,8	3%
Industrie	1.223,0	1.161,8	34%
Andere logistieke diensten	82,4	102,6	3%
Vervoer over land	83,1	71,0	2%
Niet-maritieme cluster	1.477,6	1.426,2	42%
Maritieme cluster	3.295,6	1.984,9	58%
TOTAAL	4.773,1	3.411,1	100%

4.5.2 Haven van Antwerpen

Tussen 2005 en 2010 daalden de totale investeringen in de haven van Antwerpen, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Een zeer groot deel van de investeringen in de haven van Antwerpen werden in 2010 gedaan in de maritieme sector (meer dan twee derde) en meer dan een vierde in de industriële sector.

Directe investeringen Antwerpen	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	43,6	43,4	2%
Industrie	875,1	705,3	29%
Andere logistieke diensten	63,3	67,4	3%
Vervoer over land	48,5	34,0	1%
Niet-maritieme cluster	1.030,5	850,0	35%
Maritieme cluster	2.871,2	1.610,6	65%
TOTAAL	3.901,7	2.460,7	100%

4.5.3 Haven van Gent

Tussen 2005 en 2010 stegen de totale investeringen in de haven van Gent, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Meer dan twee derde van het totaal werd in 2010 geïnvesteerd in de sector industrie. De maritieme cluster was goed voor een vijfde van het totaal.

Directe investeringen Gent	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	32,8	34,5	7%
Industrie	226,0	344,5	67%
Andere logistieke diensten	11,6	17,0	3%
Vervoer over land	6,0	9,4	2%
Niet-maritieme cluster	276,4	405,4	79%
Maritieme cluster	88,6	105,3	21%
TOTAAL	364,9	510,7	100%

4.5.4 Haven van Zeebrugge

In de periode 2005-2010 daalden de totale investeringen in de haven van Zeebrugge. In de niet-maritieme cluster werd er een kleine stijging van de investeringen genoteerd, in de maritieme cluster een sterke daling. De maritieme cluster was in 2010 goed voor meer dan twee derde van de investeringen en de sector industrie voor ongeveer een vijfde van het totaal.

Directe investeringen Zeebrugge	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	6,2	10,6	3%
Industrie	83,9	72,1	21%
Andere logistieke diensten	4,7	12,4	4%
Vervoer over land	23,3	25,5	7%
Niet-maritieme cluster	118,1	120,6	35%
Maritieme cluster	290,6	219,8	65%
TOTAAL	408,7	340,4	100%

4.5.5 Haven van Oostende

De investeringen in de haven van Oostende zijn in 2010 licht gestegen tegenover 2005. De helft van de totale investeringen werd in 2010 gedaan in de maritieme cluster. Binnen de niet-maritieme cluster werd in 2010 het meest geïnvesteerd in de sector industrie.

Directe investeringen Oostende	2005 (mln euro)	2010 (mln euro)	Aandeel in totaal
Handel	6,3	2,3	2%
Industrie	38,1	39,9	40%
Andere logistieke diensten	2,8	5,9	6%
Vervoer over land	5,4	2,1	2%
Niet-maritieme cluster	52,6	50,2	50%
Maritieme cluster	45,1	49,2	50%
TOTAAL	97,7	99,3	100%



5

MARITIEME STATISTIEK

5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in Le Havre-Hamburg range

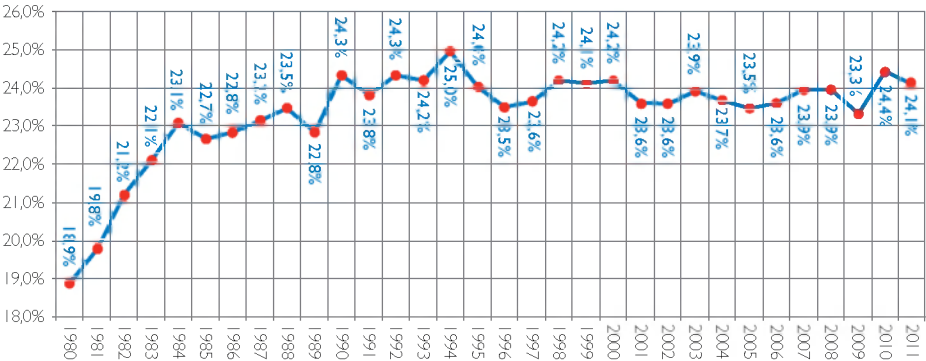
De belangrijkste zeehavens tussen Le Havre en Hamburg zijn Le Havre, Duinkerke, Zeebrugge, Gent, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg. Deze cluster havens wordt meestal de Le Havre-Hamburg range genoemd. De haven van Oostende wordt door de Vlaamse Havencommissie ook tot de Le Havre-Hamburg range gerekend. In 2011 bedroeg de totale overslag in deze range 1.102 miljoen ton (+3,4%). Het aandeel van de vier Vlaamse havens bedroeg in 2011 265 miljoen ton (24,1%). Dit is een lichte daling tegenover 2010 (24,4%).

Tabel 5.1
Maritieme trafiek in de Le Havre -Hamburg range

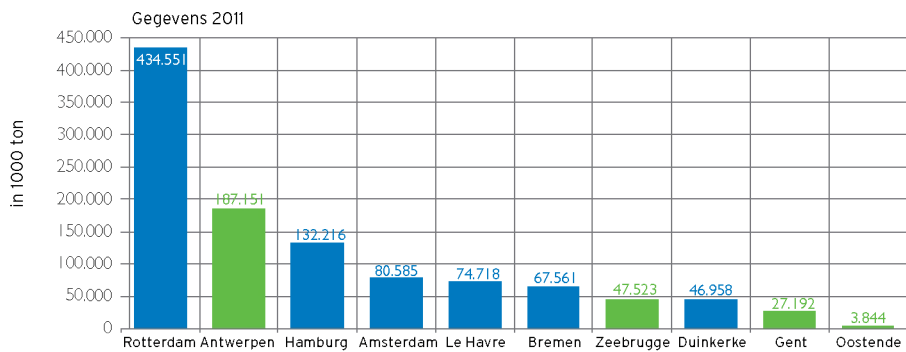
	2007	2008	2009	2010	2011	% 2011
Antwerpen	182.897	189.389	157.806	178.168	187.151	17,0%
Gent	25.103	27.027	20.787	27.258	27.192	2,5%
Zeebrugge	42.077	42.024	44.867	49.600	46.958	4,3%
Oostende	7.983	8.477	5.370	4.935	3.844	0,3%
Rotterdam	409.086	421.221	386.957	430.160	434.551	39,4%
Amsterdam	65.352	75.822	73.224	72.717	74.718	6,8%
Hamburg	140.381	140.375	110.380	121.186	132.216	12,0%
Bremen	69.212	74.647	63.036	68.690	80.585	7,3%
Le Havre	78.880	80.173	73.768	70.217	67.561	6,1%
Duinkerke	57.094	57.689	45.003	42.724	47.523	4,3%
Totaal	1.078.065	1.116.844	981.198	1.065.655	1.102.299	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

Door de financiële en economische crisis daalde de totale goederen-overslag in de Vlaamse havens in 2009. In 2010 steeg de overslag echter opnieuw. Deze trend zette zich in 2011 verder. De goederenoverslag steeg van bijna 260 miljoen ton in 2010 naar meer dan 265 miljoen ton in 2011 (+2,0%). De groei van de totale overslag in de Vlaamse havens samen is volledig te danken aan de groei in de haven van Antwerpen. Er werden in Antwerpen in 2011 187,2 miljoen ton goederen overgeslagen. Dit is bijna 9 miljoen ton meer dan het jaar ervoor (+5,0%). In de havens van Gent, Zeebrugge en Oostende daalde de trafiek met respectievelijk 65.000 ton (-0,2%), 2,6 miljoen ton (-5,3%) en 1,1 miljoen ton (-22,1%).

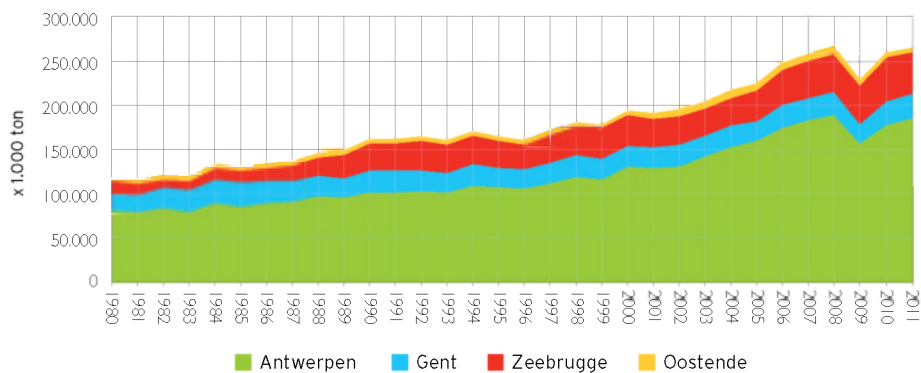
Tabel 5.2

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2011



	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%
2011	187.151	27.192	46.958	3.844	265.145	↑ 2,0%

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 erts en kolen, grind en zand en granen worden samen gegroepeerd onder de rubriek 'droge bulk'. In 2011 bedroeg de overslag van droge bulk in de vier Vlaamse havens samen 14,9% van de totale goederenoverslag. Het aandeel van droge bulk bedroeg in 2011 in Antwerpen 10,2%, in Gent 63,0%, in Zeebrugge 3,5% en in Oostende 40,1% van het totaal. Tegenover 2010 daalde de overslag in 2011 met 3,5% in Antwerpen, met 3,3% in Gent en met 2,5% in Zeebrugge. Enkel in de haven van Oostende steeg de overslag van droge bulk (+9,4%).

Tabel 5.3

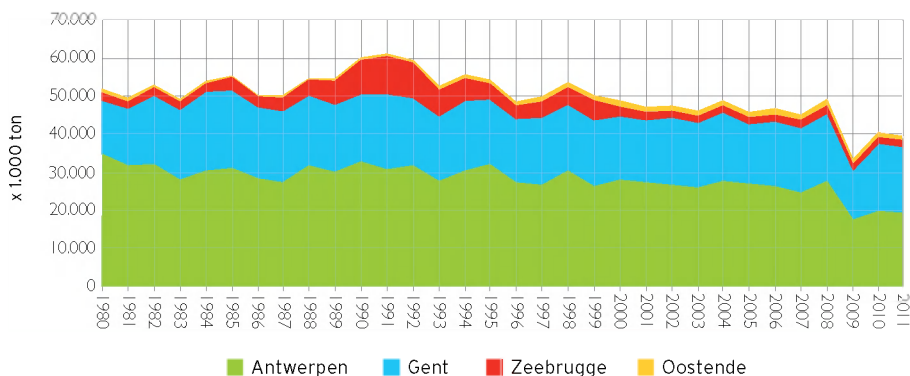
Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2011



	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%
2011	19.086	17.128	1.652	1.543	39.409	↓ -2,9%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

Maritieme trafiek droge bulk in de Vlaamse havens



5.3.2 Vloeibare bulk

De overslag van ruwe aardolie, petroleumproducten, vloeibaar gas, fruitsappen en chemicaliën wordt gezamenlijk aangeduid als 'vloeibare bulk'. In Antwerpen betreft het vooral petroleumproducten en chemicaliën, terwijl in Zeebrugge is de overslag van LNG (vloeibaar aardgas) belangrijk is. De overslag van fruitsap in bulk gebeurt vooral in Gent en in Zeebrugge. In 2011 bedroeg de overslag van vloeibare bulk 22,2% van de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens samen. Het aandeel van vloeibare bulk in 2011 bedroeg in Antwerpen 24,6%, in Gent 16,4%, in Zeebrugge 17,6% en in Oostende 0,1%. Tegenover 2010 steeg de overslag in Antwerpen, Gent en Zeebrugge met respectievelijk 12,2%, 5,0%, en 3,6%. In Oostende daalde de overslag van vloeibare bulk met 19,9%.

Tabel 5.4

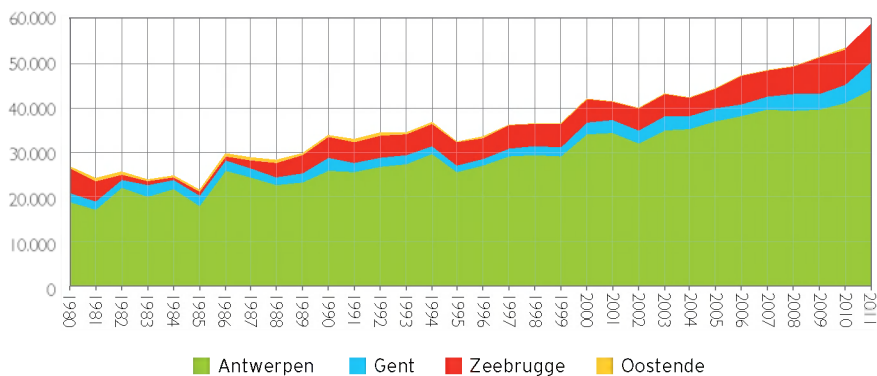


**Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2011**

	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%
2011	46.016	4.450	8.281	5	58.752	↑ 10,4%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens



5.3.3 Containers (ton / TEU)

In de vier Vlaamse havens samen bedroeg de overslag van containers, uitgedrukt in ton, in 2011 48,4% van de totale goederenoverslag. Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens. De containertrafiek maakt er ongeveer de helft van de totale trafiek uit (in 2011 respectievelijk 56,2% en 48,4% van het totaal). In Gent is de containeroverslag eerder gering (2,0% van de totale goederenoverslag), terwijl er in Oostende sinds 2008 geen containers meer worden behandeld. In Antwerpen steeg de overslag van containers in 2011 tot meer dan 105 miljoen ton (+2,5%), een absoluut record voor de haven. In Zeebrugge en Gent daarentegen daalde de containeroverslag (in ton) in 2011, respectievelijk met 13,9% en met 2,5%.

Naast de opgaven in ton wordt de overslag van containers 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). Het aandeel in de totale containeroverslag in de Vlaamse havens (uitgedrukt in TEU) bedroeg er in 2011 respectievelijk 79,1% en 20,2%. In 2011 steeg het aantal behandelde TEU in Antwerpen met 2,3%. In Zeebrugge en Gent daalde de overslag met respectievelijk 11,7% en 3,6% tegenover het jaar daarvoor.

Tabel 5.5

**Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2011**



	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%
2011	105.109	545	22.743	0	128.397	↓ -0,9%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

Tabel 5.6

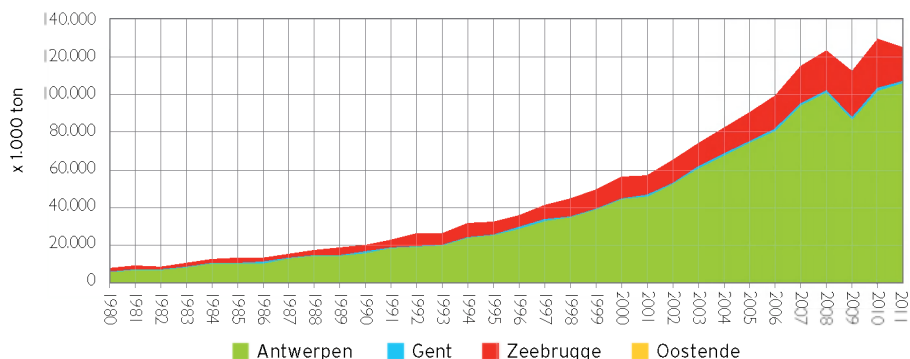
**Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens,
in TEU, 1980-2011**



	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%
2011	8.662.035	80.093	2.206.681	0	10.948.809	↓ -0,9%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens



5.3.4 Roll-on roll-off

De roll-on roll-off trafiek bestaat vooral uit de overslag van rollend materieel, vrachtwagens, bouwmachines, landbouwmachines en personenwagens. 9,3% van de totale overslag in de vier Vlaamse havens samen bestond in 2011 uit roll-on roll-off trafiek. Het aandeel van die trafiek is vooral belangrijk in de havens van Oostende en Zeebrugge: in 2011 bedroeg het aandeel respectievelijk 58,7% en 28,0% van de totale trafiek. In Gent en Antwerpen is het aandeel van de roll-on roll-off overslag eerder gering (respectievelijk 6,0% en 4,1% van de totale overslag). De roll-on roll-off trafiek steeg in 2011 in Antwerpen, Gent en Zeebrugge met respectievelijk 8,3%, 6,4% en 5,9%. In Oostende daarentegen daalde de trafiek in 2011 met 33,6% tegenover 2010.



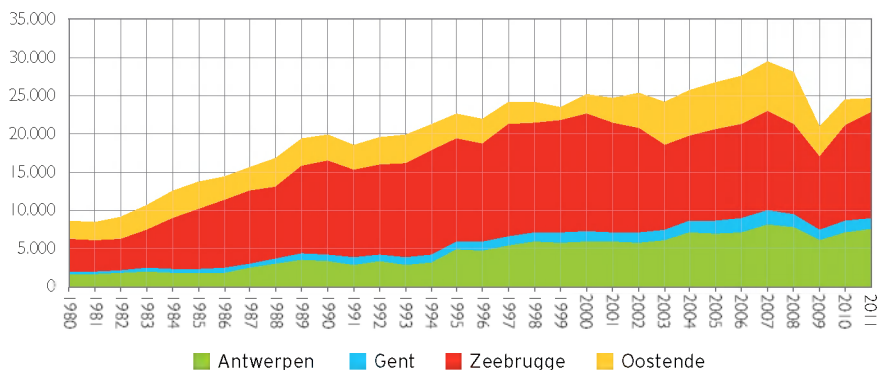
Tabel 5.7

Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2011

	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%
2011	7.673	1.638	13.131	2.256	24.698	↑ 1,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

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



5.3.5 Conventioneel stukgoed

De overslag van goederen die noch in bulk, noch in containers worden verscheept, zoals project cargo, breakbulk, ijzer en staal, papier, machines en paletten worden in de statistieken ondergebracht in de rubriek 'conventioneel stukgoed'. In de vier Vlaamse havens samen bedroeg het aandeel van conventioneel stukgoed in 2011 5,2% van de totale goederenoverslag. In Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende bedroeg het aandeel van conventioneel stukgoed in 2011 respectievelijk 5,0%, 12,6%, 2,5% en 1,0%. De overslag van conventioneel stukgoed steeg in Antwerpen, Gent en Zeebrugge met respectievelijk 19,2%, 7,1% en 3,7% tegenover het jaar daarvoor. In Oostende daarentegen daalde het aandeel van conventioneel stukgoed met 67,4%.

Tabel 5.8

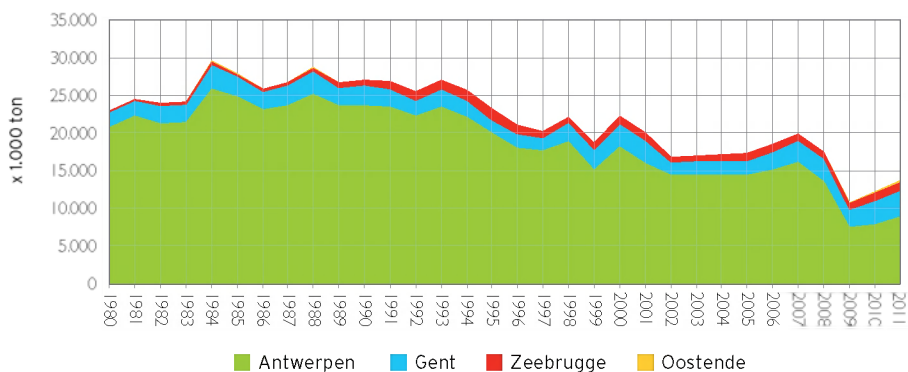
Maritieme trafiek conventioneel stukgoed, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2011



	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%
2011	9.267	3.431	1.151	40	13.889	↑ 13,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

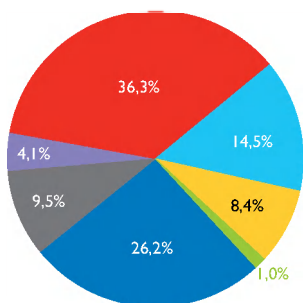
Maritieme trafiek conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens



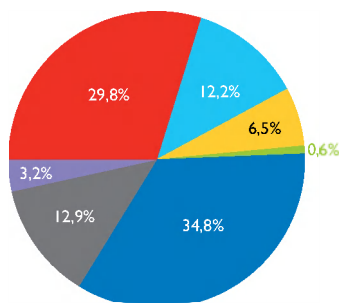
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen

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 onder meer de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming 'zee' (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

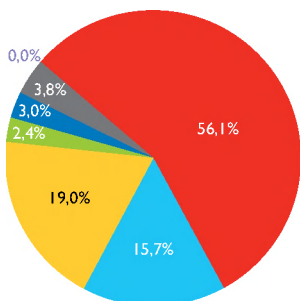
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



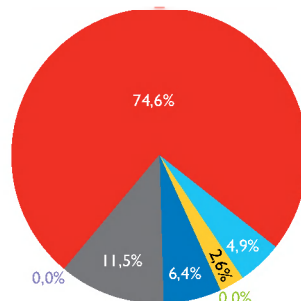
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Gent



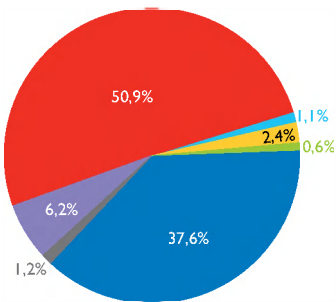
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



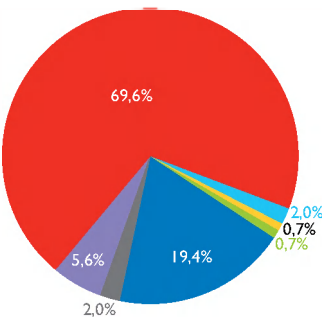
Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen



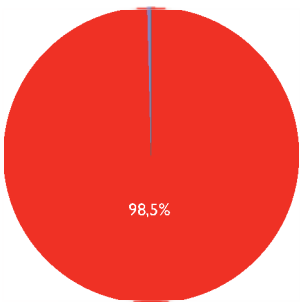
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



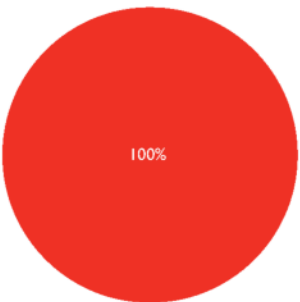
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



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

In tabel 5.9 wordt het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weergegeven. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Antwerpen worden de gegevens 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 84,3% en 15,2% van het totaal). Ook het aantal cruisepassagiers in deze havens wordt steeds belangrijker.

Tabel 5.9

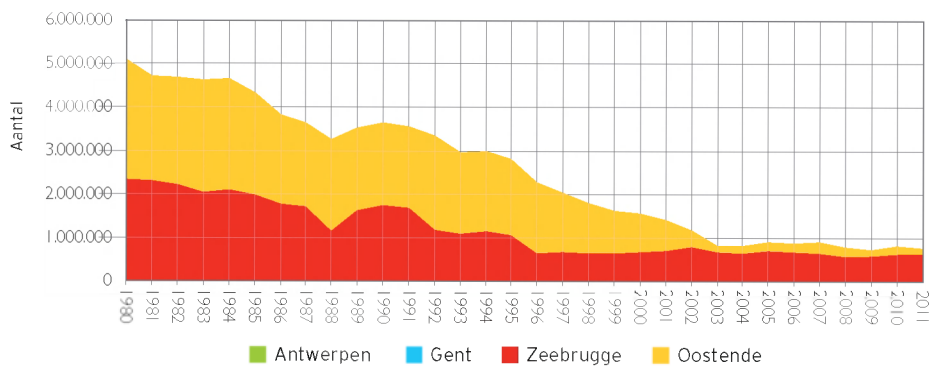
Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2011



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593	
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408	
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350	
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840	↓ -10,0%
2002	1.656	356	773.582	394.107	1.169.701	↓ -16,8%
2003	2.327	688	674.153	148.928	826.096	↓ -29,4%
2004	2.693	543	649.844	163.436	816.516	↓ -1,2%
2005	2.491	675	702.486	214.794	920.446	↑ 12,7%
2006	3.275	825	654.329	231.364	889.793	↓ -3,3%
2007	2.274	917	650.442	247.867	901.500	↑ 1,3%
2008	2.994	1.073	560.526	229.833	794.426	↓ -11,9%
2009	2.780	920	561.661	176.722	742.083	↓ -6,6%
2010	2.318	949	616.525	189.118	808.910	↑ 9,0%
2011	2.684	1.059	629.473	113.303	746.519	↓ -7,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



5.6. Scheepsbewegingen

Tabel 5.10 geeft het aantal schepen dat in de Vlaamse havens is aangekomen terwijl tabel 5.11 de totale Bruto Tonnage (BT) van deze schepen weergeeft. 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 2011 respectievelijk 52,3% en 28,7% van het aantal schepen en 55,4% en 35,9% van de totale BRT/BT in de Vlaamse havens samen. De gemiddelde BRT/BT per zeeschip was in 2011 het grootst in Zeebrugge (24.565 BT) omdat in die havens relatief veel grote schepen (vooral containerschepen en methaantankers) aanmeren.

Tabel 5.10

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal 1980-2011



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758	
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678	
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789	
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946	↓ -2,5%
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655	↓ -0,9%
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559	↓ -3,4%
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145	↓ -1,3%
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475	↑ 1,1%
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252	↑ 2,5%
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068	↑ 5,6%
2008	16.406	3.463	9.405	4.868	34.142	↑ 0,2%
2009	13.923	2.962	8.073	2.952	27.910	↓ -18,3%
2010	14.783	3.436	8.863	2.554	29.636	↑ 6,2%
2011	15.240	3.351	8.351	2.201	29.146	↓ -1,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie/Havenbesturen



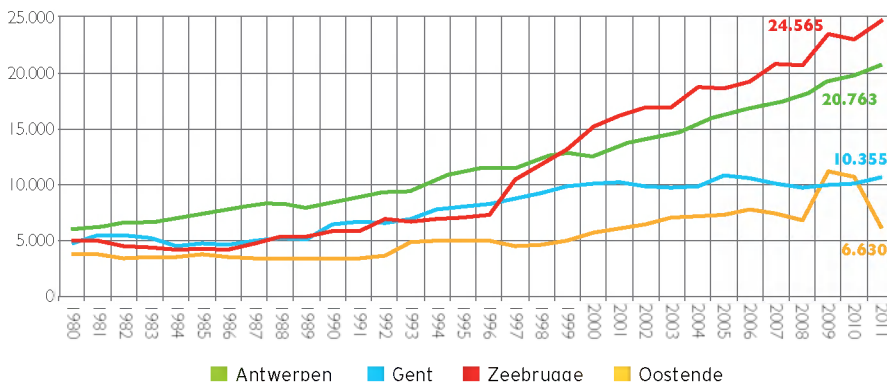
Tabel 5.11

Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2011

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503	
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432	
2000	203.064	29.215	163.140	23.422	418.842	
2001	214.274	28.073	163.937	25.680	431.964	↑ 3,1%
2002	217.918	27.961	169.196	27.498	442.573	↑ 2,5%
2003	227.885	29.453	137.450	32.993	427.781	↓ -3,3%
2004	237.408	30.101	146.850	35.044	449.403	↑ 5,1%
2005	248.461	30.162	158.999	35.501	473.123	↑ 5,3%
2006	265.165	32.618	168.141	36.120	502.044	↑ 6,1%
2007	288.825	32.019	196.351	35.645	552.840	↑ 10,1%
2008	296.400	33.849	194.230	33.197	557.676	↑ 0,9%
2009	266.262	29.702	189.875	33.188	519.027	↓ -6,9%
2010	290.687	34.829	203.205	27.499	556.220	↑ 7,2%
2011	316.429	34.698	205.142	14.613	570.882	↑ 2,6%

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 2011 vergeleken met die van het jaar ervoor. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2011 tegenover 2010 weer.

Tabel 5.12

**Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen,
in 1000 ton, 2011**

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2010	2011	% groei
Stukgoedbehandeling	117.393	122.050	↑ 4,0%
Ijzer en staal	6.541	8.427	↑ 28,8%
Non-ferro-metalen	295	343	↑ 16,3%
Meststoffen/chemicaliën	289	239	↓ -17,3%
Hout	230	338	↑ 47,0%
Houtcellulose, papierpulp	478	763	↑ 59,6%
Fruit	1.313	1.350	↑ 2,8%
Graangewassen	6	7	↑ 16,7%
Rollend materieel	3.120	3.615	↑ 15,9%
Meel	172	62	↓ -64,0%
Suiker	48	6	↓ -87,5%
Containers	102.539	105.110	↑ 2,5%
Overig stukgoed	2.362	1.790	↓ -24,2%
Massagoedbehandeling	60.776	65.102	↑ 7,1%
Ruwe aardolie	4.737	4.573	↓ -3,5%
Aardoliederivaten	24.954	29.840	↑ 19,6%
Chemicaliën	10.790	11.123	↑ 3,1%
Ertsen	3.271	2.827	↓ -13,6%
Kolen	5.125	5.351	↑ 4,4%
Granen	1.173	1.090	↓ -7,1%
Meststoffen	4.688	4.448	↓ -5,1%
Zand en grind	1.523	1.657	↑ 8,8%
Overig massagoed	4.513	4.193	↓ -7,1%
TOTAAL	178.168	187.152	↑ 5,0%

Bron Vlaamse Havencommissie/Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.13

Trafiëk naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2011, NVS-indeling

Goederencategorie (NVS-indeling)	2010	2011	% groei
0. Landbouwproducten en levende dieren	2.909	2.631	↓ -9,6%
1. Voedingsproducten en veevoeders	1.238	804	↓ -35,1%
2. Vaste minerale brandstoffen	5.235	5.551	↑ 6,0%
3. Aardoliën en aardolieproducten	29.692	34.413	↑ 15,9%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	4.563	3.932	↓ -13,8%
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	6.835	8.775	↑ 28,4%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.723	3.782	↑ 1,6%
7. Meststoffen	4.958	4.697	↓ -5,3%
8. Chemische producten	11.405	11.913	↑ 4,5%
9. Voertuigen, machines en overige...	3.903	4.467	↑ 14,5%
10. Containers	102.539	105.111	↑ 2,5%
11. Niet gespecificeerde lading	1.167	1.076	↓ -7,8%
TOTAAL:	178.168	187.152	↑ 5,0%

Bron Vlaamse Havencommissie/Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.14

Trafiëk naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2011

Goederencategorie (NVS-indeling)	2010	2011	% groei
0. Landbouwproducten	1.096	1.750	↑ 59,7%
01. Granen	800	1.157	↑ 44,6%
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	296	593	↑ 100,3%
06. Suikerbieten	0	0	↑ 0,0%
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	↑ 0,0%
1. Voedingsproducten en veevoeder	3.432	3.678	↑ 7,2%
11. Suiker	35	71	↑ 102,9%
12. Dranken	834	894	↑ 7,2%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	13	19	↑ 46,2%
17. Veevoeder	643	625	↓ -2,8%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.907	2.069	↑ 8,5%
2. Vaste minerale brandstoffen	4.221	3.062	↓ -27,5%
21. Steenkool	3.574	2.289	↓ -36,0%
22. Bruinkool	109	121	↑ 11,0%
23. Cokes	538	652	↑ 21,2%

MARITIEME STATISTIEK

3. Petroleum en petroleumproducten	3.204	3.677	↑	14,8%
31. Ruwe petroleum	0	0	↑	0,0%
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	1.543	1.301	↓	-15,7%
34. Andere petroleumproducten	1.661	2.376	↑	43,0%
4. Ertsen en metaalresiduen	6.021	5.088	↓	-15,5%
41. IJzererts	4.504	3.518	↓	-21,9%
45. Andere ertsen en afvalen daarvan	77	101	↑	31,2%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.440	1.469	↑	2,0%
5. Producten van de metaalindustrie	3.000	3.233	↑	7,8%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	203	167	↓	-17,7%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.689	1.763	↑	4,4%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	23	18	↓	-21,7%
54. Platen van ijzer en staal	1.076	1.281	↑	19,1%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	0	2	↑	100,0%
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	9	2	↓	-77,8%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.085	2.562	↑	22,9%
61. Zand, grind, klei en slakken	1.238	1.374	↑	11,0%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	159	558	↑	250,9%
63. Andere ruwe mineralen	402	311	↓	-22,6%
64. Cement en kalk	286	314	↑	9,8%
65. Gips	0	0	↑	0,0%
69. Bouwmaterialen	0	5	↑	100,0%
7. Meststoffen	1.318	1.270	↓	-3,6%
71. Natuurlijke meststoffen	299	186	↓	-37,8%
72. Kunstmeststoffen	1.019	1.084	↑	6,4%
8. Chemische producten	474	411	↓	-13,3%
81. Chemische basisproducten	329	322	↓	-2,1%
82. Aluminiumverbindingen	12	0	↓	-100,0%
83. Producten van steenkoolchemie	60	62	↑	3,3%
84. Cellulose en oud papier	17	9	↓	-47,1%
89. Andere chemische producten	56	18	↓	-67,9%
9. Overige goederen	2.405	2.460	↑	2,3%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	222	230	↑	3,6%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	262	438	↑	67,2%
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	112	45	↓	-59,8%
94. Artikelen van metaal	0	0	↑	0,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	1.614	1.495	↓	-7,4%
99. Bijzondere transacties	195	252	↑	29,2%
TOTAAL	27.256	27.191	↓	-0,2%

Tabel 5.15

**Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge,
in 1000 ton, 2011**

Goederencategorie (NVS-indeling)	2010	2011	% groei
0. Landbouwproducten	289	293	↑ 1,4%
01. Granen (m.i.v. Rijst)	51	59	↑ 15,7%
02. Aardappelen	56	15	↓ -73,2%
03. Verse groenten en vruchten	171	195	↑ 14,0%
04. Textiel	0	0	↑ 0,0%
05. Hout en kurk	11	21	↑ 90,9%
09. Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	3	↑ 100,0%
1. Andere voedingsproducten en veevoeders	308	358	↑ 16,2%
11. Suiker	40	83	↑ 107,5%
12. Dranken	216	217	↑ 0,5%
13. Voedings- en genotsmiddelen	0	0	↑ 0,0%
14. Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	↑ 0,0%
16. Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	↑ 0,0%
17. Veevoeder	36	54	↑ 50,0%
18. Oliezaden, oliën en vetten	1	0	↓ -100,0%
19. Andere voedingsproducten	14	4	↓ -71,4%
2. Vaste minerale brandstoffen	60	59	↓ -1,7%
21. Steenkool	24	23	↓ -4,2%
22. Bruinkool en turf	36	36	↑ 0,0%
22. Cokes	0	0	↑ 0,0%
3. Aardolie & -producten	5.320	5.407	↑ 1,6%
32. Vloeibare brandstoffen	381	353	↓ -7,6%
33. Energiegassen	4.938	5.054	↑ 2,3%
4. Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	0	↑ 0,0%
45. Andere ertsen	0	0	↑ 0,0%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0	↑ 0,0%
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	0	0	↑ 0,0%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	↑ 0,0%
56. Non-ferro metalen	0	0	↑ 0,0%
59. Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	0	↑ 0,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.535	1.482	↓ -3,5%
61. Zand, grind, klei en slakken	1.523	1.471	↓ -3,4%
64. Cement, kalk	11	7	↓ -41,7%
69. Andere bewerkte bouwmaterialen	0	4	↑ 100,0%
7. Meststoffen	0	0	↑ 0,0%
72. Kunstmeststoffen	0	0	↑ 0,0%

MARITIEME STATISTIEK

8. Chemische producten	656	683	↑	4.1%
81. Chemische basisproducten	0	0	↑	0.0%
84. Cellulose, papierpulp	655	682	↑	85.0%
89. Andere chemische producten	1	1	↑	0.0%
9. Overige goederen	41.431	38.667	↓	-6.7%
91. Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	38.806	35.873	↓	-7.6%
92. Landbouwtractoren en -machines	0	0	↑	0.0%
93. Elektrische machines, apparaten, ...	10	2	↓	-80.0%
94. Metaalwaren	0	0	↑	0.0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	191	218	↑	13.5%
98. Bunkermateriaal en boordprovisie	2.421	2.574	↑	6.3%
99. Speciale transacties	1	1	↓	-100.0%
Totaal	49.599	46.957	↓	-5.3%

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

Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in ton, 2011

Goederencategorie	2010	2011	% groei
Algemene goederen	1.538.875	1.587.366	↑ 3.2%
Bouwmaterialen	79.304	100.715	↑ 27.0%
Erts	0	6.112	↑ 100.0%
Ferrochrome	27.949	55.230	↑ 97.6%
Gasolie	450	4.688	↑ 941.8%
Grind en zand	1.308.507	1.278.093	↓ -2.3%
Hout	38.285	20.647	↓ -46.1%
Magnesiumoxide	5.792	0	↓ -100.0%
Microsilica	5.100	0	↓ -100.0%
Orthoxyleen	0	0	↑ 0.0%
Schroot	0	0	↑ 0.0%
Sepeoliet	36.611	36.038	↓ -1.6%
Staal		19.430	↑ 100.0%
Silo/machines	7	25	↑ 257.1%
Steenkool	21.386	23.433	↑ 9.6%
Waterglass	15.491	13.835	↓ -10.7%
Zout	0	29.120	↑ 100.0%
Containers	0	0	↑ 0.0%
Roll-on roll-off	3.396.130	2.256.181	↓ -33.6%
Toeristische wagens	0	0	↑ 0.0%
TOTAAL	4.935.005	3.843.547	↓ -22.1%

Bron Vlaamse Havencommissie/Havenbedrijf Oostende



6

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De raffinaderijen van Total en die van Esso, de twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, worden via de Rotterdam Antwerpen Pijpleiding (RAPL) bevoorraad. Deze pijpleiding werd in 1971 in gebruik genomen en wordt uitgebaat door de vennootschap Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. De jaarlijkse aanvoer nam sindsdien gestaag toe. Als gevolg van de economische crisis daalde de vraag naar petroleumproducten sinds 2009. In 2011 bedroeg de aanvoer via de RAPL 26,48 miljoen ton. Dit is een daling met 10,5% tegenover 2010, toen nog 29,60 miljoen ton vanuit Rotterdam werd aangevoerd.



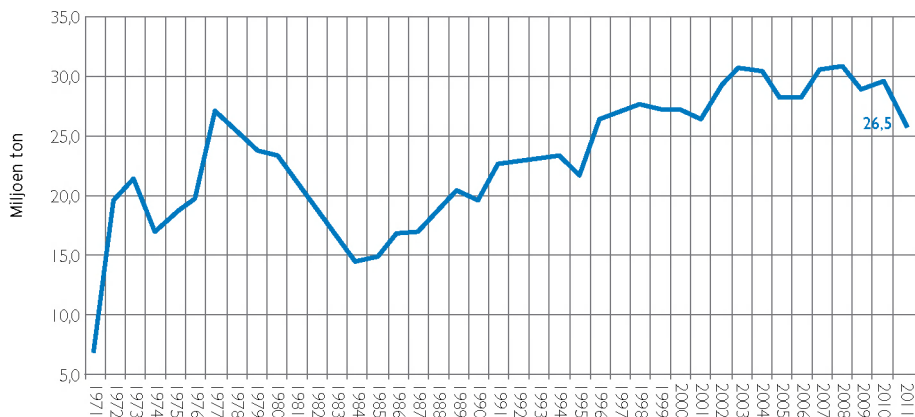
Tabel 6.1

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
2011	26.477.246

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

Vervoer van ruwe petroleum door de RAPL



ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)





7

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

In de Vlaamse zeehavens werden in 2011 in totaal 111,0 miljoen ton goederen geladen en gelost in/vanuit binnenschepen (+3,4% tegenover 2010). Op de Vlaamse kanalen en rivieren werden in 2011 41,2 miljoen ton goederen gelost en geladen vanuit/in binnenschepen (+5,6% tegenover 2010). In totaal, dus voor havens en binnenwateren samen, bedroeg de totale trafiek in 2011 152,2 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.

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, 1998-2011

	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%
2011	87.133	22.853	695	310	110.991	41.202	152.193	↑ 4,0%

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

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS





8

SPOORVERVOER

Als gevolg van de staatshervorming werd het Belgisch vervoerbeleid in 1988 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.

De Vlaamse havens realiseerden in 2011 een aandeel van 73,7% in het totale goederenvervoer van de NMBS, uitgedrukt in tonkilometer. De NMBS vervoerde in 2011 in totaal 41,1 miljoen ton goederen.

Voor het jaar 2012 bedragen de totale begrote investeringen bijna 2.050,9 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2012). Daarvan is 956,3 miljoen euro (46,6%) bestemd voor de klassieke investeringen, 347,4 miljoen euro (16,9%) voor de GEN infrastructuur, 4,9 miljoen euro (0,2%) voor de Hoge Snelheidstrein HST, 423,4 miljoen euro (20,6%) voor het rollend materieel en 319,0 miljoen euro (15,6%) voor de dienstgebouwen en de productiemiddelen.



Het bedrag dat voor 2012 als investeringen werd begroot voor investeringen (2.050,9 miljoen euro), is als volgt verdeeld over de drie spoorwegentiteiten: NMBS-Holding: 145,1 miljoen euro, infrastructuurbeheerder Infrabel: 1.255,0 miljoen euro en spoorweguitbater NMBS: 650,8 miljoen euro. Het aandeel in het totale investeringsbudget van

2012 van de drie entiteiten, NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, bedraagt respectievelijk 7,1%, 61,2% en 31,7%. In dit jaaroverzicht worden in de tabel de begrote bedragen voor de havens voor 2012 de investeringen voor de drie entiteiten hun geheel weergegeven. Er wordt geen verdere opdeling meer gemaakt in NMBS-Holding, Infrabel en NMBS. De werken op PPS-basis zijn niet inbegrepen in deze bedragen.

Het aandeel van de vier Vlaamse havens in de begrote investeringen in infrastructuur voor goederenvervoer bedraagt voor het jaar 2012 114,8 miljoen euro. Dit is 31,7 miljoen euro (38,1%) meer dan in 2011.

Het grootste aandeel van de spoorweginvesteringen in de Vlaamse havens gaat in 2012 naar Antwerpen: 67,3 miljoen euro (58,6%) van het totaal. Het aandeel van Zeebrugge en Gent bedraagt respectievelijk 31,5 miljoen euro (27,5%) en 15,8 miljoen euro (13,8%). Voor de haven van Oostende is er in 2012 0,1 miljoen euro voorzien (0,1%).

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 2012 wordt daarvoor een bedrag van 13,1 miljoen euro voorzien.

Tabel 8.1

Investerings in spoorweginfrastructuur Infrabel (in 1.000 euro prijzen 2012) (Incl. SPV-prefinanciering, excl. PPS-projecten)

Totaal budget 2011 voor de haven van Zeebrugge	Investeringsplan 2012 (in 1.000 euro)
Totaal budget 2012 voor de haven van Antwerpen	67.308,7
2de spoortoegang tot haven Antwerpen	451,5
Liefkenshoek Raillink	25.976,6
L27A: cap.-verhoging - Y "Oude Landen"	16.213,7
Bijsporen - Zone Antwerpen	68,7
Hoofdsporen - Zone Antwerpen	953,2
Instandhouding sporen - Zone Antwerpen	1.021,9
Antwerpen DS - Vernieuwing buitenverlichting	346,9
Antwerpen-Noord: VCAW wisselcomplex Blok 10	7,3
Instandhouding VVDK - Zone Antwerpen	354,2
Bundel Zuid Waaslandhaven Bundel Zuid VVDK	21,5
Bundels Krommenhoek, Kalishoek en Doel: DS LO Deurganckdok BU.V. En voed	150,8
Bundels Krommenhoek, Kalishoek en Doel: L211 Beseining van de Waaslandhaven	163,3
Diverse werken Linkeroever: Beseining L208	11,5
Diverse werken Linkeroever: Moerspoor Noordelijk Insteekdok	86,4
L10: ontdebellen en elektrificatie: doortrekken langsheen Bundel-Zuid	1.692,1
Aanleg trapezium L59 tussen Beveren en Mels	917,2
Sluis Deurganckdok - Seinrichting (EB)	701,8
Sluis Deurganckdok - Spoorwerken	1.819,8
Sluis Deurganckdok - VVDK	58,7
Westelijke ontsluiting: Antwerpen DS (EB)	520,0
Westelijke ontsluiting: Antwerpen LO - L211	125,5
Haven van Antwerpen: LO	6.268,5
Albertkanaalbruggen L12 en L27A: Aannemingen en stoffen	596,7
Albertkanaalbruggen L12 en L27A: honoraria	92,3
Albertkanaalbruggen L12 en L27A: regie	138,0
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Zone Antwerpen	826,9
Antwerpen-Linkeroever: Binnen SP 13	862,9
Antwerpen-Rechteroever: FRO INF REG SI	397,9
Antwerpen-Rechteroever: FNH ANM SI VVDK L11	479,4
Antwerpen-Rechteroever: FNH INF ANM L11	5,9
Antwerpen-Rechteroever: FRO INF ANM E	440,3
Antwerpen-Rechteroever: Studie + werken gebouw H-PA	1.501,4
Antwerpen-Rechteroever: ICT Binnengebouw	293,4

SPOORVERVOER

Antwerpen-Rechteroever: ICT Buitengebouw	127,5
Antwerpen-Rechteroever: Binnen SP 13	228,3
Concentratie seinposten - Zone Antwerpen	4.336,9
Seininrichting - Zone Antwerpen Noord - Main Hub - Aanpassen assenteller	9,2
Instandhouding seininrichting - Zone Antwerpen	9,2
IJzeren Rijn: Investerings in Nederland	1.044,5
IJzeren Rijn: Elektrificatie Herentals-Mol	8.315,9
Opprt.werken gelinkt aan CC (P1217)	1.411,8
IJzeren Rijn	10.772,2
Antwerpen-Noord: Bundel C2 reminstallatie	619,6
Antwerpen-Noord: Aanleggen tankplaat	22,7
Antwerpen-Noord: Sanelering plans bovenleidingen	11,5
Antwerpen-Noord: vernieuwen VVDK B 10	2,3
Antwerpen-Noord: VCAV Bundels A/A - VVDK	27,4
Haven Antwerpen: diverse: Seininrichting Rostockweg-Stralsundweg	18,6
Haven Antwerpen: diverse: Sporen Rostockweg-Stralsundweg	374,8
Haven van Antwerpen: RO	1.077,0
Totaal budget 2011 voor de haven van Gent	15.833,6
Gent Zeehaven: FGZH INF REG SI	736,0
Gent Zeehaven: Regie ZoNW VVDK/Voeding	67,7
Gent Zeehaven: FGZH INF ANM VVDK FGZH	782,6
Gent Zeehaven: FGZH ANM SI FGDM FBV FGND FW	11.859,2
Gent Zeehaven: Studie + Wrk beb. ES/BSA	30,0
Gent Zeehaven: BUI BEB Gent Zeehaven	93,9
Gent Zeehaven: Binnen SP 13	775,6
Concentratie seinposten - Zone Gent	14.345,1
Seininrichting - Zone Gent: L58 Gent-Zeehaven/Modificatie	28,0
Instandhouding seininrichting - Zone Gent	28,0
Bijspooren - Zone Gent: TRA Gent-Zeehaven Bundel E	650,0
Instandhouding Sporen - Zone Gent	650,0
Instandhouding VVDK - Zone Gent: Vernieuwing VCAW Gent-Zeehaven	272,7
Instandhouding VVDK - Zone Gent: VVDK/Bundelverlichting/Gent-Zeehaven	17,2
Modernisering ARAB AREI Zone Gent: Vernieuwing ARAB Gent-Zeehaven	95,6
Instandhoud VVDK - Zone Gent	385,5
Haven Gent Diverse Werken: Aanleg bundel Zandeken	313,1
Haven Gent: Diverse werken	313,1
Gebouwen - Gent-Zeehaven	10,0
Netwerk: Diversen	10,0
VVDK - Zone Gent: Telebeheer VVDK Gent-Zeehaven	101,9
Dienstgebouwen Infrabel - Zone Gent	101,9

SPOORVERVOER

Totaal budget 2011 voor de haven van Zeebrugge	31.535,6
Concentratie seinposten -Zone Gent: ICT BIN GEB Zeebrugge	150,2
Totaal budget 2011 voor de haven van Zeebrugge	1.279,7
Concentratie Seinposten Zone Gent	1.429,9
3de sp. Brugge-Dudzele : L51 Brugge-Dudzele: 3de spoor	70,7
3de sp. Brugge-Dudzele : BB 3de spoor Brugge-Blauwe Toren	4.092,3
3de sp. Brugge-Dudzele : Spoorwerken 3de spoor Brugge-Dudzele	40,9
3de sp. Brugge-Dudzele : KBLWRK VVDK Brugge-Dudzele	293,5
3de sp. Brugge-Dudzele : BVL Brugge-Dudzele	61,9
3de sp. Brugge-Dudzele : Homologatie	151,5
3de sp. Brugge-Dudzele : Coördinatie verw vlgh&gzh L51	8,2
3de sp. Brugge-Dudzele : BB Y Blauwe Toren	1.657,8
3de sp. Brugge-Dudzele : Vervangen OW. Lentestraat (I)	91,9
3de sp. Brugge-Dudzele : Spoorwerken Waggelwater	1.659,5
3de sp. Brugge-Dudzele : Spoorwerken vertakking BT	3.534,9
3de sp. Brugge-Dudzele : SI + VVDK + Kabelwerken Blauwe Toren	436,7
3de sp. Brugge-Dudzele : SI 3de spoor Brugge-Dudzele Inf.	2.431,0
3de sp. Brugge-Dudzele : BVL Trap. Brugge-Blauwe Toren	2.574,1
3de sp. Brugge-Dudzele : Inst. Opt. Vezelkbl L51 Brugge-Dudzele H	86,0
3de sp. Brugge-Dudzele : Honoraria Program Management	268,5
3de sp. Brugge-Dudzele : Honoraria voor Investerings	150,1
3de sp. Brugge-Dudzele : Onderaanneming TUC RAIL	21,1
3de sp. Brugge-Dudzele : ONT Vlaanderen P207 3de spoor	3.134,5
3de sp. Brugge-Dudzele : Assurances 1207 MO	81,5
L51: Brugge-Dudzele: 3de spoor	21.626,6
Haven van Zeebrugge - HZB/SI/SIL-2 seinpost West	6,9
Haven van Zeebrugge - Zeebrugge-Vorming: onteigeningen	97,4
Haven van Zeebrugge: diverse werken	104,4
Lissewege maatregelen t.g.v. ZB Vorming: L51A Lissewege, bouwen DOS	5,8
Lissewege maatregelen t.g.v. ZB Vorming: L51A Lissewege: doortocht BB	11,5
Lissewege maatregelen t.g.v. ZB Vorming: L51A Lissewege, herinrichting stationsomgeving - BB	23,0
Lissewege maatregelen t.g.v. ZB Vorming: L51A Lissewege, OW 4, bouw ONB	11,5
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: MPZB/ectioneerpost	664,2
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB BB Aanleg bundel Zeebrugge	20,0
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB BB Aanleg bundel Zwankendamme	2.199,6
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB BB OVB Wulfsberge	4.100,0
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB BVL Aanleg bundel Zwankendamme	556,7
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB SI Aanleg bundel Zwankendamme	35,0

SPOORVERVOER

Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB SP Aanleg bundel Zwankendamme	21,5
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB VVDK Aanleg bundel Zeebrugge	50,0
Zeebrugge vorming: modern. & uitbreid.: ZB VVDK Aanleg bundel Zwankendamme	50,0
Modernisering & uitbreiding Zeebrugge Vorming	7.748,7
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: ZB BVL	263,6
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: ZB SI	250,9
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: ZB SP	25,3
Zeebrugge - Aanleg Bocht Ter Doest: ZB VVDK	86,4
Bocht Ter Doest	626,1
Totaal budget 2011 voor de haven van Oostende	104,4
Haven van Oostende - spoor Zeewezendok: seininrichtingswerken	15,7
Haven van Oostende - spoor Zeewezendok: spoorwerken	88,6
Haven van Oostende: diverse werken	104,4
Totaal	114.782,3



Colofon

Foto's: Dirk Neyts

Wettelijk depotnummer: WD/2012/4665/01

Ontwerp en opmaak: www.magelaan.be

Druk: Poot Printers - Claes Group