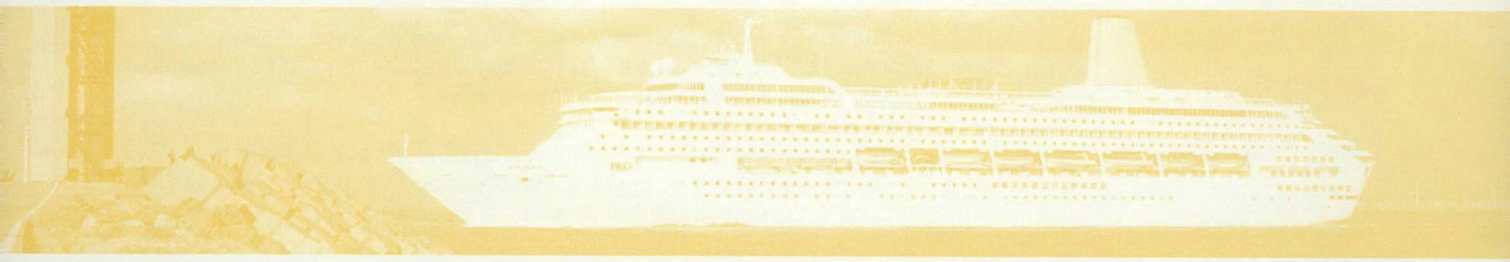
Vlaamse Havencommissie

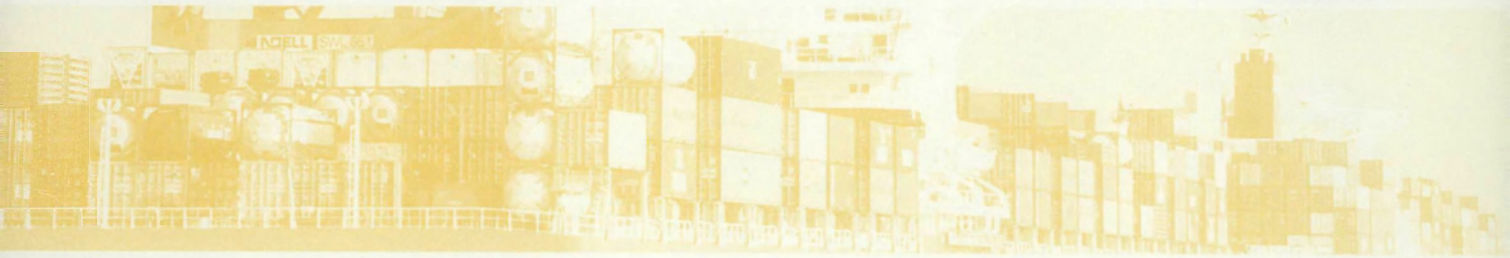
SERV

Jaarverslag 2000

138279

Vlaamse Havencommissie





SERV

Jaarverslag 2000

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Colofon

Jaarverslag 2000
Vlaamse Havencommissie

p/a Sociaal-Economische Raad
van Vlaanderen
Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel
tel.: 02/209.01.11
fax: 02/217.70.08
e-mail: vhc@serv.be
http://www.serv.be/vhc

Redactie:
Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts
Ingrid Schurmans

Drukkerij:
Gevaert Printing
Heirweg 84
8520 KUURNE

Verantwoordelijke uitgever:
Pieter Kerremans
Louizastraat 30
2800 Mechelen

D/2001/4665/22

Inhoudstafel

Toespraak van de Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, Prof. dr. Willy Winkelmans, ter gelegenheid van de installatievergadering van de nieuwe Vlaamse Havencommissie 4

Toespraak van de kabinetschef van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Steve Stevaert, ter gelegenheid van de installatievergadering van de nieuwe Vlaamse Havencommissie 6

De nieuwe Vlaamse Havencommissie 8

Installatie van de Vlaamse Havencommissie op 23 april 2001 8
Taakomschrijving 8
Samenstelling (situatie op 1 mei 2001) 9
Voorzitter
Effectieve leden 9
Plaatsvervangende leden 10
Dagelijks Bestuur 10
Secretariaat 10
Wetgeving 11

Werking van de Vlaamse Havencommissie in 2000 14

Vlaamse Havencommissie 14
Dagelijks Bestuur 14
Werkgroepen 14
Secretariaat 14

Rapport van de Vlaamse Havencommissie: Ontwikkelingen in de containervaart Kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens ? 15

Een snel groeiende markt 15
De drijvers van de groei van de vraag naar containervervoer 15
Concentratie in de lijnvaart 16
Schaalvergroting in de containerlijnvaart 16
Economische haalbaarheid van verdere schaalvergroting 16
Uitrusting en toegankelijkheid van zeehavens en terminals 16
Nieuwe scheepsroutes ? 17
De toekomstige scheepsgrootte: conclusie 17
De ontwikkeling van de omvang van de containervloot 17
Zijn de Vlaamse containerhavens voldoende voorbereid ? 17

Website Vlaamse Havencommissie 18

Ontwikkelingen in de Vlaamse havens 19

Ontwikkelingen in de haven van Antwerpen 19
Industrie 19
Infrastructuur 21
Nieuwe scheepvaartlijnen 21
Ontwikkelingen in de haven van Gent 23
Algemeen 23
Industrie 23
Infrastructuur 24
Ontwikkelingen in de haven van Zeebrugge 25
Infrastructuur en milieu 25
Scheepvaartlijnen 25

Ontwikkelingen in de haven van Oostende 27
Industrie 27
Infrastructuur 27
Scheepvaartlijnen 27
De Belgische spoorwegen 28

Statistiek Vlaamse havens 31

Inleiding 31

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens 32

Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap 33
De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens 34
De haven van Antwerpen 35
De haven van Gent 36
De haven van Zeebrugge 36
De haven van Oostende 38

Havenarbeid in de Vlaamse havens 40

Interpretatie 41
Haven van Antwerpen 41
Haven van Gent 43
Haven van Brugge/Zeebrugge 44
Haven van Oostende 46

Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens 48

Definities 48
Toegevoegde waarde 50
Werkgelegenheid 52
Investeringen 54

Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens in 2000: een nieuw record 56

Algemeen overzicht 56
De Le Havre-Hamburg range 56
De haven van Antwerpen in 2000 57
De haven van Gent in 2000 58
De haven van Zeebrugge in 2000 59
De haven van Oostende in 2000 60

Statistische gegevens 61
Totaal maritiem verkeer 61
Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën 64
Containerverkeer 68
Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen 72
Oorsprong en bestemming van de goederen 82
Passagiers 85
Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens 87
Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range 89

Dit jaarverslag valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie.
Het is geenszins een weerspiegeling van de diverse standpunten van de leden van de Vlaamse Havencommissie.

Toespraak van de Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, Prof. dr. Willy Winkelmans, ter gelegenheid van de installatievergadering van de nieuwe Vlaamse Havencommissie

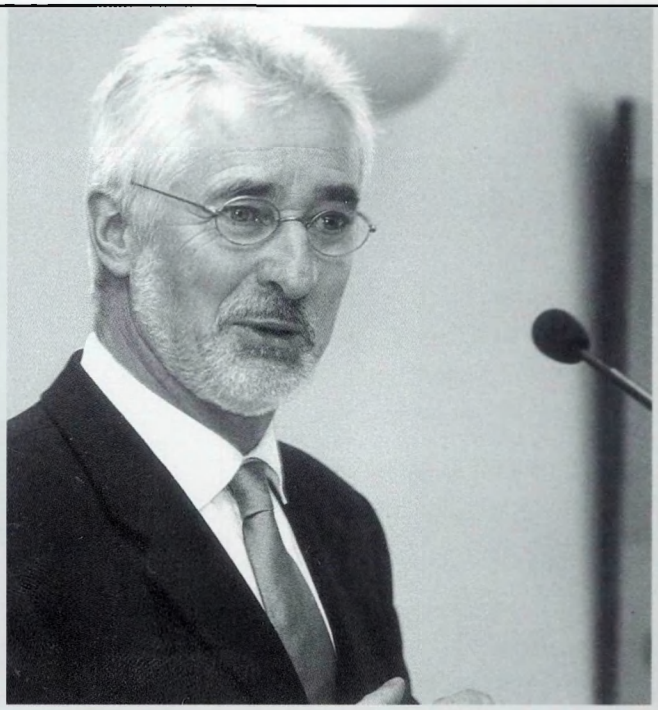


Foto: Dann

Dames en Heren leden van de Vlaamse Havencommissie,
Heren van het Kabinet van de heer Minister en van de Administratie Waterwegen en Zeewezen,
Geachte dames en heren van de vakpers,
Beste vrienden medewerkers,

Het is geen boutade als ik u zeg, dat het mij een groot genoegen is u op deze installatievergadering eindelijk te mogen toespreken. Niet alleen omdat het sommigen "bloed, zweet en tranen" heeft gekost om deze installatievergadering te kunnen vastleggen, maar evenzeer omdat het meer dan tien jaar geleden is dat ik mijn "maiden speech" met een snel kloppend hart heb mogen geven voor de eerste installatie van de VHC. Toen geschiedde dat in nogal beroerde omstandigheden. Voor zij die het zich niet meer herinneren: we hebben toen tot tweemaal toe een installatievergadering moeten houden, omdat de eerste bij kortgeding, dus op bevel van de rechter, diende opgeschort te worden. Ik bespaar u verdere details, zij zijn trouwens thans helemaal niet meer relevant. Bovendien tikt mijn hart nu heel wat trager, ik ben intussen een dagje ouder geworden, en heb alle redenen om aan te nemen, dat deze installatievergadering meteen de goede is. We hebben er trouwens lang moeten op wachten! Bijna twee volle jaren!

In een tijdspanne van tien jaar is er veel gebeurd en vooral veel veranderd. Niet alleen wijzelf zijn veranderd, ook de "omgeving" is fel veranderd. De VHC heeft meer dan dertig adviezen en aanbevelingen uitgebracht, gemiddeld drie per jaar dus. De Commissie heeft zich van in den beginne meermaals onderscheiden door opgemerkte standpunten in te nemen. Met de parlementaire goedkeuring van het havendecreet in april 1999 ten slotte is onze rol - na tien jaar hard werken - decretaal vastgelegd. Hierdoor breekt feitelijk een nieuw tijdperk aan voor deze organisatie: de VHC, tweede versie wordt vandaag geboren. Het lijkt mij derhalve een goed moment om op deze officiële installatievergadering zoveel mogelijk het kader te schetsen, waarbinnen deze nieuwe Havencommissie zal gaan werken. Daarvoor zullen we ons kort en goed bezinnen over de zin van de veranderingen, de toekomst en de kansen op realisatie.

1. Mijnheer de Minister, DD. & HH., wat is er fundamenteel veranderd sedert het begin van de negentiger jaren en wat is naar alle waarschijnlijkheid richtinggevend voor de volgende tien ?

I. Buiten de VHC:

1. In de eerste plaats moeten we vaststellen dat de haven- en vervoerwereld continu onderhevig zijn aan verandering. Diverse trends manifesteren zich in het transport en vele van deze trends zijn nog volop in ontwikkeling. Om er maar enkele te noemen: er is de groeiende invloed van de Europese Unie inzake vervoerbeleid (cf. het recente Port Package), er is de ingrijpende globalisatie, de voortschrijdende containerisatie, de succesvolle liberalisatie, de groeiende intermodaliteit, maar tegelijk is er ook meer congestie op de wegen, een groter milieubewustzijn, en een grotere druk op de gewenste mobiliteit. Het is niet het moment om hierover een uitgebreid exposé te houden, maar dat de "maritieme wereld" - zowel instrumenteel gezien als 'business wise' - zich continu aan het veranderen is staat buiten kijf. En dat we als Havencommissie mee moeten evolueren, hierover mag geen twijfel bestaan.

2. Ten tweede is er het Havendecreet. We zijn als Havencommissie in het begin van de jaren negentig begonnen met de voorbereiding ervan. Op politiek niveau heeft men echter tot 1999 moeten wikken en wegen om te komen tot een gedegen havendecreet, waarvoor nog een aantal uitvoeringsbesluiten eerlang moeten afgerond worden.

II. Binnen de VHC:

1. Meerdere adviezen, aanbevelingen en rapporten zijn niet onopgemerkt gebleven; er wordt meermaals naar verwezen, sommige worden zelfs tot voorbeeld gesteld.

2. De Havencommissie is er in de afgelopen 10 jaar in geslaagd ervoor te zorgen dat investeringsdossiers, die uiteindelijk mét ons advies op het bureau van de minister belanden, niet alleen technisch maar ook degelijk sociaal-economisch onderbouwd zijn. We hebben tijdens de discussies over de havenprojecten de sterke en de zwakke punten van de infrastructuurprojecten aan het licht kunnen brengen, waardoor elk behandeld dossier een volledig onderbouwde - meestal positieve - eindbalans heeft kunnen meekrijgen.

3. We hebben hierdoor naar de buitenwereld toe een grotere credibiliteit verkregen. Veel mensen uit het vakgebied hebben inmiddels de weg naar de VHC gevonden. Sommigen kennen vooral de adviezen en aanbevelingen, anderen kennen eerder de studiefunctie, in de vorm van de rapporten en jaarverslagen.

2. Wat de toekomst van de Havencommissie betreft is nog niet alles vastgelegd.

Vergeten we trouwens niet :"The future no longer is what it has been" (dixit H. Kahn), daarmee bedoelende dat dàt wat 10 jaar geleden als toekomst gold, vandaag niet noodzakelijk heden is geworden, zodat we te maken hebben met een andere, d.i. een zich steeds veranderende, toekomst. De VHC echter kan en moet - dankzij haar maatschappelijk gezien bijzonder relevante samenstelling - zelf nadenken over haar toekomstige rol, inclusief werking en organisatie. In dat verband is het nuttig te beseffen, dat de Havencommissie een veelheid van functies waarneemt. De VHC is - en dat is vrij uniek in de havenwereld, kan ik u verzekeren - tegelijkertijd:

- Een verplicht adviesorgaan van het gewestelijk havenbeleid.
- Een onafhankelijk algemeen informatie- en studieplatform op het gebied van havenontwikkeling.
- Een specifiek forum voor havenoverleg.

1. Voor wat het luik "advies" betreft zal er rekening moeten gehouden worden met de nieuwe context, waarin havensteun kan verleend worden: het havendecreet verplicht ons van nu af aan een onderscheid te maken tussen adviesvragen over het gewestelijk havenbeleid voor de zaken die samenhangen met het algemeen economisch belang van de havens (bijv. financiering van werken die betrekking hebben op aanleg, instandhouding en onderhoud van de maritieme toegangswegen en de basisinfrastructuur hiervoor, zoals zeesluizen), en adviesvragen in het kader van een subsidieprocedure voor haveninterne investeringsprojecten zoals voor kademuren en dokken. In beide gevallen is de advisering binnen de Commissie zeker niet op te vatten als loutere formaliteit. Een vrij fundamentele verandering voor de VHC in dat verband is de invoering van een nieuwe stemmingsprocedure. Deze komt erop neer, dat de vertegenwoordigers van de havens, die een directe betrokkenheid vertonen met het ingediende project, niet verwacht worden mee te stemmen. Het is de verwachting dat zulks de legitimiteit van de adviezen van de VHC zal verhogen. Ook het feit dat de adviezen thans meer expliciet gericht zullen zijn aan het betreffende havenbestuur, zodanig dat de volledige voorbereiding van een havenproject uitdrukkelijker bij de haven zelf komt te liggen, is niet van belang ontbloot. De VHC hoeft daardoor immers niet meer te adviseren op het einde van de procedure, maar in een veel vroeger stadium en kan daardoor ten volle haar rol van sociaal-economische adviseur vervullen. Door dit alles is er meer dan ooit behoefte aan een meerjaren budgettair plan van de Vlaamse overheid voor de havensector. Tot en met 1993 is ter zake een bepaalde procedure vrij nauwgezet gevolgd. In 1994 werd echter de laatste maal een driejaren programma voorgelegd. Ingevolge verschillen in standpunt inzake de financiering van haveninvesteringen, slaagde de Commissie er niet meer in om daarover een aanvaardbaar advies uit te brengen. Er moet thans dringend terug werk gemaakt worden van een strategische en meerjarige planning voor het Vlaamse havenbeleid. Het is m.a.w. de bedoeling een strategische lange termijn visie betreffende de Vlaamse havens te ontwikkelen. De meerjarige budgettaire planning zal daardoor een stevig formeel karakter krijgen, ten einde de nogal "gratuite" bepaling in het decreet "binnen de perken van de begroting" een duidelijke inhoud te geven voor de havensector in haar geheel.

2. Wat de informatie en studie opdracht betreft, stellen we vast niet alleen dat deze perfect aansluit bij wat de Havencommissie in de praktijk reeds jarenlang doet, maar tevens dat deze opdracht met de dag aan belang wint. De VHC is inderdaad inmiddels een soort "bibliotheek en informatiedesk" geworden. Heel wat publicaties van de VHC dragen een meer dan gewone interesse weg vanwege een breed publiek.

3. De functie van overleg ten slotte leidt niet zelden tot aanbevelingen, waaruit blijkt hoezeer de havensector beseft, dat voor de beleidsadvisering over havenaangelegenheden de Havencommissie best zo veel mogelijk als "sleutelfactor" gepercipieerd wordt. Het kan namelijk niet zijn dat de decreetgever een specifiek orgaan opricht voor advisering van het havenbeleid en dat bij belangrijke beslissingen de Havencommissie in het geheel niet om een advies gevraagd wordt. Daarom legt de Commissie zichzelf de verplichting op om zo systematisch mogelijk een debat te voeren over alle belangrijke aspecten van het havenbeleid. Zulk debat moet voor de buitenwereld interessante "ankerpunten" opleveren, die op hun beurt bruikbaar zijn voor het havenbeleid.

3. Ten slotte, geachte genodigden, als U mij zou vragen wat wij hopen te kunnen realiseren met de Vlaamse Havencommissie in de komende jaren dan zou ik onder meer denken aan de volgende dingen:

1. Dat we in een gezonde sfeer als Havencommissie een bijdrage leveren tot het totstandkomen van een coherent havenbeleid, m.a.w. dat we de

taak die we opgelegd krijgen naar behoren uitvoeren. Dat is allemaal niet zo evident als het lijkt. De VHC is immers samengesteld uit een aantal behoorlijk verschillende partijen. Daarenboven discussiëren we soms over "gevoelige" dossiers, waarbij zeer veel verschillende standpunten de revue passeren. Maar, uit de confrontatie van ideeën en zienswijzen kunnen nieuwe waardevolle ideeën naar voren komen.

2. Dat we regelmatig constructieve adviezen en aanbevelingen weten te formuleren. Wij moeten het de bevoegde Minister niet moeilijker maar gemakkelijker maken. De kritische aanbevelingen van de Commissie moeten steeds opbouwend zijn. Dit is geen belofte mijnerzijds, wel een streefdoel. Een goede samenwerking met de Administratie Waterwegen en Zeewezen is daarvoor zowel een middel als een doel.

3. Dat onze informatie- en studiefunctie verder kan uitgebouwd worden. Tot nu toe is er al heel wat gepresteerd op dit vlak, zeker gezien de beperkte mankracht, maar ik druk hierbij toch de hoop uit – en ik heb daar trouwens alle vertrouwen in – dat we deze functie in de toekomst nóg meer invulling kunnen geven. We moeten erin slagen middels onze jaarlijkse rapporten en verslagen, middels onze website en alle mogelijke andere informatiedragers het havenbeleid naar buiten uit te dragen, zodanig dat het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse zeehavens vergroot (of mag ik zeggen terug in ere wordt hersteld?). Intern is de informatie die we op die manier produceren alleszins een uitstekende basis voor de adviezen en aanbevelingen, die we als Commissie formuleren.

4. Tenslotte wens ik nogmaals het belang van een 'Vlaamse strategische havenbeleidsnota', een 'strategisch plan voor het Vlaamse havenbeleid' of hoe het ook genoemd zal worden, te benadrukken. Zo een plan is in Vlaanderen weliswaar latent aanwezig, maar het is hoog tijd dat het in concrete vorm uitgewerkt wordt. Dat we daar als Havencommissie bij betrokken willen worden en dat we daarin een bijdrage kunnen leveren, spreekt voor zich. Dergelijk plan vormt het sluitstuk van de vernieuwingsbeweging in het Vlaams havenlandschap.

Foto: Dann

Toespraak van de kabinetschef van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Steve Stevaert, ter gelegenheid van de installatievergadering van de nieuwe Vlaamse Havencommissie

Mijnheer de Voorzitter,
Geachte leden van de Vlaamse Havencommissie,
Dames en Heren,

De zeehavens in Vlaanderen zijn van een zeer groot belang, zowel nationaal als internationaal. Ze dragen er toe bij dat wij een hoog bruto binnenlands product realiseren.

Het havenlandschap ondergaat zeer sterke veranderingen. De Voorzitter heeft dat zonet nog aangehaald. Vooral de containervaart evolueert zeer snel, hetgeen zichtbaar wordt in de posities van de reders ten overstaan van andere economische actoren. Het meest recente studiewerk van de Havencommissie: "Ontwikkelingen in de containervaart, kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens" toont dit op overtuigende wijze aan. Zowel in het publieke als in het private havenlandschap zal dit de nodige aanpassingen vereisen. Daarom moet Vlaanderen tijdig anticiperen op de evoluties die op het veld gebeuren.

De Vlaamse overheid heeft sinds 1989 de bevoegdheid over het zeehavenbeleid. Pas in 1993 verscheen het subsidiebesluit. Er is ondertussen een hele weg afgelegd en het havendecreet is een belangrijk resultaat. Het is dit Havendecreet dat de taken van de Havencommissie vastlegt.

De Vlaamse Havencommissie heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren aan de voorbereiding van het havenbeleid.
Dit is ten eerste een **advies- en aanbevelingsopdracht.** Belangrijke thema's hierin zijn de algemene beleidsobjectieven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens en de algemene voorstellen met betrekking tot de concurrentievoorwaarden tussen havens. Tevens kunnen aanbevelingen worden geformuleerd over alle hinterlandverbindingen van de havens en interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid. De bevordering van de coördinatie van het beleid en overleg met en tussen de

Foto: Dann

Dirk Van Melkebeke

havens, en een versterkte samenwerking is een ander belangrijk thema voor de Vlaamse regering.

Inzake advies over concrete investeringsprojecten houdt de nieuwe procedure enkele belangrijke verbeteringen in. Het ogenblik waarop advies moet verstrekt worden is er één van.
Ook nieuw in de evaluatie van investeringsprojecten is het feit dat nu ook aan de Mina-Raad advies zal gevraagd worden. Het nieuwe ontwerpsubsidiebesluit voorziet dat een investeringsdossier simultaan door zowel de Vlaamse Havencommissie als door de Mina-Raad wordt beoordeeld. De Vlaamse havencommissie behandelt voornamelijk de sociaal-economische aspecten van het dossier en de Mina-Raad adviseert in hoofdzaak over de milieutechnische, de mobiliteits- en de ruimtelijke ordeningsaspecten.

Ook de **studie- en informatieopdracht** van de Vlaamse Havencommissie is belangrijk. De Vlaamse Havencommissie kan de laatste jaren mooie resultaten tonen op dit vlak.
Ik heb in dit verband de vraag van de Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie om een studie "naar de invloed van de Europese regelgeving op het Vlaamse havenbeleid" uit te voeren gunstig beantwoord.

Wat de andere uitvoeringsaspecten van het havendecreet betreft, zijn twee jaar na de publicatie van het decreet, reeds 4 uitvoeringsbesluiten definitief genomen door de Vlaamse regering. Een reeks uitvoeringsbesluiten over de financiële implementatie van het decreet werden principieel goedgekeurd en voor advies naar de Raad van State gezonden.

Ik wil U toch ook nog even melden dat de aandelenoverdracht in de MBZ eerstdaags in de agenda van de Vlaamse regering zal komen. Ook dit is een stap in de uitvoering van het Havendecreet.

In zijn toespraak sprak de Voorzitter over de vraag naar een 'Vlaamse Strategische beleidsnota'. Ik heb mijn administratie en kabinet opgedragen om samen met U voor het einde van dit jaar een globaal strategisch plan, de basis van mijn geactualiseerd beleidsplan, op te maken. De Vlaamse Havencommissie zal ook hierin ten volle een rol te vervullen krijgen. Zonder in detail op de inhoud vooruit te lopen geef ik enkele uitgangspunten mee die in dat plan aan bod moeten komen:

1. en globaal strategisch plan moet uitgaan van de basisfilosofie van het havendecreet: meer autonomie voor de havens maar tegelijkertijd ook responsabilisering;

2. Elke haven moet zijn troeven uitspelen, hetgeen moet samengaan met het maximaliseren van de 'natuurlijke complementariteit'. Het Vlaams havenbeleid moet de havens hierin ondersteunen;

3. De Vlaamse overheid moet de maritieme toegangswegen en de hinterlandinfrastructuur nog meer als kerntaak heroriënteren;

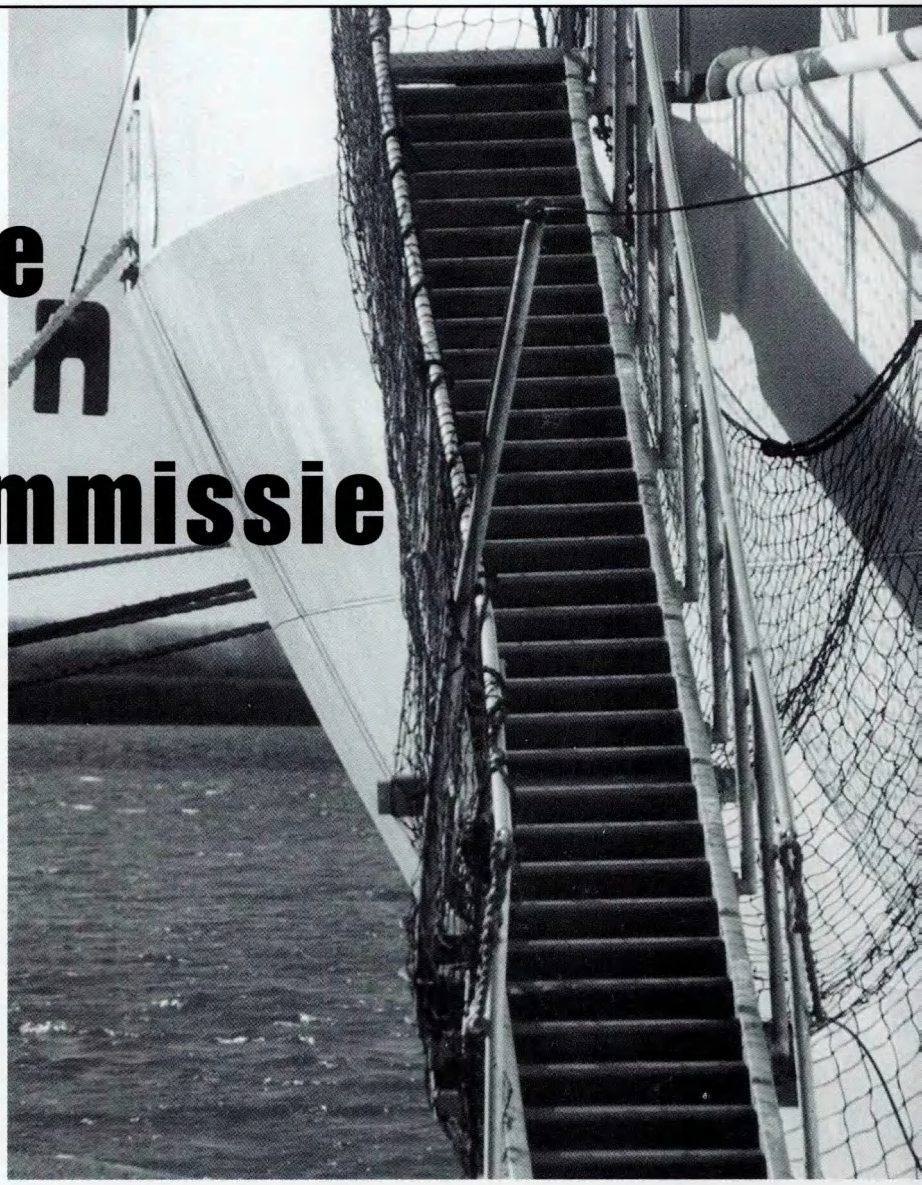
4. Tenslotte vind ik het belangrijk dat we samen met de havens maximaal de marktontwikkelingen opvolgen en het investeringsbeleid hier op een duurzame manier af te stemmen.

De wijzigingen in het havenlandschap doen steeds meer betrokkenen inzien dat samenwerking in het publieke havenlandschap onontbeerlijk is. In dit kader kwam een verbeterde relatie tussen AWZ en de Vlaamse Havencommissie tot stand. Ik hoop dat dergelijke win-win situaties gevolgd zullen worden.

De installatie van de vernieuwde, decretaal gefundeerde, Vlaamse Havencommissie is een aanzet tot een betere positionering van onze regio. Ik wens de Vlaamse Havencommissie in al haar opdrachten en taken die ze vervult, alle succes toe.

installatie Vlaamse Havencommissie

De nieuwe Vlaamse Havencommissie



Installatie van de Vlaamse Havencommissie op 23 april 2001

Op 12 januari 2001 werd het 'Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie' goedgekeurd. Hierin werden onder meer de bepalingen over de samenstelling van de commissie gewijzigd. De nieuwe ledenlijst werd door de Minister goedgekeurd op 30 maart 2001. Naar aanleiding van deze nieuwe samenstelling werd op 23 april 2001 een 'installatievergadering' gehouden. De teksten van de toespraken van de Voorzitter, prof. dr. W. Winkelmans en van de kabinetchef van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, de heer Steve Stevaert, werden integraal in dit jaarverslag afgedrukt.

Taakomschrijving

De Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, hebben ontegensprekelijk een groot belang voor de Vlaamse en Belgische economie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz. Elk van deze activiteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een groot belang hecht aan haar havens en aan een gedegen havenbeleid.

Daarom heeft de Vlaamse regering in 1989 een commissie opgericht: de Vlaamse Havencommissie (VHC). De Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Deze algemene opdracht werd in het Havendecreet herbevestigd. Ook in het daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluit over de werking en de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie bleven de taken vrijwel gelijk aan deze uit het oorspronkelijke oprichtingsbesluit.

De Vlaamse Havencommissie heeft enerzijds een advies- en aanbevelingsopdracht en anderzijds een informatie- en studieopdracht.

De advies- en aanbevelingsopdracht

Het Vlaams Parlement, de Vlaamse regering, de bevoegde minister en de SERV kunnen de Havencommissie om advies vragen of de Havencommissie kan op eigen initiatief een aanbeveling doen.

De algemene adviezen en aanbevelingen hebben betrekking op het uitwerken van algemene beleidsobjectieven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens, algemene voorstellen met betrekking tot de concurrentievoorwaarden tussen havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden), de bevordering van de coördinatie tussen het beleid van de havens en overleg en een versterkte samenwerking tussen de havens. De Vlaamse Havencommissie kan ook aanbevelingen formuleren over alle hinterlandverbindingen van de havens en het interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid. De algemene beleidsobjectieven moeten worden omgezet in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

Foto: VHC

Aan de Havencommissie wordt ook om advies gevraagd over ontwerpen van decreet, ontwerpbesluiten en beleidsnota's die relevant zijn voor het havenbeleid. Deze adviezen worden gevraagd voordat er op regeringsniveau een beslissing over wordt genomen.

Analoog adviseert de Commissie ook over projecten die in de havens worden gerealiseerd en waarvoor de Vlaamse Overheid subsidie verleent of (mede-)investeerder is. De minister is uitdrukkelijk gebonden om aan de Commissie advies te vragen over de projecten met een overheidsinvestering van ten minste 10 miljoen Euro. Tot nu toe richtte de Vlaamse Havencommissie haar adviezen vooral op de haalbaarheid en de wenselijkheid van investeringsprojecten in de havens. Belangrijke voorbeelden van investeringsprojecten waarover de Vlaamse Havencommissie heeft geadviseerd zijn de Flanders Container Terminal (Zeebrugge), het Verrebroekdok (Antwerpen), het Kluizendok (Gent), de renovatie van de haven van Oostende, de Containerkade Noord en de Containerkade West (Antwerpen). Alle adviezen en aanbevelingen die door de Vlaamse Havencommissie worden uitgebracht worden integraal opgenomen in het jaarverslag.

De informatie- en studieopdracht

Het secretariaat van de Havencommissie vervult autonoom de algemene informatieopdracht van de Vlaamse Havencommissie. De jaarverslagen bevatten bijvoorbeeld altijd een informatief en statistisch deel. Op regelmatige tijdstippen publiceert de Vlaamse Havencommissie algemene informatieve rapporten over bijvoorbeeld de toekomstige verkeersevolutie in de havens, het hinterlandvervoer van en naar de havens of over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens (met gegevens over toegevoegde waarde, tewerkstelling, enz.). In 1998 werd in samenwerking met de Nationale Havenraad Nederland een vergelijkende studie gemaakt over de milieuvoorwaarden in de havens van Antwerpen en Rotterdam. Binnen haar informatie- en studieopdracht kan de Vlaamse Havencommissie ook opdrachten geven aan externen, bijvoorbeeld studiebureaus, om één of meerdere aspecten van een havenrelevant probleem te onderzoeken. In 1997 heeft de Havencommissie een externe opdracht gegeven om de sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid te onderzoeken. Een samenvatting van het onderzoek en de conclusies van de Commissie werden gebundeld in een rapport. Het meest recente rapport (oktober 2000) heeft als titel 'Ontwikkelingen in de containervaart – kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens' en handelt over de trends in de containerbusiness zoals schaalvergroting, allianties en fusies en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse havens.

De jaarverslagen, rapporten en studies zijn verkrijgbaar bij het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie.

Samenstelling (situatie op 1 mei 2001)

Door de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit op 12 januari 2001 wordt de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie gewijzigd. Het aantal leden neemt toe van 24 tot 30 leden. Bovendien wordt voor ieder effectief lid een plaatsvervangend lid benoemd.

De Vlaamse Havencommissie bestaat uit vier groepen leden: acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties, één vertegenwoordiger van respectievelijk de binnenscheepvaart, het wegtransport en het spoorvervoer en elf vertegenwoordigers van de Vlaamse havens (Antwerpen heeft vijf vertegenwoordigers; Zeebrugge, Oostende en Gent hebben telkens twee vertegenwoordigers). In het Dagelijks Bestuur zetelen een vertegenwoordiger van elke haven en van de vier grote Vlaamse sociale partners. De Voorzitter is een onafhankelijke deskundige.

Voorzitter

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)

Effectieve leden

Vertegenwoordigers van de werknemers:

- *Algemeen Belgisch Vakverbond:*
  - Fermon Frans (vice voorzitter ACOD)
  - Verbeeck Monique (medewerkster BTB)
  - Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)
- *Algemeen Christelijk Vakverbond van België:*
  - Chaffart Myriam (algemeen sectorverantwoordelijke water CVD)
  - De Roeck Rita (ACV – Waas en Dender)
  - Naveau Vic (nationaal verantwoordelijke LBC/NVK)
  - Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)
- *Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België:*
  - Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

- *Vlaams Economisch Verbond:*
  - D'Havé Jacques (algemeen bestuurder GTS)
  - Germis Joost (adviseur studiedienst VEV)

samenstelling Vlaamse Havencommissie

- Offeciers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd beheerder VEV)
- Pellens Jan (afgevaardigd bestuurder Hessenatie NV)
- Restiau Robert (directeur Vlaamse Havenvereniging)
- Vienne Erna (manager Belgium, P&O North Sea Ferries Ltd.)

- *UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers:*
  - Van De Voorde Eddy (hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)
  - Van Rysselberghe Liesbeth (economisch adviseur studiedienst UNIZO)

Vertegenwoordigers van de havens:

- *Het havenbestuur van Antwerpen:*
  - Bernaers Greet (directeur infrastructuur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
  - Bruyninckx Eddy (afgevaardigd bestuurder Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
  - Delwaide Leo (schepen voor haven, diamant, economie en toerisme Antwerpen)
  - Detiège Leona (burgemeester van de stad Antwerpen)
  - Koeklenberg Ivo (hoofdingenieur directeur technische dienst Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
- *Het havenbestuur van Gent:*
  - Lengyel-Bernard Katty (financieel en administratief directeur Havenbedrijf Gent GAB)
  - Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)
- *Het havenbestuur van Oostende:*
  - Gerard Paul (gedelegeerd bestuurder AG Haven Oostende)
  - Vens Vanessa (bestuurder AG Haven Oostende)
- *NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ):*
  - Coens Joachim (voorzitter MBZ)
  - Kerckaert Pierre (administrateur-generaal MBZ)

Vertegenwoordigers van de transportmodi:

- *Het wegvervoer:*
  - De Wilde Liliane (secretaris-generaal SAV)
- *Het spoorvervoer:*
  - Martens Antoine (bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS)
- *De binnenscheepvaart:*
  - Parmentier Octaaf (voorzitter algemeen actiecomité van de Belgische binnenscheepvaartorganisaties)

Plaatsvervangende leden

Vertegenwoordigers van de werknemers:

- *Algemeen Belgisch Vakverbond:*
  - Baete Bob (nationaal secretaris BTB)
  - Reniers Chris (juridisch adviseur ACOD)
  - Van Den Rijse Angeline (economisch adviseur studiedienst ABVV)
- *Algemeen Christelijk Vakverbond van België:*
  - Buysse Marc (secretaris ACV Gent-Eeklo)
  - Desmedt Christine (ACV - Transcom)
  - François Jan (algemeen sectorverantwoordelijke verkeer CVCC)
  - Van Poucke Eric (secretaris ACV-Brugge)
- *Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België:*
  - Lefevre Martine (sectorieel verantwoordelijke financiële sector ACLVB)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

- *Vlaams Economisch Verbond:*
  - Depauw Guy (secretaris-generaal APZI vzw)
  - Schram Rita (directie assistente Vlaamse Havenvereniging)
  - Smeulders Annie (directeur-expediteur p/a Comexas Benelux)
  - Vercruyssen Dirk (afgevaardigd bestuurder Manuport Handling NV)
  - Vermeersch Robert (afgevaardigd bestuurder Cetraco nv)
  - Vermeylen Eric (directeur studiedienst VEV)
- *UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers:*
  - Bortier Johan (directeur studiedienst UNIZO, Unie van Zelfstandige Ondernemers)
  - Willems Véronique (adviseur studiedienst UNIZO, Unie van Zelfstandige Ondernemers)

Vertegenwoordigers van de havens:

- *Het havenbestuur van Antwerpen:*
  - Blomme Jan (adviseur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
  - Deboeure Jan (kabinetschef Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
  - Van Vaerenberg Christien (juridisch adviseur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
  - Verbist Jan (commandant Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
  - Wittemans Ann (communicatie-manager Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
- *Het havenbestuur van Gent:*
  - Van Craeyvelt Eugeen (directeur generaal Havenbedrijf Gent GAB)
  - Mortier Peter (adjunct directeur generaal Havenbedrijf Gent GAB)
- *Het havenbestuur van Oostende:*
  - Allaert Georges (bestuurder AG Haven Oostende)
  - Pannecoucke Eddy (bestuurder AG Haven Oostende)
- *NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ):*
  - Maertens Luc (directeur MBZ)
  - Van Cauwenberghe Patrick (adjunct van de directeur MBZ)

Vertegenwoordigers van de transportmodi:

- *Het wegvervoer:*
  - De Laet Gustaaf (voorzitter SAV)
- *Het spoorvervoer:*
  - Migom Alex (general manager BE Netwerk NMBS)
- *De binnenscheepvaart:*
  - Aernouts Daniëlle (beheerder Westvlaams Scheepvaartbedrijf)

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem:

- Kerremans Pieter (administrateur-generaal SERV)
- Merckx Jean-Pierre (secretaris VHC)

Dagelijks Bestuur

Voorzitter:

- Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)

Leden:

- Coens Joachim (voorzitter MBZ)
- Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)
- Gerard Paul (gedelegeerd bestuurder AG Haven Oostende)
- Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)
- Restiau Robert (directeur Vlaamse Havenvereniging)
- Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)
- Van De Voorde Eddy (hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)
- Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

Secretariaat

- Merckx Jean-Pierre
- Neyts Dirk
- Schurmans Ingrid

decreet op de SERV
oprichtingsbesluit VHC

havendecreet
nieuw uitvoeringsbesluit VHC

Wetgeving

Voor de Vlaamse Havencommissie zijn de volgende juridische teksten van belang:

1. Het **decreet op de SERV**. In het 'decreet tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen' (BS 23.06.1990) wordt de Havencommissie geïntegreerd in de SERV. Een uittreksel:

   (...) **Artikel 7quater**. Bij de Raad (= de SERV) wordt een commissie tot voorbereiding van het havenbeleid, hierna genoemd de Vlaamse Havencommissie, opgericht. De Vlaamse Executieve bepaalt de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie.

   Art. 7quinquies. De Raad staat in voor het verstrekken van de nodige administratieve en materiële opvang en het verzekeren van het secretariaat van de in artikelen 7bis, 7ter en 7quater bedoelde commissies.

   Art. 10. De Vlaamse Raad, de Vlaamse Executieve of het lid van de Vlaamse Executieve dat terzake bevoegd is, kan de Raad, de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen. De Raad kan de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen. (...)

De volledige gecoördineerde tekst kan op de website geraadpleegd worden (**www.serv.be/vhc**, kies wetgeving).

2. Het **oprichtingsbesluit** van de Vlaamse Havencommissie: 'Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie' (BS - 17.02.1990). Deze tekst wordt echter volledig vervangen door een nieuw besluit van 12 januari 2001 (BS 15 maart 2001), met uitzondering van artikel 1 (waarin de VHC werd opgericht). In vorige jaarverslagen werd deze tekst integraal afgedrukt.

3. Het **Havendecreet**. In het Havendecreet wordt de functie van de Vlaamse Havencommissie herbevestigd in artikel 24:

   (...) **Art. 24.** De Vlaamse Havencommissie adviseert de Vlaamse regering over het Vlaamse havenbeleid. De Vlaamse regering kan te allen tijde de bevoegdheid, de samenstelling en de werking ervan nader bepalen.

   De Vlaamse Havencommissie brengt adviezen uit en voert studies uit, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek van de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement. (...)

   De volledige tekst van het Havendecreet kan op de website geraadpleegd worden (**www.serv.be/vhc**, kies wetgeving).

4. Het **nieuwe uitvoeringsbesluit** over de Vlaamse Havencommissie. Op 12 januari 2001 heeft de Vlaamse regering het 'Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie' goedgekeurd (BS 15 maart 2001). De volledige tekst wordt hieronder weergegeven (en kan ook op de website van de VHC geraadpleegd worden, **www.serv.be/vhc**).

DE VLAAMSE REGERING

Gelet op het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal - Economische Raad van Vlaanderen, inzonderheid op artikel 7quater, ingevoegd bij het decreet van 4 april 1990;

Gelet op het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, inzonderheid op artikel 24;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse havencommissie;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 22 juni 2000;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 17 juli 2000;

Gelet op de beraadslaging op 17 juli 2000 van de Vlaamse regering en haar aanvraag van 27 juli 2000 tot advies bij de Raad van State binnen een maand;

Gelet op het advies 30.529/3 van de Raad van State, gegeven op 31 oktober 2000, met toepassing van artikel 84, eerste lid ,1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

HOOFDSTUK I. Bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie

Art. 1.

§1. De Vlaamse Havencommissie, hierna de Commissie te noemen, heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren aan de voorbereiding van het havenbeleid.

Deze bijdrage houdt onder meer in:

1° het uitwerken van algemene beleidsdoelstellingen voor de infrastructuur en exploitatie van de havens. Het uitwerken van algemene voorstellen voor concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden);

2° het uitwerken van algemene voorstellen voor concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden);

3° het uitwerken van voorstellen met betrekking tot alle hinterlandverbindingen van de havens;

4° het voorbereiden van interregionaal en internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid;

5° het uitwerken van de algemene beleidsdoelstellingen in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

nieuw uitvoeringsbesluit VHC

§ 2. Meer in het bijzonder heeft de Commissie tot opdracht:

1° het stimuleren en opzetten van een wetenschappelijk, beleidsvoorbereidend instrumentarium dat de economische aspecten van het zeehavenbeleid moet ondersteunen,
onverminderd de eigen opdracht van de diensten van de Vlaamse regering ter zake, behelst deze opdracht meer in het bijzonder de prognoses van goederenstromen op middellange en lange termijn, het onderzoek naar de concurrentiepositie van de Vlaamse havens, de studie over de capaciteit en de capaciteitsbenutting, de sectorale analyses voor specifieke goederencategorieën, het onderzoek naar het meest wenselijke evaluatie-instrumentarium voor havenprojecten en de studies over de sociale en economische bijdrage van de havens, onder meer op het vlak van de werkgelegenheid;

2° het organiseren van overleg tussen de in de Commissie aanwezige partijen aangaande alle knelpunten bij de uitvoering van het havenbeleid, en het bevorderen van de samenwerking tussen de havens;

§3. Voor 1 juli van elk jaar brengt de Commissie een met redenen omkleed advies uit over een meerjarenplan voor de havenuitbouw, met aanduiding van de budgettaire gevolgen voor de begroting van het Vlaamse Gewest.

§4. De Commissie zal bovendien op basis van het vigerende besluit van de Vlaamse regering betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages, adviezen verstrekken over de voorgelegde sociaal-economische studie van nieuwe projecten, die door de havenbedrijven, worden ingediend bij de Vlaamse regering en waarvan de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen meer bedraagt dan het bedrag, bedoeld in artikel 30, § 3, van dit decreet.

§5. De Commissie verstrekt, op vraag van de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, een advies over alle investeringsdossiers, bedoeld in artikel 29, van het voornoemd decreet van 2 maart 1999, voorzover de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen, meer bedraagt dan het bedrag bedoeld in artikel 30, §3, van dit decreet. De Vlaamse minister richt zijn vraag aan de Commissie voorafgaand aan de beraadslaging binnen de Vlaamse regering. Hij kan de termijn vaststellen waarbinnen dit advies uitgebracht moet worden.

De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, stelt de Commissie in kennis van alle investeringsdossiers, bedoeld in artikel 29 van het voornoemde decreet van 2 maart 1999, voorzover de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen, lager ligt dan het bedrag, bedoeld in het artikel 30, §3 , van dit decreet.

§ 6. De Commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de Commissie uit te voeren onderzoeken.

Dit programma moet door de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, worden goedgekeurd, die er de nodige kredieten voor aanwijst. De uitvoering ervan gebeurt onder de verantwoordelijkheid van de administratie Waterwegen en Zeewezen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, in samenwerking met het secretariaat van de Commissie. De Commissie stelt een begeleidingscommissie aan voor dit onderzoeksprogramma. De onderzoeksrapporten worden steeds aangevuld met de conclusies van de Commissie.

Art. 2.
De Commissie brengt een jaarlijks verslag uit over haar werkzaamheden.

HOOFDSTUK II Samenstelling en werking

Art. 3.
§1. De Commissie bestaat uit een voorzitter en 30 leden. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, wordt gemachtigd de voorzitter en de effectieve leden van de Vlaamse Havencommissie te benoemen. Hij krijgt tevens de bevoegdheid over te gaan tot de wijziging van de samenstelling van de Commissie.

§2. Acht effectieve leden vertegenwoordigen de werknemers en worden benoemd op voordracht van hun representatieve organisatie in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§3. Acht effectieve leden vertegenwoordigen de werkgevers en worden benoemd op voordracht van hun representatieve organisaties in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§4. Elf effectieve leden worden benoemd op voordracht van de havenbedrijven in de hiernavolgende verhouding:

- havenbedrijf van Antwerpen : 5 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Zeebrugge : 2 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Gent : 2 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Oostende : 2 vertegenwoordigers.

§5. Drie effectieve leden vertegenwoordigen erkende instellingen op het vlak van respectievelijk het spoorvervoer; een vertegenwoordiger van de NMBS, het wegvervoer; een vertegenwoordiger van de SAV (Koninklijke beroepsvereniging goederenvervoerders Vlaamse gewest en Brussel hoofdstedelijk Gewest) en de binnenscheepvaart; een vertegenwoordiger van het Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenscheepvaartorganisaties.

§6. De voorzitter is niet stemgerechtigd.

§7. De voorzitter en de effectieve leden worden benoemd voor een termijn van vier jaar. Het mandaat is hernieuwbaar.

§8. De kandidaten – voor de effectieve leden, bedoeld in § 2, § 3, § 4 en § 5 – worden voorgedragen op dubbele kandidatenlijsten.

§9. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, benoemt een plaatsvervanger voor ieder effectief lid, op voordracht van de in de §§ 2 tot 5 bedoelde organisaties, havenbedrijven en instellingen. De §§ 7 en 8 zijn op hen van toepassing.

§10. De plaatsvervangende leden voltooien het mandaat van het effectieve lid dat ze vervangen.

Art. 4.
De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, kan op eigen initiatief, of op uitnodiging van de Commissie, de vergaderingen bijwonen.

nieuw uitvoeringsbesluit VHC

De administratie Waterwegen en Zeewezen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap kan een ambtenaar afvaardigen voor het bijwonen van de vergaderingen van de Commissie.

Art. 5

§1. De adviezen en aanbevelingen van de Commissie worden uitgebracht ten aanzien van de Vlaamse regering, de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, of het Vlaams Parlement. De goedkeuring geschiedt bij gewone meerderheid van de aanwezige effectieve leden. Bij adviezen ter uitvoering van artikel 1, § 4, neemt het havenbedrijf, dat een project ter advies voorlegt, geen deel aan de stemming.

§2. Van een eenparig advies van de Commissie kan de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, slechts afwijken mits een motivering.

§3. Bij in artikel 1, §6, bedoelde adviezen van de Commissie vermelden in voorkomende geval de afwijkende standpunten van de leden.

Art. 6.

De leden van de Commissie kunnen een beroep doen op de medewerking van externe deskundigen, die geen deel uitmaken van de Commissie, alsmede op de diensten van de Vlaamse regering via de functioneel bevoegde minister.

Art. 7.

In de Commissie kunnen werkgroepen worden opgericht, die bijzondere punten aan een voorbereidend onderzoek onderwerpen.

Art. 8.

De Commissie stelt een huishoudelijk reglement op, dat onder meer voorziet in:

1° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging van de Commissie;

2° de manier waarop voorstellen op de agenda van de Commissie geplaatst worden;

3° de voorwaarde waaronder de leden beroep kunnen doen op externe deskundigen en op de diensten van de Vlaamse regering, via de functioneel bevoegde minister;

4° de bevoegdheden van de voorzitter;

5° de samenstelling, de wijze van bijeenroeping en beraadslaging en de bevoegdheden van het Dagelijks Bestuur, voor zover de oprichting ervan opportuun geacht wordt;

6° de bekendmaking van de handelingen;

7° de opdracht en de rol van het secretariaat.

Art. 9.

§1. Het secretariaatswerk van de Commissie gebeurt door de administratie van de Sociaal- Economische Raad van Vlaanderen.

§2. Het secretariaat heeft meer in het bijzonder als taak:

1° de administratieve ondersteuning van de Commissie;

2° de redactie van ontwerpadviezen;

3° ontwerponderzoeksprogramma's en ontwerpverslagen op te stellen;

4° de toevertrouwde opdrachten uit te voeren en de uitbestede onderzoeksopdrachten, alsmede van de werking van de begeleidingscommissies en werkgroepen te coördineren.

Art. 10.

De bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse regering, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die bij de Vlaamse regering behoren, zijn van toepassing op de voorzitter, op het vlak van toelagen.

Voor de toepassing van voormelde bepalingen is de Commissie ingedeeld bij categorie III, zoals vermeld in het genoemd besluit, en heeft de voorzitter de hoedanigheid van de personen, vermeld in artikel 1, 3°, van het voormeld besluit.

Een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter wordt bepaald ten bedrage van 2.231 euro per jaar.

Hoofdstuk III slotbepalingen

Art. 11.

Vanaf datum van inwerkingtreding van dit besluit tot en met 31 december 2001 geldt in plaats van het bedrag van 2.231 euro, vermeldt in artikel 10, het bedrag van 90.000 BEF.

Art. 12.

Het besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie wordt opgeheven met uitzondering van artikel 1.

Art. 13.

Dit besluit treedt in werking op datum van de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.

Brussel,
De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAEL

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Steve STEVAERT

werking VHC
dagelijks bestuur

werkgroepen
secretariaat

Foto: VHC

Werking van de Vlaamse Havencommissie in 2000

In 2000 heeft de Vlaamse Havencommissie één vergadering gehouden. Het Dagelijks Bestuur vergaderde 3 keer. Er waren 7 werkgroepvergaderingen. De belangrijkste agendapunten worden kort besproken.

Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie vergaderde op 31 maart 2000. Op de agenda stonden vooral interne kwesties. In de eerste plaats werd in de vergadering een discussie gevoerd over de toekomstige werking van de Havencommissie, in het licht van de aanpassing van de tekst van het oprichtingsbesluit en de nieuwe samenstelling van de Commissie. Er werd besloten dat de Vlaamse Havencommissie voortaan zal bestaan uit 30 effectieve en 30 plaatsvervangende leden. De wijzigingen doen zich voor in de delegaties van de havenbesturen.

Tijdens dezelfde vergadering werd er discussie gevoerd over het al dan niet meestemmen van een havenbestuur op het moment dat er een advies wordt behandeld van het havenbestuur in kwestie. Tenslotte werd er ook uitvoerig ingegaan op de lopende initiatieven en projecten binnen de Havencommissie.

Dagelijks Bestuur

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten voor de werkgroepen en het secretariaat.

Het Dagelijks Bestuur vergaderde in 2000 drie keer. De eerste vergadering (1 maart) werd gewijd aan de voorbereiding van de vergadering van de Havencommissie van 31 maart 2000. Dezelfde onderwerpen stonden op de agenda: samenstelling Havencommissie, meerjarenprogramma, lopende initiatieven. De tweede vergadering (8 juni) stond volledig in het teken van de opstelling van een algemene visie van de Vlaamse Havencommissie met betrekking tot het havenbeleid.

Een derde vergadering van het Dagelijks Bestuur vond plaats op 24 oktober. Op deze vergadering werden diverse onderwerpen behandeld. In de eerste plaats werd uitvoerig gediscussieerd over de tot op dat moment bekende ontwerpuitvoeringsbesluiten. Vooral het besluit over de concertatiecommissie en een aantal bepalingen in het subsidiebesluit gaven aanleiding tot discussie. Ook kwam het advies over een meerjarenprogramma, een mogelijk advies over de douaneproblematiek en de vraag naar een studie over subsidie- en financieringsregelingen in het buitenland aan bod.

Werkgroepen

De centrale werkgroep is verantwoordelijk voor de voorbereiding van het grootste deel van de adviezen en aanbevelingen. Deze werkgroep heeft in 2000 zes keer vergaderd.

Twee vergaderingen (11 februari en 27 maart) werden gewijd aan de problematiek van de grensoverschrijdende controles (douane, veterinaire keuring, procedures). Drie keer (23 maart, 21 en 30 juni) werd vergaderd over de opstelling van een algemene visie van de Vlaamse Havencommissie met betrekking tot het havenbeleid en het meerjarenprogramma. Op 5 mei werd in de centrale werkgroep de 'Verklaring van de Vlaamse Havencommissie over het havenbeleid van de Vlaamse regering' voorbereid.

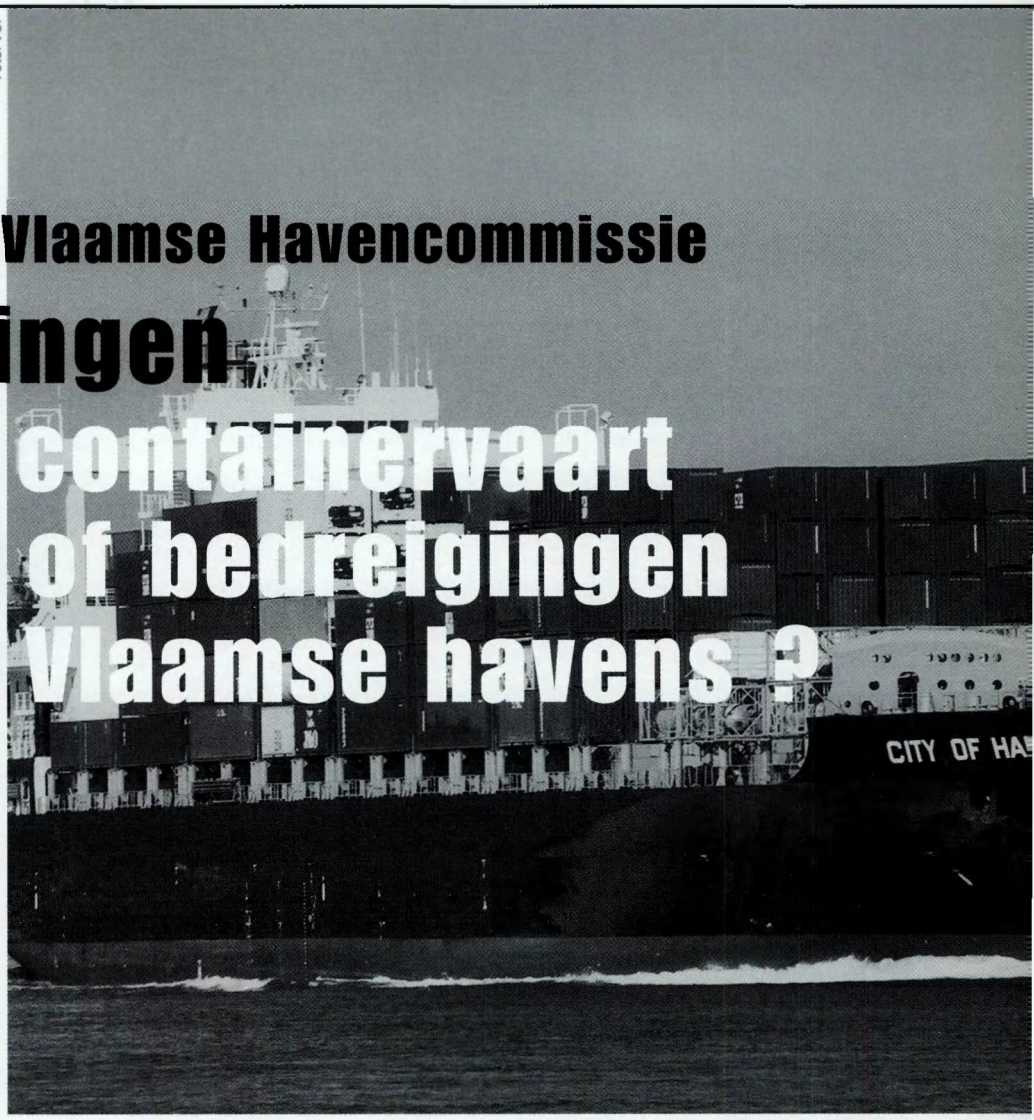
De werkgroep 'Europese Unie' heeft op 1 maart vergaderd met de bedoeling voorstellen te formuleren in verband met het Belgisch voorzitterschap van de Europese Raad in de tweede helft van 2001. De werkgroep stelde voor tijdens het Belgische voorzitterschap rond short sea shipping beleidsinitiatieven te nemen.

Secretariaat

Het secretariaat staat, naast de voorbereiding van ontwerpadviezen en aanbevelingen en alle documenten en correspondentie die daaraan voorafgaan, autonoom in voor de studie- en informatiefunctie van de Vlaamse Havencommissie. Dit houdt onder meer de redactie in van rapporten en studies, inhoudelijke invulling van de website, het bijwonen van externe vergaderingen als deskundige, enz.

groei containermarkt

Foto: VOF



Rapport van de Vlaamse Havencommissie

Ontwikkelingen in de containervaart Kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens ?

Het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie heeft in 2000 een onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkelingen in de containervaart en heeft zich daarbij de vraag gesteld welke invloed de Vlaamse havens van deze ontwikkelingen zullen ondervinden. Elementen zoals de schaalvergroting en de concentratie in de lijnvaart (fusies, overnames en allianties) komen aan bod. Is er een grens aan de schaalvergroting en is het economisch wel zo rendabel om tegen een snel tempo steeds grotere schepen te bouwen ? Deze en andere vragen komen aan bod in het rapport. De tien belangrijkste conclusies worden hieronder samengevat.

Een snel groeiende markt

Dat de containermarkt een snel groeiende markt is, is een bekend gegeven. Op wereldvlak nam de overslag in de havens toe van 15 miljoen TEU in 1973 tot 188 miljoen TEU in 1998. Tegen 2010 zal de containeroverslag in de havens nog eens verdubbelen. Deze snelle groei geldt echter niet overal: vooral de havens in de gebieden die tot nu toe enige achterstand hebben opgelopen, zullen in de komende tien jaar een inhaalbeweging doen: Zuidoost-Azië, Zuid-Amerika, Afrika, het Midden-Oosten en Centraal-Amerika / De Caraïben. Voor Europa mag gemiddeld een verdere groei van 5 tot 6 % worden verwacht. Bij gelijkblijvend marktaandeel betekent dit dat ook de Vlaamse havens tegen dit tempo zullen kunnen blijven groeien. Slagen de Vlaamse havens erin om hun marktaandeel te vergroten, zoals ook de laatste twee decennia het geval is geweest, dan zien de verwachtingen er, wat de vraagzijde betreft, bijzonder gunstig uit.

De drijvers van de groei van de vraag naar containervervoer

De oorzaken van de groei van de containeroverslag liggen in wereldwijde evoluties, waarvan verwacht mag worden dat ze nog geruime tijd zullen blijven. De belangrijkste van deze tendensen worden kort samengevat:

- De **ontwikkeling van de vraag naar consumptiegoederen**. De per capita consumptie van sommige goederen, zoals bijvoorbeeld vlees en sommige andere voedingsproducten, zal wellicht in de toekomst naar een zeker stabilisatiepunt gaan of zelfs afnemen. Aan de andere kant moet er worden gesteld dat, algemeen gezien, de per capita consumptie in West-Europa vrij laag ligt, zeker in vergelijking met een inwoner van Noord-Amerika. De koopkracht van een gemiddelde Oost-Europeaan ligt nog veel lager.

concentratie lijnvaart
schaalvergroting lijnvaart
uitrusting en toegankelijkheid havens

Er is dus nog heel wat ruimte voor consumptiegroei in Europa.

- de **globalisatie van de wereldeconomie.** Grote ondernemingen verhuizen hun productiecentra steeds meer naar regio's waar dezelfde productie kan gebeuren tegen een veel lagere kostprijs. De 'dure' productiecentra in Japan, West-Europa en Noord-Amerika worden vervangen door productiecentra in regio's zoals Zuidoost-Azië, China, India en Centraal-Amerika, vooral voor 'low-tech' producten zoals elektronica, speelgoed, auto's, schoeisel en textiel.

- de **toenemende containerisatie** van stukgoederen. In feite verandert een deel van de stukgoedstroom van verpakking: goederen die voorheen op een conventionele wijze werden vervoerd, worden nu eerst verpakt per container.

- het **toenemende transhipment.** Door de inzet van steeds grotere schepen werd het noodzakelijk om het aantal aanloophavens in te krimpen. Vanuit die overblijvende aanloophavens worden de containers dan verder verzameld of verdeeld met feederschepen. Een distributiesysteem, waarbij steeds meer gebruik wordt gemaakt van transhipment, leidt tot een grotere overslag in de havens.

Concentratie in de lijnvaart

In het begin van de jaren negentig werden zogenaamde "strategische allianties" of consortia opgericht om kosten te besparen door onder meer de productie, verkoop, aankoop en/of controle gemeenschappelijk te maken. Allianties geven aan de deelnemers de toegang tot meer omlopen of diensten zonder dat daarbij grote investeringen gedaan moeten worden en terminals kunnen gedeeld worden. In onderhandelingen kunnen allianties sterkere posities innemen en aan klanten kan betere service worden aangeboden omdat ze een grotere frequentie en meer aanloophavens kunnen aanbieden. In de tweede helft van de jaren negentig waren overnames en fusies de orde van de dag, met verdere concentratie tot gevolg.

Schaalvergroting in de containerlijnvaart

Vanaf het einde van de jaren zestig werden de eerste 'purpose-built'-containerschepen gebouwd en sinds die periode zijn de containerschepen steeds groter geworden. Tot het midden van de jaren tachtig bepaalden de afmetingen van het Panamakanaal echter de bovengrens. Vanaf het einde van de jaren tachtig hielden rederijen zich steeds minder aan deze bovengrens, hetgeen resulteerde in de zgn. post-panamaxschepen. Van deze schepen worden de laatste jaren in snel tempo steeds grotere exemplaren gebouwd. Sommigen verwachten dat de grenzen nog lang niet in zicht zijn. Technisch gezien is er alleszins geen belemmering om steeds grotere schepen te blijven bouwen, bijvoorbeeld van 15.000 TEU of meer. Dit wil echter zeker niet zeggen dat dergelijke schepen ook economisch haalbaar zijn.

Economische haalbaarheid van verdere schaalvergroting

Een eerste voorwaarde om te beslissen om grote investeringen te doen in nieuwe, grotere containerschepen, is het vooruitzicht op economische rendabiliteit. Schaalvergroting leidt tot schaalvoordelen, omdat er per TEU minder personeel is, minder brandstofkosten zijn, enz., doch deze regel is slechts geldig onder bepaalde voorwaarden. Schaalvoordelen kunnen immers ten dele teniet gedaan worden:

- Grotere containerschepen (groter dan bijv. 12.000 TEU) brengen enorme investeringen met zich mee. De aankoop van meerdere schepen (een string van bijv. 5 of 9 schepen voor een bepaalde lijndienst) met min of meer dezelfde capaciteit is immers noodzakelijk;

- Om de grote containerschepen op een rendabele wijze te kunnen inzetten is het nodig dat er in elke aanloophaven voldoende lading aanwezig is. Schaalvoordelen kunnen immers pas worden bereikt bij een voldoende hoge beladingsgraad;

- De grote containerschepen vergen veel meer tijd om ze te laden en te lossen dan een kleiner schip. Een schip van bijv. 6.700 TEU zal naar schatting de helft méér tijd besteden in de haven dan een schip van 4.400 TEU. Verdere schaalvergroting zal het probleem van tijdsbesteding in de havens alleen maar doen toenemen.

Uitrusting en toegankelijkheid van zeehavens en terminals

De mega containerschepen zullen in veel havens stuiten op moeilijkheden inzake maritieme toegankelijkheid. Ook de behandelingscapaciteit en de capaciteit van de hinterlandverbindingen zijn niet onbeperkt uitbreidbaar. De meeste havens voorzien continu capaciteitsverhogingen in functie van het steeds toenemende containerverkeer. Daarbij wordt steeds uitgegaan van de idee dat de reders – zijnde de klanten van de

Foto: VHC

nieuwe scheepsroutes
scheepsgrootte
toekomst

goederenbehandelaars en bijgevolg indirect ook van de havenbesturen – uit de haven zullen vertrekken van zodra er onvoldoende capaciteit voorhanden is of wanneer deze capaciteit moeilijk toegankelijk is. Vandaar dat er door de havenbesturen veel inspanningen worden gedaan om te zorgen dat alle omstandigheden (capaciteit, toegankelijkheid, doch ook sociaal klimaat, arbeidsproductiviteit, enz.) optimaal zijn.

Nieuwe scheepsroutes ?

De meeste waarnemers die van mening zijn dat de schaalvergroting in de richting van schepen van 15.000 TEU gaat, stellen hierbij ook dat dit gepaard zal gaan met, of mede veroorzaakt zal worden door, een verlegging van de scheepsroutes. Het is mogelijk dat er zgn. 'equatorial round-the-world' diensten (Panamakanaal-Gibraltar-Suezkanaal-Azië-Panamakanaal) ontstaan waarbij slechts een beperkt aantal grote transhipment-havens wordt aangelopen. De huidige hubs zullen vanuit de transhipment-havens worden 'gefeederd' met schepen die weliswaar kleiner zullen zijn dan deze van de equatorial round-the-world dienst zelf, maar toch met een formaat dat dicht in de buurt kan liggen van de huidige zeer grote containerschepen. De equatorial round-the-world diensten zijn dan slechts een bijkomende schakel in het deur-tot-deur vervoer van containers.

De toekomstige scheepsgrootte: conclusie

Of de mega containerschepen er inderdaad zullen komen, hoe groot ze zullen zijn en wanneer is niet zeker. Het is echter zeer onwaarschijnlijk dat er op alle grote lijnen, waarop momenteel schepen worden ingezet tussen de 5.000 en de 9.000 TEU, op korte termijn schepen zullen worden ingezet van 12.000 of 15.000 TEU (of meer). Daarvoor zijn er nog te veel niet-scheepsbouwkundige moeilijkheden te overbruggen. Het voordeel van de mega containerschepen is duidelijk: schaalvoordelen. De nadelen van dergelijke grote schepen zijn echter legio. Zoals reeds gesteld is het echter niet ondenkbaar dat er op enkele routes, bijvoorbeeld langs een beperkt aantal transhipment-havens, containerschepen worden ingezet die aanzienlijk groter zijn dan de huidige generaties. De ideeën rond de zogenaamde 'equatorial-round-the-world' diensten zijn niet onmogelijk.

De idee dat de twee Vlaamse containerhavens op korte termijn 'te klein' of te weinig toegankelijk zullen zijn voor de mega container schepen (12.000 TEU, 15.000 TEU of groter), is niet correct. Zelfs als deze schepen in de vaart gebracht zullen worden, zullen zij wellicht uitsluitend worden ingezet om een route af te leggen langs een beperkt aantal grote transhipment-havens op een route die zo dicht mogelijk aansluit bij de Oost-Westas. Afwijking van deze route om naar één of meerdere Noordwest-Europese havens te varen, zou onaanvaardbaar tijdverlies betekenen.

Dit neemt echter niet weg dat de huidige ontwikkelingen in de scheepsgrootte (de bouw van schepen tot 6.000 à 9.000 TEU) ook zware eisen stellen aan de havens, de terminals en de hinterlandverbindingen. De Vlaamse havens lijken zich daarop in voldoende mate voor te bereiden. Bovendien is de snelle groei van de containeroverslag in de havens, de aanwezigheid of de komst van zeer grote marktpartijen naar de Vlaamse havens (de meeste grote rederijen zijn in één van de Vlaamse havens aanwezig), een belangrijke aanduiding dat er vertrouwen bestaat bij de reders.

De ontwikkeling van de omvang van de containervloot

In 1999 was er een zekere terugval te constateren in de leveringen van nieuwe containerschepen. In de tweede helft van 2000 en daarna mag er echter worden gerekend op een groter aantal effectieve leveringen, dit overeenkomstig de gegevens over de schepen die nu in aanbouw zijn. Het gaat daarbij vooral om postpanamax schepen. De redenen waarom uitgerekend nu een vrij groot aantal nieuwe postpanamaxschepen wordt gebouwd, hebben vooral te maken met (1) de kostprijs van de containerschepen, die een stuk lager ligt dan enkele jaren geleden, (2) het ontstaan van allianties, fusies en overnames, die de aankoop van grote schepen bedrijfseconomisch haalbaar maken en (3) het feit dat een aanzienlijk deel van de volcontainerschepen de leeftijd van twintig jaar of ouder begint te bereiken. De bestellingen van nieuwe schepen zijn in een aantal gevallen vervangingen van oudere schepen.

De totale containercapaciteit op wereldniveau bedroeg in november 1999 6,0 miljoen TEU. Sinds 1990 is de capaciteit bijna verdubbeld. Ook de samenstelling van de vloot is gewijzigd.

In feite zijn de volgende trends zichtbaar:

- een steeds groter deel van de capaciteit bestaat uit volcontainerschepen;
- bij de volcontainerschepen doet zich een belangrijke schaalvergroting voor;
- op dit moment is er een groot aantal postpanamax containerschepen in aanbouw;
- de meeste containercapaciteit is in handen van een beperkt aantal rederijen.

Zijn de Vlaamse containerhavens voldoende voorbereid ?

Het principe 'het schip volgt de lading', waarmee wordt bedoeld dat een rederij zijn schepen steeds zal inleggen naar de plaatsen waar er veel lading is, is voor containervervoer slechts in zeer beperkte mate geldig. De reder kiest de haven en hij doet dit op basis van een hele reeks criteria. Factoren zoals maritieme toegang, scheepsbegeleiding, capaciteit, know-how op de terminal, service, snelheid, beschikbare arbeidskracht, technische uitrusting, geografische ligging en spreiding, enz. worden daarbij afgewogen. Het is de taak van het havenbestuur, de overheid en de privé-sector om alle voorwaarden te scheppen die de havens toelaten om een degelijke marktpositie inzake containerbehandeling te verwerven, te behouden en te versterken. Ervan uitgaande dat de containerrederijen op zijn minst op middellange termijn denken, mag de snelle groei van de containeroverslag in de Vlaamse havens dan ook beschouwd worden als een blijk van vertrouwen in de toekomst.

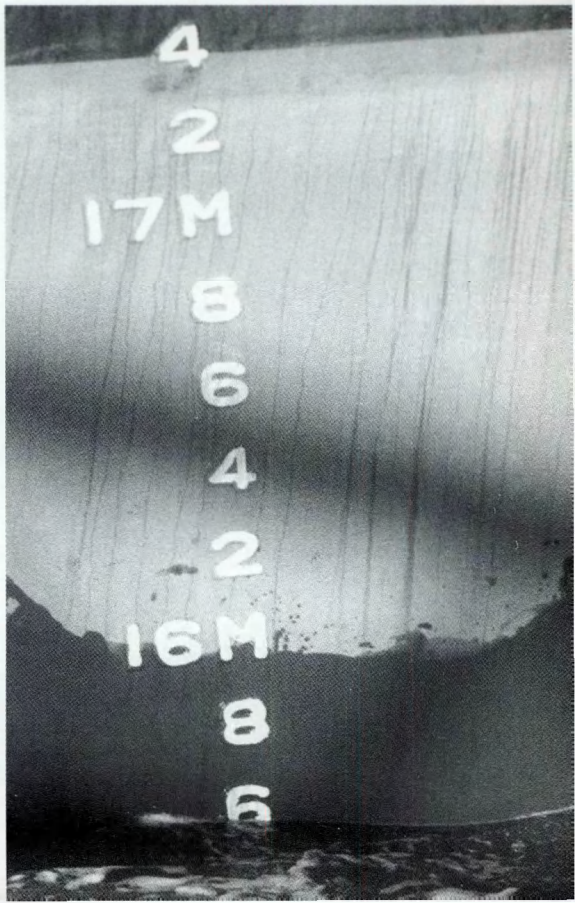
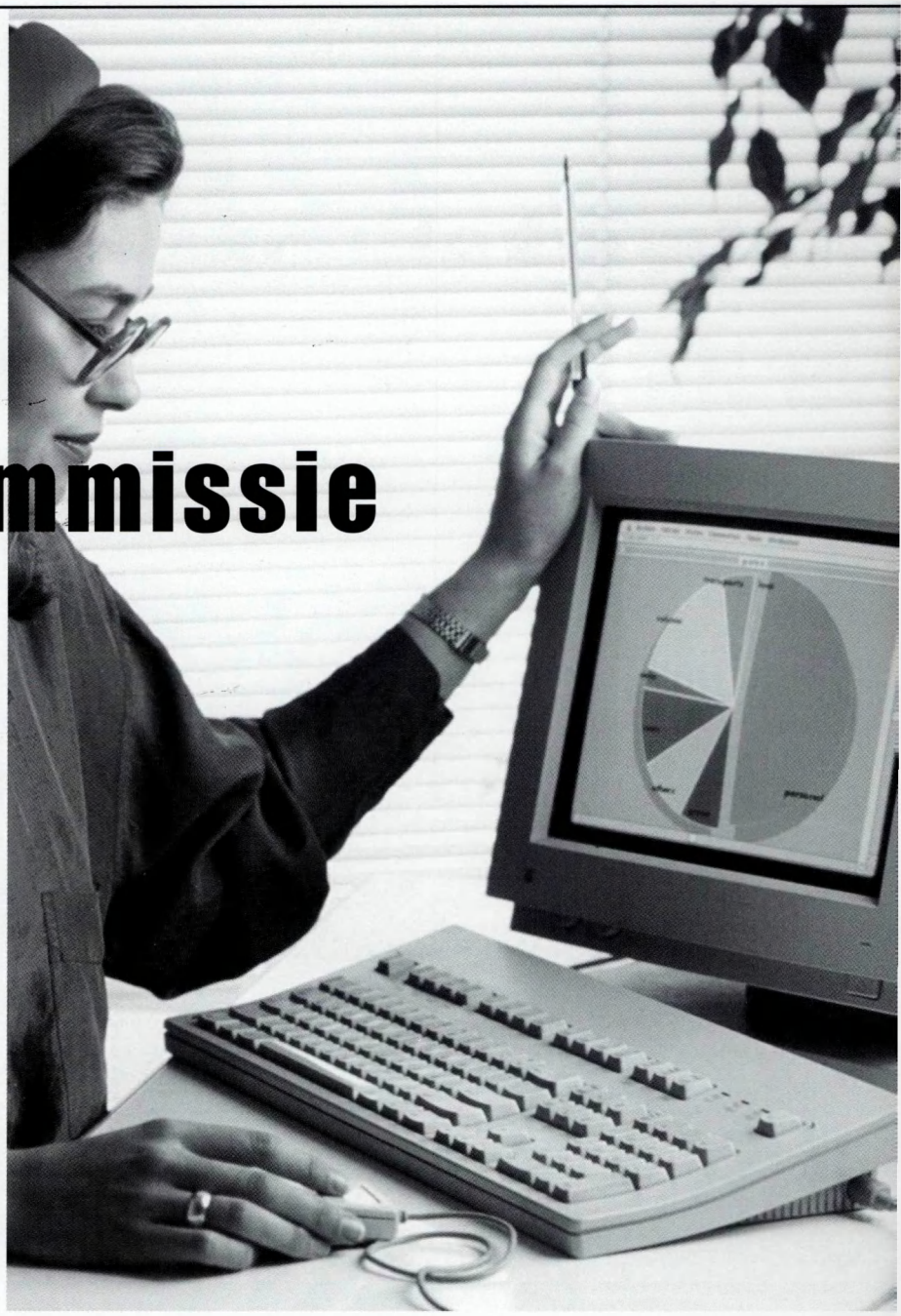


Foto: VHC

website

Website Vlaamse Havencommissie



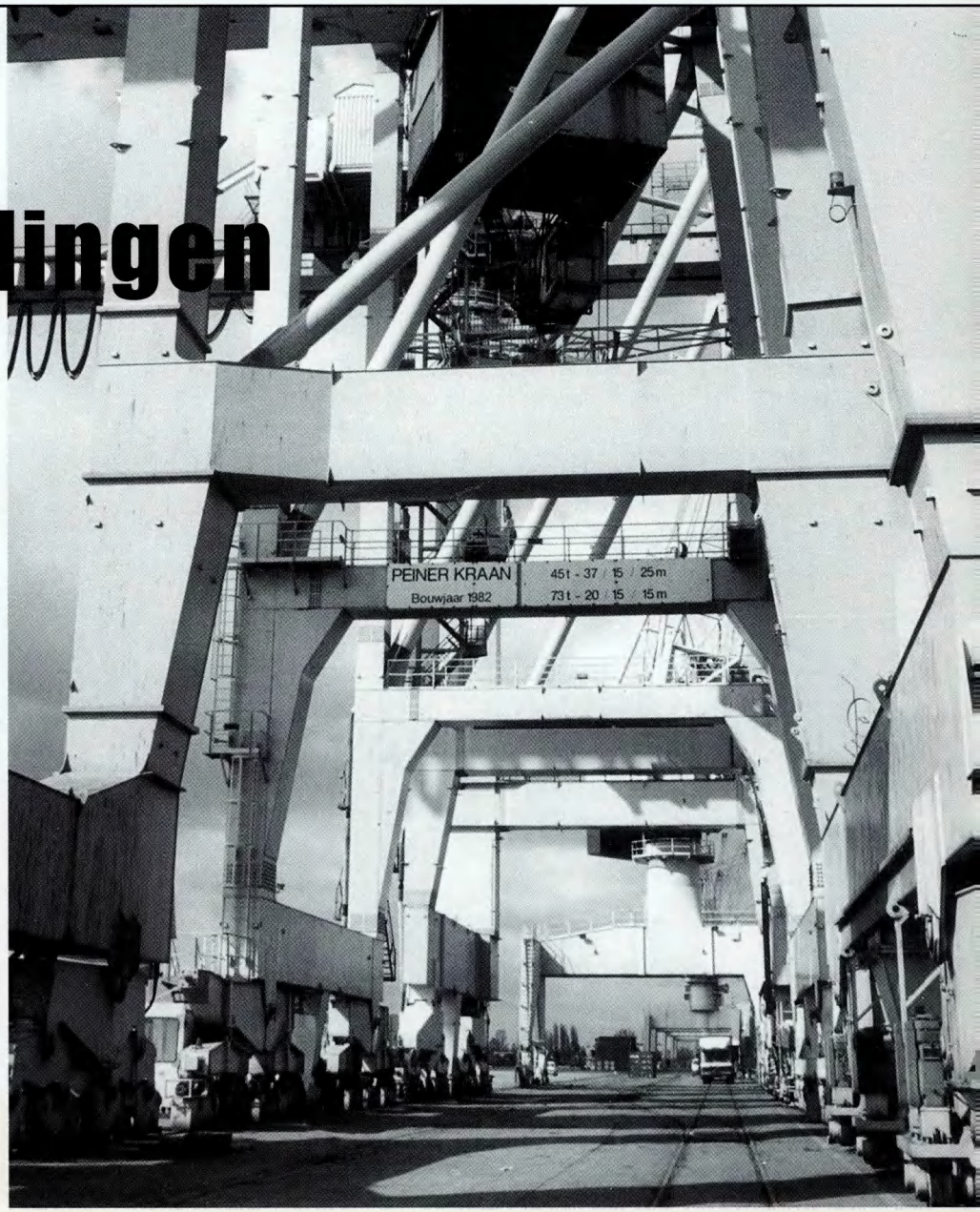
De SERV beschikt sinds enige jaren over een website. In de loop van 1999 werd deze vernieuwd en uitgebreid. Het onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' komt nu ruimer aan bod en is rechtstreeks bereikbaar via www.serv.be/vhc.

AHet website-onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' bevat naast de algemene informatie (opdrachtomschrijving, samenstelling, secretariaat, bestelinformatie publicaties) ook een uitgebreid onderdeel met statistische informatie en met relevante wetgeving (Havendecreet, Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie, enz.). Er is ook een pagina gewijd aan interessante links naar andere havengerelateerde websites.
Uiteraard wordt de VHC-website stapsgewijs verder uitgebouwd. Op termijn zullen onder meer de adviezen van de Vlaamse Havencommissie via de website geraadpleegd kunnen worden.

Publicaties VHC

Alle publicaties van de Vlaamse Havencommissie kunnen via de website worden besteld.

Foto: VHC



Ontwikkelingen in de Vlaamse havens

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2000. Aspecten zoals industrie, infrastructuur en scheepvaartlijnen worden behandeld. Ontwikkelingen bij de Belgische Spoorwegen worden afzonderlijk behandeld.

Ontwikkelingen in de haven van Antwerpen

Industrie

Katoen Natie kwam tot een akkoord om de dochtermaatschappij van de Franse chemiegroep Rhodia, Kallo Industries, over te nemen. Daardoor komt Katoen Natie in het bezit van een 105 ha groot terrein aan kaai 1548 op de Linker Oever, gelegen tussen de sluis van Kallo, de Liefkenshoek tunnel en de Schelde. Het Antwerpse bedrijf zal er een hoog technologisch logistiek park bouwen voor de opslag en de behandeling van chemicaliën, auto's en consumptiegoederen. Om de terreinen bouwrijp te maken zal 800 miljoen BEF (19,83 miljoen €) geïnvesteerd worden. Daarna worden gebouwen, silo's en machines geïnstalleerd. Over een periode van vijf jaar zal Katoen Natie er 10 miljard BEF (247,89 miljoen €) investeren, wat zal leiden tot 1.000 nieuwe jobs.

BASF investeerde 7,3 miljard BEF (180,96 miljoen €) gedurende het jaar 2000 in hun Antwerpse vestiging. Bijna twee derden daarvan gaat naar drie grote projecten. 1,2 miljard BEF (29,75 miljoen €) gaat naar de modernisering van de amper een jaar oude ethylbenzeen fabriek. Hierdoor wordt de installatie veel minder belastend voor het milieu. Bovendien wordt de capaciteit opgevoerd van 550.000 naar 890.000 ton per jaar. Hierdoor wordt de fabriek voor ethylbenzeen één van de grootste ter wereld. Ethylbenzeen is een belangrijke grondstof voor de aanmaak van styreen. Styreen wordt dan voornamelijk gebruikt in de verpakkingsindustrie, in de elektronicatechnologie, in de auto industrie en als isolatiemateriaal in de bouwindustrie. Een tweede project omvat de bouw van een fabriek voor de jaarlijkse productie van 100.000 ton super absorberende polymeren (SAP's). Deze SAP's worden hoofdzakelijk gebruikt voor luiers en voor andere hygiëne verwante producten. De totale kostprijs van deze installatie bedraagt 3 miljard BEF (74,37 miljoen €). Tenslotte wordt nog 730 miljoen BEF (18,10 miljoen €) uitgetrokken voor de verhoging van de jaarlijkse productiecapaciteit van de bestaande ethyleenoxide eenheid van 70.000 naar 420.000 ton. Deze investering past in de politiek van BASF om de wereldproductie van ethyleenoxide en van ethyleenglycol gevoelig te verhogen om aan de stijgende vraag te kunnen voldoen.

haven Antwerpen

Na verdere verwerking worden deze producten verwerkt in onder andere zepen en detergenten, in antivries en in polyestervezels.

De Duitse chemiereus Bayer zal wereldwijd zijn capaciteit in polycarbonaten uitbreiden. Zo zal in Bayer Antwerpen de productie van Makrolon® aangroeien tot 500.000 ton/jaar in 2005. Hiervoor wordt ondermeer een nieuwe smeltpolycarbonaatinstallatie in gebruik genomen. Makrolon® is heel veelzijdig en wordt bijvoorbeeld gebruikt in elektrische en elektronische toepassingen, in de lichttechniek en de optische industrie. Opvallende toepassingen zijn de Cd en DVD, evenals spaanplaten, golfplaten enz. Daarnaast is een uitbreiding gepland van de productie van aniline.

Degussa-Hüls investeert ca. 6 miljard BEF (148,74 miljoen €) in verscheidene uitbreidingsprojecten in de Antwerpse haven. Vooral in de tak van de fijne chemicaliën, organosilanen en methiomine wordt er geïnvesteerd.

BF Goodrich, gevestigd op Linkeroever, die in september 1996 haar eerste vestiging opende, heeft haar productiefaciliteiten inzake speciale additieven verdubbeld. Verdere uitbreidingen zijn gepland.

Celanese Chemicals heeft besloten de distributie in West-Europa van de in de USA, Mexico en Singapore geproduceerde chemicaliën van Rotterdam naar Antwerpen over te hevelen. De groep tekende een langetermijncontract met het tankopslagbedrijf ADPO. ADPO gaat op zijn terminal op Linkeroever een dedicated tankpark met steiger bouwen voor Celanese. De inkomende trafiek beloopt meer dan 500.000 ton/jaar.

Manufert, een lid van de Manuport Groep, vergroot haar installaties in Antwerpen tot de grootste suikerterminal in Europa. Dit ambitieuze plan kost 300 miljoen BEF (7,44 miljoen €). Om aan de grote vraag naar capaciteit te kunnen beantwoorden, werd een bestaand magazijn volledig aangepast voor de opslag van 125.000 ton suiker. Hierdoor komt de totale opslagcapaciteit op 280.000 ton en wordt Manufert de Europese marktleider.

Mazda Motor Corporation heeft haar contract met Hessenatie/Cobelfret voor de stuwadoors- en PDI (Pre Delivery Inspection)-activiteiten in Antwerpen met vijf jaar verlengd. Jaarlijks voert Mazda ongeveer 180.000 wagens aan op de autoterminal in het Vrasenedok. Sinds 1992 gebruikt Mazda de haven als haar Europese hub voor de distributie van haar producten. De Benelux, Duitsland, Frankrijk, Italië, Oostenrijk, Zwitserland en Tsjechië worden vanuit Antwerpen bediend.

De Italiaanse Grimaldi Groep, samen met de Antwerpse goederenbehandelaar Mexico Natie, heeft van het havenbestuur een terrein van 20 ha in concessie gekregen voor 50 jaar. Het terrein is gelegen aan de westelijke kant van het Verrebroekdok op de Linker Scheldeoever en Grimaldi investeert er in de bouw van een roll-on-roll-off / multipurpose terminal. De Euro-Med Service van Grimaldi verhuist dan van Mexico Natie's terminal aan de Scheldekaai nr. 9 naar de nieuwe installaties. De aanvoer van Fiat wagens uit Italië, die nu over land per spoor en per vrachtwagen verloopt, zal per schip via Antwerpen op de nieuwe terminal gebeuren. Op jaarbasis gaat het om 75.000 personenwagens. Een tweede fase van het project voorziet een uitbreiding met 45 ha in het jaar 2003 voor de behandeling van containers en stukgoed.

Europort Logistics investeert meer dan 500 miljoen BEF (12,40 miljoen €) voor de bouw van een nieuw logistiek centrum aan kaai 373 in het Vijfde havendok. In een eerste fase komt er een overdekt magazijn van 36.000 m². Het magazijn omvat vijf delen van elk 7.000 m². Ze zijn uitgerust met de modernste brandbestrijdingsmiddelen en elk deel staat in een kuip die het eventuele bluswater ophoudt. In een tweede fase wordt een kantoorcomplex van 2.000 m² gebouwd, terwijl de derde fase voorziet in de bouw van een magazijn met een oppervlakte van 2.500 m² voor de opslag van gevaarlijke goederen. In een vierde fase wordt dit magazijn vergroot tot 6.500 m² terwijl de laatste fase voorziet in een speciaal magazijn voor steel coils en de aankoop van drie rolkranen met een hefvermogen van 32 ton. De terminal ligt aan een 500 m lange kaaimuur en kan schepen ontvangen met een diepgang tot 13 m.

AMT (Antwerp Mineral Terminal) opende in november 2000 haar nieuwe opslaginstallaties aan kaai 97 in het Amerikadok. In het nieuwe magazijn wordt kaolien (porselein aarde) op een milieuvriendelijke manier opgeslagen en behandeld. Het vervoer naar het magazijn gebeurt via een hopper met een stofafzuigsysteem en via overdekte transportbanden. Het magazijn heeft een oppervlakte van 9.500 m² en is voorzien van

Foto: VHC

een vlakke vloer. Het dak is zelfdragend waardoor er geen ondersteunende pijlers nodig zijn. Dit is ideaal voor de opslag van bulk. De verschillende soorten kaolien worden van elkaar gescheiden door verplaatsbare wanden. Hiermee kan het magazijn in 15 afzonderlijke cellen worden verdeeld. Het product wordt in het magazijn zelf overgeslagen op spoorwagons en op vrachtwagens. Hierdoor kan stofemissie worden voorkomen en kan er onafhankelijk van de weersomstandigheden worden gewerkt. De bestaande opslagplaats voor kaolien aan kaai 93/95 zal worden gesloopt en worden vervangen door een tweede nieuwe installatie.

Infrastructuur

Midden 2000 werd het nieuwe communicatienetwerk in gebruik genomen. Daarvoor deed het havenbestuur beroep op het net van glasvezelkabels van NMBS-Telecom in de haven. Het gaat om een investering van 80 miljoen BEF (1,98 miljoen €). Het nieuwe, 75 km lange netwerk, vervangt het vijftien jaar oude kabelsysteem. Via het net worden alle gegevens betreffende in- en uitvarende schepen verstuurd, evenals video- en radarbeelden en de positie van alle bruggen en sluizen in de haven.

In het jaar 2000 hebben gesprekken tussen de Belgische Eerste Minister, Guy Verhofstadt, de Federale Minister van Mobiliteit en Vervoer, Isabelle Durant en de Nederlandse Regering tot een belangrijke doorbraak geleid voor de heropening van de IJzeren Rijn. Deze spoorlijn verbindt de haven met het Ruhrgebied en met Oost-Europa en is voor Antwerpen van uiterst groot belang. Doordat de lijn 50 km korter is dan de bestaande spoorverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, bereiken de goederen veel sneller het hinterland. Door de heropening van de IJzeren Rijn kunnen pendeltreinen worden ingelegd als belangrijk alternatief voor het wegvervoer. Doordat de voorbereidende werken voor de heringebruikname van de IJzeren Rijn zestien maand in beslag zullen nemen wordt verwacht dat de eerste treinen pas eind 2002 zullen kunnen gebruik maken van de nieuwe lijn.

Begin juni 2000 heeft het Antwerpse Havenbedrijf de bouwwerken aan het nieuwe containerdok Deurganck laten stilleggen. Dit gebeurde op vraag van het Vlaams ministerie van Ruimtelijke Ordening, nadat de Raad van State de gewestplanwijziging en de bouwvergunning die het nieuwe dok mogelijk moesten maken, op 31 mei geschorst had. De vorige Vlaamse regering had voor de gewestplanwijziging een spoedadvies bij de Raad van State aangevraagd en gekregen, maar nadien oordeelde diezelfde Raad dat de spoedadviesprocedure onvoldoende was gemotiveerd. Dit betekent echter niet dat de werken aan het Deurganckdok lang onderbroken werden want reeds op 13 juni 2000 leverde de minister van Ruimtelijke Ordening een nieuwe bouwvergunning af. Hij ging daarbij uit van een tweede gewestplanwijziging waarvan het openbaar onderzoek reeds achter de rug was. De minister riep het algemeen belang in en op grond van de gewestplanwijziging leverde hij een geldige bouwvergunning af.

In juni 2000 heeft de raad van bestuur van het Antwerps Havenbedrijf de containerkades van het Deurganckdok toegewezen. De oostelijke kade van de derde terminal werd toegewezen aan een internationaal consortium rond P&O. (de Britse groep P&O Ports, P&O Nedlloyd en de haven van Duisburg), terwijl de westelijke kade principieel werd voorbehouden aan de toekomstige fusiecombinatie Hessenatie-Noord Natie. Het Havenbedrijf heeft ook een beslissing genomen over het westelijke deel van de tweede fase. Dit deel van het dok mag in principe uitgebaat worden door de combinatie Hessenatie-Mediterranean Shipping Company, dat ook de eerste terminal kreeg toegewezen.

De Vlaamse regering heeft haar goedkeuring gegeven voor de bouw van een tweede spoorverbinding met de haven van Antwerpen. Tot nu toe komen dagelijks bijna 300 treinen in het havengebied aan via dezelfde spoorwegtoegang. Hierdoor is de haven bijzonder kwetsbaar. Een ongeval nabij de aansluiting kan het volledige spoorwegverkeer van en naar de haven lam leggen. Bovendien is de maximumcapaciteit van de bestaande spoorwegaansluiting bereikt. De nieuwe, tweede spoorwegaansluiting zal vertrekken vanuit het rangeerstation Antwerpen Noord, om via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem en Wommelgem naar Lier te gaan, waar een aansluiting met de lijn naar Aarschot wordt voorzien. De nieuwe aansluiting zal een verbinding betekenen met Montzen-Aachen en ook met Herentals en de IJzeren Rijn. Om milieutechnische redenen zal de bedding van de lijn ingebed worden in een sleuf, met ondertunneling van de wegen en van het Albertkanaal.
De totale kostprijs wordt geraamd op 29 miljard BEF (718,89 miljoen €) en het project moet in 2009 klaar zijn.

Op 5 februari 2001 werd het memorandum van overeenkomst tussen Nederland en Vlaanderen getekend betreffende de verdere uitdieping van de vaargeul in de Schelde naar de haven van Antwerpen. Volgens dit memorandum moet de Vlaamse regering uiterlijk op 1 juni haar positie kenbaar maken aan de Nederlandse regering, die, op haar beurt, ten laatste een half jaar daarna haar standpunt moet bekend maken. De haven van Antwerpen pleit al jaren voor een verdere uitdieping van de Schelde om containerschepen met een grotere diepgang naar Antwerpen te brengen. Nu kunnen schepen met een diepgang van 38 voet of 11,6 meter tij-ongebonden de Schelde opvaren. Nederland heeft zich altijd verzet tegen verdere Scheldeverdieping. Om een einde te maken aan de discussie gaf de Technische Schelde Commissie twee jaar geleden de opdracht aan de Nederlandse Rijkswaterstaat en de Belgische Administratie Waterwegen en Zeewezen om een langetermijnvisie uit te werken voor het hele Schelde-estuarium voor een periode van 30 jaar. Drie elementen zijn daarin belangrijk : toegankelijkheid, veiligheid en milieu. Eens de standpunten van de Vlaamse en de Nederlandse regering gekend, moet er onderhandeld worden over de haalbaarheid, de milieu-effecten en het prijskaartje van de gekozen oplossing. Er moeten vier "ontwikkelingsscenario's" worden onderzocht. Volgens het eerste scenario wordt de uitdieping tot 11,6 meter afgewerkt en worden er bijkomende milieumaatregelen genomen. Het tweede scenario stelt een verdere verdieping met 2 voet (60 cm) voor en investeringen in nieuwe natuur. Het derde scenario voorziet een zo groot mogelijke verdieping in stappen van vijf jaar. En het vierde scenario tenslotte stelt een verdieping tot 14 meter en milieu-investeringen voor in één keer. Indien Vlaanderen en Nederland eind dit jaar tot een akkoord komen voor een verdere verdieping, dan kunnen de werken ten vroegste in 2003 van start gaan.

Nieuwe scheepvaartlijnen

Dole Ocean Liner Express startte een container lijn vanuit Antwerpen naar Douala en Abidjan. Er worden daarvoor twee reeferschepen ingezet die tot dan toe bananen vervoerden van West-Afrika naar Europa. De nieuwe dienst biedt om de veertien dagen een afvaart naar Kameroen en naar de Ivoorkust. Dole baat reeds een gelijkaardige lijn uit waarbij wekelijks afvaarten voor

containerladingen worden aangeboden naar Costa Rica, Honduras en Puerto Rico. Alle reeferschepen worden in Antwerpen behandeld aan de fruit-terminal van Noord Natie aan het Hansadok (maart 2000).

Het Duitse Rickmers Linie is een lijn voor conventioneel stukgoed gestart van Noord-Amerika naar Europa. In Europa worden Antwerpen en Hamburg aangelopen. De nieuwe lijn is eigenlijk een verlenging van de dienst tussen Europa en Zuidoost Azië. De schepen zijn uitgerust met eigen laad- en losgerei en kunnen stukken tot 450 ton aan boord nemen. Ze zullen laden in Houston en New Orleans en bijkomende lading aan boord nemen in Baltimore en Camden. De schepen worden in Antwerpen behandeld in het Churchilldok door Hessenatie Terminal (maart 2000).
De VSA3 groep, die een lijn uitbaat tussen Noord-Europa en de Atlantische kust van Zuid-Amerika, is een tweede lijn gestart op dezelfde route. Antwerpen is op één na de laatste laadhaven op die route. Het consortium bestaat uit Contship Containerlines, Compania Sudamericana de Vapores (CSAV), Euroatlantic Container Line (ECL), Hansa Star Line, Montemar en P&O Nedlloyd. De Duitse rederij DSR-Senator Line huurt slots bij het consortium. Voor de dienst op Zuid-Amerika worden zes schepen van 2.470 TEU ingezet, waardoor om de zeven à acht dagen een afvaart gegarandeerd wordt naar Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo en Itajai. Drie kleinere schepen van 1.100 TEU verzorgen afvaarten naar Rio de Janeiro, Rio Grande en Salvador. In Antwerpen worden de schepen geladen en gelost door P&O Ports in het Delwaidedok (juli 2000).

Foto: VHC

De haven van Antwerpen is de enige haven in Europa en Amerika waar alle containerschepen van de nieuwe gezamenlijke transatlantische diensten van de Grand Alliance en van Americana Ships aanleggen. De samenwerking tussen die twee partners startte in de maand oktober 2000. Reeds vanaf juli startten de leden van de Grand Alliance (Hapag-Lloyd, P&O Nedlloyd, OOCL en NYK) met een nieuwe Butterfly dienst. Tevens hebben zij de capaciteit van de PAX-dienst aanzienlijk opgevoerd. De PAX-dienst is een pendule dienst die zowel de Atlantische als de Stille Oceaan omvat. Aanvankelijk werden schepen van 2.500 tot 3.500 TEU ingezet, maar recentelijk werden schepen van 4.600 TEU in de vaart gebracht. In Antwerpen worden de schepen behandeld aan de Noordzee Terminal aan de Schelde. Ook de schepen van de Butterfly dienst worden er geladen en gelost. De containerschepen van die dienst steken afwisselend het Noordelijk en het Zuidelijk deel van de Atlantische Oceaan over. Alvorens de oversteek te maken van de Noord-Atlantische Oceaan, doen de schepen Antwerpen aan en lossen er containers afkomstig van Amerikaanse havens aan de Zuid-Atlantische Oceaan. (augustus 2000)

Vanaf september 2000 baten de Duitse rederij Hamburg Süd en de Deense rederij Maersk Sealand (MSL) een gemeenschappelijke lijn uit tussen Europa en de Oostkust van Zuid- Amerika. Daarvoor hebben de twee rederijen elk één van hun twee lijnen gefusioneerd tot een nieuwe wekelijkse dienst. Er worden in totaal zes schepen ingezet, vier door Hamburg Süd en twee door Maersk Sealand. De capaciteit van de zes schepen schommelt tussen de 1.650 en de 1.930 TEU. Vanuit Antwerpen worden de havens van Suape, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua en Fortaleza bediend. Door de samenwerking tussen Hamburg Süd en de Braziliaanse dochter Aliança evenals met de Franse rederij CMA-CGM, zijn deze laatste twee rederijen ook betrokken bij de nieuwe scheepvaartlijn. Anderzijds deelt Maersk Sealand capaciteit met de Zuid-Afrikaanse rederij Safmarine. De schepen van de nieuwe lijn worden in Antwerpen behandeld op de terminal van P&O Ports aan kaai 734' van het Delwaidedok. (september 2000)

De rederij IRISL (Islamic Republic of Iran Shipping Lines) startte eind november 2000 een nieuwe containerdienst tussen Iran en Europa. De rederij verzorgt reeds een conventionele stukgoed/breakbulkdienst op dezelfde route. Vijf containerschepen met een capaciteit van 1.000 TEU verzorgen om de tien dagen een afvaart. De rotatie van de containerdienst is als volgt: Napels, Felixstowe, Antwerpen, Hamburg, Napels, Jeddah, Dubai en Bandar Abbas. Vanuit Dubai worden Abu Dhabi, Sharje, Doha, Dammam en Koeweit bediend en vanuit Bandar Abbas wordt Bandar Khomeini bediend. (november 2000)

De Deense rederij Maersk Sealand (MSL) heeft Antwerpen opnieuw opgenomen in het vaarschema van haar AE2-dienst tussen Noord Europa en het Verre Oosten. Op deze lijn zet de rederij negen containerschepen in van 3.680 tot 6.250 TEU. De trafiek, goed voor jaarlijks 100.000 TEU, wordt behandeld op de Noordzee Terminal van Noord Natie, aan de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis. De start van de AE2-dienst betekent voor de rederij Maersk Sealand een terugkeer naar Antwerpen. Tot midden 1994 liepen de containerschepen van Maersk de haven van Antwerpen rechtstreeks aan. Om de tijd, nodig voor het aandoen van de Zuid-Chinese haven Yantian, te winnen werd Antwerpen daarna niet meer aangelopen. Door de introductie van de AE2-dienst worden de havens van Jeddah, Port Kelang, Tanjung Pelepas, Hong Kong, Busan, Kwangyang, Shanghai, Ningbo an Xiamen rechtstreeks vanuit Antwerpen aangedaan. Onderweg worden de hubs van Gioia Tauro en Damietta aangelopen. (december 2000)

MSC start een wekelijkse containerfeederdienst tussen Antwerpen, St. Petersburg, Helsinki, Rauma en Gdynia, met schepen van 500 TEU. (december 2000)

Uit de cijfers blijkt dat Antwerpen steeds belangrijker wordt als cruisehaven. In 2000 hebben niet minder dan 24 cruiseschepen de haven aangelopen. De schepen meren aan langs het Zuiderterras aan de oude Scheldekaaien. De passagierschepen dragen in belangrijke mate bij tot de toeristische industrie van de stad Antwerpen.

Ontwikkelingen in de haven van Gent

Algemeen

Sinds 1 januari 2000 is het Gents Havenbedrijf omgevormd tot een Gemeentelijk Autonoom Bedrijf (GAB). Dit is het gevolg van het Havendecreet dat op 2 maart 1999 werd goedgekeurd.

Industrie

Sapa Autoplastics NV, het vroegere Hydro Raufoss Automotive Gent, heeft voor ruim 1,5 miljard BEF (37,18 miljoen €) geïnvesteerd in een vernieuwde productieafdeling, waaronder een gloednieuwe lakafdeling. Sapa Autoplastics vestigde zich voor het eerst in Gent in 1987. Een jaar later werden reeds de eerste bumpersystemen voor de Volvo 740 gemaakt. Aanvankelijk bestond het bedrijf enkel uit een spuitgietafdeling en een montagedivisie. Volvo had toen enkel ongelakte bumpers nodig. Pas in het jaar 1990 kwam de lakafdeling erbij. Door de bouw van wagens met gelakte bumpers kon het bedrijf niet anders dan te investeren in een lakafdeling om aan de vraag naar gekleurde bumpers te kunnen voldoen. Intussen is de lakafdeling van 1990 verouderd en werd er geïnvesteerd in een nieuwe, volledig geautomatiseerde lakafdeling. Er werd bijzondere aandacht besteed aan de zorg voor het milieu. Daardoor wordt de nieuwe Vlarem-norm zonder probleem gehaald. Sinds de officiële opening van het bedrijf in 1988 groeide het personeelsbestand van 21 tot ongeveer 200 personen en de oppervlakte van de productieafdeling vergrootte van 2.450 m² in 1988 tot 19.000 m² in 2000.

MBI, één van de grootste Europese producenten van betonstenen voor tuin, straat en gevel, verhuisde in 2000 zijn activiteiten van Geraardsbergen naar de terreinen van de oude Scheepswerven van Langerbrugge in Gent. Het bedrijf investeerde ruim 800 miljoen BEF (19,83 miljoen €) en heeft zijn werknemersaantal meer dan verdubbeld.
De terreinen in Geraardsbergen werden te klein voor de grote groei van het bedrijf. Bovendien lag de fabriek vrij ver van de autosnelweg en ontbrak een goede verbinding met het binnenvaartnet. Dit kwam de aanvoer van de grondstoffen en de afvoer van de afgewerkte producten niet ten goede. Daarom besliste MBI om te verhuizen naar de Gentse haven. De voordelen zijn legio : de aanvoer van grondstoffen is nu mogelijk per binnenschip of per coaster, snelle afvoer van de producten door een goede ligging aan de twee voornaamste autosnelwegen van België (E40/E17), een relatief filevrije zone, centrale ligging ten opzichte van de voornaamste afzetgebieden en de goede beschikbaarheid van arbeidskrachten. De aanvoer van de grondstoffen gebeurt in Gent in hoofdzaak via het kanaal. De schepen worden gelost aan de eigen kaaimuur. De afvoer van de afgewerkte producten gebeurt in de eerste fase over de weg, maar in de toekomst zal ook een gedeelte van de geproduceerde stenen via het water worden getransporteerd. De totale jaarlijkse goederenoverslag in de Gentse haven voor MBI zal ongeveer 300.000 ton bedragen. Momenteel telt MBI in Gent 55 werknemers, waarvan er 22 de overstap van Geraardsbergen naar Gent hebben meegemaakt. Op termijn is MBI van plan een tweede, aanpalende, productievestiging te bouwen, een bijkomende investering van circa 500 miljoen BEF (12,40 miljoen €).

Foto: Havenbedrijf Gent

De Gentse personenwagenfabriek Volvo krijgt er een nieuwe fabriek bij. Tegen 2004 zal de productie er verdubbelen van 160.000 auto's nu tot 270.000 Er zullen 1.800 nieuwe jobs worden gecreëerd. De productie van Volvo Car Corporation kan hierdoor geconcentreerd worden in twee fabrieken, wat heel wat schaalvoordelen biedt. De totale investering voor Volvo Cars Gent bedraagt ruim 17 miljard BEF (421,42 miljoen €). Ook voor de 17 toeleveranciers die in en rond Gent gelegen zijn, zullen de verhoogde volumes extra werk meebrengen. Er ontstaat een ruimteprobleem rond de Volvo Cars vestiging, waarvoor thans een oplossing gezocht wordt.

De rederij Tor Line, die sinds jaren tussen de Zweedse haven Göteborg en de haven van Gent vaart, heeft in de loop van het jaar 2000 twee extra schepen ingezet. Deze capaciteitsverhoging heeft te maken met de beslissing van Volvo om in Gent een bijkomende assemblagefabriek te bouwen voor de middenklassewagens S40 en V40. Volvo is de belangrijkste klant van Tor Line. Ongeveer vijfenveertig procent van de lading van de Tor Line schepen bestaat immers uit goederen voor de Volvo Cars fabriek in Gent. Tor Line verzorgt de just-in-time levering van de onderdelen voor de assemblage van de auto's. Daarnaast vervoert de rederij ook nog trailers tussen de twee havens. Vanaf het moment dat Volvo de S40 en de V40 in Gent zal produceren, zullen de afgewerkte wagens met de Tor Line schepen op de Scandinavische markt worden gedistribueerd en zal het model V70 vanuit Scandinavië via Gent op de Europese markt worden verspreid.

CBR Cementbedrijven, gevestigd in de Gentse Kanaalzone, zullen op de bestaande site een hoogtechnologische cementfabriek bouwen. Daardoor zal de productiecapaciteit opgedreven worden van 500.000 ton tot anderhalf miljoen ton per jaar. Bij CBR in Gent wordt er hoogovencement gemaakt op basis van klinkers, afkomstig uit de vestiging in Henegouwen, en hoogovenslakken, afkomstig van Sidmar. Het hoogovencement wordt vooral gebruikt in massabeton voor grote infrastructuurwerken.

Louis Dreyfus Citrus heeft aan het Sifferdok een half miljard BEF (12,40 miljoen €) geïn-

vesteerd in koelloodsen voor de opslag van sinaasappelsap uit Brazilië. De multinational Louis Dreyfus voert in Gent al zes jaar diepgekoeld vruchtensap aan via de installaties van Citrus Coolstore, een gelijkaardig bedrijf aan het Sifferdok. Citrus Coolstore en Louis Dreyfus maken daarvoor gebruik van dezelfde schepen. Stijgende volumes noopten Dreyfus tot de bouw van eigen installaties aan het Sifferdok, een paar honderd meter van collega Citrus Coolstore. In de opslaghal staan enorme koeltanks die samen een capaciteit hebben van 30.000 ton. Louis Dreyfus Citrus behandelt jaarlijks ongeveer 80.000 ton sinaasappelsapconcentraat, via Gent ingevoerd. Deze hypermoderne terminal stelt 18 mensen tewerk. Die staan in voor opslag en mengen van sappen, vullen van vaten en laden van tankvrachtwagens. Onrechtstreeks stelt het bedrijf ook heel wat chauffeurs tewerk.

De Nederlandse groep Wide Scope Minerals investeert 150 miljoen BEF (3,72 miljoen €) in de bouw van een slurryfabriek in de haven van Gent. De fabriek moet het transport van kaolien (porseleinaarde) milieuvriendelijker laten verlopen. De goederenbehandelaar CBM, dochter van de Gentse Sea-Invest, behandelt in de haven kaolien, een basisproduct voor de papierindustrie, beter bekend als porseleinaarde of "china clay". De grondstof wordt met bulkcarriers aangevoerd vanuit de Amerikaanse Oostkust in opdracht van de Amerikaanse groep Engelhard. CBM investeerde reeds in speciaal aangepaste stockageloodsen en behandelingsmateriaal om de opslag en de distributie zoveel mogelijk stofvrij te laten verlopen. Kaolien wordt in bulk vervoerd en er bestaat bijgevolg gevaar voor contaminatie met andere producten. Om de afvoer van kaolien via vrachtwagen, binnenschip en spoor met minder stofhinder te laten verlopen, heeft Engelhard aan zijn agent Wide Scope Shipping & Forwarding gevraagd om een slurryfabriek te bouwen naast de bestaande bulkterminal van CBM aan kaai 680 van de Gentse dokken. In de fabriek, die een jaarcapaciteit van 90.000 ton heeft, zal de kaolien worden gemengd met water en dat mengsel, slurry genaamd, zal op een milieuvriendelijke manier worden overgepompt in tankwagens, tankwagons of in binnenvaarttankers. De fabriek moet begin 2001 in gebruik genomen worden.

De door Sidmar geplande of aan de gang zijnde investeringen zullen in de komende jaren een trafiekexpansie teweegbrengen. Met het "Sidcomet"-project (het procédé berust op het gebruik van steenkool als reductiemiddel in het smelten van erts) zal de capaciteit voor de productie aan ruwstaal met twee miljoen ton toenemen. Daar staat een theoretische meertrafiek van vier miljoen ton grondstoffen tegenover. Om aan de verhoogde toevoer het hoofd te kunnen bieden kocht Sidmar een nieuwe, continue losinstallatie, de "A6". Die kan zowel ertsen als steenkool behandelen. Het gaat om een investering ongeveer 370 miljoen BEF 9,17 miljoen €). Het overslagritme van de losinstallatie bedraagt 3.000 ton erts en 2.300 ton steenkool per uur, hetzij ruim driemaal meer dan de twee portaalkranen die nu reeds op de kaai opgesteld staan en die met grijpers werken. De "A6" kan met grotere flexibiliteit worden ingezet. Het is één van de weinige machines die voor behandeling van de twee grondstoffen met hun uiteenlopende densiteit en kenmerken gebouwd is. De capaciteit van de achterliggende transportbanden volstaat om het tempo van de nieuwe losinstallatie te volgen.

Foto: VHC

Infrastructuur

In 1985 werd een werkgroep opgericht belast met de studie van een gedetailleerde lay-out van de uitbreiding van de Gentse Haven op de linkeroever van het Zeekanaal naar Gent. De werkgroep stelde de bouw van twee parallelle dokken voor. In 1992 werd de lay-out echter herzien en werd er geopteerd voor één enkel dok in L-vorm. De nieuwe plannen lieten toe terreinen te ontwikkelen met een diepte van 300m tot 600m en de bouw van een kaai evenwijdig met het kanaal. Bovendien werd beslist om het dok in fasen te bouwen. De bouw van het Kluizendok omvat de aanleg van 4,2 km kaaimuren en het uitvoeren van ca 15 miljoen m³ baggerwerken. De werken rond het omleggen van spoorlijn 55, nodig om tot exploitatie te kunnen overgaan, kennen een belangrijke vertraging en zijn ook nog niet aanbesteed.

De bouw van de kaaimuren van de eerste fase werd toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging Besix-Structon De Meyer en op 4 oktober 1996 werd de eerste paal geheid. De eerste fase van de werken omvatte de bouw van 1.500 m kaaimuur, waarvan 1.000 m evenwijdig met het Kanaal Gent-Terneuzen en 250 m in het schuin gedeelte en nog eens 250 m als aanzet van het dok zelf. De kaaimuur werd zodanig ingeplant dat het kanaal plaatselijk verbreed werd van 200 m tot 350 m. Begin 2000 werd een eerste deel over een kaailengte van circa 600 m uitgebaggerd tot een waterdiepte van 13,50 m en in gebruik genomen voor de aanleg van schepen. Op het einde van het jaar was de eerste fase volledig afgewerkt.
Eind 1999 werd de tweede fase van de kaaimuur van het Kluizendok aanbesteed. De werken omvatten de bouw van de kaaimuur met een lengte van 1827m aan de noordzijde van het Kluizendok. De twee eerste deelcontracten van de tweede fase werden toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging Besix - Strukton De Meyer - Van Laere. De eigenlijke werken zijn gestart in juni 2000. Op 8 september vond de officiële aanvangsplechtigheid plaats waarbij een gedenkplaat werd onthuld door minister Steve Stevaert.

Ontwikkelingen in de haven van Zeebrugge

Infrastructuur en milieu

De verlengde oostelijke kaai van de OCHZ werd in gebruik genomen. De oostelijke kaai is nu 1.000 m lang en heeft een diepgang van 14 m. De kaai is uitgerust met 5 containerkranen. Drie van deze kranen zijn van het super-post-panamax formaat, d.w.z. met een hefvermogen van 60 ton en een reikwijdte van 18 containers. Er kunnen 3 containerschepen met een maximumcapaciteit van 4.000 TEU of zelfs meer, tegelijkertijd worden behandeld. Aan het zuidelijk uiteinde van de kaai is een kaaimuur van 310 m lang haaks op de verlengde kaai gebouwd. Deze retourkaai wordt door CTO (Combined Terminal Operators) gebruikt voor het behandelen van ro/ro schepen.

In de voorhaven werd de 6° fase van de herstelling en de renovatie van de kaaimuur van de Leopold II-dam uitgevoerd.

Voor de realisatie van de nieuwe terminal voor Toyota werden enkele belangrijke infra-structuurwerken uitgevoerd. Aan de zuidoostkant van het Zuidelijk Insteekdok in de achterhaven werden door Herbosch-Kiere nv uit Kallo twee nieuwe aanlegsteigers gebouwd.
De firma Baggerwerken Decloedt & Zn nv uit Oostende voerde de nodige baggerwerken uit en verhoogde de terreinen en de aannemer Stadsbader-Flamand nv uit Harelbeke legde de toegangsweg aan vanaf de A. Ronsestraat en de Barlenhuisstraat met een ontdubbeling van een gedeelte van de A. Ronsestraat.

Ten behoeve van de papier- en pulpterminal van StoraEnso in de westelijke voorhaven werden de werken verder uitgevoerd voor de bouw van de kaaimuren in het Wielingendok (657 m) en de kaaimuren in het Albert II-dok (450 m).

Bij besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 werd de perimeter van het Europees Vogelrichtlijngebied "Het Polderkomplex" gewijzigd. De bescherming van 282 ha in het achterhavengebied van Zeebrugge werd opgeheven en als compensatie voor dit verlies aan beschermd gebied werd 514 ha poldergronden nabij Klemskerke, Vlissegem, Oudenburg en Jabbeke opgenomen in de speciale beschermingszone. Over de resterende 174 ha in de achterhaven zal een MER-studie (Milieu Effecten Rapport) meer duidelijkheid verschaffen.

Foto: VHC

In het voorjaar van 2000 werd het sterneneiland aangelegd. Dit kunstmatig opgespoten schiereiland ligt aan de binnenzijde van de oostelijke strekdam van de nieuwe buitenhaven, ten noorden van de LNG-terminal. Door de opmars van de haveninstallaties in de westelijke voorhaven, gingen belangrijke broedplaatsen van zeldzame vogelsoorten verloren. Het sterneneiland voorziet de vogels van een alternatieve broedplaats. In het voorjaar van 2001 wordt het terrein met nog eens 5 ha uitgebreid.

Het windmolenpark in de oostelijke voorhaven van Zeebrugge is het grootste van Vlaanderen. 21 windturbines van 200kW en één turbine van 400kW leveren jaarlijks 8.000 MWh. Het windmolenpark werd in 1983 opgezet als demonstratiepark. In 1998 werd nog een turbine van 600kW toegevoegd. De concessie voor de bouw en de exploitatie van een nieuw windturbinepark op de noordoostelijke havendam werd toegewezen aan de Limburgse energie-intercommunale Interelectra. Tegen eind 2001 moeten er twee windturbines van 600 kW bijkomen. Deze twee turbines moeten jaarlijks samen 3.760 MWh elektriciteit opwekken, of goed voor het verbruik van 1.060 gezinnen. Reeds eind 2000 werd er gestart met de verzwaring van elf van de éénentwintig turbines van 200 naar 400 kW. Door deze werken lag de productie van het park in 2000 lager dan normaal. Na die capaciteitsverhoging en de bouw van de twee turbines van 600 kW, zal het park een jaarlijkse productiecapaciteit van 17.500 MWh hebben. Hierdoor kunnen 5.000 gezinnen van elektriciteit worden voorzien.

In 2000 werd een nieuw windmolenpark gebouwd op het industrieterrein van de Pathoekeweg, langsheen het Boudewijnkanaal in Brugge. Het project omvat 5 windturbines met een rotordiameter van 48 meter en er zijn nog plannen voor de uitbreiding van het park.

Scheepvaartlijnen

Met de aankomst op 9 januari van het roll-on-roll-off schip "Spaarneborg" startte in Zeebrugge de aanvoer van papierproducten van de Scandinavische groep StoraEnso. StoraEnso wordt voor de haven een zeer belangrijke klant. Het Zweedse Stora koos voor Zeebrugge om er zijn Europees distributiecentrum te bouwen. Stora was al langer op zoek naar een nieuw logistiek concept waarbij de aanvoer van grondstoffen en de aflevering van eindproducten op een milieuvriendelijke manier kon. Centraal daarbij was het vermijden van Noord-Duitsland in de transportketen tussen productiepunt en afleveringsadres. Tot dan toe liep alle trafiek over Noord-Duitsland maar de toenemende congestie op de Duitse wegen deed Stora in andere richtingen denken. Sindsdien zijn het tweede en het derde schip, de "Schieborg" en de "Slingeborg", intussen in de vaart en is Stora samengegaan met het Finse Enso als StoraEnso. Zes dagen per week worden papierproducten vanuit de Zweedse haven Göteborg in Zeebrugge gelost. Centraal bij het concept staat de SECU (StoraEnso Cargo Unit) een reuzencontainer, die horizontaal wordt verplaatst bij middel van translifters en een capaciteit heeft van 70 tot 80 ton papier. De SECU's zijn 13,80 m lang, 3,60 m breed en 3,60 m hoog. Leeg hebben ze een gewicht van 19 ton. Vanuit Zeebrugge wordt

het Europese hinterland bediend met vrachtwagens naar bestemmingen dichter dan 300 km van de haven, per spoor naar de andere Europese bestemmingen en per container naar de transatlantische bestemmingen. Het bovendek van de schepen wordt door Cobelfret Ferries gebruikt voor de verscheping van vracht in trailers naar Scandinavië. In Zeebrugge wordt de trafiek behandeld door Sea-Ro Terminal, die hiervoor aan het Wielingendok een gigantische terminal bouwde met een reuzenponton voor de behandeling van de schepen en een indrukwekkend loodsencomplex voor de overslag en opslag van papier. Sea-Ro investeerde ruim 1,3 miljard BEF (32,23 miljoen €) in het project. Het aangevoerde papier (drie soorten: krantenpapier, kartonpapier en tetrapakpapier) wordt vanuit de SECU's semi-automatisch in de loodsen gelost, van waaruit het voor aflevering op trailers, treinwagons of in containers wordt overgeslagen. Het afleveringscircuit, van in de fabriek in Zweden tot bij de klant blijft volledig gesloten. Het papier ziet nooit de buitenlucht. De nieuwe terminal biedt werk aan bijna 200 personen.

Tot het StoraEnso project behoort eveneens de aanvoer van pulp, de grondstof die tot papier wordt verwerkt. De pulp is hoofdzakelijk afkomstig uit Scandinavië, Schotland en Portugal. Het wordt bij CTO in de achterhaven gelost en verder doorgevoerd naar diverse bestemmingen in Europa. Het gaat om een volume van zowat 550.000 ton per jaar.

In het raam van de uitbouw van Zeebrugge als distributiehub voor papierwaren van de Zweeds-Finse groep StoraEnso, loopt de Finse rederij Finncarriers vanaf december 2000 de haven aan op haar verbinding met de oostkust van de Verenigde Staten. Twee maal per maand zullen de schepen, na te hebben geladen in de Finse haven Kotka, Zeebrugge aanlopen om er loten van 500 à 3.000 ton woudproducten (voornamelijk papier) te laden voor aflevering in de Amerikaanse haven Philadelphia. De schepen worden behandeld door Sea-Ro aan de nieuwe steiger van het Wielingendok in de westelijke voorhaven.

CMA-CGM baat twee containerlijnen uit tussen Europa en het Verre Oosten. Beide lijnen, de FAL (French Asia Line) en de NCJS (North China Japan Service), doen regelmatig de OCHZ-terminal in de voorhaven aan. De Japanse rederij "K"-Line huurt sedert januari 2000 slots aan boord van de schepen van CMA-CGM. Hierdoor kan "K"-Line wekelijks 250 TEU laden. Van deze mogelijkheid maken voornamelijk verschepers gebruik die lading hebben met bestemming Port Kelang in Maleisië, Surabaya in Indonesië en Chiwan en Xiamen in China. CMA-CGM sloot in maart een gelijkaardige overeenkomst af met COSCO (China Shipping Company) voor wekelijks 400 TEU naar Port Kelang in Maleisië, Qingdao, Dalian en Shangaï in China en Busan in Korea.

De rederijengroep Aliança/Hamburg Süd/Transroll/CMA-CGM splitsten hun vaste scheep-vaartverbinding vanuit Noord-Europa op de Oostkust van Zuid-Amerika op in twee lussen. Beide lussen doen de haven van Zeebrugge aan. De eerste lus startte eind maart en kreeg de naam "Brazil/River Plata Express Service". In Europa worden volgende havens aangelopen : Southampton, Rotterdam, Hamburg, Zeebrugge en Le Havre, terwijl in Zuid-Amerika volgende havens zijn opgenomen in het vaarschema: Santos en Sao Francisco do Sul in Brazilië en Buenos Aires in Argentinië. Voor het aanhouden van de wekelijkse frequentie zet de rederijengroep 6 moderne containerschepen in met een capaciteit van 1.960 TEU tot 2.719 TEU. Een maand later werd Zeebrugge ook opgenomen in de tweede lus, Brazil Express Service, die wekelijks naar Suape, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Rio Grande en Salvador vaart. De schepen worden in Zeebrugge behandeld aan de FCT (Flanders Container Terminals).

Cast Agencies Europe, CPSL Barge Division, onderhoudt een aantal containerfeederdiensten met drie kruiplijnkustvaarders. Deze diensten verbinden Zeebrugge met Antwerpen en Rotterdam en met de Rijnhavens Straatsburg, Ottmarsheim, Weil-am-Rhein, Bazel, Karlsruhe, Mainz, Mannheim, Keulen en Duisburg.

In april ging de nieuwe bananentrafiek van het Amerikaanse bedrijf Eastwind van start. Wekelijks worden er bananen, afkomstig uit Ecuador, gelost aan de terminal van Belgian New Fruit Wharf in het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven.
Voor het eerst sedert vijftien jaar werd er in juni een nieuwe fruitsoort op de Europese markt gebracht. In die maand werden in Zeebrugge 3.000 ton Zespri Gold gelost. De Zespri Gold is een verwant van de kiwivrucht en is eveneens afkomstig uit Nieuw-Zeeland. De aanvoer in Zeebrugge betekent de start van een nieuwe fruittrafiek voor de haven, die jaarlijks tussen de 10.000 en de 15.000 ton zal bedragen. Zeebrugge werd immers door de New Zealand Zespri Marketing Board gekozen als voornaamste haven van Europa voor de invoer en de distributie van zijn producten over Europa.

In juni startte de Japanse rederij "K"-Line een nieuwe dienst vanuit Zeebrugge naar Mexico. Tweemaal per maand worden wagens van General Motors geladen met bestemming Altamira en Veracruz. De schepen worden behandeld aan de terminal van CTO (Combined Terminal Operators) aan het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven.

Tot eind september onderhield ECS (European Container Services) een regelmatige containerlijn tussen Zeebrugge en Waterford in Ierland onder de naam Eurobox Shipping. Wekelijks was er 1 afvaart in beide richtingen. In oktober trad Cobelfret bij en werd het aantal afvaarten verdubbeld. De dienst wordt uitgebaat onder de naam van C2C (Coast to Coast). In Zeebrugge worden de schepen behandeld aan de FCT (Flanders Container Terminals).

Op 11 september meerde aan de FCT in de Zeebrugse voorhaven het gloednieuwe cruiseschip "Millennium" aan. Met haar 90.226 GRT is dit het grootste cruiseschip dat ooit een Belgische haven aandeed. Het schip, dat 294 meter lang en 32 meter breed is, is het eerste cruiseschip ter wereld dat wordt aangedreven door gasturbines. Aan boord is er accommodatie voor 2.246 passagiers en 1.000 bemanningsleden. Het aantal cruise passagiers nam in 2000 flink toe. In totaal legden 34 passagiersschepen in de haven aan. Deze evolutie is niet alleen voor de haven, maar vooral voor het toerisme in de stad Brugge belangrijk.

Naast nieuwe aanwinsten zijn er ook containerlijnen verplaatst naar andere havens:
In januari stopte Norasia de wekelijkse containerdienst tussen Montreal, Noord-Europa en de Middellandse Zee. In november ruilde Lloyd Triestino Zeebrugge voor Rotterdam als aanloophaven van de wekelijkse CEM-dienst (China–Europa-Middellandse Zee). De dagelijkse containerlijn van Stena Line naar Harwich werd eind december stop gezet. Op het einde van 2000 werd de jaren oude regelmatige containerlijn van SAECS (South Africa Europe Container Service) gestaakt. De trafiek ging verloren aan Rotterdam. De Brazil Express Service, de containerlijn van Hamburg-Süd naar Zuid-Amerika, werd midden 2000 overgebracht naar Antwerpen. De Brazil / River Plata Express Service volgde dit voorbeeld in maart 2001.

Ontwikkelingen in de haven van Oostende

Industrie

De in 1994 failliet verklaarde scheepswerf Polyship werd in 1998 opgekocht door de Nederlandse groep Damen Shipyards uit Gorinchem. Een nieuwe maatschappij, onder de naam van Damen Shipyards Oostende nv, werd opgericht om de activiteiten in Oostende van start te laten gaan. Uit het maatschappelijk doel van de nieuwe vennootschap, het bouwen en onderhouden van zee- en binnenschepen in metaal, composieten of enig ander materiaal, zien we dat de nieuwe vennootschap van plan is om de scheepsbouwactiviteiten van de vroegere scheepswerf verder te zetten. Rond de scheepslift van Plassendale 1 ontstaat er op die manier een centrum van scheepsbouw en -herstelling. In het begin van het jaar 2000 is de maatschappij SKB Yard van start gegaan met haar scheepsbouw en scheepsherstel activiteiten.

Infrastructuur

In september werd een nieuwe steiger langs het kanaal officieel ingehuldigd. Deze nieuwe steiger is de eerste concrete, afgewerkte investering in de haven van Oostende en vormt daarmee de start van de vernieuwing van deze zone rond het kanaal. De eerste gebruiker van de nieuwe constructie is de firma Logghe, die zelf een grote investering aan de beschikbaarheid van de steiger heeft gekoppeld. Dit bedrijf, dat zich toelegt op de verhandeling van steenkolen, rivier- en zeegrind, heeft een terrein van 2 ha verhard voor de opslag van goederen. Bij de firma Logghe worden de producten in bulk ingevoerd, opgezakt, opgeslagen en weer verzonden. Daarvoor werd ook een nieuwe opzak-installatie gebouwd.
Logghe is goed voor een jaarlijkse omzet van 100.000 ton in de haven van Oostende. Door de investeringen zal de hoeveelheid behandelde goederen verdubbelen.

Scheepvaartlijnen

Op 7 februari werd een nieuwe roll-on-roll-off dienst ingevaren tussen Oostende en Ipswich in het Verenigd Koninkrijk door de Belgische ferrymaatschappij Ferryways. Ferryways is een nieuwe onderneming naar Belgisch recht die werd opgericht door drie aandeelhouders. Het gaat om Werfinvest (40%), een filiaal van Gimvindus, Deckers & Wirtz Agencies (40%) en Mast (20%). Deze laatste partner is een Brits informatie- en managementbedrijf dat de nodige studies in verband met de verwezenlijking van het project uitvoerde. De maatschappij mikt jaarlijks op het vervoer van 60.000 vrachtwagens. Daarvoor huurt het twee schepen die dagelijks twee afvaarten uit Oostende verzorgen. In Ipswich maken de schepen gebruik van de roro-terminal, die ver stroomopwaarts op de rivier Orwell is gelegen en in Oostende wordt afgemeerd in het Zeewezendok. In beide havens liggen de terminals niet verder dan een goede kilometer van de autosnelwegen verwijderd, wat een grote tijdwinst betekent.

Foto: VHC

De twee schepen, de mv "Thomas Wehr" en de mv "Gabriele Wehr", hebben elk een capaciteit van 1.250 strekkende meter, wat betekent dat ze 91 trailers en 80 personenwagens kunnen aan boord nemen. Er is accommodatie voor 12 chauffeurs. Daarom wordt er vooral gemikt op niet begeleide vracht. Searoad Stevedores, een zusterbedrijf van Ferryways, staat in voor de behandeling van de goederen in Oostende. Deze stouwerij heeft een concessie van 5 ha genomen rond het Zeewezendok, dat nog niet volledig af is. Er wordt momenteel gewerkt om voldoende terreinen te verharden.

Trans Europe Shipping Lines baat sinds een paar jaar de lijn uit tussen Oostende en Ramsgate. Het aantal afvaarten werd in het jaar 2000 opgevoerd tot 7 per dag. Hiervoor worden 4 schepen ingezet : de "Larkspur", de "Eurovoyager" en de "Primrose" doen elk 2 overvaarten per dag, terwijl de "Roseanne" 1 overtocht per dag maakt. Met uitzondering van het laatste schip, dat slechts accommodatie heeft voor 12 chauffeurs, kunnen alle ferry's volledige begeleide ladingen aan boord nemen. De "Roseanne", met accommodatie voor 12 chauffeurs, wordt vooral ingezet voor onbegeleide transporten en voor het vervoer van gevaarlijke ladingen.

Ferryways, die de lijn Oostende-Ipswich uitbaat, werd in oktober benoemd tot hub van MSC (Mediterranean Shipping Company). Deze grote container maatschappij voert veel lege containers aan vanuit Groot-Brittannië via de havens van Antwerpen en Le Havre. Maar de rederij heeft ook veel containers nodig voor het verladerscliënteel in Noord-Frankrijk en in het westen van België. Daarom heeft MSC besloten om in Oostende een depot op te richten. De containers, die leeg uit Groot-Brittannië in Oostende toekomen, worden van daaruit vervoerd om te worden geladen bij de verschepers. Eens geladen, komen ze naar Oostende terug, van waaruit ze per trein naar Antwerpen worden verscheept. Aanvankelijk worden de containers met de roll-on-roll-off schepen van Ferryways aangevoerd, maar als de vraag voldoende groot is zal er ook een containerlijn op Ipswich worden gestart.

investeringen Belgische spoorwegen
goederenvervoer naar Vlaamse havens

De Belgische spoorwegen

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

Daar de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die in 2000 71 % (in ton/kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

Voor het jaar 2001 worden de totale investeringen begroot op 45.120 miljoen BEF (1.118,50 miljoen €) (uitgedrukt in prijzen van 2001). Van deze 45.120 miljoen BEF (1.118,50 miljoen €) is 31.102 miljoen BEF (771,00 miljoen €) bestemd voor de klassieke investeringen en 14.018 miljoen BEF (247,50 miljoen Euro) voor HST-investeringen. De klassiek investeringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten.

Het is niet de bedoeling om in dit jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie het totale "Investeringsbudget 2001" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel de investeringen – in tabelvorm – voor 2001 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2001 zal 1.859 miljoen BEF (46,08 miljoen Euro) geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 531 miljoen BEF (13,16 miljoen Euro) (of 22 %) minder dan in 2000. Tegenover 1999 dalen de investeringen zelfs met 1.096 miljoen (27,17 miljoen Euro) (of 37 %). Toch blijft het een omvangrijk bedrag, dat aanzienlijk hoger is dan de jaarlijkse investeringsbudgetten voor de periode 1994-1997, die toen gemiddeld 583 miljoen BEF (14,45 miljoen Euro) bedroegen.

Investeringen in spoorweginfrastructuur 2001 (in miljoen BEF - prijzen 2001)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2001 (in miljoen BEF)
Haven van Antwerpen	**1.469**
• Bouw van de multimodale Main Hub Terminal in Antwerpen-Noord	123
• Tweede fase van de modernisering van Antwerpen Noord, bundels B en C	350
• Studies voor de tweede spoortoegang	25
• Inrichtingen en werken aan dienstgebouwen, loodsen, werkplaatsen,	7
• Persluchtinstallaties, seinhuizen en personeelsvoorzieningen	
• Werken voor spoorlijnen op diverse plaatsen op Rechteroever	54
• Werken voor spoorlijnen op Linkeroever	225
• Spoorvernieuwing	125
• Aanleg van bijkomende spoorlijnen en wisselverbindingen (die het havengebied verlaten)	110
• L10 dubbelspoor	117
• Patrimonium: Antwerpen DS, Interferryboats C.T., ND en ND Main Hub	123
• Antwerpen-Noord: aanpassen SK	17
• Nieuwe spoorterminal	170
• Diversen	23
Haven van Gent	**153**
• Werken voor Mercatordok en Kluizendok	15
• Aanpassen bundelsporen	20
• Spoorvernieuwing	95
• Wisselverbinding L204-L204/1thv Sifferdok	21
• Diversen	2
Haven van Zeebrugge	**237**
• Inrichtingen en werken voor diverse terminals	126
• Spoorvernieuwing	62
• Aanpassen bundelsporen	30
• Concentratie seinhuis/uitbreiden persluchtinstallatie	8
• Elektrificatie	10
• Diversen	1
Totaal	**1.859**

Bron: NMBS

goederenvervoer naar Vlaamse havens
IJzeren Rijn

Verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen – waaronder de spoorverbindingen – worden een steeds belangrijkere factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens[1], gezien de steeds toenemende mobiliteitsproblemen op de wegen.

Van de 7,7 miljard tonkilometer goederenverkeer (in 2000) per spoor werd ongeveer 71 % gerealiseerd door de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met ongeveer 49 %; de haven van Gent ongeveer 9 % en de haven van Brugge-Zeebrugge 13 %. Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen vraagt de haven van Antwerpen, die tevens de belangrijkste spoorweghaven van Europa is, reeds een aantal jaren de uitvoering van twee belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn" en "de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen".

Op 1 maart 2000 hebben gesprekken tussen de Belgische Eerste Minister, Guy Verhofstadt, de Federale Minister van Mobiliteit en Vervoer, Isabelle Durant en de Nederlandse Regering tot een belangrijke doorbraak geleid voor de heropening van de IJzeren Rijn[2]. België gaat akkoord met de Nederlandse eis om een milieueffectenrapporten (MER) uit te voeren over de reactivering van het historisch tracé, waardoor treinen door het stiltegebied De Meinweg zouden rijden.

De IJzeren Rijn verbindt de haven met het Ruhrgebied en met Oost-Europa en is voor Antwerpen van uiterst groot belang. Doordat de lijn 50 km korter is dan de bestaande spoorverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, bereiken de goederen veel sneller het hinterland. Door de heropening van de IJzeren Rijn kunnen pendeltreinen worden ingelegd als belangrijk alternatief voor het wegvervoer. Ze biedt ook een oplossing voor de dreigende oververzadiging van de Montzenroute als gevolg van de toename van het goederenverkeer vanuit de haven van Antwerpen.

Tot 1991 reden er internationale goederentreinen via de IJzeren Rijn. Begin 1990 beslisten de NMBS en de Deutsche Bundesbahn om al het spoorverkeer tussen de haven van Antwerpen en Noord-Duitsland te concentreren via Hasselt en Montzen. Maar noch België noch Duitsland hebben toen aan Nederland gezegd dat ze van de IJzeren Rijn geen gebruik meer wensten te maken. Vandaar dat België, tot nu toe, niet akkoord ging met de Nederlandse eis van een milieueffectenrapport. Een groot gedeelte van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied is thans niet meer in dienst. Deze baanvakken moeten opnieuw in dienst genomen worden. Vooral het baanvak Roermond – Dalheim is problematisch omdat het in een gebied (De Meinweg) ligt dat sedert 1994 beschermd wordt door de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit stiltegebied werd door Nederland gemaakt zonder België of Duitsland daarvan in te lichten. Eind februari 2001 zette het Nederlandse milieueffectenrapport het licht op groen om het historisch tracé Antwerpen-Neerpelt-Weert-Roermond-Dalheim – dus ook door het natuurgebied "De Meinweg" - opnieuw in dienst te nemen. Tijdens deze tijdelijke oplossing (maximum 15 treinen per dag gedurende een periode van maximum 5 jaar), moet gezocht worden naar een definitief tracé. Nu Nederland toch akkoord is moet in eerste instantie op Belgisch grondgebied de seininrichting van het baanvak Neerpelt – Nederlandse grens aangepast worden om de capaciteit te vergroten. Dit is zeker nodig als op dit baanvak ook reizigersverkeer wordt georganiseerd. In een volgende fase zal op dit baanvak een tweede spoor moeten aangelegd worden. Doordat de voorbereidende werken voor de heringebruikname van de IJzeren Rijn zestien maand in beslag zullen nemen wordt verwacht dat de eerste treinen pas in september 2002 zullen kunnen gebruik maken van de nieuwe lijn.

Naast de heropening van de IJzeren Rijn is een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven van zeer groot belang. De enige spoortoegang tot de rechteroever van de Antwerpse haven (met onder meer het vormingsstation Antwerpen-Noord) loopt nu langs de L27A en de vertakking Schijn. Het feit dat er maar één toegang is maakt het spoorvervoer van en naar de haven kwetsbaar. Bovendien is de L27A reeds verzadigd. De tweede toegang bestaat uit de aanleg van een dubbelsporig, geëlektrificeerd spoor tussen Antwerpen-Noord en Lier (vertakking Nazareth) via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Deurne, Wommelgem en Ranst. De aanleg van die tweede toegang maakt het tevens mogelijk om bepaalde baanvakken te ontlasten van goederenverkeer. Hierdoor wordt het treinaanbod aantrekkelijker voor reizigers. Het project wordt momenteel geraamd op 29,5 miljard BEF (0,73 miljard Euro). Gelet op de huidige budgettaire middelen die door de regering in het kader van het tienjarenplan 2001-2010 worden voorzien, kan het project maar voltooid worden tegen 2012.

Foto: VHC

1 Het rapport van de Vlaamse Havencommissie over de "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse Havens" verschaft meer inzicht in de hinterlandstructuur van elk van de Vlaamse havens.

2 Het belang van de IJzeren Rijn wordt uitvoerig behandeld in historisch en economisch perspectief in het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1999 (van blz. 35 t.e.m. blz. 38).

ontsluiting linkeroever Antwerpen
goederenvervoer naar Zeebrugge
toegang linkeroever Gent

Ook de ontsluiting van de linkeroever van de haven van Antwerpen verdient de nodige aandacht. Het spoorvervoer van en naar Antwerpen-Linkeroever zal in de komende jaren sterk toenemen. Men verwacht een stijging van 1 miljoen nettoton in 1999 naar 12,8 miljoen nettoton in 2010. Dit heeft te maken met de uitbreidingswerken van de haven die thans in uitvoering zijn, voornamelijk de aanleg van het Deurganckdok. Een capaciteitstudie wijst uit dat, omwille van capaciteitsproblemen op de spoortoegang tot Antwerpen-Linkeroever, slechts 8,8 miljoen nettoton van de verwachte 12,8 miljoen nettoton effectief per spoor kan aan- of afgevoerd worden als er geen aanpassing van het spoorwegnet komt. De bouw van een verbinding van de rechter- en de linkeroever van Antwerpen zou een oplossing kunnen zijn van de capaciteitsproblemen. Deze oplossing zou echter vrij duur zijn : een spoortunnel onder de Schelde vergt een investering van naar schatting 20 à 25 miljard BEF (0,50 à 0,62 miljard €).
De bouw van een spoorwegbrug kost beduidend minder, 4 à 7 miljard BEF (0,10 à 0,17 miljard €), maar deze oplossing kent talrijke en belangrijke nadelen.

Vanuit socio-economisch oogpunt is de investering in een nieuwe verbinding tussen Antwerpen-Linkeroever en –Rechteroever verantwoord. Immers, indien de investering niet gerealiseerd wordt, zal het verkeer moeten verwerkt worden door andere modi, en naar verwachting vooral het wegvervoer, of zal in het slechtste geval het verkeer niet meer plaatsvinden omdat sommige trafieken naar andere havens zullen uitwijken. De aanleg van een nieuwe verbinding betekent ook dat het verkeer tussen Antwerpen-Linkeroever en het oosten (Antwerpen-Rechteroever, Duitsland, Noordoost Frankrijk en een groot gedeelte van België, namelijk de regio's Luik, Charleroi, Genk en de containerterminal Athus) en het noorden (Nederland en Scandinavië) sneller kan verlopen met een vermindering van de tractiekosten. De tweede spoorverbinding tussen de linker- en de rechter oever is noodzakelijk indien men een verschuiving van het vervoer over de weg naar het spoor wil realiseren. Deze verbinding werd opgenomen in het basisinvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.

De aantal behandelde treinwagons in het vormingsstation van Zeebrugge neemt steeds toe. Rekening houdend met de verwachte groei van het maritiem verkeer (o.a. als gevolg van de vestiging van StoraEnso en van Toyota) zal deze trend zich doorzetten. Nu reeds kampt het vormingsstation in Zeebrugge met plaatsgebrek. Daarom werd beslist om het vormingsstation uit te breiden en te elektrificeren. Het project omvat de aanleg van een nieuwe, geëlektrificeerde, vertrek- en ontvangstbundel ter hoogte van de huidige stopplaats in Zwankendamme. Bundel B wordt uitgebreid van 20 tot 35 sporen en gedeeltelijk geëlektrificeerd. Verder voorziet het project de bouw van een nieuw dienstgebouw, de uitrusting van de bundels met een aangepaste sorteerinstallatie (reminstallatie, rangeerheuvel en automatisch sorteren) uitbreiding van de seininrichting en de verplaatsing van de stopplaats voor reizigers naar een nieuwe locatie in de omgeving van het strand van Zeebrugge. De kostprijs van het geheel wordt geraamd op 2,2 miljard BEF (54,54 miljoen €) en zal in verschillende fasen worden uitgevoerd. Het project moet tegen 2009 klaar zijn.

Door de toename van het spoorwegverkeer van en naar Zeebrugge zal het goederenverkeer op de lijn Gent – Brugge- Zeebrugge blijven stijgen. De baanvakken Gent Sint-Pieters – Brugge en Brugge – vertakking Dudzele zijn vandaag slechts dubbelsporig (Behalve te Landegem en Aalter waar 4 sporen liggen over een lengte van telkens 2 km). Het gelijktijdig verkeer van zowel trage goederentreinen als snelle reizigerstreinen op de baanvakken veroorzaakt groeiende problemen inzake regelmaat. De baanvakken zijn gedurende bepaalde perioden van de dag verzadigd. De oplossing zou bestaan in de aanleg van een derde en een vierde spoor aan elke kant van de bestaande sporen. Dit zou de scheiding tussen snelle reizigerstreinen en tragere goederentreinen mogelijk maken. Hierdoor zou de capaciteit van de baanvakken aanzienlijk verhogen. Het project, geraamd op 13,1 miljard BEF (0,32 miljard €), werd opgenomen in het basisinvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.

De toegang per spoor tot de Linkeroever van het Gentse havengebied geschiedt via de L58 Gent-Dampoort – Wondelgem. Aangezien er zich heel wat overwegen bevinden op deze lijn en aangezien de lijn de verouderde draaibrug "Muidebrug" moet passeren, biedt deze lijn geen volwaardige ontsluiting van het Kluizendok. Door de vervanging van de oude draaibrug door een vaste brug ingevolge de ophoging van de L58 en de koppeling aan L204 met de afschaffing van 8 overwegen, wordt een volwaardige ontsluiting van de Linkeroever van het Gentse havengebied gerealiseerd en verdwijnt een belangrijk knelpunt in de voorhaven. Deze volwaardige ontsluiting is des te belangrijker gezien het operationeel worden van het Kluizendok en de te verwachten groei van het spoorverkeer. De werken voor deze volwaardige ontsluiting zijn echter pas gepland vanaf 2005, om in 2007 operationeel te zijn. De aanpassing van die lijn werd opgenomen in het basisinvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.

Foto: VHC

Statistiek Vlaamse havens

Foto: VHC

Dit hoofdstuk van het jaarverslag bevat vier onderdelen. In een eerste deel wordt ingegaan op de overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens. Gedetailleerd wordt weergegeven hoeveel de Vlaamse Gemeenschap sinds de regionalisering van het havenbeleid in de havens en de maritieme toegang heeft geïnvesteerd. In een tweede deel worden de evoluties in de havenarbeid in de Vlaamse havens bestudeerd. Nieuw is het derde deel, waarin het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens cijfermatig uit de doeken wordt gedaan. In dit deel wordt ingegaan op werkgelegenheid en investeringen in de havens (maar hier in beide gevallen in de brede betekenis van het woord), alsook op toegevoegde waarde. Tenslotte wordt een vierde deel gewijd aan de maritieme statistieken: uitgebreide overslaggegevens voor de Vlaamse havens voor de periode 1980-2000.

investeringen Vlaamse Gemeenschap

Foto: VHC

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsinvesteringen in de havens en in de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een overzicht gegeven van deze investeringen. Er wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2000[3], met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse Gemeenschap in 2000 ca. 10,4 miljard BEF (0,26 miljard €) in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in mln BEF voor de periode 1989-2000 (in prijzen 2000)

jaar	*1989*	*1990*
Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping Westerschelde	2.483,5	2.770,4
Verdieping Westerschelde	0,0	0,0
Antwerpen	2.906,4	2.169,7
Gent	468,3	557,3
Zeebrugge	931,9	852,5
Oostende	172,0	209,9
Totaal incl. maritieme toegang	6.962,1	6.559,8
Totaal excl. maritieme toegang	4.478,6	3.789,4
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%

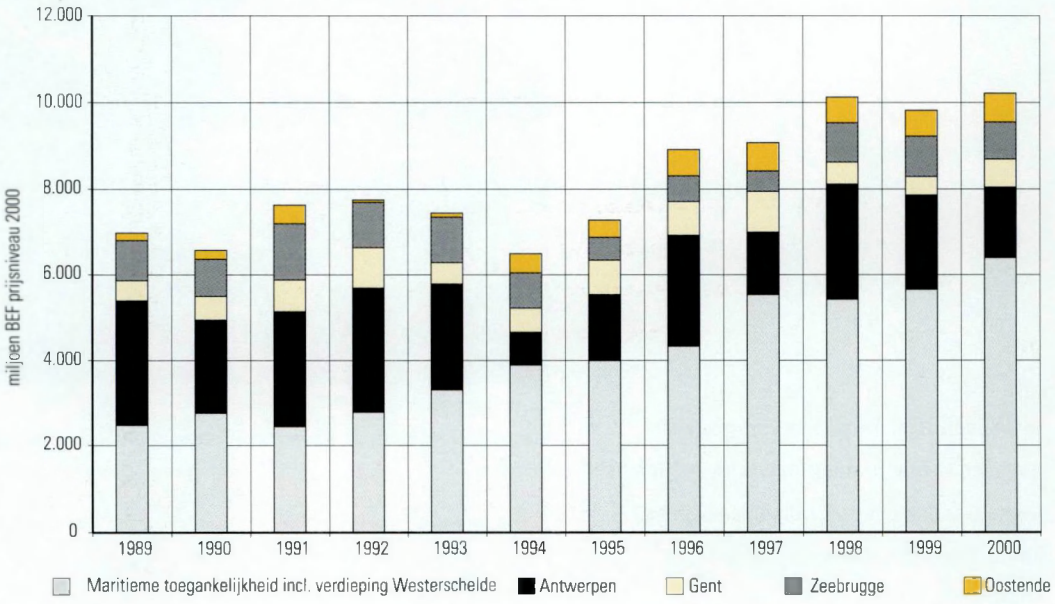
3 De investeringsbedragen worden omgerekend naar het prijsniveau 2000 d.m.v. de ABEX-index. Deze index evolueert in functie van het prijsniveau in de bouwsector.

Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap

De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-2000. De totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid worden weergegeven, zowel per haven als voor de maritieme toegankelijkheid. Bij de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid werden de kosten voor de verdieping van de Westerschelde ook afzonderlijk vermeld.

De Vlaamse Gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer reeds meer dan 98 miljard BEF (2,43 miljard Euro) geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen[4] voor de maritieme toegankelijkheid bedragen bijna de helft van dit totale budget (49,9 %). De laatste jaren investeert de Vlaamse overheid meer in de Vlaamse zeehavens dan in de periode 1989-1995. Deze inhaaloperatie is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid en meer bepaald het verdiepingsprogramma voor de Schelde. In 1995 werd officieel gestart met de "Verdieping van de Westerschelde"[5]. Op zes jaar tijd werd hierin bijna 7,5 miljard BEF (0,19 miljard Euro) geïnvesteerd. Dit is 15,2 % van het totale bedrag dat sinds 1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 2000 werd meer dan 63 % van het totale budget uitgegeven aan maritieme toegankelijkheid. Meer dan één vierde hiervan werd besteed aan de verdieping en het onderhoud van de Westerschelde. In 2000 werd het verdiepingsprogramma van de Westerschelde afgewerkt; de uitgaven ervoor bedroegen in 2000 nog iets meer dan 708 miljoen BEF (17,55 miljoen Euro). Anderzijds zijn de onderhoudskosten om de Schelde op diepte te houden met ruim 1 miljard BEF (24,79 miljoen Euro) gestegen tegenover 1999.

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap



1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Totaal
2.452,8	2.795,1	3.310,3	3.889,6	3.993,8	4.329,5	5.534,4	5.425,1	5.652,4	6.384,5	49.021,5
0,0	0,0	0,0	53,7	660,8	610,0	1.671,3	1.698,6	2.066,7	708,2	7.469,3
2.684,5	2.892,2	2.471,5	763,6	1.540,7	2.579,3	1.447,4	2.684,6	2.200,8	1.649,1	25.989,8
736,5	935,1	496,0	562,5	795,3	795,0	961,1	506,6	431,3	651,8	7.896,7
1.313,7	1.067,3	1.056,8	818,1	530,2	593,6	467,4	913,6	938,3	862,3	10.345,5
438,6	55,9	98,0	443,2	410,1	612,5	662,9	585,1	595,6	656,3	4.940,0
7.626,0	7.745,6	7.432,6	6.477,0	7.270,1	8.909,8	9.073,2	10.114,9	9.818,4	10.204,0	98.193,5
5.173,2	4.950,5	4.122,3	2.587,4	3.276,3	4.580,3	3.538,8	4.689,9	4.166,0	3.819,5	49.172,0
32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%	57,6%	62,6%	49,9%

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

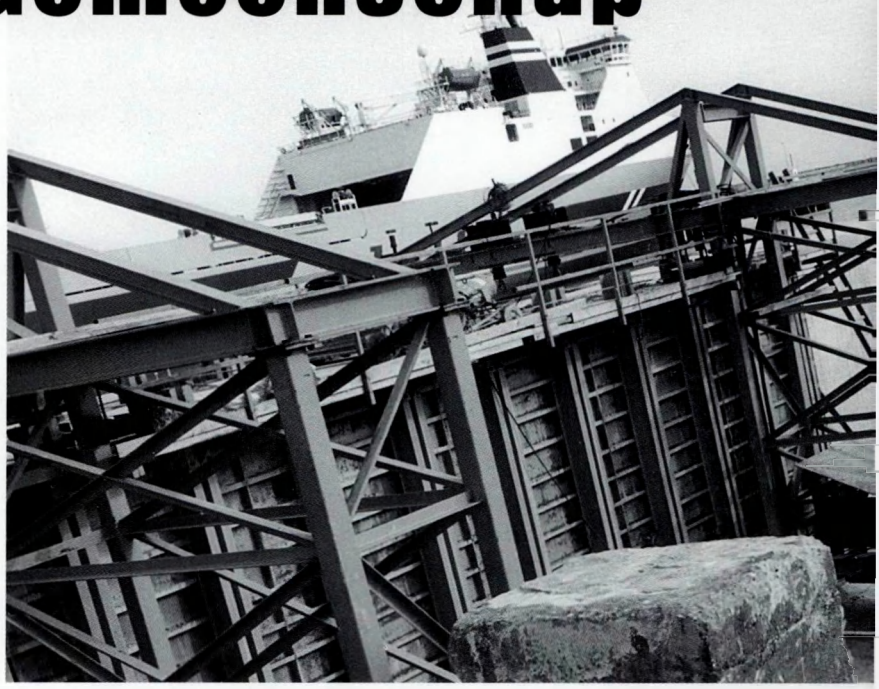
4 De cijfergegevens voor maritieme toegankelijkheid voor de jaren 1995, 1996, 1997 en 1998 werden gecorrigeerd met recentere informatie.
5 In 1994 werd reeds een beperkt wrakkenonderzoek uitgevoerd. In het jaarverslag van 1998 was deze vastlegging niet weergegeven.

investeringen Vlaamse Gemeenschap

Foto: VHC

De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap

in elk van de vier Vlaamse havens



In dit onderdeel wordt een kort overzicht gegeven van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap in de vier Vlaamse havens. Enkel de grootste projecten worden behandeld.

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2000 in mln BEF (in prijzen

Project	*1989*	*1990*
Rechteroever		
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	636,2	795,5
Containerkade Zuid	1.453,9	381,0
Containerkade Noord	120,6	2,4
Zandvlietsluis	0,0	0,1
Renovatie Amerikadok tot en met 3 de Havendok	142,5	387,0
Renovatie van het 5 de Havendok en Marshalldok	0,0	0,0
Vierde Havendok	32,8	27,4
Royerssluis en Kattendijksluis	0,0	0,0
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,0	0,0
Totaal Rechteroever	*2.385,9*	*1.593,6*
Linkeroever		
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	187,1	254,9
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	21,4	40,0
Liefkenshoektunnel	0,0	0,0
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,0	0,0
Verrebroekdok	0,0	0,0
Containerdok West	0,0	0,0
Vrasenendok geschil	0,0	0,0
Totaal Linkeroever	*208,5*	*294,9*
Overige (kleinere werken en diversen)	312,0	281,2
Totaal Haven van Antwerpen	*2.906,4*	*2.169,7*

haven Antwerpen

De haven van Antwerpen

De Vlaamse Gemeenschap heeft in de periode 1989-2000 reeds 26 miljard BEF (0,64 miljard €) in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Ongeveer 14,5 miljard BEF (0,36 miljard €) of 56 % van deze totale investering werden besteed aan havenprojecten op de Rechteroever van Antwerpen. Bijna 22 % van dit bedrag of ongeveer 5,6 miljard BEF (0,14 miljard €) werden aangewend voor de renovatie van het oude havengedeelte met name van het Amerikadok tot en met het Marshalldok. Tussen 1997 en 1999 werden er herstellingswerken uitgevoerd aan de Containerkade Zuid. Enkele jaren na de afwerking van de terminal werden er grondverzakkingen vastgesteld. Deze herstellingswerken hebben in totaal een extra investering van bijna 390 miljoen BEF (9,67 miljoen €) gevergd, waarvan 4 miljoen BEF (0,99 miljoen €) in 2000.

De toename van het aandeel van investeringen in projecten op de Linkeroever in Antwerpen is sinds 1997, met de opstart van het Containerdok West (Deurganckdok), heel duidelijk waar te nemen. In 2000 ging het leeuwenaandeel van de investeringen naar de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. De belangrijkste investeringen op Linkeroever zijn toe te wijzen aan de bouw van het Verrebroekdok en de verdere bouw van het Containerdok West (Deurganckdok).

In 2000 bedroegen de investeringen in de haven van Antwerpen 552 miljoen BEF (13,68 miljoen €) minder dan in 1999 (of 25,1 % minder). Dit is meer dan een half miljard BEF (12,36 miljoen €) minder dan het gemiddelde investeringsbedrag van de periode 1989-2000.

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Totaal
721,9	447,1	297,0	13,0	0,0	8,2	0,0	0,5	0,4	2,9	2.922,7
70,2	43,7	7,6	0,0	1,0	0,0	126,2	76,9	193,6	4,0	2.358,3
34,0	20,4	856,1	17,1	650,8	1.029,9	230,9	83,5	0,0	0,0	3.045,7
210,4	171,3	0,0	0,0	71,6	0,0	23,7	0,0	0,0	0,0	477,1
834,6	1.324,8	794,8	438,2	268,2	425,6	23,2	192,5	284,9	58,2	5.174,5
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	251,2	19,3	103,1	5,3	378,9
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	60,2
0,0	0,0	0,0	0,0	12,0	1,3	0,0	11,1	0,0	0,0	24,3
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,6	28,6
1.871,2	*2.007,3*	*1.955,6*	*468,3*	*1.003,6*	*1.464,9*	*655,2*	*383,8*	*582,0*	99,0	14.470,3
192,4	326,3	382,1	111,0	65,4	0,0	21,7	276,5	27,2	204,2	2.048,7
82,5	48,0	11,3	42,6	0,0	0,0	110,0	12,8	133,9	16,9	519,4
235,8	0,0	18,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	254,1
0,0	309,6	0,0	3,1	0,0	15,9	135,9	90,7	152,6	0,0	707,8
0,0	2,9	0,0	0,4	468,3	1.054,9	259,3	490,0	464,1	282,3	3.022,1
0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	37,0	265,4	1.417,5	841,1	943,2	3.507,6
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	103,5	103,5
510,7	*686,8*	*411,7*	*157,2*	*537,1*	*1.107,8*	*792,2*	*2.287,5*	*1.618,8*	*1.550,1*	10.163,3
302,6	198,0	104,2	138,1	0,0	6,6	0,0	13,4	0,0	0,0	1.356,2
2.684,5	*2.892,2*	*2.471,5*	*763,6*	*1.540,7*	*2.579,3*	*1.447,4*	*2.684,6*	*2.200,8*	*1.649,1*	25.989,8

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

De haven van Gent

De Vlaamse Gemeenschap heeft tussen 1989 en 2000 iets meer dan 7,9 miljard BEF (195,84 miljoen €) geïnvesteerd in de haven van Gent. Ongeveer 37 % van dit bedrag werd aangewend voor de bouw van het Kluizendok.

In 2000 werd ongeveer 91 % van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok.

Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2000 in mln BEF (in prijzen 2000)

Project	*1989*	*1990*
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	5,6	0,0
Uitbouw Petroleumdok	231,9	272,2
Renovatie Zuiddok	67,7	0,0
Renovatie Noorddok	0,0	125,4
Renovatie toegang Grootdok	0,0	0,0
Renovatie Rigakaai	0,0	0,0
Renovatie Port Arthurkaai	0,0	0,0
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,0	0,0
Kluizendok	0,0	0,0
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	21,5	1,8
Moervaart	0,0	0,0
Baggerstortterrein en studies	4,4	129,8
Studies (nieuwe) zeesluis	0,0	0,0
Overige (kleinere werken en diversen)	137,2	28,1
Totaal Haven van Gent	**468,3**	**557,3**

De haven van Zeebrugge

De Vlaamse Gemeenschap investeerde in de periode 1989-2000 10,3 miljard BEF (0,26 miljard €) in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Ongeveer 65,4 % van dit budget werd aangewend voor werken in de voorhaven. De belangrijkste werken in de achterhaven hebben te maken met de ontsluiting (weg en spoor) van de haven.

Ook in 2000 werd een belangrijk gedeelte van het budget, bijna de helft (44,8 %) aangewend voor de uitbouw van het Wielingendok in de voorhaven. In 2000 werd bijna een kwart (24,2 %) besteed aan de aanleg van het Zuidelijk Insteekdok met bijhorende haventerreinen. Globaal daalde het investeringsbedrag met 76 miljoen BEF (1,88 miljoen €) of met 8,1 %.

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2000 in mln BEF (in prijzen 2

Project	*1989*	*1990*
Voorhaven		
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	199,0	548,8
verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,0	0,0
Beasac-projecten	0,9	0,0
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,0	0,0
Radarcentrale en W-buitenhaven (met aansluitingswegen)	0,0	0,0
Britttanniadok	0,0	0,0
Flanders Containerterminal	0,0	0,0
Aanleg Wielingendok	0,0	0,0
Verlenging OCHZ-terminal	0,0	0,0
Vaargeul oude zeesluis	0,0	0,0
Totaal Voorhaven	*199,8*	*548,8*
Achterhaven		
Werken Vandammesluis en vaargeul	7,9	62,9
Nieuwe Herdersbrug	0,0	0,0
Cast-terminal	0,0	0,0
Wegen- en spoorwegwerken	0,0	0,0
Bastennakenkade	0,0	0,0
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,0	0,0
Totaal Achterhaven	*7,9*	*62,9*
Overige (kleinere werken en diversen)	724,1	240,8
Totaal Haven van Zeebrugge	**931,9**	**852,5**

haven Gent
haven Zeebrugge

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Totaal
78,1	74,9	18,1	0,1	0,0	58,8	63,9	5,7	0,0	0,0	305,2
129,0	667,9	15,6	81,2	144,3	218,2	0,0	0,0	0,0	0,0	1.760,5
0,0	15,7	112,7	0,0	0,0	0,0	4,6	0,0	0,0	2,4	203,2
3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	128,8
308,9	0,0	230,3	216,3	11,9	23,2	0,7	26,2	5,0	12,0	834,6
0,0	0,0	0,0	229,9	0,0	3,8	0,0	0,0	0,0	5,9	239,6
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4	0,1	51,0	0,0	1,6	59,1
0,0	0,0	5,9	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	4,9	0,0	12,1
3,8	0,0	5,8	0,0	544,0	477,6	635,1	388,1	247,1	595,3	2.896,7
41,3	30,3	15,5	22,1	23,9	5,7	223,7	31,5	158,1	23,7	599,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	0,0	4,1
15,8	0,0	0,0	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	4,6	0,0	167,4
0,0	0,0	5,7	0,0	0,0	1,3	31,7	0,0	11,5	0,0	50,2
156,1	146,3	86,6	0,0	71,1	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	636,2
736,5	**935,1**	**496,0**	**562,5**	**795,3**	**795,0**	**961,1**	**506,6**	**431,3**	**651,8**	**7.896,7**

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Totaal
201,7	0,0	0,0	151,4	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	52,3	*1.154,8*
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,3	0,0	0,0	*15,3*
0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	*1,7*
135,6	84,2	0,0	22,5	85,1	1,3	137,2	13,0	9,8	25,9	*514,6*
23,5	0,0	0,0	0,0	0,0	49,3	26,4	0,0	10,8	0,0	*110,1*
0,0	28,0	0,0	7,3	27,8	9,8	0,0	0,0	0,0	0,0	*72,9*
589,5	802,3	622,9	525,0	140,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	*2.680,2*
0,0	0,0	0,0	0,0	36,0	72,0	23,2	593,8	466,4	386,5	*1.577,8*
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	280,8	132,6	49,5	59,3	96,6	*618,8*
0,0	0,0	20,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	*20,9*
951,2	*914,5*	*643,8*	*706,2*	*291,0*	*413,2*	*319,4*	*671,6*	*546,3*	*561,3*	*6.767,1*
15,3	0,0	0,0	5,9	0,0	26,9	0,3	4,2	0,0	0,0	123,3
0,4	0,0	97,9	65,2	0,0	28,1	6,9	0,0	0,0	0,0	198,5
182,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	182,6
0,0	45,6	186,2	40,8	198,7	65,8	102,8	36,8	24,9	67,3	769,1
0,0	0,0	108,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	108,9
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	38,0	104,2	340,8	209,0	692,0
198,2	*45,6*	*393,0*	*111,9*	*198,7*	*120,8*	*148,0*	*145,3*	*365,7*	276,3	2.074,3
164,2	107,2	20,0	0,0	40,5	59,5	0,0	96,7	26,3	24,7	1.504,1
1.313,7	**1.067,3**	**1.056,8**	**818,1**	**530,2**	**593,6**	**467,4**	**913,6**	**938,3**	**862,3**	**10.345,5**

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse Gemeenschap reeds meer dan 4,9 miljard BEF (0,12 miljard €) geïnvesteerd in de haven van Oostende. Iets meer dan 52 % van dit totaalbedrag werd besteed aan de "Beperkte Renovatie", die in hoofdzaak betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok. Ook in 2000 werden belangrijke investeringen uitgevoerd voor de aanleg van een toeristische kaai.

Het Plassendaleproject werd in 2000 afgewerkt. In drie jaar tijd werd in het project ruim 468 miljoen BEF (11,60 miljoen €) geïnvesteerd. Het belangrijkste investeringsbedrag werd in 2000 besteed aan de voorbereiding van de bouw van de nieuwe havendammen.

Het jaar 2000 is het jaar waarin, op één na (1997), het meest werd geïnvesteerd in de haven van Oostende. Het geïnvesteerde bedrag nam in 2000 met bijna 61 miljoen BEF (1,51 miljoen €) toe tegenover 1999. Dit is een stijging van 10,2 %.

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2000 in mln BEF (in prijzen 20

Project	*1989*	*1990*
Beperkte renovatie		
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	2,5	0,0
Voorhaven	133,6	85,6
Aanleg toeristische kaai	0,0	0,0
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,0	84,1
Verdiepingswerken	0,0	0,0
Totaal beperkte renovatie	*136,1*	*169,7*
Eigenlijk renovatieprogramma		
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,0	0,0
Hout- en Vlotdok	0,0	0,0
Vlotdok aanleg spoor	0,0	0,0
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,0	0,0
Andere wegenwerken	0,0	0,0
Studies	2,6	6,1
Zeesluis (ook nautische studies)	0,0	0,0
Plassendaleproject	0,0	0,0
Nieuwe havendammen	0,0	0,0
Totaal eigenlijke renovatie	*2,6*	*6,1*
Overige (kleinere werken en diversen)	33,3	34,1
Totaal Haven van Oostende	**172,0**	**209,9**

haven Oostende

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Totaal
193,8	42,3	0,0	186,3	358,9	320,7	184,8	200,9	173,2	76,6	1.739,9
0,0	0,0	31,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9	0,0	255,8
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	160,8	0,0	81,6	95,0	337,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,2	0,0	16,8	105,1
140,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	140,2
334,0	*42,3*	*31,7*	*186,3*	*358,9*	*320,7*	*345,6*	*205,1*	*259,7*	*188,4*	2.578,5
0,0	0,0	0,0	0,0	49,4	205,7	68,4	131,1	6,1	47,5	508,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	38,2	0,0	4,3	0,0	0,0	42,5
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	52,3	52,3
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	248,6	0,0	56,4	0,0	305,0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,1	0,0	0,0	1,5
3,3	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	0,0	20,6
0,0	0,0	0,0	210,4	1,2	47,9	0,0	4,1	0,0	0,0	263,6
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	206,1	257,1	5,3	468,5
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	362,6	362,6
3,3	*0,0*	*0,0*	*212,8*	*50,6*	*291,8*	*317,3*	*346,7*	*326,0*	467,7	2.024,7
101,3	13,6	66,3	44,1	0,7	0,0	0,0	33,2	9,9	0,2	336,8
438,6	**55,9**	**98,0**	**443,2**	**410,1**	**612,5**	**662,9**	**585,1**	**595,6**	**656,3**	**4.940,0**

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Foto: VHC

havenarbeid Antwerpen

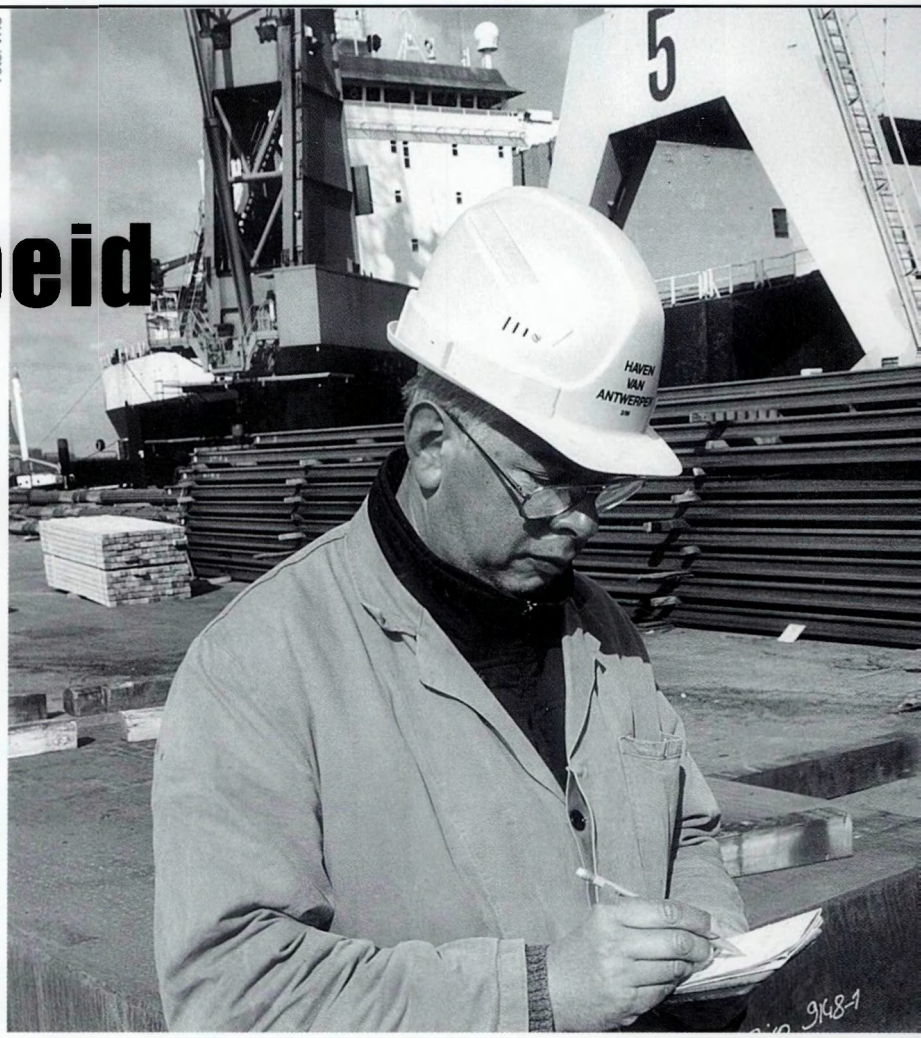


Foto: VHC

Havenarbeid in de Vlaamse havens

Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in de vier Vlaamse havens. In de haven van Zeebrugge nam het contingent havenarbeiders toe. In Antwerpen, Gent en Oostende daarentegen daalde het aantal havenarbeiders. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2000[6].

Jaar	Contingent haven-arbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders (A)	Kandidaat havenarbeiders (B)	Aantal (2) arbeidsongeschikte havenarbeiders
1980	9.270	100	9.084	186	0
1981	9.196	99	8.496	700	0
1982	8.748	94	8.307	441	0
1983	8.469	91	8.153	316	0
1984	8.367	90	7.980	387	0
1985	8.449	91	7.774	675	0
1986	8.457	91	7.521	936	0
1987	8.013	86	7.110	903	0
1988	7.701	83	7.027	674	0
1989	7.337	79	6.888	449	0
1990	7.009	76	6.701	308	0
1991	7.170	77	6.428	742	0
1992	7.354	79	6.506	848	587
1993	7.029	76	6.554	475	533
1994	6.643	72	6.399	244	487
1995	6.367	69	6.251	116	481
1996	6.052	65	5.936	116	442
1997	5.820	63	5.741	79	446
1998	5.727	62	5.512	215	421
1999	5.764	62	5.352	412	413
2000	5.567	60	5.257	310	390

6 In het jaarverslag van 1995 is meer uitleg te vinden over de havenarbeid en terminologie.

Interpretatie

Havenarbeid is een complex gegeven. Statistieken over havenarbeid moeten daarom voorzichtig geïnterpreteerd worden. Bij de bespreking van de cijfergegevens over de havenarbeid zijn volgende opmerkingen van toepassing:

- De tabellen bevatten niet voor alle havens dezelfde rubrieken omdat niet alle gegevens beschikbaar zijn voor elke haven, en omdat niet steeds dezelfde beroepscategorieën geregistreerd worden door de respectievelijke werkgeversorganisaties. Voor de haven van Antwerpen is de informatie het meest volledig.

- Voor de haven van Antwerpen wordt door CEPA sinds 1992 een rubriek "arbeidsongeschikte havenarbeiders" afzonderlijk vermeld in de statistieken. Aangezien het een belangrijk percentage van het totale contingent beslaat, werden deze gegevens bij de berekening van "gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar" niet opgenomen.

- In de tabellen worden enkel de arbeidstaken van de erkende havenarbeiders weergegeven. De gelegenheidsarbeiders en de door hen uitgevoerde taken worden niet opgenomen.

Haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen heeft steeds het grootste aantal havenarbeiders gehad van de vier Vlaamse havens. Eind 2000 telde het Algemeen Contingent 5.567 tewerkgestelde personen[7].

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen is voor het totale aantal havenarbeiders, en zich in 1998 en 1999 enigszins stabiliseerde, zet zich verder in 2000. Het contingent havenarbeiders daalde met 197 eenheden (3,5 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen steeg in 2000 met bijna 6 %. (+59.956 eenheden). Dit is de grootste procentuele stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders in één jaar tijd sinds 1984. In absolute cijfers was de stijging het grootst tussen 1983 en 1984 met een toename met 110.677 arbeidstaken van het contingent havenarbeiders. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider steeg van 189 in 1999 tot 207 in 2000. Hierdoor komt dit gemiddelde op nagenoeg hetzelfde hoge peil van het 1998.

Het contingent magazijnarbeiders neemt in 2000 af met 73 tewerkgestelde personen (12 %). Ook het contingent fruitsorteerders daalt in 2000 met 1 eenheid (1 %). Het contingent vaklui stijgt echter met 32 personen. Dit is een toename met 4 %.

Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart steeg in 2000 met bijna 5 %. De procentuele toename van het totaal aantal uitgevoerde taken is minder groot dan de procentuele toename van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders. Dit is toe te schrijven aan het feit dat het aantal uitgevoerde taken door het contingent magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteerders in 2000 minder snel steeg (+3 %) dan de toename van het aantal uitgevoerde taken door het contingent erkende havenarbeiders (+11 %).

Gedurende de periode 1980-2000 daalde het algemeen contingent met 3.703 tewerkgestelde personen (40 %) en het aantal arbeidstaken lag in 2000 34 % lager (-541.292 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 2000 bijna 21 % (-423.511 taken) lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders sterk dalen per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door de toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteerders. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 2000 bijna één derde (32,9 %). In 1980 namen zij nog maar één vijfde van het aantal taken voor hun rekening. Zij voerden in 2000 117.781 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

Evolutie van het contingent havenarbeiders voor de haven van Antwerpen (1980-2000, gegevens einde jaar)

taal gepres-teerde RSZ-aken (A)+(B)	Totaal gepresteerde taken (A)+(B) (index)	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar(3)	Contingent magazijn-arbeiders	Vaklui	Fruit sorteer--sters	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart (1)	Alle gepres-teerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1.613.105	100	174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
1.605.786	100	175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
1.530.130	95	175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
1.452.526	90	172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
1.563.203	97	187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
1.515.891	94	179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
1.385.519	86	164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
1.332.449	83	166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
1.390.476	86	181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
1.336.347	83	182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
1.384.598	86	198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
1.362.931	84	190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
1.246.898	77	184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
1.187.271	74	183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
1.184.183	73	192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
1.141.233	71	194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
1.060.256	66	189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
1.076.774	67	200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	131
1.111.469	69	209	802	822	89	7.440	1.647.561	82	90.305	143
1.011.857	63	189	705	796	71	7.336	1.522.287	75	86.440	137
1.071.813	66	207	632	828	70	7.097	1.597.260	79	96.492	153

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

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

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

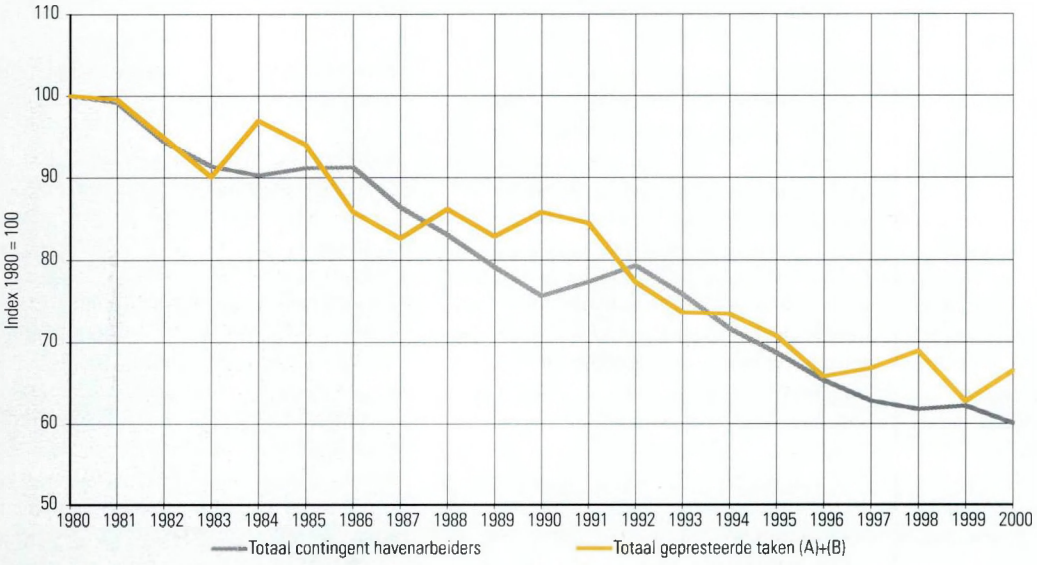
(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider

7 Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

havenarbeid Antwerpen

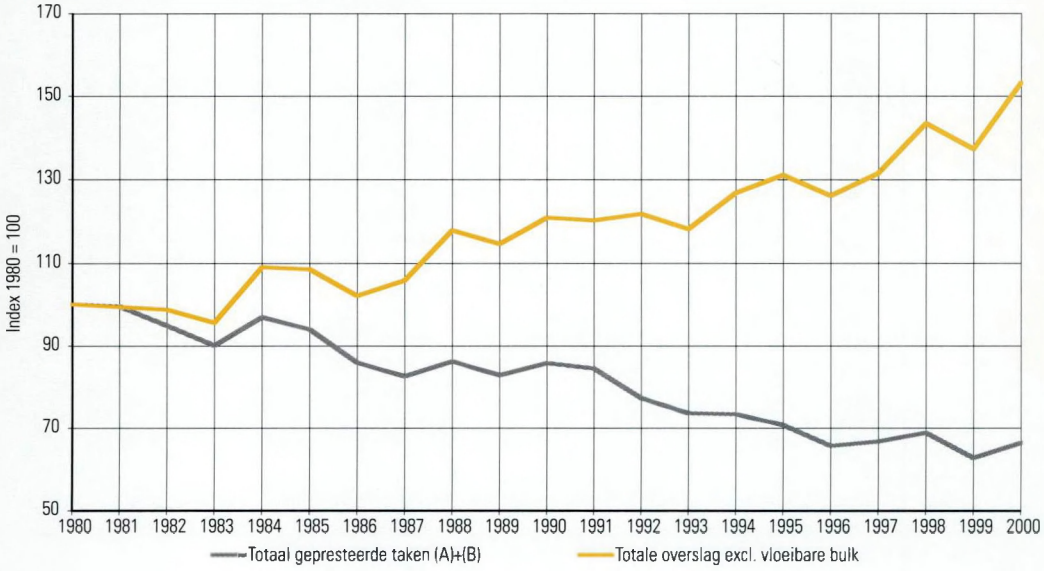
De stijging van het aantal arbeidstaken is onder meer toe te schrijven aan de sterke stijging van het goederenverkeer in 2000. De containertrafiek, uitgedrukt in TEU, steeg met 12,9 % en de hoeveelheid behandelde stukgoederen steeg met 20,5 %. Na de forse afname van het stukgoed in 1999, komen de cijfers weer op het peil van 1998.

Haven van Antwerpen, evolutie contingent en gepresteerde taken



Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01
1980	787
1981	809
1982	887
1983	925
1984	905
1985	881
1986	896
1987	908
1988	835
1989	796
1990	761
1991	738
1992	715
1993	706
1994	665
1995	565
1996	553
1997	541
1998	539
1999	525
2000	479

Haven van Antwerpen, gepresteerde taken versus overslag



Haven van Gent

In de haven van Gent daalt het aantal havenarbeiders in 2000 met 46 eenheden of met 8,8 %. Voor het eerst in de periode 1980-2000 daalt het contingent havenarbeiders tot beneden het peil van 500 eenheden. Over de periode 1980-2000 is de afname van het totale contingent havenarbeiders sterker dan in de haven van Antwerpen. De daling van het contingent havenarbeiders laat zich in Gent het sterkst voelen in de periode 1990-2000. Na een stabilisatie gedurende de laatste jaren zet de trend van de laatste tien jaar zich weer fors door in 2000. De daling in 2000 van het contingent havenarbeiders is op één na (1995) de grootste in de periode 1980-2000. Het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen steeg in 2000 met 1.942 eenheden (+2,5 %). Het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider steeg met 18 eenheden van 151 in 1999 tot 169 in 2000, en bereikt hiermee terug het niveau van 1990. Tegenover 1999 is dit een groei van bijna 12 %. Deze grote groei is te verklaren doordat het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg met 2,5 %, spijts een forse daling van het algemeen contingent havenarbeiders (-8,8 %). De behandelde goederenstroom, exclusief vloeibare bulk, steeg tussen 1999 en 2000 met 10,3 %.

Over de periode 1980-2000 daalde het algemeen contigent met 39 %[8] of 308 tewerkgestelde personen. Het is opmerkelijk dat het contingent havenarbeiders zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna drastisch af te nemen. (gemiddeld met 4,8 % per jaar). Vanaf 1994 tot en met 2000 daalt het contingent jaarlijks verder met 5,3 %. De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent. Het aantal vaklui, kraanmannen en havenarbeiders markeerders steeg lichtjes in 2000. Sinds 1993 is er een dalend verloop van deze drie categorieën waar te nemen. De stabilisatie van die daling, die sinds 1999 was waar te nemen, zet zich in 2000 verder. Zo stijgt het aantal vaklui met 8 eenheden (+8,9 %), bij de havenarbeiders markeerders komt er 1 persoon bij (+1,7 %) en het aantal kraanmannen havenarbeiders nam toe met 6 personen (+6,5 %).

De toename van het contingent havenarbeiders gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoename tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het aantal gepresteerde arbeidstaken. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf het jaar 1992 is er echter een sterke afname van het aantal arbeidstaken (met 36 % tussen 1991 en 1996). In 1997 en 1998 neemt het aantal gepresteerde arbeidstaken terug toe, om in 1999 terug drastisch te dalen. In 2000 stabiliseert het aantal arbeidstaken zich op het peil van 1999.

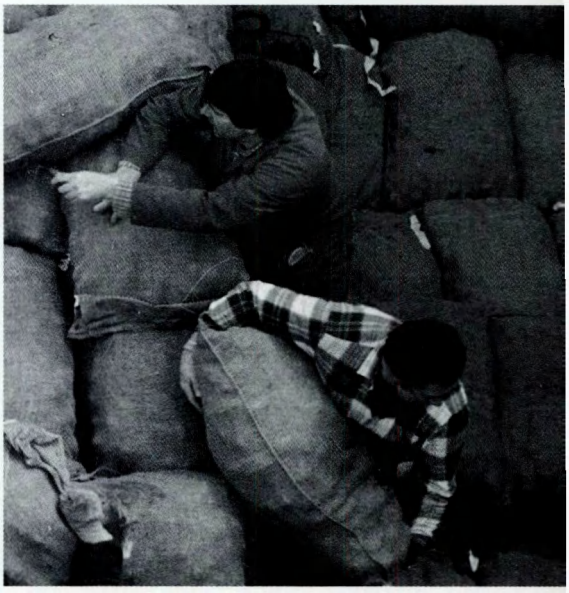


Foto: VHC

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-2000, gegevens begin van het jaar)

Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen-havenarbeiders (2)	Havenarbeiders-markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
100	131.095,0	100	167	0	0	n.b.	787	16.511	100
103	135.914,0	104	168	0	0	n.b.	809	17.466	106
113	149.096,0	114	168	0	0	n.b.	887	21.014	127
118	123.264,5	94	133	0	0	n.b.	925	21.435	130
115	150.460,0	115	166	0	0	n.b.	905	24.554	149
112	157.295,5	120	179	0	0	n.b.	881	24.198	147
114	137.957,0	105	154	190	0	n.b.	1.086	21.834	132
115	121.601,5	93	134	187	0	n.b.	1.095	22.339	135
106	121.772,5	93	146	178	0	n.b.	1.013	22.361	135
101	122.903,5	94	154	171	0	n.b.	967	21.044	127
97	126.292,5	96	166	119	0	n.b.	880	21.501	130
94	118.356,5	90	160	117	38	94	987	23.295	141
91	102.737,0	78	144	125	51	83	974	20.781	126
90	96.145,0	73	136	119	52	74	951	20.116	122
84	82.234,0	63	124	111	50	69	895	21.876	132
72	78.734,0	60	139	99	38	69	771	20.050	121
70	75.692,5	58	137	91	47	60	751	19.626	119
69	80.691,0	62	149	85	54	62	742	21.187	128
68	87.489,5	67	162	86	46	58	729	21.534	130
67	79.200,0	60	151	90	46	59	720	21.795	132
61	81.142,0	62	169	98	49	60	686	24.039	146

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

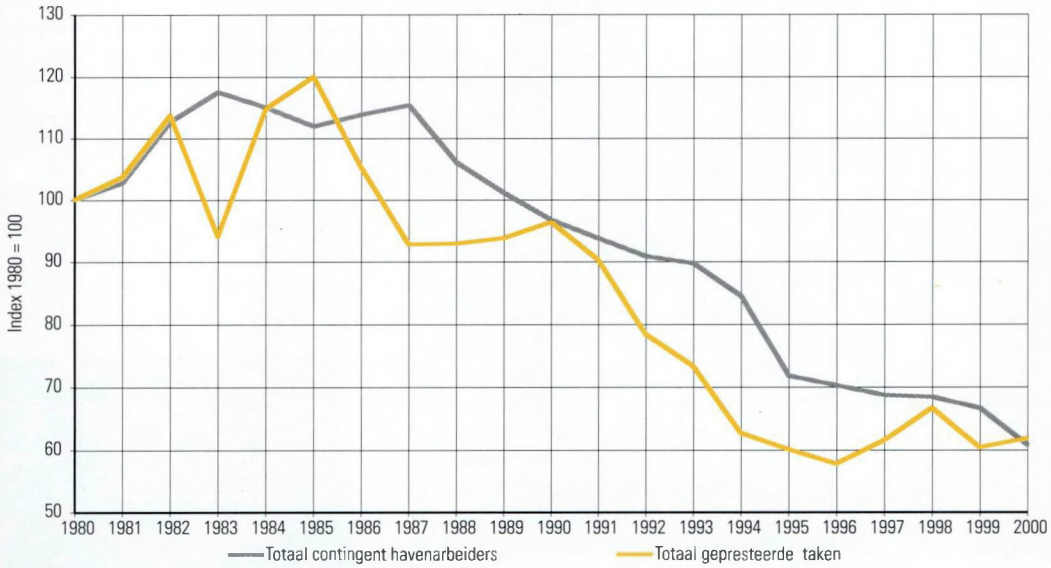
(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningskaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid.

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

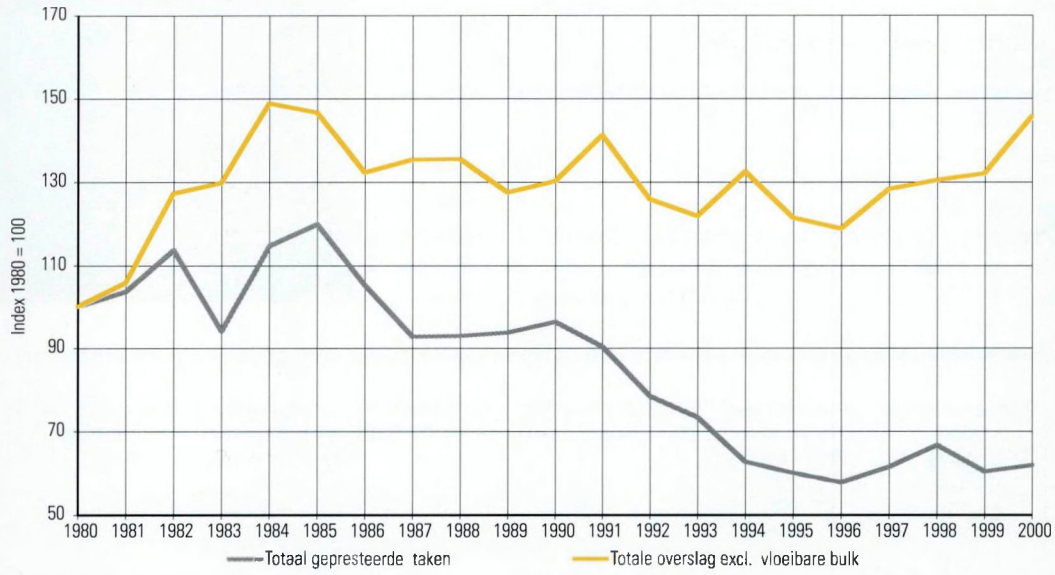
(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider

8 Voor de havens van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Oostende gaat het om de toestand op het einde van het jaar. Voor de haven van Gent gaat het telkens om de toestand op 1 januari.

Haven van Gent, evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Gent, gepresteerde taken versus overslag



Haven van Brugge/Zeebrugge

In tegenstelling tot de havens van Gent en Oostende stijgt het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Brugge-Zeebrugge in 2000. Het contingent havenarbeiders neemt in 2000 zelfs toe met 11 % (108 eenheden). Tegenover 1998 bedraagt de stijging zelfs 30 %. Voor het eerst in de geschiedenis van de haven steeg het algemeen contingent havenarbeiders boven de 1.000 eenheden. Ook het aantal arbeidstaken is fors gestegen: 238.235 in 2000 tegenover 201.834 in 1999, of een toename met 18 % (+ 36.401). Hiermee wordt het hoogste aantal jaarlijks uitgevoerde taken bereikt sinds 1980. Door de sterkere toename van het aantal gepresteerde arbeidstaken tegenover de stijging van het contingent, steeg het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider met meer dan 6 % tussen 1999 en 2000. Het gemiddelde bedraagt nu 221 tegenover 208 in 1999 (+13).

Tot en met 1995 kende het contingent havenarbeiders een zeer sterke stijging. In de periode 1996-1998 daalde het aantal om in 1999 terug het peil van 1995 te bereiken. In 2000 steeg het contingent verder en bereikte, met een contingent van 1.080 havenarbeiders, voor het eerst de kaap van 1.000 eenheden. Tegenover 1980 is dit meer dan een verdrievoudiging. Het totale aantal havenarbeiders nam in de periode 1980-2000 toe van 327 tot 1.080 eenheden. De gemiddelde jaarlijkse stijging in die periode bedraagt 6,2 %[9].

De sterke stijging in het contingent in de periode 1980-2000 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. Vooral de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals auto- en fruittrafieken, leidden tot een sterke stijging van het aantal arbeidstaken. Maar ook de forse groei van de containertrafiek speelde hier mee. Het aantal gepresteerde arbeidstaken verzevenvoudigde bijna in deze periode. Hierbij bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei 9,9 %. De overslagactiviteiten verviervoudigden bijna tussen 1980 en 2000 (gemiddelde jaarlijkse groei 6,7 %). Tijdens die periode was 2000 eveneens het topjaar inzake het aantal uitgevoerde arbeidstaken per havenarbeider.

9 En dit ondanks het feit dat het Algemeen Contingent in de jaren 1981, 1983 en 1984 iets minder eenheden telde dan in 1980.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2000, gegevens einde van het jaar)

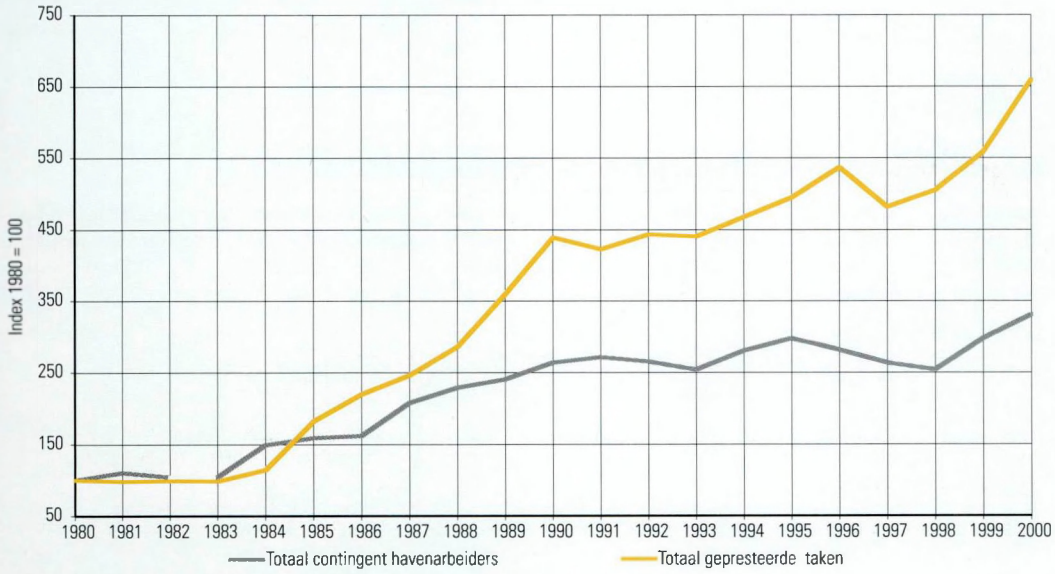
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 (1)	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde RSZ-taken (2)	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven-arbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	327	100	36.162	100	111	8.677	100
1981	361	110	35.508	98	98	8.292	96
1982	342	105	35.864	99	105	8.123	94
1983	341	104	35.712	99	105	9.434	109
1984	488	149	41.313	114	85	11.292	130
1985	520	159	66.077	183	127	13.350	154
1986	530	162	79.549	220	150	14.157	163
1987	679	208	88.986	246	131	15.618	180
1988	748	229	103.382	286	138	16.685	192
1989	786	240	130.057	360	165	21.637	249
1990	862	264	158.725	439	184	25.771	297
1991	887	271	152.744	422	172	26.114	301
1992	866	265	160.267	443	185	28.502	328
1993	830	254	159.385	441	192	26.534	306
1994	917	280	169.076	468	184	27.968	322
1995	973	298	178.779	494	184	25.407	293
1996	921	282	194.215	537	211	23.688	273
1997	860	263	174.181	482	203	27.265	314
1998	830	254	182.510	505	220	28.482	328
1999	972	297	201.834	558	208	30.411	350
2000	1.080	330	238.235	659	221	31.884	367

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

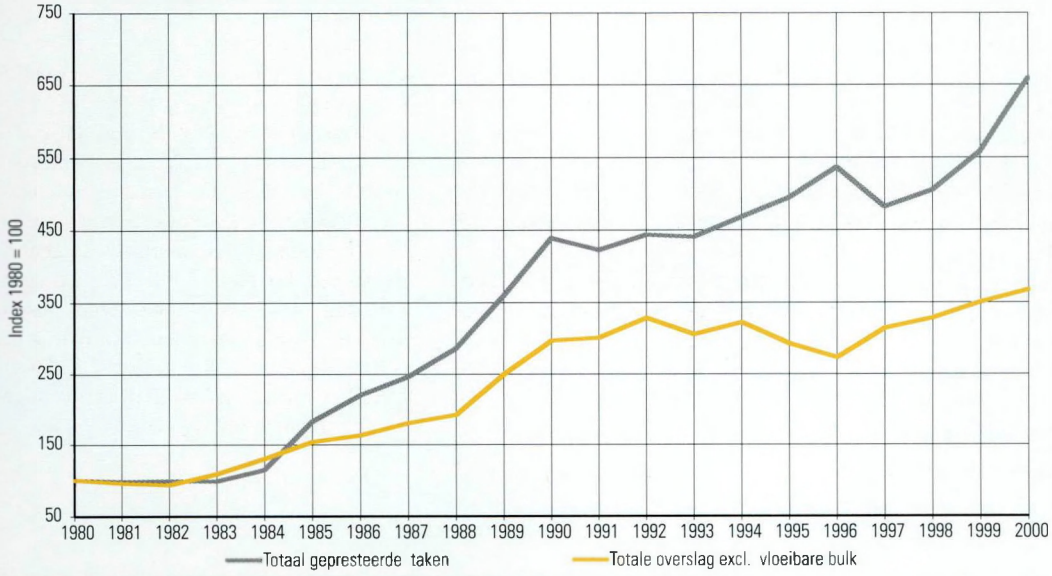
(1) Tot en met het jaarverslag van 1998 van de Vlaamse Havencommissie werden de cijfers weergegeven op 1 januari van het betreffende j

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

Haven van Zeebrugge, evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge, gepresteerde taken versus overslag



Haven van Oostende

In 2000 daalt het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Oostende slechts met één eenheid (ongeveer -2,5 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt in 2000 zelfs met bijna 14 % ten opzichte van 1999 of met een totaal van 829 taken. De stijging van het aantal arbeidstaken is echter niet in verhouding tot de forse toename van het maritieme verkeer, dat tussen 1999 en 2000 met meer dan 39 % toenam. Het grote verschil tussen het groeicijfer van het maritieme verkeer en dat van het aantal gepresteerde arbeidstaken is te verklaren door het grote aandeel van begeleide vracht in de haven van Oostende. Dat het aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt niettegenstaande de daling van het algemeen contingent havenarbeiders is te verklaren door een onderbenutting van de beschikbare capaciteit in de voorbije jaren.

Voor de haven van Oostende zijn alle gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-2000. Gedurende deze periode daalt het algemeen contingent van havenarbeiders met 15 eenheden of bijna 28 % (gemiddelde jaarlijkse daling 3,1 %). Het aantal arbeidstaken ligt in 2000 echter 1.703 eenheden hoger dan in 1990 (+33 % tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 vrij laag. In 1991 was het gemiddelde immers 60 arbeidstaken per havenarbeider. In 2000 wordt hierin, na 1999, een nieuw maximum bereikt sinds 1990, met een gemiddelde van 171 taken per havenarbeider. Dit gemiddelde ligt ook beduidend hoger dan dat van 1999: 171 taken in 2000 tegenover 147 taken in 1999, of een groei van meer dan 16 %. De goede prestatie in 2000 inzake het aantal arbeidstaken per havenarbeider is vooral te danken aan het hoge aantal arbeidstaken, als gevolg van de start van Ferryways in februari en als gevolg van het verhogen van het aantal afvaarten door Trans Europe Shipping Line.

Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gegevens vanaf 1997 niet meer vergelijkbaar zijn met de gegevens van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activiteiten immers stopgezet. Deze werden gedeeltelijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht was om met havenarbeiders te werken, in tegenstelling tot de RMT. Eind 1998 stopte ook Sally-Lines deze activiteiten. Deze worden nu gedeeltelijk verder gezet door Trans Europe Shipping Line.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Oostende (1980-2000)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	n.b.	n.b.	9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
1981	n.b.	n.b.	6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
1982	n.b.	n.b.	7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
1983	n.b.	n.b.	7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
1984	n.b.	n.b.	9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
1985	n.b.	n.b.	6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
1986	n.b.	n.b.	6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
1987	n.b.	n.b.	5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
1988	n.b.	n.b.	5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
1989	n.b.	n.b.	5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	36	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	85	5.409,0	60	115	4.053.000	327
1998	42	76	5.308,0	59	126	3.899.000	314
1999	41	75	6.009,0	67	147	3.071.000	248
2000	40	73	6.838,0	76	171	4.277.000	345

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

Haven van Oostende, evolutie gepresteerde taken

Haven van Oostende, gepresteerde taken versus overslag

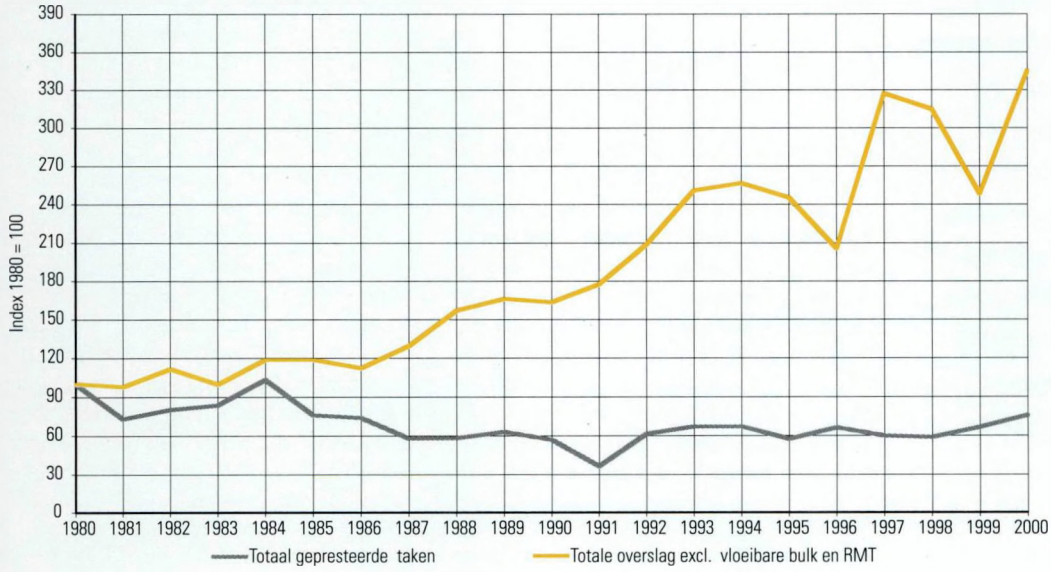
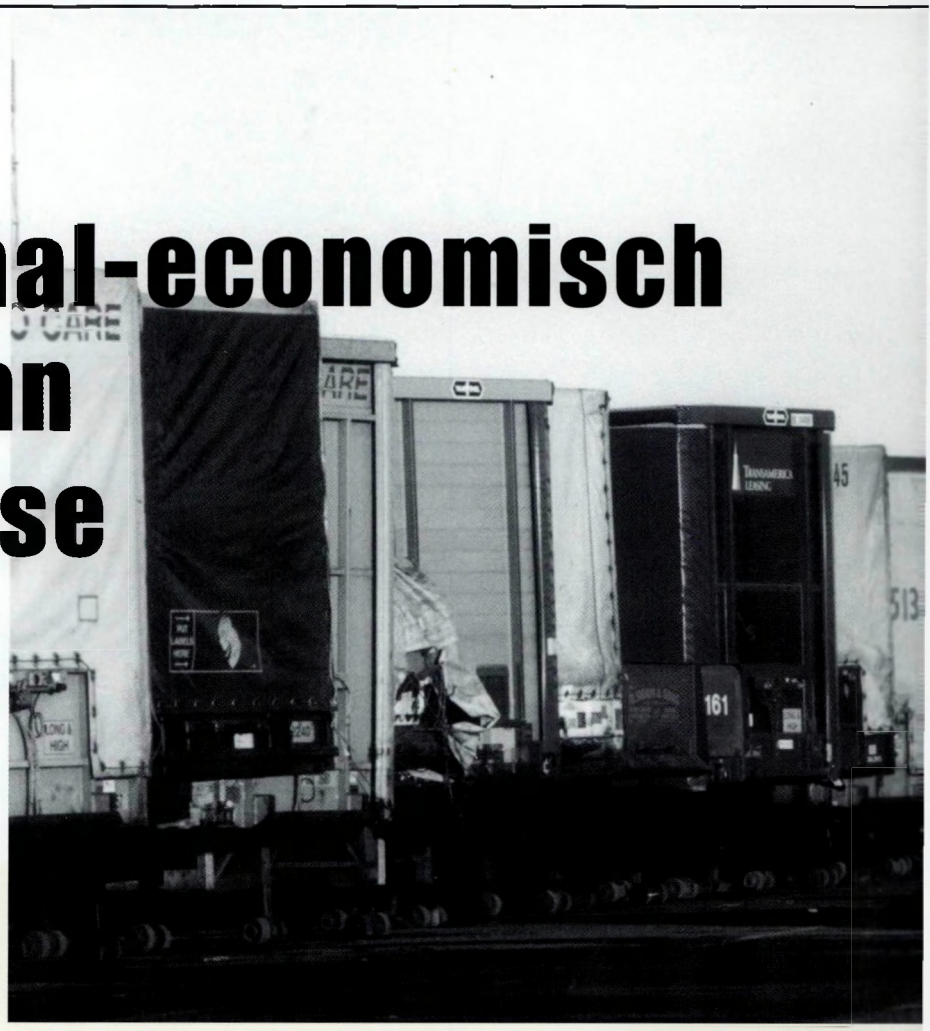


Foto: VHC

Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens



In dit hoofdstuk wordt de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier Vlaamse havens besproken in de periode 1991-1999. Het is gebaseerd op de jaarlijkse studies van het economisch belang van de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende van de Nationale Bank van België (NBB)[10]. In 1999 bedroeg de totale toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, maar liefst 370,3 miljard BEF (9,18 miljard €). In deze havens werden in datzelfde jaar 94.513 personen tewerkgesteld en werd er 76,4 miljard BEF (1,89 miljard €) geïnvesteerd.

Definities

De studies van het economisch belang van de havens worden voor Antwerpen en Gent gemaakt sinds 1985 en voor de havens van Zeebrugge en Oostende sinds 1991. In dit deel wordt de evolutie in de vier Vlaamse havens besproken van de **toegevoegde waarde**, de **werkgelegenheid** en de **investeringen** in de periode 1991-1999. Vermits de ondernemingen die de neerleggingsverplichting hebben, d.w.z. hun jaarrekening van het boekjaar moeten neerleggen uiterlijk vóór eind juli van het jaar daarna, zijn de gegevens van 2000 slechts bekend in de tweede helft van 2001. Daardoor eindigt de onderzochte periode met het jaar 1999.

De **toegevoegde waarde** is de waarde die de onderneming of de overheid toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. De som van de Bruto Toegevoegde Waarde van alle ondernemingen en de overheid samen is gelijk aan het Bruto Binnenlands Product (BBP)[11]. De toegevoegde waarde in de studies van de vier Vlaamse havens van de NBB is berekend conform de wijze waarop ze berekend wordt door de Balanscentrale. Dit is noch tegen factorkosten, noch tegen marktprijzen[12]. Het benadert wel sterk de factorkosten met die uitzondering dat er nog een klein gedeelte indirecte belastingen in begrepen zijn. Deze indirecte belastingen bevatten onder andere de accijnzen. De BTW is er wel uit[13].

10 Het is tevens een actualisering van een studie van het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens, uitgevoerd door de Vlaamse Havencommissie in 1998: "Analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economisch belang van de Vlaamse zeehavens".

11 Bij het BBP zijn de afschrijvingen inbegrepen. Ze worden aldus niet beschouwd als een input. Indien het BBP verminderd wordt met de afschrijvingen bekomt men het Netto Binnenlands Product.

12 In deze marktprijzen zijn ook de indirecte belastingen (BTW en accijnzen), die de ondernemingen moeten betalen aan de overheid inbegrepen. De subsidies die de ondernemingen ontvangen van de overheid zijn echter niet inbegrepen. Door van het BBP tegen marktprijzen de indirecte belastingen af te trekken en de subsidies toe te voegen bekomt men het BBP tegen factorkosten.

13 De berekening omvat de volgende posten uit de resultatenrekening van de jaarrekeningen:
+ personeelskosten (rubriek 62) + afschrijvingen (rubriek 630) + andere kosten (rubrieken 631/4; 635/7; 640/8 minus rubriek 649) +/- bedrijfsresultaat (rubriek 70/64of 64/70) -exploitatiesubsidies (rubriek 740).

definities

De Bruto Toegevoegde Waarde die gerealiseerd wordt door de publieke sector wordt berekend als de som van de personeelskosten van de overheid; de betaalde huur voor overheidsgebouwen en de afschrijvingen en toegerekende afschrijvingen van de overheid.

De **werkgelegenheid** wordt in de statistieken niet steeds op dezelfde wijze weergegeven. De cijfers van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid drukken steeds het aantal tewerkgestelden uit, ongeacht of deze personen al dan niet een voltijdse betrekking uitoefenen. De tewerkstellingscijfers van de private sector in de diverse studies van de NBB zijn de optelling van de cijfergegevens die terug te vinden zijn in de jaarrekeningen van de individuele ondernemingen. In deze jaarverslagen van de individuele ondernemingen worden de gegevens over werkgelegenheid - afhankelijk van de onderneming - ofwel vermeld in voltijdse arbeidsequivalenten ofwel in aantal effectieven.

In de studies van de NBB over de havens van Antwerpen en Oostende zijn ook de "losse havenarbeiders" vermeld. Het betreft hier in feite het aantal havenarbeiders[14] die door andere sectoren dan de goederenbehandelaars worden ingehuurd. In de havens van Gent en Brugge-Zeebrugge zijn de havenarbeiders allen opgenomen bij de sector "goederenbehandelaars", gezien ze in deze havens enkel en alleen in deze sector worden tewerkgesteld.

De **investeringen** die berekend worden in de studies van de NBB zijn voor de private ondernemingen enkel de nieuwe investeringen in materiële vaste activa (rubriek 816 uit de jaarrekening), met aftrek van vaste activa verworven van derden (berekend uit rubriek 829)[15]. Het zijn dus de netto investeringen. Bij de bruto investeringen zijn ook de afschrijvingen inbegrepen.

De overheidsinvesteringen omvatten de uitgaven voor infrastructuur en voor nieuwe overheidsgebouwen. De NBB vraagt deze gegevens per instelling op.

De cijfers van de overheidsinvesteringen in dit hoofdstuk wijken af van deze die vermeld worden in het hoofdstuk "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" in dit jaarverslag. In het huidig hoofdstuk omvatten de cijfers de investeringen van alle overheden in het door de NBB gedefinieerde havengebied. In "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" worden enkel de investeringen van AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap) besproken en niet enkel de investeringen in de havens, maar ook die in hun toegangswegen. Bovendien is de definiëring van het havengebied hier niet gelijk aan deze van de NBB.

De samenstelling van de drie onderzochte sectoren (havendiensten, havenindustrie en publieke sector) ziet er in de vier havens bijna volledig hetzelfde uit. Er zijn wel enkele verschillen in de samenstelling tussen de vier havenzones. Enerzijds zijn in een havenzone niet steeds dezelfde aard van bedrijven aanwezig. Anderzijds werd een aantal deelsectoren niet op dezelfde wijze opgenomen in de vier studies van de NBB. Hierna worden de samenstelling en de verschillen weergegeven die er zijn in de vier studies.

De havendiensten:

- de scheepsagenten en expediteurs inclusief de distributiebedrijven;
- de goederenbehandelaars: in de studies over de havens van Gent en Brugge-Zeebrugge zijn de losse havenarbeiders in deze deelcomponent inbegrepen voor de berekening van de toegevoegde waarde en de tewerkstelling. In de studies over de havens van Antwerpen en Oostende zijn de losse havenarbeiders als een afzonderlijke deelcomponent terug te vinden onder de havendiensten;
- de zeevaart- en binnenvaartrederijen;
- de invoer-, uitvoer- en tankopslagbedrijven;
- de wegvervoerbedrijven;
- de overige diensten zoals kuipers en schoorders, bergingsbedrijven, reinigings- en ontsmettingsbedrijven, bunkerfirma's, coördinatiecentra en verzelfstandigde afdelingen, enz.

Bij de havendiensten is de selectie naargelang van de aard van de activiteit gebeurd op basis van een verschillend criterium. Voor bepaalde activiteiten geldt enkel het geografische criterium; d.w.z. gelegen zijn in het geografisch afgebakende havengebied; Het zuiver geografische criterium is van toepassing op de goederenbehandelaars, de in- en uitvoerbedrijven en de basis van een combinatie van het geografische en het functionele criterium, d.w.z. dat de strikt geografische afbakening niet op alle bedrijven, die een duidelijk havengebonden karakter hebben, toepasbaar is. Deze vestigingen van deze bedrijven moeten wel gelegen zijn in de stad, waarmee de haven verbonden is.

De havenindustrie:

Dit is de verzameling van alle vestigingen (maatschappelijke zetels + exploitatiezetels) die een industriële activiteit uitoefenen in het gedefinieerde havengebied. De industriële activiteiten die terug te vinden zijn in de havenzones zijn:

- de petroleumindustrie;
- de chemie en petrochemie;
- de scheepsbouw en de scheepsherstelling;
- de automobielindustrie;
- de andere havenindustrie: in de studie van de haven van Antwerpen zit de energiesector begrepen in deze deelcomponent. In de studie van de haven van Zeebrugge is dit een aparte deelcomponent;
- de metaalverwerkende nijverheid (havens van Gent en Brugge-Zeebrugge);
- de voedingsnijverheid (de havens van Gent, Brugge-Zeebrugge en Oostende). In de studie over de haven van Oostende is deze component nog opgesplitst in "voeding-visverwerking" en "voeding-ander". In de studie over de haven van Brugge-Zeebrugge is de visverwerking inbegrepen;
- de elektronica (haven van Brugge-Zeebrugge);
- de visserij (havens van Zeebrugge en Oostende);
- de bouw- en betonindustrie (haven van Brugge-Zeebrugge).

De publieke sector:

- de federale, gewestelijke en provinciale betrokken overheden zoals: de Administratie Waterwegen en Zeewezen, de Douane en Accijnzen, de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, ...
- de betrokken stedelijke diensten zoals: de Havenpolitie, de Havenbrandweer en het betrokken gemeentelijke havenbedrijf. In de studie over de haven van Brugge-Zeebrugge is de MBZ afzonderlijk

14 Dit aantal "losse havenarbeiders" wordt bekomen door het aantal uitgevoerde taken te delen door het gemiddeld aantal uitgevoerde taken per havenarbeider in het betreffende jaar.

15 Het zijn zowel vervangings- als uitbreidingsinvesteringen.

definities
toegevoegde waarde

vermeld en de stedelijke diensten zijn ondergebracht bij de federale, gewestelijke en provinciale diensten;
- de NMBS (goederenvervoer);
- De Zeemacht (in de studies over de havens van Brugge-Zeebrugge en Oostende).

In de studie over de haven van Oostende zijn de algemene statistische gegevens van de publieke sector niet opgesplitst over de verschillende diensten. Er is steeds enkel een globaal cijfer beschikbaar voor de publieke sector.

De noodzakelijke gegevens voor de diverse instellingen uit de publieke sector worden door elk van deze instellingen afzonderlijk overgemaakt aan de NBB.

Zoals reeds vermeld, is de gegevensverzameling voor de bedrijven uit de private sector gebeurd aan de hand van de gepubliceerde jaarverslagen. Dus in principe zijn hier enkel de gegevens van ondernemingen opgenomen die onderworpen zijn aan de neerleggingsverplichting van jaarrekeningen (verkorte en volledige publicatieplicht). Zelfstandigen en bepaalde personenvennootschappen die niet onderworpen zijn aan deze neerleggingsverplichting, zijn niet opgenomen in deze studies. De opgenomen cijfers hebben steeds betrekking op dat gedeelte dat in de jaarrekeningen toewijsbaar is aan specifieke havengebonden diensten of industriële activiteiten gelokaliseerd in havengebieden. De financiële- en verzekeringssector en andere dienstenactiviteiten die ook gedeeltelijk voor de havensector werken, zijn buiten het onderzoek gelaten.

Foto: VHC

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde is de waarde die de onderneming of de overheid toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. De toegevoegde waarde in de studies van de vier Vlaamse havens van de NBB is berekend conform de wijze waarop ze berekend wordt door de Balanscentrale. De Bruto Toegevoegde Waarde die gerealiseerd wordt door de publieke sector wordt berekend als de som van de personeelskosten van de overheid, de betaalde huur voor overheidsgebouwen en de afschrijvingen en toegerekende afschrijvingen van de overheid.

Voor het geheel van de Vlaamse havens is het vooral de industrie waarin een groot deel van de toegevoegde waarde wordt gerealiseerd (70 % in 1999). De havendiensten en de overheid zijn elk goed voor respectievelijk 24 % en 6 %. Deze verdeling is echter verschillend van haven tot haven.

In Antwerpen is de industrie het belangrijkste met een aandeel in de gerealiseerde toegevoegde waarde van 68 %. In Gent is de industrie in verhouding nog belangrijker met een aandeel van 85 % (hierbij heeft de plaatselijke staalindustrie alleen al een aandeel van 25 %). De industrie is verhoudingsgewijs iets minder belangrijk in Zeebrugge en Oostende (51 resp. 52 %). In deze havens is het aandeel van de overheid relatief groot (resp. 15 en 23 %).

Het aandeel van de havendiensten in de toegevoegde waarde per haven is het belangrijkst in Zeebrugge (34 %), gevolgd door Antwerpen (27 %), Oostende (25 %) en Gent (13 %). Het aandeel van de publieke sector in de toegevoegde waarde per haven is het belangrijkst in de haven van Oostende (23 %). In Antwerpen, Gent en Zeebrugge bedraagt dit aandeel respectievelijk 5 %, 2 % en 15 %. In de industriehavens Antwerpen en Gent is het aandeel van de publieke sector relatief gering.

De Vlaamse havens hebben elk een verschillend aandeel in het geheel van de gerealiseerde toegevoegde waarde, afhankelijk van diverse factoren (trafiekstructuur, industriële structuur). De haven van Antwerpen heeft het grootste aandeel in de gerealiseerde toegevoegde waarde (66 %), gevolgd door Gent met een aandeel van 25 %. Zeebrugge en Oostende hebben een aandeel van 8 % resp. 2 %. Het grote aandeel van Antwerpen en Gent hangt samen met hun functie als industriehaven.

In de periode 1991-1999 steeg de totale toegevoegde waarde van de vier Vlaamse havens samen van 324,5 miljard BEF (8,04 miljard €) tot 370,3 BEF (9,18 miljard €). De gemiddelde jaarlijkse toename van de toegevoegde waarde bedraagt in die periode 1,7 %. Het aandeel van de industrie steeg van 213,2 miljard BEF (5,29 miljard €) in 1991 tot 260,6 miljard BEF (6,46 miljard €) in 1999. Dit is een gemiddelde jaarlijkse stijging van 2,5 %. Hieruit blijkt dat de industrie haar aandeel in de toegevoegde waarde van de vier Vlaamse havens vergroot. De toegevoegde waarde van de publieke sector steeg lichtjes van 17,5 miljard BEF (433,81 miljoen €) in 1991 tot 20,5 miljard BEF (508,18 miljoen €) in 1999 of een gemiddelde jaarlijkse toename van 2,0 %. De bijdrage van de havendiensten van alle Vlaamse havens samen in de realisatie van de toegevoegde waarde daalde daarentegen van 93,8 miljard BEF (2,33 miljard €) in 1991 tot 89,2 miljard BEF (2,21 miljard €) in 1999. Dit is een gemiddelde jaarlijkse afname van 1,0 %.

Het aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde in Antwerpen en Oostende nam fors toe in de periode 1991-1999: respectievelijk van 61,1 % tot 67,9 % en van 44,9 % tot 51,7 %. Het aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde in de haven van Gent daarentegen blijft zeer hoog (ongeveer 85 %), terwijl in Zeebrugge het aandeel daalt van 61,0 % in 1991 tot 51,1 % in 1999.

Het aandeel van de publieke sector daalt lichtjes in Antwerpen en in Gent (respectievelijk van 5,3 % tot 5,2 % en van 2,8 % tot 2,0 %) terwijl het in Zeebrugge en in Oostende toeneemt (respectievelijk van 11,2 % tot 15,3 % en van 12,4 % tot 23,3 %). De toename is dus het sterkst in Oostende.

Het aandeel van de havendiensten daalt tussen 1991 en 1999 in Antwerpen, Oostende en Gent (respectievelijk van 33,6 % tot 26,9 %, van 42,7 % tot 25,0 % en van 14,9 % tot 13,3 %). De forse daling in Oostende is toe te schrijven aan het stopzetten van de activiteiten van de RMT. In Zeebrugge steeg het aandeel van de havendiensten in de toegevoegde waarde van 27,7 % tot 33,6 %.

toegevoegde waarde

Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1991-1999

Antwerpen - Toegev. Waarde (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	71,0	129,1	11,2	211,3
1992	71,5	143,5	11,8	226,8
1993	69,3	135,6	11,9	216,8
1994	71,9	144,5	12,1	228,5
1995	69,1	157,2	12,8	239,1
1996	65,8	165,7	13	244,5
1997	66,4	176,2	13	255,6
1998	64,6	180,6	12,7	257,9
1999	65,3	164,7	12,6	242,6

Gent - Toegev. Waarde (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	11,6	63,8	2,2	77,6
1992	11,2	60,0	2,1	73,3
1993	11,1	61,6	2,0	74,7
1994	11,7	71,3	2,0	85,0
1995	12,0	72,8	2,0	86,8
1996	12,0	71,8	2,1	85,9
1997	14,4	74,0	1,9	90,3
1998	14,5	80,6	2,1	97,2
1999	12,1	77,1	1,8	91,0

Zeebrugge - Toegev. Waarde (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	7,4	16,3	3,0	26,7
1992	8,3	15,4	2,8	26,5
1993	8,4	15,2	2,7	26,3
1994	8,9	16,5	2,7	28,1
1995	9,2	16,7	3,1	29,0
1996	8,5	16,4	3,3	28,2
1997	8,5	15,3	3,4	27,2
1998	9,2	16,5	4,5	30,2
1999	10,3	15,7	4,7	30,7

Oostende - Toegev. Waarde (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3,8	4,0	1,1	8,9
1992	3,4	3,7	1,1	8,2
1993	3,0	3,1	1,1	7,2
1994	2,0	3,2	0,9	6,1
1995	2,2	3,8	1,1	7,1
1996	1,7	3,4	1,0	6,1
1997	0,9	3,6	1,4	5,9
1998	1,3	3,4	1,3	6,0
1999	1,5	3,1	1,4	6,0

Totaal Vlaamse havens - Toegev. Waarde (mld BEF)

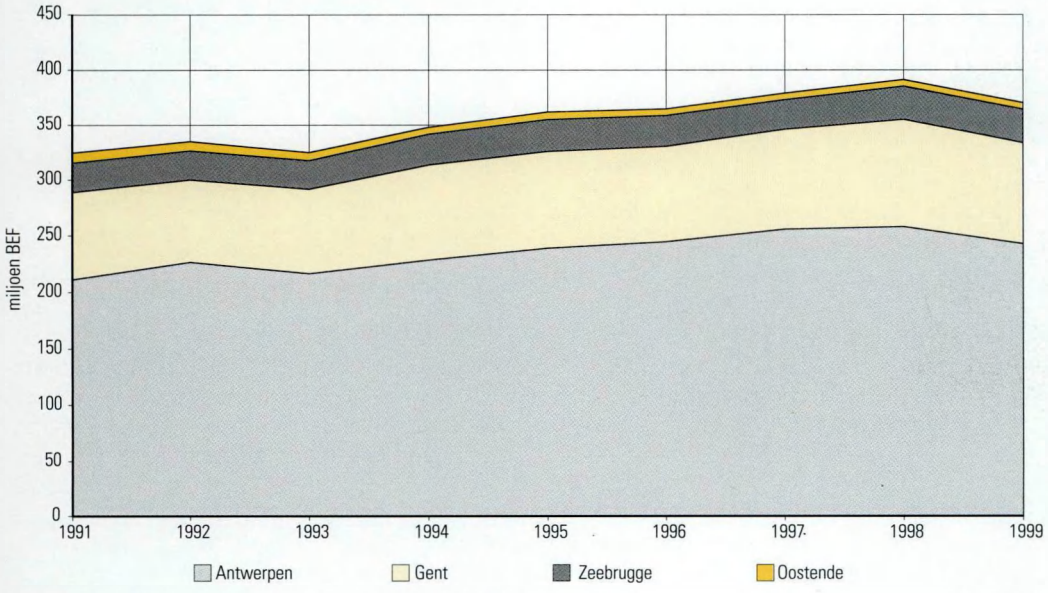
Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	93,8	213,2	17,5	324,5
1992	94,4	222,6	17,8	334,8
1993	91,8	215,5	17,7	325,0
1994	94,5	235,5	17,7	347,7
1995	92,5	250,5	19,0	362,0
1996	88,0	257,3	19,4	364,7
1997	90,2	269,1	19,7	379,0
1998	89,6	281,1	20,6	391,3
1999	89,2	260,6	20,5	370,3

Totaal Vlaamse havens - Toegev. Waarde (mld BEF)

Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1991	211,3	77,6	26,7	8,9
1992	226,8	73,3	26,5	8,2
1993	216,8	74,7	26,3	7,2
1994	228,5	85,0	28,1	6,1
1995	239,1	86,8	29,0	7,1
1996	244,5	85,9	28,2	6,1
1997	255,6	90,3	27,2	5,9
1998	257,9	97,2	30,2	6,0
1999	242,6	91,0	30,7	6,0

Bron: Vlaamse Havencommissie naar gegevens van de Nationale Bank van België.

Toegevoegde Waarde in de Vlaamse havens



Werkgelegenheid

De cijfergegevens over werkgelegenheid in de Vlaamse havens - zoals weergegeven in de NBB-studies - zijn gebaseerd op de jaarrekeningen van de bedrijven. De cijfers over werkgelegenheid in de openbare sector werden door de NBB rechtstreeks opgevraagd bij de betrokken overheidsdiensten. Het gaat hierbij om de directe werkgelegenheid. De indirecte werkgelegenheid werd niet in aanmerking genomen.

In 1999 werkten er 54.046 personen in de haven van Antwerpen. Het belangrijkste deel van deze werkgelegenheid is gesitueerd in de industrie (53 %) en de havendiensten (37 %). De werkgelegenheid in de haven van Antwerpen maakt 2,8 % deel uit van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest en 1,6 % van de werkgelegenheid in de gehele Belgische economie.

De impact op de economie van het betreffende arrondissement – inzake werkgelegenheid – bedraagt in 1999 in de havenregio's van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 15,0 %, 14,2 %, 12,0 % en 9,2 %.

In de haven van Gent waren in 1999 26.232 personen tewerkgesteld in de haven. Bijna 82 % van deze jobs zijn in de industrie gesitueerd, terwijl 14 % gerelateerd is tot de havendiensten en 4 % tot de publieke sector. De haven van Gent heeft een aandeel van 1,4 % in de Vlaamse werkgelegenheid.

In de haven van Zeebrugge werkten in 1999 10.923 personen, hetgeen neerkomt op een aandeel in het Vlaamse Gewest van 0,6 %. In de haven van Oostende waren 3.312 mensen aan het werk in 1999, of 0,17 % van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest.

De werkgelegenheid in de havens is belangrijk: in 1999 werkte 4,9 % van de actieve bevolking in het Vlaamse Gewest in één van de vier Vlaamse havens.

In alle Vlaamse havens nam de totale werkgelegenheid in de periode 1991-1999 af. De daling is het grootst in Oostende en is het kleinst in Gent. Voor Oostende heeft dit te maken met het verdwijnen van de RMT en de grondige herstructurering van de havenactiviteiten die daarvan het gevolg was. De dalende trend is waar te nemen in de drie sectoren, met name in de industrie, in de sector havendiensten en in de publieke sector. Enkel in de sector havendiensten in Zeebrugge is een lichte stijging van de werkgelegenheid waar te nemen in de beschouwde periode.

Antwerpen - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	25.532	34.163	6.537	66.232
1992	23.253	33.250	6.312	62.815
1993	22.739	31.968	5.965	60.672
1994	22.315	29.773	5.878	57.966
1995	21.840	29.706	5.802	57.348
1996	20.349	29.894	5.684	55.927
1997	20.191	30.033	5.788	56.012
1998	20.243	29.877	5.540	55.660
1999	20.034	28.604	5.408	54.046

Gent - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3.762	21.764	1.060	26.586
1992	3.649	21.376	1.053	26.078
1993	3.570	20.491	897	24.958
1994	3.477	20.292	856	24.625
1995	3.240	19.848	804	23.892
1996	3.072	20.623	817	24.512
1997	3.802	21.456	932	26.190
1998	3.725	21.432	968	26.125
1999	3.821	21.465	946	26.232

Zeebrugge - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3.319	6.414	2.751	12.484
1992	3.410	6.143	2.504	12.057
1993	3.482	5.988	2.328	11.798
1994	3.565	5.664	2.262	11.491
1995	3.806	5.642	2.222	11.670
1996	3.435	5.210	2.356	11.001
1997	3.371	4.840	2.515	10.726
1998	3.447	4.631	2.653	10.731
1999	3.602	4.588	2.733	10.923

Oostende - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	2.413	1.940	1.155	5.508
1992	2.355	1.936	1.141	5.432
1993	2.290	1.705	1.013	5.008
1994	2.182	1.679	858	4.719
1995	2.212	1.972	914	5.098
1996	2.019	1.843	801	4.663
1997	1.502	1.778	940	4.220
1998	678	1.778	841	3.297
1999	793	1.648	871	3.312

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	35.026	64.281	11.503	110.810
1992	32.667	62.705	11.010	106.382
1993	32.081	60.152	10.203	102.436
1994	31.539	57.408	9.854	98.801
1995	31.098	57.168	9.742	98.008
1996	28.875	57.570	9.658	96.103
1997	28.866	58.107	10.175	97.148
1998	28.093	57.718	10.002	95.813
1999	28.250	56.305	9.958	94.513

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1991	66.232	26.586	12.484	5.508
1992	62.815	26.078	12.057	5.432
1993	60.672	24.958	11.798	5.008
1994	57.966	24.625	11.491	4.719
1995	57.348	23.892	11.670	5.098
1996	55.927	24.512	11.001	4.663
1997	56.012	26.190	10.726	4.220
1998	55.660	26.125	10.731	3.297
1999	54.046	26.232	10.923	3.312

Bron: Vlaamse Havencommissie naar gegevensvan de Nationale Bank van België.

investeringen

Werkgelegenheid in de Vlaamse havens

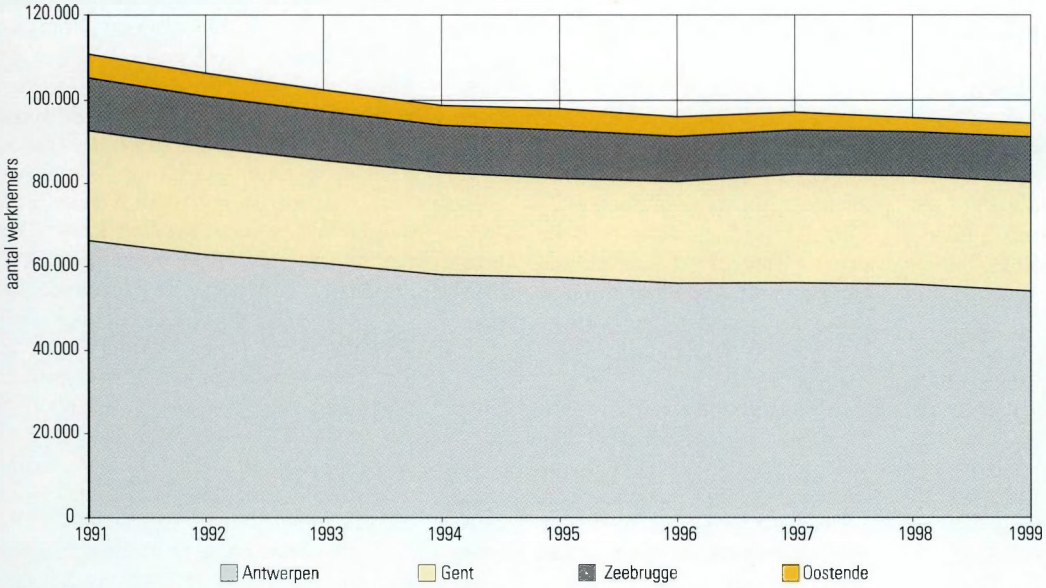


Foto: VHC

Investeringen

Investeringen zijn de aankopen van nieuwe duurzame kapitaalgoederen door een onderneming of een overheid, bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen, machines en gereedschappen. De totale investeringen in de vier Vlaamse havens daalde van 112,4 miljard BEF (2,79 miljard €) in 1991 tot 76,4 miljard BEF (1,89 miljard €) in 1999. Dit is een daling met 36 miljard BEF (0,89 miljard €) of met 32 %.

In Antwerpen bedroegen de totale investeringen in 1999 in de haven bijna 43,4 miljard BEF (1.075,86 miljoen €), waarvan het grootste deel in de industrie heeft plaatsgevonden (58 %). De havendiensten komen op de tweede plaats met 28 %. De investeringen door de overheid liggen verhoudingsgewijs laag (14 %).

In de haven van Gent werd ook het grootste deel van de investeringen door de industrie gedaan: 17,4 miljard BEF (0,43 miljard €) van de totale investeringen van 21,3 miljard BEF (0,53 miljard €) of 82 %.

Het relatief aandeel van de industrie in de investeringen bedraagt 35 % in Zeebrugge en 46 % in Oostende. Niettegenstaande de investeringen van de industrie in absolute cijfers eerder laag zijn in de beide kusthavens, is het relatief aandeel nogal hoog omdat ook de investeringen van de havendiensten en van de publieke sector in absolute cijfers in verhouding nog lager zijn.

Uit de vergelijking van de investeringscijfers van 1991 met deze van 1999, blijkt dat de totale investeringen in alle Vlaamse havens toenemen, met uitzondering van Antwerpen. De gemiddelde jaarlijkse stijging bedraagt voor Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 1,6 %, 1,5 % en 5,5 %. De stijging is het grootst in Oostende en is het kleinst in Zeebrugge. In Antwerpen daarentegen daalden de totale investeringen met een jaarlijks gemiddelde van 9,2 %.

In Oostende zijn de uitzonderlijk hoge investeringen van 1995 vooral gesitueerd bij de havendiensten (80 %). Dit is geen representatief jaar voor de haven van Oostende. De hoge investeringen bij de "havendiensten" zijn toe te schrijven aan de investeringen van de R.M.T. (aankoop Prins Filip 4,6 miljard BEF (114,03 miljoen €)). In 1994 bedroegen de investeringen van de havendiensten 101 miljoen BEF (2,50 miljoen €), hetgeen slechts 9,1 % van de totale investeringen in Oostende uitmaakte.

Voor de interpretatie van de investeringsgevens is voorzichtigheid steeds geboden, aangezien er zich in de periode 1991-1999 heel wat schommelingen hebben voorgedaan en dit zowel wat de investeringen van de havendiensten, van de industrie als van de publieke sector betreft

Antwerpen - Investeringen (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	23,5	56,4	4,0	83,9
1992	21,1	49,9	4,8	75,8
1993	14,7	38,8	4,5	58,0
1994	12,1	29,6	1,8	43,5
1995	11,8	31,2	2,6	45,6
1996	18,2	32,8	4,4	55,4
1997	13,4	32,8	2,5	48,7
1998	21,3	26,6	5,4	53,3
1999	12,1	25,2	6,1	43,4

Gent - Investeringen (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3,8	13,9	1,0	18,7
1992	2,0	12,1	1,1	15,2
1993	2,3	10,2	1,1	13,6
1994	1,8	6,2	1,2	9,2
1995	1,7	7,1	1,5	10,3
1996	2,1	10,7	1,4	14,2
1997	1,8	16,1	1,8	19,8
1998	1,7	11,5	1,9	15,1
1999	2,8	17,4	1,1	21,3

Zeebrugge - Investeringen (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3,0	3,1	2,0	8,1
1992	3,3	5,9	1,6	10,8
1993	2,0	8,5	1,6	12,1
1994	1,7	3,6	1,6	6,9
1995	3,0	5,6	1,1	9,8
1996	2,2	7,1	1,0	10,3
1997	2,6	5,7	1,3	9,5
1998	2,7	3,1	1,4	7,2
1999	3,3	3,2	2,6	9,1

Oostende - Investeringen (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	0,5	0,7	0,5	1,7
1992	0,3	1,0	0,1	1,4
1993	0,2	1,0	0,2	1,4
1994	0,1	0,4	0,6	1,1
1995	4,8	0,6	0,6	6,0
1996	0,3	1,1	0,8	2,2
1997	0,2	0,7	1,0	1,9
1998	0,2	1,3	0,9	2,6
1999	0,4	1,2	1,0	2,6

Totaal Vlaamse havens - Investeringen (mld BEF)

Jaar	Havendiensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	30,8	74,1	7,5	112,4
1992	26,7	68,9	7,6	103,2
1993	19,2	58,5	7,4	85,1
1994	15,7	39,8	5,2	60,7
1995	21,3	44,5	5,8	71,7
1996	22,8	51,7	7,6	82,1
1997	18,0	55,3	6,6	79,9
1998	25,9	42,5	9,6	78,2
1999	18,6	47,0	10,8	76,4

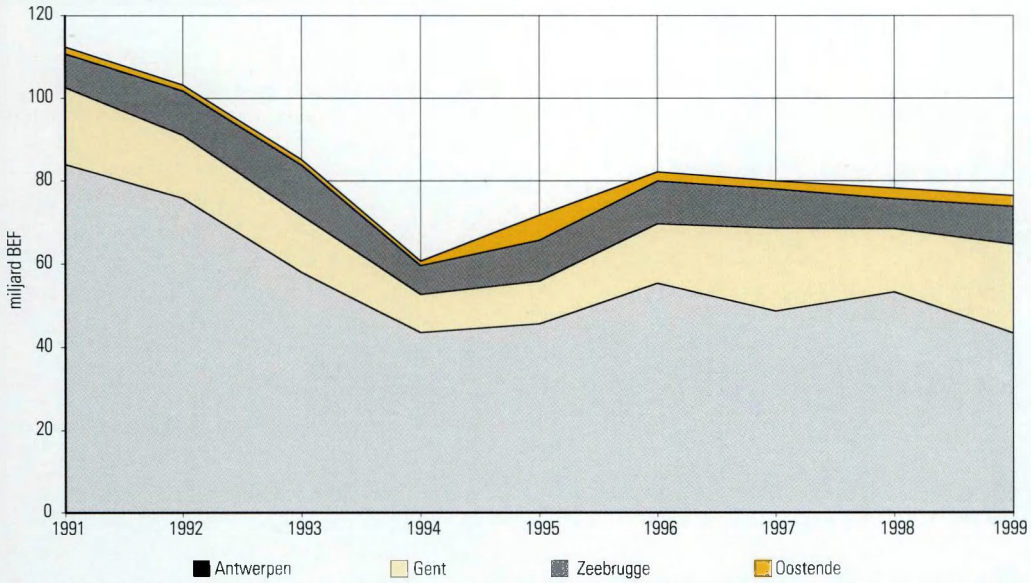
Totaal Vlaamse havens - Investeringen (mld BEF)

Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1991	83,9	18,7	8,1	1,7
1992	75,8	15,2	10,8	1,4
1993	58,0	13,6	12,1	1,4
1994	43,5	9,2	6,9	1,1
1995	45,6	10,3	9,8	6,0
1996	55,4	14,2	10,3	2,2
1997	48,7	19,8	9,5	1,9
1998	53,3	15,1	7,2	2,6
1999	43,4	21,3	9,1	2,6

Bron: Vlaamse Havencommissie naar gegevens van de Nationale Bank van België.

investeringen

Investeringen in de Vlaamse havens



Le Havre-Hamburg Range

Foto: VHC

Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens in 2000: een nieuw record

Terwijl in 1999 nog een lichte afname van het maritieme verkeer in de Vlaamse havens moest worden geconstateerd, is het totale overslagcijfer in 2000 terug toegenomen. De toename tegenover 1999 bedraagt ruim 16 miljoen ton of 9,1 %. Het totaal komt voor de vier Vlaamse havens op 194 miljoen ton, onmiskenbaar een nieuw record. De overslag nam toe in alle vier de havens, het meeste in Antwerpen, met bijna 15 miljoen ton en Oostende, met 1,2 miljoen ton. In Gent en Zeebrugge waren de toenames beperkt.

Algemeen overzicht

De Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot deze range. In totaal werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range in 2000 een totale overslag gerealiseerd van 804,4 miljoen ton. Dit is 65,5 miljoen ton méér dan in 1999 (+8,9 %).

De Vlaamse havens zien hun marktaandeel tegenover vorig jaar in beperkte mate toenemen, van 24,1 naar 24,2 %. Dit is terug het niveau van 1998. Het marktaandeel van Antwerpen nam toe van 15,7 tot 16,2 %. Ook van Oostende nam het marktaandeel toe. Zeebrugge en Gent moesten enig marktaandeel prijsgeven.

In de Le Havre-Hamburg range hebben alle rangehavens een groei genoteerd tegenover 1999. Voor de havens van Antwerpen, Duinkerke, Bremen, Amsterdam en Oostende lag de groei beduidend hoger dan het gemiddelde van de rangehavens (+8,9 %) en bijgevolg groeide ook hun marktaandeel.

De haven van Antwerpen in 2000

De haven van Antwerpen sloot 2000 af met recordcijfers: de kaap van de 130 miljoen ton werd overschreden. De groei tegenover 1999 bedroeg 12,9 %.

De overslag van droge massagoederen nam toe met 6,2 % tot 27,8 miljoen ton. Met name de overslag van kolen nam toe (17,5 %) en ook voor de ertsen en de meststoffen werd er groei opgetekend tegenover 1999. Voor graangewassen in bulk en voor zand en grind werd een afname van de aan- en afvoer geregistreerd.

De vloeibare massagoederen namen sterk toe. Hier werd een winst opgetekend van 16,5 %, hetgeen vooral toe te schrijven is aan de sterke toename van ruwe petroleum (+20,4 %) en van de petroleumderivaten (+20 %). De overslag van chemicaliën nam toe met 2,7 %. In totaal werd er ruim 34 miljoen ton vloeibare massagoederen per zeeschip aan- of afgevoerd naar de haven van Antwerpen.

Droge en vloeibare massagoederen maakten in 2000 47,3 % uit van de totale Antwerpse haventrafiek.

Wat het stukgoed betreft zijn de cijfers ook bijzonder gunstig geëvolueerd. In totaal bedroeg de toename ruim 8 miljoen ton of 14 %. In absolute termen is de toename het grootst bij de containeroverslag: +5,1 miljoen ton of +12,9 %. In procentuele termen is de toename het hoogst bij het conventionele stukgoed: +3,1 miljoen ton of +20,5 % tegenover 1999. Vooral de overslag van staalproducten, hout, suiker en (opgezakt) meel is toegenomen tegenover 1999. In feite wordt hiermee de sterke daling van 1999 voor het grootste deel weer goedgemaakt. Roll-on roll-off nam toe met 6,5 % (rollend materieel, vnl. auto's, maar ook woudproducten).

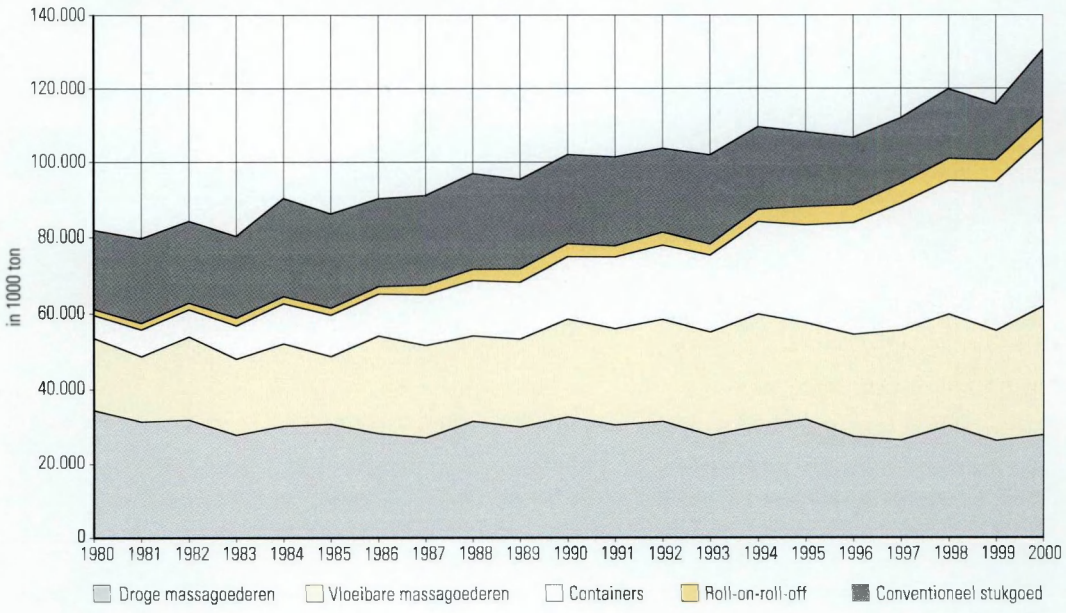
In 2000 kwamen er 16.105 zeeschepen de haven van Antwerpen binnen, met een totale bruto tonnage van 203 miljoen BT. Gemiddeld heeft een zeeschip de grootte van 12.609 BT. Ter vergelijking: de gemiddelde grootte van een zeeschip dat in de haven van Antwerpen aankomt lag in 1980 op 5.988 BRT/BT. In 1994 lag de gemiddelde scheepsgrootte voor het eerst boven de 10.000 BRT/BT.

De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 45 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 16 %, 12 % en 15 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (49 %), Azië (17 %) Noord-Amerika (17 %) en Afrika (12 %) als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen

	Miljoen ton 2000	Evolutie 1999-2000	Aandeel 2000
Totaal maritiem verkeer	**130,5**	**+12,9 %**	**100,0 %**
Droge massagoederen	27,8	+6,2 %	21,3 %
Vloeibare massagoederen	34,0	+16,5 %	26,1 %
Containers	44,5	+12,9 %	34,1 %
Roll-on-roll-off	6,0	+4,4 %	4,6 %
Conventionele stukgoederen	18,2	+20,5 %	14,0 %

Maritiem verkeer haven van Antwerpen



haven van Gent

Foto: Havenbedrijf Gent

De haven van Gent in 2000

In de haven van Gent werd in 2000 in totaal 24,0 miljoen ton goederen overgeslagen in zeeschepen. Het gaat daarbij vooral over aanvoer (lossingen), want die maken 83 % uit van het totaal. De totale overslag is nagenoeg hetzelfde gebleven tegenover 1999.

De overslag van droge massagoederen is afgenomen van 17,5 tot 16,8 miljoen ton (-4 %). Bij de granen bedroeg het verlies ruim 0,5 miljoen ton (-46 % tegenover 1999). De sterke groei die in 1999 werd gerealiseerd, werd daarmee terug ongedaan gemaakt. De aanvoer van ijzererts lag in 2000 4,0 % lager dan het jaar ervoor. De aanvoer van steenkool verminderde aanzienlijk (-12,2 %). Ook de aan- en afvoer van veevoeder nam af (-7,5 %). De overslag van meststoffen is echter toegenomen (+10,5 %), hetgeen vooral toe te schrijven is aan de natuurlijke meststoffen. De overslag van vloeibare massagoederen nam sterk toe tot 2,8 miljoen ton (+33,9 %).

Het roll-on-roll-off-verkeer nam in de haven van Gent af met 5,3 % tot 1,28 miljoen ton. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge". Het conventionele stukgoedverkeer nam in 2000 met 10,1 % toe tot 3,0 miljoen ton. Deze toename is voor een belangrijk stuk toe te schrijven aan de toename van staalproducten (halffabrikaten van staal, staven en vormstaal, enz.).

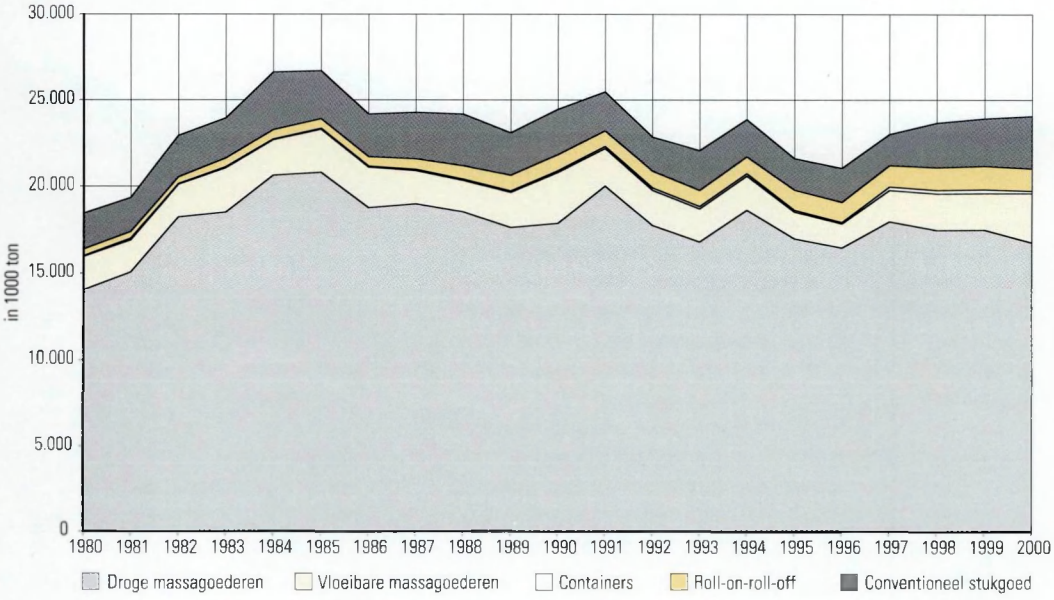
De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is in 2000 toegenomen van 9.840 tot 10.102 BT. De gemiddelde grootte neemt jaar na jaar toe. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 2.892 zeeschepen aan in 2000.

Van de in Gent geloste goederen hebben er 27 % Europa als herkomst; 24 % van de goederen komt uit Noord-Amerika en 28 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 78 %) in Europa gelegen. Ruim 10 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent

	Miljoen ton 2000	Evolutie 1999-2000	Aandeel 2000
Totaal maritiem verkeer	**24,0**	**+0,6 %**	**100 %**
Droge massagoederen	16,8	-4,1 %	69,7 %
Vloeibare massagoederen	2,8	+33,9 %	11,8 %
Containers	0,1	-34,3 %	0,6 %
Roll-on-roll-off	1,3	-5,3 %	5,3 %
Conventionele stukgoederen	3,0	+10,1 %	12,6 %

Maritiem verkeer haven van Gent



De haven van Zeebrugge in 2000

Het overslagcijfer voor de haven van Zeebrugge nam in minieme mate toe tot 35,5 miljoen ton. In de samenstelling van het goederenpakket zijn echter wel verschuivingen opgetreden.

In de eerste plaats zijn de activiteiten van de kolen- en ertsenterminal in de achterhaven stopgezet begin 2000. De invloed hiervan op de overslag van droge bulk is uiteraard groot: -50% tegenover 1999. In het bulkpakket zit echter ook de aanvoer van zand en grind vanuit zee, goed voor 2,1 miljoen ton, en die is met 5 % toegenomen. De aanvoer van vloeibare bulk (in hoofdzaak vloeibaar aardgas, in mindere mate bunker- en stookolie) is licht toegenomen tot 5,1 miljoen ton (+0,8 %).

Wat het stukgoed betreft zijn de cijfers gunstig over de hele lijn, voldoende zelfs om het verlies dat in de bulksector werd geleden, te compenseren. De overslag van roll-on roll-off goederen is toegenomen tot 15,4 miljoen ton (+4 %), dit niettegenstaande de toegenomen activiteit van de Kanaaltunnel. De toename is onder meer toe te schrijven aan de start van de vervoersactiviteiten voor StoraEnso in de voorhaven (vanuit Göteborg), de lijnen op Purfleet, Immingham en Dartford en de sterk toegenomen overslag van auto's. De overslag van auto's is de laatste jaren snel toegenomen; Zeebrugge bekleedt momenteel de tweede plaats in deze goederencategorie (vlak na Bremerhaven).

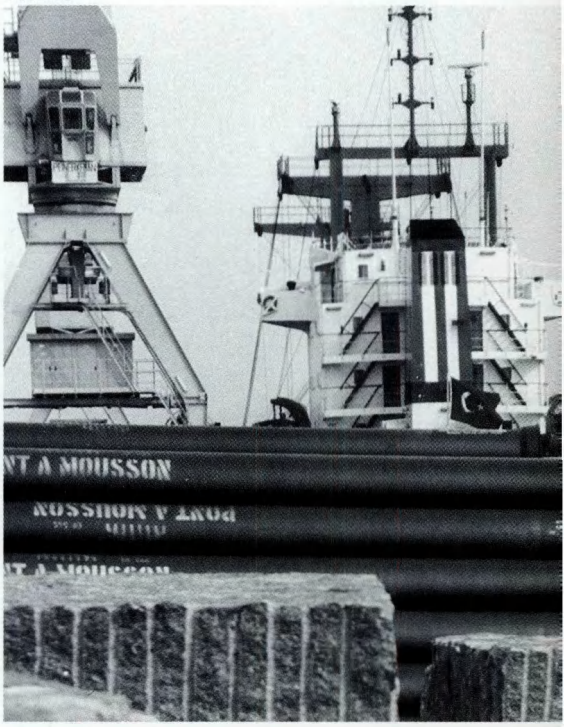
De containeroverslag is toegenomen met bijna 17 % tot 11,6 miljoen ton (965.345 TEU). Conventioneel stukgoed nam toe in 2000 met 26 %. De groei zat vooral in de fruitsappen, groenten en fruit, houtpulp en agribulk. In totaal gaat het om bijna 1 miljoen ton.

Van de goederen die in de haven werden gelost in 2000, had 61 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (18 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (78 %) Europa als bestemming.

In 2000 werden er via de haven van Zeebrugge 651.083 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar Groot-Brittannië (+1,5 %).

In 2000 kwamen er in de haven 10.689 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 90,9 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 8.506 BT.

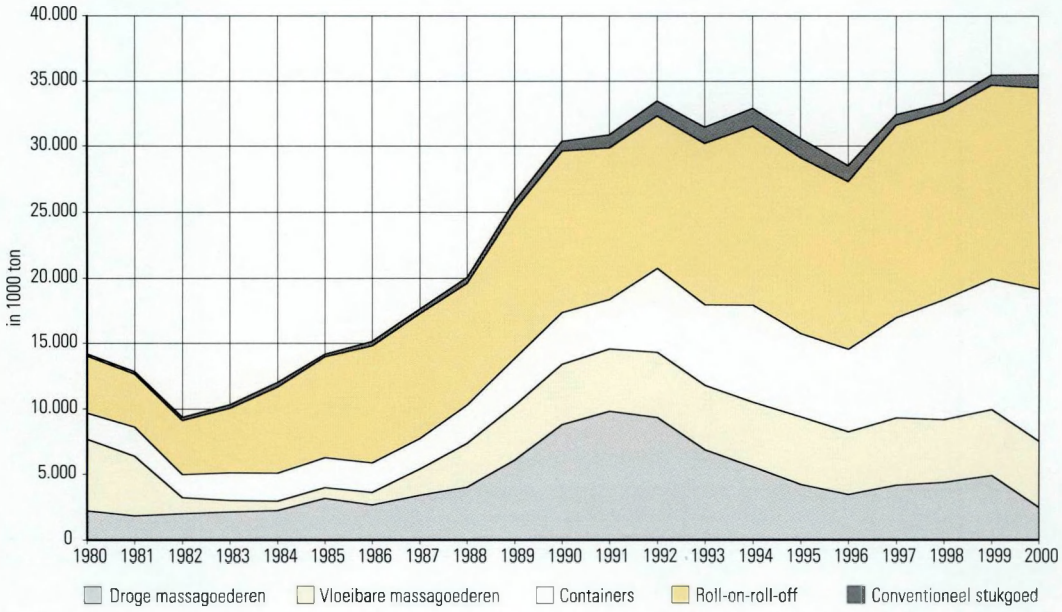
Foto: VHC



Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge

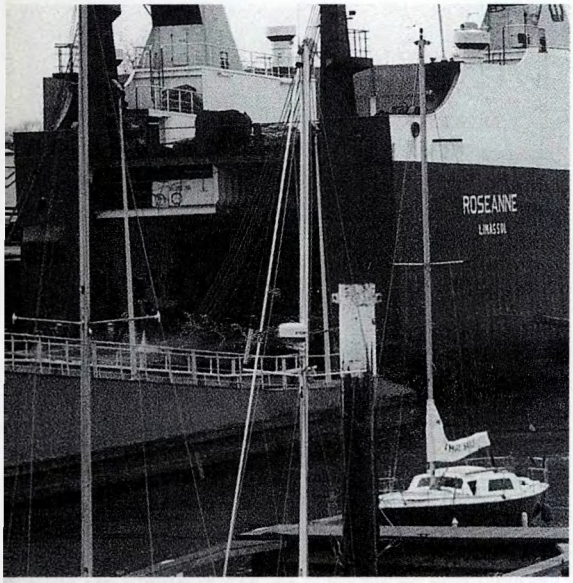
	Miljoen ton 2000	Evolutie 1999-2000	Aandeel 2000
Totaal maritiem verkeer	**35,5**	**+0,1 %**	**100,0 %**
Droge massagoederen	2,5	-50,0 %	6,9 %
Vloeibare massagoederen	5,1	+0,8 %	14,3 %
Containers	11,6	+16,6 %	32,7 %
Roll-on-roll-off	15,4	+4,0 %	43,3 %
Conventionele stukgoederen	1,0	+25,9 %	2,8 %

Maritiem verkeer haven van Zeebrugge



haven van Oostende

Foto: VHC



De haven van Oostende in 2000

De haven van Oostende realiseerde een totale overslag van 4,3 miljoen ton in 2000. De groei tegenover 1999 bedroeg maar liefst 38,6 %. De dalende trend, die ingezet werd in 1998 en 1999, werd terug omgebogen en de overslag zit terug op het niveau van 1997.

Roll-on roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 61 % van de totale overslag (2,5 miljoen ton). Tegenover 1999 nam de ro/ro toe met 69 %. Deze forse stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar Dover (Hoverspeed), Ramsgate (Transeuropa Ferries) en Ipswich (Ferryways). De passagierstrafiek is in 2000 afgenomen van 983.201 naar 905.235 personen; dit is een verlies van bijna 8 %.

De aanvoer van zand en grind maakt één derde van de totale overslag in de haven van Oostende uit. In 2000 ging het om 1,4 miljoen ton, 22 % meer dan in 1999.

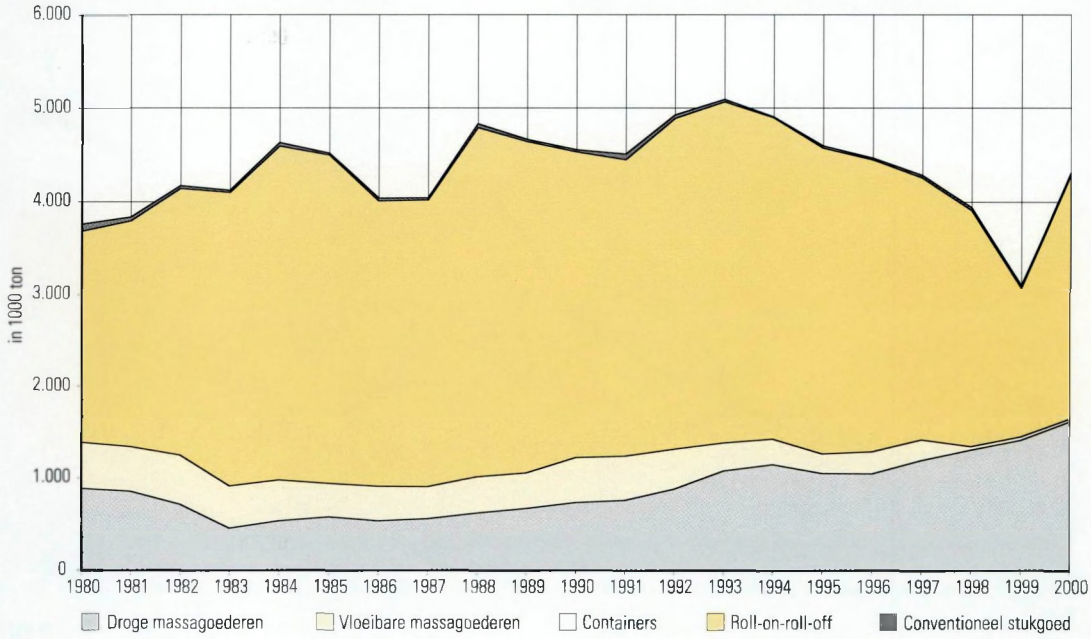
De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor 49 % afkomstig uit Europa (Groot-Brittannië). De overige 51 % heeft een andere oorsprong (zand en grind die op zee worden gewonnen). Alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Er kwamen in 1998 4.103 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 23,4 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte bedraagt 5.709 BT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende

	Miljoen ton 2000	Evolutie 1999-2000	Aandeel 2000
Totaal maritiem verkeer	**4,31**	**+38,6 %**	**100,0 %**
Droge massagoederen	1,60	+14,5 %	37,2 %
Vloeibare massagoederen	0,03	-19,4 %	0,7 %
Containers	0,00	0,0 %	0,0 %
Roll-on-roll-off	2,64	+61,2 %	61,4 %
Conventionele stukgoederen	0,03	-2,8 %	0,7 %

Maritiem verkeer haven van Oostende

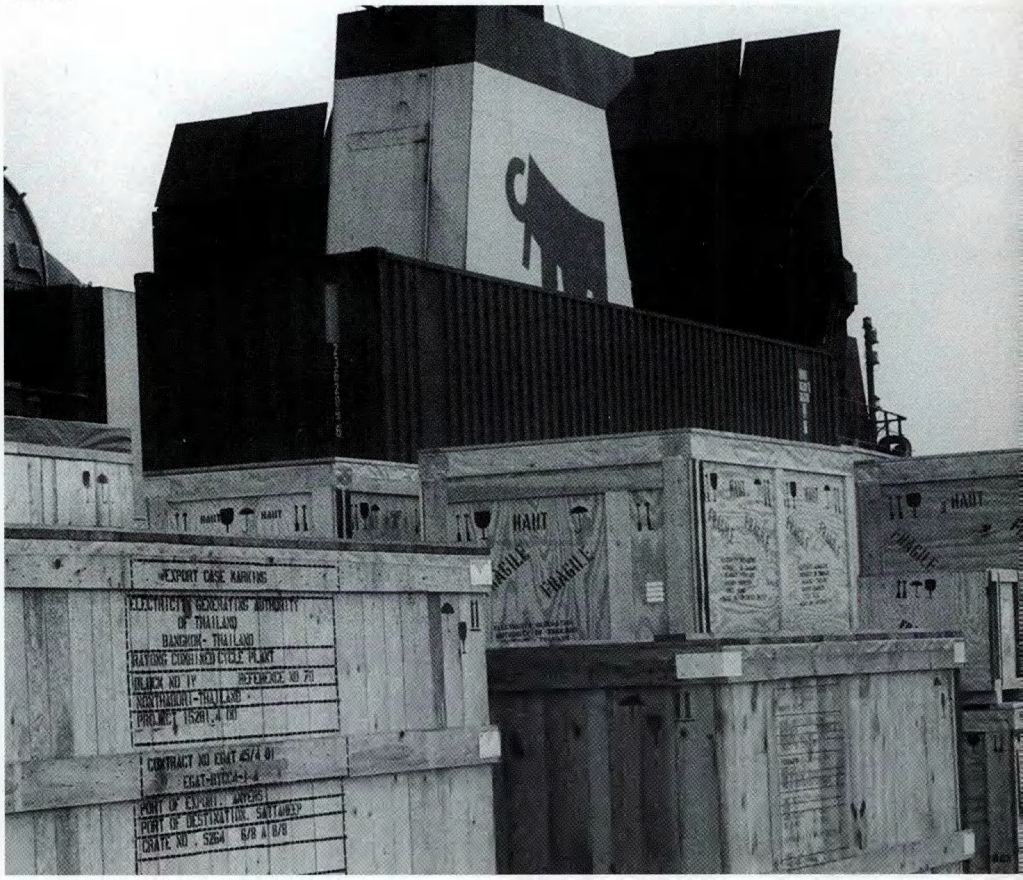


Statistische gegevens

Totaal maritiem verkeer

In de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03 wordt het totale maritieme verkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Voor de haven van Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen tot eind februari 1997. Daarna werden de maritieme activiteiten van de RMT overgenomen door private rederijen. De RMT-gegevens waren echter enkel beschikbaar in aantal voertuigen (vrachtwagens, personenwagens, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Voor de uitsplitsing in lossing en lading voor de periode 1980-1985 werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992.
De verkeerscijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationaal maritiem verkeer en exclusief bunkers.

Foto: VHC



Tabel 01-01: Lossingen, in 1000 ton,1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	Totaal
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.482
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521
1998	71.791	19.794	18.431	2.502	112.518
1999	66.150	18.925	19.439	2.106	106.620
2000	75.210	19.973	19.409	2.796	117.388

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat

totaal maritiem verkeer

Tabel 01-02: Ladingen, in 1000 ton,1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.271
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.280
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.633
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.490
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.205
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.061
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.008	65.820
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035
1998	47.998	3.838	14.853	1.435	68.124
1999	49.504	4.980	16.002	1.002	71.488
2000	55.321	4.066	16.066	1.511	76.964

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat

Tabel 01-03: Lossingen + ladingen, in 1000 ton,1980-2000

	naven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	145.943
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.160
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556
1998	119.789	23.632	33.284	3.938	180.643
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	178.109
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	194.352

Bron : tabellen 01-01 en 01-02

totaal maritiem verkeer

Maritiem verkeer in de Vlaamse havens

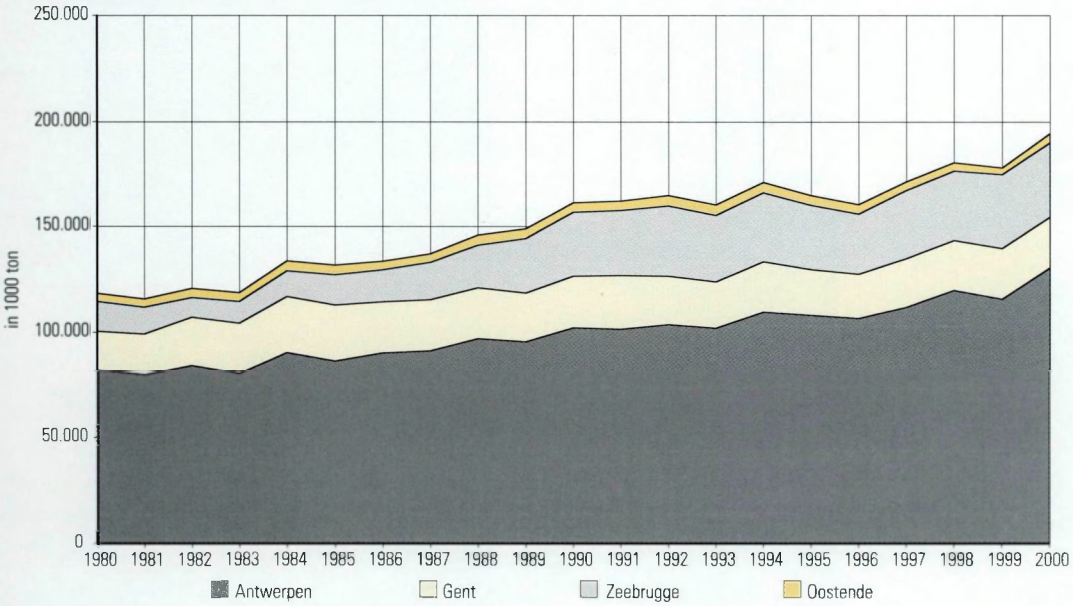


Foto: VHC

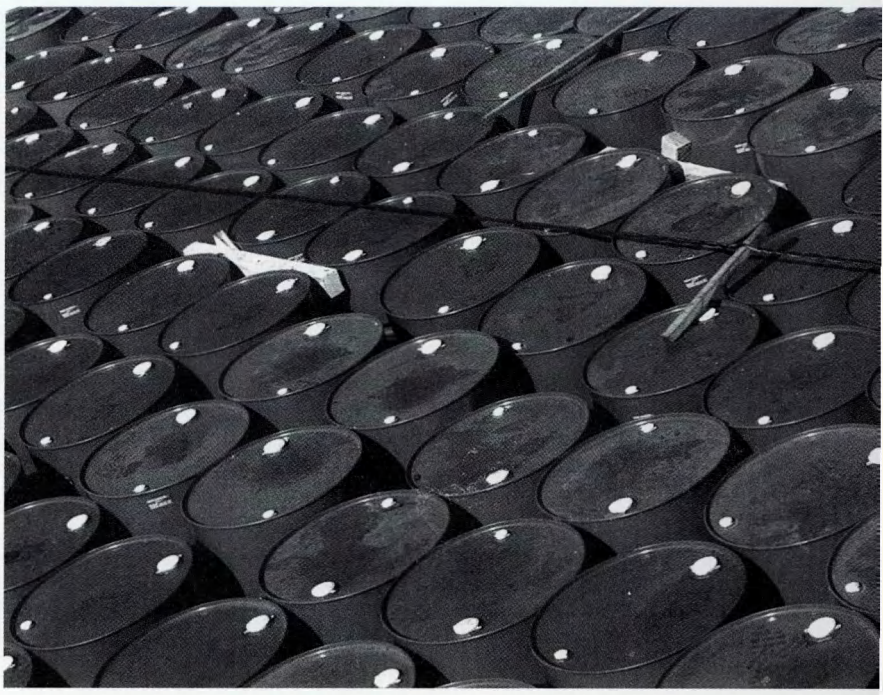
maritiem verkeer in goederencategorieën
haven Antwerpen

Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën

Het maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen 02-01 tot en met 02-04, werd door de havens zelf geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteinsdienst.

De havens van Gent en Zeebrugge gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der VervoersStatistieken). Oostende gebruikt een eigen indeling. Omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds op dezelfde manier gebeurt (zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling), is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. De tabellen zijn wél geschikt om een algemeen inzicht te geven in het goederenpakket dat in elk van de havens wordt behandeld.

Foto: VHC



Tabel 02-01: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2000

	Haven van Antwerpen		
goederencategorie (geen NVS-indeling)	**lossing**	**lading**	**totaal**
Stukgoedbehandeling	**30.651**	**38.086**	**68.737**
ijzer en staal	4.349	6.065	10.414
non-ferro-metalen	262	90	351
meststoffen/chemicaliën	45	412	458
hout	710	66	776
houtcellulose, papierpulp	4.007	503	4.510
fruit	1.534	15	1.550
graangewassen	11	200	210
rollend materieel	549	1.074	1.623
meel	16	810	826
suiker	0	871	871
containers	18.228	26.297	44.526
overig stukgoed	940	1.682	2.623
Massagoedbehandeling	**44.559**	**17.235**	**61.794**
ruwe aardolie	7.746	415	8.161
aardoliederivaten	12.444	7.761	20.205
chemicaliën	3.147	2.312	5.460
ertsen	8.875	515	9.390
kolen	7.494	236	7.730
granen	837	1.076	1.912
meststoffen	1.654	3.196	4.850
zand en grind	1.100	617	1.717
overig massagoed	1.263	1.107	2.369
TOTAAL:	**75.210**	**55.321**	**130.531**

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

maritiem verkeer in goederencategorieën
haven Gent

Tabel 02-02: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2000

	Haven van Gent		
goederencategorie (NVS-indeling)	**lossing**	**lading**	**totaal**
0 - Landbouwproducten	**414**	**383**	**797**
01 - granen	263	354	618
05 - hout en kurk	151	29	179
1 - Voedingsproducten en veevoeder	**3.697**	**537**	**4.234**
11 - suiker	103	34	138
12 - dranken	281	0	281
13 - diverse voedings- en genotmiddelen	4	0	4
14 - vlees, vis en zuivelproducten	0	0	0
16 - producten op basis van graan, fruit en groenten	138	3	141
17 - veevoeder	1.758	369	2.127
18 - oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.412	130	1.543
2 - Vaste minerale brandstoffen	**3.844**	**184**	**4.028**
21 - steenkool	3.152	135	3.287
22 - bruinkool	4	0	4
23 - c okes	688	49	737
3 - Petroleum en petroleumproducten	**1.915**	**363**	**2.278**
32 - vloeibare petroleumbrandstoffen	518	198	716
34 - andere petroleumproducten	1.396	166	1.562
4 - Ertsen en metaalresiduen	**4.626**	**622**	**5.249**
41 - ijzererts	4.421	0	4.421
45 - andere ertsen en afvallen daarvan	126	52	178
46 - schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	79	570	650
5 - Producten van de metaalindustrie	**1.860**	**861**	**2.721**
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	296	2	298
52 - halffabrikaten van ijzer en staal	1.118	38	1.156
53 - staven, profielen en draad van ijzer en staal	276	22	298
54 - platen van ijzer en staal	155	797	952
55 - buizen en pijpen van ijzer en staal	13	2	15
56 - non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	1	0	1
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**871**	**25**	**896**
61 - zand, grind, klei en slakken	104	11	115
62 - zout, ijzerkies en zwavel	31	0	31
63 - andere ruwe mineralen	499	11	510
64 - cement en kalk	237	3	240
69 - bouwmaterialen	0	0	0
7 - Meststoffen	**801**	**116**	**917**
71 - natuurlijke meststoffen	91	7	97
72 - kunstmeststoffen	710	109	819
8 - Chemische producten	**966**	**303**	**1.269**
81 - chemische basisproducten	514	263	777
83 - prod. v.d. steenkool- & petrochemie	5	18	23
84 - cellulose en oud papier	189	2	190
89 - andere chemische producten	259	19	278
9 - Overige goederen	**978**	**671**	**1.649**
91 - vervoermaterieel, inclusief onderdelen	172	107	279
92 - landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	0	0
93 - elektrische en andere machines, apparaten en motoren	3	0	3
94 - artikelen van metaal	0	0	0
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	776	557	1.333
99 - bijzondere transacties	27	7	34
TOTAAL:	**19.973**	**4.066**	**24.039**

Bron: Havenbedrijf Gent GAB

maritiem verkeer in goederencategorieën
haven Zeebrugge

Tabel 02-03: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2000

	Haven van Zeebrugge		
goederencategorie (NVS-indeling)	**lossing**	**lading**	**totaal**
0 - Landbouwproducten	**447**	**47**	**494**
01 - granen (m.i.v. rijst)	35	23	59
02 - aardappelen	34	20	54
03 - verse groenten en vruchten	338	3	341
05 - hout en kurk	39	0	39
09 - andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	0
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	**311**	**194**	**506**
11 - suiker	116	156	272
12 - dranken	165	1	166
13 - voedings- en genotsmiddelen	0	0	0
14 - vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	0
16 - graan-, fruit- en groentebereidingen	0	31	31
17 - veevoeder	21	3	24
18 - oliezaden, oliën en vetten	10	0	10
19 - andere voedingsproducten	0	3	3
2 - Vaste minerale brandstoffen	**204**	**0**	**204**
21 - steenkool	172	0	172
22 - bruinkool en turf	31	0	31
3 - Aardolie & -producten	**3.591**	**2**	**3.593**
32 - vloeibare brandstoffen	445	2	447
33 - energiegassen	3.145	0	3.145
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	**10**	**0**	**10**
45 - andere ertsen	0	0	0
46 - schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	10	0	10
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	**6**	**18**	**24**
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	0
56 - non-ferro metalen	2	0	2
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	4	18	22
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	**2.115**	**22**	**2.137**
61 - zand, grind, klei en slakken	2.099	3	2.101
64 - cement, kalk	0	20	20
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	16	0	16
7 - Meststoffen	**1**	**0**	**1**
72 - kunstmeststoffen	1	0	1
8 - Chemische producten	**161**	**3**	**164**
81 - chemische basisproducten	0	0	0
84 - cellulose, papierpulp	158	0	158
89 - andere chemische producten	2	3	5
9 - Overige goederen	**12.563**	**15.779**	**28.342**
91 - vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	11.866	15.104	26.970
92 - landbouwtractoren en -machines	0	2	2
93 - electrische machines, apparaten ,...	1	5	5
94 - metaalwaren	0	0	0
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	0	26	26
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	695	641	1.336
99 - speciale transacties	1	0	2
TOTAAL :	**19.409**	**16.066**	**35.475**

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

maritiem verkeer in goederencategorieën
haven Oostende

Tabel 02-04: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Oostende, in 1000 ton, 2000

	Haven van Oostende		
goederencategorie	**lossing**	**lading**	**totaal**
Algemene goederen	**1.636**	**28**	**1.663**
ammoniumnitraat	0,0	0,0	**0,0**
bloem	0,0	0,0	**0,0**
cement	21,6	0,0	**21,6**
chemicaliën	0,0	0,0	**0,0**
erts	0,0	0,0	**0,0**
ferrochrome	34,3	0,0	**34,3**
gasolie	6,0	0,0	**6,0**
glas	0,0	0,0	**0,0**
grind en zand	1.418,5	0,0	**1.418,5**
hoogovenslakken	0,0	0,0	**0,0**
hout	21,7	0,0	**21,7**
kabels en Materialen	0,0	0,0	**0,0**
kassei	2,0	0,0	**2,0**
katoen	0,0	0,0	**0,0**
keien	0,0	0,0	**0,0**
kunstmeststof	0,0	22,3	**22,3**
magnesiumoxide	7,2	0,0	**7,2**
microsilica	0,8	0,0	**0,8**
orthoxyleen	17,0	0,0	**17,0**
schroot	0,5	3,7	**4,3**
sepeoliet	74,2	0,6	**74,8**
sigaretten	0,0	0,0	**0,0**
silo-machines Jetfoil	0,0	1,0	**1,0**
steenkool	20,3	0,0	**20,3**
turf	1,7	0,0	**1,7**
vee	0,0	0,0	**0,0**
waterglass	6,8	0,0	**6,8**
zout	3,0	0,0	**3,0**
Roll-on-roll-off	**1.076**	**1.392**	**2.469**
Toeristische wagens*	**84**	**91**	**175**
TOTAAL:	**2.796**	**1.511**	**4.307**

Bron: AG Haven Oostende. *1 personenwagen werd geteld als 1 ton goederen.

containerverkeer
(TEU)

Containerverkeer

In de tabellen 03-01 tot en met 03-06 wordt het containerverkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. Telkens zijn de lege containers inbegrepen.

Tabel 03-01: Lossingen containers, in TEU, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	368.675	4.579	91.677	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	1.784.246
1998	1.630.874	6.173	388.442	2.025.489
1999	1.793.314	6.556	405.417	2.205.287
2000	2.005.357	4.505	457.496	2.467.358

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

Tabel 03-02: Ladingen containers, in TEU, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	355.572	5.371	89.333	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	1.843.709
1998	1.634.876	4.609	387.915	2.027.400
1999	1.820.932	4.454	444.747	2.270.133
2000	2.076.977	5.395	507.849	2.590.221

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

containerverkeer
(TEU)

Foto: VHC

Tabel 03-03: Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	724.247	9.950	181.010	915.207
1981	794.611	16.817	222.199	1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195	1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017	1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368	1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258	1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488	1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140	1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227	1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187	1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382	1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954	2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506	2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027	2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308	2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470	2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422	3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153	3.627.955
1998	3.265.750	10.782	776.357	4.052.889
1999	3.614.246	11.010	850.164	4.475.420
2000	4.082.334	9.900	965.345	5.057.579

Bron: Tabellen 03-01 en 03-02. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen.

containerverkeer
(eenheden)

Tabel 03-04: Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	277.013	4.567	78.989	360.569
1981	304.772	8.076	90.546	403.394
1982	317.675	4.443	73.244	395.362
1983	389.144	4.238	81.432	474.814
1984	466.919	3.339	78.692	548.950
1985	485.633	4.697	84.558	574.888
1986	488.537	4.525	79.414	572.476
1987	571.371	3.517	79.820	654.708
1988	523.960	3.691	95.537	623.188
1989	552.100	4.608	117.671	674.379
1990	563.254	3.994	130.645	697.893
1991	625.172	3.681	117.866	746.719
1992	654.059	3.187	199.115	856.361
1993	663.516	3.356	186.494	853.366
1994	767.090	2.256	228.879	998.225
1995	824.213	1.175	193.712	1.019.100
1996	914.669	831	198.173	1.113.673
1997	1.028.241	4.048	223.153	1.255.442
1998	1.130.791	4.146	266.010	1.400.947
1999	1.226.441	4.321	273.352	1.504.114
2000	1.355.741	3.189	299.406	1.658.336

Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05: Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	277.679	5.258	76.969	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	660.557
1988	564.861	4.351	98.246	667.458
1989	582.224	4.773	116.405	703.402
1990	582.094	4.593	121.149	707.836
1991	665.857	4.056	115.245	785.158
1992	684.068	4.062	194.955	883.085
1993	696.916	4.331	186.718	887.965
1994	830.248	5.003	227.681	1.062.932
1995	855.304	3.635	197.260	1.056.199
1996	972.196	2.797	196.716	1.171.709
1997	1.076.747	3.318	229.636	1.309.701
1998	1.143.260	3.286	264.337	1.410.883
1999	1.255.035	3.274	295.404	1.553.713
2000	1.405.658	3.529	326.809	1.735.996

Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06: Lossing en lading containers, in aantal eenheden, 1980-2000

	naven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	554.692	9.825	155.958	720.475
1981	624.886	16.784	180.694	822.364
1982	653.395	8.196	142.874	804.465
1983	794.860	8.235	161.091	964.186
1984	965.003	7.192	156.692	1.128.887
1985	991.215	9.194	166.863	1.167.272
1986	1.005.773	9.317	157.973	1.173.063
1987	1.145.226	8.062	161.977	1.315.265
1988	1.088.821	8.042	193.783	1.290.646
1989	1.134.324	9.381	234.076	1.377.781
1990	1.145.348	8.587	251.794	1.405.729
1991	1.291.029	7.737	233.111	1.531.877
1992	1.338.127	7.249	394.070	1.739.446
1993	1.360.432	7.687	373.212	1.741.331
1994	1.597.338	7.259	456.560	2.061.157
1995	1.679.517	4.810	390.972	2.075.299
1996	1.886.865	3.628	394.889	2.285.382
1997	2.104.988	7.366	452.789	2.565.143
1998	2.274.051	7.432	530.347	2.811.830
1999	2.481.476	7.595	568.756	3.057.827
2000	2.761.399	6.718	626.215	3.394.332

Bron: tabellen 03-04 en 03-05. Lege containers inbegrepen.

containerverkeer

Containerverkeer in de Vlaamse havens (TEU)

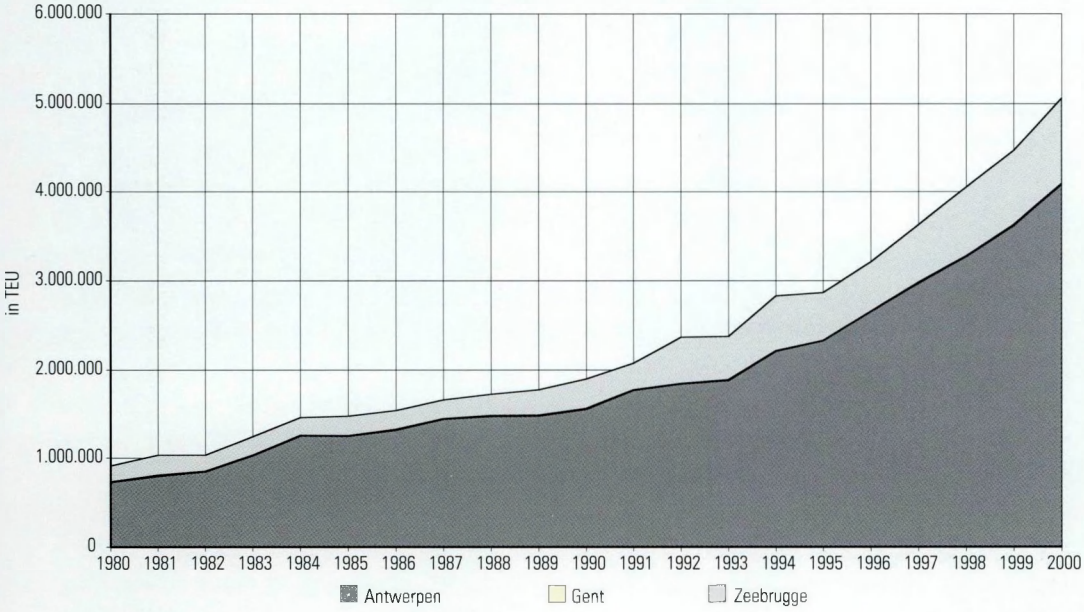
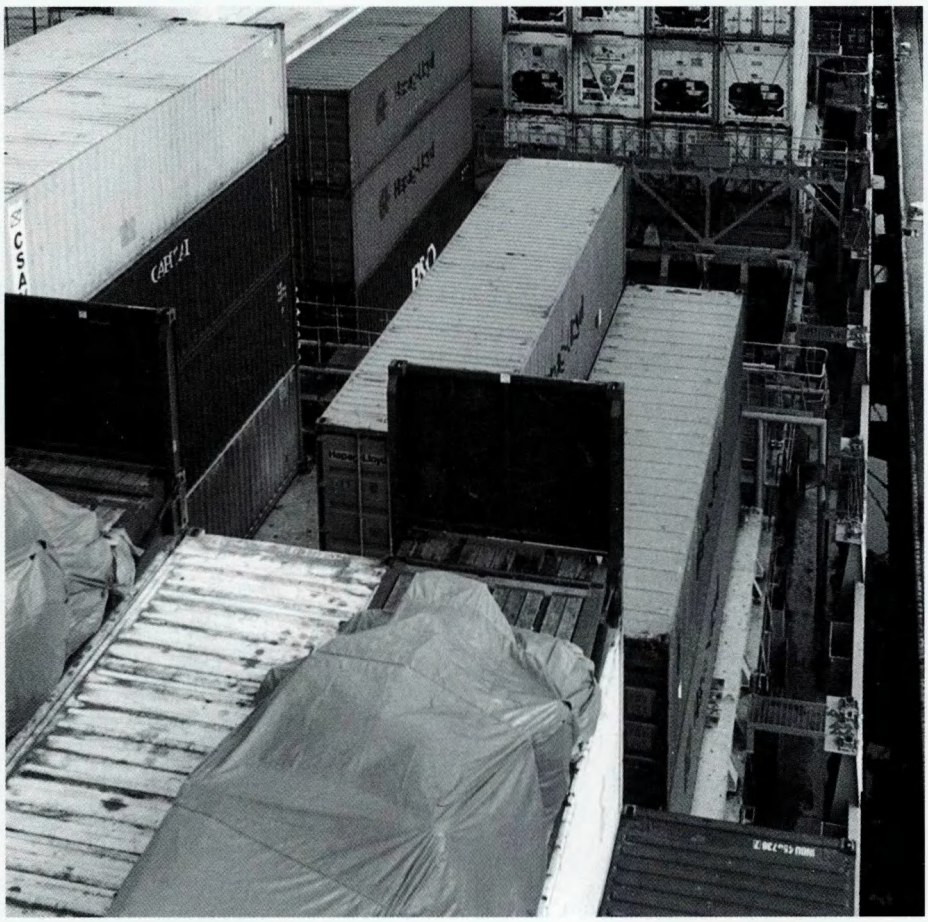


Foto: VHC



droge massagoederen

Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

In de tabellen 04-01 tot en met 04-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen. Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderscheiden: "droge massagoederen", "vloeibare massagoederen", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen". De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.

Foto: VHC

Tabel 04-01: Lossingen droge goederen massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443
1994	22.833	16.736	5.259	44.828
1995	24.930	15.599	3.977	44.506
1996	20.326	15.084	3.308	38.718
1997	19.304	16.234	3.417	38.955
1998	23.248	15.687	3.422	42.357
1999	19.290	14.793	3.879	37.962
2000	21.092	14.882	2.380	38.354

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-02: Ladingen droge goederen massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.009	1.731	9.854
1994	7.275	1.883	309	9.467
1995	6.908	1.382	230	8.520
1996	6.934	1.372	137	8.443
1997	7.025	1.727	739	9.491
1998	6.906	1.774	946	9.626
1999	6.851	2.672	1.034	10.557
2000	6.662	1.869	76	8.607

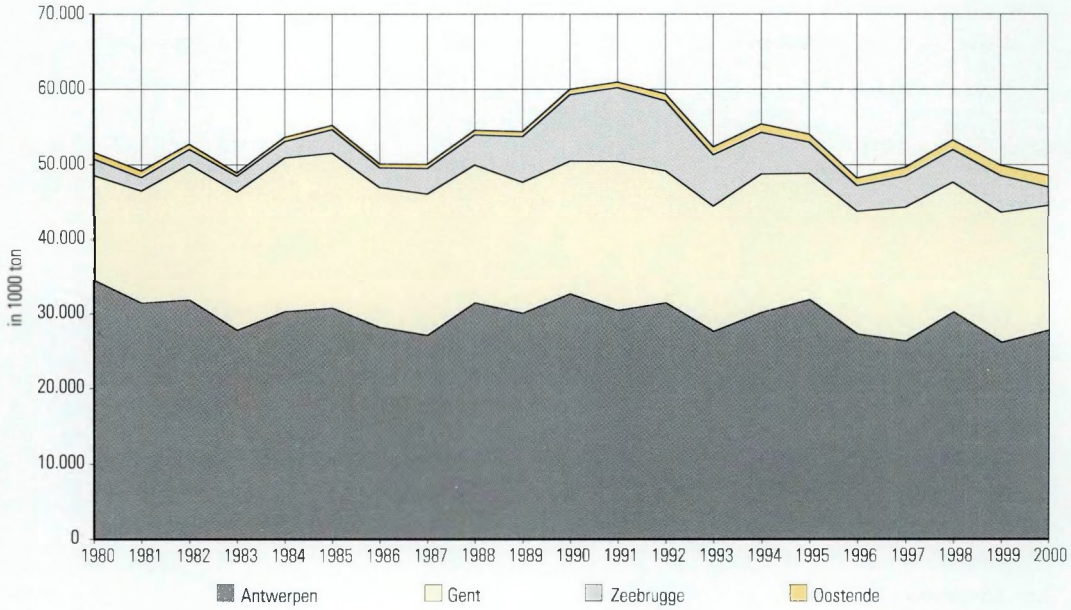
Bron: Havenbesturen

Tabel 04-03: Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627
1998	30.154	17.461	4.368	1.296	53.279
1999	26.141	17.465	4.913	1.401	49.920
2000	27.754	16.751	2.456	1.604	48.565

Bron: Tabellen 04-01 en 04-02. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Havenverkeer droge massagoederen



vloeibare massagoederen

Foto: VHC

Tabel 04-04: Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	20.580
1989	15.696	1.653	3.725	21.074
1990	17.851	2.255	4.010	24.116
1991	17.822	1.699	4.167	23.688
1992	18.005	1.674	4.405	24.084
1993	18.324	1.458	4.347	24.129
1994	20.769	1.535	4.279	26.583
1995	18.440	1.234	4.448	24.122
1996	17.949	1.178	4.156	23.283
1997	20.249	1.489	4.554	26.292
1998	20.966	1.692	4.251	26.909
1999	19.856	1.463	4.295	25.614
2000	23.466	2.193	4.391	30.050

Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05: Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	683	568	9.267
1991	7.726	461	572	8.758
1992	8.912	363	534	9.809
1993	9.082	460	556	10.098
1994	8.887	423	639	9.949
1995	7.121	299	717	8.137
1996	9.111	204	655	9.970
1997	8.873	300	589	9.762
1998	8.518	406	550	9.474
1999	9.358	648	735	10.741
2000	10.573	634	679	11.886

Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen.

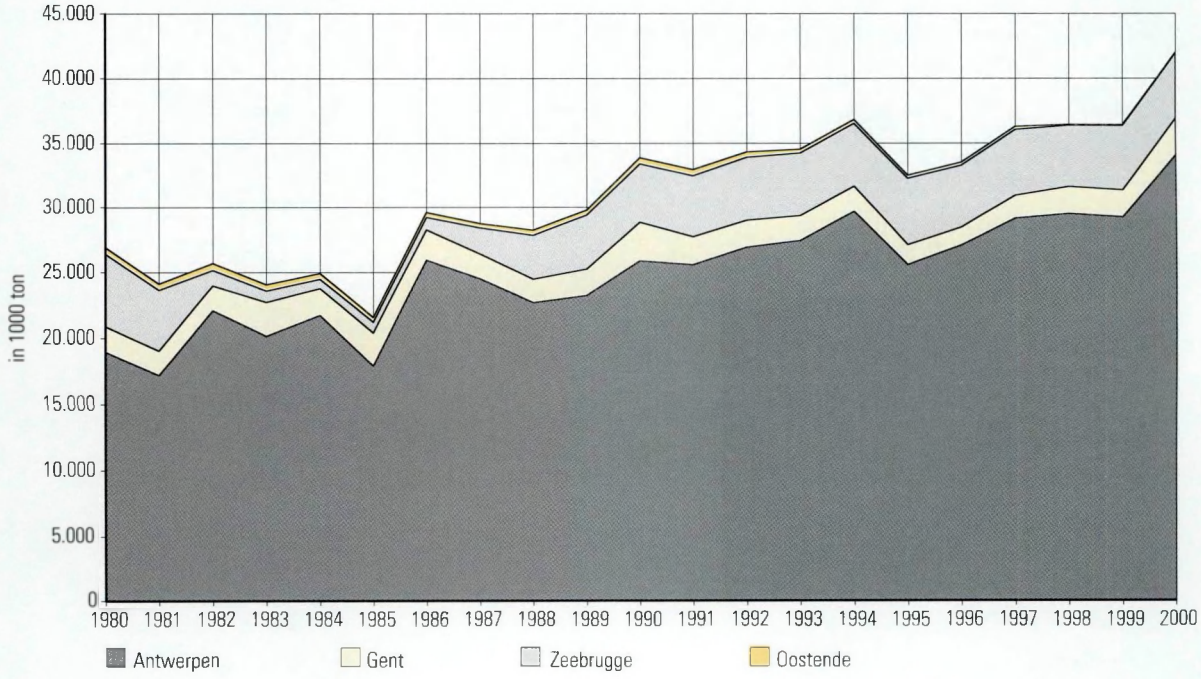
vloeibare massagoederen

Tabel 04-06: Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278
1998	29.484	2.098	4.801	39	36.422
1999	29.214	2.111	5.030	37	36.392
2000	34.039	2.827	5.070	30	41.966

Bron: Tabellen 04-04 en 04-05. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.

Havenverkeer vloeibare massagoederen



containers

Foto: VHC

Tabel 04-07: Lossingen containers, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039
1994	9.580	32	3.328	12.940
1995	10.673	23	2.843	13.540
1996	12.168	17	2.755	14.940
1997	13.805	135	3.291	17.231
1998	15.435	138	4.019	19.592
1999	16.480	141	4.170	20.791
2000	18.228	73	5.123	23.424

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-08: Ladingen containers, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563
1994	14.756	114	4.069	18.939
1995	15.122	78	3.512	18.712
1996	17.292	61	3.507	20.860
1997	19.622	69	4.345	24.036
1998	19.941	64	5.129	25.134
1999	22.962	75	5.787	28.824
2000	26.297	69	6.487	32.853

Bron: Havenbesturen.

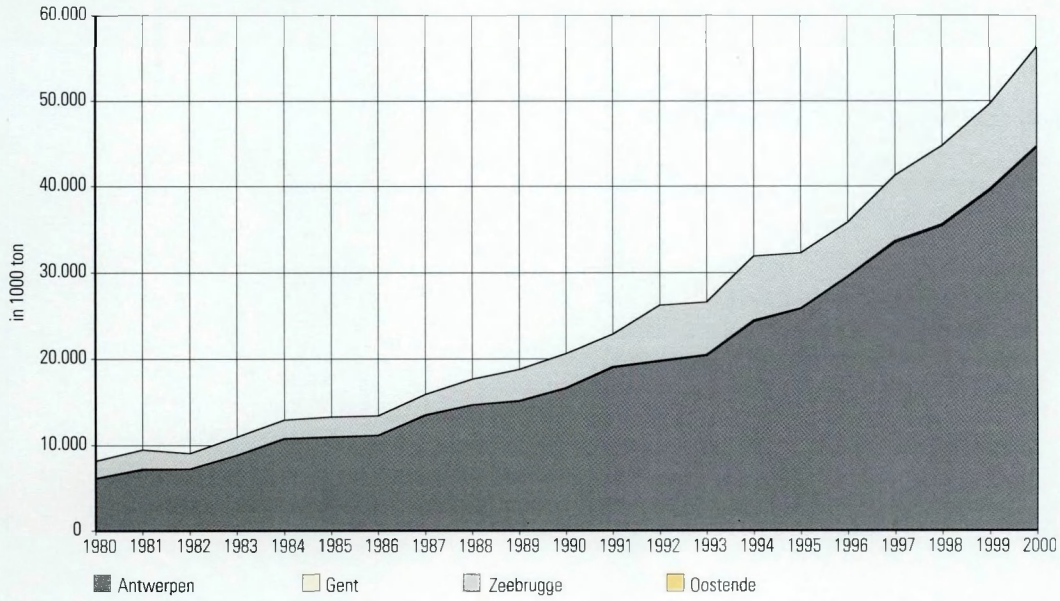
containers

Tabel 04-09: Lossing + lading containers, in 1000 ton, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267
1998	35.376	202	9.148	0	44.726
1999	39.442	216	9.957	0	49.615
2000	44.526	142	11.610	0	56.278

Bron: Tabellen 04-07 en 04-08.

Havenverkeer containers



roll-on-roll-off

Foto: Havenbedrijf Gent

Tabel 04-10: Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	840	235	1.973	3.048
1981	824	231	1.688	2.743
1982	909	234	1.665	2.808
1983	1.006	274	2.023	3.304
1984	875	286	2.664	3.826
1985	903	288	3.104	4.294
1986	1.007	322	3.607	4.936
1987	1.298	347	3.805	5.450
1988	1.639	452	3.771	5.862
1989	1.911	546	4.723	7.180
1990	1.856	589	5.383	7.828
1991	1.737	608	5.231	7.576
1992	2.014	617	5.209	7.840
1993	1.821	584	5.492	7.897
1994	1.965	550	6.251	8.766
1995	2.572	704	6.236	9.511
1996	2.532	680	6.039	9.251
1997	2.906	676	6.720	10.302
1998	3.288	724	6.382	10.394
1999	3.165	732	6.518	10.415
2000	3.173	699	6.744	10.616

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-11: Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	1.464	323	6.908	8.695
1991	1.207	294	6.267	7.768
1992	1.332	343	6.386	8.062
1993	1.109	332	6.792	8.233
1994	1.296	409	7.372	9.077
1995	2.266	460	7.138	9.864
1996	2.233	475	6.751	9.459
1997	2.484	537	7.935	10.956
1998	2.564	578	7.979	11.121
1999	2.550	618	8.243	11.411
2000	2.794	580	8.614	11.988

Bron: Havenbesturen.

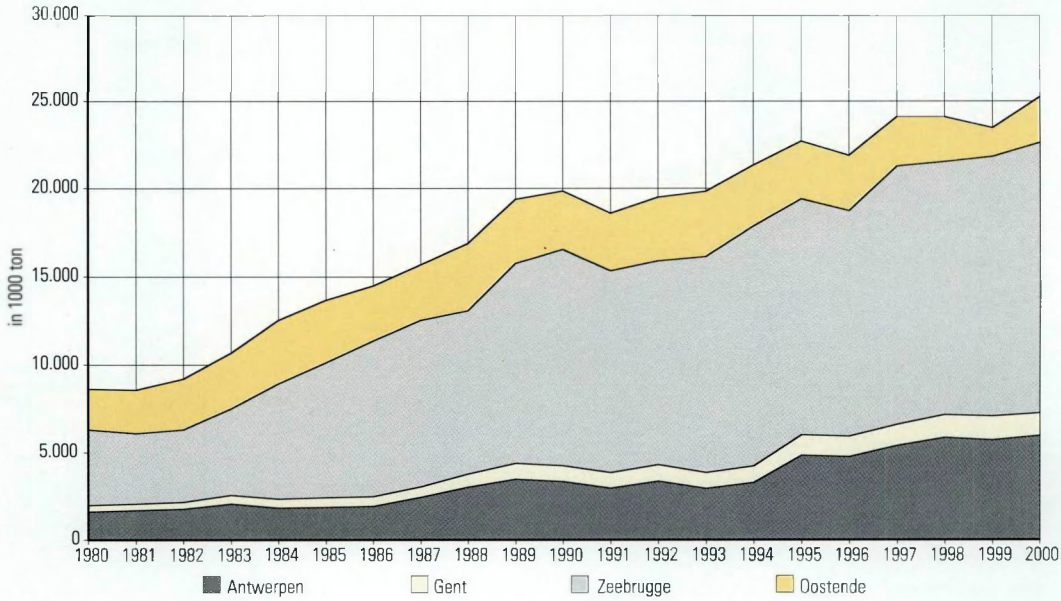
roll-on-roll-off

Tabel 04-12: Lossing + lading roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104
1998	5.852	1.302	14.361	2.573	24.088
1999	5.715	1.350	14.761	1.640	23.466
2000	5.967	1.279	15.358	2.644	25.248

Bron: Tabellen 04-10 en 04-11. Oostende a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.

Havenverkeer roll-on-roll-off



conventioneel stukgoed

Foto: Havenbedrijf Gent

Tabel 04-13: Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104
1994	7.779	517	990	9.286
1995	8.497	772	1.147	10.416
1996	6.919	553	927	8.399
1997	6.802	765	481	8.048
1998	8.855	1.553	357	10.765
1999	7.359	1.796	577	9.732
2000	9.250	2.127	771	12.148

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-14: Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2000

	haven			
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964
1994	14.354	1.636	390	16.380
1995	11.545	1.032	325	12.901
1996	11.062	1.383	263	12.708
1997	10.825	1.044	338	12.207
1998	10.068	1.016	248	11.332
1999	7.783	967	202	8.952
2000	8.995	914	210	10.119

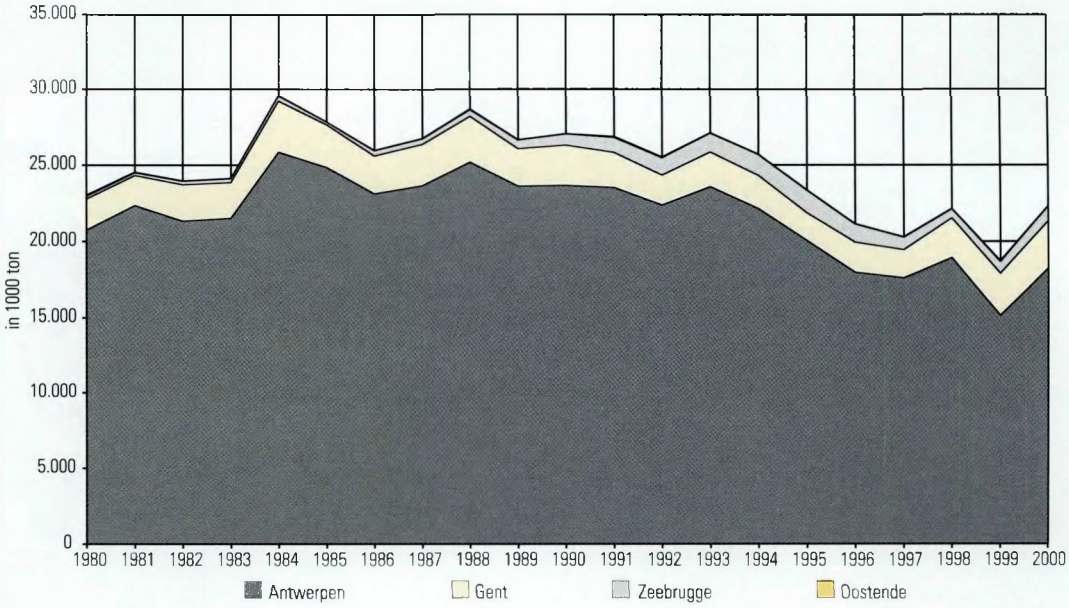
Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-15: Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2000

	haven				
Jaar	**Antwerpen**	**Gent**	**Zeebrugge**	**Oostende**	**Totaal**
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279
1998	18.923	2.569	605	29	22.126
1999	15.142	2.763	779	30	18.714
2000	18.245	3.041	981	29	22.296

Bron: Tabellen 04-13 en 04-14. Oostende a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.

Havenverkeer conventionele stukgoederen



herkomst en bestemming goederen

Oorsprong en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 tot en 05-02 wordt de oorsprong en de bestemming weergegeven van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Zeebrugge en Oostende) of op gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (Gent en Antwerpen). De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek "andere" houdt o.m. de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming "zee" (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

Tabel 05-01: Trafiek naar herkomst, in %

	haven			
Herkomst	**Antwerpen**	**Gent**	**Zeebrugge**	**Oostende**
Europa	45%	27%	61%	49%
N-Amerika	16%	24%	2%	0%
Z-Amerika	12%	28%	2%	0%
Oceanië	3%	3%	2%	0%
Azië	9%	10%	5%	0%
Afrika	15%	7%	18%	0%
Andere	0%	0%	10%	51%

Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende : havenbesturen, 2000 Antwerpen : NIS, eerste 8 maanden 2000.

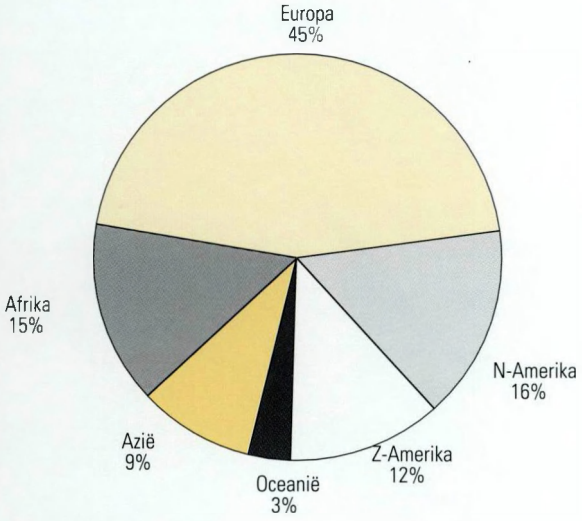
Tabel 05-02: Trafiek naar bestemming, in %

	haven			
Bestemming	**Antwerpen**	**Gent**	**Zeebrugge**	**Oostende**
Europa	49%	78%	78%	100%
N-Amerika	17%	10%	4%	0%
Z-Amerika	5%	1%	4%	0%
Oceanië	1%	0%	0%	0%
Azië	17%	3%	8%	0%
Afrika	12%	8%	2%	0%
Andere	0%	0%	4%	0%

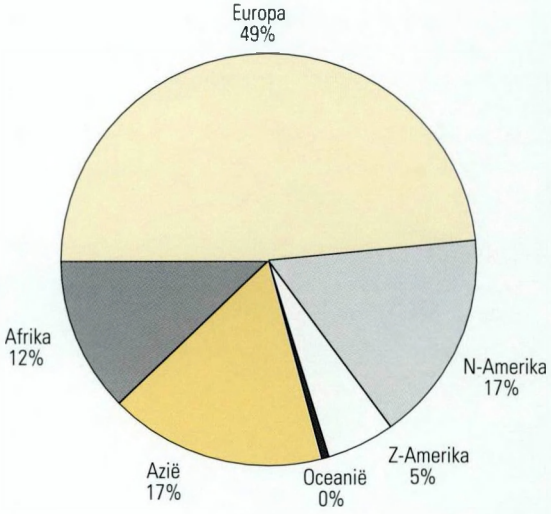
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende : havenbesturen, 2000 Antwerpen : NIS, eerste 8 maanden 2000, correctie voor bestemming Canada.

herkomst en bestemming goederen

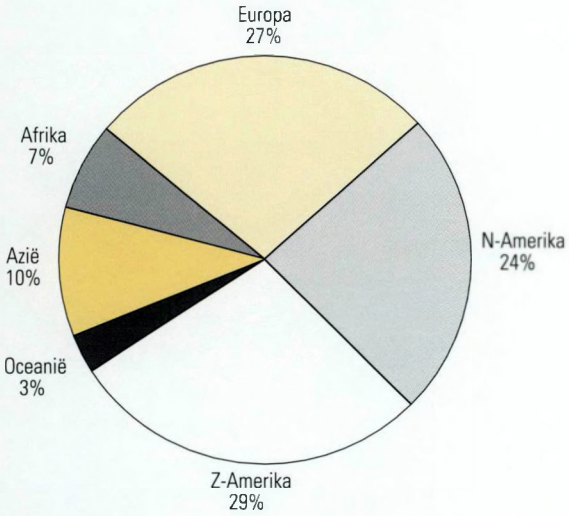
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



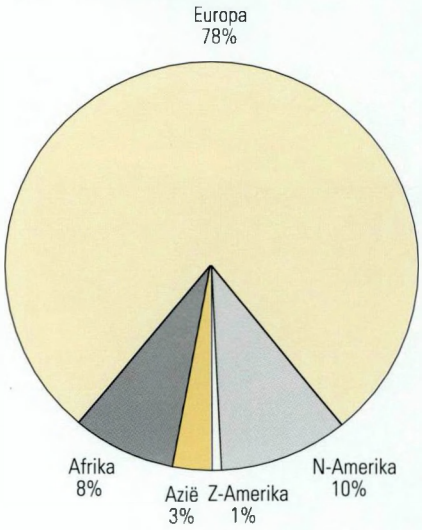
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent

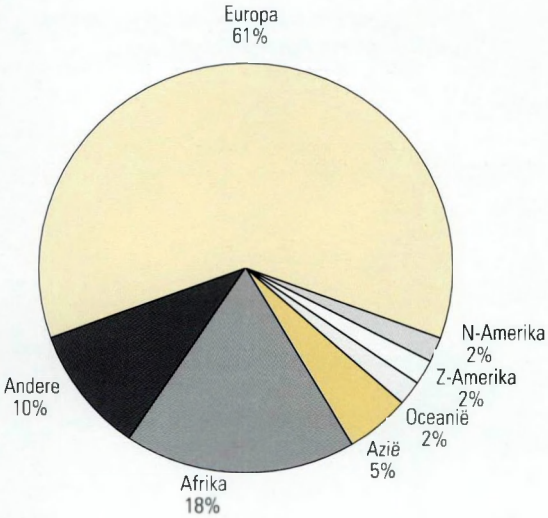


Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent

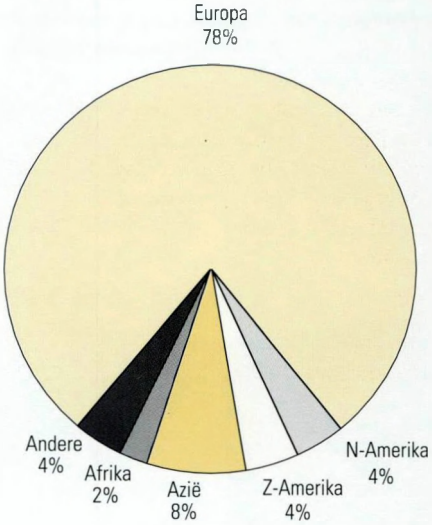


herkomst en bestemming goederen

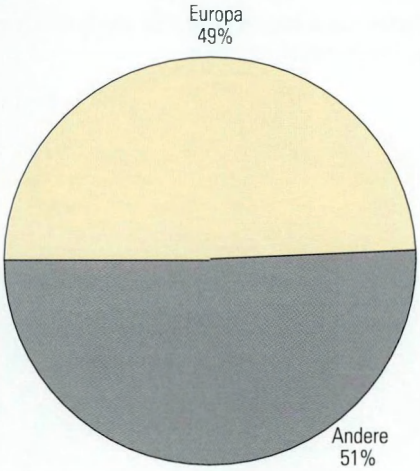
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



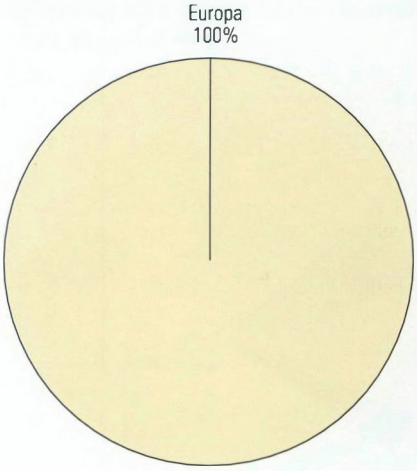
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Passagiers

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 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: Waterschoutsambt).

Foto: VHC

Tabel 06-01: Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	7.134	n.b.	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	n.b.	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	n.b.	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	n.b.	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	n.b.	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	n.b.	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	263	869.600	1.034.350	1.907.273
1987	4.551	230	840.019	999.570	1.844.370
1988	4.605	209	572.221	1.076.419	1.653.454
1989	4.828	189	782.799	1.009.115	1.796.931
1990	3.008	123	839.444	1.007.971	1.850.546
1991	2.975	141	809.351	979.201	1.791.668
1992	4.010	184	585.365	1.105.452	1.695.011
1993	3.802	171	554.537	928.333	1.486.843
1994	2.208	186	586.641	914.068	1.503.103
1995	4.981	1.698	532.168	880.646	1.419.493
1996	3.830	1.110	331.876	810.526	1.147.342
1997	4.882	207	342.178	683.799	1.031.066
1998	4.262	251	320.567	574.957	900.037
1999	3.960	137	325.871	484.698	814.666
2000	4.169	198	328.622	449.703	782.692

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt). Voor Antwerpen: verdeling ingescheept/ontscheept berekend op basis van gemiddelde verdeling 1996-1998.

Tabel 06-02: Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	n.b.	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	n.b.	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	n.b.	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	n.b.	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	n.b.	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	n.b.	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	439	902.816	1.013.347	1.917.952
1987	1.008	469	860.604	938.061	1.800.142
1988	1.918	324	574.735	1.020.073	1.597.050
1989	684	228	825.472	899.991	1.726.375
1990	821	351	891.286	896.404	1.788.862
1991	937	387	865.614	890.003	1.756.941
1992	1.477	254	572.410	1.076.422	1.650.563
1993	364	589	528.968	951.963	1.481.884
1994	215	2.158	565.032	930.426	1.497.831
1995	554	2.526	507.895	882.306	1.393.281
1996	420	2.130	299.866	812.240	1.114.656
1997	431	1.241	321.800	690.590	1.014.062
1998	379	427	310.348	574.582	885.736
1999	352	1.340	315.831	498.503	816.026
2000	370	1.295	322.461	455.532	779.658

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt). Voor Antwerpen: verdeling ingescheept/ontscheept berekend op basis van gemiddelde verdeling 1996-1998.

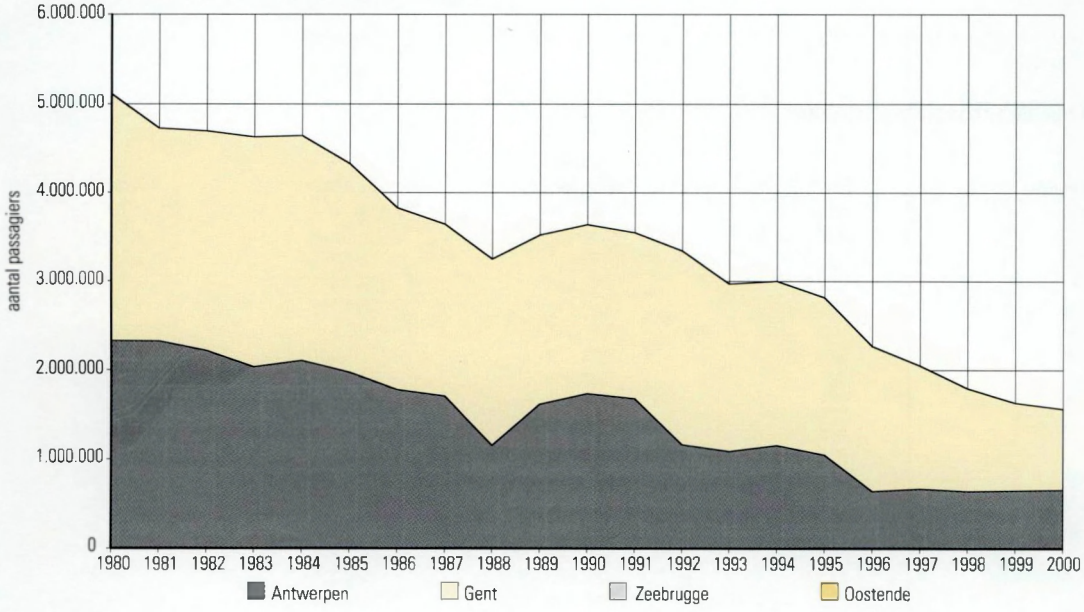
passagiers

Tabel 06-03: Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	n.b.	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	n.b.	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	n.b.	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	n.b.	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	n.b.	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	702	1.772.416	2.047.697	3.825.225
1987	5.559	699	1.700.623	1.937.631	3.644.512
1988	6.523	533	1.146.956	2.096.492	3.250.504
1989	5.512	417	1.608.271	1.909.106	3.523.306
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408
1991	3.912	528	1.674.965	1.869.204	3.548.609
1992	5.487	438	1.157.775	2.181.874	3.345.574
1993	4.166	760	1.083.505	1.880.296	2.968.727
1994	2.423	2.344	1.151.673	1.844.494	3.000.934
1995	5.535	4.224	1.040.063	1.762.952	2.812.774
1996	4.250	3.240	631.742	1.622.766	2.261.998
1997	5.313	1.448	663.978	1.374.389	2.045.128
1998	4.614	678	636.398	1.149.539	1.791.229
1999	4.312	1.477	641.702	983.201	1.630.692
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350

Bron: Tabellen 06-01 en 06-02

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



scheepsbewegingen
scheepsgrootte

Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

In tabel 07-01 wordt weergegeven hoeveel zeeschepen in de Vlaamse havens zijn aangekomen. Tabel 07-02 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze schepen. Wordt de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01: Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997*	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305
1998	16.122	3.096	10.188	3.647	33.053
1999	15.493	3.089	10.982	3.171	32.735
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789

Bron: Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-02: Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2000

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	68.105	23.353	294.467
1997*	182.340	27.319	73.559	18.630	301.849
1998	198.874	28.648	75.607	16.862	319.992
1999	197.346	30.395	84.609	15.894	328.244
2000	203.064	29.215	90.917	23.422	346.619

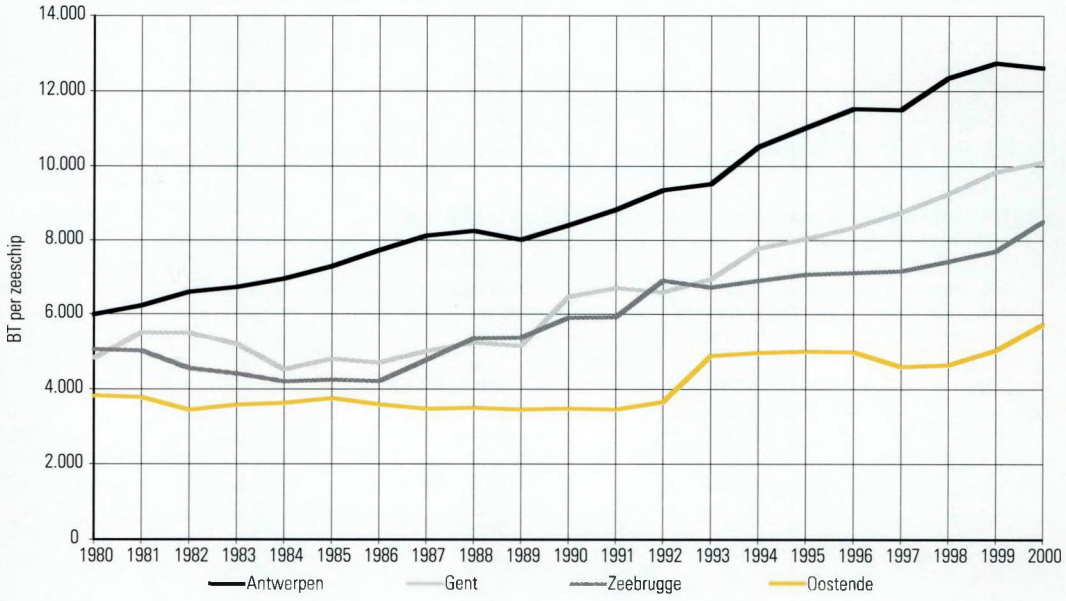
Bron: Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

scheepsbewegingen
scheepsgrootte

Tabel 07-03: Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2000

	haven			
Jaar	**Antwerpen**	**Gent**	**Zeebrugge**	**Oostende**
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.116	4.971
1997	11.496	8.759	7.170	4.582
1998	12.336	9.253	7.421	4.624
1999	12.738	9.840	7.704	5.012
2000	12.609	10.102	8.506	5.709

Gemiddelde scheepsgrootte



Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

De tabellen 08-01 en 08-02 geven het totale maritieme verkeer weer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de "Le Havre-Hamburg range". Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat geografisch wordt afgebakend door de havens van Le Havre en Hamburg: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-03 geeft het marktaandeel weer van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-01: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2000, in 1000 ton

	haven				
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.985
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	293.165
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.209
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.871
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	292.927
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.020
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.143
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	314.408
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	303.392
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	322.072

Bron: Havenbesturen.

Tabel 08-02: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2000, in 1000 ton

	haven				
Jaar	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.961	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.765	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.223	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.826	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.491	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.981	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.458	52.239	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822
1994	29.985	68.323	30.882	54.376	37.168
1995	31.229	72.129	31.193	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.560	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	33.987	59.691	36.547
1998	36.091	75.820	34.521	66.922	39.230
1999	37.628	81.003	36.036	64.424	38.286
2000	44.624	85.093	44.968	68.005	45.283

Bron: Havenbesturen.

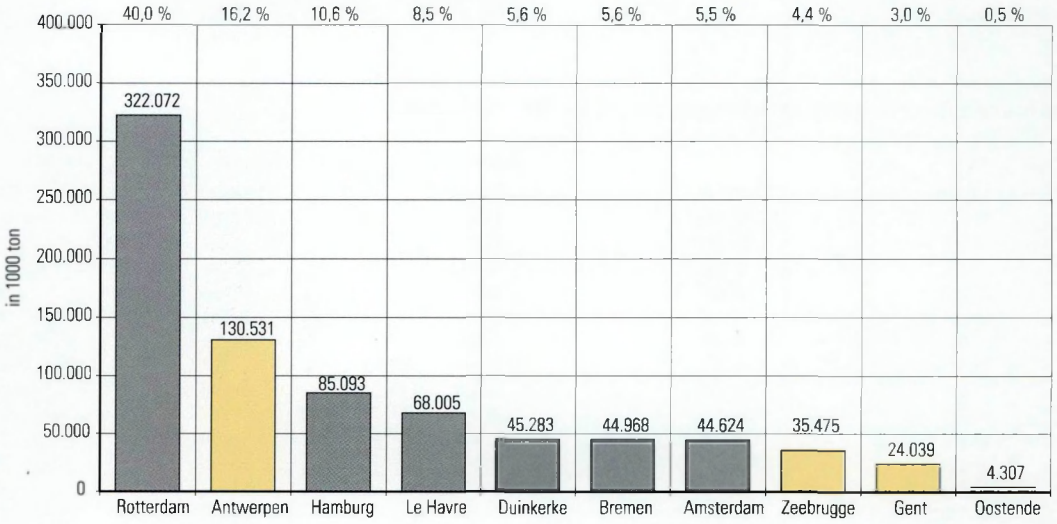
havenverkeer Le Havre
Hamburg range

Tabel 08-03: Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-2000, in %

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

Bron: Tabellen 08-01 en 08-02.

Totaal havenverkeer in Le Havre-Hamburg range



Gegevens 2000