

Zeehavens en luchthavens in Vlaanderen

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2019



Zeehavens en luchthavens in Vlaanderen

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2019

Voorwoord	6
Voorwoord door de Minister	6
Voorwoord door de Voorzitter	9
Inleiding	11
Deel 1 : Zeehavens	13
1. Feiten en ontwikkelingen zeehavens	15
1.1. Haven van Antwerpen	15
1.2. North Sea Port Flanders	32
1.1. Haven van Zeebrugge	45
1.3. Haven van Oostende	52
2. Overheidsuitgaven voor zeehavens	59
2.1. Vlaamse havens	59
2.2. Haven van Antwerpen	62
2.3. North Sea Port Flanders	64
2.4. Haven van Zeebrugge	65
2.5. Haven van Oostende	67
3. Havenarbeid	69
3.1. Wet Major	69
3.2. Toepassingsgebied	70
3.3. Historische evolutie	72
3.4. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	74
3.5. Havenarbeiders opgenomen in de pool	75
3.6. Logistiek en vaklui	81
4. Sociaal-economisch belang Vlaamse zeehavens	83
4.1. Inleiding	83
4.2. Definities en methodologie	84
4.3. Toegevoegde waarde	94
4.4. Werkgelegenheid	103
4.5. Investerings	113

5. Maritieme statistiek	123
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	123
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	126
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	128
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	136
5.5. Passagiersverkeer	138
5.6. Scheepsbewegingen	139
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	142
 6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	 149
 7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	 153
 Deel 2 : Luchthavens	 155
 8. Luchthavenstatistiek	 157
8.1. Inleiding: vier luchthavens in Vlaanderen	157
8.2. Passagiers	160
8.3. Vracht	162
8.4. Bewegingen	165
 9. Feiten en ontwikkelingen	 167
9.1. Brussels Airport	167
9.2. Internationale Luchthaven Antwerpen	178
9.3. Internationale luchthaven Oostende-Brugge	179
9.4. Internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem	182
 10. Sociaal-economisch belang van de luchthavens in Vlaanderen	 185
10.1. Inleiding	185
10.2. Definities en methodologie	186
10.3. Directe toegevoegde waarde	187
10.4. Directe werkgelegenheid	188
10.5. Directe investeringen	189
10.6. Directe en indirecte effecten	189



Beste lezer,

Bij mijn aantreden als Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken was ik enorm onder de indruk van alles wat er reilt en zeilt in mobiel Vlaanderen. Een wereld ging voor mij open. En dat kan je gerust letterlijk nemen. Onze havens, zee- én luchthavens, maken veel dromen waar. We rekenen er allemaal op. Als toerist die op vakantie vertrekt, als ondernemer die er zaken (mee) doet, als werknemer die er zijn dagelijks brood verdient of als consument

die wacht op een pakje van overzee. Hoge verwachtingen dus die onze havens het afgelopen jaar weer volop hebben waargemaakt.

2019 was een schot in de roos. In de vier Vlaamse zeehavens werd in 2019 iets meer dan 318 miljoen ton goederen geladen en gelost. Dat is 3% meer dan in 2018 en een indrukwekkend aantal. Om onze havens toekomstbestendig te maken, gaan we in dialoog met de havens, de bedrijven en de omwonenden. We blijven natuurlijk ook verder investeren in de infrastructuur.

In het kader van een nieuwe havenstrategie zetten we in op nog meer samenwerking met de havens om gemeenschappelijke uitdagingen inzake klimaat, modal shift, digitalisering, etc. aan te gaan. Deze havenstrategie zal deze legislatuur vertaald worden in specifieke overeenkomsten op maat van elke haven. Verder wordt het Havendecreet doorgelicht en waar nodig geactualiseerd.

VOORWOORD DOOR DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT

Om de verwachte groei van containertrafiek tot 2030 te kunnen opvangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling in het havengebied Antwerpen voorzien. Het voorkeursbesluit voorziet in een bijkomende capaciteit voor ongeveer 7,1 miljoen containers in de haven van Antwerpen. Mijn administratie werkt intussen verder aan de concretisering van het definitieve voorkeursbesluit. Voor de realisatie van die extra containercapaciteit (ECA) zal er dit jaar voor meer dan 1,2 miljoen euro geïnvesteerd worden in een raamcontract voor de verwerving van meerdere projectbesluiten volgend op het voorkeursbesluit.

Onze investering in een nieuwe zeesluis in Zeebrugge zal de bereikbaarheid en bedrijfszekerheid van de achterhaven aanzienlijk verbeteren. In het voorkeursbesluit is gekozen voor een tweede volwaardige toegang op de site van de oude Visartsluis. De ambitie is om deze legislatuur de uitwerkingsfase af te ronden met een projectbesluit alsook de uitvoeringsfase aan te vatten.

Ook voor de nieuwe Sluis Terneuzen zetten we beslissende stappen vooruit. Het eerste schip zal nog deze legislatuur door de nieuwe sluis varen. We zijn momenteel volop bezig met de sluishoofden en de bodemroosters en in de omgeving werken we hard aan de dienstenhaven, primaire waterkeringen en Goessekade.

U zal merken dat dit jaaroverzicht niet alleen over onze zeehavens gaat. Ook onze luchthavens zijn belangrijke economische poorten en komen aan bod. De Vlaamse regionale luchthavens Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem vervullen, net als Brussels Airport en de Vlaamse havens, een cruciale motorfunctie voor de Vlaamse economie. In een moderne economie die gericht is op snelheid, efficiëntie, flexibiliteit en innovatie vervullen luchthavens een cruciale rol. Ze verbinden Vlaanderen met andere metropolen en zijn essentieel voor het behoud van de competitiviteit van onze regio. Ze vormen aantrekkingspolen voor internationale bedrijven en (Europese) instellingen en maken vlot en efficiënt vervoer van (zaken)reizigers mogelijk.

De 3 Vlaamse regionale luchthavens zijn samen goed voor ongeveer 800.000 passagiers per jaar.

De coronacrisis had echter een sterke impact op de luchtvaartsector. Ondanks het feit dat er nog amper vluchten plaatsvonden op de regionale luchthavens, werd er steeds een minimale dienstverlening gegarandeerd. Maar tegenover die kosten stonden geen ontvangsten waardoor de cashpositie van de luchthavens onder druk kwam te staan. De Vlaamse Regering maakte daarom middelen vrij vanuit het Vlaams noodfonds.

Via het noodfonds heb ik 1.275.000 euro voorzien om de liquiditeit van het loonfonds te verzekeren, 1.000.000 euro om de nodige reserves te voorzien voor Antwerpen-Deurne en Oostende-Brugge en 300.000 euro voor de luchthaven van Kortrijk om deze turbulente periode door te komen.

Turbulente tijden, zoals we deze de voorbije maanden als gevolg van de coronacrisis gekend hebben, vragen voorzichtigheid maar ook vooruitziendheid. Statistieken en cijfers zijn belangrijk om een goed beleid uit te stippen en om als havenprofessional beslissingen te nemen. Daarom is deze publicatie, met een totaalportret van onze zee- én luchthavens, een aanrader.

Ik wens u veel leesplezier.

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken

VOORWOORD DOOR DE VOORZITTER



De coronacrisis maakte op een pijnlijke manier duidelijk hoe belangrijk sommige activiteiten zijn in onze maatschappij. Het gaat om veel sectoren, instanties en activiteiten, en de zeehavens en luchthavens horen daar zeker bij. De economische poorten verbinden Vlaanderen met de rest van de wereld en laten onze exportgerichte economie draaien. Buitenlandse handel en personenverkeer over lange afstand is zo vanzelfsprekend dat niemand er nog bij stilstaat. Tot er iets gebeurt zoals deze pandemie. Iedereen is zich nu

terug bewust van de plaats die de zee- en luchthavens, en goederenvervoer in het algemeen, innemen in de bevoorrading. De sector is, om evidente redenen met uitzondering van het luchtpassagiersvervoer, blijven functioneren om in die bevoorrading te blijven voorzien. Hoe dan ook zal 2020 in de geschiedenisboeken een bijzondere plaats krijgen.

Deze publicatie biedt een terugblik op het vorige jaar, 2019. Al 10 jaar wordt met dit Jaaroverzicht consistent het belang van de Vlaamse havens, in woorden en cijfers, uiteengezet. Vanaf dit jaar wordt niet alleen gefocust op de Vlaamse zeehavens, maar wordt ook aandacht besteed aan de luchthavens in Vlaanderen.

Bij het overlopen van de gebeurtenissen in de zee- en luchthavens in 2019 blijkt dat er, zoals elk jaar, weer flink werd geïnvesteerd. Verder in dit Jaaroverzicht worden grote en kleinere projecten besproken. Het gaat om miljarden euro's aan investeringen en honderden nieuwe arbeidsplaatsen. Nieuwe digitale platformen en toepassingen worden in gebruik genomen (bijv. het

VOORWOORD DOOR DE VOORZITTER

BE-GATE-douaneplatform in Brussels Airport en de havens van Antwerpen en Zeebrugge, de Liner Services tool in North Sea Port, de Flux-app in Zeebrugge, de CSQ beoordelingstool op Brussels Airport). Ook duurzaamheid is een sleutelwoord: grote windmolenprojecten, zonne-energie, carbon capture & utilisation, ledverlichting op vliegvelden, enz. Ook projecten met waterstof of LNG als brandstof, professionele dronetoepassingen en circulaire economie worden in de zee- en luchthavens in praktijk gebracht. U leest er meer over in dit Jaaroverzicht.

“Zeehavens en luchthavens in Vlaanderen – Feiten, statistieken en indicatoren voor 2019” zet ook de belangrijkste cijfers en indicatoren over de zee- en luchthavens op een rij. Werkgelegenheid, toegevoegde waarde, investeringen, vrachtvervoer, passagiers, binnenvaart, e.d. Meer dan 318 miljoen ton goederen werden in 2019 gelost en geladen in de zeehavens en 27,2 miljoen passagiers zijn in de luchthavens geland of opgestegen: dat is indrukwekkend. Deze activiteiten zorgen voor een enorme werkgelegenheid en toegevoegde waarde, zowel in de zee- als in de luchthavens. U kunt het in detail bekijken in deze publicatie.

Ik wens u veel leesplezier.

Daan Schalck
Voorzitter MORA

In "Zeehavens en luchthavens in Vlaanderen - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2019" worden de belangrijkste gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de zee- en luchthavens in Vlaanderen op een rij gezet. Voor de eerste keer wordt nu ook, zoals de gewijzigde titel al aangeeft, een deel van het Jaaroverzicht aan de luchthavens gewijd.

De volgende thema's komen aan bod.

Deel 1: Zeehavens

(1) Feiten en ontwikkelingen zeehavens. Hoofdstuk 1 biedt een overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen in de Vlaamse zeehavens. Per haven wordt beschreven wat er is gebeurd in het afgelopen jaar bij het havenbestuur en op het vlak van nieuwe infrastructuur en investeringen door bedrijven en industrie. Ook komen hier nieuwe ontwikkelingen op het vlak van energie en duurzaamheid en in de scheepvaart en het hinterland aan bod.

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

(3) Havenarbeid. Hoofdstuk 3 belicht de havenarbeid in de Vlaamse havens. Er worden statistieken weergegeven voor het aantal havenarbeiders en het aantal gepresteerde taken.

(4) Sociaal-economisch belang Vlaamse zeehavens. Hoofdstuk 4 behandelt het sociaal-economische belang van de Vlaamse havens: toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België worden statistieken weergegeven over de evolutie in periode 2013-2018. Het enorme belang van de Vlaamse havens

voor de Vlaamse en Belgische economie wordt in dit hoofdstuk in cijfers gevat.

(5) Maritieme trafiek. In hoofdstuk 5 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inschepping en ontschepping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag steeg van 309 miljoen ton in 2018 naar 318 miljoen ton in 2019.

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

Deel 2: Luchthavens

(8) Luchthavenstatistiek. In hoofdstuk 8 worden de statistieken weergegeven voor de vier luchthavens in Vlaanderen: Brussels Airport, Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. Telkens wordt de evolutie weergegeven voor passagiers, vracht en aantal bewegingen.

(9) Feiten en ontwikkelingen luchthavens. Hoofdstuk 9 overloopt de belangrijkste gebeurtenissen in de luchthavens. De belangrijkste nieuwe investeringen, nieuwe bedrijven en verbindingen en ontwikkelingen op het vlak van duurzaamheid worden samengevat voor het afgelopen jaar.

(10) Sociaal-economisch belang luchthavens in Vlaanderen. Hoofdstuk 10 gaat in op het sociaal-economische belang van de luchthavens. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België worden statistieken weergegeven voor toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Dit hoofdstuk biedt inzicht in het belang van de luchthavens voor de Vlaamse en Belgische economie.

Deel 1

Zeehavens



1

Feiten en ontwikkelingen zeehavens

1.1. Haven van Antwerpen

1.1.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Op 8 januari 2019 werd het nieuwe logo van Port of Antwerp onthuld, als onderdeel van een nieuwe branding. De nieuwe branding, die verder bouwt op de vorige, krijgt een actuelere look met nadruk op verbinding, toegankelijkheid en meer aandacht voor het menselijke karakter van een haven. De nieuwe baseline luidt “één met de wereld”.
- Bulkchain is de nieuwe applicatie van dataplatform NxtPort en werd eind mei 2019 gelanceerd. De applicatie, die NxtPort samen met de Antwerpse breakbulk community ontwikkelde, moet zorgen voor een administratieve vereenvoudiging en voor een snellere, efficiëntere en veiligere supply chain. De administratieve processen in de sector zijn arbeidsintensief en tijdrovend. De verschillende schakels in de logistieke ketting staan minder ver in het delen van data dan de containersector. De breakbulk community wilde een digitale inhaalbeweging maken.
- Midden 2019 werd het BE-GATE-douaneplatform operationeel. Het is een digitaal portaal dat is afgestemd op de e-commercemarkt. Het versnelt en vergroot de efficiëntie van de douaneafhandeling voor grensover-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

schrijdende goederenstromen. Het douaneportaal is bedoeld voor het verwerken van grote hoeveelheden gegevens en garandeert een snelle afhandeling van douanetoepassingen.

- Sinds augustus 2019 is er een nieuwe versie van de APICS app. De app is ontwikkeld om de scheepvaart efficiënter te sturen, plannen en monitoren. Scheepsagenten kunnen via de app onder andere de aangemelde schepen opvolgen en bestellingen toevoegen en/of aanpassen. Gebruikers kunnen het reisplan bekijken, de sluisplanning raadplegen en de opgave vertrek/verhaal wijzigen. Overheidsinstanties kunnen de app gebruiken om het reisplan van alle op- en afvaarten te raadplegen.
- Op 20 december 2019 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring gegeven voor het voorkeursbesluit “Extra Containercapaciteit Antwerpen”. Het project CP ECA is een “complex project” dat een specifieke procedure doorloopt om uit een hele reeks projectalternatieven



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

één alternatief te kiezen. De procedure bestaat uit verschillende fasen: een verkenningsfase, een onderzoeksfase en een uitwerkingsfase. Het voorkeursbesluit is het product van de onderzoeksfase en voorziet in een bijkomende capaciteit voor ongeveer 7,1 miljoen TEU in de haven van Antwerpen. De meest in het oog springende uitbreiding is de realisatie van een Tweede Getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok. Voorts zijn er ook capaciteitsuitbreidingen voorzien aan de Noordzeeterminal, ter hoogte van het (te dempen) Noordelijk Insteekdok en aan het Waaslandkanaal ten westen van de Kieldrechtsluis. Ook zullen er dedicated binnenvaartligplaatsen worden voorzien.

- Port of Antwerp heeft opdracht gegeven voor de bouw van de Hydrotug, de eerste sleepboot aangedreven door waterstof. Compagnie Maritime Belge (CMB) staat in voor de realisatie. De verbrandingsmotoren zullen werken op waterstof in combinatie met diesel. Uit testen blijkt dat waterstof tot 85% van het motorvermogen kan leveren. Wanneer er door omstandigheden geen waterstof beschikbaar is, wordt er automatisch overgeschakeld naar diesel, waardoor de operationele veiligheid en beschikbaarheid van de sleepboot te allen tijde gegarandeerd is. Bij de verbranding van waterstof komt geen CO₂ vrij en de partikelfilter en de katalysator zorgen voor een minimale uitstoot van NOX en fijn stof. De Hydrotug zal naar verwachting in de loop van 2021 in gebruik genomen worden.
- Op 26 september 2019 vond de open dag van het SAFIR-consortium plaats in de Antwerpse haven. Er werd een groot aantal industriële en commerciële dronetoeepassingen gedemonstreerd. De toepassingen van drones - pakketbezorgingen, inspectievluchten en opvolgen van noodsituaties - zijn eerder met succes getest in de beveiligde testomgeving van DronePort in Sint-Truiden. In een volgende fase werden de activiteiten verplaatst naar de stad Antwerpen en de Antwerpse haven, met als doel het testen van de verschillende toepassingen in een realistische omge-

ving. Het SAFIR-consortium bestaat uit Unifly, Amazon Prime Air, Skeyes, DronePort, Proximus, Port of Antwerp, Helicus, SABCA, Elia, Explicit, C-Astral, Tekever en Aveillant.

- Op 29 oktober 2019 opende de Boekenbeurs haar deuren met als thema 'Wereldhaven voor boeken'. Naast honderden exposanten, auteurs en illustratoren, was ook Port of Antwerp aanwezig. Door dit partnerschap met Boek.be komt de haven dichterbij de mensen.
- De havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge hebben eind oktober 2019 groen licht gegeven voor het opstarten van onderhandelingen met het oog op de (gefaseerde) opbouw van een mogelijke fusie tussen de twee havens. Dit op basis van de bevindingen van een complementariteits- en robuustheidsonderzoek van het externe consultancybureau Deloitte en Laga. Volgens de conclusie van dit onderzoek zijn de havens in hoge mate complementair, en zorgt verregaande samenwerking voor een verankering van werkgelegenheid. Daarnaast laat de samenwerking toe sneller en beter in te spelen op toekomstige uitdagingen zoals schaalvergroting, energietransitie, innovatie en digitalisering.
- Op 25 oktober 2019 werd het Nautische en Operationele Cluster (NOC), aan kaai 602-612, feestelijk geopend. Alle technische en nautische werknemers van Port of Antwerp zijn verhuisd naar deze nieuwe werkplek. Ook de scheepvaartpolitie heeft haar intrek genomen op deze site. De nieuwe locatie biedt verschillende voordelen. Zo is ze vlot bereikbaar over het water en de weg. Er is genoeg aanlegplaats voor de vloot en drijvende droogdokken. De technische onderhoudsafdelingen van het sleepbedrijf, varende werktuigen en Algemeen Werkhuis Noord (AWN) zijn nu samengebracht op één plaats. De site is 77.000 m² groot. Bij de bouw was duurzaamheid een vereiste: deels groene daken, deels daken bedekt met zonnepanelen, afvalwaterzuivering, LED-verlichting en warmtepompen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

- Vanaf 8 december 2019 rijdt tram 24 tussen Deurne (Silsburg) en en het Havenhuis. De route loopt via het Centraal Station, de Rooseveltplaats, de Italiëlei en de Londenstraat. Het volledige traject neemt 40 minuten in beslag. Van het Havenhuis tot Centraal Station duurt ongeveer 17 minuten.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	4.467 ha
Oppervlakte Rechteroever	6.778 ha
Totale oppervlakte	11.246 ha
Wateroppervlakte van de dokken	2.008 ha
Wateroppervlakte van de sluizen	20,4 ha
Totale lengte kaaimuren	120 km
Totale lengte spoorwegen	1.028 km
Totale lengte wegen	340 km

Bron: Havenbedrijf Antwerpen.



1.1.2 Bedrijven en industrie

- In januari 2019 kondigde INEOS, een van de grootste chemieconcerns ter wereld, een mega-investering aan in de haven van Antwerpen. INEOS is van plan om in Antwerpen een nieuwe propaandehydrogenatiefabriek (PDH) en een ethaankraker te bouwen. Deze moeten respectievelijk propaan omzetten in propyleen, en ethaan in ethyleen, noodzakelijke grondstoffen voor andere chemieproducten die hun weg vinden naar tal van sectoren zoals de automobiel-, bouw- en kledingsector, cosmetica en persoonlijke verzorging, farmaceutica, elektronica en verpakkingsmaterialen. De investering bedraagt 3 miljard euro en is goed voor 400 nieuwe jobs. De ingebruikname wordt verwacht in 2024. Tijdens de constructiefase zullen ongeveer 3.000 werkrachten aan de slag zijn.
- Vopak en DUVAL kondigden eind februari 2019 aan dat ze samen zullen investeren in de logistieke en opslaginfrastructuur voor vloeibare zwavel op de ACS-terminal van Vopak in Antwerpen. DUVAL is een 100% dochteronderneming van de Solvadis Groep Frankfurt am Main in Duitsland. De ACS-terminal van Vopak wordt de Liquid Sulphur Hub in Noordwest-Europa voor DUVAL en zijn partners.
- Op 15 februari 2019 nam Luik Natie Coldstore een nieuw koelmagazijn in gebruik dat ruimte biedt voor 6.000 extra palletplaatsen. In 2020 opent het bedrijf ook een nieuw diepvriesmagazijn, met 22.000 palletplaatsen. Het koelmagazijn is ontworpen voor de snelle behandeling van vers fruit. De gekoelde open ruimte laat toe snel en correct kwaliteitsinspecties en fytosanitaire controles uit te voeren. Luik natie wil vanaf 2020 volledig CO₂-neutraal werken door alle energie zelf op te wekken met zonnepanelen en windenergie. Het bedrijf investeert tegelijk in de nodige batterijcapaciteit.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS



- Raffinaderij ExxonMobil heeft begin april 2019 een Delayed Coker Unit (DCU) in gebruik genomen. Deze installatie zet zware hoogzwavelige olieproducten om in schonere transportbrandstoffen, zoals diesel en gasolie voor de scheepvaart. De nieuwe fabriekseenheid vergde een investering van ruim 1 miljard euro. Met de DCU anticipeert ExxonMobil op de nieuwe scheepvaartregulering, die op 1 januari 2020 in werking is getreden. Vanaf dan mag de internationale scheepvaart geen brandstoffen meer gebruiken met een zwavelgehalte dat hoger is dan 0,5 procent. Dankzij de investering zal ook de zwaveluitstoot van de raffinaderij zelf met 75% afnemen.
- Het Nederlandse tankopslagbedrijf Standic bouwt een nieuwe chemieterminal in Antwerpen aan het vijfde Havendok. De opslagterminal zal een capaciteit hebben van 95.000 m³ en kan uitgebreid worden tot 230.000 m³. De investering bedraagt zo'n 200 miljoen euro. De focus ligt op de distributie van chemieproducten voor chemische nichemarkten. De grootte van de opslagtanks varieert van 500 tot 3.500 m³.
- De Britse webwinkel Made.com werkt samen met Katoen Natie om meubelen vanuit Antwerpen naar tien landen te versturen. De magazijnopslag bij Katoen Natie staat toe om flink te groeien. De meubelverkoper begint met een oppervlakte van 36.000 m². Op termijn wordt een verdubbeling voorzien, waardoor het het grootste e-commercemagazijn van België wordt.
- Begin oktober 2019 maakte het Duitse chemieconcern BASF bekend meer dan een half miljard euro te investeren in de productie van ethyleenoxide in de haven van Antwerpen. BASF verhoogt in zijn vestiging in het noorden van de haven de productie van ethyleenoxide en daarvan afgeleide producten. De investering, met onder meer de bouw van een tweede grote ethyleenoxidefabriek, levert meer dan 100 extra arbeidsplaatsen op. BASF zal naar schatting 400.000 ton ethyleenoxide en derivaten ex-



tra produceren. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over remvloeistoffen voor auto's, detergenten, reinigingsproducten en isolatiemateriaal.

- Antwerps bedrijf Boortmalt is de grootste moutgroep ter wereld, na overname van Cargill Malt. De fusiegroep zal jaarlijks drie miljoen ton mout produceren. Aan het Zesde Havendok in de Antwerpse haven, waar het hoofdkantoor van Boortmalt ligt, verrees vorig jaar al een vierde mouttoeren. Nu verdubbelt het bedrijf in omvang en is het de nummer één van de wereld. Boortmalt was vooral aanwezig in Europa, maar Cargill heeft ook mouterijen in Noord- en Zuid-Amerika, Argentinië en Australië. Boortmalt produceert vooral voor de bier- en whiskyindustrie.
- Op 4 december 2019 werd een nieuw magazijn en service center voor staal ingehuldigd door terminaloperator Euroports en Zimmer Staal (onderdeel van het Oostenrijkse Pise Group). Met 17.500 m³ is het magazijn groot genoeg om maandelijks 10.000 ton staal te behandelen.

1.1.3 Energie en duurzaamheid

- Begin januari 2019 werd geëxperimenteerd met een waterturbine in de afvoerkanalen van de Kallosluis. De enorme waterstromen die door de afvoerkanalen vloeien, als gevolg van de hoog- en laagwaterstanden van de Schelde, kunnen benut worden om elektriciteit op te wekken. Het is de ambitie om meerdere sluizen in de haven uit te rusten met waterturbines om zo energie op te wekken die het jaarlijkse verbruik van de sluizen kan compenseren. Dit proefproject is een eerste stap.
- Port of Antwerp ondertekende op 19 februari 2019, samen met 28 partners, het samenwerkingsconvenant Schone Schelde. Het gaat om concreet initiatief dat de hoeveelheid zwerfvuil in de Schelde structureel moet verminderen. Het initiatief wordt al langer van Belgische kant ondersteund met gezamenlijke opruimacties, maar werd vandaag officieel mee bekrachtigd. De ondertekening van het convenant moet een groter publiek van het belang van een schone Schelde bewust maken.
- Aardgasnetbeheerder Fluxys en het Nederlandse bedrijf Titan LNG kondigden in februari 2019 aan dat ze een ponton bouwen om LNG te leveren aan schepen in de haven van Antwerpen. Het ponton moet midden 2020 in gebruik zijn en zal dan binnenschepen en kleine kustschepen bevoorraden. Vandaag voorziet Fluxys ook al LNG-bunkering in Antwerpen, maar enkel via tankwagens.
- Op 21 maart 2019 meerde de Energy Observer, het eerste schip ter wereld dat waterstof als brandstof gebruikt, aan in de haven van Antwerpen. Het schip vaart gedurende zes jaar via meer dan honderd havens door vijftig landen. Naar aanleiding van dit bezoek organiseerde Port of Antwerp een EnergieFest met tal van activiteiten voor jong en oud, o.m. met een interactieve tentoonstelling 'Watt's Next?'.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

- Op 15 maart 2019 werd ECLUSE, het allereerste grootschalige industriële stoomnetwerk in de haven van Antwerpen, geopend. ECLUSE levert stoom die ontstaat bij de verbranding van afvalstoffen aan een zestal chemische bedrijven in de haven. Zo hoeven die voor hun productieprocessen geen stoom meer aan te maken in eigen stoomketels. Op jaarbasis betekent dit een vermindering van maar liefst 100.000 ton CO₂ - uitstoot.
- Het havenbedrijf Antwerpen brengt verschillende spelers samen voor de productie van duurzame methanol. Van isolatieplaten tot additieven voor brandstoffen: op jaarbasis verbruikt de haven van Antwerpen zo'n 300.000 ton methanol voor chemische processen en brandstofproductie. Momenteel wordt die methanol echter geproduceerd op basis van fossiele grondstoffen. Met een nieuw productieproces zal methanol geproduceerd worden uit opgevangen CO₂ en duurzaam opgewekte waterstof. Het opvangen van de koolstofdioxide gebeurt via Carbon Capture and



Utilisation (CCU), waarbij CO₂-uitstoot deels wordt gerecupereerd. Deze CO₂ wordt gecombineerd met waterstof die op basis van groene energie wordt opgewekt met behulp van een nieuwe elektrolyse-installatie. Het pilootproject mikt op 4.000 tot 8.000 ton duurzame methanol per jaar. Partners zijn o.m. Engie, Oiltanking, Indaver, De Vlaamse Milieuholding (VMH), Helm-Proman en meerdere kennisinstellingen.

- Twee Antwerpse duurzaamheidsprojecten vielen op 9 mei 2019 in de prijzen op de Guangzhou 2019 World Ports Conference in China, tijdens de eerste IAPH World Ports Sustainability Awards. Port of Antwerp won samen met het BIN Kenniscentrum (BIN: Buurt Informatie Netwerk), politiediensten en de dienst Preventie van de FOD Binnenlandse Zaken de prijs voor beste beveiligings- en veiligheidsproject. Het gaat om een samenwerkingsinitiatief van Port of Antwerp dat sinds 2014 werkt aan meer veiligheid in de haven.
- Een tweede project, Civitas Portis, won de eerste prijs voor gemeenschapsvorming. Het initiatief van Stad Antwerpen, in samenwerking met de haven, provincie, NMBS, De Lijn, Lantis en Traject Vlaanderen, valt onder de Europese CIVITAS koepel. In dit geval een netwerk van Europese havensteden: Aberdeen, Constanza, Klaipeda en Trieste - die werken aan innovatieve oplossingen voor schoner en beter transport.
- In het najaar van 2019 heeft het Havenbedrijf een passieve plasticvanger geplaatst in het Doeldok. Het ontwerp van het Nederlandse ingenieursbedrijf Allseas is een eerste 'proof of concept' voor schonere havendokken en binnenwateren. De plasticvanger bestaat voor 75% uit gerecycleerde materialen en is bevestigd aan de kade. Het gaat om een simpel mechanisch systeem dat werkt op basis van wind, water en zwaartekracht. Een smalle drijvende arm van 100 meter, met een diepte van 1,5 meter, begeleidt het drijvende afval naar de mond van een vergaarbak van 8 m³.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

- Op 23 oktober 2019 is in de haven van Antwerpen het allereerste zonnespiegelpark in de Europese procesindustrie ingehuldigd. De installatie maakt deel uit van een proefproject met steun van de Vlaamse overheid. Het Genkse energiebedrijf Azteq installeerde 1.100 m³ aan zonneparabolen op de site van het logistiek bedrijf Adpo (Antwerp Distribution and Products Operations) in Beveren. Adpo zal de zonnespiegels gebruiken voor de productie van stoom, waarmee het bedrijf containers en tanks reinigt en opwarmt. Het zonnespiegelpark zal naar verwachting jaarlijks 500 MWh gasverbruik vervangen.
- Vanaf eind 2020 opereren de 'Port Authority Officers' van Port of Antwerp ook vanop het water. De functie Port Authority Officer is nieuw en is ontstaan uit de samenvoeging van 3 profielen: dokmeesters, controleurs goederen en milieu, en controleurs veiligheid en beveiliging. Dankzij twee nieuwe hybride handhavingsvaartuigen, kunnen ze sneller ingrijpen en de veiligheid verhogen. De nieuwe hybride handhavingsvaartuigen zijn uitgerust met een batterijpakket, waarmee ze 2,5 uur zuiver elektrisch aan 9km/h kunnen varen. Daarnaast beschikken ze over twee andere energiemodi om volledig op diesel of hybride te varen.
- In december 2019 werd een samenwerkingsakkoord getekend voor het transport van waterstof door Deme, Engie, Exmar, Fluxys, Port of Antwerp, Port of Zeebrugge en Waterstof.net. Deze spelers laten een gezamenlijke studie uitvoeren die de basis moet vormen voor een aantal concrete projecten die het produceren, transporteren en opslaan van waterstof vormgeven. De zeven bedrijven zullen hun expertise gecoördineerd samenbrengen, om zo tot gezamenlijke oplossingen en projecten te komen. Het doel van de studie is een roadmap, die aangeeft wat de beste manier is om waterstof te vervoeren voor de verschillende toepassingen binnen de energie- en chemiesector. Naar verwachting zal de analyse ongeveer een jaar in beslag nemen.

1.1.4 Scheepvaart

- Begin juni 2019 startte Hamburg Sud en Maersk een joint stand-alone service op die Europa verbindt met belangrijke perishable (bederfbare goederen) markten uit Centraal-Amerika, de Caraïben en de Zuid-Amerikaanse westkust. In Noord-Europa is Antwerpen de eerste aanloophaven. De dienst verzorgt snelle en directe verbindingen tussen de Chileense havens San Vicente en San Antonio, en Noord-Europa. Daarnaast linkt een uitgebreid feeder netwerk de belangrijkste havens van Peru, Ecuador en Colombia via Panamese transshipment hubs met Noord-Europa. Voor deze SAWC1 dienst werden acht schepen van de post Panamax klasse (4.500 TEU) ingezet.
- Op 2 oktober 2019 meerde het mega containerschip MSC Isabella aan in de haven van Antwerpen. De MSC Isabella was op dat moment nog een stukje groter dan de vorige recordhouder, de Cosco Shipping Universe, en kan 23.656 TEU vervoeren. Het schip maakt deel uit van een vloot van elf nieuwe schepen, die dit jaar in gebruik zijn genomen door MSC.
- Het record van de MSC Isabella hield niet lang stand, want op 3 november 2019 meerde de MSC Leni aan bij MPET aan het Deurganckdok. Dit schip is met 23.756 TEU nét iets groter.



1.1.5 Hinterland

- Op 13 februari 2019 werd de nieuwe oostelijke route van DeWaterbus, op het Albertkanaal, plechtig ingehuldigd. De nieuwe route van DeWaterbus was acht kilometer lang en had vijf halteplaatsen: Havenhuis, Fietsbrug IJzerlaan (Merksem), Brug van den Azijn (Deurne), Hoogmolendijk (Schooten) en Brug Houtlaan (Wijnegem). De woon-werkverkeerroute langs het Albertkanaal is een filegevoelig traject en zal nog meer onder druk komen door de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, de vernieuwing van de kanaalkaaien en de Oosterweelwerken die waren gestart vanaf juni 2019. Het succes bleef echter uit en deze verbinding van de Waterbus werd stopgezet vanaf 1 januari 2020.
- Aan het Churchilldok is begin mei 2019 het Antwerp Railhouse geopend, een investering van Zuidnatie, Conti7 en Edmond Van Dyck & Sons. Het Antwerp Railhouse op Kaai 472 aan het Churchilldok is 30.000 m² groot. Het heeft twee treinsporen en is uitgerust met een portaalkraan met een capaciteit van 40 ton. Treinen kunnen rechtstreeks binnenrijden om onder geconditioneerde omstandigheden te laden of te lossen. In het Antwerp Railhouse zullen vooral staalproducten behandeld worden. Ook hout, papier en andere weersgevoelige producten zullen langs het Antwerp Railhouse passeren.
- Vanaf 3 juni 2019 zijn de containerterminals op de rechter Scheldeoever ook 's nachts geopend. De Europa en Noordzee Terminal van PSA zijn daarmee 24 uur geopend op weekdays. Het depot voor lege containers van MedRepair op de rechteroever opent een uur vroeger, om 5 uur 's morgens. Beide initiatieven zijn het resultaat van de samenwerking tussen het Havenbedrijf Antwerpen, Alfaport Voka, de terminals, vertegenwoordigers uit de transportsector, expediteurs, verladers en beroepsverenigingen. Het doel is een efficiënter wegverkeer met gespreide vervoersstromen. De ambitie is om in de volgende fase samen met Multimodaal. Vlaanderen de voltallige logistieke keten te betrekken bij dit initiatief.

- Antwerp Slitter, een bedrijf dat staalrollen verwerkt in de Antwerpse haven, gebruikt vanaf eind mei 2019 voor intraport transporten enkel nog binnenschepen. De 'coils' of staalrollen die Antwerp Slitter verwerkt, komen van overzee in Antwerpen aan. Vervolgens gaan ze naar het service center op Kaai 118, waar ze worden versneden en klaargemaakt voor de Europese klanten. Het transport van de terminal naar het service center gebeurt niet meer met vrachtwagens, maar met binnenschepen.
- Na positieve evaluaties gaat het Havenbedrijf verder met het Actieplan Containerbinnenvaart om de doorstroming van de containerbinnenvaart te verbeteren. De capaciteit voor de behandeling van binnenschepen is inmiddels vergroot door het wegwerken van het tekort aan havenarbeid en het inzetten op specifieke ligplaatsen voor containerbinnenvaart. In juni 2019 is in dit kader de binnenvaartkade bij DPWorld opgeleverd. In de loop van 2019 is er daarnaast een extra ligplaats op PSA Europaterminal bijgekomen. Ook het project centrale lichterplanning- en opvolging krijgt een structureel vervolg. De terminals MPET en DPWorld engageren zich om het minimum aantal ploegen voor binnenvaart te verhogen. Ook wordt het BTS-systeem (Barge Traffic System) uitgebreid met een functionaliteit om binnenvaart-ondernemingen proactief te informeren over de bezetting van de terminals.
- Vanaf 2 januari 2020 schutten de sluizen op het Albertkanaal ook op zondag, zo werd eind 2019 beslist. Het Albertkanaal is vanuit economisch standpunt de belangrijkste waterweg in Vlaanderen en een cruciale hinterlandverbinding voor de haven van Antwerpen naar de Antwerpse Kempen, Limburg en de Luikse regio. Jaarlijks vervoeren binnenschepen zo'n 40 miljoen ton aan goederen via dit kanaal. De sterke groei van de containerbinnenvaart en de 24/7-economie langs het Albertkanaal deden de vraag naar sluisbediening op zon- en feestdagen sterk toenemen.
- Port of Antwerp, Railport Antwerpen en spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel maakten in het najaar 2019 bekend te zullen samenwerken in

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

functie van een concurrerend en betrouwbaar spoornetwerk tussen haven en achterland. Het spoorandeel in het vervoer van en naar de haven van Antwerpen bedraagt 7%. De ambitie is om tegen 2030 15% te bereiken. In 2019 kwamen er diverse nieuwe containertreinen bij en zijn vele andere verbindingen verhoogd in frequentie:

- Trier (Duitsland) - nieuwe shuttle van operator Am Zehnhoff-Söns - frequentie 2x per week, plan voor 3x per week in 2020 - connectie tot alle maritieme terminals (AG Terminal en MPET en PSA terminals)
- Frankfurt/Neuss/Germersheim/Wörth am Rhein (Duitsland) - frequentieverhoging met 1 bijkomende trein per week door MSC Medlog (MPET)
- Schkopau (Duitsland): verhoging van frequentie van 3 naar 4 door Hupac (Combinant terminal)
- Schwarzhede (Duitsland) - verhoging van frequentie van 3x naar 4x per week door Hupac (Combinant terminal)
- Neuss (Duitsland) - nieuwe shuttle van Schweizerzug (Niederglatt - Neuss - Antwerpen) 3x per week (AG en MPET Terminal)
- Frenkendorf / Niederglatt (Zwitserland) - 2 bijkomende treinen per week door operator Schweizerzug (AG Terminal en MPET)
- Bazel (Zwitserland) - nieuwe verbinding door operator Contargo - 2x per week (AG Terminal en MPET)
- Athus (België) - verhoging van frequentie van 10x naar 12x per week - door operator TCA (AG Terminal en MPET)
- Gent (België) - nieuwe shuttle - 3 treinen per week via main hub met aansluitingen op AG Terminal, MPET en PSA terminals
- La Louvière (België) - verhoging van frequentie van 3 naar 4 treinen per week door MSC Medlog (AG Terminal en MPET en PSA terminals)
- Slawkow (Polen) - verhoging van frequentie van 3 naar 4 treinen per week door Hupac (Combinant terminal)
- Istanbul (Turkije) - verhoging van frequentie van 1x naar 2x per week door Hupac

1.2. North Sea Port Flanders

1.2.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- North Sea Port kreeg op 26 maart 2019 voor het tweede opeenvolgende jaar de prijs voor de beste haven voor tankopslag. Vloeibare bulk staat voor 29% van de goederenoverslag via zeevaart. North Sea Port is zo een belangrijke haven voor aardolieproducten, biodiesel, chemicaliën, vloeibare meststoffen, fruitsappen en gassen. In North Sea Port wordt bijna 1 miljoen ton biobrandstof (bio-ethanol en biodiesel) per jaar geproduceerd.
- In het voorjaar 2019 is de Vlaamse Regering gestart met de aanbestedingsprocedure voor het ombouwen van de ringweg rond Gent in het havengebied (R4-West en R4-Oost). In de komende jaren zal de R4 veiliger worden voor doorgaand en havenverkeer en een vlottere verbinding worden voor woon- en werkverkeer rondom Gent. Het project, R4WO, voorziet onder meer nieuwe fiets- en spoorinfrastructuur, busbanen en zet vooral in op de mobiliteit in het havengebied. De werkzaamheden zullen vanaf 2020 plaatsvinden. Dan zal onder meer gestart worden met de aanleg van een zogenoemde turborotonde op het Eurosilo-kruispunt dat aansluit richting de kruising E17/E40.
- Op 6 mei 2019 is het Kapitein Rooiboskanaal officieel in gebruik genomen. Het gaat om het tijdelijke doorvaartkanaal dat toelaat om de Midensluis in Terneuzen langer te gebruiken (tot midden 2021 i.p.v. tot midden 2019) terwijl de werken aan de nieuwe sluis in Terneuzen bezig zijn. Binnenschepen tot 105 meter lang, 9,5 meter breed en 3 meter diepgang kunnen erdoor. Grotere schepen moeten gebruik maken van de Oostsluis.
- Op 8 mei 2019 werd een project gelanceerd waarin Vlaanderen en Nederland in North Sea Port willen onderzoeken hoe de grensoverschrijdende samenwerking verbeterd kan worden. Er wordt onder meer gekeken naar



betere afstemming van vergunningen, procedures en regelgeving. In een eerste deel van het project worden oplossingen gezocht voor tegengestelde wetgeving. Er wordt gekeken hoe plannings- en vergunningsregeling beter op elkaar afgestemd kunnen worden zodat grensoverschrijdende infrastructuurprojecten sneller doorgang kunnen vinden. Tevens wordt voor concrete grensoverschrijdende knelpunten in North Sea Port naar oplossingen op maat gezocht.

- Sinds juli 2019 is de samenstelling van het toezichthoudend orgaan van de Europese naamloze vennootschap North Sea Port gewijzigd. Er zijn vier nieuwe leden aangesteld: Anita Pijpelink (gedeputeerde voor grensoverschrijdende samenwerking bij provincie Zeeland), Filip Watteeuw

(schepen van mobiliteit, publieke ruimte en stedenbouw bij Stad Gent), Sofie Bracke (schepen van economie en haven Stad Gent) en Toon Colpaert (onafhankelijk lid). Diederik Samsom (Strategisch adviseur inzake energie en technologie, voorzitter Sectortafel Gebouwde Omgeving Klimaatkoord, lid RvC EBN, voorzitter Raad van Advies ANVS) werd de nieuwe voorzitter.

- North Sea Port testte vanaf september 2019 uit of lijndiensten hun schuttingen in de sluis in Terneuzen al verder in de toekomst kunnen plannen. De bedoeling was om te komen tot een verfijndere sluisplanning. In de test werd aan lijndiensten die actief zijn op het Kanaal Gent-Terneuzen een sluischutting toegekend op basis van hun vaarschema. Omwille van de bouw van de nieuwe sluis geldt vanaf mei 2019 een beperking van het gebruik van de Middensluis. Vanaf begin 2022 valt die zelfs volledig uit. Alle maatregelen om het gebruik van de sluizen te optimaliseren, zijn dus nuttig en noodzakelijk.
- Het bedrijventerrein Rieme-Noord in North Sea Port is ontsloten met een tweede, nieuwe weg. Op 21 november 2019 werd de weg ingehuldigd. Door deze nieuwe weg wordt het (vracht)verkeer tussen het bedrijventerrein en het Kanaal Gent-Terneuzen voortaan rond de dorpskern van Rieme geleid. Dit verhoogt de leefbaarheid in en rond deze dorpskern. Over de volledige lengte van de 1.250-meter-lange nieuwe weg is er een vrijliggend fietspad met ledverlichting voorzien.
- Op het Havencongres in Terneuzen op 2 oktober 2019 kondigde North Sea Port aan te zullen toetreden tot PortXL, het netwerk van startende, snel groeiende, vernieuwende bedrijven. PortXL is in 2015 opgericht door het Havenbedrijf Rotterdam en Van Oord en werkt samen met meerdere internationaal erkende partners. PortXL is nu ook gevestigd in Antwerpen en Singapore om startende ondernemers en havens te ondersteunen met het introduceren van innovaties. PortXL zoekt wereldwijd naar start-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

ups in de sectoren transport en logistiek, energie, chemie en raffinage en maritiem. Het begeleidt start-ups door expertise, kennis en een netwerk te delen en advies te verstrekken over nieuwe investeringen in de maritieme sector.

- Vanaf oktober 2019 zijn de lijndiensten, die North Sea Port aanlopen, online te raadplegen. De haven biedt multimodale transportoplossingen via 4 types lijndiensten: deepsea, shortsea, binnenvaart en spoor. Breakbulk, containers, stukgoed, projectlading, gekoeld vervoer, ro/ro en trailers worden zo via regelmatige verbindingen (sommige dagelijks) getransporteerd. De nieuwe Liner Services tool biedt zicht op de intermodale verbindingen naar het Europese achterland vanuit de terminals in North Sea Port alsook van de betrokken rederijen en bedrijven.
- Op 17 oktober 2019 werd het nieuwe deel van de fietssnelweg F402 in Gent officieel geopend. De Provincie Oost-Vlaanderen en North Sea Port verbeterden de fietsinfrastructuur op de fietssnelweg F402 in de Langerbruggestraat tussen het veer en het recent gerealiseerde knooppunt over de R4-Oost aan Volvo Car. De totale afstand bedraagt 850 meter. De Vlaamse overheid komt tussen voor 50% omdat de fietssnelweg onderdeel is van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.
- Sinds 1 november 2019 dienen binnenschepen, die via de sluis in Terneuzen het Kanaal Gent-Terneuzen willen opvaren, zich bij North Sea Port aan te melden. Voorheen gebeurde de aanmelding bij Rijkswaterstaat. De aanmelding geldt voor het hele kanaal Gent-Terneuzen, dus zowel voor het Nederlandse als het Vlaamse deel alsook voor de zijhavens/dokken in het havengebied.
- Eind 2019 werd aangekondigd dat de Belgische douane en het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) vanaf april 2020 ook in Gent verpakte dierlijke producten zoals vlees en bepaalde



diervoeding van buiten de Europese Unie kunnen controleren. North Sea Port bouwde voor deze producten, meestal vervoerd in containers, een grenscontrolepost. Hiervoor moest de veterinaire invoercontrole op dergelijke producten in de haven van Antwerpen gebeuren om België binnen te komen.

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

Bron: volgens GRUP met GIS.

1.2.2 Bedrijven en industrie

- ArcelorMittal Belgium investeerde 13,3 miljoen euro in twee nieuwe op maat gemaakte havenkranen. De grootste van beide kranen, met een maximale hoogte van 85 meter, passeerde op 27 februari 2019 de sluis van Terneuzen. Met de twee kranen bereidt het bedrijf zich voor op de komst van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Tegen 2022 vaart het eerste schip door de grotere sluis, die Terneuzen, Gent en de bedrijfskade van ArcelorMittal Gent toegankelijk maakt voor grote Capesize-zeeschepen met een laadvermogen van 120.000 ton. De nieuwe kraan heeft een hefvermogen van 50 ton, een bereik richting waterzijde van 40 meter en een losvermogen van 2.000 ton per uur.
- Begin mei 2019 startte de bouw van de Torero-installatie en de Steelanol-installatie bij staalfabrikant ArcelorMittal. De Torero-installatie verwerkt houtafval tot biokoolstof die geschikt is voor het hoogovenproces, waardoor er minder fossiele poederkool nodig is in het productieproces. De Torero-installatie zet in de beginfase 120.000 ton afvalhout om naar zo'n 50.000 ton biokolen per jaar. De Steelanol-installatie gaat een deel van de koolstofhoudende gasen van de hoogovens omvormen tot bio-ethanol, die dan kan gebruikt worden voor productie van kunststoffen of brandstof. Per jaar zal 80 miljoen liter bio-ethanol geproduceerd worden. De investering bedraagt 160 miljoen euro. Bij de bouw ontstaan zo'n 570 externe jobs. Het uitbaten van beide installaties zal zo'n 40 jobs opleveren. De indienstneming en eerste productie worden tegen eind 2020 verwacht.
- Volvo zal in zijn fabriek in Gent de volledig elektrische Volvo XC40 bouwen. De autofabriek in Gent bestaat al uit een lasfabriek, spuitfabriek en eindassemblage. Daaraan wordt een nieuwe fabriek toegevoegd voor de assemblage van batterijpacks. Het nieuwe gebouw grenst aan de eindassemblagefabriek en wordt 5.000 m² groot. Ingebruikname is voorzien voor begin 2020.

- Het Turkse logistieke bedrijf Ekol Logistics en het Belgische groupagebedrijf Transuniverse Forwarding gaan samen een multimodale site van 40 hectare ontwikkelen aan het Kluizendok in North Sea Port. Hiermee verhoogt het groupagebedrijf de capaciteit fors en bouwt het een intermodale draaischijf uit voor de goederenstromen tussen het Middellandse Zeegebied, Oost-Europa en Noordwest Europa. Omdat de containers en trailers bestemd voor het Verenigd Koninkrijk per schip verscheept zullen worden, zal ook een ro-ro terminal gebouwd worden op de kop van het Kluizendok. De terminal zal goed zijn voor zo'n 2 miljoen ton goederenoverslag.
- Het Scandinavische Stora Enso investeert 9 miljoen euro in een proeffabriek in North Sea Port in Gent waar de bouwstenen worden ontwikkeld voor bio-gebaseerd plastic. Dat plastic kan worden gebruikt in transparante verpakkingen voor de voedings- en drankenindustrie. De proeffabriek zal plantaardige suikers omzetten in de hernieuwbare bouwsteen die nodig is om een bio-gebaseerd plastic te maken. De investering versterkt de mogelijkheid van Stora Enso om materialen op fossiele basis te vervangen door hernieuwbare en herbruikbare materialen. De proeffabriek komt in Stora Enso's Langerbrugge Mill. De bouw van de fabriek zal in de tweede helft van 2020 beginnen en zal klaar zijn in het eerste kwartaal van 2021.

1.2.3 Energie en duurzaamheid

- ArcelorMittal en Dow Benelux zijn in het voorjaar van 2019 gestart met een proefinstallatie die koolstofdioxide (CO₂) en koolstofmonoxide (CO) afscheidt uit de gassen die ontstaan tijdens de productie van staal. De installatie staat op de bedrijfsterreinen van het Gentse ArcelorMittal in North Sea Port. Het afgescheiden en geconcentreerde CO₂ wordt op die manier geschikt gemaakt voor opvang en opslag (Carbon Capture and Storage) of hergebruik (Carbon Capture and Utilization). De CO kan door Dow worden gebruikt om koolwaterstoffen te maken en door ArcelorMittal om bio-ethanol te produceren.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

- North Sea Port voorziet in walstroom voor binnenschepen. Met twee nieuwe walstroomkasten in Gent wordt voortaan in Terneuzen én in Gent walstroom aangeboden. Voor Gent zijn de walstroomkasten voor de binnenvaart een primeur. Aan het insteeddok van het Sifferdok zijn er twee kasten geïnstalleerd. Per laadpunt zijn er 4 poorten om stekkers op aan te sluiten. Op 1 maart 2019 werden de walstroomkasten officieel in gebruik genomen. De walstroom in Gent en Terneuzen is 100% hernieuwbaar.
- De Stad Gent, UGent, North Sea Port en een aantal belangrijke industriële spelers gaan samen onderzoeken hoe ze CO₂-uitstoot in de Kanaalzone Gent-Terneuzen kunnen capteren en hergebruiken. In een koolstofneutrale economie wordt er gestreefd naar een zo klein mogelijke CO₂-uitstoot. De CO₂ die er wel is, kan worden opgevangen om te gebruiken voor bijvoorbeeld brandstof of bouwmaterialen. Het doel is om op termijn te groeien naar een “Carbon Capture and Utilisation hub (CCU Hub)” in het havengebied van North Sea Port, via pilootprojecten in een demonstratiefabriek.
- North Sea Port, Rotterdam en Antwerpen plannen om door middel van een gezamenlijk project, “CO₂TransPorts”, grootschalig CO₂ op te vangen, te vervoeren en te stockeren in lege gasvelden in de Noordzee. Hiervoor dient er tussen de havens een CO₂-pijpleidinginfrastructuur gerealiseerd te worden. Om het project te verwezenlijken is bij de Europese Commissie een Project Of Common Interest status aangevraagd.
- Op 15 juni 2019 werd het park Langerbrugge-Zuid geopend door bewoners en projectpartners. Het gaat om een nieuwe groene buffer in North Sea Port, ontstaan uit de ombouw van het koppelingsgebied tussen de woonkern van Kerkbrugge en het industrieterrein De Nest, tot een park waar het publiek kan wandelen, fietsen en spelen.



- Op 8 september 2019 is het park Doornzele-Kanaalzijde officieel geopend. Het park was voorheen een oud bedrijfsterrein en vormt een groene buffer tussen de bedrijven ten zuiden van het Gentse Kluizendok en de kop van Terdonk en Doornzele in North Sea Port. Het park is onderdeel van het koppelingsgebied Doornzele-Kanaalzijde, gelegen in Evergem op de linkeroever van het Kanaal Gent-Terneuzen. In het park zijn onder meer een bos met natuurlijke spelelementen, slingerpaden, een speelweide en een uitkijkpunt over het omliggende havengebied te vinden.
- ArcelorMittal heeft in het najaar van 2019 zonnepanelen op het dak geïnstalleerd. Met de installatie van 27.104 zonnepanelen heeft het bedrijf het vierde grootste zonnepark in België en zelfs het grootste zonnepark van België op één en hetzelfde dak. De installatie werd geplaatst door Eneco. De nieuwe zonnepanelen zullen jaarlijks 10.000 MWh produceren. Samen met de 10 reeds geïnstalleerde windmolens en de 2 extra geplande windmolens zal er met de zonnepanelen ongeveer 50 MW groene stroom op de Gentse site geïnstalleerd zijn. De duurzame energie die wordt opge-

wekt, zal ArcelorMittal volledig intern gebruiken om de productie te voeden.

- North Sea Port kondigde eind 2019 aan dat ze de komende drie jaar in het hele Gentse deel van de haven de bestaande straatverlichting zal vervangen door ledverlichting. In totaal worden zowat 1.200 lichtpunten vervangen.

1.2.4 Scheepvaart

- Op 3 april 2019 meerde het cruiseschip 'MS Boudicca' aan in North Sea Port Flanders, aan de Rigakaai. Het schip is vertrokken in Dover en kwam via Antwerpen naar Gent. Na Gent voer het schip nog naar Rotterdam, Amsterdam en daarna terug naar Dover. Er waren 658 passagiers en 370 bemanningsleden aan boord. Het schip is 205,47 meter lang en 25,20 meter breed.
- North Sea Port ontving in 2019 meer dan 300 riviercruisers. Op 22 maart 2019 werd het seizoen gestart met de aankomst van het riviercruiseschip Viking Mimir. Het merendeel van de riviercruiseschepen komt uit Zwitserland en Duitsland. De binnenvaartcruises brengen een 40.000-tal passagiers naar de grensoverschrijdende regio van North Sea Port. Tal van passagiers bezoeken Zeeland of gaan op stap in Gent.
- North Sea Port verwelkomde op 6 mei 2019 de Citrus Vita Brasil van fruitsapbedrijf Citrosuco in Gent. Het schip werd omgebouwd van containerschip naar fruitsaptanker, wat behalve een kostenbesparing ook een grote tijdsbesparing opleverde. Citrosuco bedient ongeveer de helft van de Europese markt van sinaasappelsappulp.
- Op 5 december 2019 werd het grootste ro/roschip van DFDS, de 'Hollandia Seaways', in North Sea Port officieel ingehuldigd op hun Mercatordok Multimodal Terminal in Gent. Het schip kan 450 trailers vervoeren, goed

voor een laadcapaciteit van 6.700 lijnmeter. Het heeft een lengte van 237,4 meter. Dit grotere schip neemt de plaats in van één van de drie schepen op de route. De capaciteit per week neemt daardoor met een 600-tal trailers toe.

1.2.5 Hinterland

- Jaarlijks worden er 15.000 containers met een rechtstreekse binnenvaartdienst vervoerd tussen Rotterdam, Vlissingen, Terneuzen en Gent. In 2017 investeerden de Rotterdamse haven en North Sea Port in deze nieuwe verbinding, die is opgezet door logistiek dienstverlener Danser Group. Het grootste deel van de 15.000 containers wordt verscheept in de corridor Rotterdam-Zeeland-Gent. Daarnaast beginnen ook volumes van en naar Noord-Frankrijk en het zuiden van België te groeien.
- Wekelijks zullen er vanaf 11 maart 2019 vijf treinen opleggers en containers komen oppikken op de terminal van de Deense rederij DFDS. De bestemming is de Italiaanse haven Triëste, vanwaar de lading per schip verder kan vervoerd worden naar bestemmingen in Griekenland of Turkije. De roro-schepen van DFDS varen wekelijks acht maal van en naar de Zweedse haven Göteborg. De DFDS terminal is gelegen aan het Mercatordok.
- Honda Motor Europe Logistics zet sinds 11 juni 2019 binnenschepen in voor het vervoer van containers van de haven van Antwerpen naar North Sea Port. Jaarlijks zullen minstens 1.420 binnenkomende containers uit onder meer Japan, Thailand, USA, Mexico en China via de binnenvaart hun eindbestemming in North Sea Port bereiken. Daar worden de schepen gelost door Stukwerkers. De gewijzigde flow bij Honda heeft betrekking op de aanlevering van motorfietsen, power producten en wisselstukken.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

- Volvo Cars voert vanuit North Sea Port verschillende malen per week treintransporten met auto's uit naar China, Italië en Oostenrijk. De eerste trein met 190 XC60's uit China kwam op 4 juli 2019 aan op de Interface Terminal Gent (ITG) aan het Kluizendok. De trein vertrekt met 180 XC90's, V90's en V60's terug naar de Chinese havenstad Xi'an. De nieuwe treinverbinding vanuit Gent kadert in de strategie van Volvo Cars om niet alleen op het vlak van productie, maar ook op het vlak van logistiek sneller, duurzamer en kostenefficiënter te opereren.
- BCTN, de grootste uitbater van 'inland container terminals' in Nederland en België, neemt North Sea Port op in zijn netwerk. BCTN heeft terminals in het Nederlandse Alblisserdam, Den Bosch, Nijmegen, Roermond en Venray en Beringen, Geel en Meerhout in België. Deze terminals, en nu dus ook North Sea Port, beschikken over een dagelijkse verbinding met Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge.
- North Sea Port en Lineas gaan samenwerken om de haven met 12 nieuwe spoorverbindingen nog sterker te verbinden met het Europese achterland. Dit is mogelijk dankzij een nieuwe spoorverbinding tussen Interface Terminal aan het Kluizendok in Gent en de Lineas Main Hub in Antwerpen, vanwaar goederen via het internationale spoornetwerk van Lineas hun reis vervolgen. De 12 nieuwe bestemmingen zijn Madrid, Granollers (Barcelona) en Tarragona (Spanje), Hendaye (Frankrijk), Schkopau (Duitsland), Lovosice (Tsjechië), Curtici (Roemenië), Malmö (Zweden), Milaan (Italië), Wels en Wenen (Oostenrijk), en Basel (Zwitserland). Een deel van deze spoorverbindingen geniet de financiële steun van het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken en North Sea Port.
- Vanaf 1 november 2019 moeten binnenschepen het Automatic Identification System (AIS) ook in Terneuzen gebruiken. Zo is het gebruik ervan voortaan in het hele havengebied verplicht. North Sea Port kan voortaan

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

van Vlissingen tot Gent alle vaarbewegingen makkelijker volgen, wat de veiligheid in het havengebied bevordert. Tot voor kort gold de verplichting voor AIS bij binnenvaartschepen enkel in Vlissingen en in Gent.



1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- In aanloop naar de Brexit stelde de haven van Zeebrugge begin maart 2019 samen met RX/SeaPort twee tools voor die het goederenverkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk vlot moeten laten verlopen, ondanks douaneformaliteiten die na het verstrijken van de Brexit deadline worden opgelegd. Het ontwikkelen van het RX/SeaPort dataplatform is een initiatief van het havenbestuur van Zeebrugge (MBZ) en APZI, de vereniging van de private ondernemingen in het Zeebrugse havengebied. Het is een data sharing platform dat een digitale verbinding tussen alle actoren in de logistieke keten biedt.
- Het smart mobility-bedrijf Be-Mobile en het havenbestuur van Zeebrugge (MBZ) lanceerden op 11 april 2019 de gratis Flux-app die het vrachtverkeer binnen én buiten de haven vlotter en veiliger moet maken. Via de app ontvangen vrachtwagenbestuurders o.a. waarschuwingen en updates over de situatie in de haven, maar ook over het verkeer op alle nationale en internationale wegen in Europa. Flux zal de geschatte aankomsttijd (ETA), rekening houdend met het verkeer, doorgeven aan geconnecteerde terminals zodat ze actie kunnen ondernemen wanneer de vrachtwagen te vroeg of te laat zou aankomen. Eventueel kunnen de vrachtwagens dan naar een parking geleid worden, waar de terminal hen kan oproepen om te vertrekken voor hun nieuw slot.
- Brussels Airport, Liege Airport en de havens van Zeebrugge en Antwerpen lanceren een digitaal douaneplatform: BE-GATE. Het platform werd op 6 juni 2019 voorgesteld op Transport & Logistic München. Het portaal, dat speciaal is ontworpen voor de groeiende e-commerce markt, dient om de efficiëntie van de douaneafhandeling voor de grensoverschrijdende goederenstroom te versnellen en te vergroten.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

BE-GATE werd ontwikkeld op initiatief van de Belgische Algemene Administratie van Douane en Accijnzen en is uniek in Europa.

- De Vlaamse Regering heeft begin juli 2019 het voorkeursbesluit voor de nieuwe sluis in Zeebrugge definitief vastgesteld. De Visart-site wordt bevestigd als voorkeurslocatie voor de nieuwe sluis. De oude Visartsluis (1907) voldoet al lang niet meer aan de noden van de moderne scheepvaart. De achterhaven is dus volledig aangewezen op de Vandammesluis (1984), die stilaan ook op leeftijd komt en onderhevig is aan onderhoudswerken. Met de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit kan het projectteam van start kan gaan met de 'uitwerkingsfase', die 2 à 3 jaar in beslag zal nemen. In die periode wordt het gekozen alternatief verder uitgewerkt tot een projectbesluit en worden de nodige vergunningen bekomen om over te kunnen gaan tot de effectieve bouw.
- Na een grondige renovatie van meer dan een jaar, werd op 9 juli 2019 een volledige sluisdeur vanuit de achterhaven overgebracht naar de Pierre Vandammesluis en opnieuw teruggeplaatst in haar deurkamer. Het ging om de meest zeewaartse sluisdeur. Het is vrij ingrijpende operatie, want



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

de deur weegt 2.500 ton. Ook in 2020 zal er nog een deur worden losgekoppeld en gerenoveerd. De werken zullen tegen 2023 voltooid zijn en ongeveer 120 miljoen euro kosten.

- Op 18 september 2019 werd het startschot gegeven voor de bouw van 1.071 m kaaimuur aan de westzijde van het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven van Zeebrugge. Deze kaaimuur is het laatste ontbrekende stuk kade die de verbinding maakt tussen de Bastenakenkade en de retourkaai aan het dokuiteinde, waar International Car Operators (ICO) Zeebrugge de goederenbehandeling uitvoert. Deze kaaimuur laat ICO toe verder uit te breiden.
- De havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge hebben eind oktober 2019 groen licht gegeven voor het opstarten van onderhandelingen met het oog op de (gefaseerde) opbouw van een mogelijke fusie tussen de twee havens. Dit op basis van de bevindingen van een complementariteits- en robuustheidsonderzoek van het externe consultancybureau Deloitte en Laga. Volgens de conclusie van dit onderzoek zijn de havens in hoge mate complementair, en zorgt verregaande samenwerking voor een verankering van werkgelegenheid. Daarnaast laat de samenwerking toe sneller en beter in te spelen op toekomstige uitdagingen zoals schaalvergroting, energietransitie, innovatie en digitalisering.
- Het havenbedrijf Zeebrugge investeert in een privaat 5G netwerk in de haven. In een eerste fase zal het netwerk gebruikt worden voor connectiviteit naar sleepboten, snuffelpalen, camera's en kaaisensoren. Ook voor de nieuwe zeeluis zal betrouwbare connectiviteit cruciaal zijn. Daarnaast zal 5G ingezet worden bij de bedrijven in de haven voor dispatching, connectiviteit naar straddle carriers, track & trace systemen en kritische groepscommunicatie. Fase één was eind 2019 operationeel en biedt 5G dekking in de voorhaven. De achterhaven is voor 2020.



- Joachim Coens, gedelegeerd bestuurder van Port of Zeebrugge sinds 2001, is eind december 2019 een nieuwe professionele uitdaging aangegaan. Hij werd door de CD&V verkozen tot nationaal voorzitter en zal de komende drie jaar de partij leiden. Algemeen directeur Rik Goetinck neemt voorlopig de fakkel over als CEO a.i.

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

Bron: Port of Zeebrugge.

1.3.2 Energie en duurzaamheid

- Eind 2019 werd een studie aangekondigd ter ondersteuning van concrete projecten voor het produceren, transporteren en opslaan van waterstof. De partners Deme, Engie, Exmar, Fluxys, Port of Antwerp, Port of Zeebrugge en WaterstofNet zullen samenwerken teneinde stappen te zetten in de richting van een Belgische waterstofeconomie. In de eerste fase maken de partners een gezamenlijke analyse van de volledige import- en transportketen van waterstof. De opzet is om de financiële, technische en regelgevende aspecten in kaart te brengen van de verschillende onderdelen in de logistieke keten: productie, laden en lossen en transport over zee en via pijpleidingen. De uitkomst van de analyse moet een roadmap zijn die aangeeft welke de beste manier is om waterstof te vervoeren voor de verschillende toepassingen binnen de energie- en chemiesector.
- Eind november 2019 werd aangekondigd dat International Car Operators (ICO), in samenwerking met Engie en Port of Zeebrugge, 11 windturbines zal bouwen in de haven van Zeebrugge. Het is het grootste onshore windproject op één industriële site in Vlaanderen. De jaarlijkse productie bedraagt 110 GWh. De opgewekte elektriciteit wordt gebruikt door de lokale gemeenschap, door ICO zelf en door aangemeerde schepen. Engie zorgde er eerder in 2019 al voor het grootste 'elektrische laadeiland' in België met 154 dubbele laadpunten van EVBox, dochteronderneming van Engie. Deze infrastructuur is operationeel sinds februari 2019 en laat toe om 100.000 elektrische voertuigen per jaar op te laden.

1.3.3 Scheepvaart, bedrijven en industrie

- Rederij CMA CGM kondigde half januari 2019 aan dat de frequentie van de Panama Direct (PAD) Service opnieuw verhoogd zou worden tot een wekelijkse aanloop. In september 2018, na afloop van het kiwiseizoen, werden de aanlopen teruggeschroefd naar tweewekelijks. In totaal zullen er 13 schepen op de route varen om opnieuw tot de wekelijkse rotatie te komen. CMA CGM zet zes extra schepen in. Eén loop duurt 90 dagen. De

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

rotatie is als volgt: Zeebrugge - London Gateway - Rotterdam - Dunkirk - Le Havre - New York - Savannah - Cartagena - Papeete - Noumea - Brisbane - Sydney - Melbourne - Nelson - Tauranga - Manzanillo - Savannah - Philadelphia - Zeebrugge.

- Op 9 mei 2019 kwam het containerschip CSCL Arctic Ocean aan in de haven van Zeebrugge, aan de containerterminal van Cosco Shipping Ports. Deze call markeert de start van het Ocean Alliance Day 3 Product en de wekelijkse NEU1-dienst, met Zeebrugge als eerste Europese haven na Felixstowe. De NEU1-dienst is met 5 Cosco Shipping Lines schepen van 18.980 TEU en 6 OOCL schepen van 21.413 TEU de grootste dienst van de Ocean Alliance.
- Op 6 mei 2019 meerde het eerste schip van Neptune Lines, de Neptune Galene, aan in Zeebrugge. Door een nieuwe dienst (4 afvaarten per week) op te starten naar de haven van Zeebrugge, verbreedt Neptune Lines haar gebied richting Noord-Europa. De haven van Zeebrugge versterkt met deze trafiek op haar beurt haar netwerk naar de westkust van het Verenigd Koninkrijk. Neptune Lines verzorgt shortsea transport naar bijna 30 landen, met de focus op het Middellandse zeegebied, Noord-Europa en de Zwarte Zee.
- Op 18 mei 2019 werd in de haven van Zeebrugge een nieuw record gevestigd met de aankomst van de OOCL United Kingdom, het op dat moment grootste containerschip ter wereld. Het schip heeft een capaciteit van 21.413 TEU en behoort zo tot de grootste container carriers ter wereld. Het schip wordt ingezet op de Verre Oosten/Europa dienst van de Ocean Alliance (de NEU1-dienst).
- Met de aankomst op 20 mei 2019 van het containerschip Mozart, ingezet in de Panama Direct dienst van CMA CGM, werd het kiwiseizoen ingezet. Het schip bracht 270 containers met kiwi's (ongeveer 54 miljoen stuks)

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

naar de haven van Zeebrugge. In totaal gaat het om een levering van 1,2 miljard kiwi's voor de Europese markt. Dertien schepen worden ingezet om de wekelijkse calls te verzorgen. Eén loop neemt 90 dagen in beslag.

- Op 21 juli 2019 legde voor het eerst een Q-Max LNG-tanker aan aan de Fluxys-terminal in de Zeebrugse voorhaven. Een Q-Max is een LNG-tanker met membraantanks die speciaal ontworpen is voor het vervoer van aardgas over zee. De "Q" staat voor Qatar en de "Max" staat voor de maximum grootte van de schepen die kunnen afmeren aan de LNG-terminals in Qatar. Er zijn er in totaal 14 gebouwd. Het gaat om de grootste LNG-tankers ter wereld (345 meter lang, 54 meter breed, diepgang 12 meter). De capaciteit bedraagt 266.000 m³ (LNG), wat goed is voor 161.994.000 m³ aardgas.

1.3.4 Hinterland

- Vanaf 12 februari 2019 is de haven van Zeebrugge verbonden per spoor met het multimodale platform Delta 3 in Dourges, Noord-Frankrijk. Van daaruit zal er spooraansluiting zijn naar bestemmingen in het zuiden van Europa, zoals Bordeaux, Avignon, Lyon, Bayonne, Toulouse, Perpignan, Miramas/Marseille/Fos. Vanuit de hub in Parijs is er aansluiting naar Novara en Turijn in Noord-Italië. Het zal gaan om 3 verbindingen per week. De goederentreinen komen aan en vertrekken op de terminal van P&O Ferries in de voorhaven van Zeebrugge. Van hieruit zijn er shortsea-aansluitingen naar Hull, Middlesbrough (Teesport) en Tilbury in het Verenigd Koninkrijk.

1.4. Haven van Oostende

1.4.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Vanaf 1 februari 2019 is Haven Oostende een N.V. van Publiek Recht. De Raad van Bestuur wordt kleiner en slagkrachtiger. Voor de omvorming telde het Oostendse Havenbestuur 18 bestuurders waarvan 11 gemeenteraadsleden. De nieuwe Raad van Bestuur is sinds 1 februari 2019 samengesteld uit 13 bestuurders met meer inbreng van externe onafhankelijken zonder politiek achtergrond. Een ander voordeel van de omvorming is dat de haven, naast de eigen middelen, voortaan ook middelen van buitenaf kan aantrekken. Om in bepaalde niche-markten, zoals blauwe energie, maar ook in de logistiek, te kunnen concurreren met andere havens, zijn extra kapitaal en nieuwe investeringen nodig. Haven Oostende focust op vijf pijlers: Blauwe Economie, Bulk & Project Cargo, Cruises & Ferries, Circulaire Industrie en de Visserijsector.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

- Op 12 februari 2019 stelde Haven Oostende de nieuwe Raad van Bestuur voor. De zes gemeenteraadsleden werden na de gemeenteraad van 28 januari bekend gemaakt: Burgemeester Bart Tommelein (Open VLD), havenscheper Charlotte Verkeyn (N-VA); Alan Van Laer (Open VLD); Steven Nagels (N-VA); Wouter De Vriendt (Groen) en Krista Claeys (CD&V). De zes onafhankelijke leden zijn: Bart Brackx, ex-topman van Jetair en de West-Europese afdeling van de TUI-groep; prof. dr. Carl Devos, politicoloog en vertegenwoordiger van UGent in West-Vlaanderen; Lisa Devriese, senior wetenschappelijk medewerker beleidsinformatie bij het Vlaams Instituut voor de Zee; Hannelore Hochepped, hoofdcommissaris directeur operaties Politiezone Oostende; Kathy Van Damme, operationeel manager bij Vlaams Energiebedrijf en Prof. Dr. Eric Van Hooydonk, docent haven- en maritiem recht. Dirk Declerck, CEO van Haven Oostende, wordt herbevestigd als Gedelegeerd Bestuurder.
- Haven Oostende neemt aandelen van PMV, DEME en Artes-Group N.V. over en wordt de enige aandeelhouder van REBO N.V. Het is de grootste investering van het Havenbedrijf Oostende in 10 jaar. De REBO-terminal in de voorhaven van Oostende is gekend als de zwaarlastkade die gespecialiseerd is in stockage, pré-assemblage en het verschepen van windturbineonderdelen. In 2010 trok Haven Oostende extern kapitaal aan om de haven uit te bouwen tot dé logistieke offshore wind hub van het Zuidelijk deel van de Noordzee. Hiervoor werd samen met PMV, DEME en Artes-Group N.V. Renewable Energy Base Ostend "REBO N.V." opgericht. REBO treedt sindsdien op als logistiek ontwikkelaar die investeert in infrastructuur (zwaarlastkade, kaaimuren, kantoorgebouwen, ...) op terreinen van Haven Oostende en verhuurt deze. Op negen jaar tijd is de REBO-terminal voldoende matuur geworden en heeft ze een stabiele balans waardoor de middelen en expertise van de initiële investeerders, aanwezig van bij de start, niet langer nodig zijn.



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

Bron: Havenbedrijf Oostende.

1.4.2 Bedrijven, industrie, energie en duurzaamheid

- MHI Vestas, de Deense fabrikant van windturbines die sinds 2013 gevestigd is in de haven van Oostende, opende op 11 januari 2019 een nieuwe vleugel in het bedrijfsgebouw waar haar kantoren zijn gevestigd. De uitbreiding was nodig omdat het bedrijf vanaf 2020 244 windturbines op zee vanuit de haven van Oostende gaat onderhouden. Er werken intussen

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

meer dan 100 medewerkers in de Belgische vestiging van MHI Vestas. Haven Oostende heeft de volledige investering van € 2 miljoen voor haar rekening genomen. Het totale gebouw herbergt 1.300 m³ kantoorruimte en 1.000 m³ kantoren.

- Op 17 mei 2019 werd het Blue Accelerator testplatform geïnstalleerd voor kust van Oostende. Het testplatform is een realisatie van het project Blue Accelerator, waarbij een "living lab" op zee wordt gecreëerd. De bedoeling is om via dit lab in real life zeecondities innovatieprojecten in uiteenlopende mariene en maritieme sectoren te lanceren, met focus op golf, wind- en getijdenenergie en de bredere blauwe economie. Voorbeelden van mogelijke tests zijn bijvoorbeeld het opwekken van golfenergie, corrosieonderzoek, kabelmanipulaties... Naast de realisatie van het testplatform en bijhorend ondersteunend kader, met o.m. een open innovatieplatform, zetten de projectpartners ook in op een innovatietraject voor de veelbelovende niche van drones voor offshore toepassingen.
- Op 29 augustus 2019 kwam het hoogspanningsstation voor het windpark Northwester 2 aan in de haven van Oostende. Het Offshore High Voltage Station (OHVS) komt van bij de fabrikant Bladt Industries uit Aalborg (Denemarken). De installatie wachtte op het ponton in de haven van Oostende tot de voorbereidingswerken op zee voltooid waren.
- Op 8 november 2019 werd Ostend Dronehub opgericht met als partners Haven Oostende, Economisch Huis Oostende, Rebo, Internationale Luchthaven Oostende-Brugge, Hogeschool Vives en VLOC. Ostend Dronehub is een kenniscentrum voor professionele drones. Ostend Dronehub profileert zich internationaal en koppelt bedrijven die dronediensten aanbieden aan bedrijven die dronediensten nodig hebben. Het proces wordt begeleid op zowel technisch (welke drones), operationeel (hoe testen en uitvoeren) en inhoudelijk (dataverwerking) vlak. De tweede focus is actief drone onderzoek.

- Op 9 november 2019 heeft het installatieschip “Vole au vent” van de Jan De Nul Group haar project in Haven Oostende afgerond. De Vole au vent plaatste gedurende zes maanden de funderingen van het Northwester 2 windpark: 23 funderingen voor de windturbines en 1 fundering voor het hoogspanningsstation. De bouw van het windpark, op 55 km voor de kust van Oostende, gaat daarna de volgende fase in. De Vole au vent wordt in Schiedam voorbereid om de windturbineonderdelen: wieken, torenelementen en gondels vanuit Vlissingen te installeren op de funderingen. De ingebruikstelling van Northwester 2 gebeurde dan terug vanuit Oostende, met het schip Acta Orion dat vanaf eind november 2019 tweewekelijks de haven aanliep. In 2020 moet Northwester 2 operationeel zijn.
- In november 2019 installeerde Van Oord vanuit Oostende de elektriciteitskabel van windpark Norther. Dat is het dichtste windpark voor de kust, op 23 km van Oostende en telt 44 windturbines van MHI Vestas. De installatie van deze kabel gebeurt met de kabellegger Nexus. Van Oord organiseert vanuit Oostende ook het transport van de offshore techniciers die de Nederlandse windparken Borssele 3 en 4 onderhouden.
- Vanaf eind november 2019 werd vanuit de haven van Oostende de Bold Tern ingezet om gedurende zes maanden onderhoudswerken uit te voeren aan de bladen van de windparken Belwind en Northwind.
- In de achterhaven, Plassendale 1, werd eind 2019 een 20-jaar concessiecontract afgesloten met het nieuw bedrijf West Recycle. Dit bedrijf zal een productie-eenheid bouwen waar afvalstoffen verwerkt worden in eindproducten die terug kunnen hergebruikt worden als basisproduct in onder andere de bouwsector. Op het terrein van iets meer dan 6 ha groot zullen er hiervoor loodsen gebouwd worden zodat de eigenlijke verwerking van de afvalstoffen binnen kan gebeuren. Bovendien zal het bedrijf langs het kanaal een nieuwe kaai bouwen om overslag via het water rechtstreeks op hun terrein mogelijk te maken. Het bedrijf overweegt de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN ZEEHAVENS

aankoop van een binnenschip. De activiteiten van West Recycle kaderen volledig binnen de Circulaire Industrie, één van de vijf pijlers van Haven Oostende. Zo ontstaat er in de achterhaven langzaam maar zeker een cluster van bedrijven actief in de Circulaire Economie. Naast het terrein dat West Recycle zal betrekken bevindt zich al het Canadese bedrijf AIM Recycling Europe dat zich richt op de verwerking van non-ferro materialen. Renasci, een andere buur, is in volle opbouw en zal afval verwerken door het volledig om te zetten in energie en grondstoffen zonder restafval. Aan de overkant van het kanaal is er de biostoom installatie van Bionerga, de biofuel installatie van de Leo-groep en Top-Mix & TopAsfalt van de groep Verhelst. Niet te vergeten is er ook AeroCircular dat zich op de luchthaven van Oostende heeft gevestigd en vliegtuigonderdelen zal ontmantelen.



2

Overheidsuitgaven voor zeehavens

2.1. Vlaamse havens

Sinds de staatshervorming van 1989 staat het Vlaamse Gewest in voor de overheidsuitgaven ten behoeve van de havens en de maritieme toegankelijkheid. Dit hoofdstuk belicht de overheidsuitgaven in de periode 1989-2019, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2019 besteedde het Vlaamse Gewest 381,8 miljoen euro in functie van de havens. De post “maritieme toegang” is goed voor 219,9 miljoen euro. Het gaat om onderhoudsbaggerwerken op zee en op de Westerschelde, verschillende verdiepingsprogramma’s, wrakkenruiming, VTS en de exploitatie van de AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib), de installatie om slib te ontwateren en te stockeren. Tot en met 2014 waren ook een aantal havenoverschrijdende kleine projecten en diversen inbegrepen in deze post. Vanaf 2015 wordt deze post apart gemeld. Het gaat hier bijvoorbeeld om kosten zoals het Waterbouwkundig Laboratorium, studies in opdracht van de Overheid, verkeerssimulaties e.d. Vanaf 2016 werd bij maritieme toegang ook een jaarlijks bedrag van 59,5 miljoen euro opgenomen voor de financiële bijdrage van Vlaanderen aan Nederland ten behoeve van de nieuwe sluis in Terneuzen.



Voor de laatste vijf jaar (2015-2019) worden de overheidsuitgaven voor de vier Vlaamse havens apart weergegeven, met aanduiding van de belangrijkste projecten.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2019 door middel van de ABEX-index¹.

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

OVERHEIDSUITGAVEN VOOR ZEEHAVENS

Tabel 2.1

Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2019

(in prijzen 2019)

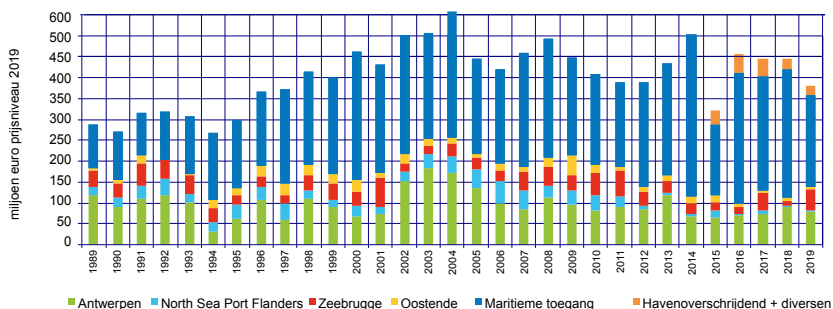
Jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Antwerpen	119,86	89,59	110,84	119,28	101,81	31,49	63,54	106,37	59,50	109,67	89,83
North Sea Port Flanders	19,31	23,01	30,41	38,57	20,43	23,20	32,80	32,79	39,51	20,69	17,60
Zeebrugge	38,43	35,20	54,24	44,01	43,54	33,74	21,87	24,48	19,21	37,32	38,30
Oostende	7,09	8,67	18,11	2,31	4,04	18,28	16,91	25,26	27,25	23,90	24,31
Totaal havens	184,70	156,47	213,60	204,16	169,82	106,70	135,12	188,89	145,47	191,58	170,04
Maritieme toegang	102,42	114,39	101,28	115,27	136,37	160,41	164,71	178,55	227,51	221,62	230,71
Havenoverschrijden- de kleine projecten en diversen*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	287,12	270,86	314,87	319,43	306,19	267,12	299,82	367,45	372,99	413,20	400,76
Maritieme toegang %	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%	57,6%

Jaar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Antwerpen	66,60	72,85	151,42	183,16	172,85	136,88	98,46	85,52	112,91	96,30	83,15
North Sea Port Flanders	26,32	17,15	23,25	34,36	39,04	44,91	53,49	44,21	28,79	33,67	34,89
Zeebrugge	34,83	72,04	20,27	20,52	30,73	26,78	24,57	43,89	45,69	35,96	54,11
Oostende	26,51	9,49	22,46	14,63	12,85	8,93	16,96	13,09	20,13	47,17	18,27
Totaal havens	154,26	171,53	217,40	252,67	255,47	217,50	193,48	186,70	207,52	213,10	190,41
Maritieme toegang	308,89	258,67	285,31	255,93	303,27	226,70	227,36	273,59	284,62	235,70	216,91
Havenoverschrijdend + diversen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	463,15	430,20	502,71	508,60	558,74	444,19	420,84	460,29	492,13	448,80	407,32
Maritieme toegang %	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%	51,0%	54,0%	59,4%	57,8%	52,5%	53,3%

Jaar	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Antwerpen	86,80	81,10	114,33	66,08	62,69	67,80	71,38	87,65	78,67	2.999,90
North Sea Port Flanders	24,43	9,37	4,50	6,34	17,68	4,08	8,19	3,62	3,35	762,63
Zeebrugge	59,61	32,56	28,36	21,91	18,11	16,63	39,86	9,81	50,22	1.084,44
Oostende	8,98	11,13	13,35	17,22	17,35	6,17	5,35	8,57	6,52	484,24
Totaal havens	179,82	134,15	160,54	111,56	115,83	94,68	124,78	109,64	138,76	5.331,20
Maritieme toegang	196,28	241,28	260,09	375,28	162,63	304,31	264,22	296,11	219,94	7.021,28
Havenoverschrijdend + diversen*	0,00	0,00	0,00	0,00	32,27	43,37	40,99	25,73	23,12	170,29
Algemeen totaal	376,11	375,43	420,63	486,84	310,74	442,36	429,98	431,48	381,82	12.522,77
Maritieme toegang %	52,2%	64,3%	61,8%	77,1%	52,3%	68,8%	61,4%	68,6%	57,6%	56,1%

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

Uitgaven voor havens door de Vlaamse overheid



2.2. Haven van Antwerpen

In 2019 werd door het Vlaams Gewest 78,7 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Antwerpen. Ruim 28% daarvan zijn decreetkosten: werking van de sluizen en de havenkapiteinsdienst. Ook belangrijk zijn de kosten voor de bouw en financiering van AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwa-



OVERHEIDSUITGAVEN VOOR ZEEHAVENS

tering, Recyclage en Applicatie van Slib, de installatie om slib te ontwateren en te stockeren). De meeste andere grote werken hebben betrekking op financiering, renovatie en herstelling van diverse sluizen in het havengebied en daarnaast ook een aantal wegenwerken. De beschikbaarheidsvergoeding voor de Kieldrechtsluis bedraagt 18 miljoen euro.

Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2015-2019, miljoen euro

(in prijzen 2019)

PROJECT	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	0,02	0,55	1,10	0,00	0,00	1,66
Berendrechtsluis & zandvlietsluis	0,38	0,65	1,26	0,13	0,16	2,57
Zandvlietsluis	2,85	1,67	0,34	0,00	0,00	4,86
Reserve bovenrolwagens t.b.v. diverse sluizen	0,00	1,80	0,00	0,00	0,00	1,80
Bouw / Financieringskost AMORAS	7,88	7,79	7,60	7,34	7,10	37,71
Renovatie Van Cauwelaertsluis	0,02	0,04	0,00	0,00	0,00	0,06
Boudewijnsluis	2,56	5,77	0,13	32,99	28,35	69,80
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,00	0,22	0,23	0,02	0,46
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,00	8,12	0,00	0,00	0,00	8,12
Verrebroekdok	0,00	0,23	0,00	0,00	0,00	0,23
Kieldrechtsluis	0,00	4,96	20,36	18,81	18,06	62,19
Herstellingswerken Kallosluis	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06
Verdieping kaaimuren Vijfde Havendok en Industriedok	0,00	0,93	1,03	0,80	0,00	2,76
Wachtplaatsen Ketelplaat (binnenvaart)	0,00	0,00	5,62	0,00	0,93	6,55
Overige (kleinere werken en diversen)	19,18	7,46	8,15	10,09	2,45	47,33
Decreetkosten: werking sluizen	14,04	14,77	17,61	10,03	11,77	68,21
Decreetkosten: toelage kanaaldokken & commerciële ligplaatsen	6,60	5,82	0,00	0,00	0,00	12,42
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	11,21	9,53	10,38	10,18	9,85	51,15
Totaal Haven van Antwerpen	64,81	70,09	73,79	90,61	78,67	377,96

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

2.3. North Sea Port Flanders

In 2019 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van North Sea Port Flanders 3,4 miljoen euro. Het gaat vooral om kleinere werken en diversen. De decreetkosten in North Sea Port Flanders bestaan uitsluitend uit een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteinsdienst: 1,5 miljoen euro.

Tabel 2.3

Grote projecten North Sea Port Flanders, 2015-2019, miljoen euro

(in prijzen 2019)

PROJECT	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Moervaart	2,07	0,02	5,76	0,00	0,67	8,52
Overige (kleinere werken en diversen)	14,24	2,62	1,13	2,19	1,19	21,37
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	1,85	1,57	1,58	1,55	1,50	8,04
Totaal Haven van Gent	18,28	4,22	8,46	3,74	3,35	38,05

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

2.4. Haven van Zeebrugge

In 2019 werd door het Vlaams Gewest 50,2 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Zeebrugge. Dat dit aanzienlijk meer is dan de jaren ervoor is toe te schrijven aan de werken aan de Vandammesluis (o.m. renovatie deur, deurkamer, vervanging wegdekpanelen op bruggen). Verder zijn ook de decreetkosten een belangrijke kostenpost (werking van de sluizen en de havenkapiteinsdienst, in totaal 5,6 miljoen euro), de vernieuwing van de oevers van het Boudewijnkanaal, de nieuwe sluis en enkele kleinere werken.



OVERHEIDSUITGAVEN VOOR ZEEHAVENS

Tabel 2.4

Grote projecten haven van Zeebrugge, 2015-2019, miljoen euro

(in prijzen 2019)

PROJECT	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Onderwaterdamwand kop Brittanniadok	0,00	0,00	3,48	0,00	0,00	3,48
Strategisch Haveninfrastructuur Project	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,26	0,03	0,00	0,00	0,00	0,28
Aanleg Albert II-dok	0,13	0,00	2,29	0,00	0,00	2,42
Werken Vandammesluis en vaargeul	6,41	4,28	21,51	1,45	35,58	69,23
Werken Visartsluis	0,32	0,00	1,56	0,09	0,03	1,99
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en bijhorende terreinen	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
Vernieuwen oevers Boudewijnkanaal	1,87	1,85	1,81	1,74	2,92	10,20
Renovatie spoorbrug over Boudewijnkanaal	0,00	1,81	0,00	0,00	0,00	1,81
Nieuwe sluis Zeebrugge	0,00	0,00	0,00	0,00	3,53	3,53
Overige (kleinere werken en diversen)	3,12	3,13	4,64	2,26	2,54	15,70
Decreetkosten: werking sluizen	3,68	3,70	3,71	2,43	3,51	17,02
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	2,81	2,38	2,22	2,18	2,11	11,69
Totaal Haven van Zeebrugge	18,72	17,19	41,21	10,14	50,22	137,48

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



2.5. Haven van Oostende

In 2019 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Oostende 6,5 miljoen euro. Het gaat vooral om kleinere werken en diversen (2,8 miljoen euro) en werken aan de Demeysluis. De decreetkosten bedragen voor de haven van Oostende 1,3 miljoen euro.

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2015-2019, miljoen euro

(in prijzen 2019)

PROJECT	2014	2015	2016	2017	2018	Totaal
Renovatie kaai 101 thv bestuursgebouw DAB vloot	9,58	0,00	0,00	0,00	0,00	9,58
Demeysluis: schilder- en herstellingswerken, electromechanische uitrusting deuren	0,00	1,47	0,00	0,00	2,43	3,89
Overige (kleinere werken en diversen)	7,00	3,67	4,21	7,55	2,82	25,25
Decreetkosten: werking sluizen	0,57	0,58	0,57	0,57	0,56	2,85
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	0,79	0,67	0,75	0,74	0,71	3,66
Totaal Haven van Oostende	17,94	6,38	5,53	8,86	6,52	45,23

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



3

Havenarbeid

3.1. Wet Major

De havenarbeid wordt in de Vlaamse havens volgens een zeer eigen, specifieke reglementering georganiseerd. De havenarbeiders hebben een eigen statuut.

De algemene principes over havenarbeid in België worden geregeld in de kaderwet van 8 juni 1972 over de havenarbeid en de bijhorende uitvoeringsbesluiten ervan (de “Wet Major”).

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

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

3.2. Toepassingsgebied

De geografische havengebieden waarbinnen de reglementeringen van de havenarbeid van toepassing zijn, zijn territoriaal vastgelegd en duidelijk beschreven in het Koninklijk Besluit van 12 januari 1973 (B.S. 23 januari 1973). De grenzen, waarbinnen de wet op de havenarbeid van toepassing is, vallen niet altijd samen met de officiële grenzen van de havens.

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

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

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

vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Een vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid zit het paritair subcomité voor.

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

Werkgeversorganisaties: CEPA (Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen), CEPG (Centrale der Werkgevers aan de haven van Gent), CEWEZ (Centrale der Werkgevers aan de haven van Zeebrugge) en (tot 30 juni 2017) CEWO (Centrale der Werkgevers Oostende). Sinds 1 juli 2017 is CEWEZ vzw ook aangesteld als wettelijke lasthebber voor de havens van Oostende en Nieuwpoort.

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

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

3.3. Historische evolutie

Sinds de Wet Major van 1972 zijn er belangrijke aanpassingen aan de regelgeving gebeurd:

- In de jaren 1990 werd op vraag van de werkgevers de categorie “logistieke havenarbeiders” geïntroduceerd. Deze havenarbeiders worden voor logistieke taken ingezet en verdienen minder.



- In het begin van de jaren 2000 werd door de Europese Commissie twee keer de zgn. "Port Package" gelanceerd, met daarin een havenrichtlijn om de havensector te liberaliseren, die verstreckende gevolgen zou hebben voor de havenarbeid. Eén van de vele struikelblokken was de introductie van de "zelfafhandeling", waarbij onder bepaalde voorwaarden de bemanning van het schip zelf zou mogen laden en lossen. De Port Packages van 2001 en 2004 zijn uiteindelijk niet goedgekeurd. Een sterk afgezwakte versie van de Port Package, in de vorm van een havenverordening, werd in 2016 goedgekeurd. Deze verordening had geen gevolgen voor de havenarbeid.
- In 2013 werd bij de Europese Commissie een formele klacht ingediend tegen de Belgische Wet Major. In dit verband stuurde de Europese Commissie in 2014 een officiële ingebrekestelling aan België. Als België zijn wetgeving niet zou aanpassen, dan zou er mogelijk een veroordeling door het Hof van Justitie in Luxemburg volgen met financiële gevolgen.
- Toenmalig Minister Monica De Coninck en haar opvolger Kris Peeters hebben geprobeerd in 2014 en 2015 om tot een akkoord te komen met de sociale partners om de wetgeving op de havenarbeid aan te passen ten einde een Europese veroordeling te voorkomen. In april 2016 bereikten de sociale partners een akkoord. In juni 2016 keurden havenarbeiders van het algemeen contingent het akkoord goed.
- In juli 2016 werd het Koninklijk Besluit³ gepubliceerd met daarin de wijzigingen aan de wetgeving over de havenarbeid.
- De Europese Commissaris die bevoegd is voor dit dossier, Violetta Bulc, is akkoord met de nieuwe wetgeving (december 2016).

3 Belgische Staatsblad, "Koninklijk Besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 5 juli 2004 betreffende de erkenning van havenarbeiders in de havengebieden die onder het toepassingsgebied vallen van de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid", 10 juli 2016.

3.4. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling

De havenarbeiders opgenomen in de pool (dit is de nieuwe benaming voor “havenarbeiders van het algemeen contingent”) vormen slechts een onderdeel van de totale tewerkstelling in de havengebonden sector⁴. In de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit⁵. De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitoefenen van bepaalde opdrachten. In de studies van de NBB worden de werkende havenarbeiders opgenomen. Deze aantallen worden bovendien uitgedrukt in voltijdse equivalenten. Deze berekeningswijze houdt geen rekening met werkloze en arbeidsongeschikte havenarbeiders. Er zijn dus meer havenarbeiders bij de havengebonden activiteiten betrokken dan wat blijkt uit de tewerkstellingscijfers vermeld in de studies van de NBB.

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

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

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

⁵ In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de Port of Zeebrugge worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

3.5. Havenarbeiders opgenomen in de pool

Sinds het Koninklijk Besluit van juli 2016 wordt de term “havenarbeiders algemeen contingent” vervangen door “havenarbeiders opgenomen in de pool”. Het gaat om de volgende beroepscategorieën:

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



HAVENARBEID

In de tabellen 3.1 tot 3.4 wordt de evolutie weergegeven van het aantal havenarbeiders opgenomen in de pool en het aantal gepresteerde taken per jaar.

Tabel 3.1

Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool en gepresteerde taken, haven van Antwerpen, 1980-2019

Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)
1980	9.270	1.613.105	174
1990	7.009	1.384.598	198
2000	5.567	1.071.813	193
2001	5.388	1.076.236	200
2002	5.720	1.153.354	202
2003	5.739	1.182.298	206
2004	6.303	1.232.722	196
2005	6.742	1.274.413	189
2006	6.900	1.303.664	189
2007	6.819	1.356.651	199
2008	6.898	1.377.539	200
2009	6.650	1.228.708	185
2010	6.240	1.322.822	212
2011	6.053	1.170.631	193
2012	6.029	1.166.335	193
2013	6.160	1.183.817	192
2014	6.181	1.162.372	188
2015	6.131	1.193.747	195
2016	6.136	1.211.218	197
2017	6.277	1.262.963	201
2018	6.723	1.315.804	196
2019	7.053	1.335.804	189

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

Tabel 3.2

Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool en gepresteerde taken, North Sea Port Flanders (haven Gent), 1980-2019

Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)
1980	787	131.095	167
1990	761	126.293	166
2000	479	81.142	169
2001	459	75.185	164
2002	430	67.620	157
2003	424	68.768	162
2004	442	76.980	174
2005	430	74.967	174
2006	432	79.465	184
2007	464	81.536	176
2008	458	88.500	193
2009	445	66.990	151
2010	419	81.659	195
2011	463	95.268	206
2012	457	86.978	190
2013	456	82.818	182
2014	425	79.222	186
2015	439	80.667	184
2016	419	77.876	186
2017	425	81.632	192
2018	459	84.268	184
2019	458	86.279	189

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

HAVENARBEID

Tabel 3.3

**Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool
en RSZ-dagen, haven van Zeebrugge, 1980-2019**

Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool	Totaal aantal gepresteerde RSZ-dagen	Gemiddeld aantal RSZ-dagen per arbeider per jaar (havenarbeiders opgenomen in de pool)
1980	327	36.162	111
1990	862	158.725	184
2000	1.080	238.235	221
2001	1.058	235.986	223
2002	1.037	228.979	221
2003	1.000	228.463	228
2004	1.089	247.497	227
2005	1.246	281.247	226
2006	1.395	309.241	222
2007	1.487	347.898	234
2008	1.645	352.689	214
2009	1.560	288.796	185
2010	1.516	331.731	219
2011	1.499	332.766	222
2012	1.480	294.914	199
2013	1.458	322.266	221
2014	1.541	333.656	217
2015	1.568	355.574	227
2016	1.696	402.959	238
2017	1.796	414.548	231
2018	1.833	422.096	230
2019	1.915	434.500	227

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



Tabel 3.4

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

Jaar	Havenarbeiders opgenomen in de pool
1990	55
2000	40
2001	34
2002	45
2003	59
2004	57
2005	53
2006	58
2007	66
2008	76
2009	74
2010	40
2011	34
2012	31
2013	33
2014	22
2015	13
2016	12
2017*	-

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

3.6. Logistiek en vaklui

Sinds het Koninklijk Besluit van juli 2016 worden de logistieke werknemers niet meer gerekend als havenarbeider. Ook vaklui worden niet tot de havenarbeiders gerekend. Hierbij de situatie per haven voor 2019 (31 december).

Haven Antwerpen:

- Logistieke werknemers: 1.637
- Vaklui: 918

North Sea Port Flanders:

- Logistieke werknemers: 32
- Vaklui: 89
- Havenarbeiders buiten de pool: markeerders: 26

Haven Zeebrugge:

- Logistieke werknemers: 450
- Vaklui: 27
- Fruitsorteerders: 4



4

Sociaal-economisch belang Vlaamse zeehavens

4.1. Inleiding

De toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen geven het belang weer van de Vlaamse zeehavens. In dit hoofdstuk worden deze indicatoren bekeken voor de periode 2013-2018. Kort samengevat:

- De totale directe toegevoegde waarde voor de vier Vlaamse havens bedroeg in 2018 17,2 miljard euro. De totale toegevoegde waarde, dus directe en indirecte toegevoegde waarde samen, bedroeg in 2018 29,1 miljard euro. Dit is 6,3% van het Belgische BBP (10,8% van het Vlaamse BBP).
- De directe werkgelegenheid bedroeg 106.320 voltijdse equivalenten (VTE's). Met de indirecte werkgelegenheid erbij wordt dit in totaal 224.865 VTE. Dit is 5,3% van de werkende bevolking in België (bijna 9,0% van de werkende bevolking in het Vlaams Gewest).
- Er werd in de Vlaamse havens ruim 5,6 miljard euro geïnvesteerd in 2018.

4.2. Definities en methodologie

4.2.1 Algemeen

Als basis voor dit hoofdstuk werd het rapport “The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2018” gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks ‘Working papers - document series⁶’ in juli 2020 werd gepubliceerd. De methodiek wordt uitvoerig toegelicht in het verslag 2004⁷ van dit rapport.

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

Sinds de gegevens van de Nationale Bank van België in het Jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie (vanaf 2019 van de MORA) voor het eerst werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. Voor de berekening van de directe effecten wordt de Nace-Bel 2008 code gebruikt voor de selectie van de ondernemingen. Voor de berekening van de indirecte effecten wordt gewerkt met de meest recente input-outputtabellen van het Planbureau en aanbod en gebruikstabellen van het Instituut voor de Nati-

6 Rubbrecht I., Burggraeve K., “The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2018”, Working paper nr. 384, Nationale Bank van België, Brussel, 2020. Geïnteresseerden kunnen alle data downloaden van de website van de Nationale Bank: <http://stat.nbb.be/Index.aspx?DataSetCode=AMPORTS> om er hun eigen analyses mee te verrichten.

7 Lagneaux F., “Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex, verslag 2004”, Working paper nr. 86, Nationale Bank van België, Brussel, 2006.

onale Rekeningen (INR). Midden 2011 startte het INR met de publicatie van statistieken op basis van de Nace-Bel 2008 code. De interpretatie van de indirecte effecten dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. Als gevolg van dit alles kunnen de gegevens in dit jaaroverzicht afwijken van deze uit de vorige edities.

Door onderzoeksinstellingen en universiteiten werd heel wat onderzoek uitgevoerd naar het economische belang van de havenactiviteiten. Dit staat rechtstreeks in verband met de definiëring van de “maritieme cluster”, of het geheel van bedrijfstakken (ondernemingen en leveranciersketens) die aan de havens verbonden zijn. De interpretatie kan enigszins verschillen al naargelang het land of de regio, maar algemeen wordt aangenomen dat de haven zich op het kruispunt van die activiteitstakken bevindt. Om het belang van de haven te kennen moet men bijgevolg die bedrijfstakken bestuderen die de haven uitmaken of die ermee interactie hebben. Daarom worden in de studie van de havenactiviteit in België twee clusters onder de loep genomen: de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster.

De maritieme cluster omvat de bedrijfsactiviteiten die eigen zijn aan de havens en waarvan het bestaan essentieel is voor de havens. Tot die bedrijfsactiviteiten behoren het beheer en het onderhoud van de havens, navigatie, overslag, opslag, baggeren, visserij, maritieme diensten, exploitatie van zeesluizen enz. De publieke sector betrokken bij het havengebeuren wordt integraal bij de maritieme cluster ondergebracht.

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

Het betreft vier segmenten:

- industrie: onder meer chemische industrie, metaalindustrie, automobiel-industrie en energiesector;
- handel: de keten van tussenpersonen in de handel die een band met de havens hebben, zoals toeleveranciers, import-export bedrijven, handels-bedrijven die een band hebben met de bovengenoemde industrie;
- vervoer over land: de verschillende vervoermodi te land (wegvervoer, spoorwegvervoer, pijpleidingen enz.);
- andere logistieke diensten: bedrijven die niet-specifieke maritieme dien-sten leveren in de havens, zoals o.a. informaticadiensten, schade-experts, controlebureaus en consultancy.

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

Het al dan niet opnemen van een onderneming in de analyse van de Natio-nale Bank verschilt naargelang de cluster.

Voor de niet-maritieme cluster worden eerst de activiteiten (Nace-codes) geselecteerd die van belang kunnen zijn voor een haven. Bij de bepaling daarvan heeft men zich gebaseerd op de studies die in het verleden werden gemaakt. Ondernemingen die voldoen aan dit functioneel criterium moeten bovendien ook nog voldoen aan een geografisch criterium, d.w.z. zij moeten daadwerkelijk in het gedefinieerde havengebied liggen.



Die definiëring van het havengebied berust op het koninklijk besluit van 2 februari 1993⁸. Het havengebied kan echter wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en ruimtelijke ordening. De afbakening van een havengebied aan de hand van de straatnamen en postcodes kan in functie van deze evoluties aangepast worden. Het volstaat in de toekomst na te gaan of een bepaalde straat nog tot het havengebied behoort om de bedrijven die er gevestigd zijn al dan niet op te nemen in de studie.

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

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

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

Samenvatting selectiebasis bedrijven in de vier Vlaamse havens

Bedrijven behorend tot de niet-maritieme cluster:

Moeten deel uitmaken van de bedrijfstakken die een economische band met de zeehavens hebben. De bedrijven die slechts in één arrondissement zijn gevestigd, moeten hun maatschappelijke zetel hebben in het havengebied zoals het werd gedefinieerd in het koninklijk besluit van 2 februari 1993. Voor de bedrijven die vestigingen hebben in meerdere arrondissementen: enkel de activiteiten van de exploitatiezetel in het havengebied worden opgenomen.

Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:

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

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

- visverwerkende en visconserverende bedrijven
- productie van diepgevroren vis en visproducten

- bouw en herstelling van pleziervaartuigen
- baggerwerken
- overige waterbouw
- overige handel
- overige goederenbehandeling
- opslag in koelpakhuizen
- overige opslag
- de Zeemacht

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

- expeditieagentschappen
- scheepsagenturen
- douaneagentschappen
- tussenpersonen in het vervoer
- andere activiteiten in verband met de organisatie van de het goederenvervoer
- bevrachtingsbedrijven
- de openbare diensten betrokken bij het havengebeuren

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

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

- visserij
- scheepsbouw en scheepsherstelling
- zee- en kustvaart
- binnenvaart
- goederenbehandelaars in havens (terminals, naties enz.)
- ondersteunende diensten voor het vervoer te water (aanpassing van vaarwegen, uitrusting voor maritiem vervoer, enz.)

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

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

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

4.2.2 Toegevoegde Waarde

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

Privébedrijven

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

- personeelskosten: rubrieken 62 (lonen, sociale lasten en pensioenen);
- afschrijvingen: rubrieken 630 van de jaarrekeningen (dotaties voor afschrijvingen en waardeverminderingen van de oprichtingskosten en materiële en immateriële vaste activa), 631/4 (waardeverminderingen) en 635/7 (provisies voor risico's en kosten);
- overige kosten: rubriek 640/8 (andere bedrijfskosten) min rubriek 649 (als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten);
- bedrijfsresultaat: rubriek 70/64 (winst) of 64/70 (verlies, in min);
- niet-recurrente bedrijfsopbrengsten: rubriek 76A (in min);
- niet-recurrente bedrijfskosten: rubriek 66A;
- exploitatiesubsidies: rubriek 740 (in min).

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

Overheidsbedrijven

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

Voor wat de creatie van de indirecte toegevoegde waarde betreft werden de gegevens voor het jaar 2018 berekend. De berekende indirecte effecten worden niet verder opgesplitst.

4.2.3 Werkgelegenheid

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens voor het jaar 2018 berekend. De berekende indirecte effecten worden niet verder opgesplitst. Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe en bijgewerkte data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR).

In de havenstudie van de Nationale Bank van België worden de indirecte effecten voor elke haven apart berekend. Aangezien een haven ook afgeleide economische effecten kan genereren in andere havens, wordt een deel van haar indirecte effecten tenietgedaan als de berekening op een geaggregeerd niveau gebeurt, m.a.w. voor een aantal havens tezamen. De som van de indi-

recte effecten per haven is dus hoger dan de indirecte effecten berekend op basis van de havens in hun totaliteit.

4.2.4 Investeringsen

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

Privé-bedrijven

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

Voor bedrijven die meerdere vestigingen hebben, worden de investeringen van het bedrijf verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot de tewerkstellingsgegevens van het INR. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. De analyse van de toegevoegde waarde en de investeringen van ondernemingen met verschillende vestigingen moet dus met de nodige voorzichtigheid gebeuren.

Overheidsbedrijven

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

4.3. Toegevoegde waarde

4.3.1 Vlaamse havens

De totale toegevoegde waarde bedroeg in 2018 in de vier Vlaamse havens samen 29,1 miljard euro. De directe toegevoegde waarde bedroeg 17,2 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde uitkwam op 11,9 miljard euro. Iets meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd gecreëerd in de industrie, terwijl de maritieme cluster goed was voor iets meer dan een kwart van de directe toegevoegde waarde.

4.3.2 Haven van Antwerpen

De directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bedroeg in 2018 11,1 miljard euro. Dat Antwerpen een zeer belangrijke industriële haven en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld is, blijkt uit de cijfers: ruim de helft van de directe toegevoegde waarde werd gerealiseerd in de industrie. De maritieme cluster was in 2018 goed voor een directe toegevoegde waarde van 3,5 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor ruim 7,6 miljard euro. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2018 op bijna 19,0 miljard euro.

4.3.3 North Sea Port Flanders

In 2018 bedroeg de directe toegevoegde waarde in North Sea Port Flanders 4,5 miljard euro. Met de staalindustrie en de autoassemblage is North Sea Port Flanders een belangrijke industriële haven. De sector industrie was goed voor bijna twee derde, en de niet-maritieme cluster voor 92% van de directe toegevoegde waarde. Acht procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2018 gerealiseerd door de maritieme cluster. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2018 op 8,5 miljard euro.

4.3.4 Haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven. Dit blijkt duidelijk uit de cijfers van de directe toegevoegde waarde: ruim 57% van de directe toegevoegde waarde, die in 2018 ruim 1,0 miljard euro bedroeg, werd gecreëerd door de maritieme cluster. De industrie is er verhoudingsgewijs minder belangrijk dan in de andere Vlaamse havens, met een aandeel van 23%. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2018 op 1,8 miljard euro.

4.3.5 Haven van Oostende

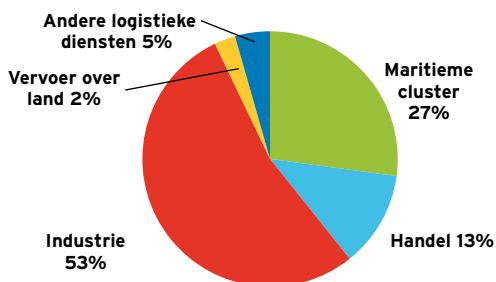
In 2018 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende 568 miljoen euro. Daarvan werd 59% gegenereerd door de industrie (in hoofdzaak chemie en metaalverwerkende nijverheid). Ook de maritieme cluster is in Oostende van belang: in 2018 creëerde deze sector bijna een derde van de directe toegevoegde waarde. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2018 op 0,96 miljard euro.

Tabel 4.1

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

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	2.005,1	2.060,9	2.110,4	2.186,8	2.298,8	2.276,8
Overige maritieme cluster	2.308,8	2.314,2	2.753,3	2.601,9	2.400,9	2.333,7
Totaal maritieme cluster	4.313,9	4.375,1	4.863,7	4.788,7	4.699,7	4.610,5
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	1.730,4	1.822,9	1.823,3	2.008,0	2.152,9	2.275,6
Industrie	7.477,9	7.748,9	8.432,9	8.234,5	9.456,4	9.034,5
Vervoer over land	472,9	450,3	417,8	411,2	418,1	422,6
Andere logistieke diensten	681,0	684,0	726,1	723,5	805,9	838,3
Totaal niet-maritieme cluster	10.362,2	10.706,1	11.400,1	11.377,2	12.833,3	12.571,0
Totaal directe toegevoegde waarde	14.676,1	15.081,2	16.263,8	16.165,9	17.533,0	17.181,5
Totaal indirecte toegevoegde waarde	12.576,7	12.622,3	11.626,6	11.225,7	12.431,4	11.873,9
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	27.252,8	27.703,5	27.890,4	27.391,6	29.964,4	29.055,4

Bron: NBB.



Tabel 4.2

Maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	2.276,8	49,4%
Scheepsbouw en -herstelling	59,3	1,3%
Havenaanleg en baggerwerken	344,1	7,5%
Rederijen	453,4	9,8%
Scheepsagenten en expeditieus	718,3	15,6%
Visserij en visverwerking	93,4	2,0%
Bunkering & maritieme handel	6,2	0,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	323,2	7,0%
Publieke sector / overheid	335,8	7,3%
Totaal maritieme cluster	4.610,5	100,0%

Niet-maritieme cluster	2018	%
Chemische industrie	4.228,8	33,6%
Metaalverwerkende nijverheid	1.382,6	11,0%
Voedingsindustrie	234,0	1,9%
Autoconstructie en assemblage	867,2	6,9%
Bouw	447,4	3,6%
Electronica	50,4	0,4%
Energie	292,5	2,3%
Brandstofproductie	1.129,4	9,0%
Overige industrie	402,2	3,2%
Wegvervoer	302,5	2,4%
Overig landtransport	120,1	1,0%
Overige logistieke diensten	838,3	6,7%
Handel	2.275,6	18,1%
Totaal niet-maritieme cluster	12.571,0	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 17.181,5

Bron: NBB.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG VLAAMSE ZEEHAVENS

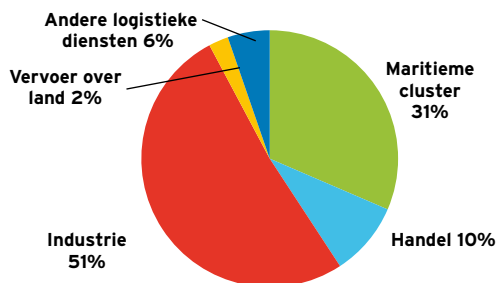
Tabel 4.3

Haven van Antwerpen - Toegevoegde Waarde (in miljoen euro)

Directe Toegevoegde Waarde

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	1.563,3	1.604,8	1.665,0	1.697,7	1.803,9	1.766,3
Overige maritieme cluster	1.717,9	1.718,2	2.122,2	1.979,4	1.800,0	1.719,0
Totaal maritieme cluster	3.281,2	3.323,0	3.787,3	3.677,2	3.603,8	3.485,3
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	855,1	917,0	901,7	999,0	1.077,2	1.113,6
Industrie	4.850,8	4.970,6	5.478,5	5.280,1	5.999,1	5.607,9
Vervoer over land	308,2	296,6	259,5	245,3	240,6	244,8
Andere logistieke diensten	505,5	502,1	545,9	559,6	625,6	654,8
Totaal niet-maritieme cluster	6.519,6	6.686,3	7.185,6	7.084,0	7.942,5	7.621,1
Totaal directe toegevoegde waarde	9.800,8	10.009,3	10.969,2	10.772,1	11.517,5	11.106,4
Totaal indirecte toegevoegde waarde	8.988,1	8.988,9	8.312,8	7.836,7	8.429,6	7.866,6
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	18.788,9	18.998,2	19.282,0	18.608,8	19.947,1	18.973,0

Bron: NBB.



Tabel 4.4

Maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	1.766,3	50,7%
Scheepsbouw en -herstelling	31,8	0,9%
Havenaanleg en baggerwerken	275,7	7,9%
Rederijen	399,8	11,5%
Scheepsagenten en expeditie	609,6	17,5%
Visserij en visverwerking	0,6	0,0%
Bunkering & maritieme handel	5,1	0,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	246,5	7,1%
Publieke sector / overheid	149,9	4,3%
Totaal maritieme cluster	3.485,3	100,0%

Niet-maritieme cluster	2018	%
Chemische industrie	3.667,1	48,1%
Metaalverwerkende nijverheid	217,6	2,9%
Voedingsindustrie	65,6	0,9%
Autoconstructie en assemblage	77,8	1,0%
Bouw	225,4	3,0%
Electronica	10,0	0,1%
Energie	156,1	2,0%
Brandstofproductie	1.020,5	13,4%
Overige industrie	167,8	2,2%
Wegvervoer	144,1	1,9%
Overig landtransport	100,7	1,3%
Overige logistieke diensten	654,8	8,6%
Handel	1.113,6	14,6%
Totaal niet-maritieme cluster	7.621,1	100,0%

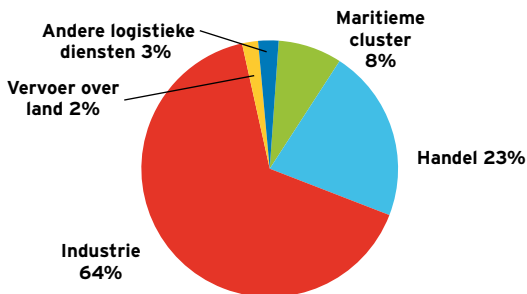
Totaal directe toegevoegde waarde: 11.106,4

Bron: NBB.

Tabel 4.5
North Sea Port Flanders - Toegevoegde Waarde (in miljoen euro)
Directe Toegevoegde Waarde

● Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	244,9	247,6	222,9	233,4	252,0	256,8
Overige maritieme cluster	83,8	90,7	88,4	96,2	102,9	98,3
Totaal maritieme cluster	328,7	338,3	311,3	329,6	354,9	355,1
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
● Handel	771,6	805,9	822,3	906,6	978,2	1.052,1
● Industrie	2.084,1	2.255,2	2.427,3	2.422,5	2.881,9	2.852,5
● Vervoer over land	75,0	76,5	79,7	81,6	84,5	81,9
● Andere logistieke diensten	138,9	141,8	138,3	113,4	123,8	123,0
Totaal niet-maritieme cluster	3.069,6	3.279,4	3.467,6	3.524,1	4.068,4	4.109,5
Totaal directe toegevoegde waarde	3.398,3	3.617,7	3.778,9	3.853,7	4.423,3	4.464,6
Totaal indirecte toegevoegde waarde	3.697,2	3.903,3	3.457,4	3.444,5	4.170,5	4.026,8
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	7.095,5	7.521,0	7.236,3	7.298,2	8.593,8	8.491,4

Bron: NBB.


Tabel 4.6

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	256,8	72,3%	Chemische industrie	491,6	12,0%
Scheepsbouw en -herstelling	3,5	1,0%	Metaalverwerkende nijverheid	957,0	23,3%
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0%	Voedingsindustrie	119,9	2,9%
Rederijen	4,0	1,1%	Autoconstructie en assemblage	786,4	19,1%
Scheepsagenten en expeditie	37,6	10,6%	Bouw	154,1	3,7%
Visserij en visverwerking	0,0	0,0%	Electronica	36,3	0,9%
Bunkering & maritieme handel	0,3	0,1%	Energie	23,6	0,6%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	30,4	8,6%	Brandstofproductie	108,9	2,6%
Publieke sector / overheid	22,5	6,3%	Overige industrie	174,7	4,3%
Totaal maritieme cluster	355,1	100,0%	Wegvervoer	70,8	1,7%
			Overig landtransport	11,1	0,3%
			Overige logistieke diensten	123,0	3,0%
			Handel	1.052,1	25,6%
			Totaal niet-maritieme cluster	4.109,5	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 4.464,6

Bron: NBB.

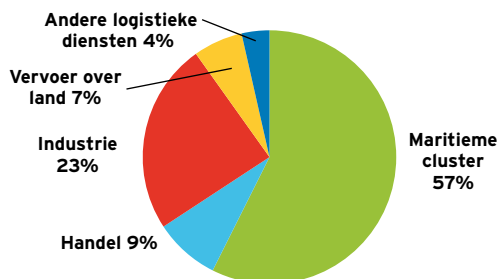
SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG VLAAMSE ZEEHAVENS

Tabel 4.7

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

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	194,7	205,4	219,1	249,2	250,5	251,4
Overige maritieme cluster	338,8	336,0	360,9	343,2	350,7	345,0
Totaal maritieme cluster	533,5	541,4	580,0	592,4	601,2	596,4
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	88,1	85,7	87,2	88,9	88,4	98,9
Industrie	277,9	246,7	234,0	238,1	253,5	239,1
Vervoer over land	64,7	54,4	52,9	57,7	66,5	70,7
Andere logistieke diensten	24,5	26,6	28,9	36,1	40,5	37,1
Totaal niet-maritieme cluster	455,2	413,4	403,0	420,8	448,9	445,8
Totaal directe toegevoegde waarde	988,7	954,8	983,0	1.013,2	1.050,1	1.042,2
Totaal indirecte toegevoegde waarde	813,0	781,6	685,2	719,3	771,7	764,0
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	1.801,7	1.736,4	1.668,2	1.732,5	1.821,8	1.806,2

Bron: NBB.



Tabel 4.8

Maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	251,4	42,2%
Scheepsbouw en -herstelling	9,6	1,6%
Havenaanleg en baggerwerken	20,6	3,5%
Rederijen	49,4	8,3%
Scheepsagenten en expeditie	65,6	11,0%
Visserij en visverwerking	55,0	9,2%
Bunkering & maritieme handel	0,8	0,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	41,7	7,0%
Publieke sector / overheid	102,3	17,2%
Totaal maritieme cluster	596,4	100,0%

Niet-maritieme cluster	2018	%
Chemische industrie	31,5	7,1%
Metaalverwerkende nijverheid	8,7	2,0%
Voedingsindustrie	31,6	7,1%
Autoconstructie en assemblage	1,7	0,4%
Bouw	32,9	7,4%
Electronica	4,1	0,9%
Energie	91,5	20,5%
Brandstofproductie	0,0	0,0%
Overige industrie	37,1	8,3%
Wegvervoer	62,9	14,1%
Overig landtransport	7,8	1,7%
Overige logistieke diensten	37,1	8,3%
Handel	98,9	22,2%
Totaal niet-maritieme cluster	445,8	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 1.042,2

Bron: NBB.

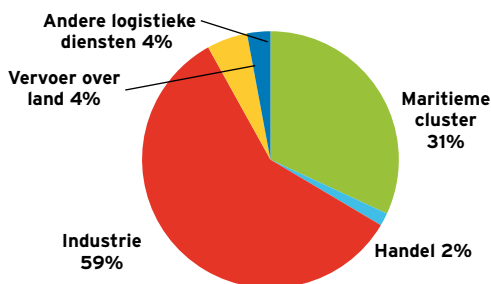
Tabel 4.9

Haven van Oostende - Toegevoegde Waarde (in miljoen euro)

Directe Toegevoegde Waarde

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	2,2	3,1	2,4	2,5	1,3	2,3
Overige maritieme cluster	168,3	169,3	186,4	176,1	167,3	171,4
Totaal maritieme cluster	170,5	172,4	188,8	178,6	168,6	173,7
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	15,6	14,3	12,1	13,5	9,1	11,0
Industrie	265,1	276,4	293,1	293,8	321,9	335,0
Vervoer over land	25,0	22,8	25,7	26,6	26,5	25,2
Andere logistieke diensten	12,1	13,5	13,0	14,4	16,0	23,4
Totaal niet-maritieme cluster	317,8	327,0	343,9	348,3	373,5	394,6
Totaal directe toegevoegde waarde	488,3	499,4	532,7	526,9	542,1	568,3
Totaal indirecte toegevoegde waarde	395,7	385,0	387,6	367,2	380,2	395,4
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	884,0	884,4	920,3	894,1	922,3	963,7

Bron: NBB.



Tabel 4.10

Maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	2,3	1,3%
Scheepsbouw en -herstelling	14,4	8,3%
Havenaanleg en baggerwerken	47,8	27,5%
Rederijen	0,2	0,1%
Scheepsagenten en expeditie	5,5	3,2%
Visserij en visverwerking	37,8	21,8%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	4,6	2,6%
Publieke sector / overheid	61,1	35,2%
Totaal maritieme cluster	173,7	100,0%

Niet-maritieme cluster	2018	%
Chemische industrie	38,6	9,8%
Metaalverwerkende nijverheid	199,3	50,5%
Voedingsindustrie	16,9	4,3%
Autoconstructie en assemblage	1,3	0,3%
Bouw	35,0	8,9%
Electronica	0,0	0,0%
Energie	21,3	5,4%
Brandstofproductie	0,0	0,0%
Overige industrie	22,6	5,7%
Wegvervoer	24,7	6,3%
Overig landtransport	0,5	0,1%
Overige logistieke diensten	23,4	5,9%
Handel	11,0	2,8%
Totaal niet-maritieme cluster	394,6	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 568,3

Bron: NBB.





4.4. Werkgelegenheid

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens voor boekjaar 2018 berekend. De berekende indirecte effecten worden niet verder opgesplitst. Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe en bijgewerkte data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR).

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

4.4.1 Vlaamse havens

De vier Vlaamse zeehavens Antwerpen, North Sea Port Flanders, Zeebrugge en Oostende zijn zeer belangrijk voor de tewerkstelling in Vlaanderen: in 2018 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens 106.320 VTE (voltijdse equivalenten). Ruim een derde daarvan werkt in de maritieme cluster

en bijna twee derde in de niet-maritieme cluster. De sector industrie is de belangrijkste werkgever. Deze sector is goed voor bijna de helft van de werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2018 op 224.865 VTE.

4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is met een directe tewerkstelling in 2018 van 62.635 VTE de belangrijkste Vlaamse haven op het vlak van tewerkstelling. Dit is bijna zestig procent van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens. De directe werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2018 28.365 VTE. Dit is 45% van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met 23.227 VTE komt de industrie op de tweede plaats. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2018 op 142.594 VTE.

4.4.3 North Sea Port Flanders

In 2018 bedroeg de directe werkgelegenheid in North Sea Port Flanders 28.705 VTE. Ook uit de cijfers van de directe werkgelegenheid blijkt dat North Sea Port Flanders in de eerste plaats een industriehaven is: 21.712 VTE (76%) waren in 2018 in die sector tewerkgesteld. Met 3.081 VTE was de maritieme cluster goed voor elf procent van de directe werkgelegenheid in 2018. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2018 op 63.688 VTE.

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge in de eerste plaats een overslaghaven is, blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: bijna twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2018 gecreëerd in de maritieme cluster. De industrie was goed voor 16% van de directe werkgelegenheid. In totaal is de haven van Zeebrugge goed voor een directe werkgelegenheid van 9.910 VTE. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2018 op 19.809 VTE.

4.4.5 Haven van Oostende

In de haven van Oostende bedroeg de totale directe werkgelegenheid in 2018 5.071 VTE. De industrie blijft de belangrijkste sector: goed voor de helft van de directe werkgelegenheid. De maritieme cluster is goed voor 36% van de werkgelegenheid in de haven van Oostende. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2018 op 9.255 VTE.



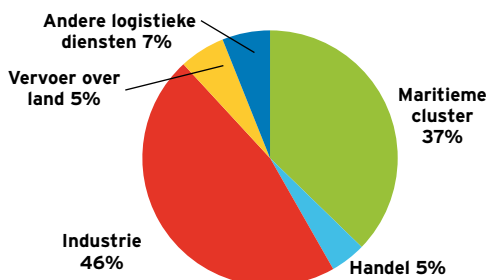
Tabel 4.11

Vlaamse havens - Werkgelegenheid (in VTE)

Directe Werkgelegenheid

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	19.558	19.681	19.468	19.939	20.604	21.519
Overige maritieme cluster	19.485	18.890	18.555	18.503	18.295	18.121
Totaal maritieme cluster	39.043	38.571	38.023	38.442	38.899	39.640
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	5.375	5.475	4.803	4.850	4.848	4.834
Industrie	47.150	47.491	47.806	48.076	48.766	49.076
Vervoer over land	6.810	6.711	6.027	5.821	5.563	5.564
Andere logistieke diensten	5.495	5.605	5.839	6.133	6.984	7.205
Totaal niet-maritieme cluster	64.829	65.282	64.475	64.879	66.161	66.680
Totaal directe werkgelegenheid	103.872	103.852	102.498	103.321	105.059	106.320
Totaal indirecte werkgelegenheid	122.319	119.445	109.136	109.817	117.512	118.545
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	226.191	223.297	211.634	213.137	222.572	224.865

Bron: NBB.



Tabel 4.12

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	21.519	54,3%	Chemische industrie	14.068	21,1%
Scheepsbouw en -herstelling	751	1,9%	Metaalverwerkende nijverheid	10.299	15,4%
Havenaanleg en baggerwerken	2.120	5,3%	Voedingsindustrie	1.527	2,3%
Rederijen	974	2,5%	Autoconstructie en assemblage	10.405	15,6%
Scheepsagenten en expeditieus	7.444	18,8%	Bouw	4.998	7,5%
Visserij en visverwerking	933	2,4%	Electronica	450	0,7%
Bunkering & maritieme handel	57	0,1%	Energie	1.407	2,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	1.857	4,7%	Brandstofproductie	3.107	4,7%
Publieke sector / overheid	3.985	10,1%	Overige industrie	2.816	4,2%
Totaal maritieme cluster	39.640	100,0%	Wegvervoer	3.776	5,7%
			Overig landtransport	1.788	2,7%
			Overige logistieke diensten	7.205	10,8%
			Handel	4.834	7,3%
			Totaal niet-maritieme cluster	66.680	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 106.320

Bron: NBB.

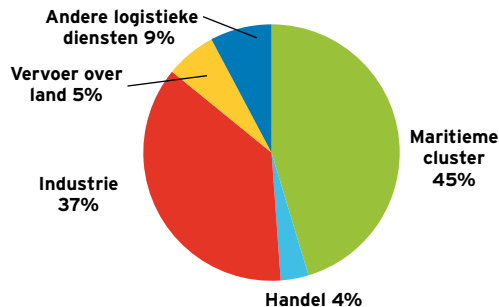
SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG VLAAMSE ZEEHAVENS

Tabel 4.13

Haven van Antwerpen - Werkgelegenheid (in VTE)
Directe Werkgelegenheid

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	14.558	14.581	14.842	14.961	15.456	16.046
Overige maritieme cluster	13.404	12.800	12.636	12.679	12.429	12.319
Totaal maritieme cluster	27.961	27.381	27.478	27.640	27.885	28.365
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	2.260	2.404	2.151	2.174	2.271	2.211
Industrie	22.702	22.554	22.409	22.563	23.088	23.227
Vervoer over land	4.555	4.593	3.980	3.670	3.425	3.376
Andere logistieke diensten	4.061	4.180	4.349	4.622	5.245	5.455
Totaal niet-maritieme cluster	33.578	33.731	32.889	33.029	34.029	34.270
Totaal directe werkgelegenheid	61.539	61.112	60.367	60.669	61.914	62.635
Totaal indirecte werkgelegenheid	83.139	80.662	74.546	74.449	80.126	79.960
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	144.678	141.774	134.913	135.118	142.040	142.594

Bron: NBB.



Tabel 4.14

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	16.046	56,6%	Chemische industrie	11.276	32,9%
Scheepsbouw en -herstelling	354	1,2%	Metaalverwerkende nijverheid	2.865	8,4%
Havenaanleg en baggerwerken	1.590	5,6%	Voedingsindustrie	422	1,2%
Rederijen	791	2,8%	Autoconstructie en assemblage	861	2,5%
Scheepsagenten en expeditie	6.316	22,3%	Bouw	2.442	7,1%
Visserij en visverwerking	6	0,0%	Electronica	130	0,4%
Bunkering & maritieme handel	43	0,2%	Energie	1.053	3,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	1.551	5,5%	Brandstofproductie	2.874	8,4%
Publieke sector / overheid	1.669	5,9%	Overige industrie	1.305	3,8%
Totaal maritieme cluster	28.365	100,0%	Wegvervoer	1.879	5,5%
			Overig landtransport	1.497	4,4%
			Overige logistieke diensten	5.455	15,9%
			Handel	2.211	6,5%
			Totaal niet-maritieme cluster	34.270	100,0%

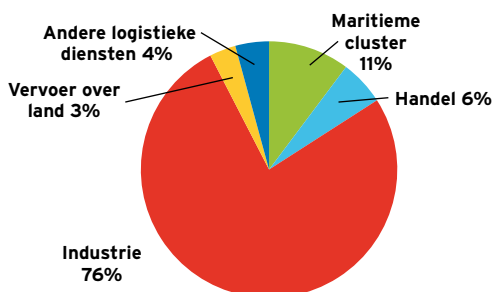
Totaal directe werkgelegenheid: 62.635

Bron: NBB.

Tabel 4.15
**North Sea Port Flanders - Werkgelegenheid (in VTE)
Directe Werkgelegenheid**

● Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	2.361	2.407	1.870	2.057	2.097	2.282
Overige maritieme cluster	820	816	791	775	826	799
Totaal maritieme cluster	3.181	3.223	2.661	2.833	2.923	3.081
● Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
● Handel	2.106	2.072	1.597	1.603	1.639	1.663
● Industrie	20.228	20.832	21.336	21.475	21.577	21.712
● Vervoer over land	923	943	905	923	920	932
● Andere logistieke diensten	1.101	1.159	1.166	1.157	1.345	1.318
Totaal niet-maritieme cluster	24.358	25.006	25.004	25.158	25.481	25.624
Totaal directe werkgelegenheid	27.539	28.229	27.665	27.991	28.404	28.705
Totaal indirecte werkgelegenheid	34.970	35.362	31.322	32.070	34.189	34.984
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	62.509	63.591	58.986	60.061	62.592	63.688

Bron: NBB.


Tabel 4.16

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	2.282	74,1%	Chemische industrie	2.241	8,7%
Scheepsbouw en -herstelling	46	1,5%	Metaalverwerkende nijverheid	5.819	22,7%
Havenaanleg en baggerwerken	0	0,0%	Voedingsindustrie	681	2,7%
Rederijen	4	0,1%	Autoconstructie en assemblage	9.505	37,1%
Scheepsagenten en expeditie	413	13,4%	Bouw	1.781	7,0%
Visserij en visverwerking	0	0,0%	Electronica	262	1,0%
Bunkering & maritieme handel	3	0,1%	Energie	198	0,8%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	138	4,5%	Brandstofproductie	234	0,9%
Publieke sector / overheid	196	6,3%	Overige industrie	991	3,9%
Totaal maritieme cluster	3.081	100,0%	Wegvervoer	766	3,0%
			Overig landtransport	166	0,6%
			Overige logistieke diensten	1.318	5,1%
			Handel	1.663	6,5%
			Totaal niet-maritieme cluster	25.624	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 28.705

Bron: NBB.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG VLAAMSE ZEEHAVENS

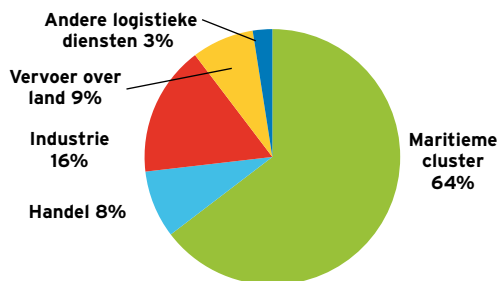
Tabel 4.17

Haven van Zeebrugge - Werkgelegenheid (in VTE)

Directe Werkgelegenheid

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	2.588	2.630	2.711	2.887	3.042	3.186
Overige maritieme cluster	3.419	3.462	3.303	3.233	3.224	3.174
Totaal maritieme cluster	6.007	6.092	6.015	6.120	6.267	6.360
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	816	803	847	872	826	839
Industrie	1.807	1.621	1.562	1.600	1.604	1.593
Vervoer over land	914	769	712	802	795	844
Andere logistieke diensten	206	169	209	235	276	274
Totaal niet-maritieme cluster	3.742	3.361	3.330	3.509	3.500	3.550
Totaal directe werkgelegenheid	9.749	9.453	9.345	9.630	9.767	9.910
Totaal indirecte werkgelegenheid	10.126	9.875	8.755	9.099	9.563	9.898
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	19.875	19.328	18.100	18.729	19.331	19.809

Bron: NBB.



Tabel 4.18

Maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	3.186	50,1%
Scheepsbouw en -herstelling	116	1,8%
Havenaanleg en baggerwerken	202	3,2%
Rederijen	175	2,8%
Scheepsagenten en expeditie	685	10,8%
Visserij en visverwerking	496	7,8%
Bunkering & maritieme handel	12	0,2%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	131	2,1%
Publieke sector / overheid	1.357	21,3%
Totaal maritieme cluster	6.360	100,0%

Niet-maritieme cluster	2018	%
Chemische industrie	240	6,8%
Metaalverwerkende nijverheid	111	3,1%
Voedingsindustrie	291	8,2%
Autoconstructie en assemblage	17	0,5%
Bouw	354	10,0%
Electronica	58	1,6%
Energie	122	3,4%
Brandstofproductie	0	0,0%
Overige industrie	401	11,3%
Wegvervoer	726	20,4%
Overig landtransport	118	3,3%
Overige logistieke diensten	274	7,7%
Handel	839	23,6%
Totaal niet-maritieme cluster	3.550	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 9.910

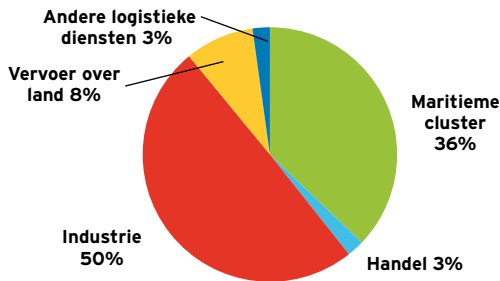
Bron: NBB.

Tabel 4.19

Haven van Oostende - Werkgelegenheid (in VTE)
Directe Werkgelegenheid

● Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	51	63	45	33	9	6
Overige maritieme cluster	1.843	1.811	1.825	1.816	1.815	1.829
Totaal maritieme cluster	1.894	1.875	1.869	1.849	1.824	1.835
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
● Handel	194	197	208	201	113	121
● Industrie	2.412	2.484	2.499	2.438	2.497	2.545
● Vervoer over land	418	406	430	426	423	412
● Andere logistieke diensten	127	96	115	119	118	158
Totaal niet-maritieme cluster	3.152	3.184	3.251	3.183	3.150	3.236
Totaal directe werkgelegenheid	5.046	5.058	5.121	5.032	4.975	5.071
Totaal indirecte werkgelegenheid	4.399	4.309	4.268	4.071	4.130	4.184
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	9.445	9.367	9.388	9.103	9.105	9.255

Bron: NBB.



Tabel 4.20

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	
Goederenbehandeling	6	0,3%	Chemische industrie	310	9,6%
Scheepsbouw en -herstelling	235	12,8%	Metaalverwerkende nijverheid	1.505	46,5%
Havenaanleg en baggerwerken	328	17,9%	Voedingsindustrie	133	4,1%
Rederijen	4	0,2%	Autoconstructie en assemblage	22	0,7%
Scheepsagenten en expeditie	30	1,6%	Bouw	421	13,0%
Visserij en visverwerking	431	23,5%	Electronica	0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0	0,0%	Energie	34	1,0%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	37	2,0%	Brandstofproductie	0	0,0%
Publieke sector / overheid	764	41,6%	Overige industrie	120	3,7%
Totaal maritieme cluster	1.835	100,0%	Wegvervoer	405	12,5%
			Overig landtransport	7	0,2%
			Overige logistieke diensten	158	4,9%
			Handel	121	3,7%
			Totaal niet-maritieme cluster	3.236	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 5.071

Bron: NBB.





4.5. Investeringsen

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

Privébedrijven

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

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

Overheidsbedrijven

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

4.5.1 Vlaamse havens

In 2018 lag het niveau van de investeringen in de Vlaamse havens aanzienlijk hoger dan in 2013, nl. 5,6 miljard euro. Tussen de maritieme en de niet-maritieme cluster en tussen de havens kunnen er van jaar tot jaar aanzienlijke fluctuaties optreden. In 2018 lagen de investeringen, voor de vier Vlaamse havens samen, iets hoger in de maritieme cluster (57%) tegenover de niet-maritieme cluster (43%). In de niet-maritieme cluster is de industrie ruimschoots het belangrijkste.

4.5.2 Haven van Antwerpen

De totale investeringen in de haven van Antwerpen namen toe in de periode 2013-2018 van 2,4 tot 4,6 miljard euro. In de maritieme cluster stegen de investeringen sterk, vooral in 2018. In de niet-maritieme cluster (in hoofdzaak de industrie) zijn de investeringen in deze periode aanzienlijk gestegen, maar in 2018 lagen ze terug iets lager. De meeste investeringen in 2018 gebeurden in de maritieme cluster (63%) en de industrie (31%).

4.5.3 North Sea Port Flanders

De totale investeringen in de periode 2013-2018 in North Sea Port Flanders zijn toegenomen tot een totaal van 554,7 miljoen euro, maar van jaar tot jaar kwamen zowel dalingen als stijgingen voor. Ook voor de investeringen is de sector industrie in Gent de belangrijkste: 67% van het totaal werd in 2018 geïnvesteerd in deze sector. De maritieme cluster was goed voor 18% van het totaal.

4.5.4 Haven van Zeebrugge

In de periode 2013-2018 zijn de totale investeringen in de haven van Zeebrugge gestegen tot een totaal van 241,8 miljoen euro. 37% van alle investeringen in 2018 was gesitueerd in de maritieme cluster.

4.5.5 Haven van Oostende

Tussen 2013 en 2018 zijn de investeringen in de haven van Oostende gestegen tot een totaal van 130,1 miljoen euro, doch jaar per jaar komen grote schommelingen voor. In 2018 gebeurde 52% van de investeringen in de industrie.

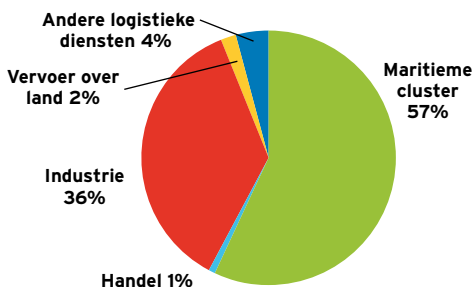


Tabel 4.21

Vlaamse havens - Investerings (in miljoen euro)
Directe investeringen

● Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	592,7	679,1	681,2	808,8	931,8	1.036,7
Overige maritieme cluster	842,5	1.398,4	948,7	1.123,7	1.020,5	2.122,2
Totaal maritieme cluster	1.435,2	2.077,5	1.629,9	1.932,5	1.952,3	3.158,9
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
● Handel	106,6	117,7	100,8	94,4	84,8	82,8
● Industrie	1.319,9	1.655,3	1.867,6	2.147,7	2.247,2	1.986,2
● Vervoer over land	107,1	100,2	104,7	117,5	111,2	143,2
● Andere logistieke diensten	114,0	106,3	110,5	146,2	172,6	200,7
Totaal niet-maritieme cluster	1.647,6	1.979,5	2.183,6	2.505,8	2.615,8	2.412,9
Totaal directe investeringen	3.082,8	4.057,0	3.813,5	4.438,3	4.568,1	5.571,8

Bron: NBB.



Tabel 4.22

Maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	1.036,7	32,8%
Scheepsbouw en -herstelling	8,6	0,3%
Havenaanleg en baggerwerken	237,4	7,5%
Rederijen	1.577,4	49,9%
Scheepsagenten en expeditieus	59,8	1,9%
Visserij en visverwerking	20,9	0,7%
Bunkering & maritieme handel	0,1	0,0%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	143,7	4,5%
Publieke sector / overheid	74,3	2,4%
Totaal maritieme cluster	3.158,9	100,0%

Niet-maritieme cluster	2018	%
Chemische industrie	942,5	39,1%
Metaalverwerkende nijverheid	106,5	4,4%
Voedingsindustrie	68,5	2,8%
Autoconstructie en assemblage	123,2	5,1%
Bouw	64,0	2,7%
Electronica	6,0	0,2%
Energie	346,3	14,4%
Brandstofproductie	246,8	10,2%
Overige industrie	82,4	3,4%
Wegvervoer	61,1	2,5%
Overig landtransport	82,1	3,4%
Overige logistieke diensten	200,7	8,3%
Handel	82,8	3,4%
Totaal niet-maritieme cluster	2.412,9	100,0%

Totaal directe investeringen: 5.571,8

Bron: NBB.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG VLAAMSE ZEEHAVENS

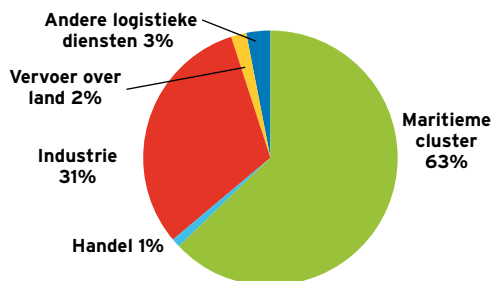
Tabel 4.23

Haven van Antwerpen - Investerings (in miljoen euro)

Directe investeringen

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	493,1	578,6	607,5	675,2	730,2	930,8
Overige maritieme cluster	738,3	1.252,3	847,4	979,1	880,6	1.993,4
Totaal maritieme cluster	1.231,4	1.830,9	1.454,9	1.654,3	1.610,8	2.924,2
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	54,1	56,1	53,8	48,0	35,6	33,8
Industrie	970,7	1.316,7	1.463,9	1.618,6	1.626,5	1.459,5
Vervoer over land	38,1	46,1	48,3	45,8	50,9	77,9
Andere logistieke diensten	78,7	69,8	85,4	120,3	136,9	149,8
Totaal niet-maritieme cluster	1.141,6	1.488,7	1.651,4	1.832,7	1.849,9	1.721,0
Totaal directe investeringen	2.373,0	3.319,6	3.106,3	3.487,0	3.460,7	4.645,2

Bron: NBB.



Tabel 4.24

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	930,8	31,8%	Chemische industrie	818,0	47,5%
Scheepsbouw en -herstelling	2,6	0,1%	Metaalverwerkende nijverheid	11,1	0,6%
Havenaanleg en baggerwerken	230,5	7,9%	Voedingsindustrie	34,9	2,0%
Rederijen	1.573,0	53,8%	Autoconstructie en assemblage	2,6	0,2%
Scheepsagenten en expediteurs	49,9	1,7%	Bouw	25,2	1,5%
Visserij en visverwerking	0,7	0,0%	Electronica	0,3	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0,1	0,0%	Energie	280,3	16,3%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	98,6	3,4%	Brandstofproductie	242,9	14,1%
Publieke sector / overheid	38,0	1,3%	Overige industrie	44,2	2,6%
Totaal maritieme cluster	2.924,2	100,0%	Wegvervoer	32,2	1,9%
			Overig landtransport	45,7	2,7%
			Overige logistieke diensten	149,8	8,7%
			Handel	33,8	2,0%
			Totaal niet-maritieme cluster	1.721,0	100,0%

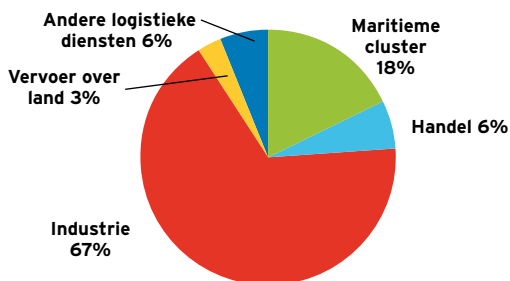
Totaal directe investeringen: 4.645,2

Bron: NBB.

Tabel 4.25
North Sea Port Flanders - Investeringsen (in miljoen euro)
Directe investeringen

● Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	81,5	48,9	45,4	90,4	142,2	72,0
Overige maritieme cluster	20,7	13,0	21,6	32,1	25,7	26,6
Totaal maritieme cluster	102,2	61,9	67,0	122,5	167,9	98,6
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
● Handel	35,2	43,6	31,7	33,6	31,2	34,0
● Industrie	243,8	251,1	252,4	355,1	480,2	369,0
● Vervoer over land	34,8	31,1	16,9	11,7	15,7	19,0
● Andere logistieke diensten	20,3	26,5	15,4	19,1	24,9	34,1
Totaal niet-maritieme cluster	334,1	352,3	316,4	419,5	552,0	456,1
Totaal directe investeringen	436,3	414,2	383,4	542,0	719,9	554,7

Bron: NBB.


Tabel 4.26

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	72,0	73,0%	Chemische industrie	109,3	24,0%
Scheepsbouw en -herstelling	0,3	0,3%	Metaalverwerkende nijverheid	73,1	16,0%
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0%	Voedingsindustrie	22,1	4,8%
Rederijen	4,1	4,2%	Autoconstructie en assemblage	120,6	26,4%
Scheepsagenten en expeditieus	4,0	4,1%	Bouw	15,1	3,3%
Visserij en visverwerking	0,0	0,0%	Electronica	5,5	1,2%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%	Energie	5,4	1,2%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	17,7	18,0%	Brandstofproductie	3,9	0,9%
Publieke sector / overheid	0,5	0,5%	Overige industrie	14,0	3,1%
Totaal maritieme cluster	98,6	100,0%	Wegvervoer	10,4	2,3%
			Overig landtransport	8,6	1,9%
			Overige logistieke diensten	34,1	7,5%
			Handel	34,0	7,5%
			Totaal niet-maritieme cluster	456,1	100,0%

Totaal directe investeringen: 554,7

Bron: NBB.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG VLAAMSE ZEEHAVENS

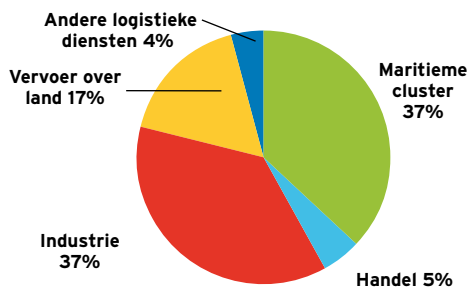
Tabel 4.27

Haven van Zeebrugge - Investerings (in miljoen euro)

Directe investeringen

Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	16,8	50,7	28,1	43,2	59,3	33,8
Overige maritieme cluster	60,0	63,5	57,7	78,7	92,2	55,0
Totaal maritieme cluster	76,8	114,2	85,8	121,9	151,5	88,8
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Handel	12,6	10,6	11,7	9,9	13,1	12,5
Industrie	70,8	51,6	101,8	120,6	90,1	89,8
Vervoer over land	28,5	21,2	37,1	57,5	40,3	42,2
Andere logistieke diensten	8,6	6,2	6,6	5,4	8,0	8,5
Totaal niet-maritieme cluster	120,5	89,6	157,2	193,4	151,5	153,0
Totaal directe investeringen	197,3	203,8	243,0	315,3	303,0	241,8

Bron: NBB.



Tabel 4.28

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	33,8	38,1%	Chemische industrie	5,9	3,9%
Scheepsbouw en -herstelling	4,7	5,3%	Metaalverwerkende nijverheid	0,9	0,6%
Havenaanleg en baggerwerken	5,7	6,4%	Voedingsindustrie	7,9	5,2%
Rederijen	0,2	0,2%	Autoconstructie en assemblage	0,0	0,0%
Scheepsagenten en expediteurs	4,4	5,0%	Bouw	3,6	2,4%
Visserij en visverwerking	10,7	12,0%	Electronica	0,2	0,1%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%	Energie	59,7	39,0%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	26,1	29,4%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	3,2	3,6%	Overige industrie	11,6	7,6%
Totaal maritieme cluster	88,8	100,0%	Wegvervoer	14,5	9,5%
			Overig landtransport	27,7	18,1%
			Overige logistieke diensten	8,5	5,6%
			Handel	12,5	8,2%
			Totaal niet-maritieme cluster	153,0	100,0%

Totaal directe investeringen: 241,8

Bron: NBB.

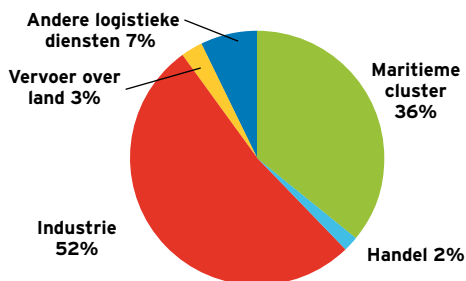
Tabel 4.29

Haven van Oostende - Investerings (in miljoen euro)

Directe investeringen

● Maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Goederenbehandeling	1,3	0,9	0,2	0,0	0,1	0,1
Overige maritieme cluster	23,5	69,6	22,0	33,8	22,0	47,2
Totaal maritieme cluster	24,8	70,5	22,2	33,8	22,1	47,3
Niet-maritieme cluster	2013	2014	2015	2016	2017	2018
● Handel	4,7	7,4	3,6	2,9	4,9	2,5
● Industrie	34,6	35,9	49,5	53,4	50,4	67,9
● Vervoer over land	5,7	1,8	2,4	2,5	4,3	4,1
● Andere logistieke diensten	6,4	3,8	3,1	1,4	2,8	8,3
Totaal niet-maritieme cluster	51,4	48,9	58,6	60,2	62,4	82,8
Totaal directe investeringen	76,2	119,4	80,8	94,0	84,5	130,1

Bron: NBB.



Tabel 4.30

Maritieme cluster	2018	%	Niet-maritieme cluster	2018	%
Goederenbehandeling	0,1	0,2%	Chemische industrie	9,3	11,2%
Scheepsbouw en -herstelling	1,0	2,1%	Metaalverwerkende nijverheid	21,4	25,8%
Havenaanleg en baggerwerken	1,2	2,5%	Voedingsindustrie	3,6	4,3%
Rederijen	0,1	0,2%	Autoconstructie en assemblage	0,0	0,0%
Scheepsagenten en expeditieus	1,5	3,2%	Bouw	20,1	24,3%
Visserij en visverwerking	9,5	20,1%	Electronica	0,0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%	Energie	0,9	1,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	1,3	2,7%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	32,6	68,9%	Overige industrie	12,6	15,2%
Totaal maritieme cluster	47,3	100,0%	Wegvervoer	4,0	4,8%
			Overig landtransport	0,1	0,1%
			Overige logistieke diensten	8,3	10,0%
			Handel	2,5	3,0%
			Totaal niet-maritieme cluster	82,8	100,0%

Totaal directe investeringen: 130,1

Bron: NBB.





5

MARITIEME STATISTIEK

5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de belangrijkste zeehavens tussen Le Havre en Hamburg, met name Le Havre, Duinkerke, Zeebrugge, North Sea Port Flanders, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg. De haven van Oostende wordt in dit Jaaroverzicht ook tot de Le Havre-Hamburg range gerekend. In deze range bedroeg de totale overslag in 2019 1.217 miljoen ton (+0,4%). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in dit totaal bedroeg 318,0 miljoen ton (26,1%). Dit is een stijging tegenover 2018, toen het Vlaamse aandeel 25,5% bedroeg. Het aandeel van de haven van Antwerpen steeg van 19,4 naar 19,6%. Het marktaandeel van North Sea Port Flanders bleef stabiel op 2,7%. Het marktaandeel van Zeebrugge steeg van 3,3 naar 3,8%. Het aandeel van Oostende bleef stabiel op ongeveer 0,1%.

Sinds eind 2017 zijn de havens van Gent en Zeeland Seaports (Terneuzen en Vlissingen) gefuseerd tot North Sea Port. Het aandeel van de fusiehaven North Sea Port in de Le Havre-Hamburg range bedraagt 5,6%.

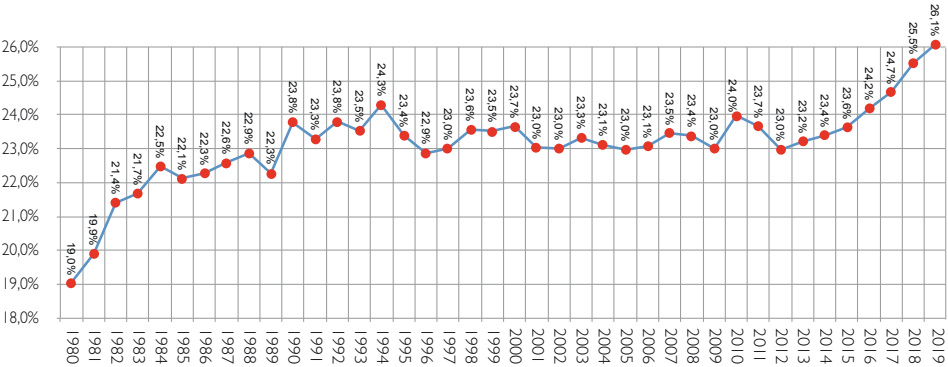
Tabel 5.1

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

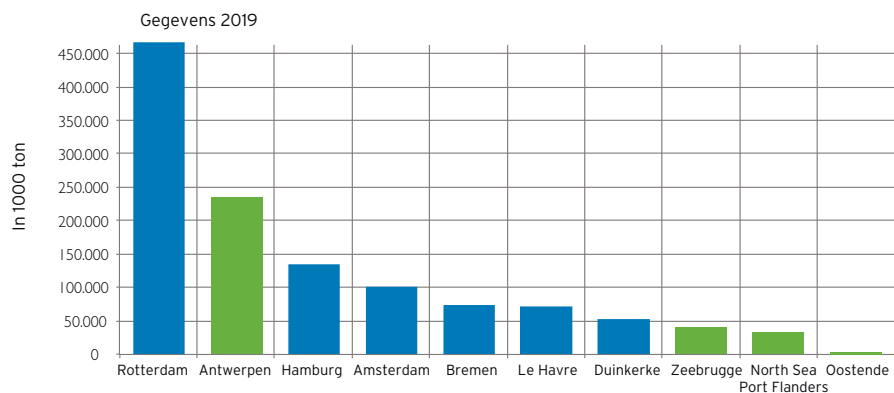
	2015	2016	2017	2018	2019	2019%
Antwerpen	208.419	214.144	223.655	235.153	238.184	19,6%
North Sea Port Flanders	26.362	29.110	32.509	32.586	32.469	2,7%
Zeebrugge	38.318	37.813	37.114	40.101	45.801	3,8%
Oostende	1.295	1.464	1.374	1.509	1.589	0,1%
Rotterdam	466.363	461.177	467.354	468.984	469.402	38,6%
Amsterdam*	94.891	97.581	100.804	101.798	105.064	8,6%
Hamburg	137.824	138.171	136.476	135.098	136.643	11,2%
Bremen	73.447	74.157	73.104	74.033	69.430	5,7%
Le Havre	68.317	65.409	71.932	70.852	65.835	5,4%
Duinkerke	46.604	48.929	50.288	51.602	52.656	4,3%
Totaal	1.161.840	1.167.955	1.194.610	1.211.716	1.217.073	100,0%

Bron: Havenbesturen. *Amsterdam Noordzeekanaalgebied.

Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range



Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range



5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek

De totale overslag in de Vlaamse havens heeft een overwegend stijgend verloop: sinds 2000 is drie keer een daling voorgekomen: 2001, 2012 en vooral in crisisjaar 2009 (-14,3%). In 2019 werd een toename van de haventrafiek vastgesteld, voor de zevende keer op rij. Tegenover 2018 bedroeg de toename 2,8%. In totaal werd er in de Vlaamse havens 318,0 miljoen ton overgeslagen.

De havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende noteerden groei. Zeebrugge realiseerde de sterkste groei: +5,7 miljoen ton (+14,2%). Antwerpen groeide met 2,9 miljoen ton (+1,2%). Oostende groeide met 5,3%. De overslag in North Sea Port Flanders bleef status quo (-0,4%).

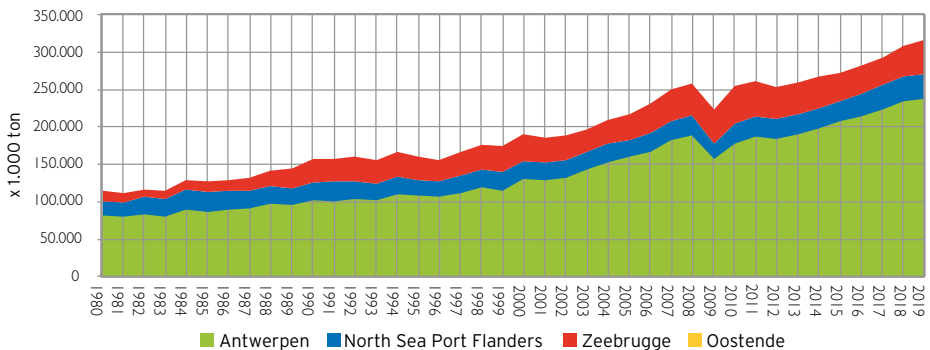
Tabel 5.2

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	81.935	18.424	14.188	3.759	118.306	
1990	102.009	24.439	30.348	4.552	161.348	
2000	130.994	24.040	35.475	4.307	194.816	
2001	129.594	23.456	32.081	4.828	189.959	↓ -2,5%
2002	131.630	23.981	32.936	6.239	194.786	↑ 2,5%
2003	142.875	23.539	30.569	7.218	204.201	↑ 4,8%
2004	152.328	24.956	31.794	7.545	216.623	↑ 6,1%
2005	160.059	22.222	34.591	7.669	224.541	↑ 3,7%
2006	167.388	24.144	39.474	7.812	238.818	↑ 6,4%
2007	182.949	25.102	42.077	7.984	258.112	↑ 8,1%
2008	189.423	27.028	42.024	8.478	266.953	↑ 3,4%
2009	157.810	20.787	44.866	5.370	228.833	↓ -14,3%
2010	178.159	27.257	49.601	4.935	259.952	↑ 13,6%
2011	187.192	27.192	46.958	3.844	265.186	↑ 2,0%
2012	184.129	26.302	43.544	3.197	257.172	↓ -3,0%
2013	190.973	25.955	42.832	1.819	261.579	↑ 1,7%
2014	199.018	25.889	42.548	1.431	268.886	↑ 2,8%
2015	208.425	26.362	38.318	1.295	274.400	↑ 2,1%
2016	214.144	29.110	37.813	1.464	282.531	↑ 3,0%
2017	223.655	32.509	37.114	1.374	294.652	↑ 4,3%
2018	235.188	32.586	40.101	1.509	309.384	↑ 5,0%
2019	238.184	32.469	45.801	1.589	318.043	↑ 2,8%

Bron: MORA / havenbesturen.

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens



5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm

5.3.1 Droge bulk

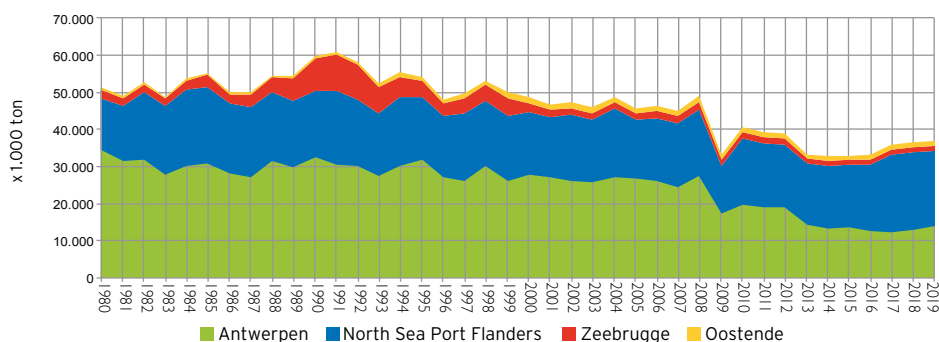
De rubriek 'droge bulk' groepeerde de goederen die onverpakt worden verscheept, zoals erts, kolen, grind, zand en granen. De overslag van droge bulk bedroeg in 2019 in de vier Vlaamse havens samen 37,0 miljoen ton (+1,1% tegenover 2018). De overslag van droge bulk steeg in Antwerpen (+6,6%), Zeebrugge (+7,7%) en Oostende (+5,0%), maar nam af in North Sea Port Flanders (-3,0%).

Tabel 5.3.

Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602	
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997	
2000	27.857	16.751	2.456	1.604	48.668	
2001	27.169	16.203	1.976	1.537	46.885	↓ -3,7%
2002	26.299	17.850	1.712	1.565	47.426	↑ 1,2%
2003	25.912	16.871	1.661	1.480	45.924	↓ -3,2%
2004	27.317	18.377	1.596	1.478	48.768	↑ 6,2%
2005	26.932	15.596	1.719	1.415	45.662	↓ -6,4%
2006	26.122	16.914	1.956	1.469	46.461	↑ 1,8%
2007	24.523	17.058	2.011	1.407	44.999	↓ -3,1%
2008	27.346	17.970	1.953	1.666	48.935	↑ 8,7%
2009	17.383	12.960	1.598	1.391	33.332	↓ -31,9%
2010	19.810	17.714	1.694	1.410	40.628	↑ 21,9%
2011	19.141	17.128	1.652	1.543	39.464	↓ -2,9%
2012	19.111	16.820	1.623	1.290	38.844	↓ -1,6%
2013	14.446	16.367	1.285	1.247	33.345	↓ -14,2%
2014	13.506	16.740	1.236	1.309	32.792	↓ -1,7%
2015	13.786	16.740	1.315	1.223	33.064	↑ 0,8%
2016	12.642	17.733	1.488	1.344	33.207	↑ 0,4%
2017	12.192	21.073	1.312	1.311	35.888	↑ 8,1%
2018	13.064	20.841	1.232	1.402	36.539	↑ 1,8%
2019	13.926	20.226	1.327	1.472	36.951	↑ 1,1%

Maritieme trafiek droge bulk in de Vlaamse havens



5.3.2 Vloeibare bulk

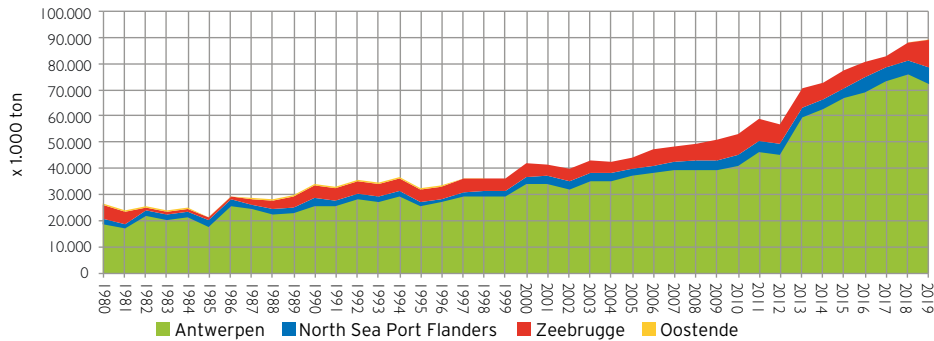
Met de rubriek 'vloeibare bulk' wordt de gezamenlijke overslag van ruwe aardolie, petroleumproducten, vloeibaar gas, fruitsappen en chemicaliën verstaan. Terwijl de vloeibare bulk in Antwerpen vooral petroleumproducten en chemicaliën betreft, bestaat de overslag in Zeebrugge vooral uit LNG (vloeibaar aardgas). In Gent en in Zeebrugge is de overslag van fruitsap in bulk ook belangrijk. In 2019 werd in de vier Vlaamse havens in totaal 89,1 miljoen ton vloeibare bulk geladen en gelost (+1,2%). De overslag van vloeibare bulk steeg sterk in Zeebrugge (+60,8%, in hoofdzaak vloeibaar aardgas), North Sea Port Flanders (+13,6%) en Oostende (+18,5%). Na zes achtereenvolgende jaren stijging werd nu in de haven van Antwerpen een daling van de overslag van vloeibare bulk genoteerd (-5,0%).

Tabel 5.4

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897	
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869	
2000	34.112	2.827	5.070	30	42.039	
2001	34.376	2.818	4.140	18	41.352	↓ -1,6%
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993	↓ -3,3%
2003	35.127	3.082	4.869	43	43.121	↑ 7,8%
2004	35.282	2.806	4.286	49	42.423	↓ -1,6%
2005	37.032	2.795	4.480	52	44.359	↑ 4,6%
2006	38.218	2.732	6.247	54	47.251	↑ 6,5%
2007	39.644	2.893	5.858	56	48.451	↑ 2,5%
2008	39.322	3.818	6.203	43	49.386	↑ 1,9%
2009	39.522	3.725	7.993	15	51.255	↑ 3,8%
2010	40.978	4.240	7.997	6	53.221	↑ 3,8%
2011	46.012	4.450	8.281	5	58.748	↑ 10,4%
2012	45.246	3.977	7.695	28	56.946	↓ -3,1%
2013	59.533	3.871	6.916	56	70.376	↑ 23,6%
2014	62.836	3.412	6.562	57	72.867	↑ 3,5%
2015	66.685	3.721	6.754	29	77.189	↑ 5,9%
2016	69.215	5.429	6.032	91	80.797	↑ 4,7%
2017	73.168	5.335	4.134	29	82.666	↑ 2,4%
2018	75.883	5.421	6.739	27	88.070	↑ 6,5%
2019	72.061	6.158	10.834	32	89.085	↑ 1,2%

Bron: MORA / havenbesturen.



5.3.3 Containers (ton / TEU)

De totale overslag van containers bedroeg in 2019 in de vier Vlaamse havens samen 155,3 miljoen ton (13,6 miljoen TEU, Twenty foot Equivalent Unit). Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens. De containeroverslag nam in de haven van Antwerpen sterk toe in 2019 tot 138,7 miljoen ton (+6,0%). In Zeebrugge bedroeg de toename 7,0% (16,2 miljoen ton). In Gent is de containeroverslag gering, terwijl er in Oostende sinds 2008 geen containers meer worden behandeld.

Tabel 5.5

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	6.126	52	1.988	0	8.166	
1990	16.553	102	3.946	0	20.602	
2000	44.828	142	11.610	0	56.580	
2001	46.257	150	10.585	21	57.013	↑ 0,8%
2002	53.017	193	11.865	41	65.116	↑ 14,2%
2003	61.350	243	12.271	72	73.936	↑ 13,5%
2004	68.280	264	14.012	79	82.635	↑ 11,8%
2005	74.594	230	15.604	44	90.472	↑ 9,5%
2006	80.810	267	17.986	24	99.087	↑ 9,5%
2007	94.540	416	20.323	14	115.293	↑ 16,4%
2008	101.389	442	21.202	0	123.033	↑ 6,7%
2009	87.246	419	24.895	0	112.560	↓ -8,5%
2010	102.526	559	26.404	0	129.489	↑ 15,0%
2011	105.099	545	22.743	0	128.387	↓ -0,9%
2012	104.060	618	20.317	0	124.995	↓ -2,6%
2013	102.326	587	20.413	0	123.326	↓ -1,3%
2014	108.317	414	20.514	0	129.244	↑ 4,8%
2015	113.295	258	15.625	0	129.177	↓ -0,1%
2016	117.910	133	14.445	0	132.488	↑ 2,6%
2017	122.969	138	15.379	0	138.486	↑ 4,5%
2018	130.858	210	15.174	0	146.242	↑ 5,6%
2019	138.747	342	16.242	0	155.331	↑ 6,2%

Bron: MORA / havenbesturen.

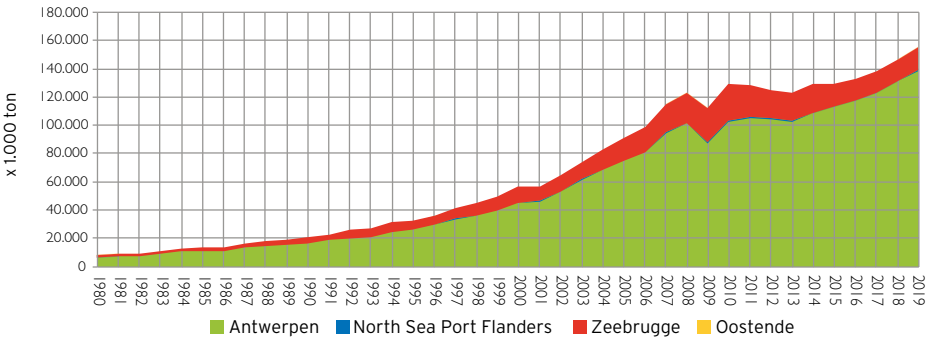
Tabel 5.6

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in TEU, 1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207	
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115	
2000	4.097.247	9.900	965.345	0	5.072.492	
2001	4.192.582	15.590	875.926	4.675	5.088.773	↑ 0,3%
2002	4.768.670	21.316	958.942	9.156	5.758.084	↑ 13,2%
2003	5.441.403	28.688	1.012.672	13.266	6.496.029	↑ 12,8%
2004	6.050.442	32.441	1.196.755	15.418	7.295.056	↑ 12,3%
2005	6.482.061	30.529	1.407.932	8.890	7.929.412	↑ 8,7%
2006	7.018.911	35.888	1.653.493	4.555	8.712.847	↑ 9,9%
2007	8.175.951	60.835	2.020.723	3.281	10.260.790	↑ 17,8%
2008	8.664.885	62.868	2.209.713	0	10.937.466	↑ 6,6%
2009	7.309.497	63.657	2.328.198	0	9.701.352	↓ -11,3%
2010	8.467.219	83.065	2.499.756	0	11.050.040	↑ 13,9%
2011	8.661.223	80.093	2.206.681	0	10.947.997	↓ -0,9%
2012	8.635.129	88.159	1.953.170	0	10.676.458	↓ -2,5%
2013	8.578.281	70.228	2.026.270	0	10.674.779	↑ 0,0%
2014	8.977.738	36.800	2.046.586	0	11.061.124	↑ 3,6%
2015	9.653.511	20.195	1.568.938	0	11.242.644	↑ 1,6%
2016	10.037.341	12.211	1.399.309	0	11.448.861	↑ 1,8%
2017	10.450.900	13.205	1.520.406	0	11.984.511	↑ 4,7%
2018	11.100.409	12.472	1.599.080	0	12.711.961	↑ 6,1%
2019	11.860.205	39.249	1.675.927	0	13.575.381	↑ 6,8%

Bron: MORA / havenbesturen.

Maritieme trafiek containers in de Vlaamse havens



5.3.4 Roll-on roll-off

De roll-on roll-off trafiek bestaat vooral uit de overslag van rollend materieel, vrachtwagens, bouwmachines, landbouwmachines en personenwagens. In 2019 bedroeg de totale overslag van roll-on roll-off in de vier Vlaamse havens samen 23,8 miljoen ton (+0,8%). In Zeebrugge is de roll-on roll-off overslag toegenomen met 3,7%, in North Sea Port Flanders nam de roll-on roll-off trafiek in 2019 af met 8,6%. In Antwerpen bedroeg de daling 3,8%. Sinds de stopzetting van de ferryverbinding Oostende-Ramsgate in 2013, is de roll-on roll-off trafiek in Oostende volledig weggevallen.

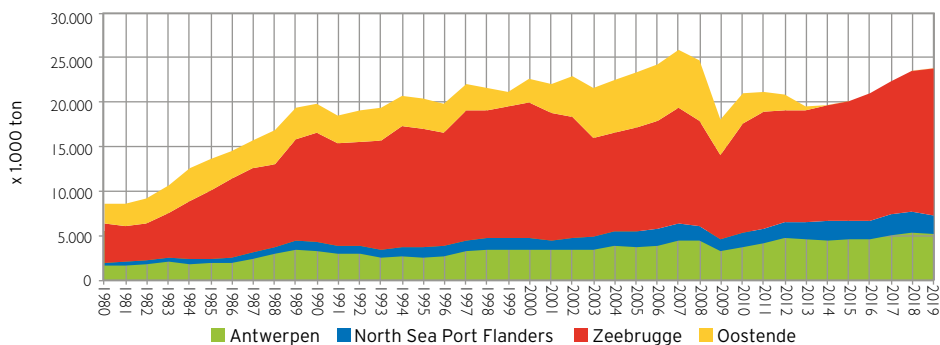
Tabel 5.7

Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620	
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838	
2000	3.394	1.279	15.358	2.644	22.675	
2001	3.339	1.172	14.348	3.223	22.082	↓ -2,6%
2002	3.478	1.278	13.651	4.579	22.986	↑ 4,1%
2003	3.449	1.425	11.107	5.607	21.588	↓ -6,1%
2004	3.905	1.579	11.097	5.929	22.510	↑ 4,3%
2005	3.687	1.719	11.777	6.146	23.329	↑ 3,6%
2006	3.869	1.851	12.245	6.236	24.201	↑ 3,7%
2007	4.440	1.916	13.000	6.460	25.816	↑ 6,7%
2008	4.427	1.681	11.814	6.755	24.677	↓ -4,4%
2009	3.203	1.324	9.514	3.949	17.990	↓ -27,1%
2010	3.725	1.539	12.396	3.396	21.056	↑ 17,0%
2011	4.192	1.638	13.131	2.256	21.217	↑ 0,8%
2012	4.797	1.700	12.549	1.792	20.838	↓ -1,8%
2013	4.563	1.972	12.544	442	19.521	↓ -6,3%
2014	4.479	2.149	13.043	0	19.671	↑ 0,8%
2015	4.654	2.079	13.451	0	20.183	↑ 2,6%
2016	4.573	2.114	14.352	0	21.039	↑ 4,2%
2017	5.053	2.355	14.963	0	22.371	↑ 6,3%
2018	5.326	2.337	15.919	0	23.582	↑ 5,4%
2019	5.122	2.137	16.502	0	23.761	↑ 0,8%

Bron: MORA / havenbesturen.

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



5.3.5 Conventioneel stukgoed

De overslag van goederen die noch in bulk, noch in containers worden verscheept, zoals bijvoorbeeld project cargo, breakbulk, ijzer en staal, papier, machines en paletten, wordt in de statistieken in de rubriek 'conventioneel stukgoed' ondergebracht.

In 2019 bedroeg de totale overslag van conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens 12,9 miljoen ton (-14,4% tegenover 2018). In de haven van Antwerpen daalde de overslag sterk tegenover 2018: -18,3%. Ook in North Sea Port Flanders en Zeebrugge daalde de overslag van conventioneel stukgoed (-4,5% en -13,6%).

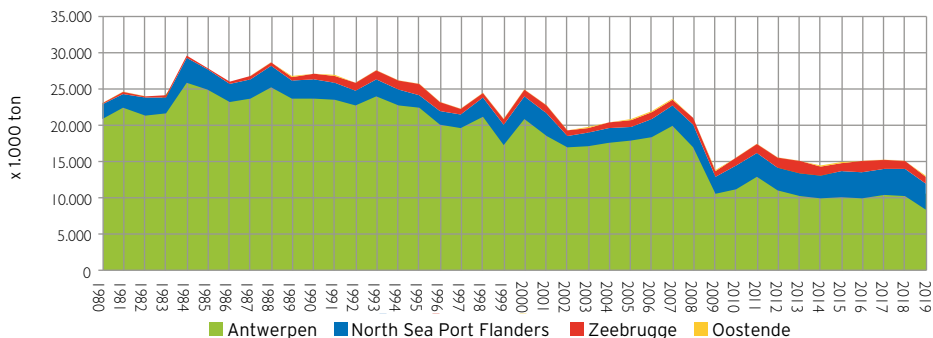
Tabel 5.8

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	20.734	2.043	169	74	23.020	
1990	23.649	2.643	726	25	27.043	
2000	20.802	3.041	981	29	24.853	
2001	18.453	3.113	1.032	29	22.627	↓ -9,0%
2002	16.842	1.605	786	33	19.266	↓ -14,9%
2003	17.036	1.918	661	16	19.631	↑ 1,9%
2004	17.544	1.930	803	10	20.287	↑ 3,3%
2005	17.815	1.882	1.011	12	20.720	↑ 2,1%
2006	18.369	2.380	1.040	29	21.818	↑ 5,3%
2007	19.802	2.819	885	47	23.553	↑ 8,0%
2008	16.938	3.117	852	14	20.921	↓ -11,2%
2009	10.456	2.359	866	15	13.696	↓ -34,5%
2010	11.120	3.205	1.110	123	15.558	↑ 13,6%
2011	12.749	3.431	1.151	40	17.371	↑ 11,7%
2012	10.914	3.187	1.360	87	15.548	↓ -10,5%
2013	10.105	3.158	1.674	74	15.011	↓ -3,5%
2014	9.879	3.175	1.193	65	14.312	↓ -4,7%
2015	10.005	3.564	1.174	43	14.786	↑ 3,3%
2016	9.804	3.701	1.496	29	15.030	↑ 1,7%
2017	10.273	3.608	1.326	34	15.241	↑ 1,4%
2018	10.194	3.777	1.037	80	15.088	↓ -1,0%
2019	8.329	3.606	896	85	12.916	↓ -14,4%

Bron: MORA / havenbesturen.

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens

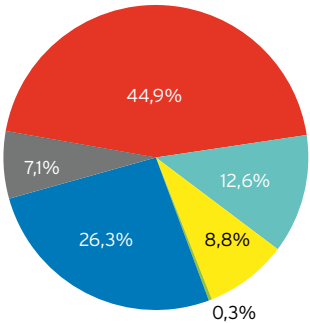


5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen

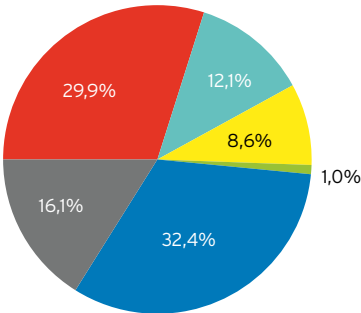
De onderstaande figuren geven de oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen weer. De verschillende werelddelen worden onderscheiden (Noord- en Zuid-Amerika afzonderlijk, Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek 'andere' houdt onder meer de onbekende oorsprong/bestemmingen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



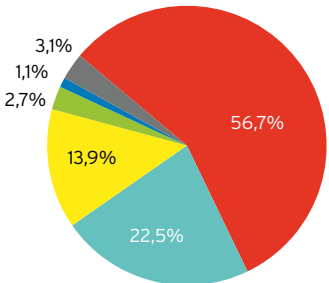
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



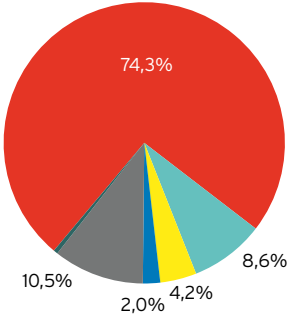
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



Oorsprong van de goederen die aankomen in North Sea Port Flanders

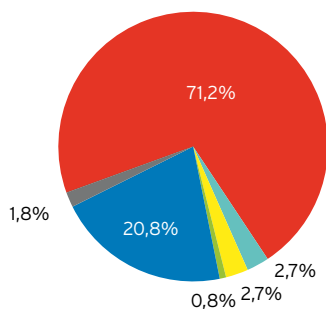


Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit North Sea Port Flanders

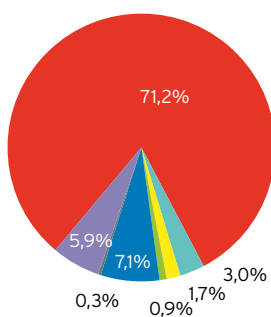


Bron: MORA / havenbesturen.

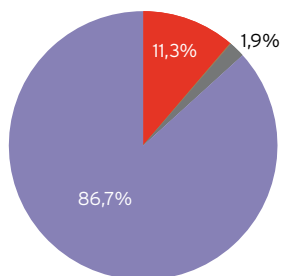
Oorsprong van de goederen
die aankomen in de haven van
Zeebrugge



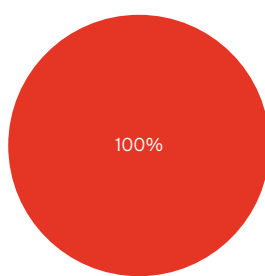
Bestemming van de goederen
die vertrekken vanuit de haven
van Zeebrugge



Oorsprong van de goederen
die aankomen in de haven van
Oostende



Bestemming van de goederen
die vertrekken vanuit de haven
van Oostende



Bron: MORA / havenbesturen.

5.5. Passagiersverkeer

Tabel 5.9 geeft het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weer. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf. Voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie. Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 voor Antwerpen op een andere manier berekend, het aantal transitpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers. Vooral de haven van Zeebrugge is een belangrijke passagiershaven. De haven van Oostende heeft nu veel minder passagiersverkeer dan vroeger, als gevolg van het wegvallen van de ferryverbindingen naar het Verenigd Koninkrijk.

Tabel 5.9

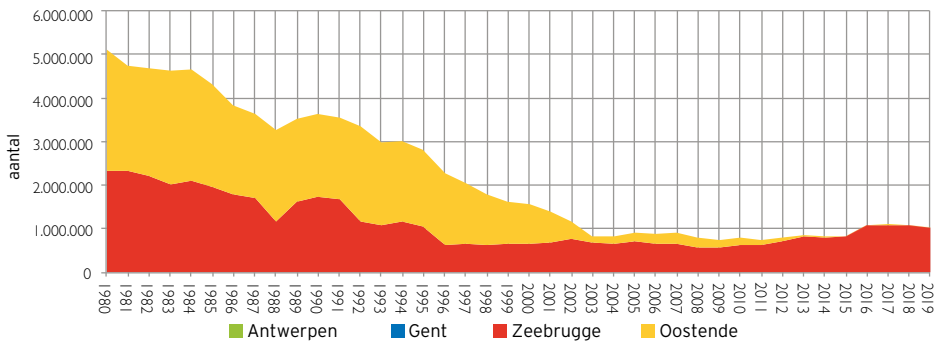
Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593	
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408	
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350	
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840	↓ -10,0%
2002	1.656	356	773.582	394.107	1.169.701	↓ -16,8%
2003	2.327	688	674.153	148.928	826.096	↓ -29,4%
2004	2.693	543	649.844	163.436	816.516	↓ -1,2%
2005	2.491	675	702.486	214.794	920.446	↑ 12,7%
2006	3.275	825	654.329	231.364	889.793	↓ -3,3%
2007	2.274	917	650.442	247.867	901.500	↑ 1,3%
2008	2.994	1.073	560.526	229.833	794.426	↓ -11,9%
2009	2.780	920	561.661	176.722	742.083	↓ -6,6%
2010	2.318	949	616.525	189.118	808.910	↑ 9,0%
2011	2.684	1.059	629.473	113.303	746.519	↓ -7,7%
2012	2.777	1.138	713.152	93.472	810.539	↑ 8,6%
2013	1.217	1.045	816.755	27.709	846.726	↑ 4,5%
2014	3.204	1.014	806.265	11.690	822.173	↓ -2,9%
2015	2.892	1.229	824.475	11.277	839.873	↑ 2,2%
2016	3.529	1.229	1.073.308	4.287	1.082.353	↑ 28,9%
2017	3.188	1.203	1.091.341	1.982	1.097.714	↑ 1,4%
2018	3.358	1.424	1.070.485	7.211	1.082.478	↓ -1,4%
2019	4.333	1.603	1.021.672	3.782	1.031.390	↓ -4,7%

Bron: MORa, Waterschoutambt (tot 1998), Scheepvaartpolitie, havenbesturen.



Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



5.6. Scheepsbewegingen

Tabel 5.10 geeft het aantal zeeschepen weer dat in de Vlaamse havens is aangekomen, tabel 5.11 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) van deze schepen weer. In 2019 kwamen er in totaal in de vier Vlaamse havens 31.451 schepen aan, goed voor een totaal tonnage van 682,0 miljoen BT. De gemiddelde BT

per zeeschip wordt bekomen door deling van de BT door het aantal aangekomen zeeschepen. Dit wordt weergegeven in onderstaande figuur. De gemiddelde BT per zeeschip was in 2019 het grootst in Antwerpen (28.879 BT), gevolgd door Zeebrugge, met een gemiddelde BT per zeeschip van 27.386 BT. In North Sea Port Flanders bedraagt de gemiddelde scheepsgrootte 11.616 BT. In Oostende is de gemiddelde grootte sinds 2012 fors gedaald als gevolg van de drukke activiteiten in de sector van de windmolenparken (druk verkeer, maar vooral met zeer kleine tenders). Hierdoor is de gemiddelde BT per schip gedaald van 6.630 BT in 2011 tot 971 BT in 2019.

Tabel 5.10

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2019

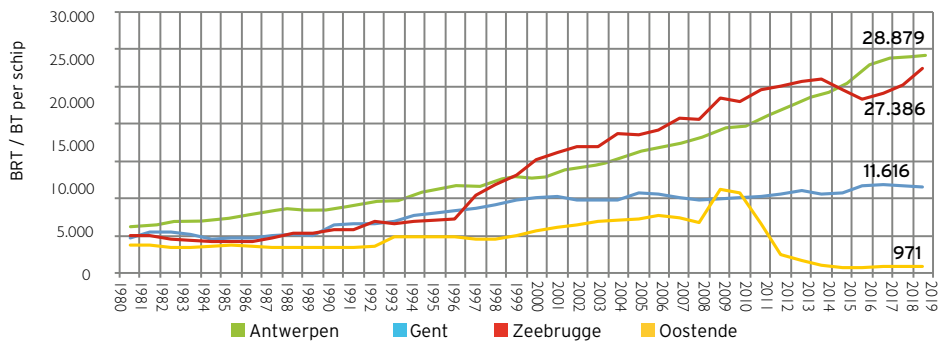
	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758	
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678	
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789	
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946	↓ -2,5%
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655	↓ -0,9%
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559	↓ -3,4%
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145	↓ -1,3%
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475	↑ 1,1%
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252	↑ 2,5%
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068	↑ 5,6%
2008	16.406	3.463	9.405	4.868	34.142	↑ 0,2%
2009	13.923	2.962	8.073	2.952	27.910	↓ -18,3%
2010	14.783	3.436	8.863	2.554	29.636	↑ 6,2%
2011	15.240	3.351	8.351	2.204	29.146	↓ -1,7%
2012	14.556	3.125	7.797	4.425	29.903	↑ 2,6%
2013	14.220	2.949	7.651	4.358	29.178	↓ -2,4%
2014	14.009	2.893	7.720	3.779	28.401	↓ -2,7%
2015	14.417	2.847	7.888	2.687	27.839	↓ -2,0%
2016	14.473	2.891	8.467	3.406	29.237	↑ 5,0%
2017	14.223	3.093	8.427	4.050	29.793	↑ 1,9%
2018	14.595	3.203	8.405	5.331	31.534	↑ 5,8%
2019	14.391	3.243	8.151	5.666	31.451	↓ -0,3%

Tabel 5.11

Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT,
1980-2019

	Antwerpen	North Sea Port Flanders	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503	
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432	
2000	203.064	29.215	163.140	23.422	418.842	
2001	214.274	28.073	163.937	25.680	431.964	↑ 3,1%
2002	217.918	27.961	169.196	27.498	442.573	↑ 2,5%
2003	227.885	29.453	137.450	32.993	427.781	↓ -3,3%
2004	237.408	30.101	146.850	35.044	449.403	↑ 5,1%
2005	248.461	30.162	158.999	35.501	473.123	↑ 5,3%
2006	265.165	32.618	168.141	36.120	502.044	↑ 6,1%
2007	288.825	32.019	196.351	35.645	552.840	↑ 10,1%
2008	296.400	33.849	194.230	33.197	557.676	↑ 0,9%
2009	266.262	29.702	189.875	33.188	519.027	↓ -6,9%
2010	290.687	34.829	203.205	27.499	556.220	↑ 7,2%
2011	316.429	34.698	205.142	14.613	570.882	↑ 2,6%
2012	318.481	33.327	195.432	11.534	558.774	↓ -2,1%
2013	329.636	32.506	196.107	7.368	565.617	↑ 1,2%
2014	335.276	30.725	201.281	4.445	571.727	↑ 1,1%
2015	367.709	30.725	193.671	2.145	594.250	↑ 3,9%
2016	401.085	33.871	197.888	2.948	635.792	↑ 7,0%
2017	406.762	36.962	203.082	4.080	650.886	↑ 2,4%
2018	418.839	37.806	212.129	5.219	673.992	↑ 3,5%
2019	415.594	37.670	223.227	5.504	681.995	↑ 1,2%

Bron: MORA / havenbesturen.



5.7. Maritieme trafiek per goederensoort

Tabellen 5.12 tot en met 5.16 geven de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens weer, opgedeeld naar goederensoort. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2019 tegenover 2018 weer.

Tabel 5.12

Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2019

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2018	2019	% groei
Stukgoedbehandeling	146.379	152.198	↑ 4,0%
IJzer en staal	8.849	6.921	↓ -21,8%
Non-ferro-metalen	20	17	↓ -15,5%
Meststoffen / chemicaliën	38	46	↑ 21,2%
Hout	372	319	↓ -14,2%
Houtcellulose, papierpulp	40	106	↑ 168,1%
Fruit	338	327	↓ -3,1%
Graangewassen	0	2	↑ 1527,5%
Rollend materieel	4.318	4.239	↓ -1,8%
Bloem, meel, grutten van granen	16	11	↓ -34,5%
Suiker	0	0	↑ 0,0%
Containers	130.858	138.747	↑ 6,0%
Overig stukgoed	1.530	1.463	↓ -4,4%
Massagoedbehandeling	88.954	85.986	↓ -3,3%
Ruwe aardolie	5.650	5.345	↓ -5,4%
Aardoliederivaten	54.210	50.254	↓ -7,3%
Chemicaliën	15.674	16.068	↑ 2,5%
Ertsen	2.057	1.598	↓ -22,3%
Kolen	1.003	2.851	↑ 184,2%
Granen	338	240	↓ -28,9%
Meststoffen	4.206	3.947	↓ -6,2%
Zand en grind	1.369	1.453	↑ 6,2%
Overig massagoed	4.446	4.229	↓ -4,9%
TOTAAL	235.333	238.184	↑ 1,2%

Bron: MORA / Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel 5.13

Trafiëk naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2019, NVS-indeling

Goederencategorie (NVS-indeling)	2018	2019	% groei
0. Landbouwproducten en levende dieren	1.159	1.172	↑ 1,1%
1. Voedingsproducten en veevoerders	801	707	↓ -11,7%
2. Vaste minerale brandstoffen	1.003	2.851	↑ 184,2%
3. Aardoliën en aardolieproducten	59.902	55.620	↓ -7,1%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	3.233	2.821	↓ -12,8%
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	8.694	6.818	↓ -21,6%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.413	3.353	↓ -1,8%
7. Meststoffen	4.239	3.981	↓ -6,1%
8. Chemische producten	16.039	16.337	↑ 1,9%
9. Voertuigen, machines en overige ...	5.982	5.852	↓ -2,2%
10. Containers	130.858	138.747	↑ 6,0%
11. Niet gespecificeerde lading	0	0	
TOTAAL :	235.325	238.258	↑ 1,2%

Bron: MORA / Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel 5.14

Trafiëk naar goederencategorie, North Sea Port Flanders, in 1000 ton, 2019

Goederencategorie (NVS-indeling)	2018	2019	% groei
0. Landbouwproducten	1.921	1.813	↓ -5,6%
01. Granen	1.040	925	↓ -11,1%
02. Aardappelen	0	0	
03. Andere verse groenten en vruchten	6	0	↓ -100,0%
04. Natuurlijke en synthetische textielstoffen	1	6	↑ 500,0%
05. Hout en kurk	849	882	↑ 3,9%
06. Suikerbieten	0	0	
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	25	0	↓ -100,0%
1. Voedingsproducten en veevoeder	4.203	4.338	↑ 3,2%
11. Suiker	60	52	↓ -13,3%
12. Dranken	651	601	↓ -7,7%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	98	81	↓ -17,3%
17. Veevoeder	584	470	↓ -19,5%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	2.810	3.134	↑ 11,5%
2. Vaste minerale brandstoffen	2.890	2.553	↓ -11,7%
21. Steenkool	2.551	2.255	↓ -11,6%
22. Bruinkool	102	91	↓ -10,8%

MARITIEME STATISTIEK

23. Cokes	237	207	↓	-12,7%
3. Petroleum en petroleumproducten	4.738	5.436	↑	14,7%
31. Ruwe petroleum	0	0		
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	1.567	1.642	↑	4,8%
34. Andere petroleumproducten	3.171	3.794	↑	19,6%
4. Ertsen en metaalresiduen	7.799	7.267	↓	-6,8%
41. IJzererts	5.846	5.370	↓	-8,1%
45. Andere ertsen en afvalfen daarvan	127	138	↑	8,7%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.826	1.759	↓	-3,7%
5. Producten van de metaalindustrie	4.013	3.871	↓	-3,5%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	362	408	↑	12,7%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	2.196	1.812	↓	-17,5%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	17	21	↑	23,5%
54. Platen van ijzer en staal	1.437	1.630	↑	13,4%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	0	0		
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	1	0	↓	-100,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.746	2.071	↑	18,6%
61. Zand, grind, klei en slakken	782	766	↓	-2,0%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	195	348	↑	78,5%
63. Andere ruwe mineralen	322	298	↓	-7,5%
64. Cement en kalk	415	649	↑	56,4%
65. Gips	0	10		
69. Bouwmaterialen	32	0	↓	-100,0%
7. Meststoffen	2.263	2.253	↓	-0,4%
71. Natuurlijke meststoffen	100	174	↑	74,0%
72. Kunstmeststoffen	2.163	2.079	↓	-3,9%
8. Chemische producten	522	377	↓	-27,8%
81. Chemische basisproducten	204	125	↓	-38,7%
82. Aluminiumverbindingen	0	0		
83. Producten van steenkoolchemie	188	137	↓	-27,1%
84. Cellulose en oud papier	1	0	↓	-100,0%
89. Andere chemische producten	129	115	↓	-10,9%
9. Overige goederen	2.491	2.481	↓	-0,4%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	3	0	↓	-100,0%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	0		
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	12	27	↑	125,0%
94. Artikelen van metaal	7	0	↓	-100,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	2.331	2.309	↓	-0,9%
99. Bijzondere transacties	138	145	↑	5,1%
TOTAAL :	32.586	32.460	↓	-0,4%

Bron: MORA / North Sea Port.

Tabel 5.15

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2019

Goederencategorie (NVS-indeling)	2018	2019	% groei
0. Landbouwproducten	144	150 ↑	4,2%
01. Granen (m.i.v. rijst)	74	72 ↓	-2,7%
02. Aardappelen	0	0	
03. Verse groenten en vruchten	35	32 ↓	-8,6%
04. Textiel	0	0	
05. Hout en kurk	20	46 ↑	130,0%
06. Suikerbieten	0	0	
09. Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	15	0 ↓	-100,0%
1. Andere voedingsproducten en veevoeders	505	478 ↓	-5,3%
11. Suiker	194	156 ↓	-19,6%
12. Dranken	211	202 ↓	-4,3%
13. Voedings- en genotsmiddelen	0	0	
14. Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	
16. Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	
17. Veevoeder	97	117 ↑	20,6%
18. Oliezaden, oliën en vetten	0	0	
19. Andere voedingsproducten	3	3 ↑	0,0%
2. Vaste minerale brandstoffen	110	96 ↓	-12,7%
21. Steenkool	18	8 ↓	-55,6%
22. Bruinkool en turf	89	88 ↓	-1,1%
22. Cokes	0	0	
29. Andere vaste brandstoffen	3	5 ↑	66,7%
3. Aardolie & -producten	3.976	7.917 ↑	99,1%
32. Vloeibare brandstoffen	299	286 ↓	-4,3%
33. Energiegassen	3.677	7.631 ↑	107,5%
4. Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	1	0 ↓	-100,0%
45. Andere ertsen	0	0	
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1	0 ↓	-100,0%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	3	1 ↓	-66,7%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	3	1 ↓	-66,7%
56. Non-ferro metalen	0	0 ↑	0,0%
59. Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	0	
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	958	1.030 ↑	7,5%
61. Zand, grind, klei en slakken	948	1.029 ↑	8,5%
64. Cement, kalk	5	1 ↓	-80,0%
69. Andere bewerkte bouwmaterialen	5	0 ↓	-100,0%
7. Meststoffen	0	4	
72. Kunstmeststoffen	0	4	
8. Chemische producten	465	373 ↓	-19,8%

MARITIEME STATISTIEK

81. Chemische basisproducten	0	0	
84. Cellulose, papierpulp	464	372	↓ -19,8%
89. Andere chemische producten	1	1	↑ 0,0%
9. Overige goederen	33.939	35.752	↑ 5,3%
91. Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	31.093	32.744	↑ 5,3%
92. Landbouwtractoren en -machines	0	0	
93. Elektrische machines, apparaten, ...	5	6	↑ 20,0%
94. Metaalwaren	3	2	↓ -33,3%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	481	440	↓ -8,5%
98. Bunkermateriaal en boordprovisie	2.357	2.560	↑ 8,6%
99. Speciale transacties	0	0	
TOTAAL :	40.101	45.801	↑ 14,2%

Bron: MORA / Port of Zeebrugge.



Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in ton, in 2019

Goederencategorie	2018	2019	% groei
Algemene goederen	1.589.212	1.589.212	1,7%
Bouwmaterialen	5.878	5.878	↓ -20,1%
Erts	0	0	
Ferrochrome	46.000	46.000	↑ 13,8%
Gasolie	8.839	8.839	↑ 331,4%
Grind en zand	1.348.129	1.348.129	↑ 2,1%
Hout	42.110	42.110	↑ 25,8%
Magnesiumoxide	0	0	
Microsilica	3.850	3.850	↑ 8,2%
Orthoxyleen	22.937	22.937	↓ -9,1%
Schroot	0	0	
Sepeoliet	29.762	29.762	↑ 36,9%
Staal	0	0	
Silo/machines	60.796	60.796	↓ -34,0%
Steenkool	0	0	
Waterglass	17.610	17.610	↑ 14,3%
Zout	3.301	3.301	
Veevoeder	0	0	
Containers	0	0	
Roll-on-roll-off	0	0	
Toeristische wagens	0	0	
TOTAAL :	1.562.004	1.589.212	↑ 1,7%

Bron: MORA / Havenbedrijf Oostende.



6

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, Total en Esso, worden met ruwe aardolie bevoorraad via de Rotterdam Antwerpen Pijpleiding (RAPL). Deze pijpleiding, die in 1971 in gebruik werd genomen, wordt uitgebaat door het bedrijf Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. De pijpleiding is 102 km lang en heeft een diameter van 86,4 cm.

De jaarlijks aanvoer nam sinds de ingebruikname gestaag toe. Sinds 1971 werd bijna 1,2 miljard ton ruwe aardolie van Rotterdam naar diverse raffinaderijen in Antwerpen vervoerd.

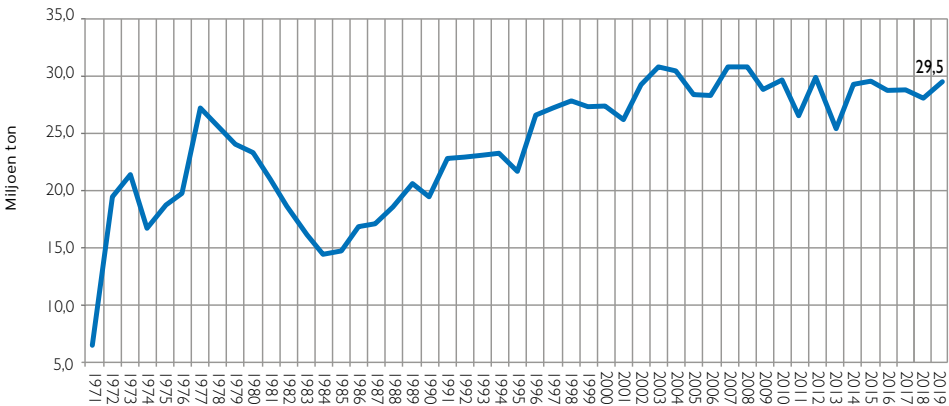
De laatste jaren lag de jaarlijkse aanvoer van ruwe aardolie via de RAPL rond de 28 à 29 miljoen ton per jaar. Een uitzondering was 2013, toen de aanvoer lager lag door het stilleggen van twee raffinaderijen voor onderhoudswerken: in het voorjaar van 2013 bij Total en in het najaar bij ExxonMobil. In 2019 bedroeg de aanvoer 29,5 miljoen ton (34,3 miljoen m³).

Tabel 6.1

Trafiiek Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding, in ton

Jaar	Ton
1971	6.797.635
1980	23.263.766
1990	19.596.358
2000	27.327.190
2010	29.595.729
2011	26.477.246
2012	29.849.115
2013	25.256.794
2014	29.252.147
2015	29.524.109
2016	28.804.702
2017	28.880.699
2018	28.094.671
2019	29.548.358

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



ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)





7

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

In 2019 werd er in de Vlaamse havens 127,1 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen. Tegenover 2018 is deze goederenoverslag met 2,5% gegroeid. De binnenvaartoverslag op de Vlaamse kanalen en rivieren bedroeg in 2019 42,6 miljoen ton, dit is iets lager dan in 2018, toen het 43,5 miljoen ton bedroeg (-2,1%). Het totaal voor havens en binnenwateren bedroeg in 2019 169,7 miljoen ton (+1,3%). Doorvoer via de Vlaamse havens of binnenwateren (dus een schip dat laadt en lost buiten Vlaanderen, en enkel via Vlaanderen naar zijn bestemming vaart), is niet inbegrepen.

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

Tabel 7.1

Lossingen en ladingen door de binnenvaart in de Vlaamse havens en de Vlaamse waterwegen, in 1000 ton, 1998-2019

	Haven Antwerpen	North Sea Port Flanders	Haven Brugge-Zeebrugge	Haven Oostende	Totaal Vlaamse havens	Overige in Vlaanderen	Algemeen totaal	% groei
1998	60.741	12.500	316	206	73.763	29.231	102.995	
1999	62.347	12.500	589	250	75.686	30.601	106.287	↑ 3,2%
2000	70.172	12.800	549	142	83.663	34.024	117.688	↑ 10,7%
2001	72.295	13.200	461	149	86.105	33.733	119.839	↑ 1,8%
2002	74.276	14.263	457	82	89.078	34.038	123.116	↑ 2,7%
2003	76.615	14.916	508	145	92.184	34.333	126.517	↑ 2,8%
2004	81.939	16.902	593	192	99.626	35.912	135.538	↑ 7,1%
2005	84.301	16.490	747	163	101.701	37.581	139.282	↑ 2,8%
2006	85.694	18.389	949	289	105.321	39.240	144.561	↑ 3,8%
2007	89.297	17.731	808	201	108.037	39.915	147.952	↑ 2,3%
2008	90.449	20.077	846	189	111.561	40.034	151.595	↑ 2,5%
2009	78.585	16.457	603	162	95.807	35.934	131.741	↓ -13,1%
2010	85.922	20.657	626	183	107.387	43.096	150.484	↑ 14,2%
2011	87.133	22.853	695	310	110.991	45.520	156.511	↑ 4,0%
2012	87.858	23.146	633	262	111.899	42.568	154.467	↓ -1,3%
2013	94.287	22.228	598	323	117.436	42.569	160.005	↑ 3,6%
2014	96.461	21.824	780	264	119.329	41.687	161.016	↑ 0,6%
2015	91.506	20.103	802	206	112.617	41.393	154.009	↓ -4,4%
2016	97.178	21.928	859	199	120.164	43.076	163.240	↑ 6,0%
2017	102.263	23.035	849	224	126.371	45.079	171.450	↑ 5,0%
2018	99.288	23.700	880	165	124.032	43.490	167.522	↓ -2,3%
2019	101.300	24.571	1.087	164	127.123	42.588	169.711	↑ 1,3%

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

Deel 2

Luchthavens



8

Luchthavenstatistiek

8.1. Inleiding: vier luchthavens in Vlaanderen

Brussels Airport is de nationale luchthaven in België, gelegen ten noordoosten van Brussel, op het grondgebied van Zaventem, Machelen en Steenokkerzeel. Op de luchthaven bieden 80 vliegtuigmaatschappijen vluchten aan naar meer dan 200 bestemmingen. De luchthaven bestrijkt 1.245 hectare. In 2019 registreerde de luchthaven een totaal van 26,4 miljoen vervoerde passagiers en 234.460 bewegingen⁹. In 2019 werd in totaal 667.220 ton vracht genoteerd op Brussels Airport, deze vracht wordt verder onderverdeeld in 166.518 ton trucked cargo¹⁰ en 500.702 ton gevlogen vracht. Verder in de tekst wordt enkel de gevlogen vracht vermeld.

⁹ Een vlucht bestaat altijd uit twee bewegingen: het opstijgen en de landing. Het aantal bewegingen in een luchthaven is dus de som van het aantal landingen en het aantal opstijgingen.

¹⁰ Trucked cargo is vracht onder luchtvrachtbrief die van Brucargo over de weg vervoerd naar een andere luchthaven om van daar te vliegen of - omgekeerd - die van een andere luchthaven over de weg vervoerd wordt naar Brucargo om van daar te vliegen ("truck ter vervanging van vliegtuig").

Daarnaast telt het Vlaamse Gewest drie regionale luchthavens: de luchthavens Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. Teneinde deze consequent kansen tot ontwikkeling te geven, werd een nieuw organisatie-model uitgewerkt: de LOM-LEM structuur¹¹.

De LOM-LEM structuur is op 27 oktober 2014 in werking getreden voor de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge. In dit organisatiemodel is de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) een publieke N.V. die instaat voor de instandhouding van de basisinfrastructuur. De private luchthaven-exploitant (LEM) neemt de commerciële uitbating van de luchthaven op zich. Op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zal de LOM-LEM structuur tegen 2024 in werking treden.

De **Internationale Luchthaven Antwerpen** wordt uitgebaat door de LEM Antwerpen, een private entiteit binnen de Franse EGIS-groep. Twee luchtvaartmaatschappijen (TUI fly en Air Antwerp) bieden vluchten aan naar 11 bestemmingen. Naast lijnvluchten zijn er ook chartervluchten, businessvluchten, oefenvluchten en recreatieve vluchten. De luchthaven bestrijkt 190 hectare. In 2019 registreerde de luchthaven een totaal van 306.330 vervoerde passagiers, 2.608 ton vracht en 36.372 bewegingen.

De **Internationale luchthaven Oostende-Brugge** wordt uitgebaat door de LEM Oostende-Brugge, eveneens een private entiteit binnen de Franse groep Egis. Een belangrijk deel van de activiteiten van de luchthaven is gericht op vrachtvervoer. Naast cargovluchten zijn er ook lijnvluchten. Luchtvaartmaatschappij TUI fly biedt vluchten aan naar 22 bestemmingen. De luchthaven staat eveneens ter beschikking voor businessvluchten, oefenvluchten en recreatieve vluchten. Het luchthavengebied is 350 hectare groot. In 2019 wer-

¹¹ Deze beheersstructuur wordt concreet vormgegeven in het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen.

den 457.423 passagiers en 24.757 ton vracht vervoerd en bedroeg het aantal bewegingen 25.461.

De **Internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem** werd lange tijd beheerd door de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem. Op 1 januari 2018 nam de NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem het beheer en de exploitatie op zich. De aandeelhouders van deze N.V. zijn de Provincie West-Vlaanderen (57%), het Vlaamse Gewest (33%) en de Intercommunale Leiedal (10%).

De NV ILKW is belast met het beheer van de basisinfrastructuur (= LOM-taak), en voert de infrastructuurinvesteringen uit die vereist zijn om het EASA¹²-certificaat te verkrijgen. De investeringen zijn momenteel in uitvoering en verlopen op schema. De werken zullen in de zomer van 2020 afgerond worden.

De NV ILKW is tevens belast met de exploitatie van de luchthaven (= LEM-taak). Hiervoor doet ze deels beroep op FIA, een concessionaris die instaat voor de uitbating van het passagiersgebouw, de kerosineverkoop, de afhandeling en het innen van passagierstaksen. Tenslotte staat de N.V. in voor de taken inzake veiligheid, beveiliging, brandweer en luchtverkeersinformatie.

De luchthaven is een kleinschalige zakenluchthaven, met o.m. vliegtuigen en helikopters van talloze bedrijven en particulieren uit de wijde omgeving. Daarnaast biedt de luchthaven ook ruimte voor trainingsvluchten en recreatieve vluchten. De luchthaven bestrijkt 52 hectare. 2019 was goed voor 62.180 vervoerde passagiers en 31.283 bewegingen. Vrachtvervoer is er niet of nauwelijks.

¹² European Union Aviation Safety Agency.



8.2. Passagiers

In 2019 maakten 27,2 miljoen passagiers gebruik van één van de luchthavens in Vlaanderen. Brussels Airport is daarbij ruimschoots de grootste, met een aandeel van 97%. Brussels Airport groeide tegenover 2018 met 2,7%, Antwerpen groeide ook met 2,7% en in Oostende bedroeg de groei 8,9%. In Kortrijk-Wevelgem lag het aantal passagiers in 2019 11,9% lager dan in 2018. Dikwijls gaat het hier ook om scholings- en zakelijke vluchten.

De vier luchthavens samen kennen jaarlijks een groei in de trafiek. De drie recentste uitzonderingsjaren zijn 2002 (faillissement Sabena), 2009 (wereldwijde economische crisis) en 2016 (aanslag Brussels Airport op 22 maart 2016). Omwille van de aanslagen werd in 2016 een deel van de vluchten van Brussels Airport overgenomen door de luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge.

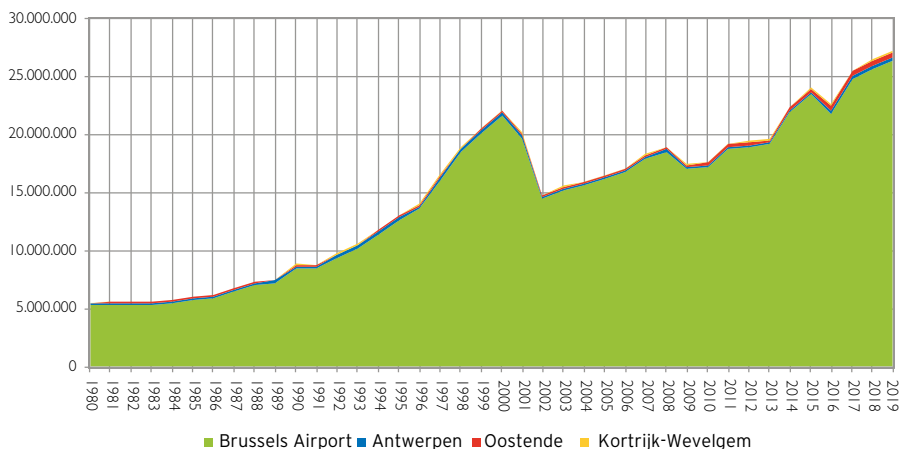
Tabel 8.1

Aantal passagiers in de luchthavens in Vlaanderen, in aantal, 1980-2019

	Brussels Airport	Antwerpen	Oostende	Kortrijk-Wevelgem	Totaal	% groei
ICAO	EBBR	EBAW	EBOS	EBKT		
1980	5.269.000	148.000	71.600	0	5.488.600	
1990	8.480.000	163.969	109.607	92.000	8.845.576	
2000	21.637.003	261.576	123.984	83.000	22.105.563	
2001	19.684.867	273.208	117.775	85.000	20.160.850	↓ -8,8%
2002	14.410.555	190.362	103.375	70.685	14.774.977	↓ -26,7%
2003	15.194.097	168.283	150.529	73.271	15.586.180	↑ 5,5%
2004	15.632.773	152.682	111.275	61.562	15.958.292	↑ 2,4%
2005	16.179.733	142.737	126.144	61.526	16.510.140	↑ 3,5%
2006	16.707.892	147.849	146.355	65.186	17.067.282	↑ 3,4%
2007	17.900.000	174.858	180.063	67.051	18.321.972	↑ 7,4%
2008	18.515.730	176.971	199.958	66.394	18.959.053	↑ 3,5%
2009	16.999.154	169.446	192.776	65.227	17.426.603	↓ -8,1%
2010	17.180.606	162.840	213.638	65.895	17.622.979	↑ 1,1%
2011	18.786.034	166.078	232.682	69.606	19.254.400	↑ 9,3%
2012	18.971.332	140.139	232.651	69.227	19.413.349	↑ 0,8%
2013	19.133.222	137.015	247.669	71.193	19.589.099	↑ 0,9%
2014	21.933.190	121.357	253.044	79.285	22.386.876	↑ 14,3%
2015	23.460.018	221.155	276.027	78.036	24.035.236	↑ 7,4%
2016	21.818.418	276.311	434.970	75.234	22.604.933	↓ -6,0%
2017	24.783.911	273.167	365.345	61.763	25.484.186	↑ 12,7%
2018	25.675.939	298.403	419.865	70.588	26.464.795	↑ 3,8%
2019	26.360.003	306.330	457.423	62.180	27.185.936	↑ 2,7%

Bron: Luchthavenbesturen

Totaal aantal passagiers via de luchthavens in Vlaanderen



8.3. Vracht

Na 5 jaar op rij een toename in het vrachtvervoer¹³ op de luchthavens in Vlaanderen werd in 2019 een daling genoteerd van 7,9% tegenover 2018. De daling is toe te schrijven aan marktschommelingen, de nationale staking in februari 2019 en sociale onrust bij luchtverkeersleider skeyes. De grote dalingen in 2008 en 2009 zijn toe te schrijven aan de verhuis van het Europese sorteercentrum van DHL van Brussels Airport naar Leipzig in 2008 en de economische crisis in 2009. Bij Brussels Airport bedroeg de daling in 2019 -7,9%. Ook in Oostende daalde het vrachtvervoer (-10,7%). De luchthaven van Antwerpen is een kleine speler op het vlak van vrachtvervoer, maar noteerde wel een toename (+6,3%). De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem behandelt nagenoeg geen vracht.

¹¹ Hier wordt enkel de “flown cargo” in beschouwing genomen, dus vracht die daadwerkelijk per vliegtuig wordt aan- of afgevoerd. Er bestaat ook trucked cargo, die tussen luchthavens per vrachtwagen wordt vervoerd. Het gaat om aanzienlijke hoeveelheden, bijvoorbeeld 166.518 ton op Brussels Airport in 2019 (tegenover 500.702 ton flown cargo).

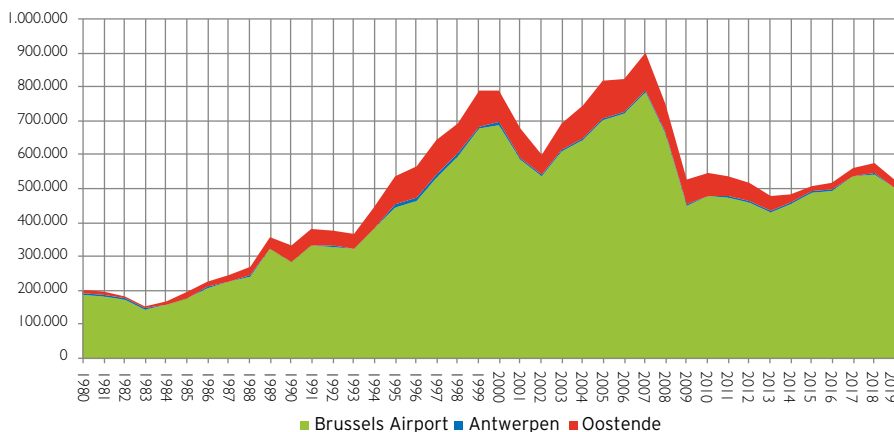
Tabel 8.2

Vrachtvervoer in de luchthavens in Vlaanderen, in ton, 1980-2019

	Brussels Airport	Antwerpen	Oostende	Totaal	% groei
ICAO	EBBR	EBAW	EBOS		
1980	187.000	3.000	12.186	202.186	
1990	285.000	490	47.521	333.011	
2000	687.385	7.997	93.472	788.854	
2001	583.729	6.684	88.778	679.191	↓ -13,9%
2002	536.826	5.240	57.131	599.197	↓ -11,8%
2003	607.136	4.903	78.066	690.105	↑ 15,2%
2004	644.375	4.281	97.582	746.238	↑ 8,1%
2005	702.819	4.664	108.260	815.743	↑ 9,3%
2006	719.561	6.825	98.525	824.911	↑ 1,1%
2007	783.727	5.312	108.953	897.992	↑ 8,9%
2008	661.143	5.562	82.920	749.625	↓ -16,5%
2009	449.132	4.592	74.148	527.872	↓ -29,6%
2010	476.135	4.213	64.041	544.389	↑ 3,1%
2011	475.124	4.232	57.381	536.737	↓ -1,4%
2012	459.265	4.286	53.166	516.717	↓ -3,7%
2013	429.938	3.570	46.485	479.993	↓ -7,1%
2014	453.953	3.388	24.885	482.226	↑ 0,5%
2015	489.303	3.432	16.843	509.578	↑ 5,7%
2016	494.637	2.181	22.224	519.042	↑ 1,9%
2017	535.634	2.200	23.369	561.203	↑ 8,1%
2018	543.493	2.454	27.718	573.665	↑ 2,2%
2019	500.702	2.608	24.757	528.067	↓ -7,9%

Bron: Luchthavenbesturen

Totaal vrachtvervoer via de luchthavens in Vlaanderen



8.4. Bewegingen

Het aantal bewegingen (landingen + opstijgingen) op de luchthavens in Vlaanderen is in 2019 met 2,0% afgenomen tegenover 2018. In Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem waren de dalingen vrij uitgesproken (-7,9% en -10,3%), dit is o.m. te wijten aan een daling van het aantal trainingsvluchten. In Oostende nam het aantal bewegingen toe (+4,5%). Brussels Airport noteerde een lichte daling in het aantal bewegingen (-0,4%). Op Brussels Airport bleef het aantal bewegingen met passagiersvluchten relatief stabiel, terwijl het aantal vrachtvluchten is gedaald met 2,2%.

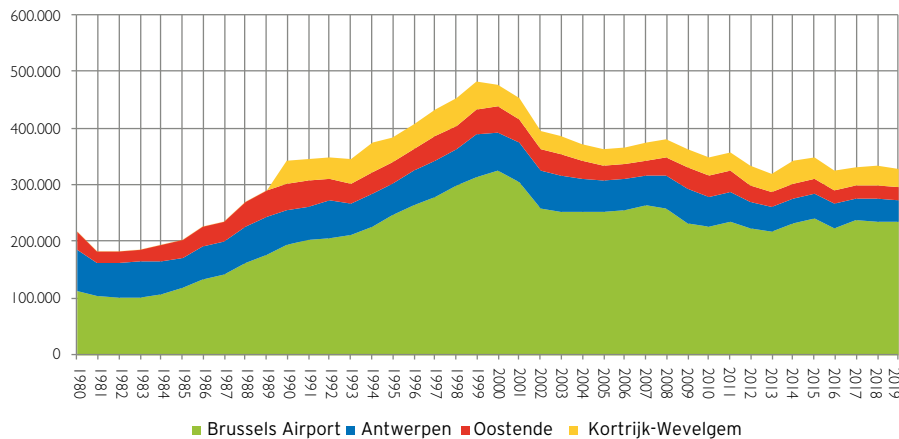
Tabel 8.3

**Aantal bewegingen in de luchthavens in Vlaanderen, in aantal,
1980-2019**

	Brussels Airport	Antwerpen	Oostende	Kortrijk- Wevelgem	Totaal	% groei
ICAO	EBBR	EBAW	EBOS	EBKT		
1980	112.425	71.919	31.453	0	215.797	
1990	192.968	60.670	48.939	40.000	342.577	
2000	326.050	66.909	44.060	39.000	476.019	
2001	305.537	69.515	39.306	39.000	453.358	↓ -4,8%
2002	256.867	67.435	37.336	32.230	393.868	↓ -13,1%
2003	252.249	64.000	37.354	32.424	386.027	↓ -2,0%
2004	252.066	58.132	32.982	28.703	371.883	↓ -3,7%
2005	253.255	54.871	25.132	28.542	361.800	↓ -2,7%
2006	254.770	55.023	26.850	30.232	366.875	↑ 1,4%
2007	264.365	51.589	27.632	30.962	374.548	↑ 2,1%
2008	258.795	56.072	33.298	32.065	380.230	↑ 1,5%
2009	231.668	60.265	37.356	32.840	362.129	↓ -4,8%
2010	225.682	51.703	37.875	32.020	347.280	↓ -4,1%
2011	233.758	52.701	37.555	32.294	356.308	↑ 2,6%
2012	223.431	46.962	28.689	33.531	332.613	↓ -6,7%
2013	216.677	43.390	25.674	34.204	319.945	↓ -3,8%
2014	231.528	43.732	27.378	38.065	340.703	↑ 6,5%
2015	239.349	45.301	26.412	37.420	348.482	↑ 2,3%
2016	223.688	41.403	24.183	36.024	325.298	↓ -6,7%
2017	237.888	37.509	22.708	31.447	329.552	↑ 1,3%
2018	235.459	39.465	24.374	34.889	334.187	↑ 1,4%
2019	234.460	36.372	25.461	31.283	327.576	↓ -2,0%

Bron: Luchthavenbesturen

Totaal aantal bewegingen op de luchthavens in Vlaanderen



9

Feiten en ontwikkelingen

9.1. Brussels Airport

9.1.1. Luchthavenbestuur, infrastructuur en organisatie

- Aviato, het tewerkstellingscentrum van Brussels Airport, lanceerde begin 2019 enkele initiatieven om de kloof tussen werkzoekenden en bedrijven op de luchthaven te overbruggen. Er stonden op dat moment gemiddeld 400 tot 500 vacatures open. Aviato is een gezamenlijk initiatief dat publieke en privépartners samenbrengt die zich bezighouden met tewerkstelling en opleiding op de luchthaven. Aviato lanceerde, samen met VDAB en Actiris, een vijftal initiatieven om de kloof tussen werkzoekenden en bedrijven te overbruggen: opleidingstrajecten die gefocust zijn op taal en technische trainingen. Zo werden er bijvoorbeeld proefprojecten opgestart voor de functies van lader-sorteerder, luchtvrachtafhandelaar, buschauffeur en veiligheidsagent.
- Midden 2019 werd het BE-GATE-douaneplatform operationeel. Het is een digitaal portaal dat is afgestemd op de e-commercemarkt. Het versnelt en vergroot de efficiëntie van de douaneafhandeling voor grensoverschrijdende goederenstromen. Het douaneportaal is bedoeld voor het verwerken van grote hoeveelheden gegevens en garandeert een snelle afhandeling van douanetoepassingen. Het nieuwe platform

wordt al ondersteund door vier belangrijke e-commerceknooppunten, de havens van Antwerpen en Zeebrugge en de luchthavens van Brussel en Luik.

- Brussels Airport kondigde op 19 juni 2019 een partnerschap aan met PlugandPlay als sleutelpartner van het PlugandPlay Travel & Hospitality programma in Europa, samen met Vienna Airport, Star Alliance en Swissport. PlugandPlay is een wereldwijd open innovatieplatform dat samenwerking mogelijk maakt, modereert en faciliteert tussen grote en gevestigde bedrijven uit de industrie en start-ups. PlugandPlay werkt op wereldschaal en is aanwezig in 5 continenten. Zij voeren meer dan 50 acceleratorprogramma's per jaar uit die elk jaar innovatieve oplossingen bieden voor meer dan 300 grote bedrijven.
- Eind juni 2019 kondigde Brussels Airport aan zich samen met haar partners en Fost Plus te verbinden om het recyclagepercentage van al het afval op de luchthaven tegen 2023 te verdubbelen. Met 24.000 werknemers en dagelijks 80.000 passagiers over de vloer zamelt de luchthaven elke dag ongeveer 15 vrachtwagens afval in: plasticen drankflesjes, etensresten, oud papier etc. Niet al dat afval komt in de juiste vuilnisbak terecht waardoor het afval niet kan gerecycleerd worden. Om de doelstelling te halen, begeleidt Fost Plus, samen met Brussels Airport Company, elk bedrijf om een eigen actieplan met concrete maatregelen op te stellen om het afval beter te beheren en om passagiers te sensibiliseren om ook op de luchthaven correct te sorteren.
- Samen met 193 andere luchthavens ondertekende Brussels Airport in juni 2019 de resolutie van luchthavenvereniging ACI Europe om geen CO₂ meer uit te stoten, ten laatste in 2050. De luchthavensector heeft zich op het 29e jaarlijkse Congres van ACI Europe in Cyprus verenigd achter ambitieuze klimaat- en andere duurzaamheidsdoelstellingen. De luchthavens zetten zo een grote stap in het klimaatplan van de eigen industrie,

in lijn met het Akkoord van Parijs om de opwarming van de aarde ruim onder de 2 graden te houden.

- Op 27 juni 2019 heeft minister van Financiën, Alexander De Croo, samen met de CEO van Brussels Airport Company (BAC), de heer Arnaud Feist en de Administrateur-generaal van de Douane en Accijnzen, de heer Kristian Vanderwaeren, de nieuwe douane controlezone in Brussels Airport ingehuldigd. Om de reizigers duidelijk te maken waar ze hun goederen kunnen aangeven, heeft Brussels Airport geïnvesteerd in een betere zichtbaarheid van de rode en de groene uitgang, respectievelijk goederen aan te geven of niets aan te geven. Bovendien plaatste BAC eveneens nieuwe visitatiebanken, die meer privacy voor de reizigers garanderen indien zij worden gecontroleerd door de douane.
- Brussels Airport kondigde in september 2019 aan dat baan 25R/07L van 13 juli tot 23 augustus 2020 zal gesloten worden voor renovatie. Eerder werden banen 25L/07R en 01/19 in 2015 en 2016 al grondig gerenoveerd. Om zo min mogelijk hinder te veroorzaken zal 24 uur per dag en 7 dagen per week worden gewerkt. De bovenste asfaltlagen zullen worden afgefreesd en opnieuw aangelegd over bijna de volledige oppervlakte van de baan (3,3 km bij 45m). Ook het bebakeningssyteem zal, inclusief alle bekabeling, vervangen worden. Op plaatsen waar dit nu nog niet het geval is, wordt deze bebakening vervangen door energiezuinige LED-verlichting.
- Op 22 oktober 2019 werd de rechtstreekse toegang tussen het station van Brussels Airport - Zaventem en het Business District van Brussels Airport ingehuldigd. Deze toegang zorgde ervoor dat de duizenden dagelijkse pendelaars, die in één van de vele bedrijven op de site werken, vanaf dat moment sneller op hun werkplek kunnen geraken. De nieuwe toegang scheidt de passagiers van de luchthaven van de pendelaars die op de luchthavensite werken. Deze alternatieve en veilige uitgang, uitslui-

tend voorbehouden aan de betrokken medewerkers, betekent een tijdswinst van 10 tot 20 minuten.

- Op 4 december 2019 werd de verkoop van de participatie van de twee investeringsfondsen van Macquarie in Brussels Airport afgerond. De twee investeringsfondsen hadden een belang van 36% in Brussels Airport Company. De kopers zijn een consortium van het Nederlandse pensioenfonds APG, de Australische investeerder QIC en de verzekeraar Swiss Life. Deze transacties leiden niet tot een wijziging van het rechtstreekse aandeelhouderschap, noch van het bestuur van Brussels Airport Company.
- Brussels Airport Company bouwt met het Finse Nokia en Belgische operator Citymesh een 5G-ready netwerk uit op de luchthaven. Tegen eind maart 2020 zou Brussels Airport het 5G-ready netwerk in gebruik nemen. Een privaat 5G-ready netwerk biedt een efficiëntere, meer betrouwbare en snellere connectiviteit dan WiFi of publieke 4G over het hele luchthaventerrein. Dankzij de hogere capaciteit van 5G, kan de luchthaven nog meer technologieën inzetten, zoals IoT (Internet of Things), geautomatiseerde voertuigen, mobiele veiligheidssystemen of track & trace technologie.



9.1.2. Bedrijven

- Op de cargozone van Brussels Airport werd begin februari 2019 het nieuwe luchtvrachtmagazijn van Worldwide Flight Services (WFS) in gebruik genomen. Het 8.700 m² grote gebouw voldoet aan de moderne eisen voor afhandeling van e-commerce en luchtvracht van farmaproducten. Het maakt deel uit van een ontwikkelingsproject van 50.000 m² en een totale investering van 100 miljoen euro op de cargozone. Het Franse WFS is internationaal actief op 198 luchthavens wereldwijd. Het stelt 27.000 mensen tewerk en realiseerde vorig jaar een omzet van 1,2 miljard euro. Voor 270 bedrijven behandelt het jaarlijks 6,3 miljoen ton vracht.
- Eind maart 2019 werd op Brussels Airport het nieuwe cargocentrum van dnata geopend. Dnata vergroot hiermee zijn vrachtcapaciteit in de Beneluxlanden. Het centrum omvat 4.500 m² opslagruimte, kan jaarlijks 125.000 ton goederen verwerken en creëert honderd lokale banen. Dnata leverde voordien al vrachtafhandelingsdiensten aan 25 vracht- en acht passagiersluchtvaartmaatschappijen op Amsterdam Airport Schiphol. Dnata is uitgerust om diverse gespecialiseerde goederen te behandelen, zoals bederfelijke waren, farmaceutische producten, gevaarlijke goederen, levende dieren, vliegtuigmotoren en voertuigen.
- Eind mei 2019 zijn op Brussels Airport de funderingspalen geplaatst van een nieuw logistiek gebouw voor vrachtafhandeling met een directe toegang tot het tarmac. De investeringen betekenen een aanzienlijk uitbreiding van de logistieke infrastructuur binnen de bestaande Brucargo zone, met extra afhandelingsruimte en in het bijzonder gekoelde opslagruimte. Deze temperatuurgecontroleerde ruimtes zijn niet alleen van groot belang voor verschillende sleutelsectoren in ons land zoals biotech en farma, maar ook voor de import en export van verse en bederfbare goederen. Brussels Airport ontwikkelt de gebouwen in eigen beheer. De constructie maakt deel uit van een investering van 100 miljoen euro in de modernisering van Brucargo. In de loop van 2020 zal het gebouw op-



geleverd worden en kan dit in dienst genomen worden door de huurders Kuehne & Nagel, World Flight Services (WFS) en Expeditors.

- Swissport investeerde in 2019 enkele miljoenen euro in materiaal en uitrusting voor een ultramodern farmacenter op Brucargo. Het nieuwe Swissport Pharma Center bestaat uit een kantoorgebouw, een geavanceerd magazijn van 25.000 m² en farmaceutische faciliteiten. Door de koelinstallatie van 1.000 m² wil Swissport zijn aandeel in de farmaceutische luchtvervoersactiviteiten in Brussel en wereldwijd verder vergroten. Het Swissport Pharma Center werd eind oktober 2019 officieel geopend.
- Het Spaanse bedrijf Vueling vierde in september 2019 zijn 15de verjaardag en zijn 6 miljoen passagiers op Brussels Airport. In 2004 startte het Spaanse bedrijf Vueling zijn eerste vluchten tussen Barcelona en Brussels Airport. Sindsdien zijn de activiteiten van Vueling sterk gegroeid. In 2019 vloog Vueling op vijf bestemmingen: Barcelona, Valencia, Alicante, Santiago de Compostela en Malaga.

9.1.3. Nieuwe technologie, energie en duurzaamheid

- Afhandelaar Swissport stapte begin maart 2019 in de slot booking app van Brucloud. Via de slot booking app reserveren vrachtaanbieders via een centraal planningssysteem een tijdstip bij de afhandelaars om hun vracht te laden en/of te lossen. Transporteurs vermijden zo urenlange wachtrijen en afhandelaars kunnen beter anticiperen op piekmomenten. De slot booking app van Brucloud werd in januari 2018 gelanceerd. Enkele maanden later, in juni, waren alle grote forwarders al aan boord. Nu Swissport ingestapt is, bieden alle actieve afhandelaars op Brucargo tijdslots aan via de app.
- Brussels Airport meldde zich in maart 2019 als eerste Europese luchthaven aan voor CSQ, een online beoordelingstool van The International Air Cargo Association (TIACA). TIACA lanceerde in februari 2019 de Cargo Service Quality (CSQ)-tool na een succesvol proefproject met 179 expediteurs en 18 vrachttterminals over de hele wereld. Via de online beoordelingstool kunnen expediteurs, verladers en luchthavens het afhandelingsproces van deelnemende luchthavens evalueren. Door de CSQ-scores is er transparantie over welke afhandelaars beter gepercipieerd worden en op welke vlakken.
- Tijdens de Air Cargo News Awards, die eind april 2019 voor de 35ste keer werden uitgereikt, ging de innovatie-award naar Nallian. De jury prees het Belgische cloudplatform om zijn leidende rol in het digitaliseren van de luchtvrachtsector. Heel wat luchthavens, grondaanhandelaars en forwarders, zoals Brussels Airport, Liege Airport, Heathrow, Swissport, WFS, Aviapartner en DHL Global Forwarding, maken gebruik van Nallian for Air Cargo.
- Brussels Airport kondigde begin mei 2019 aan dat het vanaf 2021 vliegtuigen die meer CO₂ en NO_x uitstoten, zwaarder zal doen betalen. De minst duurzame vliegtuigen zullen tot tien keer meer moeten betalen dan de

modernste toestellen. De uitstoot van CO₂ en NO_x (stikstofoxide) van het vliegtuig in kwestie zal mee bepalen hoeveel de luchtvaartmaatschappij moet betalen. Door de geluidsrestricties van tien tot vijftien jaar geleden hebben een aantal maatschappijen hun operatie op Brussel stopgezet. Andere maatschappijen zijn overgeschakeld naar minder vervuilende vliegtuigen.

- Half mei 2019 werd een zelfrijdende elektrische bus voor drie dagen uitgetest. De shuttle maakte enkele demonstratieritten zonder reizigers aan boord, zodat de technologie getest werd in een echte omgeving. Het is een proefproject van De Lijn en Brussels Airport. In 2021 moet de zelfrijdende bus van constructeur 2getthere autonoom pendelen tussen de terminal en de cargo bedrijfszone en parkeerterreinen.
- Brussels Airport lanceerde in juli 2019 samen met Manyways.be een smart city dashboard dat zich zowel tot passagiers als pendelaars richt. Het Brussels Airport Smart City Dashboard brengt het auto-, trein- en busverkeer in kaart en toont onder meer in real time hoeveel auto's er op de Brusselse ring rijden en aan welke snelheid, wat de beschikbaarheid is van de verschillende parkeergarages op de luchthaven, welke carpoolritten van en naar de luchthaven aangeboden worden en hoe het zit met de punctualiteit van het openbaar vervoer.
- BRUcargo implementeert vanaf 30 september 2019 de ready for carriage-procedure. Het doel van die procedure is één gestandaardiseerde manier van werken voor vrachtleveringen bij de ground handling agents. Er wordt afgesproken hoe de vracht aangeleverd moet worden of afgehandeld tussen forwarder en afhandelaar.
- Swissport introduceerde eind september 2019 op Brussels Airport nieuw ontwikkelde check-inkiosken voor cargo aan de magazijnen. Die digitale innovatie moet de wachttijden verminderen en de kwaliteit van de

cargodocumenten verbeteren. Nadat de bestuurders aan de kiosk hun identiteitskaart registreren en alle relevante cargodocumenten scannen, ontvangen ze een sms met informatie waar ze de cargo moeten leveren. Tijdens de controle van de documenten checkt het kiosksysteem ook de veiligheidsstatus van iedere lading.

- Eind oktober 2019 werd een proefproject van de 'Perishable Management App' gelanceerd, een platform om het werk van het FAVV en verzenders van bederfelijke goederen te vereenvoudigen. Met de app kunnen inspecteurs van het Federaal Voedselagentschap FAVV hun controles in de luchthaven voortaan digitaal doen. De applicatie is een digitaal platform voor alle communicatie rond bederfelijke goederen.
- In het milieuverslag 2019 focust Brussels Airport Company op haar nieuwe geïntegreerde duurzaamheidsstrategie. Met een aantal concrete acties op 5 strategische domeinen wil Brussels Airport een verschil maken op korte termijn: vermindering van grondgeluid en verbetering van de lokale luchtkwaliteit, bouwen van duurzame infrastructuur, de vermindering van afval, meer diversiteit op de werkvloer en het verbeteren van de modal split. Op langere termijn heeft Brussels Airport zich samen met 193 andere luchthavens geëngageerd om nog voor 2050 geen CO₂ meer uit te stoten.

9.1.4. Nieuwe verbindingen

- Brussels Airport en Hong Kong International Airport (HKIA) lanceerden in januari 2019 als eerste een luchthaven-luchthaven corridor voor temperatuurgevoelige medicijnen. HKIA investeerde voor de corridor in negentien bijkomende “cool dollies”, temperatuurgecontroleerde transportcontainers die gebruikt worden tussen de luchthaven en het magazijn en die ook op Brussels Airport beschikbaar zijn. Farma maakte in 2019 10,6% uit van het totale exportvolume. De luchthaven beschikt alles samengeteld over de grootste temperatuurgecontroleerde opslagcapaciteit voor farma van alle luchthavens wereldwijd.
- Begin maart 2019 werd aangekondigd dat vrachtmaatschappij Sichuan Airlines Cargo op Brussels Airport zal vliegen. De maatschappij is de eerste Chinese volvrachtvervoerder voor Brussels Airport en legt ook een verbinding met de luchthaven van Chengdu, de nieuwe hub van SF Express, een van de belangrijkste spelers in de Chinese e-commerce. De eerste vlucht is verschillende keren uitgesteld, maar heeft op 26 november 2019 uiteindelijk plaatsgevonden. De maatschappij zal twee keer per week vliegen op Brussels Airport.
- Vanaf 27 oktober 2019, het begin van het winterseizoen van de luchtvaart, bood Brussels Airport twee nieuwe bestemmingen aan, met name twee keer per week naar Essaouira (Marokko) en één keer per week naar Tromsø (Noorwegen). De luchthaven breidde hiermee zijn aanbod van meer dan 200 bestemmingen verder uit. Daarnaast stonden er ook zes nieuwe routes op het programma, met name naar Valencia, Sevilla, Catania, Krakau, Ljubljana en Berlijn. Aansluitend op het faillissement van flybmi heeft Loganair de tien wekelijkse vluchten naar East Midlands overgenomen, terwijl Brussels Airlines de vluchten naar Bristol en Hannover overnam. Verschillende luchtvaartmaatschappijen hebben de capaciteit van hun vluchten verhoogd. Dit door grotere vliegtuigen te gebruiken of door regelmatig te vliegen.

- Begin december 2019 werd aangekondigd dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappij Transavia vanaf het zomerseizoen 2020 start met vluchten op Brussels Airport. De maatschappij biedt 9 bestemmingen aan, met 28 vluchten per week. De planning was dat vanaf 30 maart 2020 de volgende bestemmingen zouden worden aangeboden: Alicante en Ibiza in Spanje, Verona in Italië, Corfu, Heraklion en Thessaloniki in Griekenland, Faro in Portugal, Tel Aviv in Israël en Agadir in Marokko. Transavia behoort tot de Air France KLM Group en vervoert jaarlijks ruim 15 miljoen passagiers naar meer dan 110 bestemmingen.
- Half december 2019 werd aangekondigd dat Singapore Airlines vanaf 25 oktober 2020 rechtstreekse vluchten tussen Singapore en Brussel zal aanbieden. Na rechtstreekse vluchten naar Peking, Tokio, Bangkok, Shenzhen en Hongkong, versterkt Brussels Airport hiermee haar Aziatische netwerk verder met een rechtstreekse vlucht naar Singapore Changi Airport. Singapore is een belangrijke toegangspoort naar Azië. Van daaruit zijn er talrijke verbindingen naar Zuidoost-Azië en de Pacific.



9.2. Internationale Luchthaven Antwerpen

- Vanaf april 2019 werden op de luchthaven van Antwerpen door TUI fly twee nieuwe bestemmingen opgestart: Lublin (Polen) en Enfidha (Tunesië). Andere routes, zoals Tanger, Alicante en Malaga kregen extra capaciteit. Deze bijkomende capaciteit van TUI fly kon het verlies aan passagiers opvangen sinds de teloorgang van VLM Airlines in 2018.
- In mei 2019 werd de luchtvaartmaatschappij Air Antwerp opgericht. De aandeelhouders zijn het Ierse bedrijf CityJet (75%) en de Nederlandse KLM (25%). Op 27 juli 2019 werd het eerste toestel aan het publiek getoond. Het vliegtuig maakte vroeger deel uit van de vloot van VLM Airlines, dat in september 2018 ophield te bestaan nadat moedermaatschappij SHS Aviation B.V. de boeken neerlegde. De eerste vlucht van Air Antwerp vond plaats op 9 september 2019, met bestemming London City Airport. Air Antwerp vliegt per week 16 keer naar Londen. Vanaf 22 december 2019 werd de dienstregeling licht aangepast en werden op zondagen twee vluchten aangeboden.
- In november 2019 zijn de werken gestart aan de nieuwe (tweede) hangar van ASL (Air Service Liege N.V.). Het nieuwe onderkomen wordt 40 m breed en 8,2 m hoog. Ingebruikname werd verwacht tegen mei/juni 2020. Het nieuwe gebouw wordt naast de huidige in 2006 gebouwde hangar gerealiseerd en krijgt naast stallingsruimte ook kantoren en een ruimte waar de gebruikers van zakenjets kunnen worden ontvangen. ASL is gespecialiseerd in dienstverlening in verband met zakelijk vliegverkeer en heeft (samen met Nederlandse dochteronderneming JetNetherlands) 40 vliegtuigen operationeel in België en Nederland.
- Vanaf eind december 2019 biedt de luchthaven van Antwerpen 3 parkeerplaatsen voor deelauto's op parking P2 en is het op deze parking ook mogelijk om 6 elektrische wagens tegelijkertijd op te laden. INDIGO,

parkeeruitbater, voorziet 3 nieuwe laadpalen. Parking 2, P2, is recht tegenover het luchthavengebouw en ter hoogte van het reeds aanwezige station voor Antwerpse deelfietsen.

- De volgende werken werden uitgevoerd in 2019:
 - Inrichten platform proefdraaien (voor opstarten en testen motoren) aan de noordzijde, om geluidsoverlast te beperken.
 - Verder afwerken en inrichten van het technisch gebouw A (het plaatsen van nieuwe regulatoren/hogspanningscabine/noodgenerator + UPSen).
 - Vernieuwen van de infoborden naast de runway.
 - Aanleg van de ringweg 11 (Vosstraat).
 - Aankoop en plaatsing van een schuilhuisje voor passagiers die op een taxi wachten.
 - Afbraak van 3 loodsen om meer ruimte te creëren (douanegebouw + postgebouw + cargogebouw).

9.3. Internationale luchthaven Oostende-Brugge

- Pobeda - de low-cost dochter van het Russische Aeroflot - startte op 7 maart 2019 haar lijndienst vanaf de luchthaven Oostende-Brugge naar Moskou (Vnukovo) en dit drie maal per week. Pobeda vliegt met 24 nieuwe Boeings 737-800. De vluchten duren ongeveer 3,5 uur en vinden plaats op dinsdag, donderdag en zaterdag. Net voor de zomer werd deze verbinding tijdelijk opgeschort door de wereldwijde problemen met de Boeing 737 Max toestellen, die ook deel uitmaken van de vloot van Pobeda.
- Op 3 april 2019 vond de eerste vergadering plaats van de nieuwe "Luchthavenraad". De doelstelling van dit forum is om via concrete acties de luchthaven te ondersteunen in haar groei. Er wordt gewerkt rond vier cruciale business pijlers: cargo, passagiersdiensten, general aviation en

drones. Via de Luchthavenraad willen Voka West-Vlaanderen en de Internationale luchthaven Oostende-Brugge de luchthaven meer en beter bekend maken bij bedrijven in de ruime regio en meer bedrijvigheid op en rond de luchthaven creëren. De Luchthavenraad moet ook de Vlaamse overheid ondersteunen in de ontwikkeling van een duidelijke visie en beleid inzake regionale luchthavens.

- Vanaf het begin van de paasvakantie tot eind 2019 kon elke luchthavenbezoeker in Oostende genieten van kunst in de centrale vertrekhal: "The travelling penguin family" (door kunstenaar Hannes D'Haese - Le Comp-te), bestaande uit 27 pinguïns. Later in 2019 werd een reeks "pop art" schilderijen opgehangen aan de muur links van de check-in balies. Vanaf 16 december 2019 werden de pinguïns opgevolgd door een kunstwerk van Benedetto Criel, 'SHE'.
- Eind mei 2019 verwelkomde de luchthaven Oostende-Brugge vrachtafhandelaar BCUBE Aircargo Belgium. Het bedrijf ontwikkelt magazijn- en platformafhandelingsdiensten op apron 1 in een gerenoveerd en volledig uitgerust magazijn van 4.000 m². BCUBE Air Cargo is een in Italië opgericht bedrijf, heeft een sterke internationale aanwezigheid met 117 operationele vestigingen en een klantenportefeuille die de belangrijkste nationale en internationale industriële groepen omvat. BCUBE biedt een compleet dienstenpakket aan, waardoor een geïntegreerd beheer van de gehele supply chain mogelijk is.
- Op 27 mei 2019 opende het North Sea Aviation Center (NSAC) de deuren van haar nieuwe business terminal op de luchthaven van Oostende-Brugge. De terminal is 857 m² groot en beschikt over alle faciliteiten gaande van een VIP-lounge tot kantoorruimtes. De business terminal komt er naar aanleiding van de toenemende vraag en bijgevolg het stijgend aantal privéjets dat landt op de luchthaven Oostende-Brugge. Enkele diensten die NSAC zal aanbieden in de nieuwe business terminal zijn ground

handling voor alle privé- en zakelijke vluchten tot 45,5 ton, onderhoud van toestellen en helikopters in samenwerking met Gill Aviation, catering aan boord en medische keuring voor piloten.

- Op 8 november 2019 werd Ostend Dronehub opgericht met als partners Haven Oostende, Economisch Huis Oostende, Rebo, Internationale Luchthaven Oostende-Brugge, Hogeschool Vives en VLOC. Ostend Dronehub is een kenniscentrum voor professionele drones. Ostend Dronehub profileert zich internationaal en koppelt bedrijven die dronediensten aanbieden aan bedrijven die dronediensten nodig hebben. Het proces wordt begeleid op zowel technisch (welke drones), operationeel (hoe testen en uitvoeren) en inhoudelijk (dataverwerking) vlak. De tweede focus is actief drone onderzoek.



9.4. Internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem

- In 2019 werd de eerste fase van de belangrijke infrastructuurrenovatie uitgevoerd. De taxibanen, de vliegtuigparking en de verbindingstukken met de startbaan werden vanaf eind mei 2019 geheel vervangen en de noordelijke luchtvaartbedrijfszone is in de beveiligde perimeter geïntegreerd. Deze werken hebben een impact gehad op het vliegverkeer: er waren een aantal effectieve sluitingsdagen waarbij vele tientallen vliegtuigen tijdelijk naar elders verhuisden. Daarnaast werden perioden bepaald met operationele beperkingen voor het vliegverkeer. Helikopterverkeer bleef steeds mogelijk, maar eveneens met een aantal beperkingen.
- De beheersmaatschappij verwelkomde nieuwe privé-investeringen, met liefst 6.500 m² aan nieuwe vliegtuigonderhouds- en stelplaatsen, er werd een nieuwe loods gebouwd door Flying Group. Daarnaast was er de komst van een internationaal erkend onderhoudscentrum voor business jets van het type “Falcon” (7X, 8X, Falcon 900,...) van de Franse vliegtuigproducent Dassault.
- De luchtvaartgebonden industriezone aan de Noordzijde van de luchthaven werd ingekanteld binnen de luchtzijde van de luchthaven, inclusief de hierbij noodzakelijke investeringen op het vlak van beveiliging (toegangspoorten type speed gate, toegangscontrole en badgesysteem, geautomatiseerde aanmeldprocedure bezoekers).
- De luchthaven beschikt over “state of the art” aanvlieprocedures op basis van GPS technologie.
- De luchthaven investeerde verder in duurzame ontwikkeling:
 - Het bestaand rioleringsstelsel werd vervangen door een infiltratiesysteem, waardoor geen hemelwater meer geloosd wordt in het oppervlaktewater.

- De afvalwaterstromen werden gescheiden en de mogelijkheid werd voorzien om verontreiniging op te vangen in geval van calamiteit.
- Alle signalisatieborden zijn vervangen door borden met LED verlichting.
- De taxiway edge verlichting is vervangen door LED verlichting.
- Oude niet meer in dienst zijnde verhardingen werden verwijderd en gerecycleerd.
- In de onderfundering van de nieuwe verhardingen werden gerecycleerde bouwmaterialen gebruikt.





10

Sociaal-economisch belang van de luchthavens in Vlaanderen

10.1. Inleiding

De toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen zijn belangrijke indicatoren om het belang van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in Vlaanderen weer te geven. In dit hoofdstuk worden deze indicatoren bekeken voor de periode 2013-2015. Als basis voor dit hoofdstuk werd het rapport "Economic importance of air transport and airport activities in Belgium - Report 2015" gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks 'Working papers - document series' in juli 2017 werd gepubliceerd¹⁴. De resultaten van de studie zijn voor 2015 als recentste jaar. De cijfers zijn dus al wat ouder, maar geven nog zeer goed het grote belang van de sector aan. In 2021 wordt de studie geactualiseerd en zullen recentere resultaten beschikbaar komen.

¹⁴ Vennix, S., "Economic importance of air transport and airport activities in Belgium - Report 2015", Working Paper nr. 324, Nationale Bank van België, Brussel, 2017.

Kort samengevat:

- De totale directe toegevoegde waarde voor de vier luchthavens in Vlaanderen bedroeg in 2015 1,8 miljard euro.
- De directe werkgelegenheid in de vier luchthavens bedroeg 18.647 voltijdse equivalenten (VTE's).
- In de vier luchthavens werd ruim 266,6 miljoen euro geïnvesteerd in 2015.
- Zowel voor toegevoegde waarde als voor werkgelegenheid zijn er ook belangrijke indirecte effecten. Daardoor liggen de totale toegevoegde waarde en totale werkgelegenheid per luchthaven zo'n 1,8 à 2,4 keer hoger dan de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid¹⁵.

10.2. Definities en methodologie

In het rapport van de Nationale Bank wordt onderscheid gemaakt tussen 2 clusters van economische activiteit: "luchtvaart" en "overige luchthavengerelateerde activiteiten". De luchtvaartcluster omvat bedrijven met een duidelijke link naar de luchtvaart: luchtvaart, reisbureaus en touroperators, luchthavenbestuur, afhandeling, vliegtuigbouw en -herstelling en andere luchtvaart ondersteunende activiteiten. Deze bedrijven hoeven zich niet binnen het luchthavengebied te bevinden (functioneel criterium).

De cluster "overige luchthavengerelateerde activiteiten" omvat bedrijven die een relatie hebben met de luchthaven omdat ze zich op het luchthaventerrein bevinden (geografisch criterium). Het gaat om bedrijven zoals passagiersvervoer over land, vrachtvervoer over land, vrachtafhandeling en opslag, post en koerierdiensten, beveiliging en industriële reiniging, handel, hotels, restaurants en catering, overheid e.d.

De drie indicatoren die voor de luchthavens en aanverwante activiteiten wor-

¹⁵ De multiplier verschilt per luchthaven en per activiteit.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG VAN DE LUCHTHAVENS IN VLAANDEREN

den berekend, zijn toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. De methode om deze waarden te berekenen is quasi hetzelfde als in hoofdstuk 4, waarin het sociaal-economisch belang van de zeehavens wordt besproken. Meer details over de berekeningen en resultaten kunnen worden teruggevonden in de genoemde Working Paper van de Nationale Bank van België.

10.3. Directe toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde in de 4 luchthavens in Vlaanderen bedroeg in 2015 1,8 miljard euro. Het overgrote deel daarvan werd gerealiseerd in Brussels Airport (1,7 miljard euro). Het aandeel van de luchtvaartcluster bedraagt gemiddeld 65%.

Tabel 10.1

Directe toegevoegde waarde in de 4 luchthavens, in miljoen euro

	2013	2014	2015
Brussels Airport			
Luchtvaartcluster	890,1	997,0	1.129,8
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	555,8	579,6	614,1
Totaal	1.445,8	1.576,6	1.743,9
Luchthaven Antwerpen			
Luchtvaartcluster	30,1	28,6	28,0
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	7,7	7,4	7,2
Totaal	37,8	36,0	35,1
Luchthaven Oostende-Brugge			
Luchtvaartcluster	18,5	14,6	14,9
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	6,0	6,8	6,0
Totaal	24,5	21,4	20,9
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem			
Luchtvaartcluster	6,5	6,8	6,7
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	0,7	0,6	0,9
Totaal	7,2	7,4	7,6
Algemeen totaal	1.515,3	1.641,4	1.807,5

Bron: NBB

10.4. Directe werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid bedroeg in de vier luchthavens in Vlaanderen in totaal 18.647 VTE in 2015. Brussels Airport is goed voor 95% van de werkgelegenheid. In Brussels Airport werd ook de grootste stijging genoteerd: tussen 2013 en 2015 zijn er 970 VTE bijgekomen. In de luchthavens van Antwerpen en Oostende daalde de werkgelegenheid in deze periode. In Kortrijk-Wevelgem zijn er enkele VTE bijgekomen.

Tabel 10.2

Directe werkgelegenheid in de 4 luchthavens, in aantal VTE

	2013	2014	2015
Brussels Airport			
Luchtvaartcluster	8.329	8.453	8.488
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	8.468	8.884	9.279
Totaal	16.797	17.337	17.767
Luchthaven Antwerpen			
Luchtvaartcluster	338	329	335
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	112	110	100
Totaal	450	438	435
Luchthaven Oostende-Brugge			
Luchtvaartcluster	307	263	235
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	92	99	91
Totaal	399	362	326
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem			
Luchtvaartcluster	99	101	101
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	16	14	17
Totaal	114	115	119
Algemeen totaal	17.760	18.252	18.647

Bron: NBB

10.5. Directe investeringen

In 2015 werd in de vier luchthavens in Vlaanderen 266,6 miljoen euro geïnvesteed volgens het rapport van de Nationale Bank van België. Brussels Airport is goed voor 97% hiervan (257,4 miljoen euro).

Tabel 10.3

Directe investeringen in de 4 luchthavens, in miljoen euro

	2013	2014	2015
Brussels Airport			
Luchtvaartcluster	126,7	151,3	155,9
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	53,0	62,1	101,5
Totaal	179,7	213,5	257,4
Luchthaven Antwerpen			
Luchtvaartcluster	2,8	8,8	4,9
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	2,0	1,7	1,8
Totaal	4,8	10,4	6,7
Luchthaven Oostende-Brugge			
Luchtvaartcluster	3,2	0,6	1,2
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	0,3	0,1	0,0
Totaal	3,5	0,7	1,3
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem			
Luchtvaartcluster	0,4	0,4	1,0
Overige luchthavengerelateerde activiteiten	0,1	0,0	0,1
Totaal	0,5	0,4	1,1
Algemeen totaal	188,4	225,0	266,6

Bron: NBB

10.6. Directe en indirecte effecten

Voor toegevoegde waarde en werkgelegenheid berekende de Nationale Bank van België ook indirecte effecten. Deze indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde bedraagt ongeveer 0,77 tot 1,46 van de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Deze multiplicator verschilt per luchthaven en

per soort activiteit. Elke euro toegevoegde waarde binnen de luchthavensector zorgt voor een aanzienlijke toegevoegde waarde in andere sectoren. Ook voor werkgelegenheid is dit zo. In de volgende tabellen wordt voor elke luchthaven in Vlaanderen de directe en indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid weergegeven. De totalen voor elke luchthaven mogen niet zomaar worden gesommeerd, want elke luchthaven kan ook afgeleide economische effecten genereren in andere luchthavens.

Tabel 10.4

Directe en indirecte toegevoegde waarde in de 4 luchthavens, in miljoen euro

	2013	2014	2015
Brussels Airport			
Directe toegevoegde waarde	1.445,8	1.576,6	1.743,9
Indirecte toegevoegde waarde	1.268,6	1.431,2	1.672,8
Totaal	2.714,5	3.007,7	3.416,7
Luchthaven Antwerpen			
Directe toegevoegde waarde	37,8	36,1	35,1
Indirecte toegevoegde waarde	54,9	50,4	50,0
Totaal	92,7	86,4	85,2
Luchthaven Oostende-Brugge			
Directe toegevoegde waarde	24,5	21,3	20,8
Indirecte toegevoegde waarde	19,8	16,4	16,3
Totaal	44,2	37,8	37,1
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem			
Directe toegevoegde waarde	7,2	7,4	7,7
Indirecte toegevoegde waarde	8,5	8,4	8,8
Totaal	15,7	15,8	16,5

Bron: NBB

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG VAN DE LUCHTHAVENS IN VLAANDEREN

Tabel 10.5

**Directe en indirecte werkgelegenheid in de 4 luchthavens,
in aantal VTE**

	2013	2014	2015
Brussels Airport			
Directe toegevoegde waarde	16.797	17.337	17.767
Indirecte toegevoegde waarde	15.854	16.551	17.314
Totaal	32.651	33.889	35.081
Luchthaven Antwerpen			
Directe toegevoegde waarde	450	438	435
Indirecte toegevoegde waarde	658	639	655
Totaal	1.108	1.077	1.090
Luchthaven Oostende-Brugge			
Directe toegevoegde waarde	399	362	326
Indirecte toegevoegde waarde	383	336	307
Totaal	782	698	633
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem			
Directe toegevoegde waarde	114	115	119
Indirecte toegevoegde waarde	115	120	116
Totaal	229	234	235

Bron: NBB

Colofon

Foto's:

Voorkaft: Tom D'haenens / North Sea Port

Achterkaft: Nik Deblauwe / Luchthaven Oostende-Brugge

Blz. 14, 16, 23, 25, 46, 48, 58, 60, 62, 65, 66, 72, 75, 101, 121, 125, 139, 146: Dirk Neyts

Blz. 19, 21, 27: Havenbedrijf Antwerpen

Blz. 33, 36, 40, 44, 68, 79, 111, 152: Jean-Pierre Merckx

Blz. 52: Patrick Henderyckx, Port of Oostende

Blz. 54, 105, 112: Port of Oostende

Blz. 82, 87: Tom D'haenens / North Sea Port

Blz. 115: Bert Stephani / North Sea Port

Blz. 148 en 151: RAPL

Blz. 156: Jonas Evrard / Luchthaven Antwerpen

Blz. 160: Luchthaven Antwerpen

Blz. 166, 181: Tjorn Decroos / Luchthaven Oostende-Brugge

Blz. 170, 172, 177, 184: Brussels Airport

Blz. 183: Luchthaven Kortrijk-Wevelgem

Opmaak en druk: Gevaert Graphics



Mobiliteitsraad van Vlaanderen • Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel
T +32 2 209 01 11 • info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

