

De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2017



De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2017

INHOUD

Voorwoord	6
Voorwoord door de Minister	6
Voorwoord door de Voorzitter	8
Inleiding	10
1. Feiten en ontwikkelingen	13
1.1. Haven van Antwerpen	13
1.2. Haven van Gent	29
1.3. Haven van Zeebrugge	37
1.4. Haven van Oostende	46
2. Overheidsuitgaven	53
2.1. Vlaamse havens	53
2.2. Haven van Antwerpen	56
2.3. Haven van Gent	58
2.4. Haven van Zeebrugge	59
2.5. Haven van Oostende	61
3. Havenarbeid	63
3.1. Wet Major	63
3.2. Toepassingsgebied	64
3.3. Historische evolutie	66
3.4. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	68
3.5. Havenarbeiders opgenomen in de pool	69
3.6. Logistiek en vaklui	75

4. Sociaal-economisch belang	77
4.1. Inleiding	77
4.2. Definities en methodologie	78
4.3. Toegevoegde waarde	88
4.4. Werkgelegenheid	97
4.5. Investerings	107
5. Maritieme statistiek	117
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	117
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	120
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschij- ningsvorm	122
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	130
5.5. Passagiersverkeer	132
5.6. Scheepsbewegingen	133
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	136
6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	143
7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	147

De Vlaamse Havens hebben in 2017 opnieuw alle records gebroken. De 'Flanders Port Area' behandelde vorig jaar maar liefst 295 miljoen ton goederen - nog meer dan in het vorige recordjaar 2016. Bovendien hebben de Havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge zeer positieve vooruitzichten. Er wordt hard gewerkt om de toekomst van onze Havens voor te bereiden.

In Antwerpen heeft de zoektocht naar extra containercapaciteit een doorstart gekregen. De Antwerpse Haven groeit immers aan een hoog tempo. De overslag gaat al 5 jaar in stijgende lijn en de groei versnelt. Alle prognoses voorspellen bovendien dat de groei zal aanhouden. De zoektocht naar de noodzakelijke extra containercapaciteit zat tot voor kort in het slop, maar heeft nu opnieuw hoopvolle perspectieven. Het conflictmodel is ingeruild voor een samenwerkingsmodel. De geesten rijpen en verschillende belangrijke betrokken partijen groeien stilaan naar elkaar toe.

Ook in Zeebrugge wordt de toekomst volop voorbereid. Er wordt al zo'n 10 jaar over gesproken, maar nu is er eindelijk een ontwerp van voorkeursbesluit voor een compleet nieuwe sluis, die dienst zal doen als 2de toegang tot de achterhaven. De antieke Visartsluis (°1907) zou plaats maken voor een grote en moderne sluis, die de grote 'Car Carriers' vlot toegang zal geven tot de grootste autohaven ter wereld. Zo kan de Haven van Zeebrugge verder groeien en komt er uitzicht op heel wat extra tewerkstelling.

In Gent kunnen ze uitkijken naar de voltooiing van de Nieuwe Sluis Terneuzen, die de toegang tot de Haven van Gent enorm zal verbeteren. Grote zeeschepen zullen snel en comfortabel gebruik kunnen maken van het robuuste sluisencomplex dat momenteel in opbouw is. Binnenvaartschepen zullen vlotter kunnen bewegen tussen Vlaanderen, Nederland en Frankrijk. De hele kanaalzone Gent-Terneuzen zal een stevige economische impuls krijgen.

De beste voorbereiding op de toekomst blijft echter: nog meer samenwerking tussen de Havens. De Haven van Gent illustreert het nut van samenwerking in de praktijk. Gent is na de fusie met Zeeland Seaports immers een deel ge-

VOORWOORD DOOR DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT

worden van North Sea Port: de 7de haven in Noordwest-Europa. Vlaanderen heeft deze fusie mogelijk gemaakt door het Havendecreet gericht aan te passen. North Sea Port kan nu bewijzen dat samenwerking tussen Havens onze economische positie alleen maar versterkt. De havens van North Sea Port zullen 15% sneller groeien dan wanneer zij bleven voortbestaan. Tegen 2022 worden 5000 extra arbeidsplaatsen verwacht. Dit moet ook de Vlaamse Havens inspireren tot nog meer onderlinge samenwerking.

De sterke prestaties van de Vlaamse Havens mogen ons ook niet lui maken. Onze welvaart is nooit helemaal “verworven” en moet telkens opnieuw verwezenlijkt worden. We mogen niet op onze lauweren rusten en moeten de handen uit de mouwen blijven steken.

De Vlaamse Havencommissie heeft in dit referentiewerk heel wat cijfers, ontwikkelingen en tendensen in kaart gebracht. Achter al die cijfers gaan mensen schuil. Het zijn de werknemers, werkgevers en alle andere partners die elke dag hard werken om de Vlaamse Havens te doen draaien. Het zijn ook alle Vlamingen, die (bewust of onbewust) mee de vruchten plukken van de prestaties van onze Havens. Hopelijk doet dit werk hen allemaal eer aan.

Veel leesplezier!



De vijfde Vlaamse Havendag, die plaatsvond op 17 september 2017, heeft honderdduizend mensen laten kennismaken met hun haven. Het imago van de havens is belangrijk, de Vlaamse Havencommissie vroeg al in het begin van de jaren 2000 aandacht voor het imago van de havens en het maatschappelijk draagvlak. De Vlaamse Havendag is trouwens ook een suggestie geweest van de Vlaamse Havencommissie, toen in 2007 het concept Flanders Port Area werd uitgewerkt.

Aan het maatschappelijk draagvlak hebben we bij de Vlaamse Havencommissie altijd al een groot belang gehecht. De eerste dossiers van de Havencommissie, in het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw, gingen vooral over investeringsprojecten. Door de analyse en de bespreking door de leden van de Vlaamse Havencommissie, dus havenbesturen, werknemers- en werkgeversorganisaties en de vervoersmodi, werden de dossiers inhoudelijk degelijker en werd gaandeweg ook een groter draagvlak gecreëerd.

De jaren 2000 werden gekenmerkt door de introductie van Europese haven-dossiers. Aanvankelijk werd in havenmiddens geen zwaar gewicht toegekend aan de initiatieven van de Europese Commissie. Maar sinds de eerste Havenrichtlijn in 2001 is dat grondig gewijzigd. De Vlaamse Havencommissie hamerde op het belang van die dossiers, volgde ze nauwgezet op en adviseerde er sindsdien zo'n 25 keer over.

De geschiedenis van de Vlaamse Havencommissie hangt uiteraard samen met het Vlaamse havenbeleid. In de aanvangsperiode werd gedebatteerd en geadviseerd over het nog uit te werken Havendecreet. Gaandeweg werd

VOORWOORD DOOR DE VOORZITTER

meegeschreven aan het Havendecreet en bij de uitwerking van het decreet zelf en de uitvoeringsbesluiten werd er bijgeschaafd op basis van de commentaren en adviezen van de VHC. Veel van de wijzigingen die sindsdien aan het Havendecreet en de aanverwante wetgeving zijn gebeurd, zijn via de Havencommissie gepasseerd. Ook heeft de Havencommissie bij verschillende verkiezingen, ook deze van 2014, een Memorandum opgesteld met de belangrijkste aandachtspunten voor een degelijk havenbeleid. Heel veel van die punten zijn omgezet in beleid.

Binnen afzienbare tijd eindigt het bestaan van de Vlaamse Havencommissie als afzonderlijk en onafhankelijk adviesorgaan. De werking gaat over in een nieuwe strategische adviesraad, waarin de MORA, de VHC en VLC samen één nieuwe adviesorgaan zullen vormen. Ook in deze nieuwe structuur zullen de havenbesturen een volwaardige vertegenwoordiging krijgen.

Negenentwintig jaar Vlaamse Havencommissie samenvatten op één bladzijde is onmogelijk. Artikel 1 van het uitvoeringsbesluit over de VHC begint met te stellen zij “een algemene bijdrage moet leveren aan het havenbeleid”. Dat is gelukt. Heel veel overleg, debat en advisering. Maar ook een hele reeks publicaties, jaarverslagen en studies, sinds 1990. Het boekje dat u nu vastheeft, is het zoveelste in een lange reeks. Het gaat in op het belang van de Vlaamse havens, de belangrijkste feiten en gebeurtenissen en bevat veel essentieel cijfermateriaal dat op een consistente wijze wordt verzameld en weergegeven.

Ik wens u veel leesplezier.

Prof. dr. Francis Rome

Voorzitter Vlaamse Havencommissie

INLEIDING

In “De Vlaamse havens – Feiten, statistieken en indicatoren voor 2017” worden de belangrijkste gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens op een rij gezet. De volgende thema’s komen aan bod.

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

(2) Overheidsuitgaven. 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. 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 2011-2016. Het enorme belang van de Vlaamse havens voor de Vlaamse en Belgische economie wordt in dit hoofdstuk in cijfers gevat.

(5) Maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens. In hoofdstuk 5 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inscheping en ontscheping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag steeg van 283 miljoen ton in 2016 naar 295 miljoen ton in 2017.

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



1

Feiten en ontwikkelingen

1.1. Haven van Antwerpen

1.1.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Het Havenbedrijf Antwerpen is in januari 2017 gestart met de bouw van een aantal nieuwe gebouwen en werkhuizen als nieuw onderdak voor het personeel van het sleepbedrijf en de varende werktuigen. Ook de centrale werkplaats van het Havenbedrijf verhuist mee. Er worden ook twee drijvende droogdokken aangekocht. De nieuwe locatie bevindt zich aan kaai 602-612. In totaal zullen er zo'n 500 medewerkers van het Havenbedrijf tewerkgesteld worden op deze nieuwe locatie. De huidige centrale werkplaats (Algemeen Werkhuis Noord) is gelegen op de droogdocksite op het Eilandje. Het havengebied is intussen uitgebreid naar het noorden waardoor de centrale werkplaats nu niet meer gunstig gelegen is. Bovendien krijgt het hele Eilandje een andere bestemming, los van de haven.
- Op 31 maart 2017 nam het Havenbedrijf Antwerpen de Tank Storage Award in ontvangst in de categorie "Best Port". Met deze award waardeert de industrie die haven waarmee het makkelijk werken is en waar bedrijven inzetten op efficiëntie en veiligheid. De 2017 global Tank Storage Awards is een jaarlijks initiatief van het Britse gespecialiseerd

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

tijdschrift Tank Storage Magazine. De haven van Antwerpen is met 11 terminaloperatoren, 16 multicustomerterminals en 7,3 miljoen m³ opslagcapaciteit een belangrijke speler in het tankopslagsegment.

- In 2016 werd een project opgestart om te onderzoeken waar nieuwe containercapaciteit moet worden aangeboden in de haven van Antwerpen. Om de juiste locatie voor de bijkomende containercapaciteit te vinden, kiest de Vlaamse overheid voor het traject “complex project”. Hierbij worden verschillende alternatieven onderzocht, waarbij er enkele het Saeftinghedok als één van de bouwstenen heeft. De procesaanpak “complexe projecten” werd uitgetekend in het decreet over complexe projecten van 25 april 2014. In de procedure wordt de beste oplossing gefilterd uit een brede waaier van mogelijkheden. In de loop van 2017 werd gewerkt in de onderzoeksfase, met o.m. een strategische MER, een S-MKBA, nautisch onderzoek e.d. Dit onderzoek moet in de loop van 2018 resulteren in een voorontwerp voorkeursbesluit.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- De Royerssluis is meer dan 100 jaar oud (bouwjaar 1907) en zal worden vernieuwd. De huidige sluis heeft een lengte van 182,5 meter en een breedte van 22 meter. De sluisdrempel ligt op -6,41 meter TAW. De nieuwe sluis zal 36 meter breed zijn. De lengte wordt 230 meter tussen de buitendeuren en ca. 200 meter tussen de binnendeuren. Het technisch ontwerp, de project MER en de aanvraag van de vergunningen zijn gerealiseerd. De bouw zal worden aangevat in de loop van 2018 en de voltooiing van het project is voorzien in 2023.
- De noordkaai van het Hansadok wordt verdiept ter hoogte van kaainummers 240-246. Om op deze site ook schepen met grotere diepgang, tankers (lengte 300 meter, diepgang 15,5 meter) en coasters (160 meter lengte en 10 meter diepgang), te kunnen ontvangen, zal de noordelijke kaaimuur worden verdiept tot -12,58 meter TAW over een lengte van 600 meter. Het project werd voorbereid in de loop van 2017 en de werken zijn gestart op 1 maart 2018.
- In april 2017 zijn de werken gestart om het roro-gedeelte van de Noordzeeterminal dicht te maken. Hierdoor komt er een kaaimuurlengte bij van 150 meter, wat zorgt voor bijkomende flexibiliteit voor het afmeren van schepen. De voltooiing van de werken is voorzien voor augustus 2018.
- Het Havenbedrijf Antwerpen gaat op zoek naar een nieuwe invulling voor 88 ha grote voormalige Opel-site aan het Churchilldok. De site was na eerdere marktbevraging voorbehouden voor Energy Recovery Systems uit Saoedi-Arabië, dat er een waste-to-chemicals installatie wilde installeren. ERS gaf echter te kennen niet aan de opgelegde voorwaarden te kunnen voldoen voor het verkrijgen van de concessie. De site kwam daarop terug vrij, waarna de raad van bestuur van het Havenbedrijf het licht op groen zette voor een nieuwe marktbevraging waarbij de focus ligt op vernieuwing, toegevoegde waarde en tewerkstelling.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Het Havenbedrijf Antwerpen lanceert een digitale bedrijvengids op de Port of Antwerp website. De gids is ontwikkeld in samenwerking met Port+. Hun portdirectory.be omvat een uitgebreide database met economische spelers in en rond de haven van Antwerpen en alle andere Belgische havens. De bedrijvengids van het Havenbedrijf gebruikt deze data, maar focust heel specifiek op terminals, warehouses en empty container depots die actief zijn in Antwerpen.
- Op zondag 17 september 2017 vond in de vier Vlaamse havens de vijfde Vlaamse Havendag plaats. De haven van Antwerpen werd bezocht door ongeveer 45.000 mensen. Heel wat bedrijven, schepen, sites en terminals werkten mee en ontvingen vele bezoekers. Het Havenhuis, Van Moer Logistics, Zuidnatie, 3 schepen van de Chinese Marine, Fort Liefkenshoek, de nieuwe windturbines van VLEEMO en tal van andere locaties konden bezocht worden.
- Het Havenbedrijf Antwerpen neemt de Nationale Maatschappij der Pijpleidingen (NMP) over van de huidige aandeelhouders Ackermans & van Haaren en Electrabel. Het gaat om 720 kilometer pijpleidingen die voor 90% verbonden zijn aan de activiteiten van de (petro)chemische bedrijven in de haven van Antwerpen en in het achterland. Door de NMP pijpleidingen gaan vandaag vooral ethyleen en propyleen en technische gassen voor afnemers in de haven en in het achterland.
- De Provincie Antwerpen bouwt een nieuw bezoekers- en belevingscentrum voor de haven van Antwerpen op de Droogdocks site naast het toekomstig maritieme museum. Het huidige Havencentrum bevindt zich sinds eind jaren '80 in Lillo. Het nieuwe Havencentrum zal zich niet alleen op groepen richten, zoals nu het geval is, maar ook op individuele bezoekers.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.284 ha
Oppervlakte Rechteroever	6.784 ha
Totale oppervlakte	12.068 ha
Wateroppervlakte van de dokken	1.984 ha
Wateroppervlakte van de sluizen	21 ha
Totale lengte kaaimuren	120,6 km
Totale lengte spoorwegen	1.047 km
Totale lengte wegen	358 km

Bron: Havenbedrijf Antwerpen.



1.1.2 Bedrijven en industrie

- De samenwerking tussen Katoen Natie en AB InBev werd voor 5 jaar verlengd vanaf 1 januari 2017. Sinds 2012 levert Katoen Natie in de haven van Antwerpen diverse logistieke diensten aan 's werelds grootste bierbrouwer, AB InBev. Deze diensten omvatten de overslag van export- en importbier, opslag van bier en diverse materialen, haventransport alsook toegevoegde waarde activiteiten. Het hernieuwde partnerschap heeft positieve implicaties op het vlak van duurzaamheid en werkgelegenheid. Ongeveer 85 medewerkers van Katoen Natie zorgen voor de behandeling en verzending van de goederen van AB InBev. Dit gebeurt op de logistieke hub van Katoen Natie aan het Delwaidedok.
- DP World investeerde op haar terminal aan het Deurganckdok in nieuwe automated stack cranes (ASC's), gantry kranen en straddle carriers. Daarnaast wordt de terminal uitgebreid met een dedicated bargeterminal (kaailengte 135 meter) en een bijkomende opslagstrook. Hierdoor verhoogt de terminalcapaciteit tot 2,8 miljoen TEU. De investeringen zorgen voor een bijkomende tewerkstelling van 120 nieuwe medewerkers (vooral straddlecarrierchauffeurs en technikers). De zes nieuwe onbemande kranen (ASC's) op rails kunnen containers volautomatisch stapelen en zijn een alternatief voor manueel bediende straddle carriers.
- Het Noorse bedrijf Kebony bouwt op de Linkerscheldeoever een milieuvriendelijke houtfabriek voor de productie van het milieuvriendelijke Kebony-hout. De Kebony-technologie verbetert de eigenschappen van duurzaam zachthout door middel van een biologische vloeistof, waardoor het de kwaliteitseigenschappen krijgt van tropisch hardhout. Vanaf 2018 worden de nutsvoorzieningen aangesloten op het stoomnetwerk van Ecluse. De nieuwe vestiging zorgt op termijn voor een bijkomende tewerkstelling van 50 arbeidsplaatsen.



- De moutvestiging Boortmalt breidt uit en wordt hierdoor de grootste mouterij ter wereld. Het moederbedrijf, de Franse graancoöperatieve Axéréal, investeert ettelijke miljoenen euro in haar moutfabriek in de Antwerpse haven. Er komt ook een onderzoeks- en ontwikkelingscentrum. Boortmalt levert grondstoffen aan biergiganten zoals AB InBev en Heineken. De uitbreiding van de productiecapaciteit en de uitbouw van het R&D-centrum zal 15 bijkomende jobs genereren.
- Goederenbehandelaar Zuidnatie en de moutdivisie van het Amerikaanse Cargill bouwen een logistiek platform voor de import van gerst en de export van mout. Het nieuwe logistieke platform zal over een opslag- en overslagcapaciteit beschikken van 300.000 ton. Er wordt gebruik gemaakt van de nieuwste technologie om alle laad-, verwerkings-, verpakkings-, opslag- en containeropslagactiviteiten van gerst en mout te verwerken. Zuidnatie staat in voor de bouw van dit platform, dat in de zomer van 2018 operationeel zal zijn.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Oiltanking Antwerp Gas Terminal (OTAG) investeert voor Ineos meer dan 100 miljoen euro in nieuwe tankopslagcapaciteit en een nieuwe steiger. Met de bouw van een 135.000 m³ butaantank zal de onderneming in 2019 de capaciteit van zijn terminal op de Linkerscheldeoever quasi verdubbelen tot 273.000 m³ en wordt hiermee de grootste onafhankelijke gasterminal in NW Europa. Voor Ineos betekent deze tussenopslagcapaciteit een manier om butaan aan te kopen aan de meest competitieve prijs, om ze vervolgens als feedstock te gebruiken voor zijn naphtha-crackers in Keulen. Bovendien biedt de nieuwe tank voor Ineos de mogelijkheid om butaan binnen Europa te verhandelen.
- Het Duitse chemieconcern Lanxess plant een grootschalige productieuitbreiding binnen de business unit Advanced Industrial Intermediates. Er wordt 5 miljoen euro geïnvesteerd om de productiecapaciteit voor rubberchemicaliën te verhogen.
- Lanxess vierde in mei 2017 de 50e verjaardag van zijn caprolactam-productiesite. Caprolactam is een halffabricaat voor hightech plastics. Tijdens de viering werd bekendgemaakt dat 25 miljoen euro zal worden geïnvesteerd in de efficiëntieverhoging van deze site.
- Total Raffinaderij Antwerpen kondigde aan dat 1 miljoen euro zal worden geïnvesteerd in de modernisering van de bestaande site. Hierdoor zal OPTARA (Optimalisering van de zone Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) uitgroeien tot een nieuw raffinagecomplex met innovatieve producten. Een eerste is alvast de productie van diesel met een zeer laag zwavelgehalte. Total wil zich via OPTARA inzetten voor betere en duurzame energie.
- Total Antwerpen heeft 50 miljoen euro geïnvesteerd om voortaan ethyleen te kunnen produceren op basis van ethaan. Total heeft een van zijn twee stoomkrakers en de terminal aangepast zodat deze vanaf nu

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

jaarlijks 200.000 ton ethaan kan verwerken. Dit gas wordt per schip aangevoerd vanuit Noorwegen. De productie van ethyleen, het basisproduct voor plastics, bedraagt zo'n 1,1 miljoen ton per jaar. Tot voor kort gebruikte Total Antwerpen hiervoor als grondstof nafta, dat gewonnen wordt uit olie. Met de nieuwe investering kan nu ook butaan en ethaan, een bestanddeel van aardgas, als grondstof worden gebruikt.

- Totseenergy, de joint venture van Total (via tradingafdeling Totsa) en de groep SEA-invest (via tankopslagdivisie SEA-Tank), investeert 100 miljoen euro in een nieuwe terminal op de kop van het Hansadok en het Zesde Havendok. De investering omvat acht nieuwe tanks van elk 20.000 m³, drie bijkomende laad- en losplaatsen en een pijpleiding tussen de terminal en de raffinaderij van Total. Het Havenbedrijf Antwerpen staat in voor de verdieping van de kaaimuren tot 15,5 meter. Met deze investering zal Total in de loop van 2019 over een totale opslagcapaciteit van meer dan één miljoen m³ beschikken.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Euroports investeert 30 miljoen euro om de bestaande behandelingscapaciteit van zijn suikerterminal te vergroten en de kwaliteit van de behandeling van de goederen verder te verhogen. De verwachting is dat er extra capaciteit nodig is omdat een nieuwe EU-maatregel de quota's op de bietsuikerproductie op 1 oktober 2017 heeft afgeschaft. De suikerinstallaties van Euroports vormen de grootste bulk suikerterminal in Europa, met een opslagcapaciteit van 260.000 ton.
- Evonik maakte bekend dat ze een investering gaan doen van enkele tientallen miljoenen euro om de productiecapaciteit van silica te verhogen. Het product dient als ingrediënt voor verven en lakken, moderne lijmsystemen, transparante siliconen en niet-brandbare hoogwaardige isolatiematerialen.
- In september 2017 is ATPC (Antwerp Terminal and Processing Company) begonnen met de bouw van een LPG-ethaan tankopslagpark van 30.000 m³. Deze tanks zijn ontworpen voor de opslag van ethaan, propaan, butaan en afgeleide producten. Door deze nieuwe faciliteiten wordt ATPC een belangrijke speler in de ARA-opslagmarkt voor LPG en ethaan. ATPC verwacht medio 2018 de volledige capaciteit in gebruik te nemen.
- In november 2017 heeft de Sea-investgroep de Antwerp Container Terminal (ACT) officieel ingehuldigd aan het Delwaidedok. De terminal is gericht op nichecarriers, en op schepen waarvoor de sluispassage minder een probleem is. Een deel van de terminal omvat een empty container & repair depot van Progeco. Het aanwezige Borealis-magazijn van 6.000 m² werd geoptimaliseerd en uitgebreid met een luifel van 5.000 m², waardoor overdekte operaties mogelijk zijn.

1.1.3 Energie en duurzaamheid

- In februari 2017 is symbolisch de eerste buis gelegd van het industriële stoomnetwerk ECLUSE. Hiermee zal vanaf 2018 de stoom van de afvalbedrijven Indaver en SLECO kunnen hergebruikt worden door andere bedrijven op de Linkerscheldeoever. Het buizenetwerk van vijf kilometer zal ervoor zorgen dat deze bedrijven hun eigen stoomketels kunnen uitschakelen. Onder andere chemische logistieke dienstverlener ADPO, rubber- en kunststoffenproducent LANXESS en chemicaliënproducent INEOS hebben al toegezegd om aan te sluiten op het stoomnetwerk. De Antwerpse havengemeenschap erkende ECLUSE met de eerste Sustainability Award.
- Het aanbod van de Pendelbus werd vanaf juni 2017 uitgebreid tot een aantal bedrijven aan de Noorderlaan. De dienst bestaat al langer en is een initiatief van het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever en wordt gesubsidieerd door Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts. De dienstverlening is gestart in 2010 op de Linkerscheldeoever en werd in 2016 uitgebreid naar de Rechterscheldeoever. De Pendelbus vervoert jaarlijks 65.000 werknemers van en naar het havengebied.
- De Antwerpse havengemeenschap en de transportsector werken samen om plastic korrels in het milieu te vermijden. De havenbedrijven nemen al langer actie om het verlies van plastic korrels tegen te gaan, maar vandaag schakelt de hele sector een versnelling hoger. Zowel de industrie, de logistieke spelers als de transportsector zetten hun schouders onder "Operation Clean Sweep". De Antwerpse haven is de eerste haven in Europa die dit programma - een initiatief van PlasticsEurope - ondertekent. Concreet richt men in Antwerpen een 'Zero Pellet Loss' platform op dat acties zal opzetten die het verlies van pellets tot het absolute minimum moet herleiden.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- In het kader van het EU-LIFE project CLINSH (CLEan INland SHipping) wordt een twee jaar durende praktijkproef gestart. Gedurende deze twee jaar wordt aan boord van een 30-tal geselecteerd binnenschepen 'real time' de uitstoot gemeten. Dit levert waardevolle informatie op over hun milieuprestaties en over de operationele kosten bij toepassing van de verschillende emissiereducerende technieken en alternatieve brandstoffen. Het doel van het project is om te komen tot een duurzame binnenvaart. Hiervoor moet de uitstoot van schadelijke stoffen (stikstof-oxiden en fijnstof) omlaag. De deelnemende binnenschepen werden op 27 oktober 2017 tijdens een feestelijke bijeenkomst in de haven van Antwerpen gepresenteerd.



- Terminaloperators PSA Antwerp, MSC PSA European Terminal en hun dienstverlenende organisatie Antwerp Terminal Services investeren gezamenlijk 300.000 euro in de bouw van drie ondergrondse opslagtanks met een totale capaciteit van 240.000 liter regenwater. Dit water wordt gebruikt voor de reiniging van de terminaltuigen en wordt na gebruik en zuivering aan de natuur teruggegeven.

1.1.4 Scheepvaart

- De binnenvaartcoöperatie NPRC, een belangrijke Nederlandse dienstverlener in de binnenvaart, opende in februari 2017 een nieuwe vestiging in Antwerpen. De Belgische binnenvaartactiviteiten van de wereldwijd opererende Wilhelmsen Group komen onder de vleugels van de NPRC. Met de opening van dit nieuwe kantoor heeft de haven van Antwerpen er een nieuwe speler bij voor het binnenvaarttransport van droge lading.
- CMA-CGM-schepen van de NEFWI-dienst lopen vanaf 1 februari 2017 de haven van Antwerpen rechtstreeks aan. Deze North Europe France West Indies-lijn verbindt Noord-Europa met Guadeloupe en Martinique voor de Europese invoer van fruit (o.a. Univeg-bananen). CMA-CGM heeft de rotatie van deze wekelijkse containerdienst aangepast, waardoor de schepen niet langer Zeebrugge en Rotterdam aanlopen, ten voordele van Antwerpen. Het fruit wordt behandeld door Belgian New Fruit Wharf (BNFW).
- De Chinese rederij Cosco en OOCL zette vanaf april 2017 een nieuwe wekelijkse containerdienst in naar Griekenland en Turkije. Met deze lijn wordt Antwerpen verbonden met Piraeus, Ambarli (Istanbul), Gebze, Izmir en Salerno. De terugkeer naar Antwerpen gaat via Felixstowe en Hamburg. Deze korte rotatie garandeert zeer snelle transittijden.
- De Russische rederij Arctic Shipping Company (ASCO) verbindt de haven van Antwerpen met Russische havens in de Noordelijke IJszee. Zes ijsversterkte schepen, met een capaciteit van 7.000 tot 12.000 ton, zullen voornamelijk projectlading vervoeren. Vanuit Antwerpen varen de schepen via de Baltische Zee (met aanlopen in o.m. Sint-Petersburg en Ust Luga) naar de meer noordelijke Russische havens zoals Archangelsk, Sabetta, Murmansk en Nova Zembla.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op 9 juni 2017 werd een nieuw record gevestigd in het Deurganckdok: De Madrid Maersk was met een capaciteit van 20.568 TEU het grootste containerschip dat de haven tot dusver had aangelopen. Tijdens haar verblijf werden er 7.000 containers geladen en gelost.
- Seago Line, dochter van Maersk Line, heeft de haven van Antwerpen opgenomen in haar wekelijkse verbinding met Casablanca. In deze "Atlantic Sea Service" worden 2 schepen ingezet met een capaciteit van 700 à 800 TEU. De behandeling gebeurt aan de Europaterminal (PSA).
- Seago Line start ook een feeder/shortsea dienst (L18) met volgende rotatie: Antwerpen, Felixstowe, Kotka en Sillamaä. Er worden wekelijks twee 1.856 TEU schepen ingezet.
- Cosco Shipping, Yang Ming en Evergreen starten een nieuwe dienst via Antwerpen naar Casablanca, Piraeus, Alexandria (El Dekheila), Haifa en Mersin. Antwerpen is de laatste laadhaven in Noord-Europa. De behandeling gebeurt bij Antwerp Gateway.
- Vanaf oktober 2017 bieden ACB Agencies en haar partner Mariner Shipping meerdere vertrekken per week aan van en naar Malta.
- Hapag Lloyd heeft eveneens een nieuwe dienst gelanceerd. Twee 2400 TEU schepen doen wekelijks Antwerpen, Rotterdam, Gdynia, St Petersburg, Helsinki en Gdynia aan.

1.1.5 Hinterland

- Vanaf 20 maart 2017 is het voor vrachtwagens mogelijk om ook 's nachts containers te laden of lossen aan het Deurganckdok. Containerterminals MSC PSA European Terminal (MPET) en DP World Antwerp Gateway verruimden de openingsuren van hun terminals zodat de aan- en afvoer van containers per truck op weekdays de klok rond kan

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

gebeuren. Hiermeer wordt de truckflow op hun containerterminal geoptimaliseerd en wordt een bijdrage geleverd aan de ontlasting van het wegennet rond Antwerpen tijdens de piekuren.

- Vanaf 1 juli 2017 heeft de NV Tunnel Liefkenshoek beslist om de toltarieven voor vrachtwagens tijdens de nachturen vanaf 1 juli structureel te verlagen met 75%. Deze maatregel vloeit voort uit de eerste Rondetafel 24/5 die werd georganiseerd met een twintigtal partijen doorheen de volledige logistieke keten. Deze partijen hebben een intentieverklaring ondertekend waarin ze aangeven te willen bijdragen aan een verbeterde mobiliteit in en rond Antwerpen door dit initiatief maximaal te faciliteren en te ondersteunen, door de eigen operaties hierop af te stemmen en door dit te promoten bij klanten, leveranciers en andere betrokken partijen.
- Spooroperator H&S Container Line start een extra wekelijkse rondrit op tussen de twee containerterminals aan het Deurganckdok en het Duitse Andernach. H&S is op deze route al actief, maar zal de frequentie verhogen naar twee wekelijkse rondritten dankzij financiële ondersteuning door het Havenbedrijf Antwerpen. Hiermee wordt de spoorconnectiviteit tussen Antwerpen en de regio's Rijn-Ruhr en Rijn-Main verbeterd.
- Train-Chain biedt vanaf september 2017 een nieuwe spoorproduct aan dat Antwerpen met het Chinese achterland verbindt in het kader van het



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Belt & Road-project. Met een transittijd van 20 dagen biedt dit product een alternatief voor de maritieme verbinding voor waardevolle en/of tijdsgevoelige cargo, terwijl het goedkoper is dan luchtvracht.

- Er werd in de tweede helft van 2017 een actieplan gemaakt om de afhandeling van de containerbinnenvaart in de haven efficiënter te laten verlopen. Op sommige maritieme terminals liepen de wachttijden voor de binnenvaart flink op. Dit door de snel groeiende volumes, de steeds grotere zeeschepen, in combinatie met arbeidstekorten. Het actieplan werd ondersteund door de betrokken maritieme terminals, barge operatoren, rederijen, verladers, expediteurs, de Vlaamse overheid, de Vlaamse Waterweg, Alfaport-Voka en het Havenbedrijf. De actiepunten hebben vooral betrekking op digitalisering, betere planning, bundeling van volumes, voldoende havenarbeiders en dedicated ligplaatsen.
- Het Havenbedrijf Antwerpen heeft geïnvesteerd in een nieuwe servicekade voor de binnenvaart op de Linkerscheldeoever. De kade bevat een afvalpark, een drinkwaterpunt en een auto-afzetplaats. Deze servicekade in Kallo is het derde dienstenpunt voor de binnenvaart in Antwerpen. Eerder openden al servicekades in Lillo (2013) en aan kaai 75 (2011).
- Het Havenbedrijf Antwerpen kondigde eind 2017 aan dat gedurende drie jaar in totaal 1,4 miljoen euro zal geïnvesteerd worden in projecten die het vrachtverkeer vlotter laten verlopen. Ook de Vlaamse Regering maakt 1,4 miljoen euro vrij. De 7 geselecteerde projecten, die samen 250.000 vrachtwagenritten moeten besparen, zijn divers van aard: het gaat om o.m. het opzetten van een nieuwe spoordienst Stuttgart - Antwerpen, een project om diepvriesgroenten en aardappelproducten vanuit West-Vlaanderen via de binnenvaart naar Antwerpen te vervoeren, een digitaal platform om lege vrachtwagenritten te vermijden en hybride binnenschepen.

1.2. Haven van Gent

1.2.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Op 26 april 2017 besliste de provincieraad dat de Provincie Oost-Vlaanderen aandeelhouder wordt van het Havenbedrijf Gent. De Provincie zal voortaan formeel deel uitmaken van het havenbestuur en mee het beleid van de haven van Gent bepalen. De gemeentebesturen van Evergem en Zelzate traden reeds toe in november 2016. Het Havenbedrijf werd op 1 januari 2014 een NV van publiek recht met de stad Gent als enige aandeelhouder.
- In het najaar van 2017 zijn de werken gestart voor de bouw van de Nieuwe Sluis in het sluisencomplex in Terneuzen. De opdrachtgever voor de aanleg van de sluis is de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie. De uitvoerder is de Aannemerscombinatie Sassevaart, een consortium bestaande uit de Vlaamse bedrijven DEMA Infra Marine Contractors B.V., Dredging International en Algemene Aannemingen Van Laere N.V., het Nederlandse BAM Infra B.V. en BAM Contractors N.V. De eerste officiële spadesteek werd gezet op 13 november 2017 door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts en de Nederlandse minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen. In 2022 zal het eerste schip door de sluis varen. Het project kost ongeveer 934 miljoen euro, exclusief beheer en onderhoud. Europa geeft een subsidie van 48 miljoen euro. Het Havenbedrijf Gent zal 15% van het Vlaamse aandeel voor haar rekening nemen wat neerkomt op 88,7 miljoen euro.
- Tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis zullen twee sluisen beschikbaar zijn in plaats van drie. Tijdens de bouw valt de Middensluis uit. Op die plek komt de Nieuwe Sluis. De binnenschippers die de sluis moeten passeren, zijn dan ook beducht voor vertragingen tijdens de bouwperiode. Een goede planning is daarom noodzakelijk. Om hieraan tegemoet te komen is de Gent-Terneuzeninformatietool, die tot dan toe alleen beschik-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

baar was voor zeeschepen en sleepboten, vanaf 1 juli 2017 ook opengesteld voor de binnenvaart. Met de planningstool kunnen binnenschepen zich vooraf melden om door de sluis te varen. Met een goede planning kan de beschikbare capaciteit beter worden ingezet en weten de schippers vooraf hoe laat ze kunnen schutten. Schippers kunnen hierop hun reisplan afstemmen, door bijvoorbeeld langzamer te varen en brandstof te besparen. Een ander voordeel is dat schippers op grotere afstand van de sluis op hun schutting kunnen wachten op minder drukke ligplaatsen.

- In juni 2017 werd een nieuwe kaaimuur aan de Moervaart in gebruik genomen. Het Havenbedrijf investeerde hierin 10 miljoen euro. Het project werd meegefinancierd door de Europese Commissie onder het TEN-T-programma. De kaaimuur is 1 km lang: van de hoek van het Kanaal Gent-Terneuzen/Moervaart tot aan de brug van de R4-Oost over de Moervaart. De waterdiepte is in dit deel van de Moervaart op 6,30 meter gebracht. De Moervaart is een 22 km lang kanaal dat het Kanaal Gent-Terneuzen verbindt met de Durme.
- Op zondag 17 september 2017 vond in de vier Vlaamse havens de vijfde Vlaamse Havendag plaats. De haven van Gent concentreerde de activiteiten rond het Kluizendok, het Mercatordok en de Rigakaai (aan het Grootdok). Op die drie locaties werden Havendagdorpen ingericht. Er werden talrijke evenementen georganiseerd: demonstraties van scheepvaartpolitie en brandweer, informatie over de Nieuwe Sluis in Terneuzen, een NMBS reizigerstrein die uitzonderlijk langs het Kluizendok rijdt, diverse mogelijkheden om aan boord van een schip gaan...
- Op 8 december 2017 is de fusieovereenkomst tussen Zeeland Seaports en het Havenbedrijf Gent getekend. De ondertekening vond plaats op een schip dat symbolisch vanuit Gent over de Nederlandse grens richting Terneuzen voer. De naam van de grensoverschrijdende fusiehaven is North Sea Port. De fusiehaven staat voor het 60-kilometer-lange



grensoverschrijdende havengebied van Vlissingen, Borsele en Terneuzen in Nederland tot Gent in België. Van september tot december 2017 gaven de acht aandeelhouders goedkeuring aan de fusieovereenkomst. Aan Vlaamse zijde zijn dat de stad Gent en de gemeenten Evergem en Zelzate en de provincie Oost-Vlaanderen. Aan Nederlandse kant de provincie Zeeland en de gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen.

Om de fusie mogelijk te maken was een wijziging van het Vlaamse Havendecreet nodig. De stad Gent, de gemeenten Evergem en Zelzate en de Provincie Oost-Vlaanderen krijgen hiermee de mogelijkheid om deel uit te maken van een nieuwe Europese vennootschap. Het Gentse Havenbedrijf zal havenbestuurlijke taken kunnen laten uitvoeren door de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Europese vennootschap. Vlaanderen voorziet wel de nodige garanties voor toezicht door de Havencommissaris en een apart toezichtsorgaan.

Begin 2018 werd de Europese naamloze vennootschap opgericht als holding van de twee dochterbedrijven Zeeland Seaports en Havenbedrijf Gent. Hiervoor werd onder meer een toezichthoudend orgaan geïnstalleerd. Er is een aandeelhouderscommissie met alle verkozenen van de gemeenteraden, raden en staten en provincieraden - de aandeelhouders. De kantoren op de diverse locaties blijven behouden. De holding wordt gevestigd in het voormalige gemeentehuis van Sas van Gent, in het midden van het havengebied net op de grens van Nederland en België. Het toekomstige Havenhuis in Gent - het Huis van de Vrije Schippers op de Graslei - zal fungeren als internationaal uithangbord.

North Sea Port positioneert zich inzake goederenoverslag op nummer 10 in de Europese top van zeehavens. Door schaalvoordelen en het vermijden van overlappende activiteiten biedt North Sea Port mogelijkheden om de operationele kosten te drukken. Daarnaast ontstaat door de grotere schaal een betere kans op bundeling van ladingstromen.

De statistische gegevens in deze publicatie betreffen steeds het deelgebied Gent van North Sea Port.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.648 ha
Wateroppervlakte	623 ha
Totale lengte kaaimuren	31 km
Totale lengte spoorwegen	210 km
Totale lengte wegen	132 km

Bron: volgens GRUP met GIS.

1.2.2 Bedrijven en industrie

- De Deense logistiek- en transportgroep DSV Solutions bouwt in de haven van Gent een nieuw distributiecentrum van 35.000 m². De werkzaamheden zijn in juni 2017 gestart en duren tot mei 2018. De investering maakt het mogelijk het cliënteel verder uit te breiden en meer tewerkstellingsmogelijkheden te creëren.
- Op 27 september 2017 ondertekenden het Havenbedrijf Gent en vastgoedinvesteerder Groep Heylen een overeenkomst om in de haven van Gent terreinen te ontwikkelen om er logistieke activiteiten op te zetten. Het betreft de ontwikkeling op een grond van 25 hectare op het nieuwe bedrijventerrein Rieme-Noord langs de R4-West, de ring rond de Gentse haven. Met dit project gaat een investering gepaard van meer dan 90 miljoen euro. Op termijn kan dit project leiden tot de creatie van meer dan 400 jobs.
- Het chemische bedrijf Kronos Europe investeert in een verdere uitbreiding van de productiecapaciteit. Het bedrijf produceert titaandioxide, een pigment met enorme dekkracht dat wordt toegevoegd aan tal van producten om ze witter te maken of meer glans te geven: verven, kunststofprofielen, verpakkingsfolies, papier, bouwmaterialen, vloerbekleding, cosmeticaproducten, zeep, meubelpanelen, armaturen, tandpasta, e.d. Het bedrijf produceert 85.000 ton per jaar. Door de nieuwe investeringen kan de productiecapaciteit verhoogd worden naar





120.000 ton per jaar. De totale kost van deze capaciteitsuitbreiding is begroot op 26 miljoen euro.

1.2.3 Energie en duurzaamheid

- Voor het tweede jaar op rij maakt het Havenbedrijf Gent werk van het 'Charter Duurzaam Ondernemen' van Voka. Centraal staat de leefbaarheid in de haven en de behartiging van klachten. In 2014-2015 werd samen met overheden, bedrijven en de transportsector een luchtactieplan opgemaakt om aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen te voldoen. Het Havenbedrijf werkt verder mee aan de uitvoering ervan. Verder wordt het bestaande fietsnetwerk in de haven verder uitgebreid door de aanleg van fietspaden bij wegenwerken. Daarnaast wil het Havenbedrijf werk maken van een tankstation voor alternatieve brandstoffen. Inzake

binnenvaart worden de containershuttles verder ontwikkeld en worden er walstroompunten voorzien. Het Havenbedrijf wil de economische activiteiten in het havengebied minder afhankelijk maken van fossiele brandstoffen. Het geeft hierbij zelf het voorbeeld door de aankoop van 3 elektrische auto's en door extra laadpalen te installeren op de eigen bedrijfsterreinen. Medewerkers worden gestimuleerd om duurzaam vervoer te gebruiken voor woon-werkverkeer en verplaatsingen tijdens het werk. Zo krijgen zij onder meer (elektrische) bedrijfsfietsen aangeboden.

2.2.4 Scheepvaart en hinterland

- Vanaf maart 2017 is er een nieuwe lijndienst beschikbaar voor breakbulk en containers tussen de haven van Gent en Guinee. Lalemant uit Gent en het Franse African Maritime Agencies Guinea werken hiervoor samen. De semilijndienst biedt elke 4 tot 5 weken een rechtstreekse verbinding aan tussen de haven van Gent en Kamsar. De gespecialiseerde multifunctionele schepen zullen worden ingezet voor het vervoer van conventionele goederen, projectlading en containers. De schepen beschikken over eigen kranen met een hijsvermogen van 60 tot 160 ton.
- Het Zwitserse riviercruiseschip 'Viking Skirnir' was op 27 maart 2017 het eerste binnenvaartcruiseschip dat in 2017 aanmeerde in de haven van Gent. Het aantal binnenvaartcruiseschepen stijgt snel. Op 12 jaar tijd steeg dit aantal van 76 tot 251 schepen. Het merendeel komt uit Duitsland en Zwitserland. Veel passagiers bezoeken één van de Gentse musea, krijgen een rondleiding met een gids in het historische centrum of gaan shoppen. De binnenvaartcruises zijn belangrijk voor Gent en de middenstand.
- De haven van Gent ontvangt enkele zeecruiseschepen per jaar. Op 28 maart 2017 kreeg Gent het bezoek van het zeecruiseschip 'Astoria', het oudste nog varende cruiseschip ter wereld. Er waren 471 passagiers en 236 bemanningsleden aan boord. Het schip is sinds 1946 in de vaart.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- DFDS versterkt zijn positie in de haven van Gent door het aantal ro/ro-afvaarten voor vrachtvervoer tussen Gent en Göteborg te verhogen van 6 naar 8. Tevens werd beslist om de verankering in het achterland te versterken door containers in een vast schema driemaal per week aan boord van binnenschepen in de richting van Antwerpen en Rotterdam te vervoeren. DFDS verzorgde met drie schepen zes afvaarten per week tussen Gent en Göteborg. Tijdens de zomer van 2017 is de ARK Germania als vierde schip toegevoegd op deze route. Het roro-vervoer of verkeer van DFDS zorgt ervoor dat Zweden één van de belangrijkste handelspartners van de Gentse haven is.



- De Europese Commissie heeft een onderzoeksvoorstel goedgekeurd ter verbetering van spoorinfrastructuur in en tussen de havengebieden van Terneuzen en Gent. Het voorstel was ingediend door Zeeland Seaports, Havenbedrijf Gent, gemeente Terneuzen en provincie Zeeland, namens een breed consortium van bedrijven en overheden. De Europese Commissie zal 650.000 euro (50%) bijdragen aan deze driejarige studie. De uitkomst van de studie zal gaan gelden als belangrijk instrument bij verdere investeringsbesluiten door overheden voor de noodzakelijke werken ter verbetering voor het spoor.

1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- De haven van Zeehaven ondertekende op 3 april 2017 in Kopenhagen een Memorandum of Understanding met de haven van Hirtshals. Het doel is het versterken van de relatie tussen de twee havens, alsook het ontwikkelen van nieuwe business opportuniteiten. De havens van Hirtshals en Zeebrugge zijn sinds 2016 verbonden door een directe dienst van operator CLdN. Het versterkte Zeebrugge's rol als Scandinaviëhub, met in totaal 16 diensten naar Denemarken, Finland, Noorwegen en Zweden en verbond de haven ook met andere bestemmingen in Scandinavië.
- De haven van Zeebrugge lanceert samen met ontwikkelaar Ecorys een nieuwe online tool, "Intermodal Links", die havengebruikers toegang geeft tot het complete intermodale aanbod met zowel directe als indirecte verbindingen. De online zoekmachine maakt het mogelijk om de beste en snelste intermodale dienstverlener te vinden voor container- en ferry-/roro-vervoer tussen meer dan 1000 terminals in 50 landen.
- Op 2 juni 2017 ondertekende het havenbestuur van Zeebrugge een Memorandum of Understanding met China Development Bank en met Changjiu Logistics Group. Het doel is om het marktvoordeel van de haven van Zeebrugge te combineren met de financiële sterkte van de China Development Bank. De MoU stelt dat China Development Bank zich engageert om financiële steun te bieden aan Chinese exporterende bedrijven die in Zeebrugge een distributiecentrum willen oprichten. Ook wordt steun geboden aan het 'Silk Road Platform' project dat in oktober 2016 werd gelanceerd door China COSCO Shipping Corporation, China Minmetals Corporation en het havenbestuur van Zeebrugge.
- Met Changjiu Logistics Group ondertekende het havenbestuur een over-



eenkomst voor de lancering van de China Europe Railway “Heilongjiang-Zeebrugge”. De frequentie van de trein is 4-6 diensten per week, in totaal meer dan 300 vertrekken per jaar. Op elke trein worden 225 Volvo wagens geladen. De transit tijd tussen de twee bestemming bedraagt minder dan 20 dagen.

- In juli 2017 werd de bouw gestart van een nieuwe steiger en de vernieuwing van twee bestaande steigers in het Brittaniadok in de voorhaven van Zeebrugge. De vernieuwde steigers moeten garanderen dat de schepen van CLdN in de toekomst kunnen blijven aanmeren in Zeebrugge. CLdN kondigde in 2015 een grote expansie van de vloot aan. Tot nu toe werden reeds 6 nieuwe schepen besteld en vier opties genomen. Twee van de bestelde schepen zullen een lengte hebben van 235 meter en zullen daarmee de grootste shortsea roro-schepen ter wereld zijn. Aan C.Ro Ports werd vorig jaar een bijkomende concessie aan de noordzijde van het Albert II-dok in Zeebrugge toegekend. Ook daar zullen

nieuwe CLdN schepen (211 meter) ingezet worden.

- Eind augustus 2017 organiseerden de haven van Zeebrugge en APZI een gezamenlijke workshop om de ontwikkeling van een havenbreed data-platform op te starten. Het nieuwe platform krijgt de naam Rx/SeaPort. Door middel van vier workshops worden de mogelijkheden en voordelen van een centraal dataplatform in kaart gebracht. De workshops worden begeleid door experts van E&Y, Deloitte, PwC en Everis en hebben elk een specifiek thema: ro-ro/Shortsea/Ferrydiensten, Containers, Brexit/Douane en Brexit/Logistieke Flows. De resultaten moeten de verdere uitwerking van het centraal dataplatform inhoudelijk ondersteunen.
- Op 26 augustus 2017 werd de A11 officieel ingehuldigd. De nieuwe 12 kilometer lange autosnelweg zorgt voor een vlotte verbinding van twee belangrijke verkeersaders: de N31 in Brugge en de N49 in Knokke-Heist. Deze verbinding is erg belangrijk voor de haven en heeft ook een grote positieve impact op de leefbaarheid in de ruime omgeving. De ontwikkeling van deze missing link scheidt het zwaar verkeer van het lokaal verkeer en trekt dit vrachtverkeer weg uit de omliggende woonkernen.
- De constructie van het ABC-gebouw (Artes Brugge Cruise) heeft een nieuwe fase bereikt. De ruwbouw- en betonwerken zijn afgerond. Het project van het cruisegebouw is een gezamenlijke investering van Artes en MBZ (Maatschappij van de Brugse Zeehaven). Het gelijkvloers dient als ruimte voor de check-in/check-out van cruisepassagiers en een wachtruimte met shop. Op de eerste verdieping komt een eventzaal met een capaciteit van 499 personen. De tweede, derde, vierde en vijfde verdieping wordt in gebruik genomen door Artes. Op de bovenste verdieping komt er een bezoekerscentrum en een belevingsruimte die de haven interactief voorstelt en ook het rooftoprestaurant "Njord", met panoramisch zicht op de haven.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- In 2016 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor een tweede sluis die toegang verleent tot de achterhaven van Zeebrugge. Voor de locatie werden verschillende alternatieven voorgesteld, die via de procedure “complexe projecten” werden onderzocht. In de loop van 2017 werd een groot deel van het onderzoek afgerond, zodat in het begin van 2018 een voorkeursalternatief kon worden bepaald. Op basis van het onderzoek en een uitgebreide raadpleging van de stakeholders werd gekozen voor een nieuwe sluis op de Visartsite ‘huidige locatie’, waarbij de NX in een tunnel komt te liggen. Na de verkenningsfase en de onderzoeksfase, die nu achter de rug zijn, volgen nog een uitwerkingsfase en een uitvoeringsfase.

Haven van Zeebrugge	
Totale oppervlakte	2.857 ha
Wateroppervlakte	986 ha
Totale lengte kaaimuren	18,75 km
Totale lengte spoorwegen	187,3 km
Totale lengte wegen	42,7 km

Bron: Port of Zeebrugge.



1.3.2 Bedrijven en industrie

- Het Brugse transportbedrijf en logistieke dienstverlener NDQ is gestart met de bouw van kantoren en een logistiek magazijn op de Maritieme Logistieke Zone in Zeebrugge. NDQ heeft een eigen vloot van 300 schuifzeil opleggers. De focus ligt op internationaal transport tussen het continent (vnl. Benelux, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Oostenrijk) en het Verenigd Koninkrijk. In een eerste fase bouwt NDQ 850 m² kantoorruimte en een logistiek magazijn van 3.000 m².
- De logistieke bedrijven ECS European Containers en 2XL hebben een akkoord bereikt om samen te gaan en één Europese logistieke groep te vormen. Hierdoor ontstaat een Europese logistieke groep die een pakket van diensten kan aanbieden voor intermodaal transport, warehousing en duurzame logistieke oplossingen voor de geïntegreerde supply chain. De nieuwe groep zal een omzet halen van ruim 400 miljoen euro en telt meer dan 1.000 medewerkers, waarvan de helft in de Benelux en verder in een tiental kantoren verspreid over Europa.

1.3.3 Scheepvaart

- De Nederlandse rederij Seatrade startte begin 2017 een lijndienst met gecontaineriseerde goederen vanuit Nieuw-Zeeland, die via Zuid-Amerika naar Europa vaart. De ingezette containerschepen hebben een capaciteit van 2.259 TEU en zijn uitgerust met 700 aansluitingen voor koelcontainers. In Nieuw-Zeeland worden 3 havens aangelopen, vervolgens wordt naar Peru gevaren voor 2 calls, het schip vaart naar Philadelphia en zet tenslotte koers naar Zeebrugge. Vanuit Nieuw-Zeeland worden voedingsproducten zoals kiwi's, appels, ajuinen en vlees aangevoerd. Vanuit Peru worden producten aangevoerd zoals avocado's, bananen, asperges, mango's, bosbessen, druiven, citrusvruchten en koffie. Op 23 mei 2017 werden de eerste gecontaineriseerde ladingen kiwi's gelost. Tot dan werden de kiwi's aangeleverd als conventioneel stukgoed.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- De Engie Zeebrugge is het eerste schip ter wereld dat ontworpen werd voor LNG-bunkering. Het schip werd besteld door Engie, Fluxys, Mitsubishi Corporation en NYK Line en werd gebouwd op de Yeongdo-scheepswerf in Zuid-Korea. Het schip heeft Zeebrugge als thuishaven en zal vanuit Zeebrugge LNG als scheepsbrandstof leveren aan schepen die actief zijn in Noord-Europa. De twee LNG-aangedreven autoschepen van United European Car Carriers zullen de eerste klanten zijn. De Engie Zeebrugge zal LNG laden op de LNG-terminal in Zeebrugge.
- De NEU4-dienst van de nieuwe Ocean Alliance met containerrederijen CMA CGM, COSCO, Evergreen én OOCL is de opvolger van de FAL1 Service van Ocean Three. Op 31 maart 2017 vertrok het containerschip CMA CGM Jules Verne uit Xingang en op 16 mei is het schip in Zeebrugge aangekomen om te laden en te lossen op de APM Terminals Zeebrugge. Sindsdien loopt er wekelijkse een schip van de NEU4 dienst Zeebrugge aan. De capaciteit van de schepen ligt tussen 13.830 en 17.859 TEU.
- Op 3 mei 2017 lanceerde P&O Ferries een nieuwe wekelijkse goederendienst tussen de terminals in Zeebrugge en Hull. Het schip Elisabeth dat hiervoor wordt ingezet heeft een capaciteit van 5.000 ton en vaart drie maal per week tussen Zeebrugge en Hull. De nieuwe dienst is een aanvulling op de reeds bestaande gecombineerde dienst (passagiers en vracht) tussen Hull en Zeebrugge.
- Op 28 augustus 2017 bracht de Seatrade Blue een recordlading Zespri kiwi's uit Nieuw-Zeeland naar Zeebrugge. Het schip bracht 10.060 palletten kiwi's in gekoelde containers naar BNFV (Belgian New Fruit Wharf). De ongeveer 80 miljoen kiwi's die deze lading bevat, gaan vanuit Zeebrugge naar overal in Noord- en Centraal-Europa.
- APM Terminals en Cosco Shipping Ports Limited hebben een overeenkomst gesloten waarbij Cosco 100% van de aandelen van APM Terminals



Zeebrugge overneemt. Cosco is partner in de Ocean Alliance, samen met CMA CGM, Evergreen en OOCL. Die laatste werd recent overgenomen door Cosco.

- CLdN zette vanaf eind oktober 2017 een nieuw schip in op de verbinding tussen Zeebrugge en Dublin. De CLdN Celine heeft een lengte van bijna 235 meter, een capaciteit van 7.800 lijnmeter en is daarmee het grootste shortsea roro-schip momenteel in de vaart. Celine kreeg begin 2018 een zusterschip, Delphine. Het schip meerde op 21 oktober aan bij C.RO Ports in het Albert II-dok, waar C.RO een nieuwe terminal in gebruik heeft genomen om alle niet UK-gebonden trafiek te concentreren. In het Brittaniadok in de voorhaven worden de UK-schepen behandeld.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op 10 november 2017 meerde het containerschip “Munich Maersk” aan in Zeebrugge, bij APM Terminals aan het Albert II-dok. Het schip is 399 meter lang en 58,6 meter breed en kan tot 21.000 TEU laden.
- CLdN verhoogt de capaciteit van de shortseadienst tussen Zeebrugge en Göteborg aanzienlijk. Vanaf 1 januari 2018 komt er een vierde wekelijkse afvaart bij. Later worden op de verbinding grotere (5.500 lijnmeter) nieuwbouw roro-schepen ingezet.
- APL startte vanaf januari 2018 een vierde containerdienst tussen Noord-Europa en de Verenigde Staten. Zeebrugge is daarin de eerste loshaven in Europa. APL zal de nieuwe verbinding verkopen onder de naam North Atlantic Service (NAS). De Europese aanloophavens zijn Zeebrugge, Londen, Rotterdam, Duinkerke en Le Havre. Daar wordt geladen voor New York, Savannah en Miami. In de omgekeerde richting zijn alleen Savannah en Philadelphia de Amerikaanse laadhavens, waarna er rechtstreeks koers wordt gezet naar Zeebrugge.



1.3.4 Hinterland

- De haven van Zeebrugge ontving op 30 juni 2017 de eerste Volvo Cars trein uit het Chinese Heilongjiang. Deze eerste trein maakt de officiële start van de 'New Silk Road', de treinverbinding tussen Heilongjiang en Zeebrugge met 4 tot 6 vertrekken per week. Elke trein brengt zo'n 176 gecontaineriseerde Volvo S90 wagens uit de Geely-assemblagefabriek in Daqing naar Zeebrugge voor verdere distributie. Het gaat telkens om containers waarin 3 wagens kunnen worden geladen. De trein is 20 dagen onderweg vanuit China via Rusland, Wit-Rusland, Polen en Duitsland.
- Bij C.Ro Ports Zeebrugge aan het Brittanniadok wordt sinds 15 mei 2017 drie maal per week een treinverbinding richting Nancy in Frankrijk behandeld. De dienst mikt op lading vanuit de regio Nancy om die via Zeebrugge naar de UK en Scandinavië te verschepen en omgekeerd.
- Intermodaal spooroperator Hupac startte een nieuwe spoorverbinding tussen de C.RO Ports terminal in Zeebrugge en het Noord-Italiaanse Novara. Er is aansluiting op de roll-on/roll-off diensten van CLdN naar het Verenigd Koninkrijk en Ierland. De nieuwe treinverbinding startte op 11 december 2017 en biedt 5 vertrekken per week in elke richting. Vanaf januari 2018 werd de frequentie opgetrokken tot 6 roundtrips per week.
- Sinds begin december 2017 verzorgt private spooroperator Lineas dagelijkse aansluitingen tussen 3 terminals in de haven van Zeebrugge en zijn Europese Green Xpress Network. Met deze optimalisatie van de spoorontsluiting van Zeebrugge werken de haven en Lineas samen aan het realiseren van een verdere modal shift naar het spoor en de aansluiting op het Europese netwerk van Lineas.



1.4. Haven van Oostende

1.4.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Op 17 september 2017 werd in de vier Vlaamse havens de Vlaamse Havendag georganiseerd. Zo'n 3.500 bezoekers hebben de haven van Oostende bezocht. De haven van Oostende opende speciaal voor de vijfde editie van de Vlaamse Havendag de deuren van de offshore windterminal van REBO (Renewable Energy Base Oostende). Vanuit de onthaalsite kon kennis gemaakt worden met de verschillende ontwikkelingen in blauwe groei. De offshore windactiviteiten vormden de hoofdmoot, maar

er viel nog heel wat meer te ontdekken. Minister Weyts bezocht de vier havens. In Oostende nam de minister deel aan een veiligheidsdemonstratie aan boord van de 'Geosurveyor X', en bezocht hij de Boa Barge van Jan De Nul en de Rebo-site.

- In oktober 2017 werd gestart met de bouw van het Coastal and Ocean Basin - COB in het UGent-wetenschapspark Greenbridge in Oostende. In hetzelfde complex, het "Maritiem Onderzoekscentrum", wordt ook een sleeptank gebouwd om scheepsmodellen in ondiep water te testen. Deze clustering van onderzoeksinfrastructuur levert synergiën voor exploitatie en onderhoud, ingebed in een wetenschapspark. De aanwezigheid van een golftank versterkt de internationale onderzoekspositie van Vlaanderen op gebied van kustwaterbouwkunde en offshore engineering. Het Coastal and Ocean Basin (COB) is een golftank om schaalmodellen van kustwaterbouwkundige en offshore constructies te onderwerpen aan de gelijktijdige inwerking of belasting van golfslag, (getij-)stroming en wind. Qua toepassingen is deze infrastructuur breed inzetbaar in verschillende domeinen: golf- en getij-energie, offshore wind, offshore engineering, kustwaterbouwkunde, golf/stroming-vegetatie interactie, ... De golftank bestaat uit een betonnen waterbassin (afmetingen 30 m x 30 m, waterdiepte 1,4 m) waarin golven en stroming gegenereerd worden.
- In 2016 is de aanbesteding doorgegaan voor de vernieuwbouw van Kaai 101 ter hoogte van het huidige hoofdgebouw van VLOOT. Zo ontstaat een terrein van ongeveer 7.000 m² nieuwgewonnen terrein aan de nieuwe kaai samen met de vroegere terreinen van de fast ferryterminal. De werken zijn nog volop bezig en de voltooiing is voorzien vóór de zomer 2019. De installaties die zich nu op Kaai 606 bevinden zullen worden overgeplaatst naar Kaaien 101-102 waardoor een concentratie van alle activiteiten en een efficiëntere uitbating en controle mogelijk worden.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

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

- Op 5 januari 2017 ondertekenden Rebo NV en Siemens Wind Power een concessie-overeenkomst van 1 jaar voor het gebruik van de havenfaciliteiten voor de pré-montage van de 42 windturbines voor het vijfde Belgische offshore windpark, Rentel.
- Siemens en Norther ondertekenden op 31 maart 2017 het contract voor hun gezamenlijke nieuwe gebouw op de Rebo-terminal. De bouw startte in september 2017 en werd opgeleverd in april 2018. Vanuit het nieuw gebouw zal het beheer en onderhoud gebeuren van de windparken Rentel en Norther.



- In mei 2017 begon de constructie van twee grote funderingen (respectievelijk 10.000 ton en 8.000 ton) voor Kriegers Flak, een Deens windpark van 600 MW in de Deense Baltische zee. De constructiewerken werden uitgevoerd door de joint-venture Iemants - Jan De Nul.
- Op 21 juni 2017 heeft Horizon Educatief in samenwerking met het BOP, de vereniging van de Belgische offshore windenergiesector, in Oostende een lespakket voorgesteld over de windparken voor de Belgische kust. Het pakket, 'Project Zeewind', is gemaakt voor leerlingen uit de derde graad van het lager onderwijs. Er werd een twee uur durende workshop uitgewerkt. Sensibilisering voor het behoud van het kustmilieu is een

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

belangrijke doelstelling van Horizon Educatief die jaarlijks 20.000 kinderen, jongeren en volwassenen de zee laat (her)ontdekken.

- Het bedrijf Resnasci heeft begin 2017 een aanvraag tot bouw- en milieuvergunning ingediend voor een recyclagefabriek die hoofdzakelijk plastics omvormt tot fuel, bruikbaar in motoren die generatoren aandrijven voor elektriciteitsproductie. Aan Infrabel werd begin 2017 een optie tot concessie toegekend voor een groot recyclagebedrijf van spoorwegmateriaal op een terrein van 85.000 m². Inmiddels werd het ook duidelijk dat grote synergieën tussen deze bedrijven realiseerbaar zijn, samen met het bedrijf AIM Europe, dat reeds actief is en ook werkt in de circulaire economie.

1.4.3 Scheepvaart en hinterland

- De Raad van Bestuur van het Havenbedrijf Oostende besliste op 17 oktober 2017 de opstart van een nieuwe ferrylijn Oostende - Ramsgate door de rederij Seaborne. De concessie- en havenovereenkomst tussen Haven Oostende en Seaborne werden door de Raad van Bestuur goedgekeurd op 18 december 2017. Het betreft een verbinding met 3 schepen (12 overvaarten per dag) voor begeleide vracht.
- Op 1 december 2017 werd het schip "Esvagt Mercator" gedoopt in de haven van Oostende. Het vaartuig biedt ondersteuning voor het onderhoud van 50 windturbines op Nobelwind, het laatst gebouwde windpark voor de Belgische kust, en 55 windturbines op Belwind 1. Het schip is 58 meter lang en is uitgerust met de meest recente technologie qua energie- en brandstofoptimalisatie. Het zal vanuit de haven van Oostende opereren en een thuis zijn voor 36 mensen die telkens twee weken op zee blijven. Het schip is uitgerust met drie 'safe transfer boats', ontworpen om de technici veilig van het schip naar de windturbines te brengen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Sinds een aantal jaren werken de havens van Oostende en Zeebrugge samen voor de promotie van het hinterland bij de verschillende cruise-rederijen. Gegeven de dimensies van de haven van Oostende kan zeker niet elk cruiseschip de haven bezoeken. Gemiddeld een tiental cruiseschepen per jaar lopen de haven aan.





2

Overheidsuitgaven

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 1989-2017, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2017 besteedde het Vlaamse Gewest 414,9 miljoen euro in functie van de havens. De post "maritieme toegang" is goed voor 255,0 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. In 2016 en 2017 werd bij maritieme toegang ook een 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 (2013-2017) worden de overheidsuitgaven voor de vier Vlaamse havens apart weergegeven, met aanduiding van de belangrijkste projecten.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2017 door middel van de ABEX-index¹.

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

OVERHEIDSUITGAVEN

Tabel 2.1

Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2017

(in prijzen 2017)

jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Antwerpen	111,88	83,62	103,46	111,33	95,04	29,39	59,31	99,29	55,54	102,37
Gent	18,03	21,48	28,38	36,00	19,07	21,65	30,61	30,60	36,88	19,32
Zeebrugge	35,87	32,86	50,63	41,08	40,64	31,49	20,41	22,85	17,93	34,84
Oostende	6,62	8,09	16,90	2,15	3,77	17,06	15,79	23,58	25,44	22,31
Totaal havens	172,40	146,05	199,37	190,57	158,51	99,60	126,12	176,32	135,79	178,83
Maritieme toegang	95,60	106,78	94,53	107,60	127,29	149,73	153,74	166,66	212,36	206,86
Havenoverschrijdende kleine projecten en diversen*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	268,00	252,82	293,91	298,17	285,80	249,33	279,86	342,98	348,15	385,69
Maritieme toegang %	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%

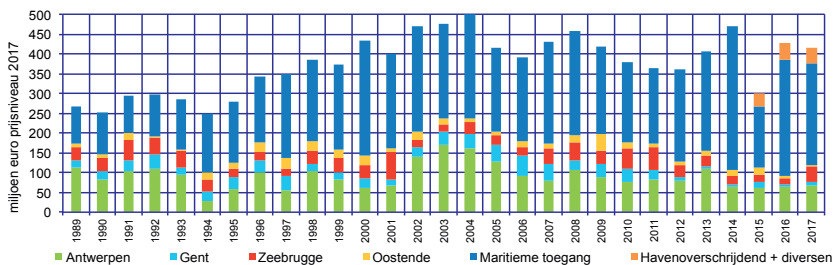
jaar	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Antwerpen	83,85	62,17	68,00	141,33	170,96	161,34	127,76	91,90	79,82	105,39
Gent	16,43	24,57	16,01	21,70	32,07	36,45	41,92	49,93	41,27	26,87
Zeebrugge	35,75	32,51	67,24	18,92	19,16	28,68	24,99	22,93	40,96	42,65
Oostende	22,69	24,74	8,86	20,97	13,66	12,00	8,34	15,83	12,22	18,79
Totaal havens	158,72	143,99	160,11	202,93	235,85	238,46	203,01	180,59	174,27	193,70
Maritieme toegang	215,35	288,33	241,45	266,31	238,89	283,07	211,60	212,22	255,37	265,66
Havenoverschrijdend + diversen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	374,07	432,31	401,55	469,24	474,73	521,53	414,62	392,82	429,64	459,36
Maritieme toegang %	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%	51,0%	54,0%	59,4%	57,8%

jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Antwerpen	89,89	77,61	83,76	78,26	110,32	63,76	60,49	65,42	68,87	2.642,14
Gent	31,43	32,57	23,58	9,04	4,35	6,12	17,06	3,94	7,90	705,23
Zeebrugge	33,56	50,50	57,52	31,42	27,37	21,15	17,47	16,05	38,47	955,89
Oostende	44,03	17,05	8,66	10,74	12,88	16,62	16,75	5,96	5,17	437,64
Totaal havens	198,91	177,73	173,52	129,45	154,91	107,65	111,77	91,37	120,40	4.740,90
Maritieme toegang	220,00	202,46	189,40	232,82	250,97	362,13	156,93	293,64	254,96	6.062,73
Havenoverschrijdend + diversen*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31,14	41,85	39,55	112,54
Algemeen totaal	418,91	380,19	362,93	362,27	405,89	469,78	299,85	426,86	414,91	10.916,17
Maritieme toegang %	52,5%	53,3%	52,2%	64,3%	61,8%	77,1%	52,3%	68,8%	61,4%	55,5%

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

OVERHEIDSUITGAVEN

Uitgaven voor havens door de Vlaamse overheid



2.2. Haven van Antwerpen

In 2017 werd door het Vlaams Gewest 68,9 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Antwerpen. Bijna 38% daarvan zijn decreetkosten: werking van de sluisen en de havenkapiteinsdienst. Ook belangrijk zijn de kosten voor de bouw en financiering van AMORAS (Antwerpse Mechani-



OVERHEIDSUITGAVEN

sche Ontwatering, 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 Kieldrechtssluis bedraagt 18 miljoen euro.

Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2013-2017, miljoen euro

(in prijzen 2017)

PROJECT	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Berendrechtssluis (saldo vanaf 1989)	1,00	1,64	0,01	0,51	1,02	4,18
Berendrechtssluis & zandvlietssluis	0,00	0,00	0,35	0,60	1,17	2,13
Zandvlietssluis	0,97	0,12	2,66	1,56	0,32	5,63
Reserve bovenrolwagens t.b.v. diverse sluizen	0,00	0,00	0,00	1,68	0,00	1,68
Renovatie van het 5e Havendok en Marshalldok	5,44	0,00	0,00	0,00	0,00	5,44
Vierde havendok	0,71	0,01	0,00	0,00	0,00	0,72
Verdieping Leopolddok	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19
Bouw / Financieringskost AMORAS	30,36	7,35	7,35	7,28	7,10	59,43
Renovatie Van Cauwelaertssluis	0,64	0,96	0,02	0,04	0,00	1,66
Boudewijnssluis	0,00	4,29	2,39	5,39	0,12	12,18
Royerssluis en Kattendijkssluis	0,05	0,00	0,00	0,00	0,20	0,25
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,00	0,00	0,00	7,58	0,00	7,58
Verrebroekdok	2,37	0,04	0,00	0,22	0,00	2,63
Kieldrechtssluis	27,05	0,04	0,00	4,63	19,01	50,73
Herstellingswerken Kallossluis	0,52	0,46	0,06	0,00	0,00	1,04
Verdieping kaaimuren Vijfde Havendok en Industriedok	0,00	0,00	0,00	0,87	0,96	1,83
Wachtplaatsen Ketelplaat (binnenvaart)	0,00	0,00	0,00	0,00	5,24	5,24
Overige (kleinere werken en diversen)	11,37	18,44	17,90	6,96	7,61	62,28
Decreetkosten: werking sluizen	13,32	13,30	13,11	13,78	16,43	69,94
Decreetkosten: toelage kanaaldokken & commerciële ligplaatsen	4,56	5,49	6,16	5,44	0,00	21,64
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	11,78	11,62	10,47	8,89	9,69	52,45
Totaal Haven van Antwerpen	110,32	63,76	60,49	65,42	68,87	368,87

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

2.3. Haven van Gent

In 2017 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Gent 7,9 miljoen euro. Het grootste deel hiervan werd besteed aan de aanpassing van de zuidelijke oever van de Moervaart (5,0 miljoen euro). Verder gaat het om kleinere werken (o.m. onderhoud Kanaal Gent-Terneuzen, ...). De decreetkosten in de haven van Gent bestaan in hoofdzaak uit een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteinsdienst: 1,5 miljoen euro.

Tabel 2.3

Grote projecten haven van Gent, 2013-2017, miljoen euro

(in prijzen 2017)

PROJECT	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,00	0,76	0,00	0,00	0,00	0,76
Moervaart	0,00	0,00	1,93	0,02	5,37	7,33
Overige (kleinere werken en diversen)	2,25	3,38	13,29	2,45	1,05	22,42
Decreetkosten: werking sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,16	0,07	0,10	0,00	0,00	0,33
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	1,94	1,92	1,73	1,47	1,47	8,53
Totaal Haven van Gent	4,35	6,12	17,06	3,94	7,90	39,36

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

2.4. Haven van Zeebrugge

In 2017 werd door het Vlaams Gewest 38,5 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Zeebrugge. De belangrijkste kostenposten zijn de renovatie van een sluisdeur, deurkamer en looprails van de Vandammesluis (19,5 miljoen euro), de decreetkosten (werking van de sluisen en de havenkapiteinsdienst, in totaal 5,6 miljoen euro) en de bouw van een onderwaterdamwand aan de kop van het Brittanniadok.



OVERHEIDSUITGAVEN

Tabel 2.4

Grote projecten haven van Zeebrugge, 2013-2017, miljoen euro

(in prijzen 2017)

PROJECT	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Onderwaterdamwand kop Brittaniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	3,25	3,25
Tweede LNG-steiger	0,10	0,09	0,00	0,00	0,00	0,20
Strategisch Haveninfrastructuur Project	3,32	3,39	0,09	0,00	0,00	6,80
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,85	0,00	0,24	0,02	0,00	1,11
Aanleg Wielingen- en Albert II dok	8,16	0,37	0,00	0,00	0,00	8,53
Aanleg Albert II-dok	0,00	0,00	0,13	0,00	2,13	2,26
Werken Vandammesluis en vaargeul	1,31	5,63	5,99	4,00	20,07	37,00
Werken Visartsluis	0,14	0,24	0,30	0,00	1,45	2,12
Bastenakenkade	0,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,54
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en bijhorende terreinen	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,02
Vernieuwen oevers Boudewijnkanaal	0,00	0,00	1,75	1,73	1,69	5,16
Renovatie spoorbrug over Boudewijnkanaal	0,00	0,00	0,00	1,69	0,00	1,69
Overige (kleinere werken en diversen)	6,40	4,91	2,92	2,92	4,33	21,48
Decreetkosten: werking sluisen	3,60	3,60	3,43	3,45	3,46	17,55
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	2,95	2,91	2,62	2,23	2,07	12,78
Totaal Haven van Zeebrugge	27,37	21,15	17,47	16,05	38,47	120,50

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



2.5. Haven van Oostende

In 2017 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Oostende 5,2 miljoen euro. Het gaat vooral om kleinere werken en diversen (3,9 miljoen euro), o.m. de renovatie van kaai 101 ter hoogte van het bestuursgebouw van DAB vloot. De decreetkosten bedragen voor de haven van Oostende 1,2 miljoen euro.

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2013-2017, miljoen euro

(in prijzen 2017)

PROJECT	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Nieuwe havendammen	10,23	9,18	0,00	0,00	0,00	19,41
Renovatie kaai 101 thv bestuursgebouw DAB vloot	0,00	0,00	8,94	0,00	0,00	8,94
Demeysluis: basculebrug/wachtkaaï	0,54	0,08	0,00	0,00	0,00	0,62
Demeysluis: schilder- en herstellingswerken, electromechanische uitrusting deuren	0,00	0,00	0,00	1,37	0,00	1,37
Overige (kleinere werken en diversen)	0,75	6,02	6,53	3,43	3,93	20,65
Decreetkosten: werking sluizen	0,54	0,53	0,54	0,54	0,53	2,67
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	0,83	0,82	0,73	0,62	0,70	3,71
Totaal Haven van Oostende	12,88	16,62	16,75	5,96	5,17	57,37

Bron: Vlaamse Havencommissie, 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

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

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

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

Werkgeversorganisaties: CEPA (Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen), CEPG (Centrale der Werkgevers aan de haven van Gent), CEWEZ (Centrale der Werkgevers aan de haven van Zeebrugge) en (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 Vakbondsfrent 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 verstrekkende gevolgend 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 geprobeerden in 2014 en 2015 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 bereiken 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 uitvoeren 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 beroeps categorieën:

1. havenarbeiders algemeen werk;
2. gespecialiseerde beroeps categorieën: dokautovoerders, dokautovoerders-kraanmannen, dekmannen, markeerders, kuipers;
3. beroeps categorieën bestuurders speciale tuigen: walkraanmannen, walkraanmannen/speciale tuigen, dokautovoerders-kraanmannen/speciale tuigen;
4. kaderpersoneel (leidinggevend personeel): ceelbazen, foremannen, chef-markeerders, assistent-chef-markeerders, conterbazen;
5. beroeps categorie 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, 1980-2017

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

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

Tabel 3.2:

Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool
en gepresteerde taken, haven van Gent*, 1980-2017

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

Bron: Vlaamse Havencommissie, Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, CEPG. * Vanaf december 2017: North Sea Port Deelgebied Gent.

HAVENARBEID

Tabel 3.3

**Evolutie havenarbeiders opgenomen in de pool
en RSZ-dagen, haven van Zeebrugge, 1980-2017**

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	414.518	231

Bron: Vlaamse Havencommissie, 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, 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 2017 (31 december):

Haven Antwerpen:

- Logistieke werknemers: 1.630
- Vaklui: 881

Haven Gent:

- Logistieke werknemers: 26
- Vaklui: 92

Haven Zeebrugge:

- Logistieke werknemers: 395
- Vaklui: 28
- Fruitsorteerders: 4



4

Sociaal-economisch belang

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 2011-2016. Kort samengevat:

- De totale directe toegevoegde waarde voor de vier Vlaamse havens bedroeg in 2016 bijna 16,2 miljard euro. De totale toegevoegde waarde, dus directe en indirecte toegevoegde waarde samen, bedroeg in 2016 29,9 miljard euro. Dit is ruim 7,1% van het Belgische BBP (ruim 12,0% van het Vlaamse BBP).
- De directe werkgelegenheid bedroeg 103.332 voltijdse equivalenten (VTE's). Met de indirecte werkgelegenheid erbij wordt dit in totaal 230.341 VTE. Dit is bijna 5,6% van de werkende bevolking in België (bijna 9,6% van de werkende bevolking in het Vlaams Gewest).
- Er werd in de Vlaamse havens ruim 4,3 miljard euro geïnvesteerd in 2016.

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 2016” gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks ‘Working papers - document series’⁶ in april 2018 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 voor het eerst werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. Voor de berekening van de directe effecten werd de Nace-Bel 2008 code gebruikt voor de selectie van de ondernemingen vanaf het rapport 2009. De nieuwe nomenclatuur voor het klasseren van economische activiteiten, de Nace-Bel 2008 code, maakt deel uit

6 Coppens, F., Mathys C., Merckx J.P., Ringoot P., Van Kerckhoven, M., “The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2016”, Working paper nr. 342, Nationale Bank van België, Brussel, 2018. 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.

van een belangrijke herziening van het internationale en Europese systeem voor economische activiteiten en producten (Nace Rev.2), uitgevoerd door de Europese Commissie.

Voor de berekening van de indirecte effecten wordt steeds gewerkt met de meest recente input-outputtabellen van het Planbureau en aanbod en gebruikstabellen van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Mid-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.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

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

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

Het al dan niet opnemen van een onderneming in de analyse van de Nationale Bank verschilt 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

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).

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.

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);
- exploitatiesubsidies: rubriek 740 (in min).

De methode om de toegevoegde waarde te berekenen verschilt licht van de methode die wordt toegepast in de nationale rekeningen, onder meer in de manier waarop met de afschrijvingen wordt rekening gehouden. Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale toegevoegde waarde verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR. 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 vanaf 2011 herberekend. 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 vanaf 2011 herberekend. 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). 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.

4.2.4 Investeringen

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 in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, worden de totale investeringen van het bedrijf verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR per arrondissement. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. 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 2016 in de vier Vlaamse havens samen 29,9 miljard euro. De directe toegevoegde waarde bedroeg 16,2 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde iets afnam tot 13,7 miljard euro. Iets meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd gecreëerd in de industrie, terwijl de maritieme cluster goed was voor bijna een derde van de directe toegevoegde waarde.

4.3.2 Haven van Antwerpen

De directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bedroeg in 2016 10,8 miljard euro. Dat Antwerpen een zeer belangrijke industriële haven en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld is, blijkt uit de cijfers: bijna de helft van de directe toegevoegde waarde werd gerealiseerd in de industrie. De maritieme cluster was in 2016 goed voor een directe toegevoegde waarde van 3,7 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor 7,1 miljard euro. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2016 op 20,3 miljard euro.

4.3.3 Haven van Gent⁹

In 2016 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent bijna 3,9 miljard euro. Met de staalindustrie en de autoassemblage is Gent een belangrijke industriële haven. De sector industrie was goed voor bijna twee derde, en de niet-maritieme cluster voor 91% van de directe toegevoegde

⁹ Vanaf december 2017: North Sea Port, deelgebied Gent.

waarde. Negen procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2016 gerealiseerd door de maritieme cluster. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2016 op 8,0 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: 58% van de directe toegevoegde waarde, die in 2016 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 24%. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2016 op 1,9 miljard euro.

4.3.5 Haven van Oostende

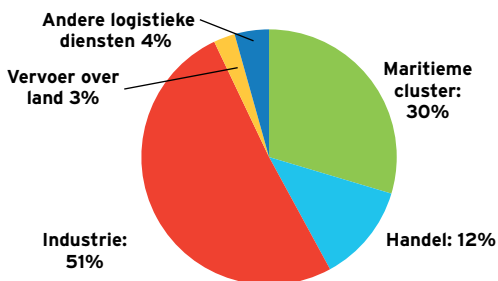
In 2016 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende 505,5 miljoen euro. De sector industrie (in hoofdzaak chemie en de metaalverwerkende nijverheid) was goed voor meer dan de helft daarvan. Ook de maritieme cluster is in Oostende van belang: in 2016 creëerde deze sector meer dan een derde van de directe toegevoegde waarde. Het totaal van directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2016 op 0,9 miljard euro.

Tabel 4.1

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

● Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	1.822,6	1.932,0	2.005,1	2.060,9	2.111,4	2.187,9
Overige maritieme cluster	2.205,5	2.425,6	2.308,8	2.314,2	2.753,6	2.606,3
Totaal maritieme cluster	4.028,1	4.357,6	4.313,8	4.375,0	4.865,2	4.794,5
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
● Handel	1.846,3	1.814,5	1.730,4	1.822,9	1.854,7	2.015,2
● Industrie	7.651,8	7.392,0	7.477,9	7.748,9	8.398,1	8.233,3
● Vervoer over land	457,9	477,7	472,9	450,3	448,8	438,9
● Andere logistieke diensten	581,8	646,0	681,0	684,0	714,0	704,9
Totaal niet-maritieme cluster	10.538,3	10.330,4	10.362,1	10.706,1	11.415,5	11.392,2
Totaal directe toegevoegde waarde	14.566,3	14.688,3	14.675,9	15.081,2	16.280,6	16.186,7
Totaal indirecte toegevoegde waarde	12.736,5	12.726,8	12.413,9	13.046,7	14.214,8	13.674,9
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	27.302,9	27.415,1	27.089,7	28.127,9	30.495,4	29.861,6

Bron: NBB



Tabel 4.2

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	2.187,9	45,6%	Chemische industrie	3.609,7	31,7%
Scheepsbouw en -herstelling	60,8	1,3%	Metaalverwerkende nijverheid	1.243,6	10,9%
Havenaanleg en baggerwerken	355,3	7,4%	Voedingsindustrie	218,0	1,9%
Rederijen	742,7	15,5%	Autoconstructie en assemblage	786,6	6,9%
Scheepsagenten en expediteurs	705,2	14,7%	Bouw	341,2	3,0%
Visserij en visverwerking	91,3	1,9%	Electronica	43,5	0,4%
Bunkering & maritieme handel	11,7	0,2%	Energie	510,0	4,5%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	318,0	6,6%	Brandstofproductie	1.118,3	9,8%
Publieke sector / overheid	321,3	6,7%	Overige industrie	362,4	3,2%
Totaal maritieme cluster	4.794,5	100,0%	Wegvervoer	289,1	2,5%
			Overig landtransport	149,8	1,3%
			Overige logistieke diensten	704,9	6,2%
			Handel	2.015,2	17,7%
			Totaal niet-maritieme cluster	11.392,2	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 16.186,7

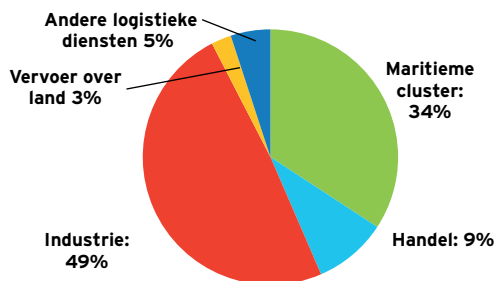
Bron: NBB

Tabel 4.3

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

Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	1.373,0	1.481,2	1.563,3	1.604,8	1.665,0	1.700,0
Overige maritieme cluster	1.655,0	1.858,0	1.717,9	1.718,2	2.122,2	2.000,5
Totaal maritieme cluster	3.027,9	3.339,2	3.281,2	3.323,0	3.787,3	3.700,6
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Handel	910,8	903,6	855,1	917,0	908,1	1.004,0
Industrie	5.088,6	5.020,1	4.850,8	4.970,6	5.473,9	5.291,4
Vervoer over land	275,3	307,0	308,2	296,6	291,6	274,7
Andere logistieke diensten	454,9	485,8	505,5	502,1	537,3	544,1
Totaal niet-maritieme cluster	6.729,6	6.716,6	6.519,6	6.686,2	7.210,9	7.114,1
Totaal directe toegevoegde waarde	9.757,5	10.055,9	9.800,7	10.009,2	10.998,2	10.814,7
Totaal indirecte toegevoegde waarde	8.598,3	9.026,8	8.523,7	8.475,0	9.771,6	9.436,1
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	18.355,8	19.082,7	18.324,4	18.484,2	20.769,7	20.250,8

Bron: NBB



Tabel 4.4

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	1.700,0	45,9%	Chemische industrie	3.165,2	44,5%
Scheepsbouw en -herstelling	30,9	0,8%	Metaalverwerkende nijverheid	234,9	3,3%
Havenaanleg en baggerwerken	278,6	7,5%	Voedingsindustrie	61,3	0,9%
Rederijen	685,1	18,5%	Autoconstructie en assemblage	77,3	1,1%
Scheepsagenten en expediteurs	600,7	16,2%	Bouw	158,2	2,2%
Visserij en visverwerking	1,8	0,0%	Electronica	10,0	0,1%
Bunkering & maritieme handel	10,2	0,3%	Energie	342,8	4,8%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	247,9	6,7%	Brandstofproductie	1.076,5	15,1%
Publieke sector / overheid	145,3	3,9%	Overige industrie	165,2	2,3%
Totaal maritieme cluster	3.700,6	100,0%	Wegvervoer	140,7	2,0%
			Overig landtransport	134,0	1,9%
			Overige logistieke diensten	544,1	7,6%
			Handel	1.004,0	14,1%
			Totaal niet-maritieme cluster	7.114,1	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 10.814,7

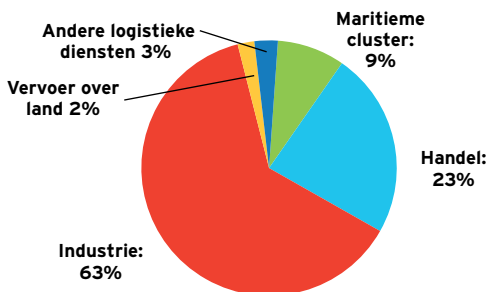
Bron: NBB

Tabel 4.5

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

● Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	255,8	254,4	244,9	247,6	224,5	235,3
Overige maritieme cluster	81,9	84,6	83,8	90,7	88,3	95,1
Totaal maritieme cluster	337,9	338,9	328,6	338,2	312,9	330,5
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
● Handel	812,1	780,9	771,6	805,9	846,4	908,2
● Industrie	2.030,5	1.872,5	2.084,1	2.255,2	2.414,3	2.424,8
● Vervoer over land	81,0	75,3	75,0	76,5	80,4	81,8
● Andere logistieke diensten	93,6	126,3	138,9	141,8	138,3	114,0
Totaal niet-maritieme cluster	3.017,2	2.855,1	3.069,7	3.279,4	3.479,3	3.528,8
Totaal directe toegevoegde waarde	3.355,1	3.194,0	3.398,3	3.617,6	3.792,2	3.859,3
Totaal indirecte toegevoegde waarde	3.424,0	3.259,6	3.565,0	3.733,5	4.047,9	4.151,2
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	6.779,1	6.453,6	6.963,4	7.351,0	7.840,1	8.010,5

Bron: NBB



Tabel 4.6

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	235,3	71,2%	Chemische industrie	372,9	10,6%
Scheepsbouw en -herstelling	3,9	1,2%	Metaalverwerkende nijverheid	838,7	23,8%
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0%	Voedingsindustrie	104,3	3,0%
Rederijen	3,4	1,0%	Autoconstructie en assemblage	707,1	20,0%
Scheepsagenten en expediteurs	34,0	10,3%	Bouw	123,1	3,5%
Visserij en visverwerking	0,0	0,0%	Electronica	30,0	0,9%
Bunkering & maritieme handel	0,4	0,1%	Energie	57,6	1,6%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	32,2	9,7%	Brandstofproductie	41,8	1,2%
Publieke sector / overheid	21,2	6,4%	Overige industrie	149,3	4,2%
Totaal maritieme cluster	330,5	100,0%	Wegvervoer	72,2	2,0%
			Overig landtransport	9,6	0,3%
			Overige logistieke diensten	114,0	3,2%
			Handel	908,2	25,7%
			Totaal niet-maritieme cluster	3.528,8	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 3.859,3

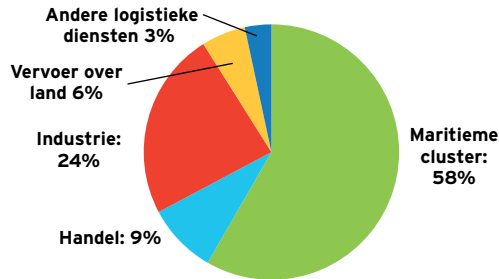
Bron: NBB

Tabel 4.7

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

Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	191,6	193,2	194,7	205,4	219,2	249,8
Overige maritieme cluster	309,0	317,9	338,8	336,0	359,7	337,4
Totaal maritieme cluster	500,6	511,2	533,5	541,4	578,9	587,4
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Handel	108,8	114,7	88,1	85,7	88,1	89,7
Industrie	282,2	234,4	277,9	246,7	234,0	240,0
Vervoer over land	76,4	71,1	64,7	54,4	51,8	56,3
Andere logistieke diensten	15,2	19,6	24,5	26,6	26,6	33,8
Totaal niet-maritieme cluster	482,8	439,7	455,0	413,4	400,5	419,8
Totaal directe toegevoegde waarde	983,4	951,0	988,5	954,9	979,4	1.007,2
Totaal indirecte toegevoegde waarde	762,3	745,8	788,6	753,0	824,3	883,1
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	1.745,7	1.696,8	1.777,1	1.707,9	1.803,7	1.890,3

Bron: NBB



Tabel 4.8

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	249,8	42,5%	Chemische industrie	33,2	7,9%
Scheepsbouw en -herstelling	10,6	1,8%	Metaalverwerkende nijverheid	5,4	1,3%
Havenaanleg en baggerwerken	19,6	3,3%	Voedingsindustrie	35,7	8,5%
Rederijen	53,6	9,1%	Autoconstructie en assemblage	1,4	0,3%
Scheepsagenten en expediteurs	66,5	11,3%	Bouw	31,3	7,5%
Visserij en visverwerking	49,7	8,5%	Electronica	3,5	0,8%
Bunkering & maritieme handel	1,1	0,2%	Energie	89,6	21,3%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	35,0	6,0%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	101,3	17,2%	Overige industrie	39,9	9,5%
Totaal maritieme cluster	587,4	100,0%	Wegvervoer	50,1	11,9%
			Overig landtransport	6,2	1,5%
			Overige logistieke diensten	33,8	8,1%
			Handel	89,7	21,4%
			Totaal niet-maritieme cluster	419,8	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 1.007,2

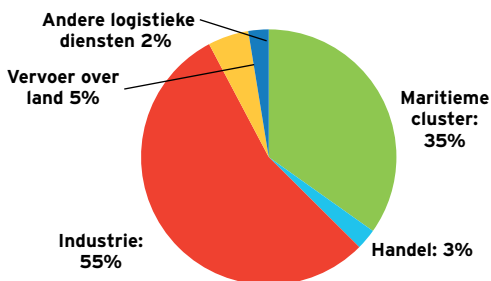
Bron: NBB

Tabel 4.9

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

● Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	2,2	3,2	2,2	3,1	2,7	2,8
Overige maritieme cluster	159,6	165,1	168,3	169,3	183,4	173,3
Totaal maritieme cluster	161,7	168,3	170,5	172,4	186,1	176,0
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
● Handel	14,6	15,3	15,6	14,3	12,1	13,3
● Industrie	250,5	265,0	265,1	276,4	275,9	277,1
● Vervoer over land	25,2	24,3	25,0	22,8	25,0	26,1
● Andere logistieke diensten	18,1	14,3	12,1	13,5	11,8	13,0
Totaal niet-maritieme cluster	308,7	319,0	317,8	327,1	324,8	329,5
Totaal directe toegevoegde waarde	470,4	487,4	488,3	499,5	510,8	505,5
Totaal indirecte toegevoegde waarde	349,0	371,8	373,0	365,9	394,3	382,1
Totaal direct + indirecte toegevoegde waarde	819,3	859,2	861,3	865,4	905,2	887,6

Bron: NBB



Tabel 4.10

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	2,8	1,6%	Chemische industrie	38,4	11,7%
Scheepsbouw en -herstelling	15,4	8,8%	Metaalverwerkende nijverheid	164,6	50,0%
Havenaanleg en baggerwerken	57,1	32,4%	Voedingsindustrie	16,7	5,1%
Rederijen	0,6	0,3%	Autoconstructie en assemblage	0,8	0,2%
Scheepsagenten en expeditieus	4,0	2,3%	Bouw	28,6	8,7%
Visserij en visverwerking	39,8	22,6%	Electronica	0,0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%	Energie	20,0	6,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	2,9	1,6%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	53,5	30,4%	Overige industrie	8,0	2,4%
Totaal maritieme cluster	176,0	100,0%	Wegvervoer	26,1	7,9%
			Overig landtransport	0,0	0,0%
			Overige logistieke diensten	13,0	3,9%
			Handel	13,3	4,0%
			Totaal niet-maritieme cluster	329,5	100,0%

Totaal directe toegevoegde waarde: 505,5

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 vanaf 2011 herberekend. 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). 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.

4.4.1 Vlaamse havens

De vier Vlaamse zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende zijn zeer belangrijk voor de tewerkstelling in Vlaanderen: in 2016 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens 103.332 VTE (voltijdse equivalenten). Meer dan 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 2016 op 230.340 VTE.

4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is met een directe tewerkstelling in 2016 van 60.849 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 2016 27.562 VTE. Dit is 45% van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met 22.600 VTE komt de industrie op de tweede plaats. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2016 op 143.058 VTE.

4.4.3 Haven van Gent¹⁰

In 2016 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Gent 27.983 VTE. Ook uit de cijfers van de directe werkgelegenheid blijkt dat Gent in de eerste plaats een industriehaven is: 21.230 VTE (76%) waren in 2016 in die sector tewerkgesteld. Met 2.839 VTE was de maritieme cluster goed voor tien procent van de directe werkgelegenheid in 2016. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2016 op 64.192 VTE.

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven is, blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: bijna twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2016 gecreëerd in de maritieme cluster. De industrie was goed voor 17% van de directe werkgelegenheid. In totaal is de haven van Zeebrugge goed voor een directe werkgelegenheid van 9.589 VTE. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2016 op 20.101 VTE.

6.2.5 Haven van Oostende

In de haven van Oostende bedroeg de totale directe werkgelegenheid in 2016 4.912 VTE. De industrie blijft de belangrijkste sector: goed voor bijna de helft van de directe werkgelegenheid. De maritieme cluster is goed voor 37% van de werkgelegenheid in de haven van Oostende. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid lag in 2016 op 9.210 VTE.

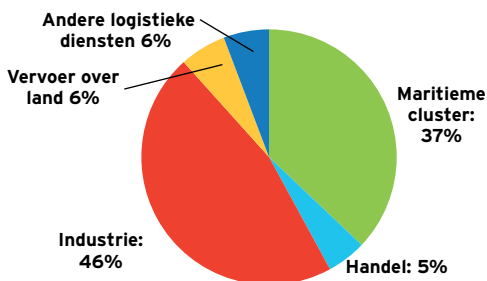
¹⁰ Vanaf december 2017: North Sea Port, deelgebied Gent.

Tabel 4.11

Vlaamse havens - Werkgelegenheid (in VTE)
Directe Werkgelegenheid

● Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	19.564	19.492	19.558	19.681	19.404	19.884
Overige maritieme cluster	19.413	19.729	19.486	18.892	18.627	18.437
Totaal maritieme cluster	38.973	39.223	39.043	38.571	38.030	38.320
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
● Handel	5.541	5.555	5.375	5.475	5.110	5.152
● Industrie	45.166	46.453	47.151	47.492	47.612	47.819
● Vervoer over land	6.754	6.966	6.810	6.711	6.355	6.084
● Andere logistieke diensten	5.179	5.398	5.495	5.604	5.785	5.956
Totaal niet-maritieme cluster	62.639	64.375	64.830	65.282	64.866	65.012
Totaal directe werkgelegenheid	101.612	103.597	103.873	103.852	102.895	103.332
Totaal indirecte werkgelegenheid	126.162	128.421	125.514	126.941	127.057	127.008
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	227.774	232.018	229.387	230.793	229.952	230.340

Bron: NBB



Tabel 4.12

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	19.884	51,9%	Chemische industrie	13.546	20,8%
Scheepsbouw en -herstelling	770	2,0%	Metaalverwerkende nijverheid	11.190	17,2%
Havenaanleg en baggerwerken	1.950	5,1%	Voedingsindustrie	1.489	2,3%
Rederijen	1.016	2,7%	Autoconstructie en assemblage	10.270	15,8%
Scheepsagenten en expediteurs	7.625	19,9%	Bouw	4.038	6,2%
Visserij en visverwerking	944	2,5%	Electronica	448	0,7%
Bunkering & maritieme handel	100	0,3%	Energie	1.376	2,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	1.902	5,0%	Brandstofproductie	2.829	4,4%
Publieke sector / overheid	4.130	10,8%	Overige industrie	2.633	4,1%
Totaal maritieme cluster	38.320	100,0%	Wegvervoer	3.768	5,8%
			Overig landtransport	2.316	3,6%
			Overige logistieke diensten	5.956	9,2%
			Handel	5.152	7,9%
			Totaal niet-maritieme cluster	65.012	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 103.332

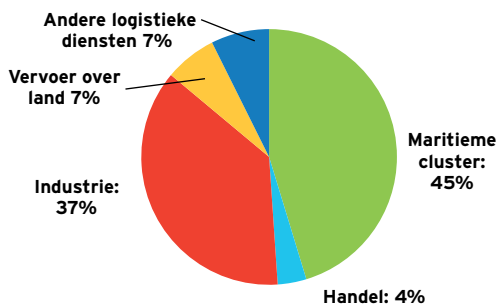
Bron: NBB

Tabel 4.13

Haven van Antwerpen - Werkgelegenheid (in VTE) Directe Werkgelegenheid

Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	14.604	14.462	14.558	14.581	14.760	14.900
Overige maritieme cluster	13.287	13.579	13.404	12.801	12.727	12.663
Totaal maritieme cluster	27.890	28.041	27.961	27.381	27.488	27.562
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Handel	2.315	2.328	2.260	2.403	2.210	2.212
Industrie	21.903	22.369	22.701	22.554	22.354	22.600
Vervoer over land	4.222	4.583	4.555	4.593	4.356	3.994
Andere logistieke diensten	3.803	3.974	4.061	4.180	4.324	4.482
Totaal niet-maritieme cluster	32.242	33.253	33.578	33.731	33.244	33.286
Totaal directe werkgelegenheid	60.132	61.294	61.539	61.112	60.732	60.849
Totaal indirecte werkgelegenheid	81.768	82.409	82.211	79.969	81.810	82.209
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	141.900	143.703	143.750	141.081	142.542	143.058

Bron: NBB



Tabel 4.14

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	14.900	54,1%	Chemische industrie	10.874	32,7%
Scheepsbouw en -herstelling	356	1,3%	Metaalverwerkende nijverheid	3.570	10,7%
Havenaanleg en baggerwerken	1.420	5,2%	Voedingsindustrie	381	1,1%
Rederijen	863	3,1%	Autoconstructie en assemblage	846	2,5%
Scheepsagenten en expediteurs	6.598	23,9%	Bouw	1.751	5,3%
Visserij en visverwerking	12	0,0%	Electronica	135	0,4%
Bunkering & maritieme handel	82	0,3%	Energie	1.019	3,1%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	1.584	5,7%	Brandstofproductie	2.787	8,4%
Publieke sector / overheid	1.748	6,3%	Overige industrie	1.237	3,7%
Totaal maritieme cluster	27.562	100,0%	Wegvervoer	1.923	5,8%
			Overig landtransport	2.071	6,2%
			Overige logistieke diensten	4.482	13,5%
			Handel	2.212	6,6%
			Totaal niet-maritieme cluster	33.286	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 60.849

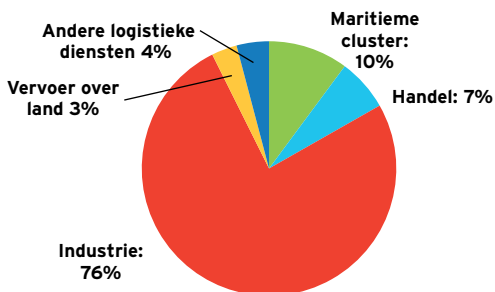
Bron: NBB

Tabel 4.15

Haven van Gent - Werkgelegenheid (in VTE)
Directe Werkgelegenheid

Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	2.352	2.370	2.361	2.407	1.883	2.058
Overige maritieme cluster	805	820	820	816	791	782
Totaal maritieme cluster	3.157	3.191	3.181	3.223	2.673	2.839
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Handel	2.211	2.246	2.106	2.072	1.841	1.854
Industrie	19.224	19.821	20.231	20.833	21.258	21.230
Vervoer over land	999	909	923	943	902	907
Andere logistieke diensten	1.063	1.061	1.101	1.159	1.166	1.151
Totaal niet-maritieme cluster	23.496	24.038	24.358	25.006	25.168	25.144
Totaal directe werkgelegenheid	26.653	27.229	27.539	28.229	27.841	27.983
Totaal indirecte werkgelegenheid	32.998	33.735	34.182	34.439	35.404	36.210
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	59.652	60.964	61.721	62.668	63.245	64.192

Bron: NBB



Tabel 4.16

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	2.058	72,5%	Chemische industrie	2.120	8,4%
Scheepsbouw en -herstelling	51	1,8%	Metaalverwerkende nijverheid	6.152	24,5%
Havenaanleg en baggerwerken	0	0,0%	Voedingsindustrie	636	2,5%
Rederijen	4	0,1%	Autoconstructie en assemblage	9.384	37,3%
Scheepsagenten en expeditieus	359	12,6%	Bouw	1.518	6,0%
Visserij en visverwerking	0	0,0%	Electronica	258	1,0%
Bunkering & maritieme handel	3	0,1%	Energie	197	0,8%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	148	5,2%	Brandstofproductie	42	0,2%
Publieke sector / overheid	217	7,6%	Overige industrie	923	3,7%
Totaal maritieme cluster	2.839	100,0%	Wegvervoer	758	3,0%
			Overig landtransport	149	0,6%
			Overige logistieke diensten	1.151	4,6%
			Handel	1.854	7,4%
			Totaal niet-maritieme cluster	25.144	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 27.983

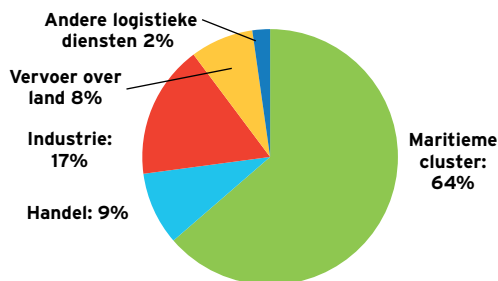
Bron: NBB

Tabel 4.17

Haven van Zeebrugge - Werkgelegenheid (in VTE) Directe Werkgelegenheid

Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	2.548	2.608	2.588	2.630	2.711	2.888
Overige maritieme cluster	3.552	3.459	3.419	3.464	3.302	3.215
Totaal maritieme cluster	6.099	6.067	6.007	6.092	6.012	6.103
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Handel	825	799	816	803	851	886
Industrie	1.842	1.853	1.807	1.621	1.570	1.619
Vervoer over land	1.152	1.059	914	769	678	766
Andere logistieke diensten	177	193	206	169	190	214
Totaal niet-maritieme cluster	3.996	3.905	3.742	3.361	3.290	3.486
Totaal directe werkgelegenheid	10.095	9.971	9.749	9.453	9.301	9.589
Totaal indirecte werkgelegenheid	10.508	10.371	10.118	9.951	10.193	10.512
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	20.603	20.342	19.867	19.404	19.494	20.101

Bron: NBB



Tabel 4.18

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	2.888	47,3%	Chemische industrie	248	7,1%
Scheepsbouw en -herstelling	138	2,3%	Metaalverwerkende nijverheid	80	2,3%
Havenaanleg en baggerwerken	185	3,0%	Voedingsindustrie	337	9,7%
Rederijen	147	2,4%	Autoconstructie en assemblage	14	0,4%
Scheepsagenten en expediteurs	640	10,5%	Bouw	353	10,1%
Visserij en visverwerking	523	8,6%	Electronica	55	1,6%
Bunkering & maritieme handel	15	0,2%	Energie	124	3,6%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	136	2,2%	Brandstofproductie	0	0,0%
Publieke sector / overheid	1.431	23,4%	Overige industrie	408	11,7%
Totaal maritieme cluster	6.103	100,0%	Wegvervoer	670	19,2%
			Overig landtransport	96	2,8%
			Overige logistieke diensten	214	6,1%
			Handel	886	25,4%
			Totaal niet-maritieme cluster	3.486	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 9.589

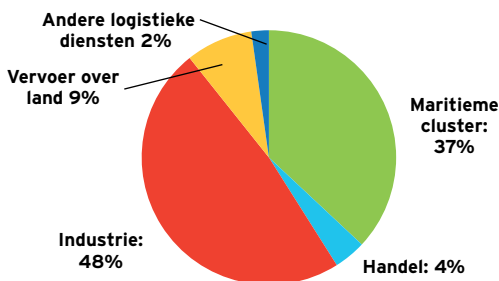
Bron: NBB

Tabel 4.19

Haven van Oostende - Werkgelegenheid (in VTE)
Directe Werkgelegenheid

● Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	60	52	51	63	50	38
Overige maritieme cluster	1.769	1.871	1.843	1.811	1.807	1.777
Totaal maritieme cluster	1.827	1.924	1.894	1.875	1.857	1.816
● Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
● Handel	190	182	193	197	208	200
● Industrie	2.197	2.410	2.412	2.484	2.430	2.370
● Vervoer over land	381	415	418	406	419	417
● Andere logistieke diensten	136	170	127	96	105	109
Totaal niet-maritieme cluster	2.905	3.179	3.152	3.184	3.164	3.096
Totaal directe werkgelegenheid	4.732	5.103	5.046	5.058	5.021	4.912
Totaal indirecte werkgelegenheid	3.989	4.497	4.401	4.343	4.392	4.298
Totaal direct + indirecte werkgelegenheid	8.720	9.600	9.446	9.402	9.413	9.210

Bron: NBB



Tabel 4.20

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	38	2,1%	Chemische industrie	304	9,8%
Scheepsbouw en -herstelling	225	12,4%	Metaalverwerkende nijverheid	1.388	44,8%
Havenaanleg en baggerwerken	345	19,0%	Voedingsindustrie	135	4,4%
Rederijen	2	0,1%	Autoconstructie en assemblage	26	0,8%
Scheepsagenten en expeditieus	28	1,5%	Bouw	416	13,4%
Visserij en visverwerking	409	22,5%	Electronica	0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0	0,0%	Energie	36	1,2%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	34	1,9%	Brandstofproductie	0	0,0%
Publieke sector / overheid	734	40,4%	Overige industrie	65	2,1%
Totaal maritieme cluster	1.816	100,0%	Wegvervoer	417	13,5%
			Overig landtransport	0	0,0%
			Overige logistieke diensten	109	3,5%
			Handel	200	6,5%
			Totaal niet-maritieme cluster	3.096	100,0%

Totaal directe werkgelegenheid: 4.912

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 tewerkstellingsgegevens van het INR per arrondissement. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. 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 2016 lag het niveau van de investeringen in de Vlaamse havens aanzienlijk hoger dan in 2011, nl. 4,3 miljard euro. Tussen de maritieme en de niet-maritieme cluster en tussen de havens kunnen er van jaar tot jaar aanzienlijke fluctuaties optreden. In 2016 lagen de investeringen, voor de vier Vlaamse havens samen, iets hoger in de niet-maritieme cluster (56%) tegenover de maritieme cluster (44%). 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 2011-2016 van 2,4 tot 3,4 miljard euro. In de maritieme cluster stegen de investeringen licht. In de niet-maritieme cluster (in hoofdzaak de industrie) zijn de investeringen in deze periode meer dan verdubbeld. De maritieme cluster en de industrie hebben elk een aandeel van 47% in de totale investeringen.

4.5.3 Haven van Gent¹¹

De totale investeringen in de periode 2011-2016 in de haven van Gent zijn toegenomen tot een totaal van 530,8 miljoen euro, maar van jaar tot jaar kwamen zowel dalingen als stijgingen voor. Ook wat investeringen betreft is de sector industrie in Gent de belangrijkste: 67% van het totaal werd in 2016 geïnvesteerd in deze sector. De maritieme cluster was goed voor 20% van het totaal.

¹¹ Vanaf december 2017: North Sea Port, deelgebied Gent.

4.5.4 Haven van Zeebrugge

In de periode 2011-2016 zijn de totale investeringen in de haven van Zeebrugge gestegen tot een totaal van 294,7 miljoen euro. In de industrie en in de maritieme cluster werd in 2016 even veel geïnvesteerd: 41% van het totaal of zo'n 120-122 miljoen euro.

4.5.5 Haven van Oostende

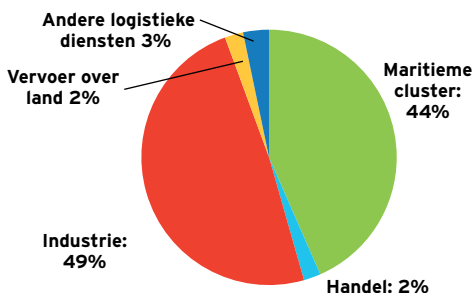
Tussen 2011 en 2016 zijn de investeringen in de haven van Oostende afgenomen tot een totaal van 81,4 miljoen euro, doch jaar per jaar komen grote schommelingen voor. In 2016 gebeurde 50% van de investeringen in de industrie.

Tabel 4.21

Vlaamse havens - Investerings (in miljoen euro)
Directe investeringen

● Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	783,7	720,8	592,7	679,1	685,8	800,1
Overige maritieme cluster	966,7	892,2	842,5	1.398,4	952,6	1.082,6
Totaal maritieme cluster	1.750,3	1.613,1	1.435,3	2.077,4	1.638,5	1.882,6
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
● Handel	97,5	102,9	106,6	117,7	101,1	93,7
● Industrie	1.174,6	1.190,7	1.319,9	1.655,3	1.854,4	2.116,4
● Vervoer over land	100,0	115,6	107,1	100,2	78,9	101,0
● Andere logistieke diensten	115,9	116,6	114,0	106,3	109,6	141,9
Totaal niet-maritieme cluster	1.487,9	1.526,1	1.647,5	1.979,6	2.144,1	2.452,8
Totaal directe investeringen	3.238,2	3.139,2	3.082,8	4.056,9	3.782,5	4.335,5

Bron: NBB



Tabel 4.22

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	800,1	42,5%	Chemische industrie	849,2	34,6%
Scheepsbouw en -herstelling	9,2	0,5%	Metaalverwerkende nijverheid	145,2	5,9%
Havenaanleg en baggerwerken	39,3	2,1%	Voedingsindustrie	43,5	1,8%
Rederijen	707,1	37,6%	Autoconstructie en assemblage	119,0	4,9%
Scheepsagenten en expediteurs	64,7	3,4%	Bouw	45,5	1,9%
Visserij en visverwerking	8,9	0,5%	Electronica	2,0	0,1%
Bunkering & maritieme handel	0,8	0,0%	Energie	243,2	9,9%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	174,3	9,3%	Brandstofproductie	618,7	25,2%
Publieke sector / overheid	78,3	4,2%	Overige industrie	50,1	2,0%
Totaal maritieme cluster	1.882,6	100,0%	Wegvervoer	79,7	3,2%
			Overig landtransport	21,3	0,9%
			Overige logistieke diensten	141,9	5,8%
			Handel	93,7	3,8%
			Totaal niet-maritieme cluster	2.452,8	100,0%

Totaal directe investeringen: 4.335,5

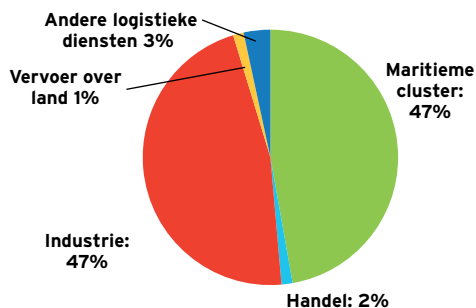
Bron: NBB

Tabel 4.23

Haven van Antwerpen - Investeringen (in miljoen euro) Directe investeringen

Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	696,3	618,6	493,1	578,6	611,9	680,4
Overige maritieme cluster	821,8	769,4	738,3	1.252,3	848,2	938,4
Totaal maritieme cluster	1.517,8	1.387,9	1.231,5	1.831,0	1.460,2	1.618,8
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Handel	54,3	54,1	54,1	56,1	53,8	48,0
Industrie	750,2	772,6	970,7	1.316,7	1.464,2	1.600,0
Vervoer over land	28,4	41,7	38,1	46,1	29,6	45,9
Andere logistieke diensten	75,9	81,2	78,7	69,8	85,2	115,9
Totaal niet-maritieme cluster	908,9	949,7	1.141,5	1.488,7	1.632,8	1.809,8
Totaal directe investeringen	2.426,7	2.337,6	2.373,0	3.319,6	3.093,0	3.428,6

Bron: NBB



Tabel 4.24

Maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	680,4	42,0%
Scheepsbouw en -herstelling	2,5	0,2%
Havenaanleg en baggerwerken	34,4	2,1%
Rederijen	693,4	42,8%
Scheepsagenten en expediteurs	37,2	2,3%
Visserij en visverwerking	0,0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0,5	0,0%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	141,1	8,7%
Publieke sector / overheid	29,3	1,8%
Totaal maritieme cluster	1.618,8	100,0%

Niet-maritieme cluster	2016	%
Chemische industrie	785,6	43,4%
Metaalverwerkende nijverheid	14,2	0,8%
Voedingsindustrie	13,3	0,7%
Autoconstructie en assemblage	2,7	0,1%
Bouw	12,7	0,7%
Electronica	0,0	0,0%
Energie	130,3	7,2%
Brandstofproductie	616,7	34,1%
Overige industrie	24,5	1,4%
Wegvervoer	32,2	1,8%
Overig landtransport	13,7	0,8%
Overige logistieke diensten	115,9	6,4%
Handel	48,0	2,7%
Totaal niet-maritieme cluster	1.809,8	100,0%

Totaal directe investeringen: 3.428,6

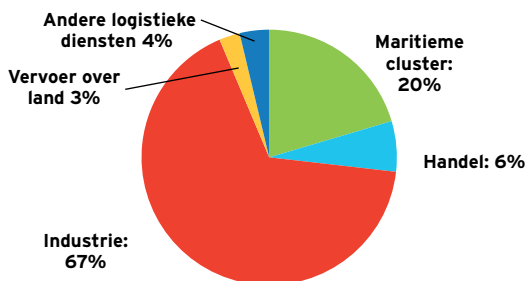
Bron: NBB

Tabel 4.25

Haven van Gent - Investerings (in miljoen euro)
Directe investeringen

● Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	50,1	72,6	81,5	48,9	45,5	76,3
Overige maritieme cluster	25,3	18,2	20,7	13,0	21,7	32,1
Totaal maritieme cluster	75,4	90,9	102,2	61,8	67,2	108,4
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
● Handel	24,5	29,1	35,2	43,6	31,8	33,9
● Industrie	307,4	304,2	243,8	251,1	258,9	354,8
● Vervoer over land	23,4	33,4	34,8	31,1	10,5	13,9
● Andere logistieke diensten	22,6	15,3	20,3	26,5	15,4	19,8
Totaal niet-maritieme cluster	377,8	382,1	334,0	352,3	316,6	422,4
Totaal directe investeringen	453,2	473,0	436,2	414,1	383,8	530,8

Bron: NBB



Tabel 4.26

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	76,3	70,4%	Chemische industrie	54,3	12,9%
Scheepsbouw en -herstelling	0,6	0,6%	Metaalverwerkende nijverheid	122,1	28,9%
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0%	Voedingsindustrie	24,0	5,7%
Rederijen	0,7	0,6%	Autoconstructie en assemblage	116,0	27,5%
Scheepsagenten en expediteurs	4,4	4,1%	Bouw	9,4	2,2%
Visserij en visverwerking	0,0	0,0%	Electronica	1,8	0,4%
Bunkering & maritieme handel	0,1	0,1%	Energie	6,3	1,5%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	8,6	7,9%	Brandstofproductie	2,0	0,5%
Publieke sector / overheid	17,7	16,3%	Overige industrie	18,9	4,5%
Totaal maritieme cluster	108,4	100,0%	Wegvervoer	9,3	2,2%
			Overig landtransport	4,6	1,1%
			Overige logistieke diensten	19,8	4,7%
			Handel	33,9	8,0%
			Totaal niet-maritieme cluster	422,4	100,0%

Totaal directe investeringen: 530,8

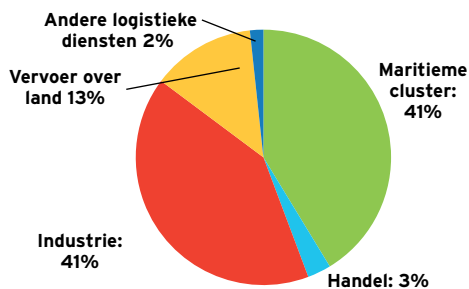
Bron: NBB

Tabel 4.27

Haven van Zeebrugge - Investeringen (in miljoen euro) Directe investeringen

Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	30,5	29,2	16,8	50,7	28,1	43,4
Overige maritieme cluster	102,4	80,7	60,0	63,5	57,1	78,4
Totaal maritieme cluster	133,0	109,9	76,8	114,1	85,1	121,7
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Handel	13,5	14,1	12,6	10,6	11,9	8,8
Industrie	71,0	73,2	70,8	51,6	102,0	120,6
Vervoer over land	41,2	33,9	28,5	21,2	36,4	38,6
Andere logistieke diensten	6,3	3,3	8,6	6,2	6,3	5,0
Totaal niet-maritieme cluster	132,0	124,5	120,5	89,7	156,7	172,9
Totaal directe investeringen	265,0	234,4	197,3	203,8	241,7	294,7

Bron: NBB



Tabel 4.28

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	43,4	35,7%	Chemische industrie	3,4	2,0%
Scheepsbouw en -herstelling	5,0	4,1%	Metaalverwerkende nijverheid	0,2	0,1%
Havenaanleg en baggerwerken	3,6	3,0%	Voedingsindustrie	4,3	2,5%
Rederijen	13,0	10,7%	Autoconstructie en assemblage	0,2	0,1%
Scheepsagenten en expediteurs	19,3	15,9%	Bouw	2,6	1,5%
Visserij en visverwerking	5,6	4,6%	Electronica	0,2	0,1%
Bunkering & maritieme handel	0,2	0,2%	Energie	105,5	61,0%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	24,2	19,9%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	7,5	6,2%	Overige industrie	4,2	2,4%
Totaal maritieme cluster	121,7	100,0%	Wegvervoer	35,6	20,6%
			Overig landtransport	3,0	1,7%
			Overige logistieke diensten	5,0	2,9%
			Handel	8,8	5,1%
			Totaal niet-maritieme cluster	172,9	100,0%

Totaal directe investeringen: 294,70

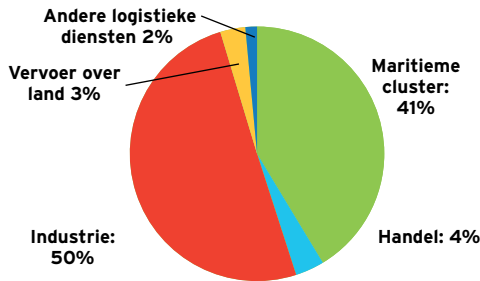
Bron: NBB

Tabel 4.29

Haven van Oostende - Investerings (in miljoen euro)
Directe investeringen

● Maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Goederenbehandeling	6,8	0,4	1,3	0,9	0,3	0,0
Overige maritieme cluster	17,2	23,9	23,5	69,6	25,6	33,7
Totaal maritieme cluster	24,1	24,4	24,8	70,5	26,0	33,7
Niet-maritieme cluster	2011	2012	2013	2014	2015	2016
● Handel	5,2	5,6	4,7	7,4	3,6	3,0
● Industrie	46,0	40,7	34,6	35,9	29,3	41,0
● Vervoer over land	7,0	6,6	5,7	1,8	2,4	2,6
● Andere logistieke diensten	11,1	16,8	6,4	3,8	2,7	1,2
Totaal niet-maritieme cluster	69,2	69,8	51,5	48,9	38,0	47,7
Totaal directe investeringen	93,3	94,2	76,3	119,4	64,0	81,4

Bron: NBB



Tabel 4.30

Maritieme cluster	2016	%	Niet-maritieme cluster	2016	%
Goederenbehandeling	0,0	0,0%	Chemische industrie	5,9	12,4%
Scheepsbouw en -herstelling	1,1	3,3%	Metaalverwerkende nijverheid	8,7	18,2%
Havenaanleg en baggerwerken	1,3	3,9%	Voedingsindustrie	1,9	4,0%
Rederijen	0,0	0,0%	Autoconstructie en assemblage	0,1	0,2%
Scheepsagenten en expediteurs	3,8	11,3%	Bouw	20,8	43,6%
Visserij en visverwerking	3,3	9,8%	Electronica	0,0	0,0%
Bunkering & maritieme handel	0,0	0,0%	Energie	1,1	2,3%
Havenbedrijf (havenautoriteit)	0,4	1,2%	Brandstofproductie	0,0	0,0%
Publieke sector / overheid	23,8	70,6%	Overige industrie	2,5	5,2%
Totaal maritieme cluster	33,7	100,0%	Wegvervoer	2,6	5,5%
			Overig landtransport	0,0	0,0%
			Overige logistieke diensten	1,2	2,5%
			Handel	3,0	6,3%
			Totaal niet-maritieme cluster	47,7	100,0%

Totaal directe investeringen: 81,4

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, Gent¹², Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg. De haven van Oostende wordt door de Vlaamse Havencommissie ook tot de Le Havre-Hamburg range gerekend. In deze range bedroeg de totale overslag in 2017 1.195 miljoen ton (+2,3%). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in dit totaal bedroeg 294,7 miljoen ton (24,7%). Dit is een stijging tegenover 2016, toen het Vlaamse aandeel 24,2 % bedroeg. Het aandeel van de haven van Antwerpen steeg van 18,3 naar 18,7%. Het marktaandeel van Gent nam toe van 2,5 naar 2,7%. Het marktaandeel van Zeebrugge daalde licht van 3,2 naar 3,1%. Het aandeel van Oostende bleef stabiel op ongeveer 0,1%.

¹¹ Vanaf december 2017: North Sea Port, deelgebied Gent.

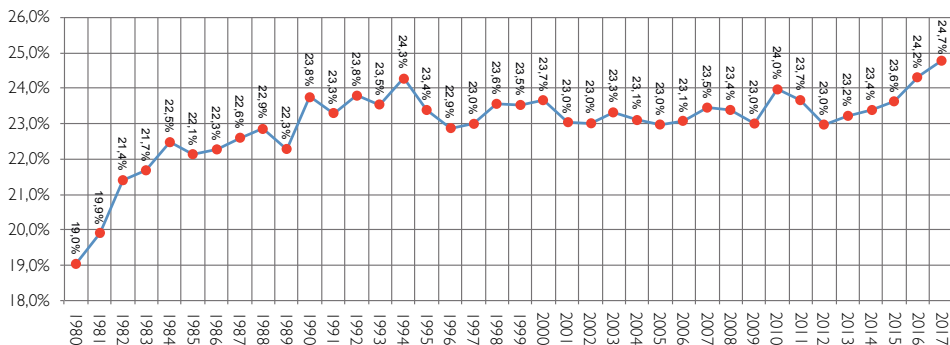
Tabel 5.1

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

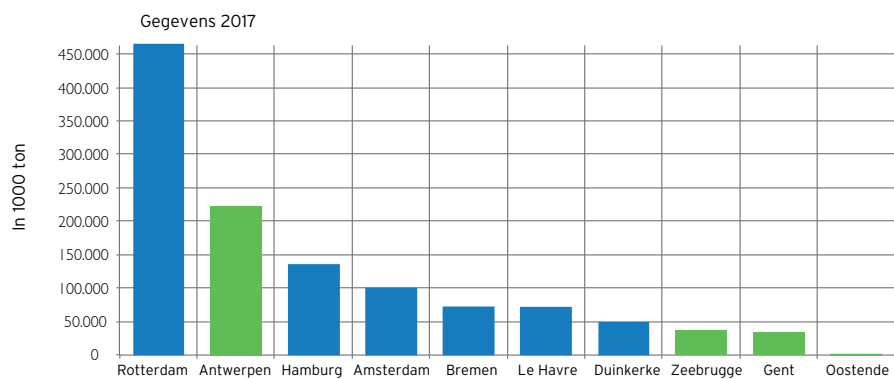
	2013	2014	2015	2016	2017	2017%
Antwerpen	190.972	199.012	208.419	214.144	223.655	18,7%
Gent	25.955	25.889	26.362	29.110	32.509	2,7%
Zeebrugge	42.832	42.548	38.318	37.813	37.114	3,1%
Oostende	1.819	1.431	1.295	1.464	1.374	0,1%
Rotterdam	440.464	444.733	466.363	461.177	467.354	39,1%
Amsterdam*	95.747	97.790	94.891	97.581	100.804	8,4%
Hamburg	139.050	145.673	137.824	138.171	136.476	11,4%
Bremen	78.768	78.260	73.447	74.157	73.104	6,1%
Le Havre	67.172	66.886	68.317	65.409	71.932	6,0%
Duinkerke	43.600	47.103	46.604	48.929	50.288	4,2%
Totaal	1.126.379	1.149.325	1.161.840	1.167.955	1.194.610	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 trafiekcijfers voor de Vlaamse havens lagen in 2010 al bijna terug op het niveau van 2008, het jaar voor de globale financiële en economische crisis. De jaren erna bleef de trafiek langzaam verder toenemen. In 2017 nam de totale goederenoverslag in de Vlaamse havens toe tot 294,7 miljoen ton. Dit is 12,1 miljoen ton (4,3%) meer dan in 2016.

Antwerpen en Gent noteerden een groei, beide havens boekten een nieuw absoluut record. De trafiek daalde licht in Zeebrugge en Oostende. De groei in de haven van Antwerpen was in absolute termen het grootst: +9,5 miljoen ton (+4,4%), tot een totaal van 223,7 miljoen ton. De Gentse trafiek nam sterk toe met 11,7% tot een totaal van 32,5 miljoen ton. In Zeebrugge bedroeg de totale trafiek in 2017 37,1 miljoen ton (-1,8%). De trafiek in Oostende nam af met 6,1% tot 1,37 miljoen ton.

De haven van Gent fuseerde eind 2017 samen met Zeeland Seaports tot North Sea Port. Voor de trafiekcijfers vanaf 2018 zal de haven van Gent in de tabellen vermeld worden als "North Sea Port, deelgebied Gent".

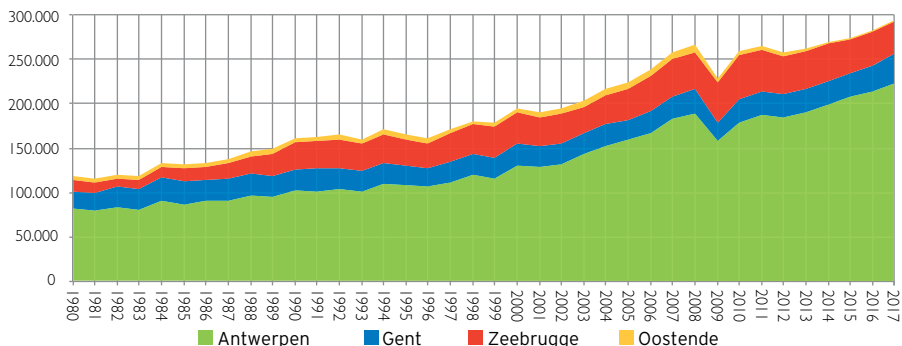
Tabel 5.2

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2017

	Antwerpen	Gent	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / 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 2017 in de vier Vlaamse havens samen 35,9 miljoen ton (+8,1% tegenover 2016). De overslag van droge bulk daalde in Antwerpen (-3,6%), Zeebrugge (-11,8%) en Oostende (-2,5%), maar nam sterk toe in de haven van Gent (+18,8%).

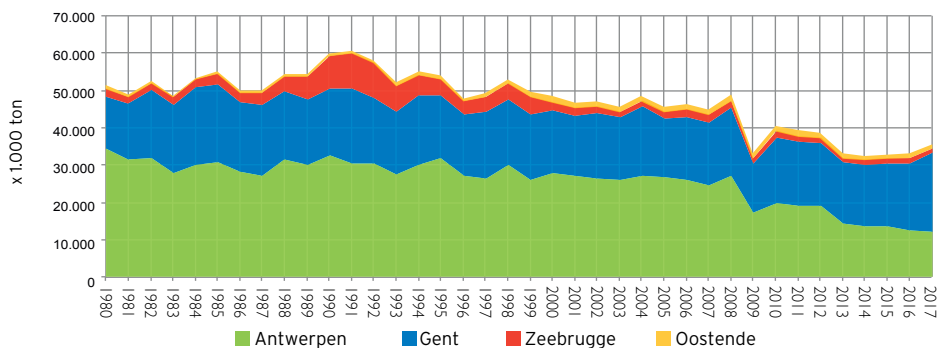
Tabel 5.3.

Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2017

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602	
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997	
2000	27.857	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

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 erg belangrijk. In 2017 werd in de vier Vlaamse havens in totaal 82,7 miljoen ton vloeibare bulk geladen en gelost (+2,4%). De overslag van vloeibare bulk steeg in Antwerpen met 4,0 miljoen ton (+5,7%). In Gent daalde de overslag van vloeibare bulk licht (-1,7%) en in Zeebrugge daalde de trafiek van vloeibare bulk in 2017 met 31,5% tot 4,1 miljoen ton. In Oostende daalde de trafiek van vloeibare bulk.

MARITIEME STATISTIEK

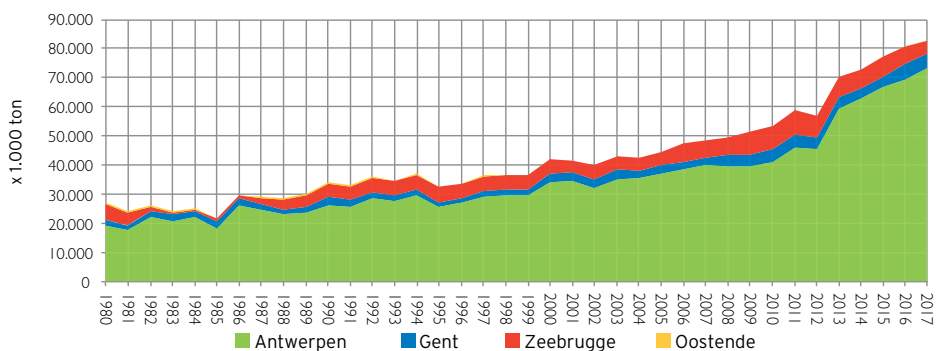
Tabel 5.4

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2017

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897	
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869	
2000	34.112	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Maritieme trafiek vloeibare bulk in de Vlaamse havens



5.3.3 Containers (ton / TEU)

De totale overslag van containers bedroeg in 2017 in de vier Vlaamse havens samen 138,5 miljoen ton (12,0 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 2017 tot 123,0 miljoen ton (+4,3%). In Zeebrugge is de containeroverslag in 2015 en 2016 afgenomen, doch in 2017 werd de groei terug her-nomen, met 6,5%, tot een totaal van 15,4 miljoen ton (1,5 miljoen TEU). 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, 1980-2017

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	6.126	52	1.988	0	8.166	
1990	16.553	102	3.946	0	20.602	
2000	44.828	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

MARITIEME STATISTIEK

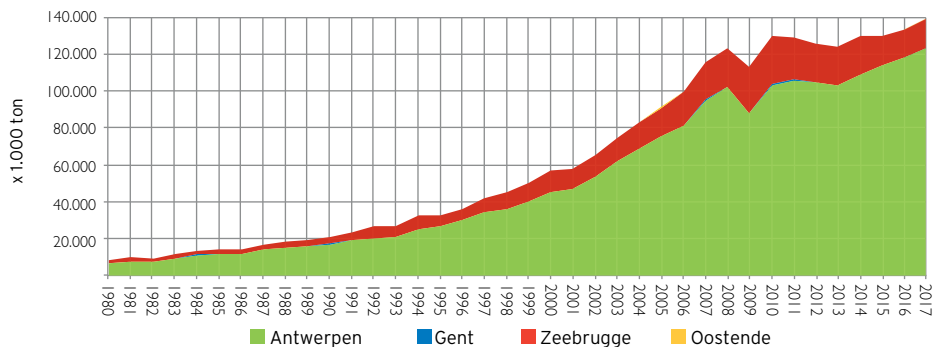
Tabel 5.6

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in TEU, 1980-2017

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207	
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115	
2000	4.097.247	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / 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 2017 bedroeg de totale overslag van roll-on roll-off in de vier Vlaamse havens samen 22,4 miljoen ton (+6,3%). In Zeebrugge is de roll-on roll-off overslag toegenomen met 4,3%, in Gent nam de roll-on roll-off trafiek in 2017 toe met 11,4% en in Antwerpen bedroeg de stijging 10,5%. Sinds de stopzetting van de ferryverbinding Oostende-Ramsgate in 2013, is de roll-on roll-off trafiek in Oostende volledig weggevallen.

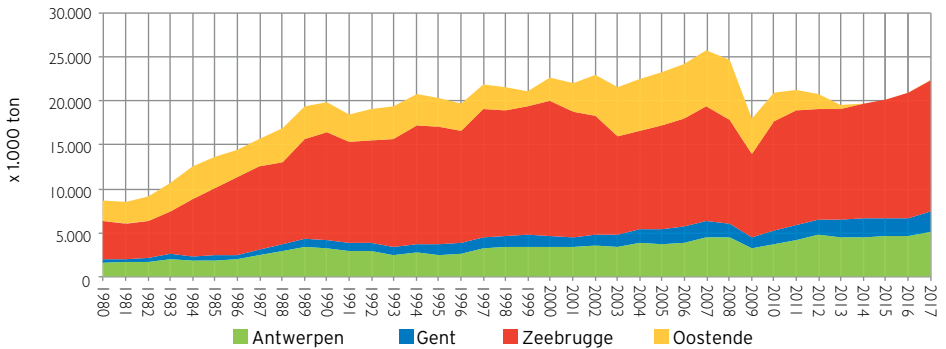
Tabel 5.7

Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2017

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620	
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838	
2000	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

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



5.3.5 Conventioneel stukgoed

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

In 2017 bedroeg de totale overslag van conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens 15,2 miljoen ton (+1,4% tegenover 2016). In de haven van Antwerpen wordt het meeste conventioneel stukgoed overgeslagen (10,3 miljoen ton, +4,8%). In de haven van Gent daalde de overslag van conventioneel stukgoed met 2,5%. In Zeebrugge nam deze trafiek af met 11,4%.

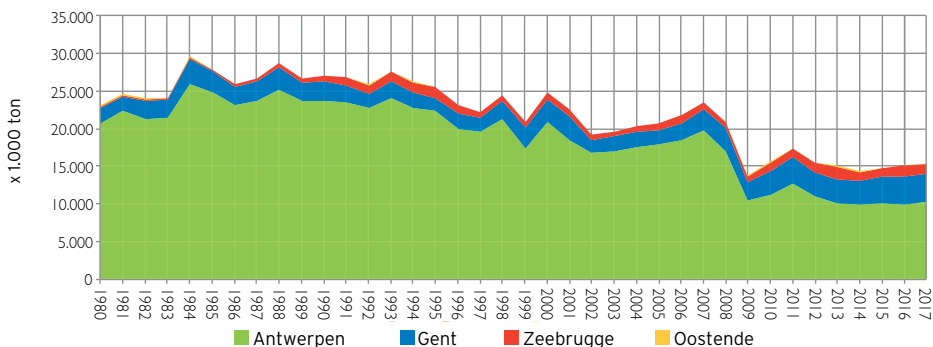
Tabel 5.8

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2017

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	20.734	2.043	169	74	23.020	
1990	23.649	2.643	726	25	27.043	
2000	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%

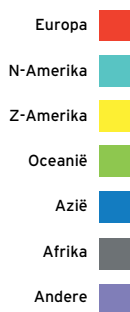
Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens

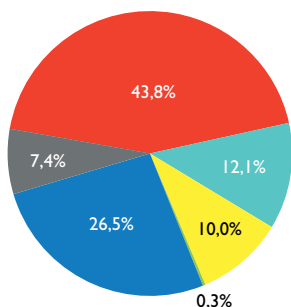


5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen

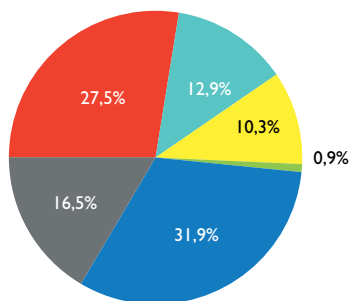
De onderstaande figuren geven de oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen weer. De verschillende werelddelen worden onderscheiden (Noord- en Zuid-Amerika afzonderlijk, Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek 'andere' houdt onder meer de onbekende oorsprong/bestemmingen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



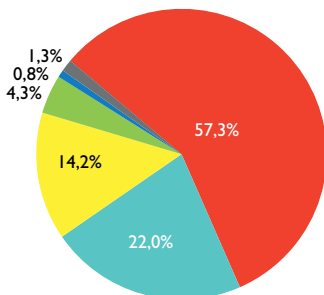
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



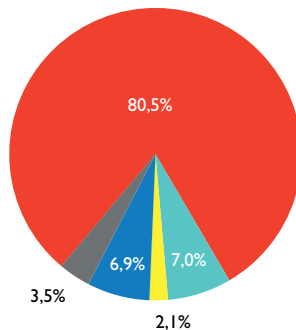
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



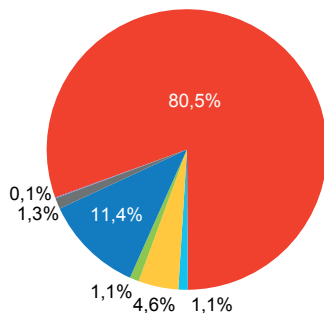
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Gent



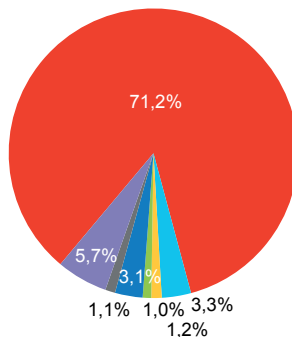
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



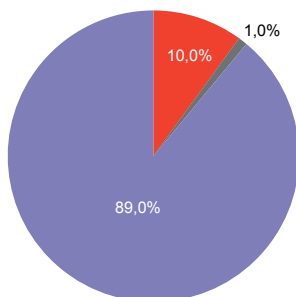
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



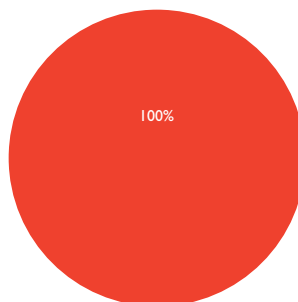
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen.

5.5. Passagiersverkeer

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. Ook de haven van Oostende heeft nog een aanzienlijk aantal passagiers (maar veel minder dan vroeger, als gevolg van het wegvallen van de ferryverbindingen naar het Verenigd Koninkrijk).

Tabel 5.9

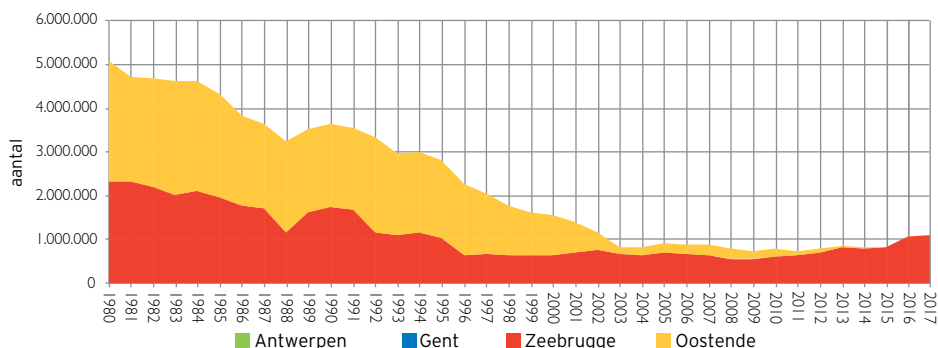
Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2017

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

Bron: Vlaamse Havencommissie, 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 2017 kwamen er in totaal in de vier Vlaamse havens 29.793 schepen aan, goed voor een totaal tonnage van 650,9 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 2017 het grootst in Antwerpen (28.599 BT), gevolgd door Zeebrugge, met een gemiddelde BT per zeeschip

MARITIEME STATISTIEK

van 24.099 BT. In de haven van Gent bedraagt de gemiddelde scheepsgrootte 11.950 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 1.007 BT in 2017.

Tabel 5.10

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2017

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758	
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678	
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789	
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946	↓ -2,5%
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655	↓ -0,9%
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559	↓ -3,4%
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145	↓ -1,3%
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475	↑ 1,1%
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252	↑ 2,5%
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068	↑ 5,6%
2008	16.406	3.463	9.405	4.868	34.142	↑ 0,2%
2009	13.923	2.962	8.073	2.952	27.910	↓ -18,3%
2010	14.783	3.436	8.863	2.554	29.636	↑ 6,2%
2011	15.240	3.351	8.351	2.204	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

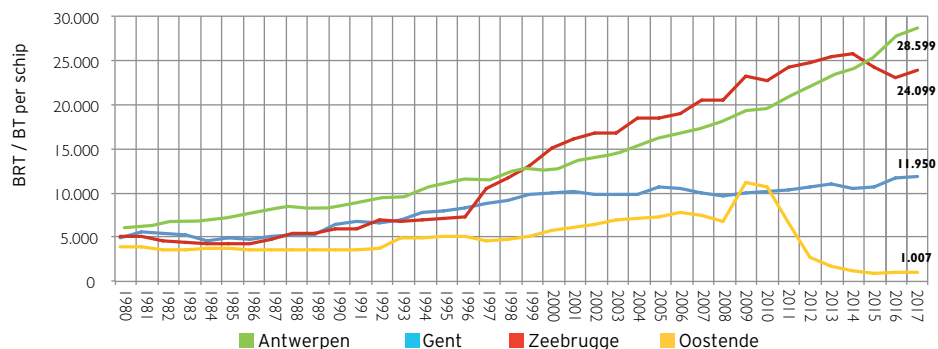
Tabel 5.11

Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2017

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

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen.

Gemiddelde scheepsgrootte



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. Telkens worden de overslagcijfers van 2017 vergeleken met die van 2016. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2017 tegenover 2016 weer.

Tabel 5.12

Trafiek naar goederencategorie, haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2017

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2016	2017	% groei
Stukgoedbehandeling	132.286	138.296	↑ 4,5%
IJzer en staal	7.743	8.351	↑ 7,8%
Non-ferro-metalen	147	61	↓ -58,5%
Meststoffen / chemicaliën	67	62	↓ -8,4%
Hout	396	368	↓ -6,9%
Houtcellulose, papierpulp	655	862	↑ 31,6%
Fruit	506	464	↓ -8,3%
Graangewassen	3	5	↑ 81,9%
Rollend materieel	3.691	4.000	↑ 8,4%
Bloem, meel, grutten van granen	27	20	↓ -24,4%
Suiker	0	25	↑ 0,0%
Containers	117.910	122.969	↑ 4,3%
Overig stukgoed	1.143	1.109	↓ -3,0%
Massagoedbehandeling	81.857	85.360	↑ 4,3%
Ruwe aardolie	3.978	5.963	↑ 49,9%
Aardoliederivaten	51.329	52.973	↑ 3,2%
Chemicaliën	13.565	13.858	↑ 2,2%
Ertsen	2.116	2.386	↑ 12,7%
Kolen	1.042	478	↓ -54,2%
Granen	476	343	↓ -27,9%
Meststoffen	3.600	3.750	↑ 4,2%
Zand en grind	1.352	1.164	↓ -13,9%
Overig massagoed	4.398	4.445	↑ 1,1%
TOTAAL	214.143	223.655	↑ 4,4%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel 5.13

Trafiëk naar goederencategorie, haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2017, NVS-indeling

Goederencategorie (NVS-indeling)	2016	2017	% groei
0. Landbouwproducten en levende dieren	1.427	1.297 ↓	-9,1%
1. Voedingsproducten en veevoeders	1.000	839 ↓	-16,1%
2. Vaste minerale brandstoffen	1.042	478 ↓	-54,2%
3. Aardoliën en aardolieproducten	55.309	58.967 ↑	6,6%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	3.135	3.576 ↑	14,1%
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	7.776	8.472 ↑	8,9%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.500	3.322 ↓	-5,1%
7. Meststoffen	3.664	3.865 ↑	5,5%
8. Chemische producten	13.877	14.060 ↑	1,3%
9. Voertuigen, machines en overige ...	5.502	5.809 ↑	5,6%
10. Containers	117.910	122.969 ↑	4,3%
11. Niet gespecificeerde lading	1	0 ↓	-100,0%
TOTAAL :	214.143	223.655 ↑	4,4%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel 5.14

Trafiëk naar goederencategorie, haven van Gent, in 1000 ton, 2017

Goederencategorie (NVS-indeling)	2016	2017	% groei
0. Landbouwproducten	1.890	2.039 ↑	7,9%
01. Granen	1.059	1.131 ↑	6,8%
02. Aardappelen	0	0	
03. Andere verse groenten en vruchten	0	0	
04. Natuurlijke en synthetische textielstoffen	0	0	
05. Hout en kurk	825	908 ↑	10,0%
06. Suikerbieten	0	0	
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	5	0	
1. Voedingsproducten en veevoeder	4.122	4.548 ↑	10,3%
11. Suiker	65	81 ↑	25,1%
12. Dranken	845	677 ↓	-19,9%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	115	9 ↓	-92,2%
17. Veevoeder	733	729 ↓	-0,5%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	2.365	3.052 ↑	29,1%
2. Vaste minerale brandstoffen	2.492	3.177 ↑	27,5%
21. Steenkool	2.114	2.751 ↑	30,1%
22. Bruinkool	75	102 ↑	35,6%

MARITIEME STATISTIEK

23. Cokes	303	324	↑	7,0%
3. Petroleum en petroleumproducten	4.396	4.090	↓	-7,0%
31. Ruwe petroleum	0	0		
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	728	838	↑	15,1%
34. Andere petroleumproducten	3.668	3.252	↓	-11,3%
4. Ertsen en metaalresiduen	7.039	8.082	↑	14,8%
41. IJzererts	5.162	6.177	↑	19,7%
45. Andere ertsen en afvallen daarvan	61	85	↑	39,0%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.816	1.820	↑	0,2%
5. Producten van de metaalindustrie	3.571	3.692	↑	3,4%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	68	243	↑	255,9%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.922	1.883	↓	-2,1%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	4	4	↑	0,0%
54. Platen van ijzer en staal	1.576	1.562	↓	-0,9%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	0	0		
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	0	0		
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.229	1.548	↑	26,0%
61. Zand, grind, klei en slakken	361	367	↑	1,6%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	140	223	↑	59,1%
63. Andere ruwe mineralen	256	194	↓	-24,2%
64. Cement en kalk	439	712	↑	62,0%
65. Gips	0	0		
69. Bouwmaterialen	32	52	↑	63,7%
7. Meststoffen	1.646	2.146	↑	30,4%
71. Natuurlijke meststoffen	104	99	↓	-5,2%
72. Kunstmeststoffen	1.542	2.047	↑	32,8%
8. Chemische producten	465	666	↑	43,4%
81. Chemische basisproducten	135	160	↑	18,2%
82. Aluminiumverbindingen	0	0		
83. Producten van steenkoolchemie	147	220	↑	49,4%
84. Cellulose en oud papier	1	2	↑	45,2%
89. Andere chemische producten	181	284	↑	57,3%
9. Overige goederen	2.260	2.521	↑	11,6%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	0	0	↓	-100,0%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	0		
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	4	11	↑	191,5%
94. Artikelen van metaal	0	5		
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	2.153	2.367	↑	10,0%
99. Bijzondere transacties	104	138	↑	33,3%
TOTAAL :	29.110	32.509	↑	11,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Gent/North Sea Port.

Tabel 5.15

Trafiiek naar goederencategorie, haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2017

Goederencategorie (NVS-indeling)	2016	2017	% groei
0 - Landbouwproducten	282	175	↓ -37,9%
01 - Granen (m.i.v. rijst)	100	86	↓ -14,0%
02 - Aardappelen	0	0	
03 - Verse groenten en vruchten	153	39	↓ -74,5%
04 - Textiel	0	0	
05 - Hout en kurk	4	26	↑ 550,0%
06 - Suikerbieten	3	12	↑ 300,0%
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	22	12	↓ -45,5%
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	452	493	↑ 9,1%
11 - Suiker	136	125	↓ -8,1%
12 - Dranken	243	211	↓ -13,2%
13 - Voedings- en genotsmiddelen	0	0	
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	
17 - Veevoeder	59	140	↑ 137,3%
18 - Oliezaden, oliën en vetten	7	7	↑ 0,0%
19 - Andere voedingsproducten	7	10	↑ 42,9%
2 - Vaste minerale brandstoffen	81	87	↑ 7,4%
21 - Steenkool	17	19	↑ 11,8%
22 - Bruinkool en turf	64	68	↑ 6,3%
22 - Cokes	0	0	
3 - Aardolie & -producten	3.044	1.366	↓ -55,1%
32 - Vloeibare brandstoffen	332	337	↑ 1,5%
33 - Energiegassen	2.712	1.029	↓ -62,1%
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	0	
45 - Andere ertsen	0	0	
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0	
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	14	5	↓ -63,0%
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	9	0	↓ -100,0%
56 - Non-ferro metalen	0	0	↑ 0,0%
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	5	5	↑ 0,0%
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.241	986	↓ -20,5%
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.231	980	↓ -20,4%
64 - Cement, kalk	6	6	↑ 0,0%
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	4	0	↓ -100,0%
7 - Meststoffen	0	0	
72 - Kunstmeststoffen	0	0	

MARITIEME STATISTIEK

8 - Chemische producten	548	541	↓ -1,3%
81 - Chemische basisproducten	0	0	
84 - Cellulose, papierpulp	547	541	↓ -1,1%
89 - Andere chemische producten	1	0	↓ -100,0%
9 - Overige goederen	32.152	33.461	↑ 4,1%
91 - Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	28.797	30.343	↑ 5,4%
92 - Landbouwtractoren en -machines	1	0	↓ -100,0%
93 - Elektrische machines, apparaten ,...	2	2	↑ 0,0%
94 - Metaalwaren	15	1	↓ -93,3%
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	728	679	↓ -6,7%
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	2.609	2.436	↓ -6,6%
99 - Speciale transacties	0	0	
TOTAAL :	37.813	37.114	↓ -1,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Port of Zeebrugge.



Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in ton, in 2017

Goederencategorie	2016	2017	% groei
Algemene goederen	1.463.988	1.373.598	↓ -6,2%
Bouwmaterialen	4.000	7.246	81,2%
Erts	0	0	
Ferrochrome	55.840	45.558	↓ -18,4%
Gasolie	4.499	4.735	↑ 5,2%
Grind en zand	1.235.804	1.222.195	↓ -1,1%
Hout	4.017	23.999	↑ 497,4%
Magnesiumoxide	0	0	
Microsilica	0	0	
Orthoxyleen	24.291	24.508	↑ 0,9%
Schroot	0	0	
Sepeoliet	26.218	27.866	↑ 6,3%
Staal	0	0	
Silo/machines	82.977	2.280	↓ -97,3%
Steenkool	13.752	6.851	↓ -50,2%
Waterglass	12.590	8.360	↓ -33,6%
Zout	0	0	
Veevoeder	0	0	
Containers	0	0	
Roll-on-roll-off	0	0	
Toeristische wagens	0	0	
TOTAAL :	1.463.988	1.373.598	↓ -6,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Oostende.



6

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, Total en Esso, worden met ruwe aardolie bevoorrad 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 jaarlijkse aanvoer nam sinds de ingebruikname gestaag toe. Sinds 1971 werd intussen reeds meer dan 1 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 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 2017 bedroeg de aanvoer 28,9 miljoen ton (33,7 miljoen m³).

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

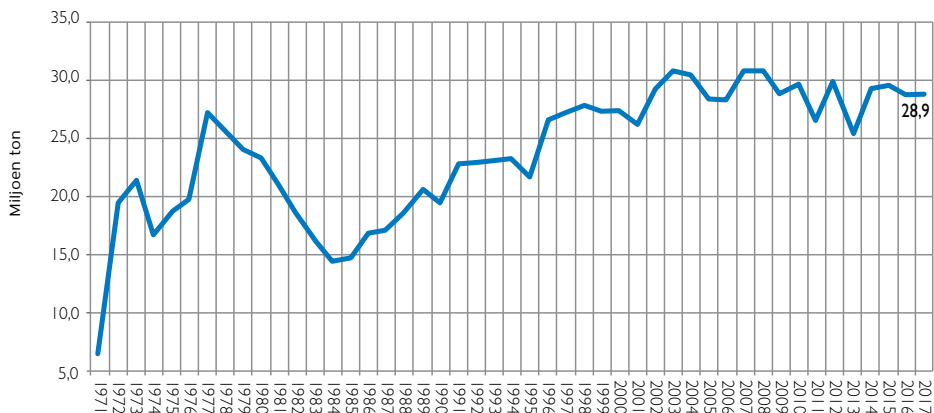
Tabel 6.1

Trafiiek Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding, in ton

Jaar	Ton
1971	6.797.635
1980	23.263.766
1990	19.596.358
2000	27.327.190
2001	26.074.570
2002	29.133.672
2003	30.672.733
2004	30.414.507
2005	28.266.103
2006	28.401.299
2007	30.739.852
2008	30.874.116
2009	28.725.344
2010	29.595.729
2011	26.477.246
2012	29.849.115
2013	25.256.794
2014	29.252.147
2015	29.524.109
2016	28.804.702
2017	28.880.699

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

Vervoer van ruwe petroleum door de RAPL



ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)





ANACONDA



ANACONDA

CUVELJÉ
COLTASPORT
TEL: +386 40 60 00 00
FAX: +386 40 60 00 00
www.covelje.si

7

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

In 2017 werd er in de Vlaamse havens 126,4 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen (+5,2% tegenover 2016). De binnenvaartoverslag op de Vlaamse kanalen en rivieren bedroeg in 2017 45,1 miljoen ton, dit is 4,6% meer dan in 2016. Het totaal voor havens en binnenwateren bedroeg in 2017 171,5 miljoen ton (+5,0%). 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, 1998-2017

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

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

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS





Colofon

Foto's: Foto voorkaft: Foto Rentel NV

Foto's blz. 142 en 145: RAPL

Andere foto's: Dirk Neyts

Wettelijk depotnummer: D/2018/3241/185

Opmaak en druk: Gevaert Graphics

