

De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2015



De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2015

Voorwoord van de Minister	4
Voorwoord van de Voorzitter	6
Inleiding	8
1. Feiten en ontwikkelingen	11
1.1. Haven van Antwerpen	11
1.2. Haven van Gent	27
1.3. Haven van Zeebrugge	38
1.4. Haven van Oostende	47
2. Overheidsuitgaven	53
2.1. Vlaamse havens	53
2.2. Haven van Antwerpen	57
2.3. Haven van Gent	58
2.4. Haven van Zeebrugge	59
2.5. Haven van Oostende	61
3. Havenarbeid	63
3.1. Situering	63
3.2. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	63
3.3. Historische achtergrond	64
3.4. Het algemeen toepassingsgebied	66
3.5. De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen	69
3.6. Haven van Antwerpen	74
3.7. Haven van Gent	77
3.8. Haven van Zeebrugge	79
3.9. Haven van Oostende	81

4. Sociaal-economisch belang	85
4.1. Inleiding	85
4.2. Definities en methodologie	86
4.3. Toegevoegde waarde	97
4.4. Werkgelegenheid	105
4.5. Investerings	114
5. Maritieme statistiek	119
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	119
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	122
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	124
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	132
5.5. Passagiersverkeer	134
5.6. Scheepsbewegingen	136
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	138
6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	145
7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	149



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



Te weinig mensen beseffen het belang van onze Vlaamse Havens. In Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende snorren de motoren van onze volledige economie. Onze hele welvaart is verweven met het vele werk dat elke dag verricht wordt in de Havens. Dit jaarverslag wil het levensbelang van de Vlaamse Zeehavens aanschouwelijk maken met concrete cijfers.

2015 was opnieuw een groeijaar voor onze

Havens. In termen van trafiek was 2015 zelfs een topjaar, met maar liefst 274 miljoen ton goederen die overgeslagen werden in Vlaanderen . Dat betekent een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 1,1% over de afgelopen 5 jaar. Dat vertaalt zich nog steeds in ongeveer 103.000 jobs directe werkgelegenheid . Meer dan twee derde van al deze banen zit trouwens buiten de maritieme sector zelf.

De groei komt niet uit de lucht vallen. De Vlaamse Havens blijven alleen maar aantrekkelijk en concurrentieel dankzij gerichte investeringen in infrastructuur en dienstverlening. Zo werd er 382 miljoen euro geïnvesteerd in de Kieldrechtsluis: de grootste sluis ter wereld, die dit voorjaar werd ingehuldigd. De bouw van een nieuwe zeesluis in Terneuzen, die goed zal zijn voor de Haven van Gent, wordt volop voorbereid.

VOORWOORD VAN DE MINISTER

In Zeebrugge worden de plannen voor een nieuwe zeesluis klaargestoomd. Los daarvan investeerde de Vlaamse Overheid in 2015 bijna 290 miljoen in de Vlaamse Havens, waarvan 150 miljoen specifiek in de maritieme toegang en dus de goede bereikbaarheid.

De best mogelijke investering voor de toekomst is de resolute keuze voor havensamenwerking. Door de synergiën tussen onze havens volop te laten spelen, door elkaar te versterken en door gezamenlijk naar buiten te treden, versterken we onze collectieve positie op het wereldtoneel. Als minister blijf ik, samen met de nieuwe gewestelijke havencommissaris, stevig aan de kar van de havensamenwerking trekken. In november 2015 trokken de vier Vlaamse Havens zij aan zij naar Brazilië en Chili: een geslaagde Havenmissie die bekroond werd met het eerste samenwerkingsakkoord tussen de Havens van Antwerpen en Zeebrugge, gericht op het aantrekken van nieuwe containertrafiek. Via samenwerking kunnen we Vlaanderen in de markt zetten als een aantrekkelijk geheel, waar verschillende sterke havens elke taak aankunnen.

Hopelijk draagt dit jaarverslag een beetje bij aan een ruimere appreciatie voor het enorme belang van de Vlaamse Havens. De bezoekers van de Vlaamse Havendag, die in 2015 wel 76.000 enthousiaste geïnteresseerden op de been bracht, kunnen alvast bevestigen dat er achter de schermen van onze Havens veel indrukwekkende staaltjes gepresteerd worden.

Veel leesplezier

Ben Weyts

**Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn**



In juni 2016 werd het eerste schip door de Kieldrechtsluis geschut. Met de Kieldrechtsluis heeft de haven van Antwerpen (opnieuw) de grootste sluis ter wereld. De lijst met bijzondere technische eigenschappen is wellicht lang, maar wat ik ook erg belangrijk vind is dat het grote publiek vanaf het begin bij dit bijzondere bouwwerk is betrokken. Iedereen heeft het bouwproces kunnen volgen via de website en de media. Vele duizenden mensen hebben persoonlijk vanaf de bodem van de sluis of vanuit een

reuzenrad het technisch vernuft kunnen bewonderen. In tijden waarin de nood aan beveiliging aanleiding zouden kunnen geven om alles hermetisch af te sluiten wordt toch de voorkeur gegeven aan openheid en betrokkenheid.

De Vlaamse Havendag, die in 2015 voor de vierde keer werd georganiseerd, streefde dezelfde doelstelling na. Ruim 76.000 mensen bezochten de Vlaamse havens en konden een blik werpen achter de doorgaans gesloten deuren van bedrijven en overheidsdiensten. De essentiële rol van de havens in de economie, maar ook in het dagelijks leven van iedere burger, wordt even terug onder de aandacht gebracht. Terecht! We vergeten immers te snel dat de gigantische keuze aan producten in de winkels niet mogelijk is zonder de internationale handel, waarvan de havens de draaischijven zijn.

Terwijl de ene sluis nog maar net is afgewerkt wordt al lang gewerkt aan de voorbereiding van de volgende grote sluis: de nieuwe sluis in Terneu-

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

zen, die een betere toegang zal verschaffen tot de havens van Gent en Terneuzen. Ik twijfel er niet aan dat ook bij dit project het grote publiek betrokken zal worden.

Verder in dit Jaaroverzicht krijgt u een overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen in de Vlaamse havens op het vlak van infrastructuur, nieuwe bedrijven, initiatieven en investeringen. Wat mij weer opvalt is dat de vergroeningstrend zich blijft doorzetten in de havens. Bedrijven en havenbesturen krijgen awards, certificaten en milieucharters voor hun duurzame beheer en beleid, er worden gigantische windmolenparken gebouwd en gepland en het aantal milieuvriendelijke zeeschepen neemt jaar na jaar toe. Bedrijven werken samen om minder energie te verbruiken. De havenbesturen nemen zelf tal van initiatieven om zelf te vergroenen en om havengebruikers aan te zetten om dit ook te doen.

Zoals steeds bestaat dit Jaaroverzicht ook uit een flinke portie cijfermateriaal: over overheidsuitgaven ten behoeve van de havens, havenarbeid, het sociaal-economische belang van de havens, maritiem verkeer en binnenvaart. 274 miljoen ton maritieme overslag, 28 miljard euro toegevoegde waarde, 226 duizend betrokken werknemers (VTE) en 4 miljard euro aan investeringen in 2015. Kijk gerust verder voor de details.

Ik wens u veel leesplezier.

Prof. dr. Francis Rome

Voorzitter Vlaamse Havencommissie

In “De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2015” 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.

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, het aantal gepresteerde taken en er wordt een vergelijking gemaakt van de evolutie van deze grootheden met de evolutie van de maritieme trafiek.

4. Sociaal-economisch belang. Hoofdstuk 4 behandelt het sociaal-economische belang van de Vlaamse havens: toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België worden statistieken weergegeven over de evolutie in periode 2009-2014. Het enorme belang van de Vlaamse havens voor de Vlaamse en Belgische economie wordt in dit hoofdstuk in cijfers gevat.

5. Maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens. In hoofdstuk 5 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inschepping en ontschepping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag steeg van 269 miljoen ton in 2014 naar 274 miljoen ton in 2015.

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



1

Feiten en ontwikkelingen

1.1. Haven van Antwerpen

1.1.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- De Deurganckdoksluis zal voortaan Kieldrechtsluis heten. De sluis kreeg de naam na een campagne "Sluis Zonder Naam", die startte op 20 september, tijdens de Vlaamse Havendag. In een eerste fase kreeg het publiek de kans om suggesties in te dienen voor een nieuwe naam. De meest populaire inzendingen belandden tijdens de tweede fase op een shortlist waarop het publiek zijn voorkeurstem kon uitbrengen. Uiteindelijk heeft een jury de knoop doorgehakt.
- In juni 2016 werd de Kieldrechtsluis ingehuldigd. 2015 was derhalve een jaar waarin de voltooiing naderde. Belangrijke mijlpalen in de bouw van de Kieldrechtsluis waren, voor 2015, de volgende:
 - De Belgische graffitikunstenaar Cazn heeft in opdracht van de NV Deurganckdoksluis één van de kolkmuern van de sluis voorzien van een reuzengrote graffititekening. Het kunstwerk is 320 m breed en 9 m hoog.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op zaterdag 7 en zondag 8 maart 2015 werd een groot publieks-event georganiseerd. Jong en oud waren van harte welkom om voor de allerlaatste keer over de bodem van de grootste sluis ter wereld te wandelen.
- Na voltooiing van de betonwerken werd op 27 april 2015 gestart met het vullen van de sluis met 1,6 miljoen m³ water. Dit nam ongeveer zeven dagen in beslag.
- Na het vullen van de sluis en nadat de dam aan de zijde van de Waaslandhaven was verwijderd, konden in juni 2015 de sluisdeuren de sluis binnengevaren worden. Nadien volgden de elektromechanische uitrusting, de bruggen, de machinegebouwen, de toegangsgeulen en de heraanleg van de omliggende weg- en spoorweginfrastructuur.
- Het havenbedrijf Antwerpen bouwt sinds het najaar van 2012 aan een nieuw Havenhuis. Het gebouw wordt de werkplek voor 500 medewerkers en een ontmoetingsplaats voor de vele internationale contacten van de Antwerpse havengemeenschap. Het nieuwe Havenhuis wordt een architecturale mix van oud en nieuw en zal een landmark worden aan de skyline van Antwerpen. Bovenop het voormalige Hansagebouw komt een glasconstructie naar een ontwerp van het vermaarde architectenbureau Zaha Hadid Architects.

In de loop van 2015 werd de renovatie van het bestaande gebouw afgerond. De nieuwbouw werd in de loop van 2015 zeer zichtbaar. Begin 2015 werden de zes modules van de staalstructuur aangevoerd, gehees en gemonteerd. De montage van de gevel is aangevat in september 2015. Het gebouw wordt in september 2016 in gebruik genomen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op 1 januari 2015 werd het ARGUS-project opgestart: een concept voor afstandsbediening van bruggen en sluisen. Dit concept werd vervolgens ook als proefproject gerealiseerd voor het sluisencomplex Boudewijn - Van Cauwelaert en voor de Noordkasteelbruggen. Vanaf mei 2015 werden de Noordkasteelbruggen, als pilootproject, wekelijks op afstand bediend. Na deze pilootfase is het de bedoeling om op termijn alle kunstwerken in de haven op afstand te kunnen bedienen.
- Het Havenbedrijf Antwerpen laat een nieuwe peilboot bouwen op de Nederlandse scheepswerf Made B.V. De huidige peilboot is verouderd. De nieuwe boot zal niet alleen ruimer zijn, maar wordt ook uitgerust met moderne meetapparatuur zodat de peilingen gedetailleerder, sneller en efficiënter kunnen gebeuren. De peilboot wordt ingezet om de hele haven en de commerciële ligplaatsen op de Schelde twee keer per jaar te peilen, teneinde de diepgang van de Schelde en de



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

tijgebonden zones te verzekeren. Daarnaast wordt de boot onder meer ingezet voor het opvolgen van uitgevoerde baggerwerken, het zichtbaar maken van voorwerpen die hinderlijk kunnen zijn voor de scheepvaart en het nemen van water- en slibstalen.

- Minister Schauvliege selecteerde het door het Havenbedrijf ingediende project Havenland als één van de strategische projecten in het kader van het Structuurplan Vlaanderen. Het project zet in op de versterking van het draagvlak voor de haven via onder meer recreatie. Havenland kadert ook in de Ontwikkeling van het Havengebied Antwerpen.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Het geactualiseerd beveiligingsplan (PSP: Port Security Plan) heeft een havenbeveiligingscertificaat gekregen, geldig tot april 2020. Dit certificaat is een gunstig advies, opgemaakt door een team veiligheids-experts: scheepvaartpolitie, lokale politie, provinciaal commando, provinciale noodplanning, rampencoördinator, dienst voor Veiligheid van de Staat, havenkapitein en havenkapiteinsdienst veiligheid en beveiliging. Het PSP omvat een inventaris en beveiligingsanalyse van alle bedrijven/infrastructuren in het havengebied waarbij verschillende mogelijke dreigingsscenario's worden vastgesteld en toegepast.
- Railport Antwerpen lanceerde in de zomer van 2015 een oproep voor een kandidaatspooroperator die binnen het havengebied een neutrale dienstverlening wil organiseren voor het verspreid spoorvervoer tussen de lokale havenspoorbundels, de bedrijven en het centrale vormingsstation Antwerpen-Noord. Daarmee wil Railport Antwerpen een flexibeler bedieningsmodel organiseren voor het verspreid spoorvervoer, waarbij de bedrijven en de industrie zelf meer verantwoordelijkheid opnemen voor de aan- en afvoer van de spoorwagens op hun terrein. In de lente van 2016 werd B-logistics aangewezen voor dit pilootproject. Daarnaast zal Railport Antwerpen, in samenwerking met deze spooroperator, de nodige verkeersmanagement-, IT- en tracking & tracingsystemen ontwikkelen.
- In februari 2015 werd de renovatie gestart van de kaaimuurkop van de noordkaai van het 6de Havendok (kaai 330-342). Uit de inspecties van maritieme infrastructuur bleek dat het voorvlak en de dekstenen langsheen kaaien 330-342 in relatief slechte staat verkeren. Een renovatie was dus noodzakelijk. De werken zijn in 4 fasen uitgevoerd. Op 31 augustus 2015 waren de werken beëindigd.
- De Vlaamse Regering bekrachtigde op 17 juli 2015 de studie 'Maatschappelijke afweging van verschillende invullingsscenario's voor de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Ontwikkelingszone Saeftinghe'. Ze stelt ook vast dat het economisch verantwoord is extra containerinfrastructuur te voorzien in de haven van Antwerpen, en benadrukt de verbondenheid van dit project met de mobiliteitsontsluiting van de Waaslandhaven en Linkerscheldeoever, en met een derde Scheldekrusing.

- Op 17 juni 2013 startten de werken voor de verdieping van de kaaimuur in het Industriedok en het Vijfde Havendok. Voor de bestaande kaaimuur wordt een voorwand gebouwd, bestaande uit buispalen en damplanken zodat de kaai tot een grotere diepte kan uitgebaggerd worden. De verdieping wordt in drie fasen uitgevoerd. Door de verdieping van de kaai zal de firma VOPAK grotere schepen kunnen ontvangen, zodat grote ladingen kunnen behandeld worden. De werken aan de eerste fase werden in 2014 verdergezet en waren begin 2015 afgewerkt. In augustus 2015 werd aangevangen met de bouw van de volgende fase van het project.
- In september 2015 werd de bouw aangevat van 5 radartorens in het havengebied. In de haven wordt het scheepvaartverkeer onder meer begeleid door middel van acht radarinstallaties die samen deel uitmaken van het interne havenradarsysteem. Gezien de ouderdom van sommige stalen constructies was vervanging van een aantal radartorens noodzakelijk. Rekening houdend met een levensduur van 40 jaar en de kostprijs, bleek het vervangen van de stalen torens door een betonnen variant de meest gunstige beslissing. De voltooiing van de werken, inclusief technische installaties en de afbraak van de oude torens, is voorzien voor oktober 2016.
- Op zondag 20 september 2015 werd in de 4 Vlaamse havens de Vlaamse Havendag georganiseerd. Onder het thema 'Er zit meer muziek in de haven dan je denkt' zetten een aantal havenbedrijven die dag tussen 10.00 en 17.00 uur hun deuren open voor het grote publiek.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op verschillende locaties in de haven kregen bezoekers de kans om 'back-stage' het dagelijkse reilen en zeilen te ontdekken in de haven. Tussen de locaties werden gratis pendelbussen ingezet. Op de rechteroever werd o.m. een nautisch en een technisch beroependorp ingericht. Heel wat bedrijven en instanties konden bezocht worden en het publiek kon kennismaken met o.m. het baggerschip De Neus, de

nieuwe peilboot Echo en de boeienlegger Zeeschelde. De douane, windenergiebedrijf Vleemo, opslagbedrijf Vollers Belgium en het Havencentrum in Lillo zijn enkele andere voorbeelden.



- Op 1 december 2015 zijn de werken gestart om de kaaimuren ter hoogte van de terminal van Noord Natie Odfjell Terminals aan de kaaïen 247-251 van het Vierde Havendok te verdiepen tot 14 meter. De voltooiing van de werken is voorzien voor februari 2017.
- De haven van Antwerpen en de haven van Zeebrugge gaan in de toekomst nauwer samenwerken bij het in de markt zetten van de containertrafiek. Daarmee willen beide havens nieuwe trafieken aantrekken naar de Vlaamse havens en zo hun marktaandeel vergroten. In aanwezigheid van Vlaams minister Ben Weyts, bevoegd voor het havenbeleid, werd daarvoor op 14 december 2015 een economisch samenwerkingsakkoord gesloten tussen beide havens.
- In de loop van 2015 werd gewerkt aan de omvorming van het Havenbedrijf Antwerpen naar een N.V. van publiek recht. Vanaf 1 januari 2016 werd dit nieuwe statuut van kracht en kreeg het Havenbedrijf ook een nieuw samengestelde raad van bestuur. Minder (politieke) bestuursle-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

den en meer onafhankelijke en zakelijke expertise zijn de kernwoorden achter de hervorming van de bestuursraad.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.284 ha
Oppervlakte Rechteroever	6.784 ha
Totale oppervlakte	12.068 ha
Wateroppervlakte van de dokken	1.992 ha
Wateroppervlakte van de sluizen	22 ha
Totale lengte kaaimuren	132 km
Totale lengte spoorwegen	1.061 km
Totale lengte wegen	430 km



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

1.1.2 Bedrijven en industrie

- Katoen Natie investeerde in twee nieuwe Liebherr-kranen met een recordcapaciteit van 208 ton per kraan. De kranen zijn speciaal voor heavy lifts uitgerust met het Cycoptronic systeem, een intern communicatiesysteem waardoor beide kranen in een tandemlift 100 % hefcapaciteit hebben (416 ton).
- In maart 2015 verlengde de chemische groep Celanese Chemicals zijn contract met de tankterminaloperator ADPO. Hiermee is ADPO, dat instaat voor de opslag van Celanese-producten, zeker van de aanwezigheid van Celanese tot 2026. ADPO kondigde eerder 40 miljoen euro te zullen investeren in de bouw van een nieuw tankopslagpark voor 57 tanks en een magazijn van 10.000 m². Wegens gebrek aan uitbreidingsruimte op het huidige terrein in Kallo ging het bedrijf een nieuwe concessie aan vlakbij het Fort Liefkenshoek.
- Sinds begin januari 2015 biedt Duisport Agency (DPA) vier keer per week een spoorverbinding aan tussen Antwerp Gateway (DP World) en



DIT terminal in Duisburg. Vanaf april komt er nog een extra treinverbinding bij. De spoorverbinding geeft de Antwerpse haven verdere aansluiting naar bestemmingen in Europa zoals Wenen, Praag, Bratislava en Boedapest.

- NMBS Logistics lanceert de Swiss Xpress, een snelle en rechtstreekse spoorverbinding voor het verspreid vervoer tussen België en Zwitserland. Vanuit Antwerpen en Basel worden aansluitingen voorzien naar alle spoorbedieningen in België en Zwitserland. De Swiss Xpress verzekert drie round trips per week tussen Antwerpen en Basel. Dit gebeurt volgens vaste rijschema's.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN



- Het Japanse chemiebedrijf Kuraray breidt de productie-capaciteit van etheen-vinylalcohol (EVOH) uit in haar dochterbedrijf Eval Europe in de haven van Antwerpen (Zwijndrecht). Met de investering van bijna 60 miljoen euro wordt de productie van EVOH verhoogd van 24.000 ton tot 35.000 ton. EVOH is een synthetisch polymeer dat onder meer wordt gebruikt voor het verpakken van voeding. Wereldwijd wordt jaarlijks momenteel 81.000 ton EVOH geproduceerd, waarvan 24.000 ton in de Antwerpse haven.
- In mei 2015 kondigde het Japanse Nippon Shokubai een investering aan van 350 miljoen euro in haar vestiging in de Antwerpse haven. Hierdoor wordt vanaf 2018 de productiecapaciteit van Super Absorbende Polymeren (SAP) en azijnzuur verhoogd. SAP is een basis grondstof van wegwerpluiers. Via haar vestiging in Antwerpen wil Nippon de Centraal- en Oost-Europese markt bedienen waar de vraag naar SAP de komende jaren zal toenemen.
- Het Duitse industrieconcern Evonik Industries heeft in Antwerpen geïnvesteerd in nieuwe productie-installaties teneinde zijn productiecapaciteit voor butadieen (grondstof voor synthetisch rubber) en het antiklop middel MTBE (voor een betere verbranding van brandstoffen) te verhogen.
- In oktober 2015 startte DB Schenker BTT een nieuwe containerspoorverbinding op tussen de KombiTerminal Burghausen (KTB) in het Duitse Beieren en de haven van Antwerpen. Het spoorproduct loopt

over de haven van Keulen-Niehl CTS en takt daar aan op een bestaande hoogfrequente binnenvaartverbinding met de Antwerpse haven.

- De spoorverbinding 'Alsace Flanders Express' van H&S Containerline tussen de haven van Antwerpen en Straatsburg is sinds 19 oktober 2015 uitgebreid van 4 naar 5 vertrekken per week. Het vertrek en eindpunt werd verplaatst van de Zomerweg terminal naar de PSA Noordzeeterminal aan kaai 913.
- In november 2015 ontving de haven van Antwerpen de vijf grootste containerkranen ter wereld. De kranen, gebouwd bij de Chinese kranenbouwer ZPMC, werden geïnstalleerd op de MPET-terminal aan het Deurganckdok. Ze zijn 130 meter hoog, hebben een reikwijdte van 25 containers breed en kunnen dus probleemloos de grootste containerschepen behandelen. MPET heeft nog vier identieke kranen in bestelling die tegen eind 2016 in Antwerpen worden verwacht. De volledig afgewerkte MPET-terminal zal uitgerust zijn met 41 containerkranen en beschikken over 10 aanlegplaatsen, een kaailengte van 3.550 meter op een terrein van 240 ha.

1.1.3 Energie en duurzaamheid

- Het Havenbedrijf Antwerpen heeft in januari 2015 de ISO 50001-norm behaald. Deze ISO-standaard legt de procedure vast voor duurzaam energiemangement in bedrijven en grote organisaties. Aan de hand van een energiebeleidsverklaring heeft het Havenbedrijf de verschillende domeinen in kaart gebracht waarop het actie onderneemt of zal ondernemen om de energie-efficiëntie van afdelingen en diensten te verbeteren en op die manier minder energie te verbruiken.
- In februari 2015 nam de Antwerpse site van biotechbedrijf Monsanto als eerste Vlaamse bedrijf een Golden European Water Stewardship certificaat in ontvangst. Het EWS-certificaat erkent Monsanto als

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

expert in duurzaam waterbeheer. Monsanto investeert al jaren in innovatieve technologische systemen om een efficiënt en duurzaam waterbeheer te garanderen.

- Op 15 maart 2015 werd het startschot gegeven voor de bouw van het grootste on-shore windmolenpark van België. Op de Linkeroever van de haven zullen in een eerste fase 15 windturbines geplaatst worden, voldoende om 35.000 Vlaamse gezinnen van groene stroom te voorzien. Op termijn zal dit aantal worden uitgebreid tot 40 of 50 turbines. Eind oktober 2015 werden de eerste 15 turbines opgeleverd door Siemens Windpower uit Denemarken. Het gaat om turbines van 3 Megawatt op een ashoogte van 115 meter en met een rotor-diameter van 113 meter. De opdrachtgever is Wind aan de Stroom N.V., bestaande uit drie 3 aandeelhouders/partners: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (47%), Maatschappij Linkerscheldeoever MLSO (28%) en de Groene Energie Haven Antwerpen nv - GEHA N.V. (25%).
- Het Havenbedrijf Antwerpen won in juni 2015 zowel de Greenfleet Award 2015 als de Fleetmobility Award 2015. De jury roemde de inspanningen van het Havenbedrijf om zowel het wagenpark te verduurzamen als om meer werknemers op de fiets te krijgen en zo de uitstoot van CO₂ terug te dringen. Er werd onder meer een proefproject opgestart rond plaats- en tijdsafhankelijk werken en het Havenbedrijf stimuleert werknemers om met de fiets naar het werk te rijden door een bedrijfsfiets ter beschikking te stellen en door de mogelijkheid te bieden te douchen en comfortabel om te kleden. Voor korte verplaatsingen tijdens de werkuren zijn poolfietsen beschikbaar. Voor de ruim 200 bedrijfswagens werd een beleid uitgewerkt dat werknemers ertoe aanzet om te kiezen voor de meest groene wagens.
- Het aantal aanlopen van milieuvriendelijke zeeschepen neemt jaar na jaar toe. Dat blijkt uit de resultaten van de Environmental Ship Index



(ESI) die in 2011 in Antwerpen werd ingevoerd en die havens toelaat om korting te verlenen op de havengelden van schepen die een aanzienlijke bijdrage leveren in de reductie van schadelijke stoffen zoals NO_x en SO_x . In 2012 telde Antwerpen 462 schepen die in aanmerking kwamen voor korting, twee jaar later stond de teller op 501 aanlopen. In 2015 kregen 367 verschillende schepen met in totaal 903 aanlopen een ESI-korting.

- Sinds 1 juni 2015 geeft het Havenbedrijf Antwerpen een korting aan zeeschepen die alternatieve technologieën gebruiken voor een vermindering van de uitstoot van fijnstof. Deze nieuwe korting is complementair aan de al bestaande ESI-korting, wat betekent dat schepen in sommige gevallen een vermindering tot 30 % kunnen krijgen op de

havengelden die ze betalen wanneer ze de haven van Antwerpen aanlopen. Met deze extra milieukorting wil het Havenbedrijf investeringen in groene technologieën voor een duurzamere scheepvaart aanmoedigen. Schepen die aantonen dat ze ofwel scrubbers (in gesloten modus) ofwel LNG-aandrijving gebruiken aan boord, en dit ten minste 24 uur voor de aanloop en ten minste 24 uur na de aanloop in Antwerpen, kunnen aanspraak maken op een korting.

- Op 22 oktober 2015 lanceerde de Antwerpse havengemeenschap haar derde duurzaamheidsverslag. Het verslag rapporteert over de initiatieven die de talrijke havenbedrijven nemen om zo duurzaam mogelijk te ondernemen. Het rapport komt tot stand dankzij een uitgebreide dialoog met de verschillende stakeholders. Het rapport werkte rond een reeks thema's, die telkens vanuit de invalshoeken People, Planet en Prosperity werden bekeken.

1.1.4 Scheepvaart

- Op 24 februari 2015 startte Faher Maritime een nieuwe wekelijkse shortsea containerdienst tussen Antwerpen en Pasajes in Noord-Spanje. Het eerste schip MV 'Maïke D' heeft een capaciteit van 660 TEU en wordt wekelijks geladen op de Euroports Terminal in het Vrasenedok op de Linkerscheldeoever. De partner JSV Logistics is gespecialiseerd in de handel tussen de Spaanse havens en de Canarische Eilanden. De agent in Antwerpen is Burger Liner Agencies.
- Op 29 juli 2015 meerde voor het eerst de MSC Zoe aan in de haven van Antwerpen. Het schip was op dat moment met een laadvermogen van 19.224 TEU het tweedegrootste containerschip ter wereld. Het schip is sinds april 2015 afgewerkt en was bezig aan zijn maiden trip vanuit China naar Europa. Het schip is 395,4 meter lang en 59,9 meter breed. Het meerde aan in het Deurganckdok.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op 22 augustus 2015 ontving de haven van Antwerpen voor het eerst de MS Höegh Target. Het schip is de eerste van een reeks van 6 Post Panamax schepen die rederij Höegh Autoliners in dienst neemt in 2015 en 2016. De dekruimte bedraagt 71.400 m² en met een capaciteit van 8.500 auto's is het het grootste autoschip dat momenteel rondvaart. Höegh Target is begin juli vanuit Oost-Azië op maiden trip vertrokken naar Europa. Na aanloop van enkele Europese havens, waaronder Antwerpen, voer het terug naar Oost-Azië via Afrika en Oceanië.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- De MS Sefarina van de Nederlandse rederij Chemgas Shipping was op 15 september 2015 het eerste zeeschip dat met LNG werd gebunkerd in Antwerpen. Het bunkeren van LNG was al langer mogelijk in de haven van Antwerpen, maar tot dusver werden enkel binnenschepen via een truck met LNG gebunkerd. De truck-to-ship bunkering van Sefarina geldt meteen als test case voor de veiligheidsprocedures die van toepassing zullen zijn op de bunkering van zeeschepen. De LNG wordt per truck aangevoerd vanuit de LNG importterminal in Zeebrugge.
- Onder de naam GMB Condor Liner Services bieden de Duitse rederij GMB Maritieme Liner Services en het Spaanse Volans Logistics sinds de zomer van 2015 een maandelijkse breakbulkdienst aan vanuit Antwerpen naar Panama, Ecuador, Peru en Chili. De nieuwe dienst wordt verzorgd door multipurposeschepen met een capaciteit van 30.500 dwt. De lading wordt in Antwerpen behandeld door Euroports (kaai 1215). De dienst wordt vertegenwoordigd door Herfurth & Co.
- Sinds oktober 2015 biedt de Baskische rederij TKN Shipping Line een wekelijkse shortsea verbinding aan tussen Antwerpen en Pasajes in Spanje. ICO Terminals zal als agent fungeren. In de eerste fase wordt er een rotatie per week verzorgd door het schip 'Nor Feeder' (508 teu). De behandeling van de goederen in Antwerpen wordt uitgevoerd door de trimodale ATO Terminal op Rechteroever (kaai 364).
- De Saoedi-Arabische rederij Bahri Shipping startte in november 2015 een roro-dienst voor breakbulklading tussen Europa en het Midden-Oosten. De dienst wordt verzekerd met multipurpose schepen, gespecialiseerd in het vervoeren van verschillende soorten ladingen (roro, stukgoed en projectlading). De agent voor deze dienst is Unamar nv, onderdeel van de DKT Group in Antwerpen. De behandeling gebeurt op Seaport Terminal op kaai 1227 (Katoen Natie).

- Op 16 november 2015 liep het bulkschip Federal Bering voor het eerst de haven van Antwerpen aan. Het schip laadde een partij van 20.000 mt staal voor rekening van ArcelorMittal, ThyssenKrupp en andere staalproducenten. Hiernaast werden ook projectladingen, zoals onder meer dryers en transformatoren, geladen. De bestemmingen van de goederen zijn de Amerikaanse havens van Chicago en Burns Harbor waar een groot deel van de lading zal worden aangewend in de automobielandustrie.

1.2. Haven van Gent

1.2.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Het Havenbedrijf Gent bouwt een nieuwe schroot- en slakkenkaai aan ArcelorMittal Gent. De nieuwe 220 meter lange kaaimuur aan het Kanaal Gent-Terneuzen wordt gebouwd ten zuiden van de huidige kaaimuur. Een deel dient voor de aanvoer van schroot dat gebruikt wordt bij de productie van staal. Een ander deel wordt gebruikt voor de afvoer van hoogoven- en staalslakken per binnen- en zeeschip. Hoogovenslak wordt gebruikt voor de productie van cement. Staalslak wordt gebruikt voor waterbouwkundige werken of voor de duurzame verharding van parkeerterreinen, wegen, paden en opritten. De werken starten in het najaar van 2015 en worden tegen eind 2016 afgerond.
- In het Sifferdok vinden restauratiewerken plaats: een deel van de kaaien krijgt nieuwe betonnen bevloeringen, er worden fenders en nieuwe wrijfhouten en veiligheidsladders geplaatst en waar nodig wordt het beton hersteld. De werken worden afgerond in 2017.
- Het Havenbedrijf Gent legt een nieuwe weg aan als vervanging van de huidige Göteborgstraat. Dit omdat Volvo Car Gent een deel van de concessies van Honda overneemt, tussen de Langerbruggestraat en de Göteborgstraat. Door de overname zal Volvo 15.000 m² extra opper-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

vlakke ter beschikking krijgen. De Göteborgstraat wordt wel volledig ingepalmd door deze uitbreiding. Daarom legt het havenbedrijf een 'nieuwe Göteborgstraat' aan, die zal aansluiten op de Langerbruggestraat. De weg wordt 330 m lang en er wordt een vrijliggend fietspad voorzien. De werken worden in de zomer van 2016 afgerond.

- Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bouwt sinds oktober 2015 aan een nieuw knooppunt aan de Langerbruggestraat. Met dit nieuwe knooppunt verdwijnen twee gevaarlijke kruispunten op de John Kennedylaan (R4-Oost): het kruispunt met de Langerbruggestraat (ter hoogte van Volvo Car) en het kruispunt met Wittewalle/Imsakkerlaan. De kruispunten worden vervangen door een brug over de R4, met aan beide zijden een rotonde. Fietsers krijgen een veilige fietsverbinding tussen Oostakker en het veer (Langerbruggestraat) en de bedrijven aan de overkant van de R4. De werken worden voltooid tegen eind 2017.
- In het Rodenhuizendok werden steigers verlengd en werd extra verlichting en signalisatie voorzien. Hierdoor kunnen binnenschepen veiliger aanleggen. De werken werden in het najaar van 2015 afgerond.
- Het Havenbedrijf Gent startte op 30 maart met de aanleg van een bevoering bovenop de zandlaag van het voormalige stort La Floridienne. Hierdoor wordt verder vermeden dat regenwater in aanraking komt met de zandlaag en eventueel zou vervuild geraken. De werken kosten 2,5 miljoen euro.
- Het Havenbedrijf Gent ontving op 17 juni 2015 voor de zesde opeenvolgende keer het Milieucharter. Hiermee prezen Voka - Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen en de Provincie Oost-Vlaanderen opnieuw de talrijke milieu-initiatieven die het Havenbedrijf in 2014 realiseerde. Ook voor 2015 staan er weer heel wat acties op het

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

programma in het havengebied en bij het Havenbedrijf. Het Milieucharter stimuleert bedrijven tot een actief milieubeleid dat verder gaat dan wat de wetgever verlangt.

- Aan het Kluizendok wordt volop ingezet op de ontwikkeling van de containerterminal (op de hoek van het dok en het kanaal) en de bouw van het distributiecentrum WDPort of Ghent, nabij het Ovaal van Wippelgem (R4-West). De bouw van het distributiecentrum is gestart in oktober 2015. WDPort of Ghent beslaat ruim 20.000 m² en wordt gebouwd op maat van Distrilog Group. Tussen de containerterminal en het nieuwe distributiemagazijn is een spoorlijn aangelegd. Die wordt in 2016 in gebruik genomen. Om de containerterminal verder uit te bouwen, wordt er tot midden 2016 gewerkt aan de aanleg van een betonnen bevoering, bovenop het voormalige stort La Floridienne. Het distributiecentrum wordt ontsloten via een nieuwe weg die tot aan de Vasco Da Gamalaan loopt.
- De Vlaamse overheid trof in 2015 de nodige voorbereidingen om in 2016-2017 een "Hollands Complex" te bouwen ter ontsluiting van het bedrijventerrein Rieme Noord: een brug over de R4-West (Evergem), die de R4 en het bedrijventerrein met elkaar verbindt. Nadien zal het Havenbedrijf een tweede ontsluiting creëren door een weg aan te leggen tussen het bedrijventerrein en de kaaiweg lang het Kanaal Gent-Terneuzen.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op zondag 20 september 2015 verwelkomde de Gentse haven 20.000 bezoekers tijdens de Vlaamse Havendag. “De Gentse haven, jouw dagelijks leven” was het motto. Bedrijven als ArcelorMittal Gent, Stora Enso Langerbrugge en DFDS Seaways kregen samen duizenden mensen over de vloer. Ook de Zonneberg en Zelzatebrug konden op veel geïnteresseerde bezoekers rekenen. Een rondvaart met het havenjacht Jacob Van Artevelde bleek eveneens enorm aan te slaan.
- De vraag om een nieuwe sluis in Terneuzen, die in het Gentse havengebied al lang leeft, kwam in 2009 in een stroomversnelling door een besluit van Vlaanderen en Nederland om het probleem aan te pakken.



Op dat moment was echter nog niet beslist wat voor sluis het zal worden: een grote zeesluis, een kleine zeesluis of een combisluis (voor zeevaart en binnenvaart). Hierover kwam duidelijkheid in 2012: Vlaanderen en Nederland beslisten om een nieuwe grote zeesluis te bouwen binnen het bestaande sluisencomplex. Sindsdien werd het steeds duidelijker hoe en wanneer de sluis zal worden gebouwd:

2013: de Vlaams-Nederlandse projectorganisatie duidt een ingenieursbureau aan dat aan de plannen zal werken en een milieu-effect rapportage zal opstellen.

2014: de studies worden uitgevoerd, aanbestedingen worden voorbereid en er wordt een subsidie-aanvraag ingediend bij de Europese Commissie in het kader van CEF (Connecting Europe Facility). Er wordt beslist hoe de kosten aan Vlaamse kant zullen worden verdeeld tussen Vlaamse overheid (85%) en het Havenbedrijf (15%).

2015: op 5 februari 2015 tekenen de Nederlandse Minister van Infrastructuur en Milieu Melanie Schulz van Haegen en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken Ben Weyts het verdrag voor de realisatie van de nieuwe sluis. Dit verdrag legt de afspraken vast over de afmetingen van de sluis (427 meter lang, 55 meter breed en 16,44 meter diep), de kostenverdeling tussen Nederland en Vlaanderen en afspraken rond de realisatie.

Op 18 mei 2015 tekent de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu het Ontwerp Tracébesluit. In dit besluit wordt uitgewerkt hoe de nieuwe sluis wordt ingepast in het bestaande sluisencomplex in Terneuzen en hoe de werken aan de wettelijke voorwaarden voldoen. Tegelijkertijd komt het milieueffectrapport uit. Deze rapporten worden ter inzage gelegd in Nederland en Vlaanderen. In 2015 zijn alle onderzoeken en procedures afgerond.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Volgens de huidige planning zal aan de bouw van de sluis worden begonnen in 2017. De werken zullen vier tot vijf jaar in beslag nemen.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.648 ha
Wateroppervlakte	623 ha
Totale lengte kaaimuren	28 km
Totale lengte spoorwegen	212 km
Totale lengte wegen	130 km



Bron: volgens GRUP met GIS

1.2.2 Bedrijven en industrie

- Goederenbehandelaar Euroports heeft in de haven van Gent een bijkomende bulkkraan in gebruik genomen. Daarmee werd de bestaande kraan capaciteit uitgebreid naar 4 kranen. De mobiele Liebherr kraan heeft een loscadans van 750 ton/u. Euroports spitst zich in Gent voornamelijk toe op de behandeling van en toegevoegde waarde activiteiten voor meststoffen en mineralen. Het beschikt hiervoor over twee trimodale terminals met een capaciteit van 86.500 m², waarvan 45.500 m² overdekte opslagcapaciteit.
- Op 28 mei 2015 lanceerden foodcareplus, LDH Trans en Stukwerkers het nieuwe Flanders Reefer Platform in de haven van Gent. Samen willen ze inzetten op het vervoer van koelcontainers (reefercontainers), die gebruikt worden voor het vervoer van diepgevroren of gekoelde voedingswaren, met binnenschepen tussen Gent en de zeehavens Antwerpen en Rotterdam. De Gentse haven wil hiermee zijn positie als overslagcentrum tussen zeevaart en binnenvaart versterken. Het Flanders Reefer Platform werd begin juli 2015 operationeel.
- Op 2 juni opende Emulco in de Gentse haven een nieuwe fabriek, inclusief een flexibele proefinstallatie. Emulco is sedert 2005 actief in

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Gent met laboactiviteiten en een “Research and Development”-centrum, maar was tot nu toe als producent enkel in Maleisië bedrijvig. Het bedrijf zal voortaan in Gent diverse nieuwe hoogwaardige emulsies produceren.

- Europees distributiecentrum DSV Solutions breidt haar bestaande vestiging in haven van Gent uit met 21.000 m² logistieke ruimte. In juni 2013 verwierf Montea een nieuwbouw logistiek platform van 23.400 m² dat verhuurd wordt aan DSV Solutions. Op vraag van DSV Solutions zal Montea deze opslagplaats met 21.000 m² uitbreiden. De nodige vergunningen zijn intussen verkregen en de oplevering van deze uitbreiding is voorzien in het tweede kwartaal van 2016.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Op 17 september 2015 werd gestart met een belangrijk investeringsprogramma bij Volvo Car Gent. Een eerste stap is de uitbreiding van de lasfabriek. In overleg met het Havenbedrijf Gent en Honda Motor Europe Logistics is overeengekomen dat Volvo Car een stuk concessie overneemt van Honda. Hierdoor kunnen beide bedrijven hun logistieke operaties verder ontwikkelen. De komende jaren wordt de Volvo-personenautofabriek omgebouwd voor de productie van de toekomstige generatie compacte auto's. Vanaf 2019 zal Volvo Car Gent zich volledig toespitsen op de opvolgers van de huidige 40-reeks en uitbreidingen op dit nieuwe platform.



- Op 30 september 2015 gaf logistieke dienstverlener Van Moer Group het startsein voor een nieuwe investering in de haven van Gent: een opslagplaats van 6.500 m², voor de opslag van diverse goederen in rekken en op bulklocaties, voor snelle overslag (“cross-dock”) en logistieke activiteiten met toegevoegde waarde zoals herverpakken, labelen, afvullen en herpalletiseren. De opslagplaats is gelegen in het Skaldenpark aan de R4-Oost. Deze investering is goed voor 15 tot 50 jobs.
- Aan het Kluisendok werd, in opdracht van WDP en in samenwerking met het Havenbedrijf Gent, gestart met de realisatie van een nieuwbouwproject van ruim 20.000 m² op maat van Distrilog Group. De oplevering is voorzien in het tweede kwartaal van 2016. WDP voorziet een investering van circa 10 miljoen euro voor dit project. Initieel zal deze nieuwe locatie werkgelegenheid creëren voor een 35-tal werknemers, met toekomstig groeipotentieel naar 50 jobs.
- Oiltanking Ghent NV in de haven van Gent en INEOS Europe AG werken in de toekomst samen voor de opslag en behandeling van nafta en gascondensaat bij Oiltanking. Deze dienen om de INEOS-kraakinstallatie in Keulen te bevoorraden. Oiltanking zet voor deze samenwerking 15 procent van zijn bestaande opslagcapaciteit in. Het Havenbedrijf Gent draagt bij met de vernieuwing van de kaai voor binnenschepen. Deze samenwerking is goed voor twee miljoen ton extra goederenoverslag per jaar.

1.2.3 Energie en duurzaamheid

- Ghent Bio-Economy Valley (GBEV) en Malaysian Biotechnology Corporation (BioechCorp) ondertekenden op 2 maart 2015 in Kuala Lumpur (Maleisië) een samenwerkingsakkoord dat tot doel heeft bedrijven en onderzoeksinstellingen actief in de biogebaseerde economie in België en Maleisië te ondersteunen. Het faciliteren van samenwerking en het



uitwerken van commerciële toepassingen in beide landen staan daarbij centraal. Gent beschikt over heel wat bedrijven die biobrandstoffen produceren en opslaan.

- De bioraffinaderij Alco Bio Fuel en de industriële gasleveranciers Messer Benelux en IJsfabriek Strombeek gaan samen jaarlijks in de Gentse haven 100.000 ton groene CO₂ verwerken. De CO₂ komt vrij wanneer Alco Bio Fuel biomassa verwerkt tot bio-ethanol. Deze biomassa is organisch materiaal dat onder meer stroom en biobrandstof levert. Na behandeling in de nieuwe installatie kan de CO₂ worden hergebruikt. De investering bedraagt 15 miljoen euro. De nieuwe installatie werd operationeel in de zomer van 2016.

- Op 23 september 2015 zijn de werken gestart voor de aanleg van een warmtenet tussen Stora Enso en Volvo Cars Gent. De 4 kilometer lange pijpleiding wordt vanuit Stora Enso onderdoor het Kanaal Gent-Terneuzen geperst. Papierproducent Stora Enso zal met deze pijplijn autofabrikant Volvo Cars Gent van warm water voorzien. Heet water, onder druk en met een temperatuur van ongeveer 125 graden Celsius, zal bij Volvo Cars worden gebruikt om de gebouwen en de spuitcabines op de gewenste temperatuur te brengen. Deze investering van 6 miljoen euro leidt tot een vermindering van de CO₂-uitstoot in de Volvofabriek met meer dan 40%. Dit is goed voor naar schatting 15.000 ton minder CO₂-uitstoot per jaar.

1.2.4 Scheepvaart

- De Zwitserse “Avalon Illumination” was het eerste binnenvaartcruiseschip dat in 2015 aanmeerde in de haven van Gent. Het aantal binnenvaartcruiseschepen stijgt snel. Op tien jaar tijd is dit aantal meer dan verdrievoudigd. Het merendeel komt uit Duitsland en Zwitserland. Tal van passagiers bezoeken één van de Gentse musea, krijgen een rondleiding met een gids in het historische centrum of gaan er shoppen. De binnenvaartcruises zijn belangrijk voor Gent en de middenstand.
- Op woensdag 29 april meerde het zeecruiseschip “MS Europa 2” voor de eerste keer aan in de haven van Gent. Op dat moment lagen er aan de Rigakaai bovendien 9 binnenvaartcruiseschepen. De MS Europa 2 is iets meer dan 225 meter lang, bijna 27 meter breed en heeft een diepgang van 6,30 meter. Er zijn in totaal 371 passagiers en 363 bemanningsleden aan boord.
- Vanaf december 2015 verhoogde DFDS de scheepscapaciteit op de dagelijkse vrachtroute tussen Gent en Göteborg. Twee van DFDS's grootste schepen (Begonia Seaways en Freesia Seaways) worden

ingezet om tegemoet te komen aan de vraag naar meer capaciteit. Voor de capaciteitsverhoging voeren er op de route drie ro-ro vrachtschepen met een laadcapaciteit van 3.830 laadmeter. Twee van deze schepen zijn nu vervangen door schepen die in 2009 zijn verlengd met 30 meter en sindsdien een laadcapaciteit van 4.650 laadmeter hebben. Hierdoor kunnen er per afvaart circa 60 trailers extra worden vervoerd.

1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Heel wat bedrijven in de haven van Zeebrugge hebben op 20 september 2015 hun deuren opengezet voor het grote publiek ter gelegenheid van de 4e Vlaamse Havendag. De Vlaamse visveiling aan de Noordzeestraat vormde het centrale vertrekpunt. Tijdens de infobeurs in de centrale tent stonden heel wat bedrijven en organisaties het publiek te woord over hun activiteiten. Vanuit het centrale vertrekpunt konden de bezoekers met eigen vervoer of met gratis shuttlebussen naar een hele reeks boeiende activiteiten in het havengebied.
- De haven van Zeebrugge was host voor Cool Logistics Global 2015, een conferentie die plaatsvond van 29 september tot 1 oktober 2015. Het thema van de 7de Cool Logistics Global is het uitbouwen van efficiënte multimodale supply chains voor 'perishables'; bederfbare goederen zoals fruit, bloemen, melkproducten, seafood, vlees, frieten, groenten en bereide voedingsmiddelen. Voor het eerst heeft de conferentie ook aandacht besteed aan farmaceutische producten, omdat de 'European Union's Good Distribution Practice' steeds meer eist dat bepaalde medicijnen onder gecontroleerde temperatuur worden vervoerd.
- Op 7 oktober 2015 vond de officiële start plaats van de bouw van een nieuwe kaaimuur in het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Zeebrugge. Deze nieuwe kaaimuur wordt gebouwd aan de Hanze terminal van International Car Operators. Het gaat concreet om een verlenging van de huidige kaaimuur in het Zuidelijk Kanaaldok 200 meter naar het zuiden (landinwaarts) en een retour van 172 meter naar het westen (dokuiteinde). De bouw van de kaaimuur en de baggerwerken zullen naar verwachting begin 2017 klaar zijn.

- In de voorhaven werden verschillende werken uitgevoerd in opdracht van de MBZ (met subsidie van de Vlaamse overheid). Het gaat hierbij om de werken voor de verdieping van de oostelijke kaaimuur van het westelijk schiereiland (CHZ-kaai). Deze werken zijn beëindigd. Ook de werken voor de verdieping van de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok zijn afgerond. De werken voor het vrijbaggeren van de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok werden aangevat.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

- Ook in de achterhaven werden, in opdracht van de MBZ en met subsidie van de Vlaamse overheid, verschillende werken uitgevoerd. Het gaat hierbij de baggerwerken aan de Bastenakenkaai in het zuidelijk kanaaldok, de baggerwerken aan de Toyotakaai in het zuidelijk kanaaldok. De verlenging van de kaaimuur in het zuidelijk kanaaldok is gestart. Ook werd gestart met de aanleg van diverse havenwegen in de achterhaven.
- In opdracht van de MBZ werden diverse werken uitgevoerd, o.m. diverse onderhoudswerken, bodemonderzoeken, vernieuwingswerken aan wegenis en kaaiverhardingen, belangrijke onderhoudswerken aan



de sluisdeuren van de P. Vandammesluis, verschillende nieuwe uitrustingen in het kader van de ISPS reglementering, baggerwerken en peilingen aan commerciële ligplaatsen e.d.

- In opdracht van het Vlaams Gewest werden ook diverse werken uitgevoerd in 2015 in de haven van Zeebrugge. Het gaat hierbij o.m. over de uitbreiding van het sterneneiland in de oostelijke voorhaven, de herstelling van de oevers van het verbindingsdok en het Boudewijnkanaal in de achterhaven van Zeebrugge, de werken voor de droogzetting en het herstellen van sluisdeur 2 van de P. Vandammesluis, verdere vernieuwingswerken aan de Visartsluis, e.d.

Haven van Zeebrugge	
Totale oppervlakte	2.857 ha
Wateroppervlakte	1.000 ha
Totale lengte kaaimuren	18,2 km
Totale lengte spoorwegen	187,3 km
Totale lengte wegen	42,7 km



Bron: Port of Zeebrugge

1.3.2 Bedrijven en industrie

- Op 2 december 2015 loste de “Saga Discovery” de eerste lading papierpulp bij Verbrugge Terminals in de Zeebrugse voorhaven. Het gaat om papierpulp afkomstig uit Brazilië van de groep Fibria Celulose. Het bedrijf exporteert vanuit de havens van Aracruz en Santos. Fibria Celulose, een wereldautoriteit op het vlak van woudproducten, heeft onlangs een contract getekend met Verbrugge Terminals in Zeebrugge. Zeebrugge wordt de distributieschijf voor de bediening van de Europese markten, maar is ook transshipmenthaven voor de bediening van de overzeese markten. Verbrugge Terminals heeft aan het Albert II-dok in Zeebrugge een concessie met intussen twee gigantische loodsen. De trafiek is goed voor 3 miljoen ton op jaarbasis.

1.3.3 Energie en duurzaamheid

- Yamal trade (100% dochter van Yamal LNG) en Fluxys LNG hebben een contract van 20 jaar ondertekend voor de overslag van een volume LNG tot 8 miljoen ton per jaar in de haven van Zeebrugge. Dankzij de overslag kan vanuit het schiereiland Yamal (Noordwest Siberië, Rusland) heel het jaar door LNG worden geleverd op de markten in Azië en de Stille Oceaan. Yamal LNG zal tijdens de arctische zomer zijn LNG via de Noordelijk Zeeroute naar de markten in Azië en de Stille Oceaan brengen met ijsbreker/LNG-schepen. In de winter daarentegen zullen de ijsbreker/LNG-schepen afvaren naar Zeebrugge, waar Fluxys LNG het LNG zal overslaan naar conventionele LNG-schepen. Die zullen dan de reis verder zetten en via het Suez-kanaal het LNG leveren op de markten in Azië en de Stille Oceaan. Het overslagcontract van 20 jaar betekent een versterking van het Belgisch gassysteem als draaischijf voor internationale stromen en de positie van Zeebrugge als LNG-hub in Noordwest-Europa. Om deze overslagdiensten aan te bieden zullen een vijfde opslagtank en bijkomende procesinstallaties worden gebouwd.
- Het Yamal LNG project voor de liquefactie van aardgas in Rusland is in volle opbouw. Aan de ICO-terminal (International Car Operators) in Zeebrugge meerde in december 2015 een eerste schip aan met onderdelen voor de opbouw van de gasinstallaties. Op de Hanze terminal van terminal operator ICO, wordt vanaf nu een deel van de oppervlakte gebruikt door Yamal LNG voor de behandeling en de tussentijdse opslag van modules die bestemd zijn voor het Yamal LNG-project. Ongeveer 80 modules zullen vanuit Zuid-Korea en China naar Zeebrugge verscheept worden. Van hieruit gaan ze op ijsversterkte schepen richting Rusland.
- In de achterhaven van Zeebrugge werd in juni 2015 gestart met de bouw van 4 windturbines. Dit is het resultaat van een samenwerking

tussen Porfineco NV (Haven van Zeebrugge / intercommunale Finiwo) en Eneco. Het windmolenpark bevindt zich op de terminals van Wallenius-Wilhelmsen Logistics Zeebrugge NV en Toyota Motor Europe NV/SA in de achterhaven van Zeebrugge. De bekabelings- en funderingswerken liepen van juni tot eind september 2015. De onderdelen van de windturbines werden per schip aangevoerd. De opbouw van de windturbines gebeurde in oktober/november 2015. De turbines hebben een jaaropbrengst van ongeveer 30 GWh.

1.3.4 Scheepvaart

- In januari 2015 meerde het containerschip "CSCL Globe" voor de eerste keer aan in Zeebrugge (19.100 TEU). Op dat moment was het schip van China Shipping Container Lines het grootste ter wereld, met een lengte van 400 meter, een breedte van 59 meter en een laadcapaciteit van 19.100 TEU.
- Het Cruiseschip Oceana van de rederij P&O Cruises opende het cruiseseizoen voor de haven van Zeebrugge. Cruiseschepen arriveren het hele jaar door in Zeebrugge, maar het echte hoogseizoen ligt tussen de maanden maart en oktober, wanneer de aanlopen elkaar snel opvolgen. Het schip is 261 meter lang en 32 meter breed en biedt plaats aan 2.271 passagier en 889 bemanningsleden.
- De Franse rederij CMA CGM liep in mei 2015 de haven van Zeebrugge aan met nieuwbouwschepen van bijna 18.000 TEU. Op 18 mei 2015



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

meerde de m/s CMA CGM Kerguelen op haar maidentrip aan in Zeebrugge. Het schip heeft een laadvermogen van 17.722 TEU en is 398 meter lang en 54 meter breed. In deze serie volgden later in 2015 de m/s CMA CGM Georg Forster en de m/s CMA CGM Bougainville. Deze schepen zullen worden ingezet voor de FAL1-dienst tussen Europa en het Verre Oosten. CMA CGM hernam vanaf 9 mei ook de Baltische feederdienst. Die dienst verwerkt deepsea-ladingen van de FAL1, FAL3 en FAL8-diensten tussen Europa en Azië.

- Zeebrugge is sinds juni 2015 opgenomen in het wekelijkse schema van het Finse Containerships varend op Finland, Rusland en de Baltische staten. Containerships Oy werkt hiertoe nauw samen met ECS European Containers.



- Gecombineerd vervoeroperator Hupac Intermodal is in augustus 2015 gestart met een nieuwe spoordienst tussen Antwerp Combinant en Zeebrugge C.RO Terminal, om het aanbod voor goederen van en naar het Verenigd Koninkrijk te versterken. Zeebrugge is voor deze spoordienst met trafiek vanuit Verona en Barcelona de shortsea link naar het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië. De trein vertrekt drie maal per week in elke richting, met een capaciteit van 30 TEU, gespreid over 10 wagons. De goederen die per spoor bij C.RO aankomen in Zeebrugge, maken gebruik van de bestaande shortsea verbindingen met het Verenigd Koninkrijk. Lading die van diep in Europa komt, gaat via Antwerpen op een efficiënte en snelle manier naar de eindbestemming in het Verenigd Koninkrijk. Met deze bijkomende dienst zet de haven van Zeebrugge verder in op nieuwe intermodale spoorverbindingen van en naar de haven. Wekelijks zijn er een 35-tal rechtstreekse treinen naar Noord-Italië. Via de Combinant terminal zijn er aansluitingen naar een 15-tal bestemmingen. Op die manier heeft Zeebrugge toegang tot een nieuw netwerk van verbindingen, waaronder Bettembourg, Duisburg, Poznan, Le Boulou, etc.
- CLdN breidt vanaf september 2015 het aanbod van de diensten op Portugal uit door de toevoeging van een nieuwe roll-on/roll-off dienst Leixões-London-Zeebrugge. Voor deze nieuwe route wordt een modern Ro-Ro schip aan de vloot toegevoegd, wat een significante stijging in trailer- en containercapaciteit betekent. De uitbreiding volgt op de groeiende vraag naar vervoer van auto's, containers, trailers en alle andere rollende cargo van en naar Portugal.
- De haven van Zeebrugge bevestigt de hubfunctie in twee sectoren: de papier en papierpulpsector en de automotive sector.
- De overslag van papier- en papierpulp bracht een sterke hub naar Zeebrugge. In totaal is de haven van Zeebrugge door 14 diensten

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

verbonden met Denemarken, Finland, Noorwegen en Zweden (21 wekelijkse afvaarten, 1 afvaart om de 5 dagen en 1 afvaart om de tien dagen). De Zweedse rederij Swedish Orient Line heeft per week 4 afvaarten vanuit Zeebrugge naar Göteborg. De schepen worden geladen met lading van papierfabrikant StoraEnso en de overige ruimte wordt door Swedish Orient Line gebruikt. Deze 4 afvaarten zijn vaak volgeboekt, waardoor er nu een extra wekelijks vertrek uit Zeebrugge aan het schema wordt toegevoegd.

- Ook de automotive trafiek vanuit Zeebrugge heeft nood aan extra capaciteit. Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) verdubbelt vanaf januari 2016 de frequentie van de dienst op de Californische haven Port Hueneme. Vanaf dan zal de lijndienst niet tweewekelijks, maar wekelijks vertrekken. Behalve de bestemmingshaven in Californië, vaart het schip ook naar de havens van Baltimore en Manzanillo in Panama.



1.4. Haven van Oostende

1.4.1 Haven, havenbedrijf en infrastructuur

- Zondag 20 september werd in de 4 Vlaamse havens de Vlaamse Havendag georganiseerd. De haven van Oostende verwelkomde samen met REBO het grote publiek in het 'Hernieuwbare Energie Dorp' op de parking van Falck Safety Services. 3500 bezoekers konden de activiteiten van Haven Oostende ontdekken. Ook Minister Ben Weyts bezocht de haven.
- Alle rederijen die de haven van Oostende aanlopen, moeten gebruik maken van het haveninformatiesysteem Ensor (Electronic Network System Ostend Region) dat in 1999 werd gelanceerd. Er werd een compleet nieuw havensysteem opgebouwd samen met de haven van Gent (Enigma) door dezelfde systeembouwer. Sinds de lancering van het systeem werden alle havensystemen aan elkaar gelinkt via het Central Broker Systeem op Vlaams niveau, werd een link gelegd naar Safeseabel en het Europese Safeseanet, waar ook alle andere Europese havens en instanties op aansluiten. Sindsdien zijn er tal van modules bijgebouwd in ENSOR die specifiek zijn aan de haventrafiek van Oostende, zoals ferry modules en reservatiemodules voor de crew transfer vessels van de offshore industrie. In de loop van de periode 2012-2015 werden aanpassingen gedaan aan ENSOR waarbij deze ook gelinkt werd met de overheidsinstanties zoals binnenlandse zaken (ISPS), douane, scheepvaartpolitie, saniport, en OVAM, waarbij alle documenten van een schip digitaal worden doorgegeven en ingeklaard. Het Ensor systeem registreerde in 2015 20.203 scheepsbewegingen in de haven. De pleziervaart wordt niet geregistreerd.
- In 2015 is de aanbesteding doorgegaan voor de vernieuwbouw van kaai 101 ter hoogte van het huidige hoofdgebouw van VLOOT (toewijzing gebeurde in december 2015). Daarmee ontstaat een terrein van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

zo'n 7.000 m² door nieuw gewonnen terrein aan de nieuwe kaai samen met de vroegere fast-ferry terminal terreinen. Het is de bedoeling dat de installaties die zich nu op kaai 606 bevinden, overgeplaatst worden naar kaai 101-102 waardoor een concentratie van alle activiteiten plaatsvindt en een efficiëntere uitbating en controle mogelijk wordt. De uitvoering van de werken is voorzien voor 2016.

- In de offshore is er extra veel aandacht voor veiligheid, met certificatie van de opgeleide technici. Deze opleidingen ter plaatse ter beschikking stellen is een enorme troef. Dit gebeurt in Oostende door Falck Safety Services. Het is het tot nog toe grootste en modernste opleidingscentrum voor de offshore- en andere veiligheidstrainingen. Het Havenbedrijf Oostende verbouwde grondig een oud militair gebouw waarin Falck de uitrustingsinfrastructuur voorzag. Het werd in het najaar 2015 in gebruik genomen.
- Door middel van een uitbreiding van het Falck gebouw voorzag het Havenbedrijf Oostende ook in de accommodatie van bedrijven zoals Jan de Nul, Cofely-Fabricom, Technum-Tractebel en Buijsse International. In de aanpalende gebouwen vinden o.a. CMI, CG, G4S, e-BO Enterprises, e-coast, OWA, GeoSea en anderen onderdak.

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 en industrie

- Op het industriegebied Plassendale 1 in de achterhaven van Oostende startten half april 2015 de werken voor een grondstofrecyclagebedrijf: 'AIM Recycling Europe NV'. Dit bedrijf met Canadeese roots, specialiseert zich in de terugwinning en recyclage van gemengde non-ferro metalen (koper, lood, aluminium, zink, brons en messing).
- Op 19 oktober 2015 verlieten twee 2 grote opslagtanks de haven van Oostende, die in de achterhaven gebouwd werden door Geldof. De tanks met diameter van 12 meter en tevens 12 meter hoogte, wogen 70 ton per stuk en hebben een opslagcapaciteit van 900 m². De opslagtanks werden vervoerd naar IJmuiden, waar ze worden gebruikt voor de opslag van vloeibare teer door Tata Steel.



1.4.3 Energie en duurzaamheid

- In de haven van Oostende blijft de nadruk liggen op de verdere uitbouw van de “Blue Energy Business”. In 2015 was er geen installatie-activiteit. De nadruk lag bijgevolg op het onderhoud van de 182 nu producerende windmolens. Onderhoud hield ook de vervanging in van enkele grotere onderdelen als wieken, reductiekasten of generatoren wat met de grote installatieschepen gebeurt. Alle onderhoudsactiviteiten gebeuren vanuit de haven van Oostende. Deze activiteiten leiden tot een groeiend aantal bedrijven en uitbreiding van bestaande bedrijven in het Oostendse havengebied. Voor 2016 wordt verdere groei verwacht met de bouw van de 50 windturbines van het Nobel-wind project. De funderingen worden via de haven van Oostende aangevoerd en geplaatst, de turbines komen rechtstreeks uit de fabriek van Denemarken.
- Het Flansea project, een samenwerking tussen de UGent, AGHO en een aantal Vlaamse bedrijven (Deme Blue Energy, Cloostermans, Spiromatic en Contec) werd op 17 februari 2015 afgesloten. Dit project



heeft 5 jaar gelopen en had de bedoeling om golfenergie via een boei om te zetten in elektriciteit. Het concept bleek niet geschikt.

- Op 14 en 15 april 2015 was Haven Oostende het centrum van de Europese 'golf- en getijdenenergie' ontwikkeling. Het Europese project Beppo bracht 60 mensen uit 6 verschillende landen samen die hun ervaring in onderzoek en ontwikkeling van golf- en getijdenenergie kwamen delen. Beppo is een initiatief van Haven Oostende. Het staat voor Blue Energy Production in Ports en wordt ge-cofinancierd door ERDF en valt onder het Europese "Interreg IVB North Sea Region transnational collaboration programme". Op wereldniveau wint de productie van hernieuwbare energie aan belang. Naast het offshore wind verhaal is er ook golf- en getijdenenergie. Golfenergie wordt gewonnen uit de snel wisselende waterhoogte op zee door aanwezigheid van golven. Getijdenenergie is energie die wordt gewonnen door gebruik te maken van de stroming die ontstaat tussen eb en vloed.

1.4.4 Scheepvaart

- Het cruisesizoen startte op 6 mei 2015, met de aankomst van de National Geographic Explorer. Er waren in 2015 in totaal 19 cruise aanlopen waarvan 10 "turnarounds", waar de passagiers in Oostende in- en ontschepen. Op zondag 27 september sloot het cruisesizoen af met de komst van het cruiseschip Astor.
- Op 14 april 2015 verwelkomde de haven van Oostende voor de eerste keer het hefschip Thor. De Thor werd van april tot en met juli ingezet om algemene onderhoudswerken uit te voeren op het C-Power windpark.
- Op 29 april 2015 verwelkomde de haven van Oostende voor de eerste keer het hefschip WIND. Het 55 meter lange en 18 meter brede Deense hefschip kwam onderdelen oppikken die naar het windpark Belwind moesten.



UNION 5
ANTWERPEN

50
48
15

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 1989-2015, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2015 besteedde het Vlaamse Gewest 289,4 miljoen euro in functie van de havens. De post “maritieme toegang” is goed voor 151,4 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.



Voor de laatste vijf jaar (2011-2015) worden de overheidsuitgaven voor de vier Vlaamse havens apart weergegeven, met aanduiding van de belangrijkste projecten.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2015 door middel van de ABEX-index¹.

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

OVERHEIDSUITGAVEN



Tabel 2.1

Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2015

(in prijzen 2015)

jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Antwerpen	107,96	80,69	99,84	107,43	91,71	28,36	57,23	95,81	53,60
Gent	17,39	20,73	27,39	34,74	18,40	20,90	29,54	29,53	35,59
Zeebrugge	34,62	31,70	48,86	39,64	39,21	30,39	19,69	22,05	17,31
Oostende	6,39	7,81	16,31	2,08	3,64	16,46	15,23	22,75	24,54
Totaal havens	166,36	140,93	192,39	183,89	152,96	96,11	121,70	170,14	131,03
Maritieme toegang	92,25	103,04	91,22	103,83	122,83	144,49	148,36	160,83	204,93
Algemeen totaal	258,62	243,97	283,61	287,72	275,79	240,60	270,06	330,97	335,96
Maritieme toegang %	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%

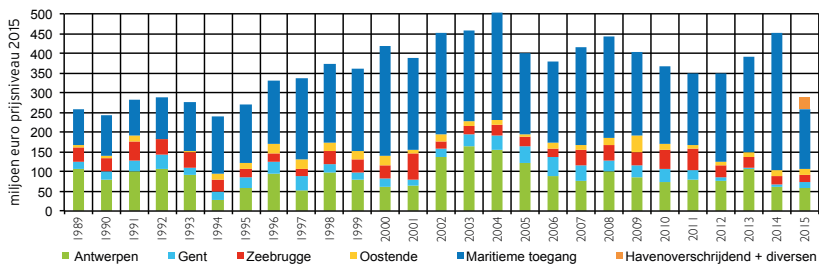
jaar	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Antwerpen	98,78	80,91	59,99	65,61	136,38	164,97	155,69	123,29	88,68
Gent	18,64	15,86	23,71	15,45	20,94	30,95	35,17	40,45	48,18
Zeebrugge	33,62	34,50	31,37	64,89	18,26	18,48	27,68	24,12	22,13
Oostende	21,53	21,90	23,87	8,55	20,23	13,18	11,58	8,04	15,28
Totaal havens	172,57	153,16	138,94	154,50	195,82	227,59	230,11	195,90	174,27
Maritieme toegang	199,62	207,81	278,23	232,99	256,98	230,52	273,16	204,19	204,79
Algemeen totaal	372,18	360,97	417,17	387,49	452,81	458,11	503,27	400,10	379,06
Maritieme toegang %	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%	51,0%	54,0%

jaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal
Antwerpen	77,03	101,70	86,74	74,89	80,82	75,52	106,46	61,53	58,38	2.420,02
Gent	39,82	25,93	30,33	31,43	22,75	8,72	4,19	5,91	16,46	669,11
Zeebrugge	39,53	41,15	32,39	48,73	55,51	30,32	26,41	20,41	16,86	869,81
Oostende	11,79	18,13	42,49	16,45	8,36	10,36	12,43	16,04	16,16	411,58
Totaal havens	168,17	186,92	191,95	171,51	167,45	124,92	149,49	103,88	107,86	4.370,53
Maritieme toegang	246,43	256,36	212,30	195,37	182,77	224,67	242,18	349,45	151,44	5.321,03
Havenoverschrijdende kleine projecten en diversen*									30,05	30,05
Algemeen totaal	414,60	443,28	404,24	366,88	350,22	349,59	391,67	453,33	289,35	9.721,61
Maritieme toegang %	59,4%	57,8%	52,5%	53,3%	52,2%	64,3%	61,8%	77,1%	52,3%	54,7%

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 2015 werd door de het Vlaams Gewest 58,4 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Antwerpen. Bijna de helft daarvan zijn decreetkosten: werking van de sluisen, de havenkapiteinsdienst en toelagen voor baggerwerken in de kanaaldokken. Ook belangrijk zijn de kosten voor de bouw en financiering van AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib, de installatie om slib te ontwateren en te stockeren). De meeste andere grote werken hebben betrekking op renovatie en herstelling van de diverse sluisen in de haven van Antwerpen.

Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2011-2015, miljoen euro
(in prijzen 2015)



PROJECT	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	0,00	10,19	0,96	1,58	0,01	12,74
Berendrechtsluis & Zandvlietsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,34	0,34
Zandvlietsluis	0,83	3,78	0,93	0,12	2,57	8,23
Renovatie van het 5e Havendok en Marshalldok	0,00	0,00	5,25	0,00	0,00	5,25
Renovatie Churchilldok	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50
Renovatie Hansadok	0,29	0,01	0,00	0,00	0,00	0,30
Demping kaai voor het Graandok	0,00	2,04	0,00	0,00	0,00	2,04
Renovatie 6e Havendok	0,16	0,19	0,00	0,00	0,00	0,35
Vierde havendok	0,00	0,00	0,69	0,01	0,00	0,70
Verdieping Leopolddok	31,92	0,00	0,18	0,00	0,00	32,10
Bouw / Financieringskost AMORAS	7,54	5,03	29,29	7,10	7,10	56,06
Renovatie Van Cauwelaertsluis	1,58	0,27	0,62	0,93	0,02	3,42
Boudewijnsluis	0,00	0,06	0,00	4,14	2,31	6,51
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,43	0,05	0,00	0,00	0,48
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	0,14	0,03	0,00	0,00	0,00	0,17
Verrebroekdok	0,00	0,17	2,29	0,04	0,00	2,49
Containerdok West (Deurganckdok)	1,33	0,05	0,00	0,00	0,00	1,38
Kieldrechtsluis	1,49	0,00	26,10	0,04	0,00	27,63
Herstellingswerken Kallosluis	0,53	1,14	0,51	0,44	0,06	2,67
Overige (kleinere werken en diversen)	2,53	20,67	10,97	17,80	17,28	69,24
Decreetkosten: werking sluisen	12,97	12,95	12,85	12,83	12,65	64,25
Decreetkosten: toelage kanaaldokken & commerciële ligplaatsen	7,13	7,16	4,40	5,30	5,94	29,92
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	11,46	11,36	11,37	11,21	10,10	55,49
Totaal haven van Antwerpen	80,82	75,52	106,46	61,53	58,38	382,70

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

2.3. Haven van Gent

In 2015 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Gent 16,5 miljoen euro. Het grootste deel van de werken zijn kleinere werken (o.m. renovatie brug Zelzate, aanbrengen bodem-bescherming Moervaart, onderhoud kanaal Gent-Terneuzen, diverse herstellingen, ...). De bouw van een kaaimuur aan de Moervaart is het enige grotere project dat door het Gewest wordt ondersteund. De decreetkosten in de haven van Gent bestaan in hoofdzaak uit een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteinsdienst: 1,7 miljoen euro. Verder werd nog 0,1 miljoen euro besteed aan baggerwerken op het Zeekanaal.



Tabel 2.3

Grote projecten haven van Gent, 2011-2015, miljoen euro

(in prijzen 2015)

PROJECT	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,07
Kluizendok	6,47	1,71	0,00	0,00	0,00	8,17
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	10,00	0,00	0,00	0,73	0,00	10,73
Bouw basculebruggen sluis Terneuzen	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23
Moervaart	2,41	0,35	0,00	0,00	1,87	4,63
Overige (kleinere werken en diversen)	1,58	4,58	2,17	3,26	12,83	24,42
Decreetkosten: werking sluisen	0,10	0,01	0,00	0,00	0,00	0,11
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,00	0,07	0,15	0,07	0,10	0,40
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	1,96	1,93	1,87	1,85	1,67	9,28
Totaal haven van Gent	22,75	8,72	4,19	5,91	16,46	58,04

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

2.4. Haven van Zeebrugge

In 2015 werd door de het Vlaams Gewest 16,9 miljoen euro besteed ten behoeve van de haven van Zeebrugge. De belangrijkste kostenposten zijn de decreetkosten (werking van de sluisen en de havenkapiteinsdienst, in totaal 5,8 miljoen euro) en de investeringen in de Vandammesluis en de vaargeul (5,8 miljoen euro). Naast vernieuwing van oevers aan het Boudewijnkanaal (1,7 miljoen euro) waren er nog voor 2,8 miljoen euro aan kleinere werken en diversen.



OVERHEIDSUITGAVEN

Tabel 2.4

Grote projecten haven van Zeebrugge, 2011-2015, miljoen euro (in prijzen 2015)



PROJECT	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal
Brittanniadok	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,11
Aanlegplaats Brittaniadok	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,06
Tweede LNG-steiger	2,0	0,4	0,1	0,1	0,0	2,66
Strategisch Haveninfrastructuur Project	0,0	2,7	3,2	3,3	0,1	9,31
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,0	1,4	0,8	0,0	0,2	2,43
Aanleg Wielingen- en Albert II dok	0,0	0,0	7,9	0,4	0,0	8,23
Aanleg Albert II-dok	0,9	0,2	0,0	0,0	0,1	1,14
Werken Vandammesluis en vaargeul	14,7	12,3	1,3	5,4	5,8	39,40
Werken Visartsluis	0,1	0,0	0,1	0,2	0,3	0,73
Nieuwe Herdersbrug	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,48
Bastenakenkade	7,1	0,2	0,5	0,0	0,0	7,77
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en bijhorende terreinen	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	1,40
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	17,4	0,0	0,0	0,0	0,0	17,38
Verbinding Minervaplein met oostelijke achterhaven	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,65
Vernieuwen oevers Boudewijnkanaal	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	1,69
Overige (kleinere werken en diversen)	4,6	3,2	6,2	4,7	2,8	21,5
Decreetkosten: werking sluisen	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	17,3
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	3,1	3,1	2,8	2,8	2,5	14,35
Totaal haven van Zeebrugge	55,51	28,31	26,41	20,41	16,86	147,50

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



2.5. Haven van Oostende

In 2015 bedroegen de uitgaven van het Vlaams Gewest ten behoeve van de haven van Oostende 16,2 miljoen euro. Het grootste deel van dit bedrag was bestemd voor de renovatie van kaai 101 ter hoogte van het Bestuursgebouw van DAB Vloot (8,6 miljoen euro). Een bedrag van 6,8 miljoen euro werd uitgegeven voor kleinere werken en diversen. Hieronder vallen o.m. restauratiekosten van de Demeysluis, onderhoudskosten in het havengebied, schilderwerken aan de Doksluis, e.d. De decreetkosten bedragen voor de haven van Oostende 1,23 miljoen euro.

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2011-2015, miljoen euro

(in prijzen 2015)



PROJECT	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23
Plassendale project	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,38
Nieuwe havendammen	1,29	3,84	9,88	8,85	0,00	23,86
Renovatie kaai 101 thv bestuursgebouw DAB vloot	0,00	0,00	0,00	0,00	8,63	8,63
Demeysluis: basculebrug/wachtkaaï	3,49	0,05	0,52	0,08	0,00	4,14
Overige (kleinere werken en diversen)	1,57	5,08	0,72	5,81	6,30	19,49
Decreetkosten: werking sluzen	0,52	0,52	0,52	0,51	0,52	2,58
Decreetkosten: havenkapiteïnsdienst	0,87	0,87	0,80	0,79	0,71	4,04
Totaal haven van Oostende	8,36	10,36	12,43	16,04	16,16	63,35

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



3

HAVENARBEID

3.1 Situering

De havenarbeid wordt in de Vlaamse havens volgens een zeer eigen, specifieke reglementering georganiseerd. De havenarbeiders hebben een eigen statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het contingent havenarbeiders daalde licht in Antwerpen en daalde sterk in Oostende. In Zeebrugge en Gent nam het algemeen contingent havenarbeiders toe. Het aantal gepresteerde arbeidstaken nam toe in de vier Vlaamse havens.

3.2 De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling

De havenarbeiders van het Algemeen Contingent vormen een onderdeel van de tewerkstelling in de havengebonden sector. In de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit². De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers

² In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de Port of Zeebrugge worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitoefenen van bepaalde opdrachten. In de studies van de NBB worden de werkende havenarbeiders opgenomen. Deze aantallen worden bovendien uitgedrukt in voltijdse equivalenten. Deze berekeningswijze houdt geen rekening met werkloze en arbeidsongeschikte havenarbeiders. Er zijn dus meer havenarbeiders bij de havengebonden activiteiten betrokken dan wat blijkt uit de tewerkstellingscijfers vermeld in de studies van de NBB.

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

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

3.3 Historische achtergrond

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

De rechten en de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen worden door deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepaald. De Codex, een vorm van arbeidsreglement, wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast door het paritair subcomité van iedere haven, een officieel organisme. Het is paritair samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en anderzijds vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Een vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid zit het paritair subcomité voor.

HAVENARBEID

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

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

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



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

3.4 Het algemeen toepassingsgebied

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

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,³ 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 Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt door vissersvaartuigen.

HAVENARBEID

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

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



3.5 De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen

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



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

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

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

De "havenarbeiders B" worden in twee categorieën onderverdeeld:

1. havenarbeiders algemeen werk;
2. gespecialiseerde beroepscategorieën.

De nieuwelingen worden automatisch ondergebracht in rang B. De overheveling van B naar A is mogelijk wanneer de havenarbeider voldoende

HAVENARBEID

prestaties heeft geleverd gedurende een referentieperiode van twee jaar. Vanaf 2008 is de referentieperiode teruggebracht tot 18 maanden.

Het “Logistiek contingent” omvat de havenarbeiders die tewerkgesteld worden op plaatsen waar goederen ter voorbereiding van hun verdere distributie en/of verzending een transformatie ondergaan die indirect leidt tot een aanwijsbare toegevoegde waarde. De havenarbeiders van het logistiek contingent worden verder onderverdeeld in vier beroepscategorieën:

1. magazijnarbeiders;
2. logistieke arbeiders;
3. fruitsorteerders;
4. fruitpakkers.

Verder zijn er nog de “vaklui” die geen erkende havenarbeiders zijn, maar wier loon- en arbeidsvoorwaarden toch worden vastgesteld in de collectieve afspraken van het Paritair Comité.

Volgens de aard van het dienstverband kunnen de havenarbeiders ook nog worden onderverdeeld in “havenarbeiders in vast dienstverband” en “havenarbeiders in los dienstverband”.

Havenarbeiders in vast dienstverband zijn diegenen die steeds bij dezelfde werkgever tewerkgesteld worden en gebonden zijn door een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde duur. Volgende categorieën werken in vast dienstverband:

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

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

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



HAVENARBEID

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

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

Voor de aanwerving van de havenarbeiders in los dienstverband zijn er, van maandag tot en met vrijdag, vier aanwervingszittingen per dag (om 7.00 uur voor de dagshift, om 13.00 uur voor de namiddagshift, om 14.30 uur voor de ochtendshift (eerste ploeg 's anderdaags) en om 15.15 uur voor de nachtshift). 's Zaterdags zijn er slechts drie aanwervingszittingen (om 7.00 uur, 13.00 uur en 14.30 uur) waarvan het bijwonen facultatief is. Op zon- en feestdagen is het aanwervingsbureau gesloten.

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

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



op de werkloosheidsvergoeding en niet op de aanvullende aanwezigheidsvergoeding.

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

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

3.6 Haven van Antwerpen

In de periode 1980-2015 nam het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Antwerpen af van 9.270 personen tot 6.131 personen. Dit is vooral toe te schrijven aan de steeds toenemende containerisatie in de scheepvaart. Het algemeen contingent havenarbeiders is in 2015 (tegenover 2014) licht afgenomen, het aanvullend contingent havenarbeiders nam licht toe. Het aantal gepresteerde taken is in de periode 2000-2015 gestegen van 1.071.813 tot 1.193.747. De laatste jaren blijft het aantal gepresteerde arbeidstaken per jaar rond hetzelfde niveau, namelijk 1,16 à 1,19 miljoen eenheden. Het gemiddeld aantal taken per arbeider steeg van 188 taken in 2014 tot 195 taken in 2015 (+3,5 %).



Tabel 3.1

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken,
haven van Antwerpen, 1980-2015



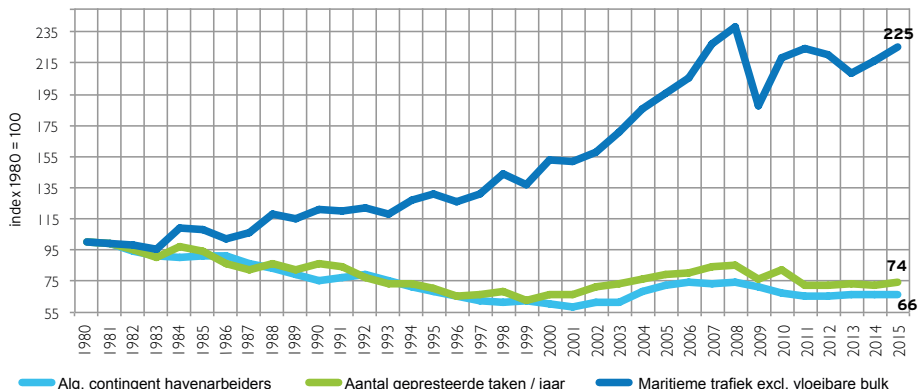
Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vaklui logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	9.270	1.026	10.296	1.613.105	174
1990	7.009	1.434	8.443	1.384.598	198
2000	5.567	1.530	7.097	1.071.813	193
2001	5.388	1.402	6.790	1.076.236	200
2002	5.720	1.164	6.884	1.153.354	202
2003	5.739	1.377	7.116	1.182.298	206
2004	6.303	1.555	7.858	1.232.722	196
2005	6.742	1.651	8.393	1.274.413	189
2006	6.900	1.696	8.596	1.303.664	189
2007	6.819	1.679	8.498	1.356.651	199
2008	6.898	1.777	8.675	1.377.539	200
2009	6.650	1.785	8.435	1.228.708	185
2010	6.240	1.827	8.067	1.322.822	212
2011	6.053	1.862	7.915	1.170.631	193
2012	6.029	1.776	7.805	1.166.335	193
2013	6.160	1.741	7.901	1.183.817	192
2014	6.181	1.727	7.908	1.162.372	188
2015	6.131	1.743	7.874	1.193.747	195

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEPA, AGHA (SEA)

HAVENARBEID

Haven van Antwerpen

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.7 Haven van Gent

Met een overwegende trafiek van bulkgoederen, zoals ertsen, kolen en granen, is de haven van Gent in de eerste plaats een industriële haven. Het contingent havenarbeiders in Gent is gedaald van 787 in 1980 tot 439 in 2015. In de periode 1980-2015 daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken van 131.095 tot 80.667. Als gevolg van de economische crisis bereikte het aantal gepresteerde taken in 2009 een dieptepunt. De jaren daarna herstelde het aantal taken tot op het peil van de jaren ervoor. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider daalde in 2015 licht (tegenover 2014) tot 184 taken (-1,4 %).

Tabel 3.2

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Gent, 1980-2015



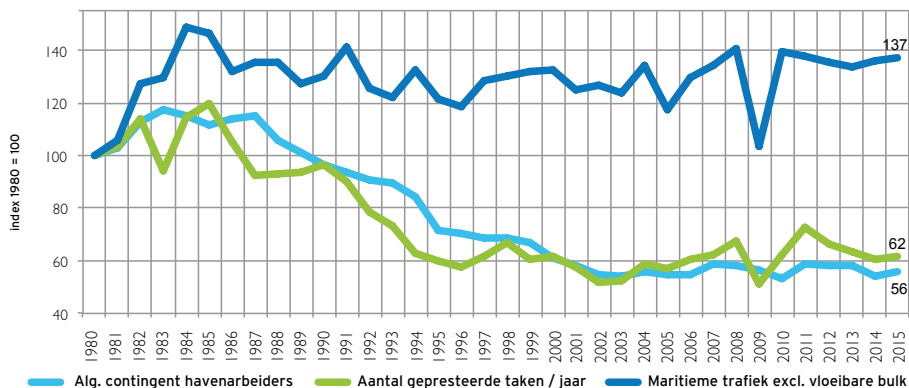
Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vakkli logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	787	0	787	131.095	167
1990	761	119	880	126.293	166
2000	479	207	686	81.142	169
2001	459	190	649	75.185	164
2002	430	179	609	67.620	157
2003	424	175	599	68.768	162
2004	442	169	611	76.980	174
2005	430	168	598	74.967	174
2006	432	163	595	79.465	184
2007	464	164	628	81.536	176
2008	458	163	621	88.500	193
2009	445	159	604	66.990	151
2010	419	164	583	81.659	195
2011	463	166	629	95.268	206
2012	457	147	604	86.978	190
2013	456	142	598	82.818	182
2014	425	127	552	79.222	186
2015	439	130	569	80.667	184

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

HAVENARBEID

Haven van Gent

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.8 Haven van Zeebrugge

Het contingent havenarbeiders en het aantal gepresteerde taken is in de haven van Zeebrugge sinds 1980 sterk toegenomen. Het algemeen contingent havenarbeiders nam tussen 2000 en 2015 toe van 1.080 tot 1.568 personen. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 238.235 in 2000 tot 355.574 in 2015. Als gevolg van de economische crisis ging het aantal gepresteerde taken in 2009 fors achteruit. Daarna kende het aantal gepresteerde taken een grillig verloop. In 2015 overtrof het aantal gepresteerde RSZ-taken het aantal van 2008. Het gemiddeld aantal RSZ-taken per havenarbeider (algemeen contingent) steeg van 217 in 2014 tot 227 in 2015 (+4,7 %).





Tabel 3.3

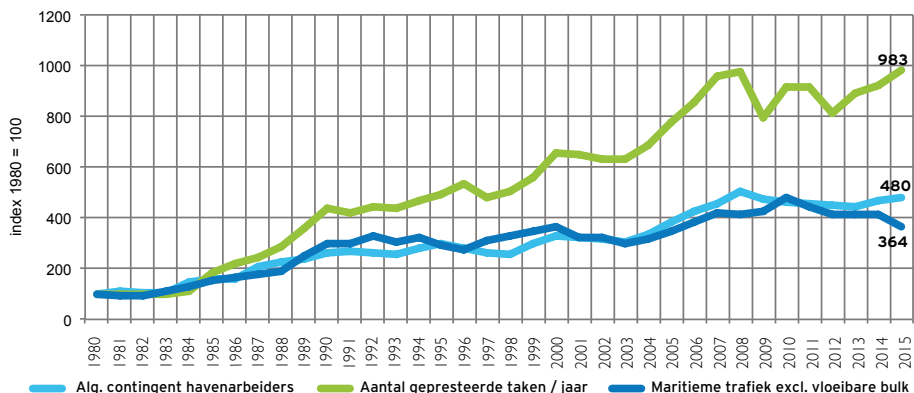
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Zeebrugge, 1980-2015

Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vaklui logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	327	0	327	36.162	111
1990	862	0	862	158.725	184
2000	1.080	0	1.080	238.235	221
2001	1.058	0	1.058	235.986	223
2002	1.037	0	1.037	228.979	221
2003	1.000	0	1.000	228.463	228
2004	1.089	0	1.089	247.497	227
2005	1.246	276	1.522	281.247	226
2006	1.395	277	1.672	309.241	222
2007	1.487	323	1.810	347.898	234
2008	1.645	282	1.927	352.689	214
2009	1.560	262	1.822	288.796	185
2010	1.516	259	1.775	331.731	219
2011	1.499	313	1.812	332.766	222
2012	1.480	320	1.800	294.914	199
2013	1.458	323	1.781	322.266	221
2014	1.541	313	1.854	333.656	217
2015	1.568	349	1.917	355.574	227

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEWEZ. Tot 1995 effectief gepresteerde taken, vanaf 1996 gepresteerde RSZ-taken

Haven van Zeebrugge

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.9 Haven van Oostende

Sinds het volledig wegvallen van alle roll-on roll-off trafiek vanaf april 2013 daalde het aantal gepresteerde taken in 2015 tot 2.474 taken. Dat is een stuk lager dan in de periode met ro/ro, maar wel een sterke stijging tegenover 2014 (+78%). Het contingent havenarbeiders daalde verder tot 13. Door de daling van het contingent havenarbeiders en door de sterke stijging van het aantal gepresteerde taken steeg het gemiddelde aantal taken per arbeider in 2015 tot 190.



Tabel 3.4

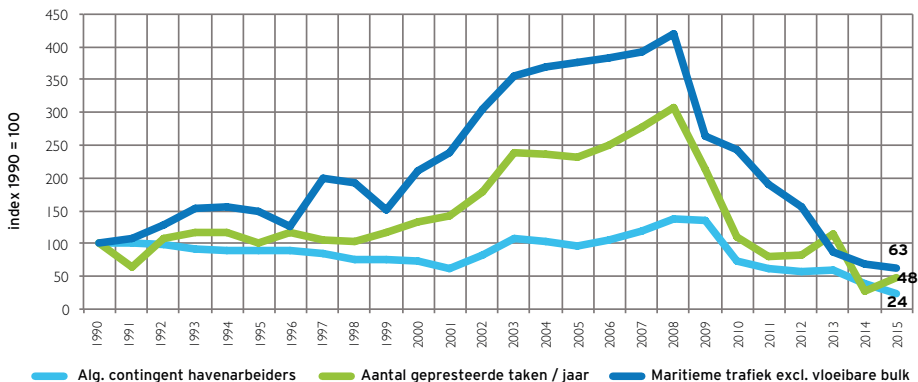
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Oostende, 1990-2015

Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1990	55	5.135	93
2000	40	6.838	171
2001	34	7.308	215
2002	45	9.157	203
2003	59	12.206	207
2004	57	12.143	213
2005	53	11.949	225
2006	58	12.792	221
2007	66	14.203	215
2008	76	15.757	207
2009	74	10.941	148
2010	40	5.698	142
2011	34	4.135	122
2012	31	4.294	139
2013	33	5.897	179
2014	22	1.394	63
2015	13	2.474	190

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

Haven van Oostende

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek





4

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

4.1 Inleiding

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 2009-2014. Kort samengevat:

- De totale directe toegevoegde waarde voor de vier Vlaamse havens bedroeg in 2014 meer dan 14,9 miljard euro. De totale toegevoegde waarde, dus directe en indirecte toegevoegde waarde samen, bedroeg in 2014 bijna 28 miljard euro. Dit is 7% van het Belgische BBP (12% van het Vlaamse BBP).
- De directe werkgelegenheid bedroeg 102.510 voltijdse equivalenten (VTE's). Met de indirecte werkgelegenheid erbij wordt dit in totaal 226.427 VTE. Dit is bijna 6% van de werkende bevolking in België (bijna 10% van de werkende bevolking in het Vlaams Gewest).
- Er werd in de Vlaamse havens 4,0 miljard euro geïnvesteerd in 2014.

4.2 Definities en methodologie

4.2.1 Algemeen

Als basis voor dit hoofdstuk werd het rapport 'Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2014' gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks 'Working papers - document series'⁴ in juni 2016 werd gepubliceerd. Tevens belicht dit rapport uitvoerig de methodiek⁵ die de auteurs hebben toegepast.

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

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

4 Van Gastel G., 'Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2014', reeks 'Working paper document', Nationale Bank van België, Brussel, 2016.

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

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

maakt deel uit 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 data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Midden 2011 startte het INR met de publicatie van statistieken op basis van de Nace-Bel 2008 code. De data nodig voor de berekening van de indirecte effecten wordt door de Nationale Rekeningen met een zekere vertraging gepubliceerd. De periode 2009-2014 is gebaseerd op de input-outputtabel van 2010 en de aanbod- en gebruikstabellen van 2010, 2011 en 2012. 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 onderzoekinstellingen 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.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

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

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

Het betreft vier segmenten:

- industrie: onder meer chemische industrie, metaalindustrie, automobieliindustrie 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 1993⁷. Het havengebied kan echter wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en ruimtelijke ordening. De afbakening van een havengebied aan de hand van de straatnamen en postcodes kan in functie van deze evoluties aangepast worden. Het volstaat in de toekomst na te gaan of een bepaalde straat nog tot het havengebied behoort om de bedrijven die er gevestigd zijn al dan niet op te nemen in de studie.

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

⁷ Voor de juiste afbakening van de havengebieden: zie 'Afbakening havengebied' bij 'Steekkaarten Vlaamse havens' op de website van de Vlaamse Havencommissie (www.vlaamsehavencommissie.be).



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

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

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

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 2009 herberekend. Bij de berekening van deze waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.



4.2.3 Werkgelegenheid

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 2009 herberekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Voor de indirecte effecten heeft de Nationale Bank van België gewerkt met nieuwe 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 Investerings

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

Privé-bedrijven

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

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

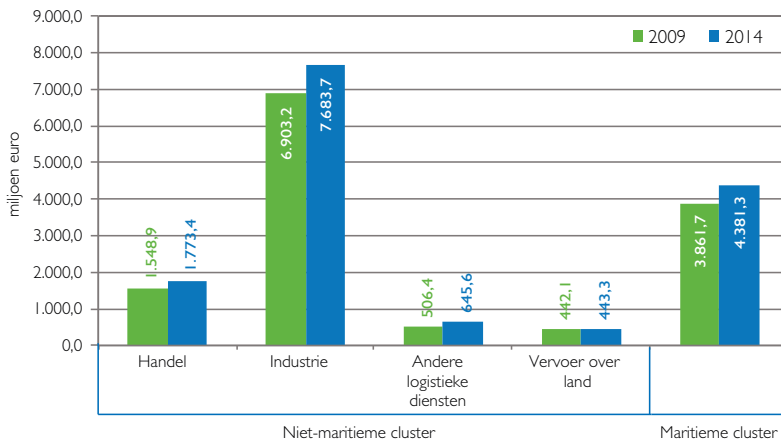
4.3.1 Vlaamse havens

De totale toegevoegde waarde bedroeg in 2014 in de vier Vlaamse havens samen bijna 28,0 miljard euro. De directe toegevoegde waarde bedroeg 14,9 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde opliep tot 13,0 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.

Directe toegevoegde waarde (miljoen €)

Directe toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	2009 (mln €)	2014 (mln €)	aandeel in totaal
Handel	1.548,9	1.773,4	12%
Industrie	6.903,2	7.683,7	51%
Andere logistieke diensten	506,4	645,6	4%
Vervoer over land	442,1	443,3	3%
Niet-maritieme cluster	9.400,5	10.546,0	71%
Maritieme cluster	3.861,7	4.381,3	29%
TOTAAL	13.262,2	14.927,4	100%

Directe toegevoegde waarde Vlaamse havens



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

De totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens in de periode 2009-2014 nam toe. De verklaring zit uiteraard in de sterk gedaalde toegevoegde waarde in 2009 als gevolg van de economische crisis. Vanaf 2010 zette het herstel in. In 2014 nam zowel de directe als de indirecte toegevoegde waarde toe tegenover 2013.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2009 - 2014 (miljoen euro)

Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	3.861,7	9.400,5	13.262,2	11.664,1	24.926,3
2010	4.294,2	10.538,6	14.832,8	13.976,9	28.809,8
2011	4.042,4	10.477,0	14.519,3	12.971,2	27.490,5
2012	4.377,1	10.277,8	14.654,9	13.215,0	27.869,9
2013	4.323,0	10.330,9	14.654,0	12.659,9	27.313,9
2014	4.381,3	10.546,0	14.927,4	13.040,2	27.967,6

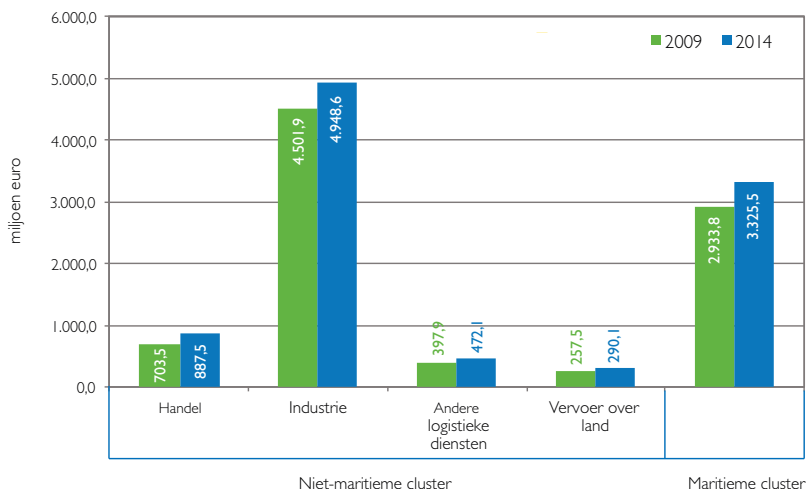


4.3.2 Haven van Antwerpen

De directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bedroeg in 2014 meer dan 9,9 miljard euro. Dat Antwerpen een zeer belangrijke industriële haven en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld is, blijkt uit de cijfers: de helft van de directe toegevoegde waarde werd gerealiseerd in de industrie. De maritieme cluster was in 2014 goed voor een directe toegevoegde waarden van meer dan 3,3 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor 6,6 miljard euro.

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	703,5	887,5	9%
Industrie	4.501,9	4.948,6	50%
Andere logistieke diensten	397,9	472,1	5%
Vervoer over land	257,5	290,1	3%
Niet-maritieme cluster	5.860,8	6.598,3	66%
Maritieme cluster	2.933,8	3.325,5	34%
TOTAAL	8.794,5	9.923,8	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Antwerpen



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Tussen 2009 en 2014 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen aanzienlijk, als gevolg van het herstel van de economische crisis van 2009. Na een fors herstel in 2010, daalde de totale toegevoegde waarde opnieuw licht in 2011. In 2014 zijn de directe en de indirecte toegevoegde waarde gestegen tegenover 2013.



Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2009 - 2014 (miljoen euro)

Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	2.933,8	5.860,8	8.794,5	8.222,6	17.017,1
2010	3.314,1	6.692,2	10.006,4	10.223,1	20.229,5
2011	3.031,0	6.679,8	9.710,8	9.241,1	18.951,8
2012	3.343,7	6.677,1	10.020,9	9.696,6	19.717,4
2013	3.280,2	6.501,8	9.782,0	8.798,2	18.580,2
2014	3.325,5	6.598,3	9.923,8	9.035,7	18.959,5

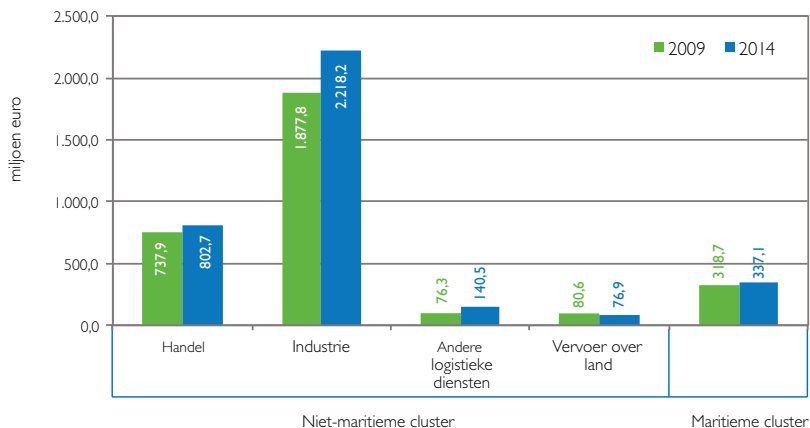


4.3.3 Haven van Gent

In 2014 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent bijna 3,6 miljard euro. Met de staalindustrie en de autoassemblage is Gent een belangrijke industriële haven. De sector industrie was bijgevolg goed voor bijna twee derde, en de niet-maritieme cluster voor 91% van de directe toegevoegde waarde. Negen procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2014 gerealiseerd door de maritieme cluster.

Directe toegevoegde waarde Gent	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	737,9	802,7	22%
Industrie	1.877,8	2.218,2	62%
Andere logistieke diensten	76,3	140,5	4%
Vervoer over land	80,6	76,9	2%
Niet-maritieme cluster	2.772,5	3.238,3	91%
Maritieme cluster	318,7	337,1	9%
TOTAAL	3.091,2	3.575,4	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Gent



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Tussen 2009 en 2014 steeg de directe en indirecte toegevoegde waarde in de haven van Gent van 6,4 in 2009 tot 7,5 miljard euro in 2014. Deze stijging is uiteraard toe te schrijven aan het herstel van de economische crisis van 2009. Zowel de directe als de indirecte toegevoegde waarde is toegenomen in 2014 tegenover 2013.



Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2009 - 2014 (miljoen euro)

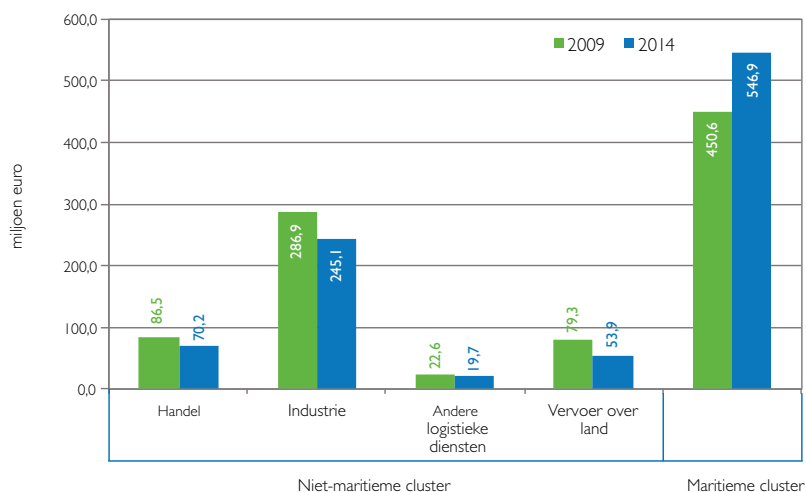
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	318,7	2.772,5	3.091,2	3.266,6	6.357,8
2010	335,7	3.035,8	3.371,5	3.656,9	7.028,4
2011	342,8	3.019,1	3.361,9	3.554,0	6.915,8
2012	346,4	2.857,3	3.203,7	3.355,8	6.559,4
2013	335,8	3.071,3	3.407,1	3.649,5	7.056,6
2014	337,1	3.238,3	3.575,4	3.898,2	7.473,6

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: meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd er in 2014 gecreëerd door de maritieme cluster. De industrie is er verhoudingsgewijs minder belangrijk dan in de andere Vlaamse havens. Iets meer dan één vierde van de directe toegevoegde waarde werd in Zeebrugge door de industrie gecreëerd.

Directe toegevoegde waarde Zeebrugge	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	86,5	70,2	7%
Industrie	286,9	245,1	26%
Andere logistieke diensten	22,6	19,7	2%
Vervoer over land	79,3	53,9	6%
Niet-maritieme cluster	475,2	388,9	42%
Maritieme cluster	450,6	546,9	58%
TOTAAL	925,8	935,8	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Zeebrugge



In Zeebrugge steeg de totale toegevoegde waarde van 1,6 miljard euro in 2009 tot 1,7 miljard euro in 2014. Door de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde in 2009. Vanaf 2010 steeg de totale toegevoegde waarde opnieuw. In 2014 lag zowel de indirecte als de directe toegevoegde waarde echter lager dan in 2013.

Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2009 - 2014 (miljoen euro)



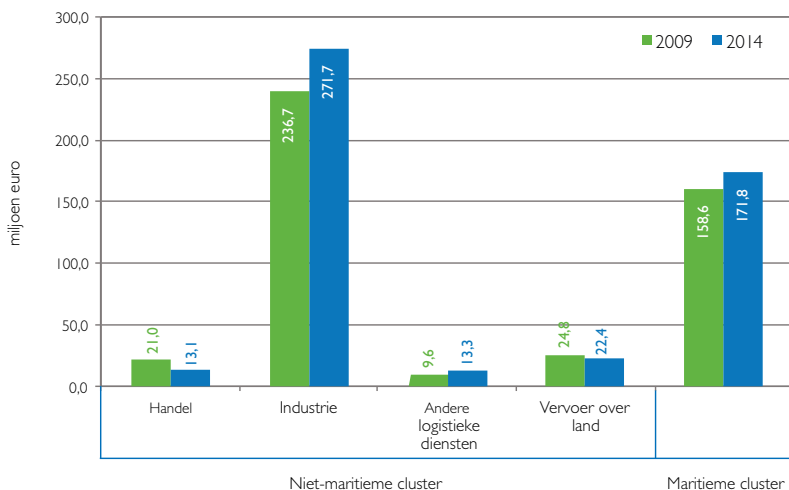
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	450,6	475,2	925,8	689,3	1.615,1
2010	490,8	469,5	960,3	787,0	1.747,4
2011	505,6	470,6	976,2	777,6	1.753,8
2012	518,8	425,8	944,7	764,0	1.708,6
2013	537,8	441,7	979,4	788,3	1.767,7
2014	546,9	388,9	935,8	767,4	1.703,2

4.3.5 Haven van Oostende

De directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende bedroeg in 2014 492,4 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 belangrijk: in 2014 creëerde deze sector meer dan een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Oostende	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	21,0	13,1	3%
Industrie	236,7	271,7	55%
Andere logistieke diensten	9,6	13,3	3%
Vervoer over land	24,8	22,4	5%
Niet-maritieme cluster	292,1	320,6	65%
Maritieme cluster	158,6	171,8	35%
TOTAAL	450,7	492,4	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Oostende



Tussen 2009 en 2014 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende van 765,5 miljoen tot 847,6 miljoen euro. In 2014 lag de totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende iets hoger dan in 2013.

Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2009 - 2014 (miljoen euro)



Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	158,6	292,1	450,7	314,9	765,5
2010	153,6	341,0	494,6	330,4	825,0
2011	163,0	307,5	470,5	327,7	798,2
2012	168,2	317,5	485,7	358,5	844,2
2013	169,3	316,2	485,4	356,5	842,0
2014	171,8	320,6	492,4	355,2	847,6

4.4 Werkgelegenheid

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 2009 herberekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

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 (...)”.

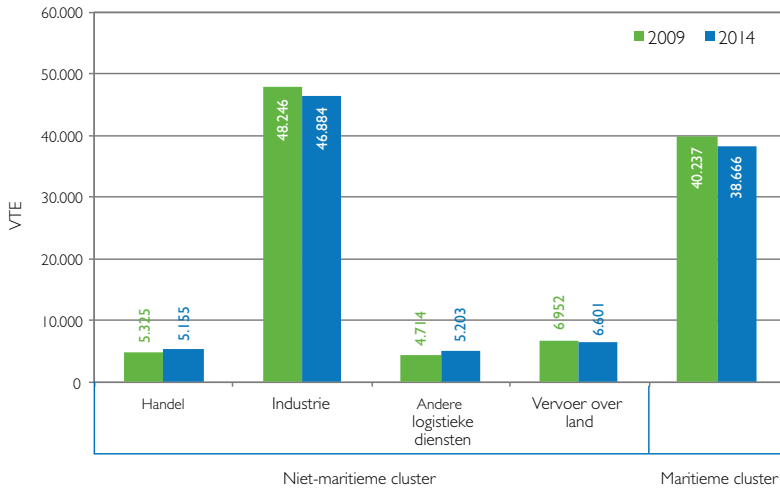
In de havenstudie van de Nationale Bank van België worden de indirecte effecten voor elke haven apart berekend. Aangezien een haven ook afgeleide economische effecten kan genereren in andere havens, wordt een deel van haar indirecte effecten tenietgedaan als de berekening op een geaggregeerd niveau gebeurt, 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 2014 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens 102.510 VTE (voltijdse equivalenten). Meer dan een derde daarvan werkt in de maritieme cluster en twee derde in de niet-maritieme cluster. De sector industrie is de belangrijkste werkgever. Deze sector is goed voor bijna de helft van de werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen.

Directe werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	2009 (aantal)	2014 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	5.325	5.155	5%
Industrie	48.246	46.884	46%
Andere logistieke diensten	4.714	5.203	5%
Vervoer over land	6.952	6.601	6%
Niet-maritieme cluster	65.238	63.844	62%
Maritieme cluster	40.237	38.666	38%
TOTAAL	105.475	102.510	100%

Directe werkgelegenheid Vlaamse havens



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

De totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen bedroeg in 2014 226.427 VTE. Daarvan bedroeg de directe werkgelegenheid 102.510 VTE en de indirecte werkgelegenheid 123.917 VTE. In de periode 2009-2014 is de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen gedaald van 233.094 naar 226.427 VTE.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2009 - 2014 (VTE)

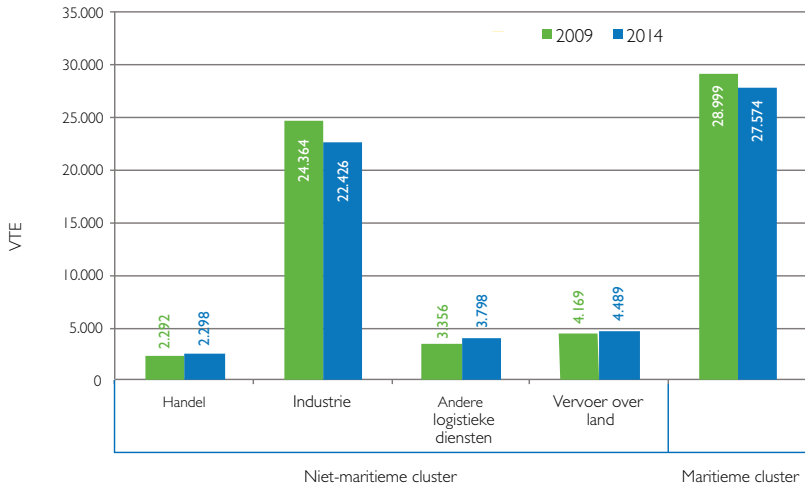
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	40.237	65.238	105.475	127.619	233.094
2010	39.343	62.921	102.264	124.836	227.100
2011	39.171	62.290	101.460	126.899	228.359
2012	39.438	63.951	103.389	126.548	229.937
2013	39.201	64.336	103.537	124.528	228.065
2014	38.666	63.844	102.510	123.917	226.427

4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is met een directe tewerkstelling in 2014 van 60.586 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 2014 27.574 VTE. Dit is 46 % van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met 22.426 VTE komt de industrie op de tweede plaats.

Directe werkgelegenheid Antwerpen	2009 (aantal)	2014 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	2.292	2.298	4%
Industrie	24.364	22.426	37%
Andere logistieke diensten	3.356	3.798	6%
Vervoer over land	4.169	4.489	7%
Niet-maritieme cluster	34.181	33.012	54%
Maritieme cluster	28.999	27.574	46%
TOTAAL	63.180	60.586	100%

Directe werkgelegenheid haven van Antwerpen



De totale werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2014 142.654 VTE. Dit is een lichte daling tegenover 2013.

Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2009 - 2014 (VTE)



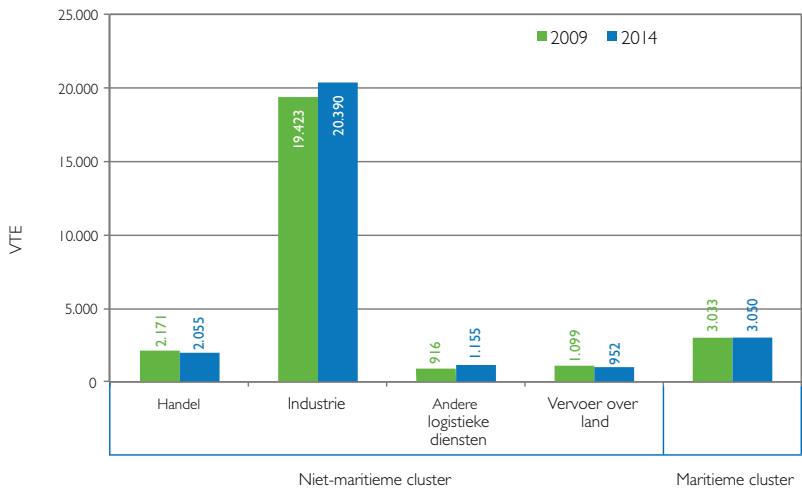
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	28.999	34.181	63.180	85.587	148.767
2010	28.204	33.137	61.341	83.171	144.513
2011	28.138	31.982	60.120	85.755	145.875
2012	28.242	32.939	61.181	84.464	145.644
2013	28.096	33.229	61.325	82.615	143.941
2014	27.574	33.012	60.586	82.068	142.654

4.4.3 Haven van Gent

In 2014 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Gent 27.602 VTE. Ook uit de cijfers van de directe werkgelegenheid blijkt dat Gent in de eerste plaats een industriehaven is: 20.390 VTE (74%) waren in 2014 in die sector tewerkgesteld. Met 3.050 VTE was de maritieme cluster goed voor elf procent van de directe werkgelegenheid in 2014.

Directe werkgelegenheid Gent	2009 (aantal)	2014 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	2.171	2.055	7%
Industrie	19.423	20.390	74%
Andere logistieke diensten	916	1.155	4%
Vervoer over land	1.099	952	3%
Niet-maritieme cluster	23.609	24.552	89%
Maritieme cluster	3.033	3.050	11%
TOTAAL	26.642	27.602	100%

Directe werkgelegenheid haven van Gent



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

In de periode 2009-2014 is de totale werkgelegenheid in de Gentse haven gestegen, en dit zowel direct als indirect. In 2014 lag de werkgelegenheid, zowel direct als indirect, iets hoger dan in 2013.

Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2009 - 2014 (VTE)

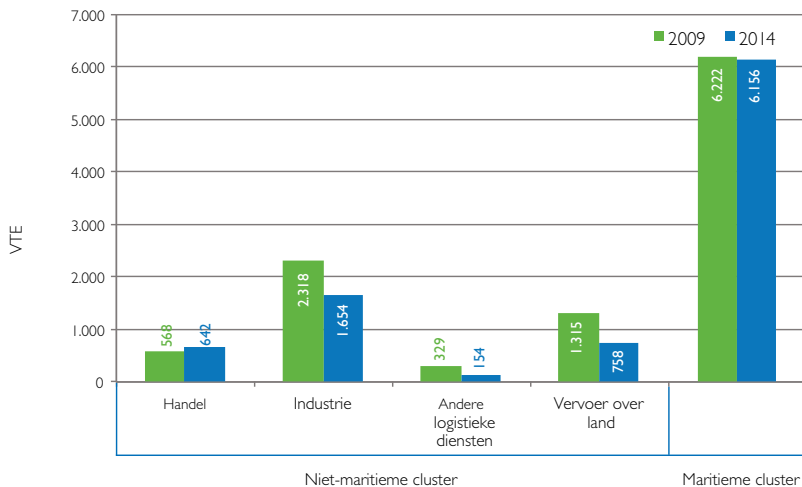
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	3.033	23.609	26.642	33.398	60.040
2010	2.963	22.849	25.813	32.942	58.754
2011	3.042	23.508	26.550	33.631	60.182
2012	3.113	24.035	27.148	34.233	61.381
2013	3.096	24.348	27.445	34.302	61.747
2014	3.050	24.552	27.602	34.443	62.044

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven is, blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2014 gecreëerd in de maritieme cluster. De industrie was goed voor 18% van de directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge.

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	2009 (aantal)	2014 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	568	642	7%
Industrie	2.318	1.654	18%
Andere logistieke diensten	329	154	2%
Vervoer over land	1.315	758	8%
Niet-maritieme cluster	4.529	3.209	34%
Maritieme cluster	6.222	6.156	66%
TOTAAL	10.752	9.365	100%

Directe werkgelegenheid haven van Zeebrugge



In de periode 2009-2014 is de directe en de indirecte werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge gedaald. Ook tegenover 2013 is de totale werkgelegenheid in 2014 licht gedaald.



Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2009 - 2014 (VTE)

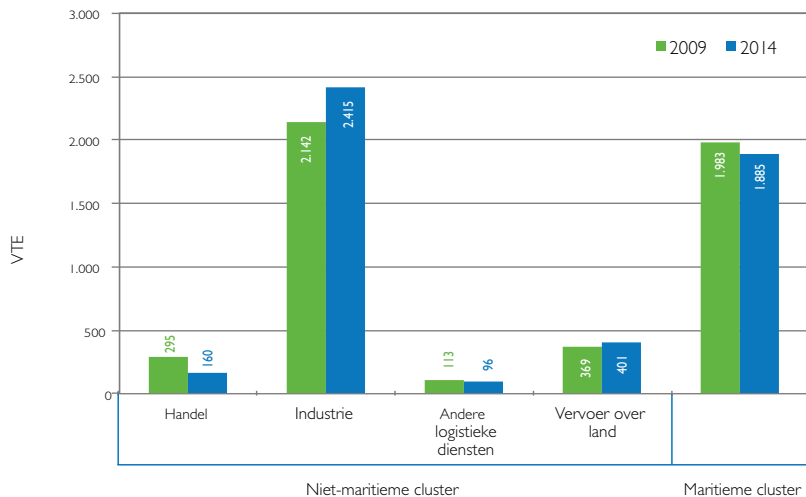
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	6.222	4.529	10.752	11.897	22.649
2010	6.251	3.999	10.250	11.803	22.053
2011	6.169	3.903	10.072	10.707	20.779
2012	6.155	3.807	9.962	10.499	20.461
2013	6.092	3.635	9.726	10.274	20.000
2014	6.156	3.209	9.365	10.192	19.557

4.4.5 Haven van Oostende

In de haven van Oostende bedroeg de totale directe werkgelegenheid in 2014 4.957 VTE. De industrie blijft de belangrijkste sector: bijna de helft van de directe werkgelegenheid. De maritieme cluster is goed voor 38% van de werkgelegenheid in de haven van Oostende.

Directe werkgelegenheid Oostende	2009 (aantal)	2014 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	295	160	3%
Industrie	2.142	2.415	49%
Andere logistieke diensten	113	96	2%
Vervoer over land	369	401	8%
Niet-maritieme cluster	2.918	3.072	62%
Maritieme cluster	1.983	1.885	38%
TOTAAL	4.902	4.957	100%

Directe werkgelegenheid haven van Oostende



Tussen 2009 en 2014 steeg de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende van 8.963 VTE tot 9.232 VTE.

Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2009 - 2014 (VTE)

Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2009	1.983	2.918	4.902	4.061	8.963
2010	1.925	2.935	4.860	4.061	8.921
2011	1.821	2.897	4.718	3.851	8.569
2012	1.928	3.170	5.098	4.406	9.504
2013	1.917	3.124	5.041	4.292	9.333
2014	1.885	3.072	4.957	4.275	9.232

4.5 Investerings

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

Privébedrijven

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

Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, worden de totale investeringen van het bedrijf verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR per arrondissement. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. 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 2014 lag het niveau van de investeringen in de Vlaamse havens ongeveer op hetzelfde niveau als in 2009, nl. zo'n 4,0 miljard euro. Tussen de maritieme en de niet-maritieme cluster en tussen de havens kunnen er van jaar tot jaar aanzienlijke fluctuaties optreden. In 2014 waren de investeringen, voor de vier Vlaamse havens samen, ongeveer gelijk verdeeld over de maritieme en de niet-maritieme cluster. In de niet-maritieme cluster is de industrie ruimschoots het belangrijkste.

Directe investeringen Totaal Vlaamse havens	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	76,5	109,9	3%
Industrie	1.283,2	1.611,8	41%
Andere logistieke diensten	158,4	103,0	3%
Vervoer over land	76,5	95,6	2%
Niet-maritieme cluster	1.594,5	1.920,4	48%
Maritieme cluster	2.407,1	2.051,2	52%
TOTAAL	4.001,7	3.971,6	100%

4.5.2 Haven van Antwerpen

In de haven van Antwerpen namen de totale investeringen af in de periode 2009-2014 in de maritieme cluster. In de niet-maritieme cluster daarentegen stegen ze sterk. In 2014 was de maritieme cluster goed voor 55% van de investeringen. Veertig procent van de investeringen gebeurden in de industrie.

Directe investeringen Antwerpen	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	38,9	52,5	2%
Industrie	805,0	1.279,0	40%
Andere logistieke diensten	125,6	67,5	2%
Vervoer over land	45,1	44,9	1%
Niet-maritieme cluster	1.014,6	1.443,9	45%
Maritieme cluster	2.065,5	1.785,1	55%
TOTAAL	3.080,0	3.229,0	100%

4.5.3 Haven van Gent

De totale investeringen in de periode 2009-2014 in de haven van Gent daalden, en dit zowel in de niet-maritieme cluster als in de maritieme cluster. Ook wat investeringen betreft is de sector industrie in Gent de belangrijkste: 61% van het totaal werd in 2014 geïnvesteerd in deze sector. De maritieme cluster was goed voor 14% van het totaal.

Directe investeringen Gent	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	26,5	43,5	11%
Industrie	394,7	248,0	61%
Andere logistieke diensten	17,2	26,4	7%
Vervoer over land	15,9	31,1	8%
Niet-maritieme cluster	454,2	349,1	86%
Maritieme cluster	147,1	54,6	14%
TOTAAL	601,3	403,6	100%

4.5.4 Haven van Zeebrugge

In de periode 2009-2014 stegen de totale investeringen in de haven van Zeebrugge, en dit vooral in de maritieme cluster. Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven: de maritieme cluster was er in 2014 goed voor bijna twee derde van de investeringen.

Directe investeringen Zeebrugge	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	7,9	7,0	3%
Industrie	51,3	49,6	23%
Andere logistieke diensten	7,0	5,2	2%
Vervoer over land	13,0	17,8	8%
Niet-maritieme cluster	79,2	79,6	36%
Maritieme cluster	115,5	140,4	64%
TOTAAL	194,7	220,1	100%

4.5.5 Haven van Oostende

Tussen 2009 en 2014 zijn de investeringen in de haven van Oostende licht afgenomen, vooral in de maritieme cluster. In 2014 gebeurde 60% van de investeringen in de maritieme cluster.

Directe investeringen Oostende	2009 (mln euro)	2014 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	3,2	7,0	6%
Industrie	32,3	35,3	30%
Andere logistieke diensten	8,6	3,8	3%
Vervoer over land	2,5	1,7	1%
Niet-maritieme cluster	46,6	47,8	40%
Maritieme cluster	79,0	71,1	60%
TOTAAL	125,7	118,9	100%



MIDEN MAX

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, Gent, 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 2015 1.145 miljoen ton (+1,2 %). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in dit totaal bedroeg 274,4 miljoen ton (24,0 %). Dit is een lichte stijging tegenover 2014 (23,8 %). Het aandeel van de haven van Antwerpen steeg van 17,6 naar 18,2%. Het aandeel van Zeebrugge nam af van 3,8 naar 3,3%. De marktaandelen van Gent (2,3%) en Oostende (0,1%) bleven stabiel.

MARITIEME STATISTIEK

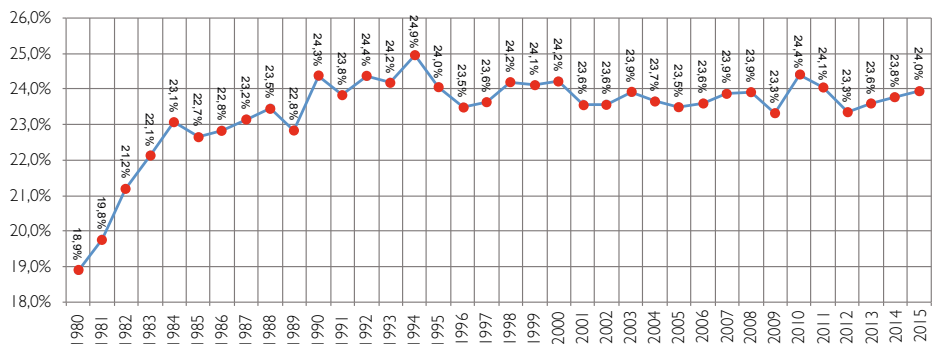
Tabel 5.1

Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range

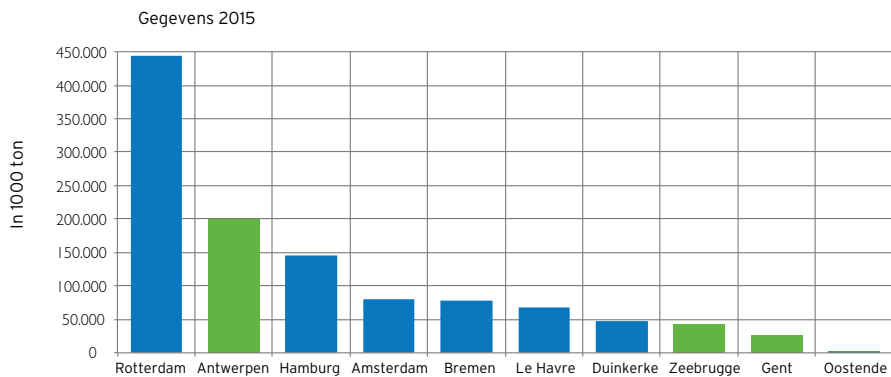
	2011	2012	2013	2014	2015	% 2015
Antwerpen	187.203	184.129	190.972	199.012	208.419	18,2%
Gent	27.192	26.303	25.955	25.889	26.362	2,3%
Zeebrugge	46.958	43.544	42.832	42.548	38.318	3,3%
Oostende	3.844	3.196	1.819	1.431	1.295	0,1%
Rotterdam	434.551	441.527	440.464	444.733	466.363	40,7%
Amsterdam	74.860	77.058	78.535	79.791	78.488	6,9%
Hamburg	132.216	130.938	139.050	145.673	137.824	12,0%
Bremen	80.585	83.979	78.768	78.260	73.447	6,4%
Le Havre	67.561	63.516	67.172	66.886	68.317	6,0%
Duinkerke	47.523	47.629	43.600	47.103	46.604	4,1%
Totaal	1.102.493	1.101.819	1.109.167	1.131.326	1.145.437	100,0%

Bron: Havenbesturen

Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range



Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range



5.2 De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek

De daling van de totale goederenoverslag in de Vlaamse havens in 2009, als gevolg van de globale financiële en economische crisis, werd in 2010 voor een groot deel goedge maakt. De jaren erna bleef de trafiek toenemen aan een lager tempo, met uitzondering van 2012. In 2015 nam de totale goederenoverslag in de Vlaamse havens toe tot 274,4 miljoen ton. Dit is 5,5 miljoen ton (2,1%) meer dan in 2014.

De toename is volledig toe te schrijven aan de haven van Antwerpen, die in 2015 voor het eerst de 200 miljoen ton overschreed: 208,4 miljoen ton (+4,7%). De haven van Gent noteerde een bescheiden trafiekwinst tot 26,4 miljoen ton (+1,8%) en de havens van Zeebrugge en Oostende verloren trafiek in 2015.

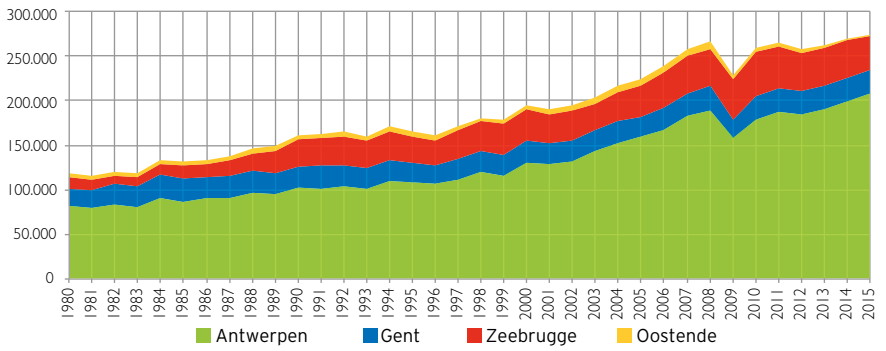


Tabel 5.2

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2015

	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	178.170	27.257	49.601	4.935	259.963	↑ 13,6%
2011	187.203	27.192	46.958	3.844	265.197	↑ 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	↑ 2,8%
2014	199.012	25.889	42.549	1.431	268.881	↑ 2,8%
2015	208.419	26.362	38.318	1.295	274.394	↑ 2,1%

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' groepeert de goederen die onverpakt worden verscheept, zoals ertsen, kolen, grind, zand en granen. De overslag van droge bulk bedroeg in 2015 in de vier Vlaamse havens samen 33,1 miljoen ton (+0,8% tegenover 2014). De overslag van droge bulk steeg in Zeebrugge (+6,3%) en Antwerpen (+2,1%) en daalde in Oostende (-6,6%). In Gent bleef de overslag van droge bulk stabiel tegenover 2014.

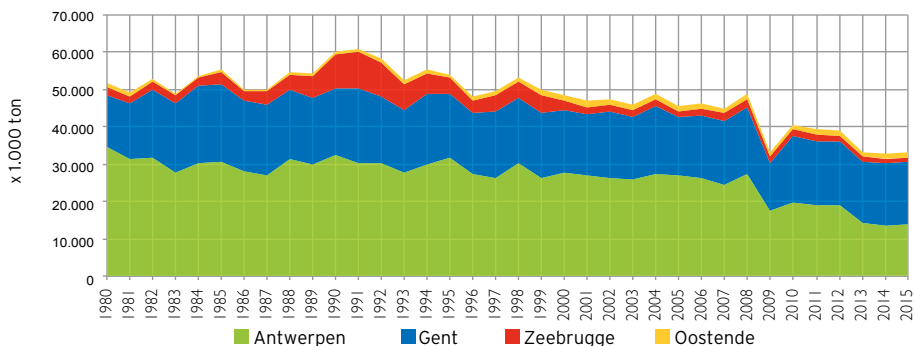
Tabel 5.3.

Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2015

	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%

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 2015 werd in de vier Vlaamse havens in totaal 77,2 miljoen ton vloeibare bulk geladen en gelost (+5,9 %). De overslag van vloeibare bulk steeg in Antwerpen met 3,8 miljoen ton (+6,1 %). In Gent steeg de overslag van vloeibare bulk met 9,1% en in Zeebrugge met 2,9%. Oostende noteerde een daling van de overslag.



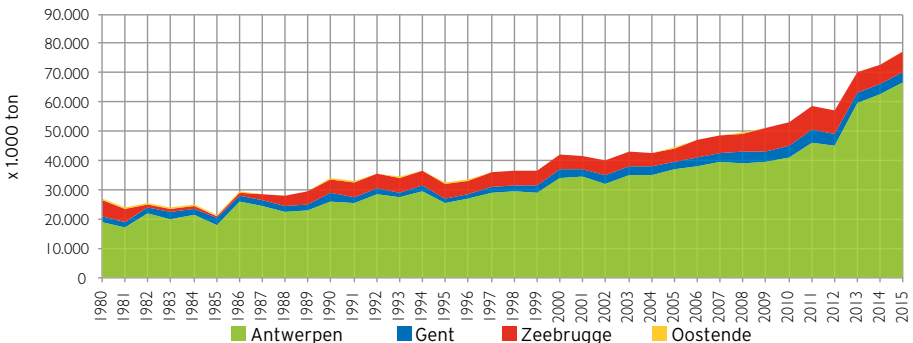
Tabel 5.4

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2015

	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	62.834	3.412	6.562	57	72.865	↑ 3,5%
2015	66.679	3.721	6.754	29	77.183	↑ 5,9%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Maritieme trafiek vloeibare bulk in de Vlaamse havens



5.3.3 Containers (ton / TEU)

De overslag van containers, uitgedrukt in ton, bedroeg in 2015 in de vier Vlaamse havens samen 129,2 miljoen ton. Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens. De containeroverslag neemt in de haven van Antwerpen sterk toe in 2015 (+4,6%) terwijl die in Zeebrugge sterk afneemt (-23,8%). De totale containeroverslag blijft quasi hetzelfde, maar het aandeel van beide havens wijzigt aanzienlijk. In Gent is de containeroverslag eerder gering, terwijl er in Oostende sinds 2008 geen containers meer worden behandeld.

In de Vlaamse havens werden 11,2 miljoen TEU (Twenty foot Equivalent Unit) behandeld.

Tabel 5.5

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2015

	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	102.537	559	26.404	0	129.500	↑ 15,1%
2011	105.109	545	22.743	0	128.397	↓ -0,9%
2012	104.060	618	20.317	0	124.995	↓ -2,7%
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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen



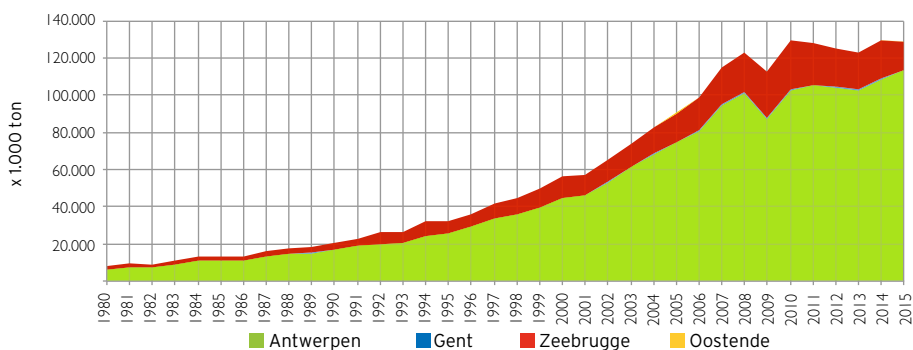
Tabel 5.6

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in TEU, 1980-2015

	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	8.468.310	83.065	2.499.756	0	11.051.131	↑ 13,9%
2011	8.662.034	80.093	2.206.681	0	10.948.808	↓ -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%

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 2015 bedroeg de totale overslag van roll-on roll-off in de vier Vlaamse havens samen 20,2 miljoen ton (+2,7 %). In Antwerpen en Zeebrugge is de roll-on roll-off overslag toegenomen met 4,1 respectievelijk 3,1%. Gent verloor 3,2%. Sinds de stopzetting van de ferryverbinding Oostende-Ramsgate in 2013, is de roll-on roll-off trafiek in Oostende volledig weggevallen.

Tabel 5.7

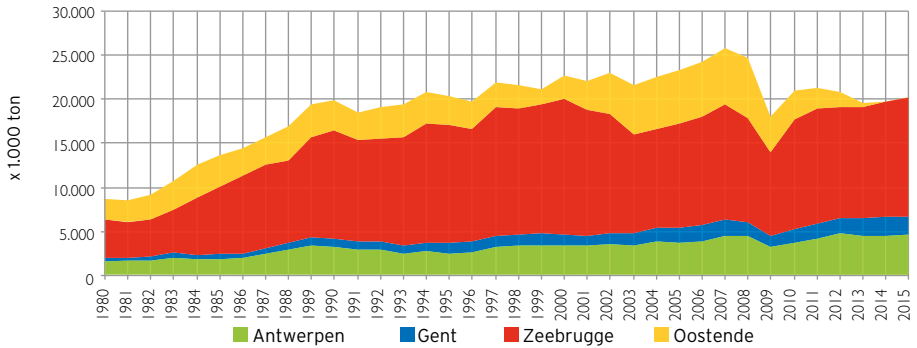
Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2015



	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	4.470	2.149	13.043	0	19.662	↑ 0,7%
2015	4.654	2.079	13.451	0	20.183	↑ 2,7%

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 2015 bedroeg de totale overslag van conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens 14,8 miljoen ton (+3,3% tegenover 2014). In de haven van Antwerpen wordt het meeste conventioneel stukgoed overgeslagen. De groei bedroeg 1,2%. In de haven van Gent bedroeg de groei 12,3%. In Zeebrugge en Oostende werd een daling genoteerd.

Tabel 5.8

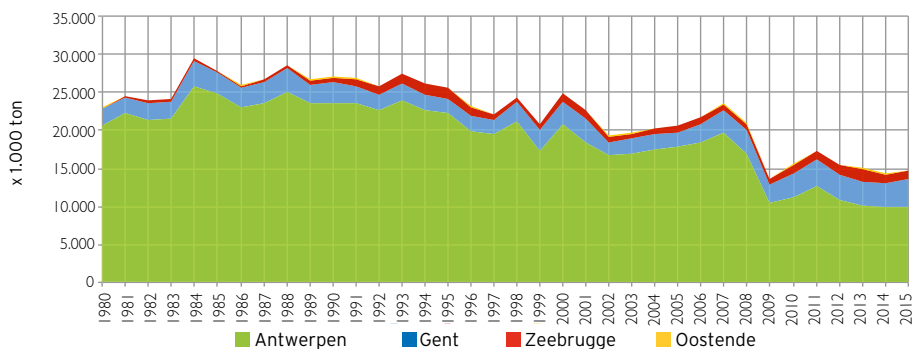
Maritieme trafiek conventioneel stukgoed, Vlaamse havens,
in 1000 ton, 1980-2015



	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	9.885	3.175	1.193	65	14.317	↓ -4,6%
2015	10.005	3.564	1.174	43	14.786	↑ 3,3%

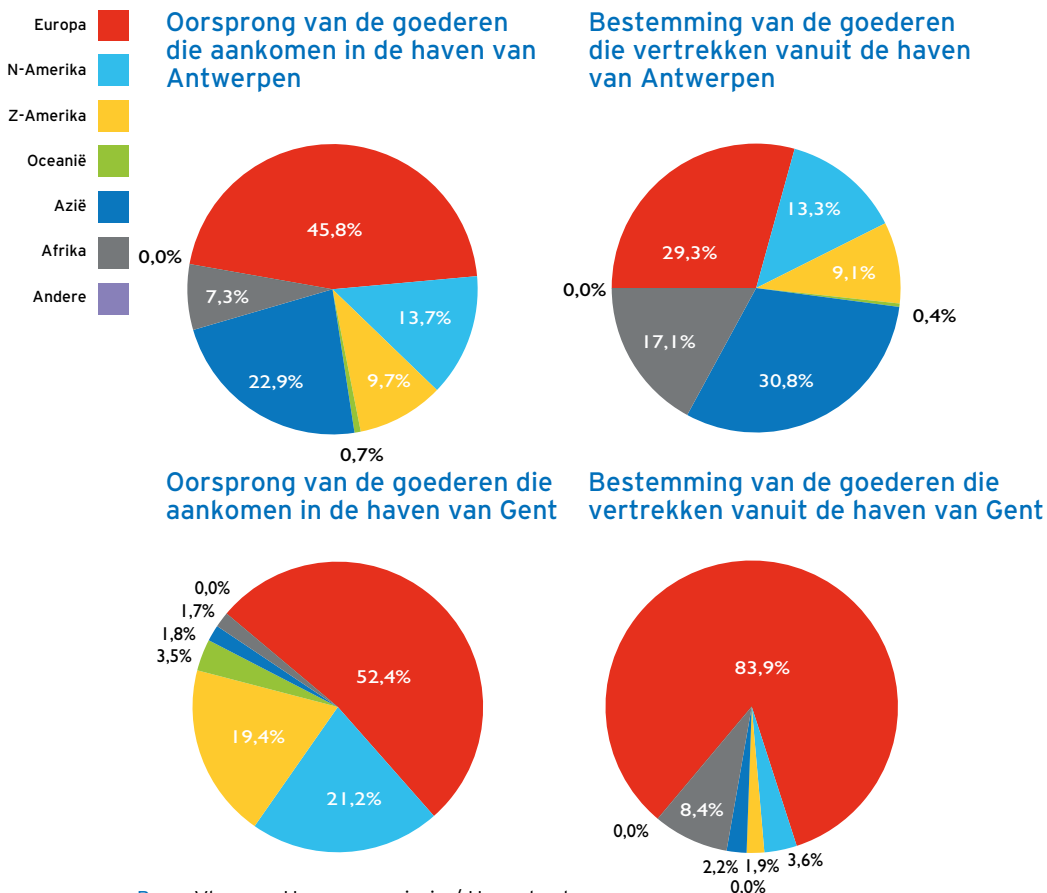
Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens



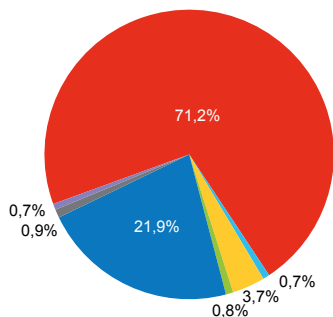
5.4 Oorsprong en bestemming van de goederen

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

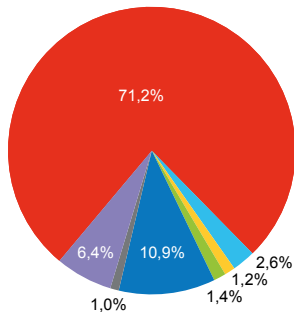


Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

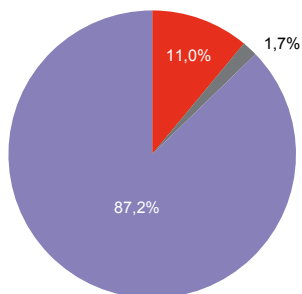
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



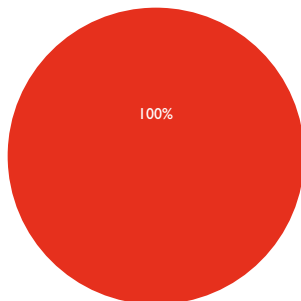
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

5.5 Passagiersverkeer

Het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers wordt in tabel 5.9 weergegeven. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf. Voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998 door het Waterschoutambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 voor Antwerpen op een andere manier berekend; het aantal transitpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers. Vooral de 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

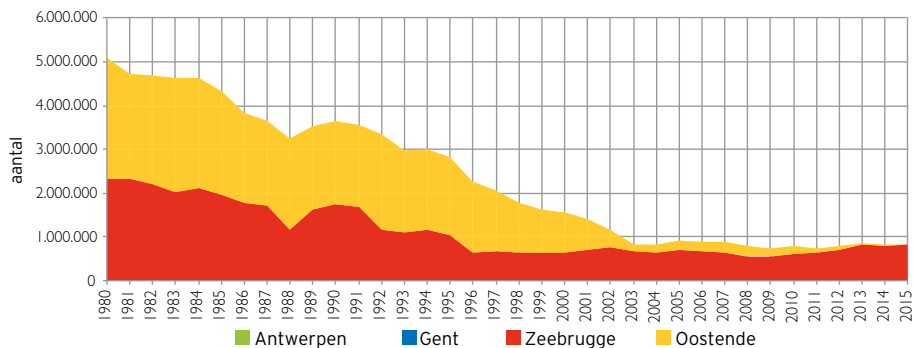
Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2015



	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%

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 2015 kwamen er in totaal in de vier Vlaamse havens 27.839 schepen aan, goed voor een totale tonnage van 594,3 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 2015 het grootst in Antwerpen (25.505 BT), op de voet gevolgd door Zeebrugge, met een gemiddelde BT per zeeschip van 24.553 BT. Het aantal aangekomen zeeschepen is in Oostende sinds 2012 fors gestegen als gevolg van de drukke activiteiten in de sector van de windmolenparken, waardoor een zeer druk scheepvaartverkeer, met vooral zeer kleine tenders, is ontstaan. Dit verklaart tevens waarom de gemiddelde BT in Oostende sterk is gedaald van 6.630 BT in 2011 tot 798 BT in 2015.



Tabel 5.10

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2015

	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%

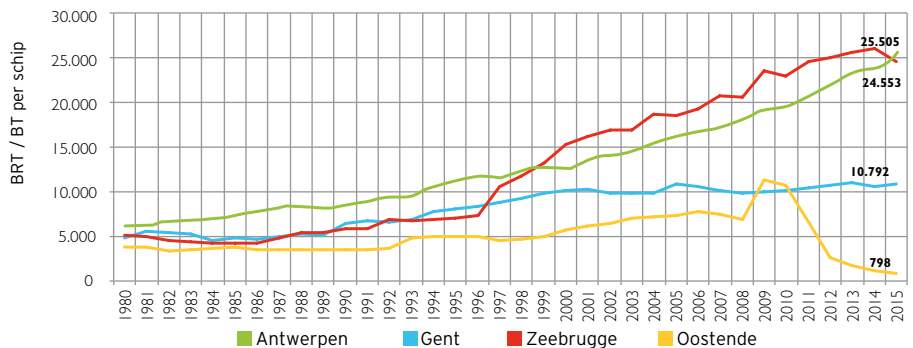
Tabel 5.11

Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2015

	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%

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 2015 vergeleken met die van 2014. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2015 tegenover 2014 weer.

Tabel 5.12

Trafiek naar goederencategorie, haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2015

goederencategorie (geen NVS-indeling)	2014	2015	% groei
stukgoedbehandeling	122.672	127.954	↑ 4,3%
IJzer en staal	6.503	6.849	↑ 5,3%
Non-ferro-metalen	297	290	↓ -2,3%
Meststoffen / chemicaliën	44	41	↓ -6,5%
Hout	338	351	↑ 4,0%
Houtcellulose, papierpulp	192	195	↑ 1,7%
Fruit	1.032	681	↓ -34,0%
Graangewassen	5	2	↓ -69,8%
Rollend materieel	3.667	3.874	↑ 5,6%
Meel	34	26	↓ -22,8%
Suiker	11	20	↑ 82,4%
Containers	108.314	113.295	↑ 4,6%
Overig stukgoed	2.236	2.329	↑ 4,1%
Massagoedbehandeling	76.340	80.465	↑ 5,4%
Ruwe aardolie	4.985	4.814	↓ -3,4%
Aardoliederivaten	46.068	47.905	↑ 4,0%
Chemicaliën	11.375	13.452	↑ 18,3%
Ertsen	2.852	2.354	↓ -17,5%
Kolen	1.418	1.585	↑ 11,8%
Granen	961	283	↓ -70,5%
Meststoffen	3.740	3.747	↑ 0,2%
Zand en grind	1.353	1.554	↑ 14,9%
Overig massagoed	3.589	4.770	↑ 32,9%
TOTAAL	199.012	208.419	↑ 4,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.13

Trafiiek naar goederencategorie, haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2015, NVS-indeling

Goederencategorie (NVS-indeling)	2014	2015	% groei
O. Landbouwproducten en levende dieren	2.217	1.544	↓ -30,3%
1. Voedingsproducten en veevoeders	629	912	↑ 45,0%
2. Baste minerale brandstoffen	1.579	1.585	↑ 0,4%
3. Aardoliën en aardolieproducten	51.053	52.746	↑ 3,3%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	3.995	3.324	↓ -16,8%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	6.800	6.910	↑ 1,6%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.412	4.211	↑ 23,4%
7. Meststoffen	3.782	3.902	↑ 3,2%
8. Chemische producten	11.592	13.767	↑ 18,8%
9. Voertuigen, machines en overige ...	4.808	6.222	↑ 29,4%
10. Containers	108.317	113.295	↑ 4,6%
11. Niet gespecificeerde lading	828	0	↓ -100,0%
TOTAAL	199.012	208.419	↑ 4,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.14

Trafiiek naar goederencategorie, haven van Gent, in 1000 ton, 2015

goederencategorie (NVS-indeling)	2014	2015	% groei
O. Landbouwproducten	1.520	1.924	↑ 26,6%
01. Granen	1.046	1.013	↓ -3,1%
02. Aardappelen	0	0	↑ 0,0%
03. Andere verse groenten en vruchten	0	0	↑ 0,0%
04. Natuurlijke en synthetische textielstoffen	0	0	↑ 0,0%
05. Hout en kurk	474	908	↑ 91,5%
06. Suikerbieten	0	0	↑ 0,0%
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	3	↑ 0,0%
1. Voedingsproducten en veevoeder	4.223	4.299	↑ 1,8%
11. Suiker	76	77	↑ 1,9%
12. Dranken	993	1.102	↑ 11,0%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	70	30	↓ -56,7%
17. Veevoeder	574	696	↑ 21,2%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	2.510	2.393	↓ -4,7%
2. Vaste minerale brandstoffen	2.783	2.584	↓ -7,2%
21. Steenkool	2.467	2.226	↓ -9,7%
22. Bruinkool	97	106	↑ 8,8%
23. Cokes	219	252	↑ 14,9%

MARITIEME STATISTIEK

3. Petroleum en petroleumproducten	2.203	2.303	4,5%
31. Ruwe petroleum	0	0	↑ 0,0%
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	443	668	↑ 50,8%
34. Andere petroleumproducten	1.760	1.635	↓ -7,1%
4. Ertsen en metaalresiduen	5.843	5.680	↓ -2,8%
41. IJzererts	3.906	4.154	↑ 6,3%
45. Andere ertsen en afvallen daarvan	80	56	↓ -30,0%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.857	1.471	↓ -20,8%
5. Producten van de metaalindustrie	3.049	3.545	↑ 16,3%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	56	68	↑ 21,9%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.666	1.906	↑ 14,4%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	2	0	↓ -100,0%
54. Platen van ijzer en staal	1.322	1.569	↑ 18,7%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	3	2	↓ -39,5%
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	0	0	↑ 0,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.791	1.691	↓ -5,6%
61. Zand, grind, klei en slakken	767	522	↓ -31,9%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	211	233	↑ 10,2%
63. Andere ruwe mineralen	277	355	↑ 28,1%
64. Cement en kalk	536	539	↑ 0,6%
65. Gips	0	0	↑ 0,0%
69. Bouwmaterialen	0	42	-
7. Meststoffen	1.491	1.565	↑ 5,0%
71. Natuurlijke meststoffen	115	132	↑ 14,8%
72. Kunstmeststoffen	1.376	1.433	↑ 4,2%
8. Chemische producten	412	426	↑ 3,3%
81. Chemische basisproducten	343	125	↓ -63,7%
82. Aluminiumverbindingen	37	0	↓ -100,0%
83. Producten van steenkoolchemie	12	132	↑ 997,5%
84. Cellulose en oud papier	0	0	↑ 0,0%
89. Andere chemische producten	20	170	↑ 747,8%
9. Overige goederen	2.574	2.345	↓ -8,9%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	9	0	↓ -99,1%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	0	↑ 0,0%
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	10	4	↓ -56,9%
94. Artikelen van metaal	13	0	↓ -98,8%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	2.451	2.259	↓ -7,8%
99. Bijzondere transacties	91	81	↓ -10,8%
TOTAAL :	25.889	26.362	↑ 1,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Gent

Tabel 5.15

Trafiiek naar goederencategorie, haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2015

Goederencategorie (NVS-indeling)	2014	2015	% groei
0. Landbouwproducten	202	242	↑ 19,8%
01. Granen (m.i.v. rijst)	65	93	↑ 43,1%
02. Aardappelen	0	0	↑ 0,0%
03. Verse groenten en vruchten	118	137	↑ 16,1%
04. Textiel	0	0	↑ 0,0%
05. Hout en kurk	11	12	↑ 9,1%
09. Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	8	0	↓ -100,0%
1. Andere voedingsproducten en veevoeders	384	398	↑ 3,6%
11. Suiker	107	117	↑ 9,3%
12. Dranken	236	226	↓ -4,2%
13. Voedings- en genotsmiddelen	0	0	↑ 0,0%
14. Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	↑ 0,0%
16. Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	↑ 0,0%
17. Veevoeder	41	54	↑ 31,7%
18. Oliezaden, oliën en vetten	0	1	-
19. Andere voedingsproducten	0	0	↑ 0,0%
2. Vaste minerale brandstoffen	63	80	↑ 27,0%
21. Steenkool	16	14	↓ -12,5%
22. Bruinkool en turf	47	66	↑ 40,4%
22. Cokes	0	0	↑ 0,0%
3. Aardolie & -producten	3.488	3.774	↑ 8,2%
32. Vloeibare brandstoffen	364	358	↓ -1,6%
33. Energiegassen	3.124	3.416	↑ 9,3%
4. Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	0	↑ 0,0%
45. Andere ertsen	0	0	↑ 0,0%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0	↑ 0,0%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	5	39	↑ 680,0%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	5	39	↑ 680,0%
56. Non-ferro metalen	0	0	↑ 0,0%
59. Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	0	↑ 0,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.071	1.107	↑ 3,3%
61. Zand, grind, klei en slakken	1.059	1.085	↑ 2,4%
64. Cement, kalk	7	5	↓ -28,6%
69. Andere bewerkte bouwmaterialen	5	17	↑ 240,0%
7. Meststoffen	0	0	↑ 0,0%
72. Kunstmeststoffen	0	0	↑ 0,0%

MARITIEME STATISTIEK

8. Chemische producten	580	447	↓	-22,9%
81. Chemische basisproducten	0	0	↑	0,0%
84. Cellulose, papierpulp	579	446	↓	-23,0%
89. Andere chemische producten	1	1		0,0%
9. Overige goederen	36.754	32.231	↓	-12,3%
91. Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	33.557	29.076	↓	-13,4%
92. Landbouwtractoren en -machines	0	0	↑	0,0%
93. Elektrische machines, apparaten ,...	0	3		-
94. Metaalwaren	0	8		-
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	466	505	↑	8,4%
98. Bunkermateriaal en boordprovisie	2.731	2.637	↓	-3,4%
99. Speciale transacties	0	2		-
TOTAAL	42.547	38.318	↓	-9,9%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Port of Zeebrugge

Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in ton, in 2015

goederencategorie	2014	2015	% groei
algemene goederen	1.431.450	1.294.970	↓ -9,5%
Bouwmaterialen	0	12.478	-
Erts	0	0	↑ 0,0%
Ferrochrome	38.306	57.461	↑ 50,0%
Gasolie	32.656	5.430	↓ -83,4%
Grind en zand	1.222.895	1.114.132	↓ -8,9%
Hout	60.482	20.874	↓ -65,5%
Magnesiumoxide	0	0	↑ 0,0%
Microsilica	0	0	↑ 0,0%
Orthoxyleen	24.325	24.028	↓ -1,2%
Schroot	0	0	↑ 0,0%
Sepeoliet	19.695	26.191	↑ 33,0%
Staal	0	2.668	-
Silo/machines	5.227	13.143	↑ 151,4%
Steenkool	10.823	8.499	↓ -21,5%
Waterglass	9.706	10.066	↑ 3,7%
Zout	4.106	0	↓ -100,0%
Veevoeder	3.229	0	↓ -100,0%
Containers	0	0	↑ 0,0%
Roll-on-roll-off	0	0	↑ 0,0%
Toeristische wagens	0	0	↑ 0,0%
TOTAAL :	1.431.450	1.294.970	↓ -9,5%

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 jaarlijks aanvoer nam sindsdien gestaag toe. Sinds de ingebruikname in 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 Exxon-Mobil. In 2015 bedroeg de aanvoer 29,5 miljoen ton (34,4 miljoen m³).

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)



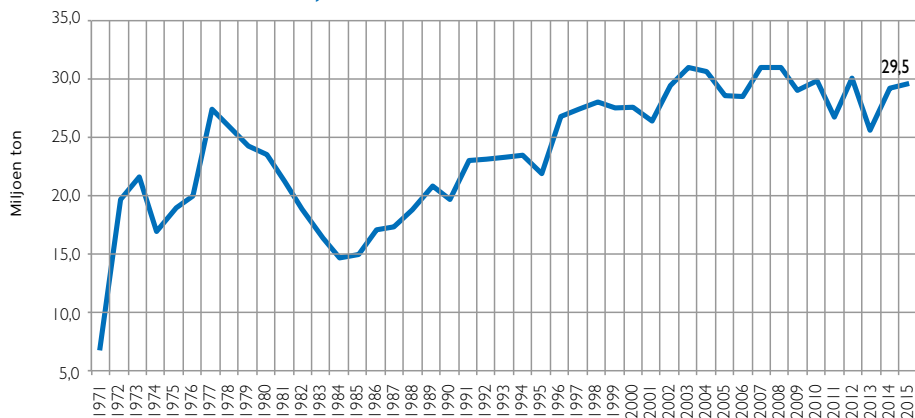
Tabel 6.1

Trafiel 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

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

Vervoer van ruwe petroleum door de RAPL



ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)





7

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

In 2015 werd er in de Vlaamse havens 112,5 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen (-5,8% tegenover 2014). De binnenvaartoverslag op de Vlaamse kanalen en rivieren bedroeg in 2015 38,5 miljoen ton, dit is ongeveer hetzelfde als in 2014. Het totaal voor havens en binnenwateren bedroeg in 2015 150,9 miljoen ton (-4,4%). 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, 1998-2015

	Haven Antwerpen	Haven Gent	Haven Brugge-Zeebrugge	Haven Oostende	Totaal Vlaamse havens	Overige in Vlaanderen	Algemeen totaal	% groei
1998	60.741	12.500	316	206	73.763	29.231	102.995	
1999	62.347	12.500	589	250	75.686	30.601	106.287	↑ 3,2%
2000	70.172	12.800	549	142	83.663	34.024	117.688	↑ 10,7%
2001	72.295	13.200	461	149	86.105	33.733	119.839	↑ 1,8%
2002	74.276	14.263	457	82	89.078	34.038	123.116	↑ 2,7%
2003	76.615	14.916	508	145	92.184	34.333	126.517	↑ 2,8%
2004	81.939	16.902	593	192	99.626	35.912	135.538	↑ 7,1%
2005	84.301	16.490	747	163	101.701	37.581	139.282	↑ 2,8%
2006	85.694	18.389	949	289	105.321	39.240	144.561	↑ 3,8%
2007	89.297	17.731	808	201	108.037	39.915	147.952	↑ 2,3%
2008	90.449	20.077	846	189	111.561	40.034	151.595	↑ 2,5%
2009	78.585	16.457	603	162	95.807	35.934	131.741	↓ -13,1%
2010	85.922	20.657	626	183	107.387	39.009	146.396	↑ 11,1%
2011	87.133	22.853	695	310	110.991	41.202	152.193	↑ 4,0%
2012	87.858	23.146	633	262	111.899	39.334	151.233	↓ -0,6%
2013	94.287	22.228	598	323	117.436	39.393	156.829	↑ 3,7%
2014	96.461	21.824	780	264	119.329	38.452	157.781	↑ 0,6%
2015	91.346	20.105	802	206	112.459	38.450	150.909	↓ -4,4%

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





Colofon

Foto voorkaft: Havenbedrijf Gent - Tom D'haenens

Foto blz. 40: Luchtfotografie Henderyckx - Haven Zeebrugge

Overige foto's: Dirk Neyts

Wettelijk depotnummer: D/2016/3241/198

Opmaak: Gevaert Graphics

Druk: Digitale Drukkerij Vlaamse Overheid

Vlaamse Havencommissie • Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel

T +32 2 209 01 11 • info@vlaamsehavencommissie.be • www.vlaamsehavencommissie.be

