

De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2014



De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2014

Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts

Voorwoord van de Minister	4
Voorwoord van de Voorzitter	6
Inleiding	10
1. Feiten en ontwikkelingen	13
1.1. Haven van Antwerpen	13
1.2. Haven van Gent	39
1.3. Haven van Zeebrugge	50
1.4. Haven van Oostende	67
2. Overheidsuitgaven	77
2.1. Vlaamse havens	77
2.2. Haven van Antwerpen	79
2.3. Haven van Gent	82
2.4. Haven van Zeebrugge	84
2.5. Haven van Oostende	86
3. Havenarbeid	89
3.1. Situering	89
3.2. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	90
3.3. Historische achtergrond	91
3.4. Het algemeen toepassingsgebied	93
3.5. De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen	95
3.6. Haven van Antwerpen	99
3.7. Haven van Gent	102
3.8. Haven van Zeebrugge	104
3.9. Haven van Oostende	106

4. Sociaal-economisch belang	109
4.1. Inleiding	109
4.2. Definities en methodologie	110
4.3. Toegevoegde waarde	121
4.4. Werkgelegenheid	129
4.5. Investerings	138
5. Maritieme statistiek	143
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	143
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	146
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	148
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	156
5.5. Passagiersverkeer	158
5.6. Scheepsbewegingen	160
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	162
6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)	169
7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens	173
8. Spoorvervoer	177



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



Ik moet het meteen bekennen: mijn haven is niet enkel Antwerpen, Gent, Zeebrugge of Oostende. Mij gaat het om die vier havens samen: Mijn haven is Vlaanderen. Ik geloof in een en-en-verhaal, want met samenwerking komen we het verste. Grote uitdagingen ga je samen aan. Om meer goederen te kunnen behandelen, werken de Vlaamse havens beter samen. Ze vullen elkaar goed aan.

Wie het marktaandeel van onze havens laat teruglopen, speelt met de welvaart van Vlaanderen. Daarom blijf ik investeren in onze Vlaamse havens.

De internationale containervaart zal in de komende jaren blijven groeien. Om meer goederen te kunnen behandelen en samen te groeien hebben de Vlaamse havens extra behandelingscapaciteit nodig. Daarom gaat de Vlaamse Regering verder met de ontwikkeling van een nieuw Saeftinghedok. Om alle bestaande containercapaciteit in de havens maximaal te benutten, richten de verschillende havenbesturen een commerciële ontwikkelingsmaatschappij op.

VOORWOORD VAN DE MINISTER

Ik wil de havens letterlijk en figuurlijk verbinden, zowel via betere ontsluitingen via het water als via het spoor en de weg. We zetten in op een betere samenwerking tussen de havens om zo extra trafieken te genereren én de containercapaciteit optimaal te benutten. Zo bevestigen we onze internationale concurrentiepositie.

Dit werk “De Vlaamse havens - feiten, statistieken en indicatoren” lijst de belangrijke cijfergegevens voor het jaar 2014 op over onze Vlaamse havens. We kunnen die gegevens gebruiken om nog beter in te spelen op de vragen en noden die leven.

Veel leesplezier,

Ben Weyts

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



Mijn vorig voorwoord stond in het teken van de verkiezingen van mei 2014. We hebben in de aanloop van die verkiezingen als Vlaamse Havencommissie een Memorandum gemaakt met de beleidsmateries die wij erg belangrijk achtten voor de Vlaamse havens. Toen in oktober 2014 de beleidsnota van Minister Weyts werd gepubliceerd voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, hebben we tot ons genoegen kunnen vaststellen dat voor wat de havens betreft quasi alle onderwerpen,

die de Vlaamse Havencommissie in haar Memorandum als prioritair en beleidsrelevant had opgenomen, ook op één of andere wijze in de Beleidsnota worden behandeld.

Ondertussen is het 2015. De trends van de laatste jaren blijven zich doorzetten. Twee opvallende trends zijn de steeds groter wordende containerschepen en het energielandschap dat volop in beweging is. De Vlaamse havens ontsnappen niet aan deze trends en passen zich aan.

Wat die grotere containerschepen betreft lezen we in dit Jaaroverzicht van 2014 onder meer over de geplande verhuis van MSC van het Delwaidedok achter de sluizen in de haven van Antwerpen naar het Deurganckdok. Dit om verdere schaal- en volumevergroting mogelijk te maken. De havens van Antwerpen en Zeebrugge melden regelmatig de aankomst van alweer een nieuw recordschip. Schepen van bijna 400 meter lang, die tot 19.000 TEU kunnen laden, zijn geen onhaalbare utopie maar een realiteit, ook in de Vlaamse containerhavens, en nog grotere schepen staan op stapel.

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

De tweede opvallende trend, nl. het in beweging zijnde energielandschap, komt ook uitdrukkelijk tot uiting in dit Jaaroverzicht 2014: LNG, wind-energie, biomassa, WKK, ... In Antwerpen worden de procedures voor het bunkeren van LNG opgenomen in de Gemeentelijke Politieverordening en wordt de bouw van een LNG bunkerschip voorbereid. In het kader van het TEN-T project LNG Masterplan Rijn-Main-Donaucorridor werden afspraken gemaakt over de introductie van LNG in de Europese binnenvaart. Wind aan de Stroom zal een windturbinepark ontwikkelen in de haven van Antwerpen en verschillende chemische bedrijven in de haven zullen samenwerken met Indaver om warmte van de afvalverbrandingsovens aan te wenden in hun productieproces.

In de haven van Gent wordt een biomassa-elektriciteitscentrale gebouwd, waarbij bovendien de restwarmte zal worden gebruikt in bedrijven en naburige woningen. Ook in de haven van Gent zal papierproducent StoraEnso een pijplijn onder het kanaal Gent-Terneuzen laten bouwen om zo warmte van haar bio-WKK-centrales te leveren aan de Volvofabriek.

In Zeebrugge werden in 2014 verschillende initiatieven genomen met LNG in de hoofdrol. Ook hier wordt ingespeeld op de LNG bunkermarkt. Enkele bedrijven werken samen om een LNG bunkerschip te bestellen. Contracten worden gesloten en infrastructuur wordt gebouwd om vanuit Zeebrugge ook LNG te kunnen uitvoeren met kleine schepen en vrachtwagens naar diverse bestemmingen in heel Europa.

In Oostende tenslotte werd het transnationale onderzoeksproject BEPPO (Blue Energy Production in Ports) opgestart en werd door de POM West-Vlaanderen de Fabriek voor de Toekomst Blue Energy gelanceerd. Dit naast de reeds bestaande activiteiten in de haven van Oostende op het vlak van offshore windenergie en onderzoek in het domein van wind-, golf- en getijdenenergie.

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Met het bovenstaande haalde ik maar enkele elementen aan uit de brede waaier van informatie die in dit Jaaroverzicht werd opgenomen, want de havens zijn voortdurend in beweging, op allerlei vlakken. Voorts vindt u in dit Jaaroverzicht ook, naar jaarlijkse gewoonte, diverse statistische hoofdstukken over de overheidsuitgaven ten behoeve van de havens, havenarbeid, het sociaal-economische belang van de havens, maritiem verkeer, spoorvervoer en binnenvaart.

Ik wens u veel leesplezier.

Prof. dr. Francis Rome

Voorzitter Vlaamse Havencommissie

In “De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2014” 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 - Van de belangrijkste gebeurtenissen in de Vlaamse havens, zoals de opstart, de uitbreiding of het verdwijnen van bedrijven, de ingebruikname van nieuwe terreinen of installaties, en de beschrijving van de maritieme activiteiten wordt in hoofdstuk 1 uitvoerig verslag uitgebracht. Ook ontwikkelingen in de industrie, nieuwe investeringen in infrastructuur en nieuwe scheepvaartlijnen worden weergegeven.

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 2008-2013. 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 262 miljoen ton in 2013 naar 269 miljoen ton in 2014.

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

7. Spoorvervoer - In 2014 maakte het goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens 71,0 % uit van het totale goederenvervoer van de NMBS (uitgedrukt in tonkilometer). Het gaat om 28,1 miljoen ton. De havens zijn belangrijk voor de spoorwegen, de spoorwegen zijn belangrijk voor de havens. In hoofdstuk 8 wordt het deel van de investeringen, dat van belang is voor de Vlaamse havens, toegelicht. Het hoofdstuk bevat ook cijfers van het goederenvervoer per spoor in de Vlaamse havens.



1

Feiten en ontwikkelingen

1.1. Haven van Antwerpen

1.1.1 Industrie

Begin januari 2014 heeft de Duitse transport- en logistiekgroep TALKE Groep een nieuwe afvulinstallatie voor gevaarlijke stoffen in vaten in gebruik genomen in de haven van Antwerpen. De nieuwe installatie kostte 1,6 miljoen euro. De afvulcapaciteit wordt verdrievoudigd; jaarlijks gaat het om zo'n 80.000 ton vloeibare chemicaliën die in vaten kunnen afgevuld worden. De moderne opslagfaciliteiten zijn beschikbaar voor alle soorten gevaarlijke goederen, poeders, plastics, vloeibaar massagoed en producten voor de voedings-, voeder- en farmaceutische industrieën. Naast opslagfaciliteiten leveren de vele terminals in de haven verscheidene toegevoegde waardediensten zoals het herverpakken van cargo tot alle mogelijke formaten, labelling, kwaliteitscontrole, voorraadbeheer en distributie.

Vanaf 1 januari 2014 werden de bedieningstijden van de douane uitgebreid in de haven van Antwerpen. De verificatiediensten en de controleregie maritiem worden vanaf dan georganiseerd in 2 shiften van 6 uur tot 22 uur. Er wordt ook een permanentiedienst voorzien tijdens de weekends en feestdagen. Ook de retributies op overwerk werden drastisch gewijzigd.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Voortaan zijn er nog maar in beperkte mate (buiten de reeds uitgebreide bedieningstijden) retributies verschuldigd.

Op initiatief van het Havenbedrijf lanceerde de haven van Antwerpen in januari 2014 een Buurt Informatie Netwerk (BIN). Het netwerk is een samenwerkingsakkoord tussen bedrijven in het havengebied en de lokale autoriteiten, waarbij de bedrijven zich ertoe verbinden om op een gestructureerde wijze informatie over verdachte en/of criminele situaties via de politie met elkaar uit te wisselen. De betere informatiedoorstroming laat de politie toe om sneller te reageren wanneer er verdachte handelingen worden waargenomen, wat de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de havengebruikers moet vergroten.

Op 9 maart 2014 trad de nieuwe Gemeentelijke Havenpolitieverordening, Havenonderrichtingen en bijhorende formulieren (GHPV) in werking. Voor het eerst maken specifieke procedures voor het bunkeren van LNG deel uit van deze verordening. Met deze procedures wil het Havenbedrijf het bunkeren van LNG in de meest veilige omstandigheden laten plaatsvinden. Het gebruik van LNG of Liquefied Natural Gas als scheepsbrandstof is een relatief nieuwe techniek, maar is heel wat milieuvriendelijker dan de huidige dieselbrandstoffen. Vooral de uitstoot van zwavel is fors lager, maar ook op het vlak van andere emissies zoals NO_x en fijn stof scoort deze brandstof beter. Niettegenstaande schepen energie-efficiënter zijn dan de andere klassieke transportvormen, valt de uitstoot van broeikasgassen moeilijk te rijmen met de internationale strijd tegen de opwarming van de aarde. Daarom wordt er vanaf 2015 een nieuwe IMO-regelgeving (International Maritime Organization - Marpol annex VI) van kracht voor de reductie van scheepsemisies in de ECA-zone (Emission Control Areas of gebieden met strengere controle op het gebruik van bunkerolie) waarin zowel de Noordzee, de Baltische Zee als het Kanaal vallen. De nieuwe IMO-regelgeving focust in de eerste plaats op een vermindering van het zwavelgehalte van bunkerolie/brandstoffen voor schepen. Het gebruik van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

LNG wordt als een van de oplossingen beschouwd om deze normen te halen. Het Havenbedrijf besliste daarom in 2013 om het gebruik van LNG als scheepsbrandstof niet alleen aan te moedigen maar ook te faciliteren. Aan de classificatiemaatschappij Det Norske Veritas (DNV) werd gevraagd om procedures te ontwikkelen als operationele standaard om LNG op een veilige manier als scheepsbrandstof te bunkeren. Daarnaast gingen zij ook de mogelijke risico's na van parallelle LNG-bunkeracties in de haven.

Na een Europese openbare aanbesteding in 2013 stelde het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in maart 2014 de rederij Exmar aan als zijn strategische partner waarmee nauw zal worden samengewerkt voor de bouw van een LNG-bunkerschip en het daaraan voorafgaande vereiste studietraject.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In april 2014 meldde het Havenbedrijf Antwerpen dat het kon overgaan tot de aankoop van de Opel-site, de voormalige fabrieksterreinen van General Motors in de Antwerpse haven. Het Havenbedrijf betaalde General Motors een bedrag in overeenstemming met de prijs die door het college van deskundigen in 2013 werd vastgesteld. Daarnaast betaalde het Havenbedrijf een bedrag aan het Hermesfonds van de Vlaamse Regering. Dat fonds heeft in het verleden verschillende initiatieven ondersteund die ten goede kwamen aan de Antwerpse haven. De middelen die door het Havenbedrijf in het fonds werden gestort, vloeien terug naar investeringen in economische ontwikkelingen in het havengebied. Het Hermesfonds



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

moest hiervoor een investeringsvoorstel op tafel leggen. Ook General Motors droeg bij aan dit fonds. Op deze manier werden alle nog hangende geschillen over overheidssteun afgesloten en geniet het Havenbedrijf de zekerheid dat het de site snel aan de markt kan aanbieden. Na de koopovereenkomst ging het Havenbedrijf op zoek naar een nieuwe, waardevolle invulling van de terreinen van 96 hectare. Op 16 mei 2014 werd het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen officieel eigenaar van de Opel-site.

Op 25 april ondertekenden de havenbedrijven van Antwerpen, Mannheim, Rotterdam, Straatsburg en Zwitserland een samenwerkingsverband voor de introductie van LNG in de Europese binnenvaart. De samenwerking vindt plaats op het gebied van onderzoek, promotie, kennisoverdracht, regelgeving en bunkerinfrastructuur. De afspraken werden gemaakt in het kader van het TEN-T project LNG Masterplan Rijn-Main-Donaucorridor, waar alle deelnemers ook bij betrokken zijn. Doel van het LNG Masterplan is het op volledige schaal inzetten van vloeibaar aardgas als brandstof voor de binnenvaart in de Rijn-Main-Donaucorridor. De Europese Unie steunt via het TEN-T programma met een subsidie van € 40 miljoen een LNG infrastructuur voor het Rijn-Main-Donau gebied. Bij het LNG Masterplan Rijn-Main-Donaucorridor zijn in totaal 33 partners betrokken. Het project wordt gecoördineerd door ProDanube. Schepen die varen op LNG veroorzaken nauwelijks uitstoot van zwavel en stikstofoxiden en fijn stof. In 2015 werden in de ECA-zones (Emission Control Area's) scherpere zwailemissienormen van kracht, om deze opgelegde plafonds te halen, is LNG een duurzaam alternatief voor klassieke scheepsbrandstoffen.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen streeft naar een eenvormig walstroomsysteem voor alle Vlaamse havens en dit in samenwerking met de Vlaamse overheid, andere havens en waterwegbeheerders. Hiervoor werd eind april 2014 het walstroomplatform (www.walstroomplatform.be) opgericht en werd een pilootproject opgezet in de haven van Antwerpen. Aan kaai 75, ter hoogte van het Noordkasteeldok, werden ten behoeve van

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

de binnenvaart 7 nieuwe walstroomkasten geïnstalleerd met een eenduidig registratie- en betaalsysteem. Er werd een digitale folder ontwikkeld die het registratie- en werkingsproces helder uitlegt. In samenspraak met de binnenvaartsector wordt voor de walstroomkasten aan kaai 75 een nieuw betalingssysteem gehanteerd. Het verbruik wordt voortaan maandelijks aangerekend op de factuur havenrechten. Het aanbieden van walstroom is een van de maatregelen uit het actieplan fijn stof waarmee het Havenbedrijf de uitstoot van een aantal schadelijke pollutanten, zoals NO_x, aanzienlijk wil reduceren.

Op de terreinen van logistiekedienstenverlener Adpo, werd op 14 mei 2014 het eerste LNG-tankstation in België in gebruik genomen. Adpo kocht tien met LNG aangedreven vrachtwagens, maar wil op termijn vijftig trucks vervangen. In tegenstelling tot LPG (vloeibaar petroleumgas) werd LNG (vloeibaar aardgas) in België nog niet gebruikt als brandstof voor trucks. Onder meer in Nederland zijn LNG-tankstations wel al in gebruik. Volgens een studie van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) zou LNG tegenover diesel 90 procent minder milieuschade berokkenen, door een lagere uitstoot van fijn stof, CO₂ en stikstof. De trucks zouden ook minder geluid maken. Het LNG-tankstation kostte 1 miljoen euro en werd gebouwd met Europese steun.

In mei 2014 werd aangekondigd dat de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company) al haar activiteiten in de Antwerpse haven in de toekomst zal consolideren en verder ontwikkelen aan het Deurganckdok op de linker Scheldeoever. De raad van bestuur van het Havenbedrijf Antwerpen heeft op 12 mei 2014 hiervoor de goedkeuring gegeven. De verhuis is nodig om de verdere groei van MSC in Antwerpen mogelijk te maken. Niet alleen de huidige verzadiging aan het Delwaiedok, maar ook de toenemende schaalvergroting van de scheepvaart maakten dat MSC eind 2013 te kennen gaf naar een locatie voor de sluizen te willen uitwijken. MSC is met 4,5 miljoen behandelde TEU (2013) de grootste container-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

klant van de Antwerpse haven. In 2010 bereikte de rederij in haar home terminal aan het Delwaidedok echter de maximaal mogelijke capaciteit, waardoor er vanaf 2011 een stagnatie van de groei optrad. De rederij zag zich genoodzaakt om haar groei in belangrijke mate af te leiden naar andere havens in de Hamburg-Le Havre range, waardoor de groei in Antwerpen werd afgetopt. De naam MSC Home Terminal zal worden gewijzigd in MSC PSA European Terminal (MPET). De capaciteit van de terminal zal meer dan 7 miljoen TEU bedragen. De verhuis van MSC naar de linker Scheldeoever zal eind 2015 zijn afgerond.

In mei 2014 ondertekenden de Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) een overeenkomst voor de financiering van een brandblusboot op het Nederlandse gedeelte van de Westerschelde. De overeenkomst hernieuwt het convenant dat in 2010 werd ondertekend en voorziet in de verdere financiering van een derde blusboot op het oostelijke deel van de Westerschelde. Voor de terbeschikkingstelling van het vaartuig, de daaraan verbonden operationele kosten voor training en calamiteitenbestrijding reserveerde het GHA 150.000 euro. De boot die door het GHA gefinancierd werd, heeft als ligplaats de Berendrecht-Zandvliet geul en wordt ingezet in de zone tussen de Belgisch-Nederlandse grens en Hansweert. De andere twee brandblusboten opereren in de zones tussen Vlissingen en Terneuzen en tussen Terneuzen en Hansweert.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Begin juni 2014 werd bekend gemaakt dat zes chemische bedrijven in de Waaslandhaven tien miljoen euro steun van de Vlaamse Regering krijgen voor de uitbouw van een gezamenlijk warmtenetwerk. De firma's Ashland, Monument Chemical, De Neef Chemical Processing en LANXESS willen hun warmtevoorziening verduurzamen en rekenen daarvoor op de warmte die in de verbrandingsinstallaties van Indaver en Sleco vrijkomt. Op de Linkerscheldeoever zijn er verschillende bedrijven die grote hoeveelheden warmte nodig hebben voor hun productieproces. De warmte wordt nu in elk van die bedrijven opgewekt via gasboilers. Door een gezamenlijk warmtenetwerk aan te leggen kunnen de bedrijven hun gasboilers grotendeels uitschakelen en de warmte van de afvalverbrandingsinstallaties van Indaver en Sleco aanwenden. De bedrijven die op het warmtenetwerk aansluiten, engageren zich om zeker gedurende 10 jaar maximaal warmte af te nemen via het warmtenetwerk. De totale investeringskost bedraagt meer dan 25 miljoen euro.

Begin juni 2014 werd het nieuwe Antwerp Port Information and Control System 2 (APICS2) in gebruik genomen, waardoor de aangifte van gevaarlijke goederen niet enkel wordt vereenvoudigd, maar waardoor ook de kwaliteit van de aangiftes verbetert. Bovendien dalen de administratieve kosten. Voor een vlotte afwikkeling van het verkeer in de haven is een goede informaticaondersteuning van fundamenteel belang. Deze nieuwe module zorgt in de eerste plaats voor een vereenvoudiging van de aangifteprocedure. Zo vervangen de elektronische aankomst- en vertrekmeldingen van de goederen op de kaai de verplichte aanvullende aangifte. Bovendien verbetert de kwaliteit van de aangiftes en de veiligheidsboekhouding door de meer geautomatiseerde informatie-uitwisseling. Bij invoer moet enkel de scheepsagent nog een aangifte doen, bij uitvoer enkel de expediteur. Met APICS2 wordt het hele scheepvaartverkeer van, naar en in de haven beheerd, met inbegrip van de sleepbootactiviteiten, de sluisplanning, het ligplaatsenbeheer, de registratie van gevaarlijke goederen.



In juli 2014 werd aangekondigd dat de Amerikaanse oliemaatschappij ExxonMobil meer dan één miljard dollar zal investeren in zijn raffinaderij in de Antwerpse haven. De raffinaderij in Antwerpen behoort binnen ExxonMobil tot de top als het gaat om kosten- en energie-efficiëntie. Met de nieuwe installatie zal ExxonMobil zware, hoogzwavelige restolie omzetten in schonere olieproducten en transportbrandstoffen zoals gasolie voor de scheepvaart en diesel.

Wind aan de Stroom besliste in juni 2014 om de bouw van de eerste fase van haar windproject in de haven van Antwerpen toe te wijzen aan Siemens nv. Wind aan de Stroom nv is een projectvenootschap, gevormd

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN



door een partnership van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever en nv GEHA. Wind aan de Stroom staat in voor de ontwikkeling van het windturbinepark op de linkerscheldeoever van de haven. In een eerste fase worden elf windturbines gebouwd, met de mogelijkheid tot uitbreiding tot zeventien. De installatie van de turbines is gepland voor de zomer van 2015. De turbines hebben elk een capaciteit van 3 megawatt en worden op masten van 115 meter gemonteerd.

Vollers Belgium, gespecialiseerd in de behandeling van koffie en cacao, heeft in 2014 acht miljoen euro geïnvesteerd in een nieuw cacao bulkmagazijn voor zijn klant Barry Callebaut. Het magazijn,

met een capaciteit van 27.000 ton, heeft een zeer innovatief concept, de cacao's worden overdekt gelost, automatisch bemonsterd, gewogen en in voorraadsilo's opgeslagen. Ook de fumigatiesystemen, ter bestrijding van het ongedierte, zijn in de behandeling geïntegreerd. Alle bewegingen worden automatisch geregistreerd, waardoor alle stappen in het proces volledig traceerbaar zijn. Met dit nieuwe magazijn verhoogt Vollers niet enkel de productiviteit (van 180 naar 300 ton per uur), maar ook de flexibiliteit voor de chauffeurs die komen laden, truckers kunnen via vier wachtsilo's zelfstandig de goederen laden, waardoor zij de piekuren kunnen vermijden.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

De Duitse chemiegroep LANXESS heeft in juli 2014 op de Antwerpse Linkeroever een nieuwe fabriek voor kunststofonderdelen in gebruik genomen met een jaarcapaciteit van 90.000 ton. De investering bedraagt 75 miljoen euro. Vanuit Antwerpen wordt het plastic wereldwijd naar de verschillende speciale menginstallaties van LANXESS verscheept. Polyamide wordt onder meer in de auto-industrie toegepast als lichte kunststof om het verbruik en CO₂-uitstoot terug te dringen. Polyamide is 30 % lichter dan staal en aluminium en is even sterk. De nieuwe fabriek voor de polymerisatie van hightech-plastics ligt naast de caprolactaminstallatie in Lillo. Caprolactam is het belangrijkste halffabricaat voor de vervaardiging van kunststoffen. Met de ingebruikname van de polyamidefabriek kan LANXESS een groot deel van zijn caprolactamproductie zelf intern verwerken.

Vanaf begin oktober 2014 zijn ICO en AET, de twee roro-terminals in de Antwerpse haven, aangesloten op de e-balie. Het Antwerp Port Community System (APCS) introduceerde in 2012 de e-balie voor containers en breidde de samenwerking dit jaar uit naar het rollend materieel. De haven van Zeebrugge (ICO en WWL) startte reeds in februari 2014 met de e-balie voor roro. Alle uitvoer van nieuwe en tweedehandsvoertuigen en de uitvoer of transit van containers kan nu elektronisch aangemeld worden, waardoor het papieren begeleidingsdocument van de uitvoeraangifte overbodig wordt. Iedere partij die beschikt over vier verplichte gegevens, die deel uitmaken van de uitvoeraangifte, kan die parameters invoeren in de e-balie. De voordelen van de e-balie zijn de uniforme werkwijze in beide havens, de uniforme rapportering aan douane wat leidt tot een snellere verwerking van de uitgangsmelding door de douane. Dit maakt dat de exporteur snel en zeker de uitgang van zijn goederen uit de Europese Unie kan aantonen, noodzakelijk voor de BTW administratie. De samenwerking tussen Antwerpen en Zeebrugge op het vlak van automatisering van havenprocessen is het resultaat van goede afspraken binnen de vzw Cargo Community System. Hierin werken de havens van Antwerpen, Gent en

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Zeebrugge samen met de douane, de Vlaamse overheid en de waterwegbeheerders W&Z en De Scheepvaart voor de optimalisering van de informatiestroom van logistieke ketens.

De Duitse chemiereus BASF kondigde in december 2014 aan dat het een half miljard euro zal investeren in een technologische vernieuwing voor het segment hygiëne. De komende twee tot drie jaar zullen bestaande productiesites aangepast worden zodat deze een nieuwe absorberende techniek, de zogenaamde “droplet polymerization” kunnen toepassen. Met de implementatie van deze nieuwe technologie versterkt BASF haar positie als marktleider op het gebied van superabsorberende polymeren. Superabsorberende polymeren worden onder andere gebruikt als basiscomponent in luiers, incontinentieproducten en vrouwelijke hygiëneartikelen. BASF-onderzoekers hebben de laatste tien jaar intensief onderzoek gedaan om een nieuwe technologie te ontwikkelen en om de bijbehorende productieprocessen te optimaliseren. De lancering zal in verschillende fases verlopen vanaf eind 2016. In het najaar van 2014 startte BASF ook al een nieuwe extractie-installatie op voor butadieen op haar Antwerpse site. De installatie heeft een jaarlijkse productiecapaciteit van 155.000 ton en is de tweede extractie-installatie voor butadieen van BASF in Europa na de hoofdzetel in Ludwigshafen. Butadieen is een grondstof die gebruikt wordt om onder andere synthetische rubber te produceren met de bandenindustrie als één van de grootste afnemers. Butadieen wordt ook gebruikt in papertoepassingen en de productie van plastic.

1.1.2 Infrastructuur

In 2011 startten de werken om de waterdiepte ter hoogte van de Noordzeeterminal te verhogen om schepen met een grotere diepgang te kunnen ontvangen. Het bodempeil wordt verdiept van ca. -14,50 meter TAW tot het peil -17,00 meter TAW. Na het uitvoeren van de verdiepingsbaggerwerken dient een bodembescherming aangelegd te worden om verdere uitschuring van de Scheldebodem te voorkomen. Deze bodembescher-



ming dient enerzijds de erosie van de bodem en de ontgronding voor de kaaimuur ten gevolge van de natuurlijke waterstroming te verhinderen en moet anderzijds de krachten van het schroefwater kunnen weerstaan. De werken worden in drie fasen uitgevoerd waarbij telkens ca. 400 meter van de Noordzeeterminal buiten dienst wordt gesteld. De werken voor de derde fase startten op 3 februari 2014.

In maart 2014 werd de bouw aangevat van een nieuwe kaaimuur langsheen de bedrijfsterreinen van de sleepdienst van het Gemeentelijk Havenbedrijf, in het Kanaaldok B2. De bestaande beschikbare waterdiepte was onvoldoende voor de nieuwe generatie sleepboten die het havenbedrijf wenst in te zetten. Om de waterdiepte te kunnen vergroten diende aan de waterzijde van de bestaande damwand een nieuwe stalen damwand

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

gebouwd te worden. Dit gebeurde in 2014. Om de hinder voor de afmerende sleepboten minimaal te houden gebeurde dit in drie fasen. De werken werden in november 2014 afgerond.

Aan de westkaai van het Verrebroekdok werden twee bijkomende ligplaatsen voor roro-schepen gerealiseerd. Daarvoor werden de aanmeerfaciliteiten op de kop van het Waaslandkanaal verder verlengd. Volgende werken dienden uitgevoerd te worden: 1) de bouw van een kaaimuur, in het zuiden aansluitend op de eerste fase van de uitbreiding, en in het noorden op de kaaimuur aan de westzijde van het Doeldok; 2) het baggeren van de bodem voor de kaaimuur tot dezelfde diepte als de rest van de Waaslandhaven (18 meter waterdiepte) en 3) het bouwrijp maken van de achterliggende terreinen. De werken startten in 2012 en werden in maart 2014 afgerond.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op de terreinen van de sleepdienst werd een oude loods, die aangewend werd voor opslag van recipiënten en lekbakken, vervangen door een nieuwe “milieuloods”. De wanden van de nieuwe loods zijn zo opgebouwd dat ze voldoen aan de vereiste brandweerstand van minimum 2 uur. De werken werden uitgevoerd tussen maart en augustus 2014.

Op 17 juni 2013 startten de werken voor de verdieping van de kaaimuren 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.

De werken voor de bouw van de verschillende dienstgebouwen aan de Deurganckdoksluis startten op 6 januari 2014. De gebouwen worden de werkplek van het nautisch personeel en volgens de planning moeten ze in het najaar van 2015 klaar zijn. De kosten voor de realisatie van de gebouwen bedragen 10,7 miljoen euro en worden gedragen door de Deurganckdoksluis NV, die ook instaat voor de financiering van de Deurganckdoksluis. Het gebouwencomplex aan de nieuwe sluis bestaat uit 8 gebouwen en 3 wachthuisjes (onder meer een centraal bedieningsgebouw, een centraal technisch gebouw waarin zich de stroomvoorziening van de sluis bevindt, een hangar voor de opslag van reserveonderdelen van de sluis, een geïntegreerde werkplaats, de machinegebouwen met de installaties voor de bediening van de sluisdeuren). Als alles volgens plan verloopt, moet de Deurganckdoksluis, waarvan de werken in 2011 zijn gestart, in het voorjaar van 2016 operationeel zijn.

Op 30 april 2013 keurde de Vlaamse Regering het oorspronkelijke Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) ‘Afbakening zeehavengebied

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Antwerpen' goed, waarmee de nieuwe contouren van het havengebied Antwerpen werden vastgelegd. Die beslissing maakte duidelijk welke bestemming elk gebied krijgt en gaf de betrokkenen rechtszekerheid. Op 3 juni 2013 verscheen het GRUP in het Belgisch Staatsblad, waarna er 19 bezwaren bij de Raad van State werden ingediend. Twee daarvan vroegen de schorsing van het GRUP. De Raad van State schorste in december 2013 gedeeltelijk het GRUP omdat de doelstellingen voor de Europees beschermde natuur niet worden gehaald. De Raad van State sprak zich niet uit voor of tegen de haven- of natuurontwikkeling. De Vlaamse Regering besloot het geschorste GRUP in te trekken en een aangepast GRUP op te maken, waarbij gebruik gemaakt werd van een aanpassing in de regelgeving van de ruimtelijke ordening die het mogelijk maakt een geschorst GRUP weer vast te stellen. In het aangepaste GRUP, dat op 6 juni 2014 principieel door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd, zijn de contouren van het havengebied en de bestemmingen van de verschillende gebieden uit het GRUP van juni 2013, volledig behouden. Het verschil met het vorige GRUP is dat het principe van de proactieve natuurontwikkeling, voorafgaand aan de verdere havenontwikkeling, nu ook juridisch werd vastgelegd door opname in de stedenbouwkundige voorschriften. De Vlaamse Regering legde het aangepaste GRUP in juli 2014 ter advies voor aan de Raad van State. Het advies van de Raad werd verwerkt in het aangepaste GRUP dat op 24 oktober 2014 door de Vlaamse Regering definitief werd vastgesteld.

Begin september 2014 startte de bouw van een nieuw hydrografisch schip voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ter vervanging van de bestaande peilvlet "Peilboot 1", een omgebouwd werkschip van 1980. Het bestaande wordt vervangen omdat het verouderd is, omdat de werklust is verhoogd en omdat het aangewezen is dat met dezelfde apparatuur wordt gewerkt als de Vlaamse Gemeenschap. Het nieuwe vaartuig zal ook aangewend worden voor havenbezoeken en voor PR-doeleinden.



Op 9 december 2014 werd de Liefkenshoekspoorverbinding officieel geopend in aanwezigheid van koning Filip. De spooroperatoren kunnen vanaf 14 december 2014 gebruik maken van het complex. Via het 16,2 kilometer lange spoortraject kan het goederenverkeer rechtstreeks en sneller van de Waaslandhaven op Linkeroever naar het rangeerstation Antwerpen-Noord op Rechteroever rijden en wordt er een betere spoorontsluiting met het achterland gerealiseerd. Deze nieuwe spoorverbinding zorgt voor een verdere uitbreiding van de spoorcapaciteit én een ondersteuning van de groei van de Antwerpse haven en de economie.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2014 werden nog diverse renovatiewerken uitgevoerd aan kaaimuren, zoals onder meer aan kaaien 279 tot 285 in het Vierde Havendok, aan kaai 287 in het Hansadok en aan kaaien 15 en 16 aan de westzijde van het Kattendijkdok.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.818 ha
Oppervlakte Rechteroever	7.239 ha
Totale oppervlakte	13.057 ha
Wateroppervlakte van de dokken	1.992 ha
Wateroppervlakte van de sluizen	16 ha
Totale lengte kaaimuren	129,9 km
Totale lengte spoorwegen	1.061 km
Totale lengte wegen	409 km



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

1.1.3 Nieuwe scheepvaartlijnen

Op 3 april 2014 meerde de 'Fortunagracht' voor de eerste maal in Antwerpen. De Nederlandse rederij Spliethoff biedt hiermee een rechtstreekse afvaart vanuit Antwerpen naar Cleveland in Ohio (Verenigde Staten) aan. De transitijd van de nieuwe containerdienst bedraagt dertien dagen. Eind oktober 2013 bevestigde de Nederlandse rederij al dat er een akkoord was met de Cleveland-Cuyahoga County Port Authority om bij de heropening van de Saint Lawrence Seaway een maandelijkse containerdienst te starten. De nieuwe Cleveland-Europe Express Service neemt zowel containers, breakbulk, projectlading als droge bulk mee.

In mei 2014 werd de Premium Barge Service in de haven van Antwerpen uitgebreid met een tweede loop. Met deze nieuwe service hebben verladers en logistieke bedrijven in de Waaslandhaven een regelmatige verbinding met de belangrijkste diepzeecontainerterminals. Hierdoor worden de bestaande haveninterne containerstromen verder geoptimali-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

seerd en wordt het intraportuair vervoer over de weg gereduceerd. In de zomer van 2013 lanceerde het Havenbedrijf een open projectoproep aan de uitgebreide havengemeenschap. Het doel van deze oproep was om de terminals in de Waaslandhaven achter de Kallosluis op duurzame wijze aan te sluiten op de containerterminals op de Schelde- en rechteroever. Uit de ingezonden voorstellen werd het project 'Premium Barge Service - loop 2' geselecteerd dat gedurende een beperkte periode opstartsteun van het Havenbedrijf ontving. De operator van de Premium Barge Service is Antwerp Port Shuttle (APS), een joint venture tussen Van Uden (CEM), Euroports en Shipit en is een verderzetting van het samenwerkingsverband ABC.



In mei 2014 wijzigden China Shipping Container Lines (CSCL) en United Arab Shipping Company (UASC) hun containerdiensten tussen het Verre en Midden-Oosten en Noord-Europa. De Belgische aanlopen van twee loops werden gewisseld. Enerzijds werd de aanloop van hun AEX7/AEC8 dienst op het Verre Oosten overgeheveld van Zeebrugge naar Antwerpen. Het nieuwe vaarschema verbindt Ningbo, Shanghai, Hongkong, Yantian, Port Kelang en Port Said East met Rotterdam, Felixtowe, Hamburg, Antwerpen en Le Havre. Het eerste schip uit die dienst was de 'CSCL Mercury' van 14.074 TEU die begin juni 2014 de Scheldehaven aanliep. Voor Antwerpen werd dit de zesde wekelijkse loop uit het Verre Oosten waarin megaschepen met een capaciteit van meer dan 13.000 TEU varen. Anderzijds verhuisde de AEX1/AEC1-dienst op hetzelfde vaargebied van Antwerpen naar Zeebrugge met als eerste aanloop de 'CSCL Zeebrugge' (9.580 TEU) op 11 juni 2014.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2013 voerde het Havenbedrijf een strategische achterlandanalyse uit om de intermodale aanwezigheid van de haven van Antwerpen te versterken. Via een open projectoproep aan de uitgebreide havengemeenschap, konden externe partijen nieuwe of verbeterde spoor- en/of binnenvaartverbindingen voorstellen om de haven beter aan te sluiten op het netwerk van inlandterminals in Zuidoost-Nederland. Op die manier wilde het Havenbedrijf de ontsluiting van de haven met haar kernachterland verder optimaliseren. Uit de ingezonden voorstellen werden 2 projecten geselecteerd. Danser Group in samenwerking met BCTN en Oosterhout Container Terminal in samenwerking met haar partners Brabant Intermodal, Markiezaat Container Terminal en Pro-log. Beide projecten gingen midden mei 2014 van start. De nieuwe binnenvaartdienst van Danser Group/BCTN



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

vaart vanuit de hub Nijmegen zes maal per week op Antwerpen. Vanuit deze hub worden er hoogfrequente verbindingen ingelegd op Venlo en Venray (zes maal per week binnenvaart) en op de regio Hengelo (vijf maal per week over de weg). Zo is de haven van Antwerpen dagelijks verbonden met het zuiden en oosten van Nederland en via de hub in Nijmegen is ook het Duitse, Franse en Zwitserse achterland optimaal ontsloten. De nieuwe containerbinnenvaartdienst van Oosterhout Container Terminal vaart in een eerste fase zes maal per week vanuit de hub Oosterhout, met een stop in Markiezaat Container Terminal (Bergen-op-Zoom), op Antwerpen. Vanuit de hub in Oosterhout worden er hoogfrequente binnenvaartverbindingen ingelegd met de partnerterminals Tilburg, Waalwijk en Veghel en is de railterminal in Eindhoven via de weg verbonden. De dienst van Danser Group is voornamelijk gericht op de Nederlandse provincies Limburg en Gelderland. Het project van Oosterhout Container Terminal richt zich op terminals in de provincie Noord-Brabant.

De Europese rotatie van een containerdienst van MSC tussen de westkust van Zuid-Amerika en Noord-Europa werd in mei 2014 aangepast om reeferlading in zeventien dagen van Ecuador naar Antwerpen te kunnen vervoeren. In het reefervervoer is er een duidelijke tendens dat fruit steeds meer in containers wordt vervoerd. Het marktaandeel van de containerrederijen is al vele jaren sterk aan het stijgen, wat ten koste gaat van de traditionele reefervloot. De Ecuadoriaanse Noboa Group heeft nu ook besloten om de bananen van het merk Bonita in Guayaquil niet meer op traditionele koelschepen te laden maar op containerschepen. De fruitproducent koos voor MSC omdat die een snelle transitijd tussen Ecuador en Noord-Europa garandeert. Speciaal voor dit contract wijzigde de rederij het Europese vaarschema, waarbij Antwerpen nu de eerste loshaven is geworden. Op 18 mei 2014 gingen de eerste reefercontainers met bananen in Guayaquil aan boord van de 'MSC Vaishnavi R.', een containerschip van 4.112 TEU dat 1.300 koelcontainers van stroom kan voorzien. Die trafiek betreft wekelijks gemiddeld zo'n 520 TEU reefercontainers. Onmiddellijk na aankomst

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

worden de containers met bananen op de MSC Home Terminal rechtstreeks van het zee- op een binnenschip geladen voor een snelle transfer naar de koelmagazijnen van Belgian New Fruit Wharf aan het Leopolddok, die in dit geval voor de douane-afhandeling een extended gateway van de container-terminal wordt.

Aan de Noordzeeterminal in Antwerpen kwam op 21 mei 2014 het nieuwe schip 'OOCL Korea' aan. Het containerschip heeft een lengte van 365,5 meter en een capaciteit van 13.200 TEU. Het is opgenomen in de bestaande dienst van G6 tussen het Verre Oosten en Europa waarbij Antwerpen vaste aanloop-haven is. In april 2014 maakte de 'Leverkusen Express' van Hapag Lloyd, die deel uitmaakt van dezelfde dienst, ook al zijn debuut in Antwerpen.

Shortsearederij TransAtlantic heeft in juni 2014 de haven van Piteå toegevoegd aan haar containerdienst tussen België en Noord-Finland. Hiermee realiseert de Zweedse rederij een bijkomende mogelijkheid voor goederen van en naar Noord-Finland en versterkt ze haar marktpositie in de Botnische Golf. De TransBothnia Container service heeft volgende rotatie: Kokkola - Piteå - Antwerpen en wordt tijdens de zomer op een tweewekelijkse basis aangeboden. Vanaf september 2014 biedt de rederij wekelijkse afvaarten aan.

In juni 2014 mocht Antwerpen, na twee jaar onderbreking, opnieuw een schip van United Arab Shipping Company (UASC) verwelkomen. Deze rederij biedt samen met China Shipping Container Lines (CSCL) een wekelijkse containerdienst aan naar de Rode Zee en het Verre Oosten. UASC legt hierbij vijf schepen in van 13.100 TEU, CSCL zes schepen met een capaciteit van 14.074 TEU. Vanuit Europa varen de schepen naar Jeddah, Khor Fakkan, Jebel Ali, Port Kelang, Shekou, Ningbo, Shanghai, Hongkong, Yantian, en terug via Port Kelang en Port Said naar Europa. Het schip werd behandeld op Antwerp Gateway - Kaai 1700.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op 5 september 2014 liep het vierde nieuwe schip van de Zuid-Koreaanse rederij Hyundai Merchant Marine op zijn maidentrip de haven van Antwerpen aan. De 'Hyundai Pride' maakt deel uit van een reeks van vijf neopanamax nieuwbouwschepen met een capaciteit van 13.100 TEU die de rederij in augustus 2011 bij de scheepsbouwwerf Daewoo bestelde. Het nieuwe schip wordt opgenomen in de Loop 6 van G6 tussen Europa en het Verre Oosten.

Vanaf oktober 2014 richtte Hyundai Glovis, de logistieke dochter van de Zuid-Koreaanse autofabrikant Hyundai Motor, een nieuwe dienst in op West- en Oost-Afrika. In Noord-Europa loopt de dienst de havens van



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Antwerpen en Immingham (UK) aan. In Antwerpen wordt de dienst behandeld op de terminal van ICO (International Car Operators) aan kaai 1241 in de Waaslandhaven. TRS NV treedt op als agent. De nieuwe dienst laadt voornamelijk tweedehandswagens en rollend materiaal met bestemming Douala, Lome, Cotonou, Walvis Bay, Dar Es Salaam en Mombasa.

Begin oktober 2014 kondigde 2M, de Vessel Sharing Agreement tussen de containerrederijen Maersk Line en MSC, zijn vaarschema aan. Op de vaarroute vanuit het Verre Oosten behoudt Antwerpen drie aanlopen, maar binnen één aanloop wordt Antwerpen als enige haven in de Benelux zowel met een import als een export aanloop bediend. Daarna gaan de



schepen naar Hamburg en Bremerhaven alvorens opnieuw naar Antwerpen te komen om er te laden voor King Abdullah, Port, Singapore, Chiwan, Shanghai en Busan. In 2013 kondigden Maersk Line, MSC en CMA CGM aan om samen het P3 netwerk op te richten. P3 stuitte echter op tegenstand van China. Met 2M blijft de intentie om meer op Antwerpen in te zetten, wat blijkt uit de nieuwe dienst Loop 4 die in Europa uitsluitend België en Duitsland aandoet. In die loop wordt Antwerpen de eerste loshaven voor lading uit Busan, Xingang, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Hongkong, Yantian en Tanjung Pelepas. Daarnaast wordt Antwerpen ook de enige Beneluxhaven voor Loop 6 die Ningbo, Shanghai, Yantian, Chiwan en Tanjung Pelepas verbindt met Barcelona, Tanger, Le Havre, Southampton en Felixstowe. De Amerikaanse maritieme toezichthouder FMC gaf reeds groen licht voor de nieuwe alliantie. Het nieuwe 2M netwerk ging begin 2015 van start.

Vanaf 1 december 2014 doet Swedish Orient Lines de Antwerpse haven aan met een nieuwe roro-dienst vanuit Finland. De Zweedse papierproducent StoraEnso chartert de dienst voor export van papier uit Zweden en Finland naar het Europese vasteland. De wekelijkse dienst vaart tussen Kemi, Oulu, Lübeck, Zeebrugge, Antwerpen en Tilbury. Het schip zal de terminal van Euroports op Linkeroever aanlopen. Swedish Orient Lines neemt de dienst over van TransAtlantic, dat tot 1 december 2014 een contract met StoraEnso had.

Shipit en Delcatrans zijn begin december 2014 aangesteld als nieuwe uitbaters van de River Terminal Wielsbeke aan de Leie. De uitbating van de terminal werd vorig jaar door Katoennatie stopgezet, maar POM West-Vlaanderen nam de concessie over. Shipit, dat op de Antwerpse Linkeroever een trimodale terminal uitbaat, legt zich in Wielsbeke volledig toe op alle gepalletiseerde lading, terwijl Delcatrans de containeractiviteiten voor zijn rekening neemt. Twee maal per week vaart een containerbinnenschip van Wielsbeke naar Antwerpen in combinatie met de Terminal



Wevelgem-Zuid. Er worden ook containerherstelling en upgrades van containers aangeboden. Delcatrans baat eveneens een spoorverbinding uit van de transportzone L.A.R. in Rekkem naar Antwerpen met een frequentie van drie maal per week.

In 2014 meerden in de haven van Antwerpen 29 zee-cruiseschepen, met in totaal 21.162 passagiers aan boord. Dit is bijna dubbel zoveel als in 2013, toen er 17 zee-cruiseschepen, met in totaal 11.620 passagiers aan boord, de haven van Antwerpen bezochten. Het aantal riviercruiseschepen steeg van 633 in 2013 naar 731 in 2014. Het aantal passagiers aan boord van de riviercruiseschepen steeg in 2014 met 6,3% tot 92.110. Dit is een nieuw record voor de haven van Antwerpen.

1.2. Haven van Gent

1.2.1 Industrie

ArcelorMittal Gent kondigde in januari 2014 aan dat het 13,3 miljoen euro investeert in twee nieuwe havenkranen. Het Gentse staalbedrijf speelt hiermee al in op de realisatie van de tweede, grote zeesluis. De twee nieuwe havenkranen zullen op termijn twee oudere kranen vervangen. Zo kunnen schepen sneller worden gelost, wachttijden ingekort en liggelden worden bespaard. De eerste van de twee kranen is een zeeschepenkraan die grote capesize-zeeschepen, met een capaciteit van zowat 120.000 ton lading, zal kunnen lossen. De schepen die nu aan de kade aanmeren hebben een laadvermogen tot 71.000 ton. Deze kraan wordt in het voorjaar van 2016 verwacht. De tweede kraan is een duwbakkenkraan. Een deel van de scheepslading van zeeschepen wordt momenteel voor de sluis in Terneuzen overgeslagen in duwbakken, die dan met deze kraan zullen kunnen gelost worden. Deze kraan zal in het voorjaar van 2015 operationeel zijn.

Vanaf 2015 zullen schepen en bedrijven in de Gentse Kanaalzone nog maar één haveninformatiesysteem hoeven te gebruiken om zich aan te melden in de havens van Gent en Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen). Momenteel gebruiken Gent en Zeeland Seaports nog verschillende systemen, maar vanaf 2015 zal Zeeland Seaports overstappen op ENIGMA (Electronic Network for Information in the Ghent Maritime Area). ENIGMA zal worden aangepast en uitgebreid om ook te voldoen aan de noden van Zeeland Seaports. Het systeem kan bijvoorbeeld gelinkt worden aan het havenmanagementsysteem Port Base, dat gebruikt wordt door een aantal Nederlandse havens. Door communicatie met de informatiesystemen van andere nautische dienstverleners kan de planning en scheepsopvolging zowel in het havengebied als op het kanaal Gent-Terneuzen vlot verlopen. ENIGMA wordt niet alleen voor scheepsgegevens gebruikt, maar ook reisgegevens worden zo geregistreerd. ENIGMA is ook

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

een communicatiesysteem tussen de diverse havengebruikers en wordt gebruikt om loodsen, bootmannen, sleepers en andere diensten te bestellen.

In het Gentse havengebied is op maandag 24 maart 2014 een openbare tankinstallatie voor diesellocomotieven officieel geopend. Het gaat om een nieuwe samenwerking van spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel en de West-Vlaamse brandstoffenleverancier G&V Energy Group. Infrabel investeert 160.000 euro in de tankplaats en komt hiermee tegemoet aan de grote vraag van spooroperatoren naar flexibel en milieuvriendelijk tanken. De installatie werkt volledig automatisch met een tankkaart-systeem en is de klok rond toegankelijk voor alle spooroperatoren. De opvolging van de tankbeurten gebeurt online. De pomp kan 500 liter per minuut tanken waardoor de allergrootste locomotieven in amper tien minuten gevuld zijn. Vandaag biedt Infrabel drie openbare tankplaatsen aan voor diesellocomotieven. Voor de tankplaatsen in de havens van Zeebrugge en Gent gaat het om een samenwerkingsverband tussen Infrabel en G&V Energy Group, die de installatie bouwde en instaat voor de dagelijkse exploitatie. Verder is er ook nog een tankplaats in de sporen-bundel Genk-goederen.

Op 25 april 2014 werd de nieuwe luchtscheidingsinstallatie bij Air Products in de haven van Gent officieel in gebruik genomen. Deze nieuwe investering voorziet industriële gassen voor ArcelorMittal Gent en andere bedrijven in de Benelux. Air Products is al bijna 50 jaar actief in de haven. Deze derde installatie van Air Products (ASU4) in Gent maakt deel uit van een omvangrijk netwerk van productiefabrieken in België, Nederland, Duitsland en Frankrijk. De ASU4 produceert zuurstof, stikstof en argon voor verschillende sectoren waaronder de bouw en de las- en constructie-industrie. Met een totale productiecapaciteit van zo'n 2.000 ton per dag verdubbelt de ASU4 van Air Products de hoeveelheid vloeibare industriële gassen. Door middel van een overeenkomst op lange termijn en via een



directe pijplijn zal de ASU4 het staalbedrijf ArcelorMittal Gent voorzien van alle nodige gassen.

Op 9 mei 2014 opende het stouwersbedrijf Stukwerkers Havenbedrijf nv in de haven van Gent een nieuwe loods van 6 miljoen euro. De nieuwe loods vervangt niet enkel de oude maar de opslagcapaciteit ervan werd meteen uitgebreid. Deze loods, speciaal gebouwd voor de opslag van meststoffen, heeft een oppervlakte van 8.000 m² en is 17,80 meter hoog en is zodanig gebouwd dat er zich in het magazijn geen palen bevinden voor de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

overspanning. In de loods kunnen tot 60.000 ton bulkgoederen worden opgeslagen. Alle materialen zijn bestand tegen corrosie, zo werd een specifieke soort beton en hout gebruikt. Stukwerkers Havenbedrijf sloot een contract met OCI Nitrogen, voor de op- en overslag van kunstmest. De goederen worden via de waterweg uit Nederland aangevoerd. Vanuit Gent worden ze per lichter of zeeschip geëxporteerd naar de continentaal Europese markt, het Verenigd Koninkrijk en overzee. Er wordt op jaarbasis een volume nagestreefd van 300.000 ton.

Volvo Car Gent investeert voortdurend om zijn productie-apparaat te moderniseren. In de zomer van 2014 werd er 4 miljoen euro geïnvesteerd



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

voor het vervangen van spuitrobots. De investeringen daarvoor lopen over verschillende jaren en zullen in 2019 afgerond worden. Tegen dan zal Volvo Cars 60 miljoen euro geïnvesteerd hebben in de vernieuwing van de topcoat-robots in de fabriek in Gent. In 2014 investeerde Volvo ongeveer 22 miljoen euro in zijn Gentse fabriek. Hiermee werd een deel van de eindassemblage verbouwd om de efficiëntie in dat deel van de fabriek verder te verhogen. Ook de investeringen voor het overnemen van de activiteiten van Johnson Controls Interior zijn hierin opgenomen. Vanaf de zomervakantie 2014 staat Volvo Car Gent zelf in voor de assemblage van de tunnelconsole en dakbekleding (voorheen werd dit nog aangeleverd door Johnson Controls in Assenede). Ook de activiteiten van het sequencing center DSV wordt door Volvo in eigen beheer genomen, en dit vanaf 2016.

In juli 2014 kondigde Belgian Eco Energy de bouw van 'Bee Power Gent' aan, een nieuwe biomassa-elektriciteitscentrale. De centrale zal worden gebouwd op het terrein van Ghent Coal Terminal aan het Kanaal Gent-Terneuzen. Bee heeft hiervoor een langetermijnovereenkomst met de stouwer Sea-Invest en het Havenbedrijf Gent. Sea-Invest zal instaan voor de kranen, de transportbanden en de opslagsilo's. De centrale moet aan het water gebouwd worden omdat de biomassa wordt aangevoerd met zeeschepen. De restwarmte van de centrale zal worden gebruikt door bedrijven in de Gentse haven en naburige woningen. De centrale zal voldoen aan de strengste uitstootnormen qua stof, stikstof en zwavel. De nieuwe elektriciteitscentrale zal een vermogen van 200 MW hebben. De investering bedraagt 300 tot 330 miljoen euro en zorgt voor 700 tot 1.100 jobs gedurende de eerste 3 jaar en nadien voor permanent 100 tot 120 jobs. Bee is een Belgisch geïntegreerd energiebedrijf actief in de ontwikkeling, financiering, bouw en exploitatie van hernieuwbare-energieprojecten en de levering van stroom en gas aan industriële klanten.

Papierproducent StoraEnso kondigde in oktober 2014 aan dat het een pijplijn onder het kanaal Gent-Terneuzen zal bouwen om Volvo Car Gent

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

van warm water te voorzien. De twee bedrijven in de haven van Gent werken zo samen om zo de CO₂-uitstoot in de Volvofabriek met meer dan 40% te verminderen. De papierfabriek van StoraEnso Langerbrugge (Gent) ligt dicht bij de productievestiging van Volvo Car Gent aan de andere kant van het Zeekanaal Gent-Terneuzen. Hierdoor kan StoraEnso in 2015 een warmtenet aanleggen via een ondergrondse pijpleiding naar de autofabriek. Heet water, onder druk en met een temperatuur van ongeveer 125°C, zal naar de Volvofabriek worden getransporteerd om de gebouwen en de spuitcabines op de gewenste temperatuur te brengen. Het project is financieel haalbaar dankzij de 2 miljoen euro strategische ecologiesteun van de Vlaamse overheid. StoraEnso Langerbrugge beschikt over twee bio-WKK-centrales (warmtekrachtkoppeling) waar 200.000 ton intern slib en 360.000 ton externe biomassa omgezet worden in elektriciteit en proceswarmte.

Op 24 oktober 2014 heeft papierproducent Stora Enso in de haven van Gent een nieuwe "Paper for Recycling of PfR" sorteerlijn in gebruik genomen. Deze hoogtechnologische papiersorteerlijn is ondergebracht in een 5.200 m² groot magazijn. De investering bedroeg 9 miljoen euro. Stora Enso Langerbrugge is sinds 2005 meerderheidsaandeelhouder van Vlar Papier dat papier en karton verwerft via gemeenten en intercommunales. Het bedrijf sorteert deze 'Paper for Recycling stroom' in twee hoogwaardige fracties, papier en karton. Door de integrale papierfractie in Stora Enso Langerbrugge te gebruiken als grondstof voor de beide papiermachines en door het maximaal valoriseren van de kartonstroom in de nabijgelegen verpakkingsindustrie, wordt een gesloten kringloopeconomie bekomen. In 2010 werd de eerste PfR-sorteerlijn van Vlar Papier gebouwd op het terrein van Stora Enso Langerbrugge. Vier jaar later werd er geïnvesteerd in een tweede hoogtechnologische papiersorteerlijn. De twee PfR sorteerlijnen hebben een input van 420.000 ton per jaar. De fabriek in Langerbrugge produceert kranten- en magazinepapier op basis van 100% oud papier. Jaarlijks verwerkt de papierfabriek zo'n

700.000 ton hoogwaardig uitgesorteerd papier tot 550.000 ton kranten- en magazinepapier.

Begin december 2014 heeft potgrondproducent Peltracom zijn activiteiten in de Gentse haven uitgebreid met een complementair seizoensproduct, namelijk het opzakken van houtpellets voor thuisgebruik. De houtpellets komen in bulk binnen en ondergaan eerst een uitgebreide kwaliteitscontrole. Vervolgens worden de houtpellets gezeefd om alle fijne fractie en stof te verwijderen waarna de houtpellets worden opgezakt in zakken van 15 kg. Peltracom is een vooraanstaande Europese potgrondproducent met een productie-eenheid in de Scheepzatestraat in de Gentse haven. Peltracom produceert en verkoopt potgrond, schors, turf en bodemverbeteraars voor de hobby- en professionele markt. De afdeling van Peltracom in Gent heeft een productiecapaciteit van meer dan één miljoen m³ en negen volautomatische opzaklijnen.



1.2.2 Infrastructuur

In augustus 2014 werden de baggerwerken op de hoek van het Kanaal Gent-Terneuzen met het Grootdok beëindigd. Om de mobiliteit van de steeds groter wordende zeeschepen te garanderen, werd de diepte in die zone op 13,8 meter gebracht. De werken duurden twee maanden en hebben 10 miljoen euro gekost. Het Kanaal Gent-Terneuzen is gemiddeld 13,5 meter diep en toegankelijk voor schepen met een maximale diepgang van 12,5 meter. Op de hoek van het Kanaal Gent-Terneuzen met het

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Grootdok was de waterdiepte slechts 13,3 meter. De afdeling Maritieme Toegang besliste daarom de nodige baggerwerken uit te voeren om de zwaikom te verdiepen. Er werd 80.000 m³ baggerspecie gebaggerd waardoor de waterdiepte met een halve meter toenam. Daardoor is het Kanaal op die plek nu 13,8 meter diep en kunnen schepen van en naar het Grootdok makkelijker en veiliger manoeuvreren.

In september 2014 startten de werken voor de bouw van een nieuwe kaaimuur aan de Moervaart in de haven van Gent. De kaaimuur wordt gebouwd over een lengte van één kilometer, van aan de hoek van het Kanaal Gent-Terneuzen/Moervaart tot aan de brug over de R4-Oost. De constructie bestaat uit stalen damwanden en komt twee meter voor de bestaande muur,



die erg verouderd is en aangetast door corrosie. De investering bedraagt 8,7 miljoen euro. De werken moeten tegen het einde van 2015 klaar zijn. De werken worden uitgevoerd door het bouwbedrijf Hye.

Eind 2014 heeft de Vlaamse Regering minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts de toelating gegeven om in 2015 een verdrag te sluiten met Nederland over de gezamenlijke investering in een nieuwe sluis in Terneuzen. Met de investering in een nieuwe sluis en later ook in de aanpassing van het achterliggende kanaal Gent-Terneuzen, moet de Gentse haven bereikbaar worden voor grotere en diepere schepen. Dankzij de nieuwe sluis zullen schepen tot 120.000 ton kunnen doorvaren naar Gent. In vergelijking met de huidige Westsluis wordt de nieuwe sluis 2,5 meter dieper, 15 meter breder, 137 meter langer én een stuk sneller. Het totale project is goed voor een investering van 1,1 miljard euro. Vlaanderen maakte zelf eind 2014 reeds 120 miljoen euro vrij voor de werken. Zo kunnen de nodige gronden verworven worden. Daarnaast werden er, via een dossier bij de Europese Commissie, ook Europese middelen aangevraagd om de sluis te realiseren.

In 2014 werd verder gewerkt aan de commerciële invulling van het Kluiszendok en De Nest. De werken voor het bedrijventerrein Rieme-Noord zijn afgerond. Nu moet nog de aansluiting op de R4 via een Hollands complex worden aangelegd. Deze werken worden uitgevoerd door het Agentschap Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest en zullen starten in het najaar van 2016. De vernieuwing van de aansluiting op de N474 is gepland voor 2017.

Op 19 december 2014 werd de vernieuwde Geeraard Van den Daelelaan opnieuw opengesteld voor alle verkeer. De laan werd over drie kilometer volledig vernieuwd: een nieuwe riolering, nutsleidingen, openbare verlichting en spoorovergangen. De spoorlijn bleef op het bestaande tracé liggen. Bovendien werd er een nieuw fietspad aangelegd, dat via de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Göteborgstraat aansluiting geeft op de Langerbruggestraat zodat vlot naar het veer kan gefietst worden. Hierdoor wordt het woon-werkverkeer veiliger. Het Havenbedrijf legt bij elke vernieuwing of aanleg van een weg, indien mogelijk, steeds een fietspad aan. Het Havenbedrijf investeerde voor de heraanleg 3,85 miljoen euro, en de werken werden uitgevoerd door de aannemer Heijmans Infra nv.

Op 5 mei 2014 startte het Agentschap Wegen en Verkeer met de tweede fase van de bouw van het complex Schansakker ter hoogte van industriezone Oostakker I. In deze fase werden twee bruggen over de R4 en een nieuwe op- en afrit (richting Destelbergen) aangelegd. Daarnaast wordt de



bestaande brug over de R4 aan de Eksaardserijweg volledig gesaneerd. Deze werken moeten tegen de zomer van 2015 afgerond zijn.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.648 ha
Wateroppervlakte	623 ha
Totale lengte kaaimuren	28 km
Totale lengte spoorwegen	206 km
Totale lengte wegen	130 km



Bron: volgens GRUP met GIS

1.2.3 Scheepvaartlijnen

Op 7 augustus 2014 bezocht het zeecruiseschip 'Seabourn Quest' voor het eerst de haven van Gent. Het Havenbedrijf Gent verwelkomde de kapitein en de opvarenden. Het kwam van Amsterdam en zette diezelfde avond nog koers naar het Dover. Er waren 456 passagiers en 342 bemanningsleden aan boord. De 'Seabourn Quest' is 198 meter lang, bijna 26 meter breed en heeft een diepgang van 6,70 meter.

Hoewel er af en toe zeecruiseschepen in de haven van Gent worden ontvangen, zijn het vooral riviercruiseschepen die de haven aanlopen. In 2014 waren het er 266, met in totaal 28.793 transitpassagiers aan boord. Van deze cruiseschepen ontscheepten 5.107 passagiers en scheepten er 855 passagiers in.

1.3. Haven van Zeebrugge

1.3.1 Industrie

In januari 2014 werd aan het Albert II-dok in de westelijke voorhaven van Zeebrugge de eerste steen gelegd voor een nieuwe terminal van de Zeeuwse goederenbehandelaar Verbrugge Terminals. Het bedrijf kreeg een concessie toegewezen voor een terrein van 25 hectare. De nieuwe terminal kost 21,5 miljoen euro en wordt opgetrokken langs de dwarskaai die westelijk aansluit op de kaaien van APM Terminals en de ZIP-terminal. Hier kunnen schepen met een lengte tot 200 meter aanleggen. Voor de ontvangst van grotere schepen heeft Verbrugge terminals een overeenkomst gesloten met APM Terminals voor het gebruik van het meest westelijke deel van hun kaai. Op de terminal worden twee loodsen van 20.000 m² gebouwd voor de opslag van papierpulp. Het papierpulp zal met schepen worden aangevoerd, gestuft worden in containers en verder verdeeld worden per schip, via het spoor en de weg. De bedoeling van Verbrugge Terminals is om in Zeebrugge vooral container- en breakbulk-activiteiten te ontwikkelen.

Eind februari 2014 meerde de Noorse sleepboot "Borgoy" in Zeebrugge om er LNG te bunkeren. Het schip is de eerste door LNG aangedreven sleepboot ter wereld. Door LNG als scheepsbrandstof te gebruiken kan de uitstoot van CO₂ met bijna 30 procent teruggebracht worden en de uitstoot van NO_x en fijn stof ligt bijna 90 procent lager dan bij schepen met een conventionele aandrijving. De "Borgoy" is de eerste van twee identieke sleepboten die door de Sanmar scheepswerf in Turkije werden gebouwd voor de Noorse rederij BUBE (Buksér og Berging AS). De "Borgoy" zal in het kader van een lange termijncontract door Statoil worden ingezet op de Noordzee. In Zeebrugge werd de LNG per vrachtwagen naar de sleepboot aangevoerd vanaf de LNG-terminal in de voorhaven.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

De Nederlandse groep Van der Vlist heeft in februari 2014 haar capaciteit in de haven van Zeebrugge verhoogd door het huren van een aanpalend terrein van 10.000 m², waardoor er op het bestaande terrein van 40.000 m² ruimte vrijkwam om de werkplaatsen te vergroten en om een nieuw magazijn voor de opslag van onderdelen te kunnen bouwen. De groep Van der Vlist legt zich toe op de ontvangst, behandeling en verdeling van high & heavy machines uit Azië en Noord-Amerika voor sectoren zoals de wegenbouw. Eindassemblage van onderdelen of het monteren van opties komen daarbij veelvuldig voor. De kosten van het overzees transport kunnen lager gehouden worden door de assemblage na de



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

lossing te laten gebeuren. Op die manier heeft men aan boord van de schepen minder ruimte nodig voor het vervoer van de machines.

In maart 2014 kondigde UECC (United European Car Carriers), een belangrijke klant in de haven van Zeebrugge, de bestelling aan van twee autoschepen die volledig op LNG kunnen varen. De schepen met een capaciteit van 3.800 standaard personenwagens worden gebouwd in het Chinese Nantong en moeten in 2016 in de vaart komen. Ze zullen een hoge ijsklasse hebben zodat ze 's winters kunnen ingezet worden in de Oostzee. Het zullen de eerste autoschepen zijn die volledig op LNG kunnen varen,



maar daarnaast zullen ze tevens op stookolie of gasolie kunnen varen. UECC is een joint venture van het Zweedse Wallenius Lines en het Japanse NYK (Nippon Yusen Kaisha).

Eind maart 2014 hebben Voka en APZI, de vereniging van de Zeebrugse havenbedrijven, aangekondigd dat ze samen met de Kamer van Koophandel een nieuwe havencel oprichten. Met de nieuwe havencel willen ze studie- en analysewerk verrichten over de haven van Zeebrugge en de mobiliteit en logistiek in West-Vlaanderen. De havencel moet mee een strategie ontwikkelen voor de haven en wil vooral contacten onderhouden met stakeholders uit de politiek, de administratie en andere havens en bedrijven.

Op 4 april 2014 hebben Yamal LNG en Fluxys een overeenkomst ondertekend over samenwerking rond de overslag van LNG, aangevoerd vanuit een LNG-productieterminal op het schiereiland Yamal in Rusland naar de LNG-terminal in Zeebrugge. Yamal LNG bouwt een LNG-productieterminal en de eerste vloeibaarmakingsinstallatie is gepland om in 2017 in gebruik te worden genomen. De overslagdiensten in Europa zullen een schakel vormen in de logistieke keten om vanuit Yamal via Zeebrugge heel het jaar door landen in Azië en de Stille Oceaan met LNG te bevoorraden. Dus ook als in de winter de Noordelijke Zeeroute in de Noordelijke IJzee voor scheepvaart gesloten is, zal de levering van LNG aan die landen verzekerd zijn. Als dit project slaagt, dan kan dit een belangrijke trafiekverhoging met zich meebrengen.

Op 13 mei 2014 tekenden Mitsubishi Corporation, DGF SUEZ en NYK een overeenkomst om samen de LNG bunkermarkt wereldwijd te ontwikkelen, en dit in de context van de verstrenging van de internationale regelgeving over de impact van de scheepvaartactiviteiten op het milieu. Uit die overeenkomst werden twee contracten afgesloten: een gezamenlijke bestelling van een LNG-bunkerschip en een LNG-bunkeringcontract tussen

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

GDF SUEZ en United European Car Carriers (UECC). Het LNG-bunkerschip wordt gebouwd op een Koreaanse werf van Hanjin Heavy Industries en zal vanaf 2016 operationeel zijn. Het schip zal Zeebrugge als thuishaven hebben. Het schip, dat een capaciteit heeft van 5.100 m³ LNG, is het eerste bunkerschip ter wereld dat geschikt is om door LNG aangedreven schepen van alle groottes te kunnen bevoorraden. Het schip zal de twee LNG dual fuel car carriers van UECC bunkeren, die in maart 2014 werden besteld en in 2016 in de vaart komen. Ook andere LNG aangedreven schepen in de Noordzee en de Baltische Zee zijn een commercieel doel voor het partnerschap.



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op 3 juni 2014 werd in de haven van Zeebrugge de LPG-carrier "Waasmunster" gedoopt. Het schip, met een capaciteit van 38.000 m³ gas, is het eerste van twaalf identieke schepen die door de joint venture van Exmar en Teekay LNG Partners werden besteld bij de Koreaanse scheepsbouwer Hyundai. De twaalf schepen worden opgeleverd tussen 2014 en 2018. De "Waasmunster" is 174 meter lang, 30 meter breed en heeft een draagvermogen van 28.475 dwt. Het zal vooral propaan en ammoniak vervoeren.

ECS European Containers en Naviland Cargo startten in juni 2014 een wekelijkse nieuwe spoorwegverbinding tussen de haven van Zeebrugge en de spoorterminal van Perrigny-lès-Dijon. De spoorwegdienst vertrekt op donderdag vanuit Bourgogne om de vrijdagavond in Zeebrugge aan te komen. ECS European Containers zorgt gedurende het weekend voor verdere verscheping van de containers naar het Verenigd Koninkrijk en Ierland, waar de lading op maandagochtend aan de bestemmingen wordt afgeleverd. In omgekeerde richting vertrekt de trein zaterdagochtend vanuit Zeebrugge om de maandagochtend aan te komen in Perrigny-lès-Dijon. De dienst zet treinen in met zestien wagons en kan zo 32 containers van 45 voet vervoeren. ECS European Containers is gespecialiseerd in het gebruik van intermodale laadeenheden van 45 voet, die 26 à 33 palletten kunnen vervoeren. Er worden ook containers van 20 en van 40 voet en tankcontainers vervoerd. Alle types lading, inclusief gevaar goederen, worden aangenomen.

De "Coral Sea", de eerste ethyleentanker die op LNG kan varen, heeft zijn dual fuel motor in september 2014 in de haven van Zeebrugge uitgetest. De Nederlandse rederij Anthony Veder bestelde twee ethyleentankers met een capaciteit van 4.700 m³ in China. Deze schepen kunnen zowel op stookolie als op LNG varen. De motortesten met traditionele stookolie werden in China uitgevoerd, maar om de eerste keer aardgas in te slaan en na te gaan of de motoren het gewenste vermogen ontwikkelen om het schip voort te bewegen, werd Zeebrugge als testlocatie gekozen.

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Eind 2014 sloot energieleverancier Skangass een overeenkomst met energiebedrijf ENI voor bijkomende laadbeurten op de LNG-terminal van Zeebrugge voor nieuwe LNG-stromen naar kleinschalige afnemers in Scandinavië. ENI is een langetermijngebruiker van de Zeebrugse LNG-terminal. De kleinschalige LNG-stromen betreffen kleine schepen (tot 7.500 m³) en tankwagens met LNG. Eens de tweede steiger op de terminal in het najaar van 2015 operationeel zal zijn, kunnen er ook schepen van 2.000 m³ worden geladen. In 2014 werden er bijna 2.000 vrachtwagens met LNG geladen op de terminal, een verdubbeling tegenover 2013, en verwacht wordt dat dit aantal alleen maar zal stijgen. De vrachtwagens leveren het LNG doorheen Europa aan schepen die LNG als brandstof gebruiken, aan LNG-tankstations voor vrachtwagens en aan industriële ondernemingen in regio's die niet op het aardgasnet zijn aangesloten.

1.3.2 Infrastructuur

In januari 2014 heeft de stad Brugge aan het Vlaamse Gewest een gunstig advies gegeven over de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele. Het spoor moet er komen om de haven van Zeebrugge beter te ontsluiten en daarvoor moeten er in totaal zeven bruggen worden gebouwd of aangepast. Ondanks het gunstig advies duurt het nog zeker tot 2019 vooraleer de werken van start kunnen gaan. Spoorwegbeheerder Infrabel plant deze werken al een hele tijd, maar stelt die telkens uit. Nog in 2013 verschoof de startdatum om budgettaire redenen naar 2019. Het derde spoor tussen Brugge en Dudzele zal dus ten vroegste in 2024 klaar zijn.

Op 22 maart 2014 werd de eerste spadesteek gegeven voor de aanleg van de nieuwe autosnelweg A11, die moet zorgen voor een betere verbinding van de haven van Zeebrugge met het hinterland. Door het havenverkeer te scheiden van het lokale verkeer zal tevens de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de regio vergroten. Het traject van de A11 is zuidwest-

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

noordoost georiënteerd en wordt via drie knooppunten aangesloten op het onderliggende wegennet. In het zuidwesten wordt de A11 aangesloten op de N31 en wordt de bestaande aansluiting met de Blankenbergsesteenweg aangepast. In het noordoosten wordt met een aansluiting op de Natiënlaan de toegang tot de haven van Zeebrugge vanaf de N49 verbeterd. Ongeveer in de helft van het traject van de A11 komt een aansluitingscomplex om het oostelijke deel van de haven te ontsluiten. Over het Boudewijnkanaal is op de A11 een nieuwe beweegbare brug voorzien die de toegang voor zeeschepen naar de achterhaven van Brugge moet blijven garanderen. De werken voor de bouw van de A11 startten in maart 2014 en zullen in het najaar van 2017 klaar zijn. De totale lengte van de A11 bedraagt 12 kilometer. De opdrachtgever is het Vlaamse Gewest. Het consortium 'Via A11', dat de werken zal uitvoeren, bestaat uit de Ondernemingen Jan De Nul, Algemene Aannemingen Van Laere, Franki Construct, Aswebo en Aclagro.



In mei 2014 werd aangekondigd dat er twee alternatieven voor de aanpassing van de verkeersinfrastructuur in de achterhaven van Zeebrugge worden onderzocht. De bestaande verouderde Visartsluis uit 1907 moet plaatsmaken voor een open vaargeul, zodat een bijkomende getijzone ontstaat. Door de afbraak van de sluis verdwijnen ook twee overgangen voor het weg- en tramverkeer. Meer landinwaarts, ter hoogte van de voormalige site van Carcoke, zal een nieuwe sluis gebouwd worden. In het

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

eerste scenario komen er onder het nieuwe doorvaartkanaal ook tunnels voor het wegverkeer. Het alternatief is een omleidingsweg met bruggen nabij de nieuwe sluis. Het verkeer dat niet lokaal is, zal naar de A11 gestuurd worden. Om het dreigende tekort aan ruimte voor de kustvaart in de voorhaven op te lossen, worden het Prins Filipsdok en het Oud-Ferrydok gedempt. Ten zuiden van de nieuwe sluis zullen bijkomende industrie-terreinen ontwikkeld worden, langs het Verbindingsdok en het verbrede Boudewijnkanaal. In beide scenario's worden onder het nieuwe doorvaartkanaal tunnels aangelegd voor de kusttram, voetgangers en fietsers en een brug voor het spoorverkeer. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre het masterplan "Vlaamse Baaien" voor de kustbescherming te combineren is met de verbetering van de maritieme toegang van Zeebrugge.

In 2014 werden in de haven van Zeebrugge in opdracht van het Vlaams Gewest onder meer volgende werken uitgevoerd: de verdere uitbreiding van het Sterneneiland en de verdere herstelling van de oevers van het Verbindingsdok en het Boudewijnkanaal. Er werd verder gewerkt aan het project-MER over het Strategisch HavenInfrastructuur Project (SHIP). In 2014 werd verdergewerkt aan de herstelling van de sluisdeur 2 van de P Vandammesluis en de fenders werden vernieuwd. Nog in opdracht van het Vlaams Gewest werden de natuurcompensaties voor de verdere uitbreidingen in de zuidelijke achterhaven verdergezet en werden verdere vernieuwingswerken aan de Visartsluis uitgevoerd. Aan de Verbindingsluis in Brugge werden verschillende renovatiewerken uitgevoerd.

De nieuwe wegbrug over de treinsporen in Zwankendamme werd in 2014 afgewerkt. Deze werken werden door spoorinfrastructuurbeheer Infrabel uitgevoerd in opdracht van de federale overheid.

Volgende werken werden in 2014 door havenbedrijf Port of Zeebrugge, met subsidies van het Vlaams Gewest, uitgevoerd: de nieuwe voorwand aan de oostzijde van het Westelijk Schiereiland in de voorhaven en de

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

verdieping van de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok zijn verder uitgevoerd. Er werd gestart met het vrijbaggeren van de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok en de baggerwerken aan de Bastenakenkaai in het Zuidelijk Insteekdok werden afgewerkt.

In 2014 werden voor rekening van het havenbedrijf zelf onder meer volgende werken uitgevoerd: belangrijke onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis, plaatsing van verschillende nieuwe uitrustingen in het kader van de ISPS-reglementering, baggerwerken en peilingen aan de commerciële ligplaatsen, aanpassingswerken aan diverse rooro-steigers en werken voor de omlegging van de L. Coiseaukaai in de Brugse achterhaven. De bouw van een loods naast het P. Vandammehuis



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

en de bijhorende verharding errond werden afgewekt. De verbouwing van de burelen van de technische dienst werd aangevat.

Bovendien werden in 2014 nog volgende werken door de privé sector uitgevoerd: beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het bekomen van een ISPS-gecertificeerde terminal, de sanering van de terreinen van de vroegere cokesfabriek, in opdracht van OVAM, C.Ro Ports Zeebrugge nv realiseerde bijkomende verhardingen aan het Brittaniadok, de firma Seaport Shipping & Trading bouwde een nieuwe opslagloods langs de L. Coiseaukaai in Brugge, ICO startte de realisatie van de Hanze-terminal aan het Zuidelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge en de firma Demaecker & Vanhaecke bouwt een nieuwe kaaimuur in het Nijverheidsdok in Brugge.

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

1.3.3 Scheepvaartlijnen

In januari 2014 heeft de Zeebrugse goederenbehandelaar ICO (International Car Operators) een contract afgesloten met de Japanse autobouwer Nissan voor de behandeling van ongeveer 95.000 nieuwe wagens. Nog diezelfde maand startte de aanvoer van personenwagens vanuit de Britse haven van Newcastle voor distributie naar Frankrijk en de Benelux. De wagens worden aan- en afgevoerd met schepen van de rederij European Marine Logistics (EML). EML is een joint venture tussen de Japanse rederij MOL (Mitsui OSK Lines) en de Noorse rederij Høegh Autoliners. De Nissan-wagens worden behandeld op de terminal van ICO aan het Noordelijk



Insteekdok in de achterhaven, omdat deze terminal beschikt over een PDI-center (Pre-Delivery and Inspection centre).

Euro Marine Logistics (EML) startte in april 2014 met een nieuwe roro-dienst die Zeebrugge verbindt met Scandinavië. De schepen van de dienst varen vanuit Zeebrugge naar het Deense Esbjerg, naar Göteborg in Zweden en Drammen in Noorwegen. Daarna steken de schepen de Noordzee over om in Tyne te laden met bestemming Zeebrugge. Om de vijf dagen is er een afvaart voorzien, waarvoor EML autoschepen met een

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

capaciteit van 750 wagen inzet. De schepen kunnen alle soorten van rollende lading aan boord nemen. De nieuwe rorodienst is een uitbreiding van de verbinding die EML reeds in januari 2014 opstartte voor de aanvoer van Nissan-wagens die in het Verenigd Koninkrijk worden geproduceerd. Vanuit Zeebrugge, waar de schepen van EML worden behandeld op de ICO-terminal aan het Noordelijk Insteekdok, nemen de schepen Renault-wagens mee voor de Scandinavische markt.

Op 13 mei 2014 startte de Finse rederij Transfennica een nieuwe directe dienst van de Spaanse haven Bilbao naar Portsmouth in het Verenigd Koninkrijk. Het betreft een uitbreiding van de bestaande lijn van Zeebrugge naar Bilbao. Op de terugweg vanuit Bilbao wordt Portsmouth aangeloo-



pen zodat de verschepers in het Verenigd Koninkrijk ook lading kunnen boeken voor Zeebrugge en Bilbao.

Op 3 augustus 2014 startte SCS Multiport een nieuwe containerdienst tussen Zeebrugge en Tilbury, de voorhaven van Londen. De dienst verzorgt twee afvaarten per week in beide richtingen. Deze feederdienst moet zorgen dat Londen beter is aangesloten op de grote oost-west handelsroutes en zorgt tegelijk voor een noord-zuid verbinding tussen Engeland en België. Dat zorgt er ook voor dat doorvoer vanuit Zuid-Amerika naar België makkelijker moet worden omdat Tilbury traditioneel veel schepen ontvangt vanuit Zuid-Amerika, terwijl Zeebrugge juist veel schepen uit het Verre Oosten ontvangt.

In augustus 2014 kondigde P&O Ferries aan het zijn contract met de haven van Tilbury hernieuwt en dat de charterovereenkomst voor zijn schepen die ingezet worden op de lijn Tilbury-Zeebrugge wordt verlengd. P&O Ferries onderhoudt sinds 2007 een regelmatige rorodienst vanuit Zeebrugge naar Tilbury, de haven van Londen. P&O Ferries biedt op die lijn tien afvaarten per week in beide richtingen aan. Sinds de start van de verbinding is de trafiek gestadig gegroeid. De strategische ligging van Tilbury op de rivier de Thames biedt een belangrijk voordeel voor het transport van en naar de Londense regio en het zuidoosten van het Verenigd Koninkrijk.

Eind september 2014 startte CLdN, de Luxemburgse dochter van de Belgische rederij Cobelfret, een nieuwe rorodienst tussen Rotterdam en de Portugese havenstad Leixoes. Daarbij wordt ook de haven van Zeebrugge aangelopen. Er zijn per week twee afvaarten in beide richtingen voorzien. CLdN startte reeds in november 2013 met een container- en rorodienst om de Portugese markt rechtstreeks te kunnen verbinden met het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Scandinavië. De uitbreiding naar Leixoes was nodig vanwege het grote succes van die lijn. De extra aanloop van Zeebrugge stelt CLdN in staat om Portugese lading naar Scandinavië te vervoeren via

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

overslag in Zeebrugge op de diensten van Cobelfret naar Esbjerg of Göteborg.

Swedish Orient Line (SOL) zet vanaf 1 december 2014, onder de naam van SOL North Europe Service, twee roro-schepen in tussen Noord-Finland en de havens van Zeebrugge en Antwerpen. De twee schepen, de "Trans-timber" en de "Transpulp", worden door StoraEnso gecharterd van Trans-Atlantic en verzorgen een wekelijkse dienst tussen Kemi, Oulu, Lübeck, Zeebrugge, Antwerpen, Tilbury en opnieuw Kemi. StoraEnso levert de basislading voor de rorodienst, maar de ruimte die overblijft op de schepen, die een capaciteit van 2.774 lijnmeter hebben, mag door SOL gebruikt worden voor trailers, containers en projectlading. De Zweedse carrier kan



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

ook lading meenemen in de SECU's (Stora Enso Cargo Units, buitenmaatse containers met een onderstel van een mafi) die leeg terug naar Finland moeten worden gebracht.

In november 2014 liep het contract tussen StoraEnso en Cobelfret voor de exploitatie van de rorodienst van Zeebrugge naar Göteborg af. Maar zowel StoraEnso als Cobelfret zetten de dienst naar de Scandinavische haven verder. Papierfabrikant StoraEnso heeft de voor de verderzetting van de dienst een akkoord gesloten met Swedish Orient Line (SOL), dezelfde rederij aan wie het contract voor het Finse papier uit Kemi en Oulu naar Zeebrugge en Antwerpen werd toegekend. Volgens SOL wordt de vroegere dienst gewoon verder gezet. De overblijvende beschikbare ruimte aan boord commercialiseert SOL. De frequentie van de dienst is wel vermindert tot drie afvaarten per week, zodat de rederij genoeg heeft met twee schepen. Daarnaast blijft de Luxemburgse Cobelfret-dochter CLdN na het aflopen van het contract met StoraEnso actief op de route. De voorbije vijftien jaar had CLdN een deel van de capaciteit van de verbinding verkocht, wat betekent dat de rederij een groot marktaandeel heeft verworven.

De Deense rederij DFDS Seaways besliste in november 2014 dat de rorodienst tussen Zeebrugge en de Schotse haven Rosyth, ook na 1 januari 2015 blijft bestaan. Over het behoud van de enige rechtstreekse vrachtlijn tussen Schotland en het continent hebben DFDS Seaways, de Schotse Regering en Forth Ports een intentieverklaring ondertekend. De toekomst van de dienst was lang onzeker. DFDS had herhaaldelijk aangegeven dat er een antwoord moest komen op de forse kostenverhoging die voortvloeit uit de invoering van de strengere zwaveluitstootnorm op de Noordzee. DFDS moet op de lijn Zeebrugge-Rosyth vanaf begin 2015 duurdere zwavelarme brandstof gebruiken, wat de rendabiliteit van de vrachtroute verder omlaag trekt. Om diezelfde reden besloot DFDS al om andere diensten te staken. De rederij is met de Schotse Regering en Forth Ports

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN



overeengekomen om de dienst naar het continent verder te zetten tegen een eenmalige financiële steunmaatregel van de Schotse overheid.

De Finse rederij Transfennica besloot eind december 2014 om de roro-dienst tussen Zeebrugge en Bilbao, Portsmouth en Zeebrugge vanaf 1 januari 2015 te staken. De dienst startte zeven jaar geleden om het wegvervoer van de Belgische, Franse en Spaanse wegen te halen. De beslissing van Transfennica is het direct gevolg van de invoering van strengere zwavelnormen door Europa, wat Transfennica zou verplicht hebben om duurdere zwavelarme bunkers in te slaan. Hierdoor zou de rorodienst niet meer rendabel zijn.

1.4. Haven van Oostende

1.4.1 Industrie

Eind 2013 werd in de haven van Oostende het transnationale project BEPPo (Blue Energy Production in Ports) gelanceerd, samen met de partners van België, Denemarken, Schotland en Noorwegen. BEPPo is een project met een waarde van 600.000 euro, 50% gefinancierd door het Europese Regionale Ontwikkelingsfonds (ERDF) binnen het Interreg IVB North Sea Region programma. De partners zijn actief op het vlak van onderzoek, publieke en industriële sector. BEPPo richt zich tot Blue Energy (golf/getijde/wind energie) en is complementair met traditionele (gas/olie/kolen) en nieuwe (onshore wind/biomassa/biofuel) energiebronnen. Het project spoort aan tot gebruik van havens als maritieme energie platformen waarbij lokale bedrijfsopportunities worden aangeboden en waarbij de economische groei in de havens wordt versterkt.

De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen (POM) heeft op 20 maart 2014 de Fabriek voor de Toekomst Blue Energy gelanceerd. Met deze cluster geeft West-Vlaanderen concrete invulling aan het Nieuw Industrieel Beleid van de Vlaamse Regering, op maat van de West-Vlaamse kmo's. Fabrieken voor de Toekomst zijn samenwerkingsverbanden, ook wel clusters genoemd, tussen overheid, kennis- en wetenschapsinstellingen, hoger onderwijs en bedrijfsleven, zowel op provinciaal als op Vlaams niveau. Concrete acties ondersteunen de kmo's in hun toekomstgerichte en duurzame ontwikkeling. Deze acties gaan van open testinfrastructuren, waarvan bedrijven gebruik kunnen maken, specifieke dienstverlening en branding, tot innovatief onderzoek en aangepaste opleidingen. West-Vlaanderen heeft die clusters vooruitgeschoven waar de provincie momenteel op internationaal niveau sterk op scoort, namelijk nieuwe materialen in het zuiden van de provincie, voeding in het midden en "blauwe energie" in het noorden. Voor het noorden van de provincie wordt Oostende de uitvalsbasis. Met de Energy Port Oostende wil Oostende zich

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

verder uitbouwen als hub voor de offshore sector. Oostende is reeds een speler in de offshore-windsector, en bezit met Greenbridge, in samenwerking met de Universiteit van Gent, ook een wetenschapspark. Een van de speerpunten wordt het golf- en getijdenonderzoek.

Op 20 februari 2014 vond in Oostende de slotconferentie plaats van het Food Port project. Dit is een Europees project dat getrokken werd door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) West-Vlaanderen. Food Port bracht lokale autoriteiten, kennisorganisaties, de voedingsindustrie en havens van 5 landen, waaronder Oostende en Zeebrugge, samen om praktische oplossingen te vinden om de efficiëntie, duurzaamheid en effectiviteit van de 'food supply chain' te verbeteren. Er werden gezamenlijke activiteiten georganiseerd omtrent business cases en pilootacties gebaseerd op de nieuwste ontwikkelingen. De focus lag vooral op logistieke stromen van voedingsproducten in de Noordzeeregio waar o.a. verschillende bestudeerde cases naar voor werden gebracht. Bovendien werden verschillende cases reeds omgezet in de praktijk (bijv. een nieuwe manier waarbij trailers kunnen getransporteerd worden via de trein). Oostende heeft een volledige corridor voor groenten en fruit bestudeerd tussen Vlaanderen en Noord-Frankrijk enerzijds en het Russische Sint-Petersburg anderzijds. Die corridor is niet nieuw, in het najaar van 2010 was er reeds zo'n corridor opgestart, waarbij er bij elke afvaart een groeiende belangstelling werd genoteerd. Het hoofdtransport bestond toen uit aardappelen, waarbij al vlug peren en uien werden toegevoegd. Wegens omstandigheden moest deze corridor gestaakt worden, maar de belangstelling blijft.

In het kader van het Europese Interreg project "Duurzame Zeehavens" werkte een consortium van bedrijven (3E, MOP Urban Design, i-propeller en Rebel) in opdracht van het Autonoom Havenbedrijf Oostende een visie en masterplan uit voor de verdere ontwikkeling van de Energy Port Oostende. Met deze studie wilde het havenbestuur van Oostende een antwoord vinden op de groeiende toestroom aan bedrijven en wil ze een



strategie uitwerken voor de organisatie op het land van de blue energy sector. Met de Energy Port Oostende speelt de haven in op de groei van de 'blue energy sector'. Blue energy is de verzamelnaam voor alle energie afkomstig uit zee: wind-, golf- en getijdenenergie. De Energy Port Oostende is ondertussen uitgegroeid tot een regionale trekpleister voor bedrijven actief in deze sector. In de voorhaven van de haven van Oostende worden windmolens geassembleerd. Vanuit de gebouwen op deze site wordt het beheer en onderhoud gecoördineerd. Beheer en onderhoud nemen stilaan een belangrijke plaats in beslag.

Op 1 september 2014 werd het trainingscentrum voor de maritieme en offshore industrie in Oostende in gebruik genomen door Falck Safety

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Services Belgium. Het trainingscentrum is gehuisvest in een gerenoveerd militair gebouw in de voorhaven van Oostende. Wie actief is op zee, en meer in het bijzonder in de offshore industrie, dient over de nodige opleidingen en certificaten te beschikken. Dergelijke opleidingen worden verzorgd door Falck Safety Services Belgium, die er ook certificaten voor aflevert. Falck Safety Services is wereldleider op het vlak van trainingen in gezondheid, veiligheid, overlevingstechnieken en crisismanagement en biedt al 30 jaar ondersteuning aan de olie- en gasindustrie, de zeevaart, hernieuwbare energie, de publieke sector en de luchtvaart. Falck Safety



Services is een dochteronderneming van Falck, een Deense multinational die al meer dan een eeuw actief is in nagenoeg heel Europa.

1.4.2 Infrastructuur

De twee nieuwe strekdammen in de voorhaven van Oostende zijn afgewerkt. De doorgang aan de koppen van de nieuwe havendammen bedraagt 130 meter en de diepgang -8.5 meter TAW. Dit project was belangrijk voor de haven van Oostende, zowel voor de scheepvaart als voor het ganse offshore gebeuren. Niet alleen grotere schepen, maar ook bredere objecten zoals geassembleerde rotorbladen aan een rotorkop kunnen de haven binnen en buiten varen.

Een zwaaicirkel van 300 meter laat toe dat schepen tot 200 m Oostende kunnen aandoen en er manoeuvreren. Om alles optimaal te laten verlopen dient er echter nog een talud over een breedte van 50 m, gelegen in de aanvaarroute, verwijderd te worden. Deze investeringswerken vormen het sluitstuk van de aanleg van de nieuwe strekdammen. Daarbij wordt een veilige toegang gecreëerd waarbij de lichtenlijn tot aan de zwaaicirkel kan gevolgd worden.

De radartoren die in de haven op de top van de Halve Maandijk staat, zal worden afgebroken en vervangen door een nieuwe constructie op het uiteinde van de oostelijke strekdam. In 2013 werd de toren gebouwd, in 2014 werden alle nutsleidingen gelegd naar het vasteland en in de loop van 2015 wordt de radarsensor geplaatst zodat de nieuwe radartoren in gebruik kan worden genomen. Deze nieuwe radartoren wordt gebouwd door de afdeling Maritieme Toegang in opdracht van de afdeling Scheepvaartbegeleiding van de Vlaamse overheid. De nieuwe radartoren wordt een schakel in de Schelderadarketen. De voet van de radartoren is gebouwd op de kop van de oostelijke havendam. De betonnen toren is 45 meter hoog, de antenne zelf steekt er nog eens drie meter boven uit. Wetende dat de strekdam 8 meter hoog is dan zal de radartoren op zijn

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

hoogste punt 56 meter boven laag water uitsteken. Door de nieuwe hoogte wordt een groter radarbereik op zee verkregen, wat de veiligheid ten goede komt.

De studievoorbereiding voor de renovatie van kaai 101 werd in 2014 afgewerkt. De aanbesteding zal gebeuren in de eerste helft van 2015 met toewijzing in het najaar. De bouw is voorzien voor 2016. De kaai paalt aan het hoofdgebouw van Afdeling Vloot en na renovatie zijn de kaaien 101 & 102 de aanlegplaatsen van de Vloot. De ruime terreinen erachter bieden plaats voor het stockeren van de boeien en andere technische activiteiten

van DAB Vloot, die dan de huidige plaats aan kaaien 606 & 607 verlaat. De kaaien 606 en 607 worden door het havenbestuur nadien uitgerust voor de verdere uitbouw van de operations & maintenance activiteiten voor de toekomstige windmolenparken.

De verstevigde kaaimuur van kaai 503 is afgewerkt. Deze kaaimuur laat toe dat grote installatieschepen tot tegen de kaaimuur kunnen aanmeren. Op de zeebodem vlak voor de kade is een grindbed aangelegd, waardoor de installatieschepen zich kunnen 'opjacken' en hun 'spuds' in het grindbed plaatsen. Indien bepaalde offshore projecten dat nodig hebben, is het



FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

mogelijk dat er extra kaaien worden uitgerust met een grindbed. Deze investeringen zijn door de nv Rebo gedragen.

Het visserijdok is sinds 14 december 2013 onder de bevoegdheid van het havenbestuur van Oostende gekomen. Er werden stappen ondernomen om dit dok volledig te integreren met de andere delen van de haven onder de bevoegdheid van havenbestuur. Bovendien werden de nieuwe plannen voor de vismijn geïntroduceerd. In de loop van 2015 zal er meer duidelijkheid komen i.v.m. de uitvoering hiervan.

In 2014 zijn er vier pontons voor werkbotten geïnstalleerd. In totaal komen er 8 pontons; 1 ponton voor elk offshorepark voor de Belgische kust. Eind 2014 is gestart met de aanleg van nutsvoorzieningen voor elk individueel ponton. In de loop van 2015 zullen de uitbaters van de windmolenparken ook een kraan voorzien voor elk ponton. Dit zal de efficiëntie van de operations & maintenance activiteiten ten goede komen. Alle andere investeringen zijn ten koste van het havenbestuur van Oostende.

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

FEITEN EN ONTWIKKELINGEN



1.4.3 Scheepvaartlijnen

Het roro-schip "Larks" heeft op 5 maart 2014 de haven van Oostende verlaten. Dit roro-schip heette tot kort daarvoor nog "Larkspur" en werd tot begin 2013 ingezet op de lijn Oostende-Ramsgate door de rederij Transeuropa Shipping Lines. Na het faillissement van de lijn op 25 april 2013, lag dit schip op in de haven van Oostende. Het schip was ingeschreven in Cyprus via een Cypriotische firma. Deze firma werd eind april 2013 failliet verklaard waardoor dit schip het voorwerp was van abandonnement. Alle instandhoudingskosten voor oplegging (fuel, water, elektriciteit, beperkte bemanning, voedsel,...) moesten zo betaald worden door het havenbedrijf van Oostende. Bovendien had de rederij ook nog een grote, onbetaalde schuld t.o.v. het havenbestuur. Op 21 december 2013 is dit schip openbaar verkocht. De nieuwe eigenaar heeft het schip herdoopt tot "Larks" en het onmiddellijk in orde gemaakt om de haven te kunnen verlaten. De "Larks" is afgevaren naar Sluiskil op het kanaal Gent-Terneuzen waar het in een drijvend droogdok werd gezet om er extra onderhoudswerken aan uit te voeren. Daarna is de "Larks" naar de Middellandse Zee vertrokken.



2

OVERHEIDSUITGAVEN

2.1. Vlaamse havens

De staatshervorming van 1989 regionaliseerde het havenbeheer en het havenbeleid. Sinds dat jaar 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 1989-2014, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2014 besteedde het Vlaamse Gewest ca. 453,6 miljoen euro aan de havens, waarvan 349,7 miljoen voor de maritieme toegang.

Voor de laatste tien jaar (2005-2014) worden de overheidsuitgaven voor de vier Vlaamse havens apart weergegeven, met een verdere opsplitsing naar de individuele projecten in iedere haven. Telkens wordt aangegeven wat de belangrijkste overheidsuitgaven waren in 2014.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2014 door middel van de ABEX-index¹.

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

OVERHEIDSUITGAVEN



Tabel 2.1

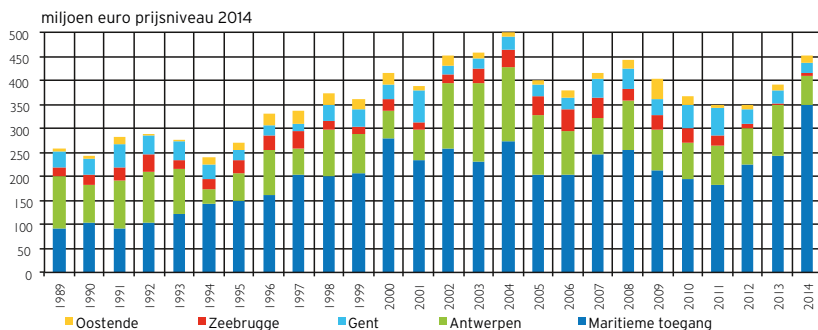
Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2014

(in prijzen 2014)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Antwerpen	108,04	80,75	99,90	107,51	91,77	28,38	57,27	95,87	53,63
Gent	17,41	20,74	27,41	34,76	18,42	20,91	29,56	29,55	35,61
Zeebrugge	34,64	31,73	48,89	39,67	39,24	30,41	19,71	22,06	17,32
Oostende	6,39	7,81	16,32	2,08	3,64	16,47	15,24	22,77	24,56
Totaal havens	166,48	141,03	192,52	184,02	153,06	96,18	121,79	170,26	131,12
Maritieme toegang	92,32	103,11	91,28	103,90	122,92	144,58	148,46	160,94	205,06
Algemeen totaal	258,79	244,13	283,80	287,92	275,98	240,76	270,24	331,19	336,19
Maritieme toegang %	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Antwerpen	98,85	80,97	60,03	65,66	136,48	165,08	155,79	123,37	88,74
Gent	18,65	15,87	23,73	15,46	20,96	30,97	35,19	40,48	48,21
Zeebrugge	33,64	34,52	31,39	64,93	18,27	18,50	27,70	24,13	22,14
Oostende	21,54	21,91	23,89	8,55	20,25	13,19	11,58	8,05	15,29
Totaal havens	172,68	153,27	139,04	154,60	195,95	227,74	230,26	196,04	174,39
Maritieme toegang	199,75	207,95	278,42	233,15	257,16	230,67	273,34	204,33	204,93
Algemeen totaal	372,43	361,22	417,45	387,75	453,11	458,42	503,61	400,37	379,31
Maritieme toegang %	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%	51,0%	54,0%
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totaal
Antwerpen	77,08	101,77	86,80	74,94	80,88	75,57	106,53	61,57	2.301,67
Gent	39,85	25,95	30,35	31,45	22,77	8,73	4,20	5,91	647,17
Zeebrugge	39,56	41,18	32,41	48,77	55,55	30,34	26,42	20,42	833,11
Oostende	11,80	18,14	42,51	16,46	8,37	10,37	12,44	16,05	379,64
Totaal havens	168,28	187,04	192,07	171,62	167,56	125,00	149,59	103,95	4.161,58
Maritieme toegang	246,59	256,53	212,44	195,50	182,89	224,82	242,35	349,68	4.823,39
Algemeen totaal	414,88	443,58	404,52	367,13	350,45	349,82	391,93	453,63	8.984,97
Maritieme toegang %	59,4%	57,8%	52,5%	53,3%	52,2%	64,3%	61,8%	77,1%	53,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie, op basis van gegevens Vlaamse Gemeenschap, Dept. MOW, Afdeling Maritieme Toegang. Onder voorbehoud van wijzigingen via het Financieringsfonds voor schuldaufbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU)

Overheidsuitgaven voor havens door de Vlaamse overheid



2.2. Haven van Antwerpen

In de periode 2005-2014 besteedde het Vlaamse Gewest 877,3 miljoen euro aan de haven van Antwerpen. 256,0 miljoen euro (29,2 %) daarvan ging naar havenprojecten op de Rechteroever en 214,4 miljoen euro (24,4 %) naar projecten op de Linkeroever.

In 2014 bedroegen de totale uitgaven van het Vlaams Gewest voor de haven van Antwerpen 61,6 miljoen euro. Meer dan een vijfde daarvan, 13,9 miljoen euro (22,5 % van het totaal), ging naar de Rechteroever. Van het totale bedrag was slechts 0,5 miljoen euro (0,8 %) bestemd voor de Linkeroever en 29,4 miljoen euro (47,7 %) voor de decreetkosten. Daarnaast werd er 17,8 miljoen euro (28,9%) besteed aan diverse kleinere projecten verspreid over het ganze havengebied.



OVERHEIDSUITGAVEN

De belangrijkste uitgave op de Linkeroever was bestemd voor herstellingswerken aan de Kallosluis, voor wegeniswerken en voor de aanleg van het sluisplateau van de Deurganckdoksluis. De overheidsuitgaven voor de Rechteroever van Antwerpen zijn gedaald van 38,0 miljoen euro in 2013 naar 13,9 miljoen euro in 2014. Deze forse daling is vooral toe te schrijven aan de lagere investeringsuitgaven voor het AMORAS-project (installatie voor slibverwerking). Anderzijds stegen de uitgaven voor werken aan de Boudewijnsluis.



Tabel 2.2

Grote projecten haven van Antwerpen, 2005-2014, miljoen euro (in prijzen 2014)



PROJECT	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totaal
RECHTEROEVER											
Berendrechtssluis (saldo vanaf 1989)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,17	0,00	10,20	0,96	1,58	14,91
Containerkade Zuid	7,33	0,00	0,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,77
Zandvlietssluis	0,00	0,00	6,10	0,00	0,75	0,13	0,83	3,78	0,93	0,12	12,64
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	0,00	0,12	0,09	6,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,77
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,00	0,00	0,00	1,75	0,11	0,00	0,00	0,00	5,25	0,00	7,11
Renovatie Churchilldok	0,00	0,00	0,00	0,89	0,00	0,31	0,50	0,00	0,00	0,00	1,70
Renovatie Hansadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,29	0,01	0,00	0,00	0,30
Demping kaai voor het Graandok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04	0,00	0,00	2,04
Renovatie 6e Havendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,19	0,00	0,00	0,35
Vierde Havendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,69	0,01	0,70
Verdieping Leopolddok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,49	31,94	0,00	0,18	0,00	33,61
Bouw / Financieringskost AMORAS	0,00	0,00	0,00	48,82	26,96	20,65	7,55	5,04	29,31	7,10	145,43
Renovatie Van Cauwelaertssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	1,02	4,51	1,59	0,27	0,62	0,93	8,94
Boudewijnssluis	0,00	0,00	0,11	0,06	0,66	0,01	0,00	0,06	0,00	4,14	5,05
Royersssluis en Kattendijkssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	0,05	0,00	0,48
Herstelling in de Kanaaldokken	5,99	0,07	0,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,67
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,11	0,44	0,00	0,00	0,00	1,55
Totaal Rechteroever	13,32	0,19	7,35	58,09	29,51	30,38	43,29	22,01	38,00	13,88	256,02
LINKEROEVER											
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	3,51	1,41	14,80	1,15	0,00	0,90	0,14	0,03	0,00	0,00	21,93
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	6,19	0,06	0,00	0,00	0,00	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	6,55
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,88	0,00	2,12	0,00	0,00	0,17	2,29	0,04	5,50
Containerdok West (Deurganckdok)	60,60	33,92	15,36	7,90	15,54	0,01	1,33	0,05	0,00	0,00	134,71
Deurganckdokssluis: wegenis en sluisplateau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	1,49	0,00	26,12	0,04	28,69
Herstellingswerken Kallosluis	8,65	0,28	1,21	1,60	0,30	2,33	0,53	1,14	0,51	0,44	16,98
Totaal Linkeroever	78,95	35,67	32,25	10,65	17,96	4,58	3,49	1,39	28,92	0,52	214,37
Overige (kleinere werken en diversen)	1,53	1,57	2,64	1,63	6,31	7,25	2,53	20,68	10,98	17,81	72,94
Decreetkosten: werking sluizen	11,11	10,72	10,48	12,38	13,00	13,14	12,97	12,96	12,86	12,84	122,46
Decreetkosten: toelage kanaal- dokken & commerciële ligplaatsen	5,46	27,97	12,19	6,81	7,09	7,16	7,13	7,17	4,40	5,30	90,68
Decreetkosten: havenkapiteins- dienst	13,00	12,61	12,17	12,22	12,93	12,43	11,46	11,36	11,37	11,22	120,79
Totaal Haven van Antwerpen	123,37	88,74	77,08	101,77	86,80	74,94	80,88	75,57	106,53	61,57	877,25

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

2.3 Haven van Gent

Tussen 2005 en 2014 besteedde het Vlaamse Gewest in totaal meer dan 257,9 miljoen euro aan de haven van Gent. Het grootste deel daarvan, 149,6 miljoen euro (58,0 %), ging naar de bouw van het Kluizendok.

De totale uitgaven in 2014 van het Vlaamse Gewest voor de haven van Gent bedroegen 5,9 miljoen euro. Het grootste deel van de uitgaven voor de haven van Gent ging in 2014 naar diverse kleinere projecten, over het ganse havengebied verspreid: 3,3 miljoen euro (55,2 %).



OVERHEIDSUITGAVEN

De decreetkosten in de haven van Gent bestaan hoofdzakelijk uit een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteindiensten. Deze bedroegen in 2014 1,9 miljoen euro. Verder werd nog 0,07 miljoen euro besteed aan baggerwerken op het Zeekanaal.

Tabel 2.3

Grote projecten haven van Gent, 2005-2014, miljoen euro

(in prijzen 2014)



PROJECT	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,00	0,00	0,00	0,08	0,40	0,47	0,00	0,07	0,00	0,00	1,01
Uitbouw Petroleumdok	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Kluisendok	35,41	40,19	29,16	18,71	5,93	12,01	6,47	1,71	0,00	0,00	149,58
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	1,61	3,93	7,28	3,95	14,00	11,86	10,00	0,00	0,00	0,73	53,38
Bouw basculebruggen sluis Terneuzen	0,00	0,00	0,00	0,00	6,05	0,00	0,23	0,00	0,00	0,00	6,28
Drijvend roro-ponton diverse doeleinden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09
Moervaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,42	0,35	0,00	0,00	2,77
Overige (kleinere werken en diversen)	0,12	1,07	0,71	0,60	0,18	4,72	1,59	4,58	2,17	3,26	18,99
Decreetkosten: werking sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,96	0,27	0,10	0,01	0,00	0,00	1,34
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,26	0,05	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,15	0,07	0,61
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	3,07	2,98	2,68	2,61	2,76	2,12	1,96	1,93	1,88	1,85	23,83
Totaal Haven van Gent	40,48	48,21	39,85	25,95	30,35	31,45	22,77	8,73	4,20	5,91	257,89

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

2.4 Haven van Zeebrugge

Van 2005 tot 2014 investeerde het Vlaamse Gewest in totaal 340,9 miljoen euro in diverse havenprojecten in Zeebrugge. Daarvan ging 64,2 miljoen euro (18,8 %) naar werken in de voorhaven en 121,3 miljoen euro (35,6 %) naar werken in de achterhaven. In de achterhaven ging een belangrijk deel naar de bouw van de Zuidelijke achterhaven (47,0 miljoen euro of 13,8 %). Een groot deel van de investeringen in de haven in die periode werd besteed aan herstellings- en onderhoudswerken aan de Vandammesluis en aan de bouw van het Albert II-dok; respectievelijk 51,4 miljoen euro (15,1 %) en 22,2 miljoen euro (6,5 %).

Een belangrijk deel van de uitgaven van de Vlaamse overheid voor de haven van Zeebrugge ging in 2014 naar werken aan de Vandammesluis (5,4 miljoen euro) en naar SHIP (Strategisch Haveninfrastructuur Project) (3,3 miljoen euro).

De bedragen, vastgelegd door het Vlaamse Gewest voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteinsdienst (decreetkosten) in de haven van Zeebrugge, bedroegen in 2014 respectievelijk 3,5 en 2,8 miljoen euro, of 17,0 % en 13,8 % van het totaal.

Het Vlaamse Gewest besteedde in 2014 20,4 miljoen euro aan de haven van Zeebrugge.

Tabel 2.4

Grote projecten haven van Zeebrugge, 2005-2014, miljoen euro

(in prijzen 2014)



PROJECT	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totaal
VOORHAVEN											
Renovatie K112 CFT roro terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,01	0,00	0,00	2,01
Restauratie en werken Leopold II-dam	3,18	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,36
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	2,11	2,26	0,11	0,00	0,00	0,00	4,48
Aanlegplaats Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,85	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,91
Tweede LNG-steiger	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,08	2,02	0,44	0,10	0,09	4,73
Strategisch Haveninfrastructuur Project	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,57	0,02	2,73	3,20	3,27	9,79
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,53	0,00	1,38	0,82	0,00	7,72
Aanleg Wielingendok	0,00	0,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,88	0,36	9,00
Aanleg Albert II-dok	2,95	0,00	15,27	0,08	2,78	0,10	0,86	0,16	0,00	0,00	22,19
Totaal Voorhaven	6,13	0,94	15,27	0,92	4,89	10,53	3,01	6,77	12,00	3,72	64,19
ACHTERHAVEN											
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,00	2,69	1,86	0,00	0,00	13,21	14,68	12,26	1,27	5,44	51,41
Werken Visartsluis	0,00	0,00	2,64	0,13	0,00	1,21	0,09	0,00	0,13	0,23	4,43
Nieuwe Herdersbrug	0,69	0,42	0,51	0,11	0,00	0,00	0,48	0,00	0,00	0,00	2,21
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51
Bastenakenkade	0,00	0,00	1,24	0,00	2,76	0,82	7,10	0,16	0,52	0,00	12,59
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,39	0,00	0,00	1,39
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	1,53	0,22	0,77	13,52	13,60	0,01	17,39	0,00	0,00	0,00	47,04
Steiger voor shortsea roro	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08
Verbinding Minervaplein met oostelijke achterhaven	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,65	0,00	0,00	0,00	1,65
Totaal Achterhaven	2,22	3,33	7,02	13,83	16,36	15,76	41,38	13,80	1,92	5,67	121,30
Overige (kleinere werken en diversen)	9,27	11,56	10,74	19,98	4,35	15,68	4,56	3,18	6,18	4,74	90,24
Decreetkosten: werking sluisen	3,39	3,27	3,21	3,21	3,37	3,43	3,50	3,51	3,48	3,48	33,84
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	3,13	3,04	3,32	3,24	3,43	3,36	3,10	3,07	2,85	2,81	31,35
Totaal Haven van Zeebrugge	24,13	22,14	39,56	41,18	32,41	48,77	55,55	30,34	26,42	20,42	340,92

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

2.5. Haven van Oostende

In de periode 2005-2014 bedroegen de vastleggingen/uitgaven het Vlaamse Gewest voor de haven van Oostende 159,5 miljoen euro. Het grootste deel van deze middelen (100,1 miljoen euro, 62,8 %) was bestemd voor de renovatie van de haven.

De grootste projecten in die periode waren de bouw van de nieuwe strekdammen (84,0 miljoen euro, 52,7 %) en de bouw van een nieuwe wachtkaai en basculebrug voor de Demeysluis (10,5 miljoen euro, 6,6 %).

Het belangrijkste deel van de vastgelegde middelen, 8,9 miljoen euro, ging in 2014 naar de bouw van de nieuwe strekdammen in de voorhaven (55,2 %). 5,8 miljoen euro, (36,2 % van het totaal), ging naar diverse kleine werken verspreid over het ganse havengebied.

De decreetkosten bedroegen in 2014 0,5 miljoen euro voor de werking van de sluizen en 0,8 miljoen euro voor de havenkapiteinsdienst.

De investeringen/vastleggingen van het Vlaamse Gewest voor de haven van Oostende bedroegen 16,1 miljoen euro in 2014.

Tabel 2.5

Grote projecten haven van Oostende, 2005-2014, miljoen euro (in prijzen 2014)



PROJECT	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totaal
BEPERKTE RENOVATIE											
Verdiepingsprogramma	0,00	0,00	0,00	0,00	0,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,64
Wandelaarskaai	0,96	0,45	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,42
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	0,00	0,00	0,00	0,28
Nieuwe kaaimuur hoek havengeul	0,00	0,00	0,00	0,00	1,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,24
Aanleg toeristische kaai	0,05	0,00	0,00	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36
Totaal beperkte renovatie	1,06	0,45	0,01	0,31	1,88	0,00	0,23	0,00	0,00	0,00	3,94
EIGENLIJK RENOVATIEPROGRAMMA											
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,88
Plassendaleproject	1,33	0,88	1,12	0,00	0,87	0,00	0,38	0,00	0,00	0,00	4,58
Nieuwe havendammen	0,00	7,81	1,96	12,27	26,21	11,87	1,29	3,85	9,88	8,86	84,01
Demeysluis: basculebrug/wachtkaai	0,83	0,93	0,26	0,02	4,06	0,28	3,49	0,05	0,52	0,08	10,52
Totaal eigenlijke renovatie	2,21	9,62	3,39	12,29	31,13	13,04	5,16	3,90	10,40	8,94	100,08
Overige (kleinere werken en diversen)	2,91	3,41	6,54	3,97	7,83	2,03	1,58	5,09	0,72	5,81	39,89
Decreetkosten: werking sluizen	0,73	0,70	0,69	0,42	0,46	0,44	0,52	0,52	0,52	0,51	5,50
Decreetkosten: havenkapiteinsdienst	1,15	1,10	1,17	1,15	1,21	0,95	0,87	0,87	0,80	0,79	10,06
Totaal Haven van Oostende	8,05	15,29	11,80	18,14	42,51	16,46	8,37	10,37	12,44	16,05	159,48

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



中水星
CS MERCURY

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. In 2008/2009 daalde de goederenoverslag in de meeste havens als gevolg van de economische crisis. Dit was ook zo in de Vlaamse havens. Met uitzondering van 2012 noteerden de Vlaamse havens vanaf 2010 een herstel van de totale overslag. In 2014 zette die trend zich verder: de totale overslag steeg tot een recordhoogte van bijna 269 miljoen ton. De stijging in 2014 is volledig toe te schrijven aan Antwerpen, die een stijging noteerde van meer dan 8 miljoen ton. In Gent, Zeebrugge en Oostende daarentegen daalde de totale goederenoverslag in 2014. Het contingent havenarbeiders groeide in 2014 in Antwerpen en Zeebrugge en verminderde in Gent en Oostende. In 2014 daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken in Antwerpen, Gent en Oostende, maar steeg in Zeebrugge.

3.2 De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling

De havenarbeiders van het Algemeen Contingent vormen een onderdeel van de tewerkstelling in de havengebonden sector. In de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit². De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitoefenen van bepaalde opdrachten. In de studies van de NBB worden de werkende havenarbeiders opgenomen. Deze aantallen worden bovendien uitgedrukt in voltijdse equivalenten. Deze berekeningswijze houdt geen rekening met werkloze en arbeidsongeschikte havenarbeiders. Er zijn dus meer havenarbeiders bij de havengebonden activiteiten betrokken dan wat blijkt uit de tewerkstellingscijfers vermeld in de studies van de NBB.

Dit hoofdstuk is gebaseerd op de gegevens die door de centrales der werkgevers in de vier havens werden verstrekt (en dus niet door de NBB). In hoofdstuk 6 worden de werkgelegenheidsgegevens van de NBB besproken, inclusief de havenarbeid.

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

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

3.3 Historische achtergrond

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

De rechten en de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen worden door deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepaald. De Codex, een vorm van arbeidsreglement, wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast door het paritair subcomité van iedere haven, 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, spoorwagons 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 beroeps categorieën worden onderverdeeld. De "havenarbeiders A" worden verder onderverdeeld in vijf categorieën:

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

HAVENARBEID

De “havenarbeiders B” worden in twee categorieën onderverdeeld:

1. havenarbeiders algemeen werk;
2. gespecialiseerde beroepscategorieën.

De nieuwelingen worden automatisch ondergebracht in rang B. De overheveling van B naar A is mogelijk wanneer de havenarbeider voldoende prestaties heeft geleverd gedurende een referteperiode van twee jaar. Vanaf 2008 is de referteperiode teruggebracht tot 18 maanden.

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

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

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

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

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

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



HAVENARBEID

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

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

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

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



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

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

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

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

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

3.6 Haven van Antwerpen

Het contingent havenarbeiders is in de periode 1980-2014 in de haven van Antwerpen verminderd van 9.270 personen tot 6.181 personen. Dit is vooral toe te schrijven aan de steeds toenemende containerisatie in de scheepvaart. Het algemeen contingent havenarbeiders is in 2014 licht

HAVENARBEID

gegroeid, het aanvullend contingent havenarbeiders daarentegen is licht gedaald. Het aantal gepresteerde taken is in de periode 2000-2014 gestegen van 1.071.813 tot 1.162.372. De laatste jaren blijft het aantal gepresteerde arbeidstaken per jaar rond hetzelfde niveau, namelijk 1,16 à 1,18 miljoen eenheden. Het gemiddeld aantal taken per arbeider daalde van 192 taken in 2013 tot 188 taken in 2014 (-2,1 %).



Tabel 3.1

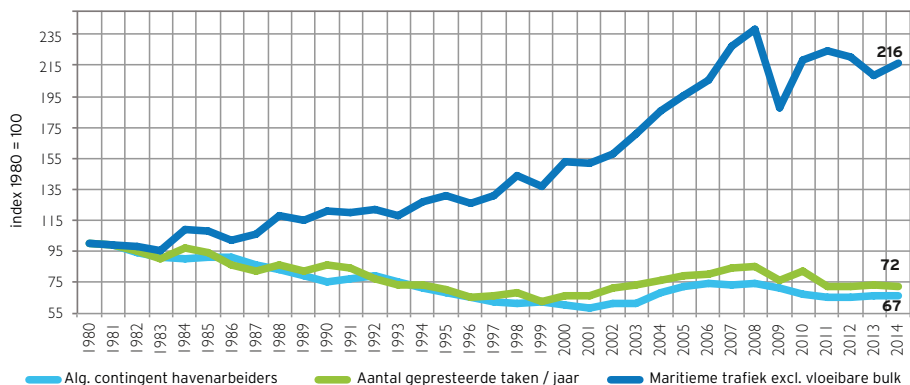
Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Antwerpen, 1980-2014

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

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEPA, AGHA (SEA)

Haven van Antwerpen

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.7 Haven van Gent

Dat de haven van Gent in de eerste plaats een industriële haven is, blijkt duidelijk uit de goederenoverslag: overwegend bulk zoals ertsen, kolen en granen. Het contingent havenarbeiders in Gent daalt sinds 1980 voortdurend: van 787 in 1980 tot 761 in 1990 en tot 425 in 2014. In de periode 1980-2014 daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken van 131.095 tot 79.222. 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. Vanaf 2011 trad een geleidelijke daling in. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider daarentegen steeg in 2014 tot 186 taken (+2,2 %) doordat het aantal gepresteerde taken trager daalde dan het contingent havenarbeiders.

HAVENARBEID

Tabel 3.2

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Gent, 1980-2014

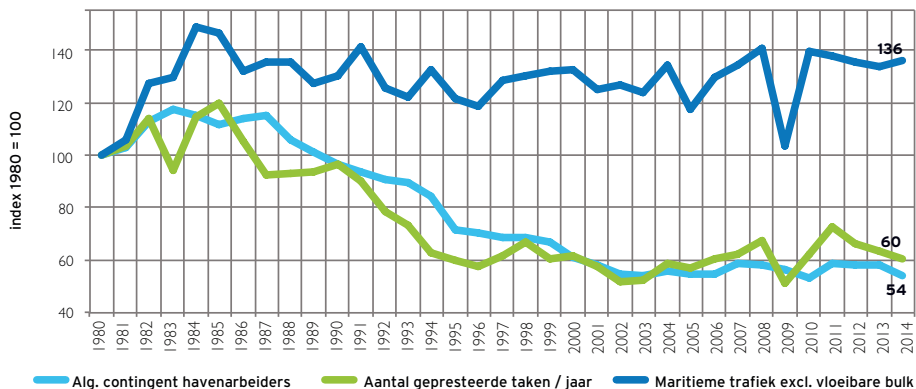


Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vaklui logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	787	0	787	131.095	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

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

Haven van Gent

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.8 Haven van Zeebrugge

Het contingent havenarbeiders en het aantal gepresteerde taken is in de haven van Zeebrugge sinds 1980 sterk toegenomen. In de periode 2000-2014 zette deze trend zich door. Tussen 2000 en 2014 steeg het totaal aantal arbeiders met een erkenningskaart van 1.080 tot 1.854. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 238.235 in 2000 tot 333.656 in 2014. 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 2014 steeg zowel het aantal arbeiders met een erkenningskaart als het aantal gepresteerde taken. Vermits het aantal arbeiders met een erkenningskaart sneller steeg dan het aantal gepresteerde taken, daalde het gemiddeld aantal taken per arbeider van 221 in 2013 tot 217 in 2014 (-1,8 %).



HAVENARBEID

Tabel 3.3

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Zeebrugge, 1980-2014

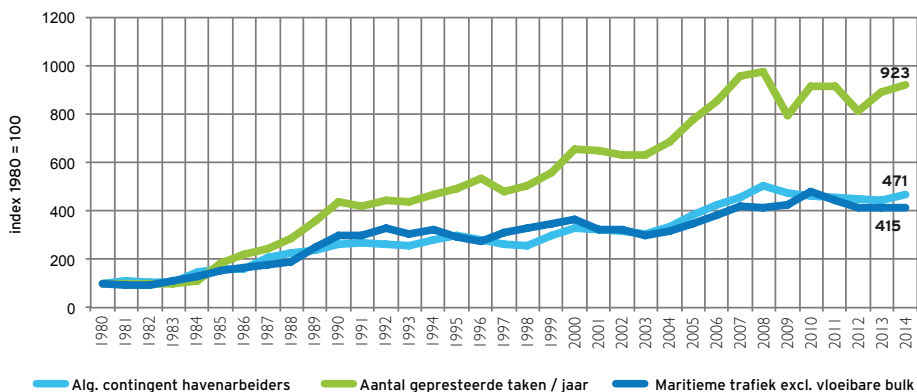


Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vaklui logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	327	0	327	36.162	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	347.698	234
2008	1.645	282	1.927	352.689	214
2009	1.560	262	1.822	288.796	185
2010	1.516	259	1.775	331.731	219
2011	1.499	313	1.812	332.766	222
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

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEWEZ

Haven van Zeebrugge

Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



3.9 Haven van Oostende

Door het volledig wegvallen van alle roll-on roll-off trafiek vanaf april 2013, daalde het aantal gepresteerde taken in 2014 tot 1.394 taken, of een daling met 76,4 % tegenover het jaar ervoor. Ook het contingent havenarbeiders daalde fors tot 22 (-33,3 %). Als gevolg van de veel sterkere daling van het aantal gepresteerde taken dan van het contingent havenarbeiders, daalde het gemiddelde aantal taken per arbeider in 2014 tot 63 (-64,8 %).



HAVENARBEID

Tabel 3.4

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Oostende, 1990-2014

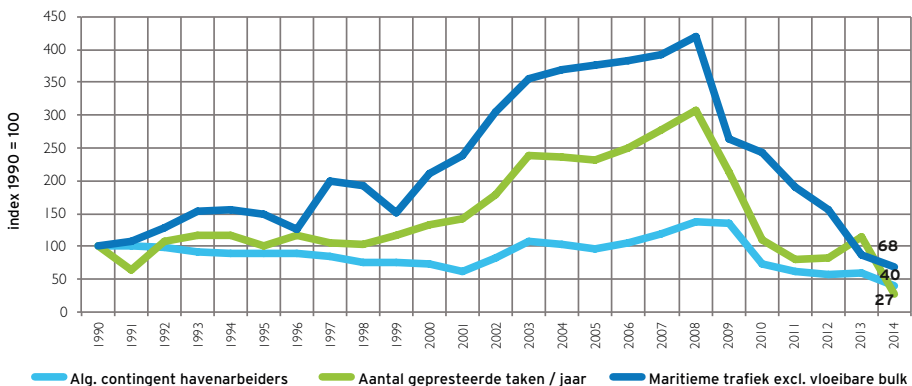


Jaar	Algemeen contingent havenarbeiders	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1990	55	5.135	93
2000	40	6.838	171
2001	34	7.308	215
2002	45	9.157	203
2003	59	12.206	207
2004	57	12.143	213
2005	53	11.949	225
2006	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

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

Wanneer we de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen onder de loep nemen, wordt het belang van de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende duidelijk. In dit hoofdstuk worden deze indicatoren in de periode 2008-2013 besproken. De totale directe toegevoegde waarde bedroeg in 2013 meer dan 14,7 miljard euro, de directe werkgelegenheid bedroeg 103.739 voltijdse equivalenten (VTE's) en er werd 3,0 miljard euro geïnvesteerd. De geraamde indirecte toegevoegde waarde en indirecte werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen, bedroeg in 2013 respectievelijk ruim 12,8 miljard euro en 129.261 VTE.

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 2013' gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks 'Working papers - document series'⁴ in juni 2015 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

4 Van Nieuwenhove F., 'Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2013', reeks 'Working paper document', Nationale Bank van België, Brussel, 2015.

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.

het klasseren van economische activiteiten, de Nace-Bel 2008 code⁶”, 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. Voor de indirecte effecten van de jaren 2007 en 2008 is de input-outputtabel van 2005 en de aanbod- en gebruikstabel van 2007 gebruikt. De periode 2009-2013 daarentegen is gebaseerd op de input-outputtabel en aanbod- en gebruikstabel van 2010. Het gebruik van verschillende bronnen voor de berekening van de indirecte effecten zorgt voor een breuk in de tijdreeksen. De interpretatie van de indirecte effecten dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. Als gevolg van dit alles kunnen de gegevens in dit jaaroverzicht afwijken van deze uit de vorige edities.

Door onderzoeksinstellingen en universiteiten werd heel wat onderzoek uitgevoerd naar het economische belang van de havenactiviteiten. Dit staat rechtstreeks in verband met de definiëring van de ‘maritieme cluster’, of het geheel van bedrijfstakken (ondernemingen en leveranciersketens) die aan de havens verbonden zijn. De interpretatie kan enigszins verschillen al naargelang het land of de regio, maar algemeen wordt aangenomen dat de haven zich op het kruispunt van die activiteitstakken

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/>).

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

bevindt. Om het belang van de haven te kennen moet men bijgevolg die bedrijfstakken bestuderen die de haven uitmaken of die ermee interactie hebben. Daarom worden in de studie van de havenactiviteit in België twee clusters onder de loep genomen: de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster.

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

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

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).



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

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

Samenvatting selectiebasis bedrijven in de vier Vlaamse havens

Bedrijven behorend tot de niet-maritieme cluster:

Moeten deel uitmaken van de bedrijfstakken die een economische band met de zeehavens hebben;

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

Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:

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

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

- visverwerkende en visconserverende bedrijven
- productie van diepgevroren vis en visproducten
- bouw en herstelling van pleziervaartuigen
- baggerwerken
- overige waterbouw
- overige handel
- overige goederenbehandeling
- opslag in koelpakhuizen
- overige opslag
- de Zeemacht

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.2 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 2007 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 2007 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

tesamen. 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 Investeringsen

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

Privé-bedrijven:

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

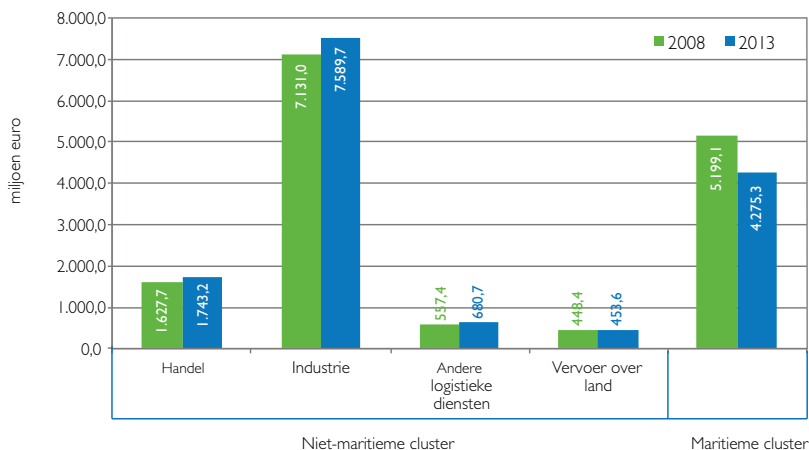
4.3 Toegevoegde waarde

4.3.1 Vlaamse havens

De totale toegevoegde waarde bedroeg in 2013 in de vier Vlaamse havens samen meer dan 27,5 miljard euro. De directe toegevoegde waarde bedroeg 14,7 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde opliep tot meer dan 12,8 miljard euro. Meer dan de helft van de directe toegevoegde waarde werd gecreëerd door de sector industrie, terwijl de maritieme cluster goed was voor bijna een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	1.627,7	1.743,2	12%
Industrie	7.131,0	7.589,7	51%
Andere logistieke diensten	557,4	680,7	5%
Vervoer over land	448,4	453,6	3%
Niet-maritieme cluster	9.764,5	10.467,3	71%
Maritieme cluster	5.199,1	4.275,3	29%
TOTAAL	14.963,6	14.742,6	100%

Directe toegevoegde waarde Vlaamse havens



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

De totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens in de periode 2008-2013 bleef ongeveer gelijk. De directe toegevoegde waarde daalde, terwijl de indirecte toegevoegde waarde in die periode steeg. De totale toegevoegde waarde daalde in 2009 als gevolg van de economische crisis en dit zowel in Antwerpen, Gent als in Zeebrugge. Enkel in Oostende steeg de totale toegevoegde waarde in 2009 tegenover 2008. In 2013 steeg de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen tegenover het jaar ervoor. In Gent en Zeebrugge werd in 2013 een stijging genoteerd van de totale toegevoegde waarde tegenover het jaar ervoor, terwijl in Antwerpen en Oostende de totale toegevoegde waarde licht daalde.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2008 - 2013 (miljoen euro)

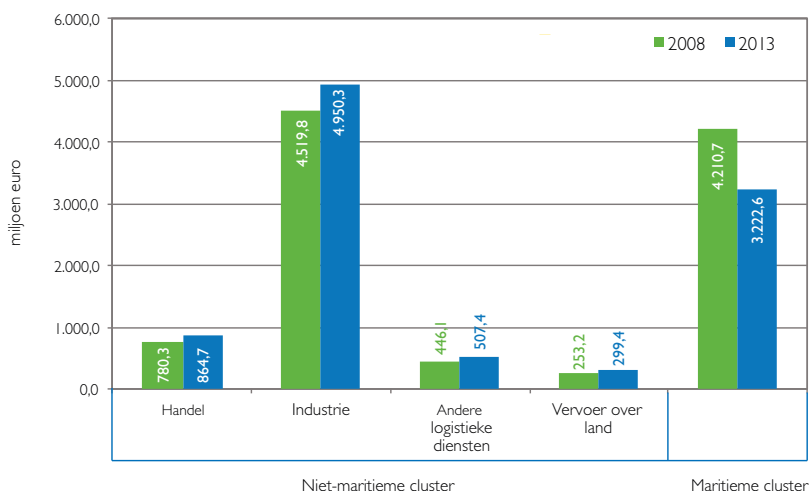
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	5.199,1	9.764,5	14.963,6	12.600,3	27.563,9
2009	3.794,8	9.471,4	13.266,2	11.115,4	24.381,6
2010	4.250,5	10.583,8	14.834,4	11.788,1	26.622,4
2011	3.994,4	10.527,6	14.522,0	12.345,9	26.868,0
2012	4.365,9	10.332,1	14.698,0	12.505,1	27.203,1
2013	4.275,3	10.467,3	14.742,6	12.774,9	27.517,5

4.3.2 Haven van Antwerpen

De directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bedroeg in 2013 meer dan 9,8 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 2013 goed voor een directe toegevoegde waarde van meer dan 3,2 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor 6,6 miljard euro.

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	780,3	864,7	9%
Industrie	4.519,8	4.950,3	50%
Andere logistieke diensten	446,1	507,4	5%
Vervoer over land	253,2	299,4	3%
Niet-maritieme cluster	5.999,5	6.621,9	67%
Maritieme cluster	4.210,7	3.222,6	33%
TOTAAL	10.210,1	9.844,5	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Antwerpen



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Tussen 2008 en 2013 bleef de totale toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen nagenoeg op hetzelfde peil: 19,0 miljard euro. In 2009 daalde de totale toegevoegde waarde echter als gevolg van de economische crisis. Na een fors herstel in 2010, daalde de totale toegevoegde waarde opnieuw licht in 2011. In 2012 steeg de totale toegevoegde waarde echter opnieuw tot meer dan 19,1 miljard euro om in 2013 licht te dalen tot 19,0 miljard euro.



Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2008 - 2013 (miljoen euro)

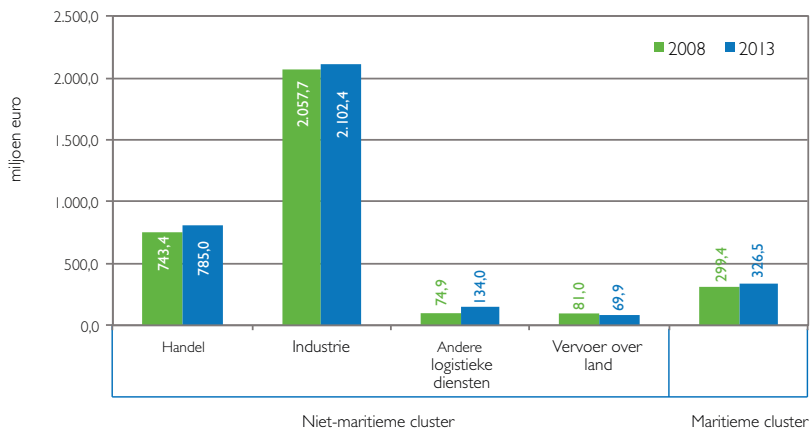
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	4.210,7	5.999,5	10.210,1	8.826,0	19.036,1
2009	2.883,8	5.905,5	8.789,4	8.059,2	16.848,5
2010	3.278,7	6.718,1	9.996,8	8.600,4	18.597,2
2011	2.987,6	6.714,4	9.702,0	8.787,6	18.489,5
2012	3.335,3	6.719,7	10.055,0	9.068,1	19.123,1
2013	3.222,6	6.621,9	9.844,5	9.129,8	18.974,2

4.3.3 Haven van Gent

In 2013 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent meer dan 3,4 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 negentig procent van de directe toegevoegde waarde. Tien procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2013 gerealiseerd door de maritieme cluster.

Directe toegevoegde waarde Gent	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	743,4	785,0	23%
Industrie	2.057,7	2.102,4	62%
Andere logistieke diensten	74,9	134,0	4%
Vervoer over land	81,0	69,9	2%
Niet-maritieme cluster	2.957,0	3.091,4	90%
Maritieme cluster	299,4	326,5	10%
TOTAAL	3.256,5	3.417,9	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Gent



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Tussen 2008- en 2013 daalde de directe en indirecte toegevoegde waarde in de haven van Gent van 6,9 in 2008 tot 6,7 miljard euro in 2013. Als gevolg van de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde sterk in 2009. Vanaf 2010 steeg de totale toegevoegde waarde opnieuw geleidelijk, met een kleine daling in 2012.



Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2008 - 2013 (miljoen euro)

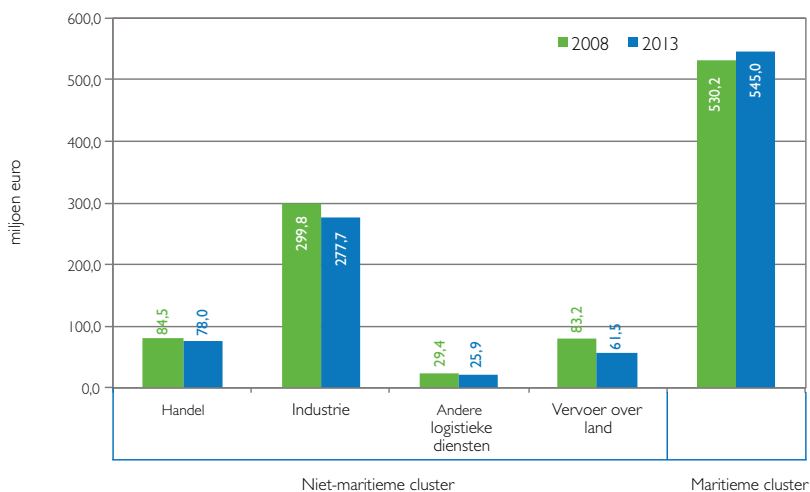
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	299,4	2.957,0	3.256,5	3.676,7	6.933,1
2009	293,5	2.801,1	3.094,6	2.761,2	5.855,8
2010	317,5	3.059,3	3.376,8	2.903,0	6.279,9
2011	328,3	3.038,7	3.367,0	3.201,5	6.568,4
2012	334,4	2.869,5	3.203,9	3.098,6	6.302,5
2013	326,5	3.091,4	3.417,9	3.285,9	6.703,7

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 2013 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	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	84,5	78,0	8%
Industrie	299,8	277,7	28%
Andere logistieke diensten	29,4	25,9	3%
Vervoer over land	83,2	61,5	6%
Niet-maritieme cluster	496,9	443,1	45%
Maritieme cluster	530,2	545,0	55%
TOTAAL	1.027,0	988,1	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Zeebrugge



In Zeebrugge steeg de totale toegevoegde waarde van 1,84 miljard euro in 2008 tot 1,86 miljard euro in 2013. Door de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde in 2009. Vanaf 2010 steeg de totale toegevoegde waarde opnieuw. Deze positieve trend zet zich door, met een kleine dip in 2012.

Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2008 - 2013 (miljoen euro)



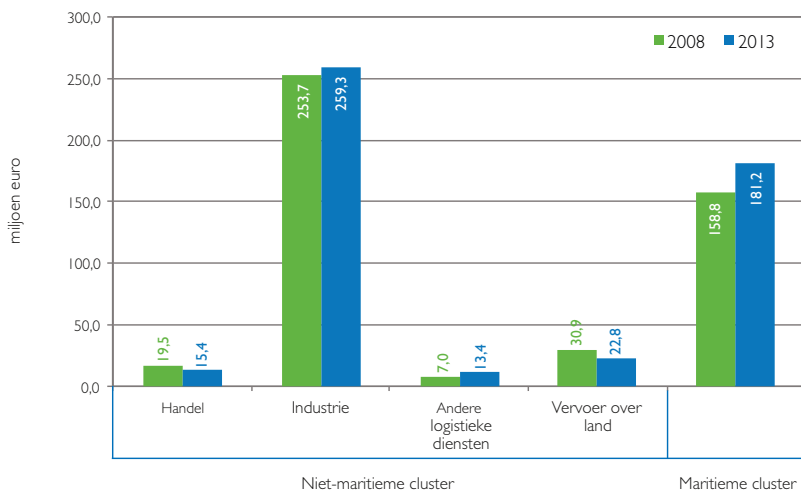
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	530,2	496,9	1.027,0	811,1	1.838,1
2009	452,2	475,7	927,9	677,0	1.604,9
2010	493,4	469,1	962,5	717,7	1.680,2
2011	509,8	470,9	980,7	793,7	1.774,4
2012	521,5	430,3	951,8	789,4	1.741,2
2013	545,0	443,1	988,1	871,7	1.859,9

4.3.5 Haven van Oostende

De directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende bedroeg in 2013 492,1 miljoen euro. De sector industrie (in hoofdzaak chemie en de sector van de windenergie) was goed voor meer dan de helft daarvan. Ook de maritieme cluster is in Oostende belangrijk: in 2013 creëerde deze sector meer dan een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Oostende	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	19,5	15,4	3%
Industrie	253,7	259,3	53%
Andere logistieke diensten	7,0	13,4	3%
Vervoer over land	30,9	22,8	5%
Niet-maritieme cluster	311,2	310,9	63%
Maritieme cluster	158,8	181,2	37%
TOTAAL	470,0	492,1	100%

Directe toegevoegde waarde haven van Oostende



Tussen 2008 en 2013 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende van 879,1 miljoen tot 962,8 miljoen euro. Ondanks de economische crisis is de toegevoegde waarde gestegen in deze periode, zelfs in

het crisisjaar 2009. De totale toegevoegde waarde in Oostende bleef er stijgen tot 2012. Pas in 2013 daalde de totale toegevoegde waarde licht tegenover het jaar ervoor.

Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2008 - 2013 (miljoen euro)



Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	158,8	311,2	470,0	409,2	879,1
2009	165,3	289,1	454,3	427,7	882,0
2010	161,0	337,3	498,3	439,4	937,7
2011	168,7	303,7	472,4	469,5	941,9
2012	174,7	312,6	487,3	483,6	970,9
2013	181,2	310,9	492,1	470,7	962,8

4.4 Werkgelegenheid

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

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

Voor wat de creatie van de indirecte werkgelegenheid betreft werden de gegevens vanaf 2007 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 samen. De som van de indirecte effecten per haven is dus hoger dan de indirecte effecten berekend op basis van de havens in hun totaliteit.

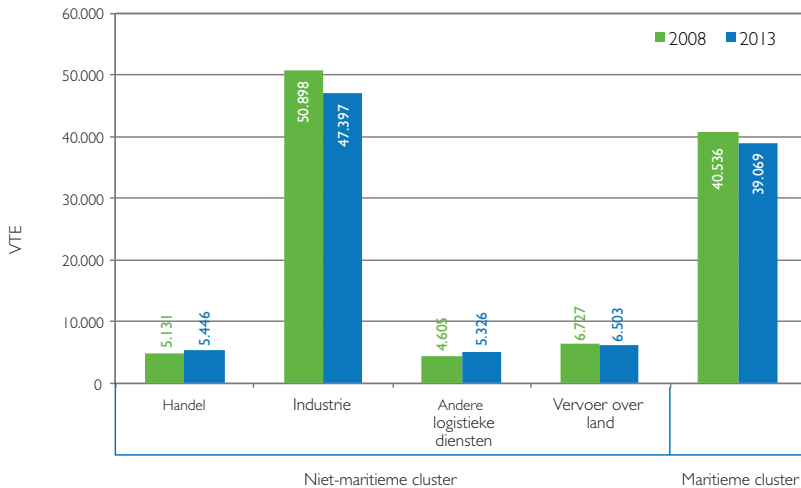
4.4.1 Vlaamse havens

De vier Vlaamse zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende zijn zeer belangrijk voor de tewerkstelling in Vlaanderen: in 2013 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens bijna 104.000 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.

SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

Directe werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	2008 (aantal)	2013 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	5.131	5.446	5%
Industrie	50.898	47.397	46%
Andere logistieke diensten	4.605	5.326	5%
Vervoer over land	6.727	6.503	6%
Niet-maritieme cluster	67.361	64.671	62%
Maritieme cluster	40.536	39.069	38%
TOTAAL	107.897	103.739	100%

Directe werkgelegenheid Vlaamse havens



De totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen bedroeg in 2013 233.000 VTE. Daarvan bedroeg de directe werkgelegenheid bijna 104.000 VTE en de indirecte werkgelegenheid meer dan 129.000 VTE. In de periode 2008-2013 is de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen licht gedaald (voor Oostende ging het om een stijging, in de andere drie havens daalde de werkgelegenheid).

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2008 - 2013 (VTE)

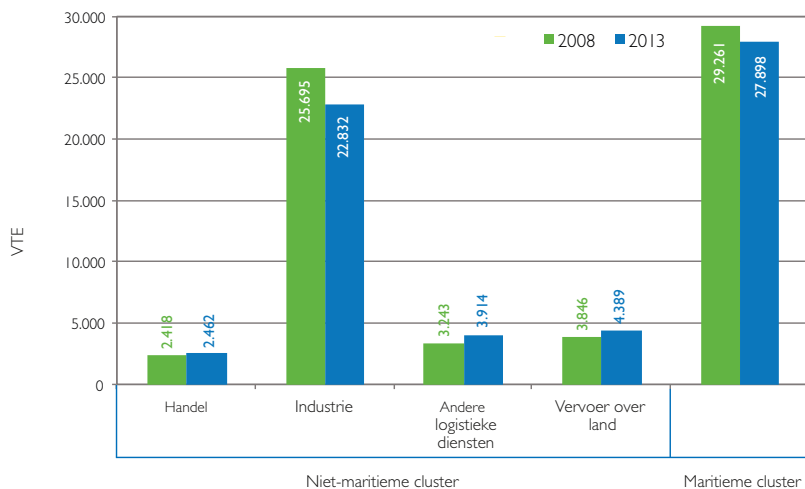
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	40.536	67.361	107.897	131.368	239.265
2009	40.136	65.480	105.616	119.560	225.176
2010	39.195	63.190	102.385	123.180	225.565
2011	39.045	62.404	101.449	124.072	225.521
2012	39.354	64.088	103.442	127.020	230.463
2013	39.069	64.671	103.739	129.261	233.000

4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is, wat tewerkstelling betreft, de belangrijkste Vlaamse haven. De directe tewerkstelling bedroeg er in 2013 bijna 61.500 VTE. Dit is bijna zestig procent van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens. De directe werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2013 27.898 VTE. Dit is 45 % van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met meer dan 22.800 VTE komt de sector industrie op de tweede plaats.

Directe werkgelegenheid Antwerpen	2008 (aantal)	2013 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	2.418	2.462	4%
Industrie	25.695	22.832	37%
Andere logistieke diensten	3.243	3.914	6%
Vervoer over land	3.846	4.389	7%
Niet-maritieme cluster	35.202	33.597	55%
Maritieme cluster	29.261	27.898	45%
TOTAAL	64.463	61.496	100%

Directe werkgelegenheid haven van Antwerpen



De totale werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2013 bijna 150.000 VTE. In 2009 daalde de totale werkgelegenheid licht, waarna die tot 2011 stagneerde rond de 145.000 VTE. Na 2011 stijgt de totale tewerkstelling in het haven opnieuw.

Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2008 - 2013 (VTE)



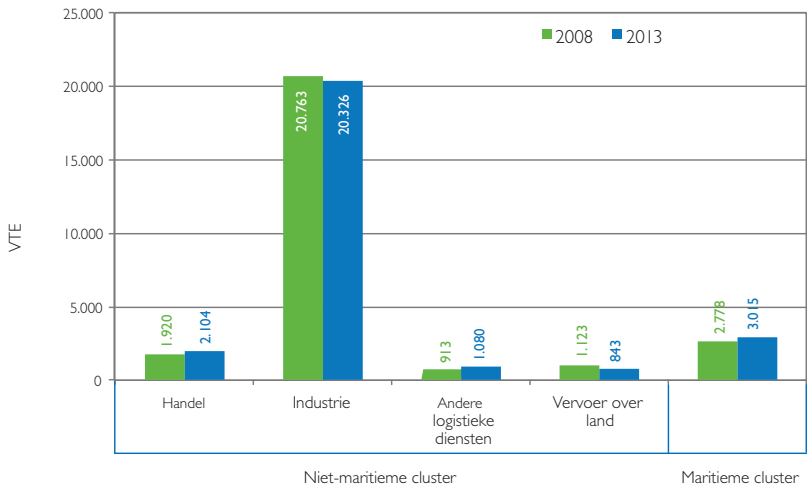
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	29.261	35.202	64.463	86.513	150.976
2009	28.861	34.418	63.278	81.625	144.904
2010	28.078	33.384	61.462	84.588	146.050
2011	28.032	32.097	60.129	84.054	144.183
2012	28.183	33.139	61.322	86.639	147.961
2013	27.898	33.597	61.496	88.218	149.714

4.4.3 Haven van Gent

In 2013 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Gent bijna 27.400 VTE. Ook uit de cijfers van de directe werkgelegenheid blijkt dat Gent in de eerste plaats een industriehaven is: meer dan 20.300 VTE waren in 2013 in die sector tewerkgesteld. Dit is ongeveer drie vierde van de werknemers in de haven. Met 3.015 VTE was de maritieme cluster goed voor elf procent van de directe werkgelegenheid in 2013.

Directe werkgelegenheid Gent	2008 (aantal)	2013 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	1.920	2.104	8%
Industrie	20.763	20.326	74%
Andere logistieke diensten	913	1.080	4%
Vervoer over land	1.123	843	3%
Niet-maritieme cluster	24.719	24.353	89%
Maritieme cluster	2.778	3.015	11%
TOTAAL	27.498	27.368	100%

Directe werkgelegenheid haven van Gent



SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

In de periode 2008-2013 is de totale werkgelegenheid in de Gentse haven gedaald, en dit zowel direct als indirect. Door de economische crisis van 2009 is de totale werkgelegenheid sterk gedaald. Vanaf 2010 steeg de totale werkgelegenheid echter opnieuw. Deze positieve trend zet zich na 2010 verder.

Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2008 - 2013 (VTE)



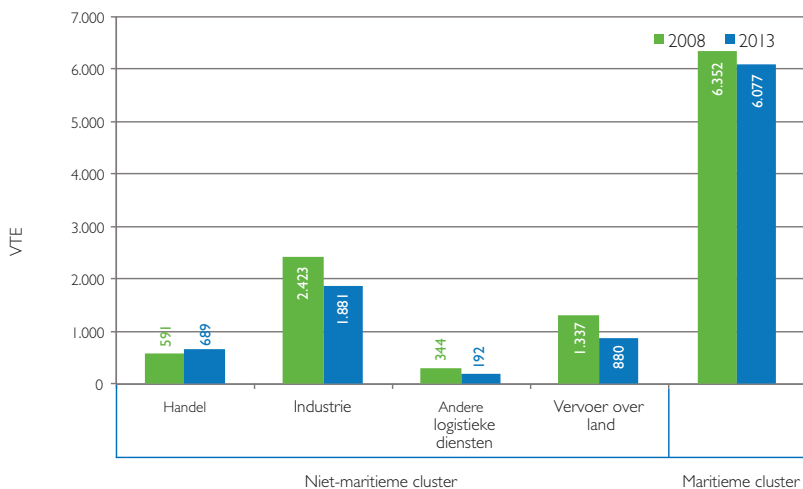
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	2.778	24.719	27.498	39.094	66.592
2009	2.968	23.650	26.618	29.595	56.213
2010	2.892	22.904	25.796	30.654	56.451
2011	2.966	23.555	26.521	32.348	58.870
2012	3.017	24.004	27.021	32.298	59.319
2013	3.015	24.353	27.368	33.353	60.720

4.4.4 Haven van Zeebrugge

Dat Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven is, blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: bijna twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2013 gecreëerd in de maritieme cluster. Bijna twintig procent van de directe werkgelegenheid werd in 2013 door de industrie gerealiseerd.

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	2008 (aantal)	2013 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	591	689	7%
Industrie	2.423	1.881	19%
Andere logistieke diensten	344	192	2%
Vervoer over land	1.337	880	9%
Niet-maritieme cluster	4.695	3.642	37%
Maritieme cluster	6.352	6.077	63%
TOTAAL	11.047	9.720	100%

Directe werkgelegenheid haven van Zeebrugge



In de periode 2008-2013 is de directe en de indirecte werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge gedaald. Hoewel de totale werkgelegenheid in 2009 als gevolg van de economische en financiële crisis daalde, bleef de daling tegenover 2008 beperkt. De langzaam dalende trend zette zich echter na 2009 verder.



Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2008 - 2013 (VTE)

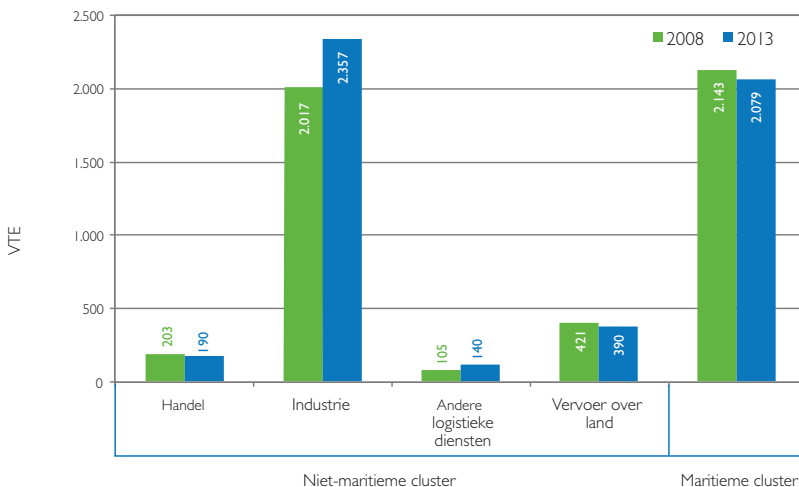
Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	6.352	4.695	11.047	11.600	22.647
2009	6.204	4.511	10.715	11.411	22.126
2010	6.189	3.990	10.179	10.861	21.040
2011	6.106	3.889	9.996	10.635	20.631
2012	6.090	3.818	9.908	10.484	20.392
2013	6.077	3.642	9.720	10.495	20.215

4.4.5 Haven van Oostende

De totale directe werkgelegenheid in 2013 in de haven van Oostende bedroeg bijna 5.200 VTE. De sector industrie blijft de belangrijkste sector: die was goed voor bijna de helft van de directe werkgelegenheid. Ook de maritieme cluster is er zeer belangrijk: in 2013 was die bijna even belangrijk als de sector industrie.

Directe werkgelegenheid Oostende	2008 (aantal)	2013 (aantal)	aandeel in totaal
Handel	203	190	4%
Industrie	2.017	2.357	46%
Andere logistieke diensten	105	140	3%
Vervoer over land	421	390	8%
Niet-maritieme cluster	2.745	3.078	60%
Maritieme cluster	2.143	2.079	40%
TOTAAL	4.888	5.156	100%

Directe werkgelegenheid haven van Oostende



Tussen 2008 en 2013 steeg de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende van bijna 9.400 VTE tot meer dan 10.500 VTE.



Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2008 - 2013 (VTE)

Jaar	Direct			Totaal indirect	Algemeen totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct		
2008	2.143	2.745	4.888	4.498	9.386
2009	2.104	2.900	5.004	4.623	9.628
2010	2.035	2.912	4.947	4.785	9.732
2011	1.940	2.863	4.803	4.648	9.451
2012	2.064	3.127	5.191	5.502	10.693
2013	2.079	3.078	5.156	5.375	10.532

4.5 Investeringsen

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

Privé-bedrijven:

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

Tussen 2008 en 2013 daalden de totale investeringen in de Vlaamse havens, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Enkel in Antwerpen stegen de investeringen licht in de niet-maritieme cluster. In 2013 werd er 3,0 miljard euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse havens samen. Iets meer dan de helft daarvan werd geïnvesteerd in de niet-maritieme sector. Dit was vooral het geval in Gent en Oostende. Bijna de helft van de totale investeringen werd in 2013 gerealiseerd in de sector industrie.

Directe investeringen Totaal Vlaamse havens	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	94,7	115,8	4%
Industrie	1.634,3	1.351,7	45%
Andere logistieke diensten	134,8	113,7	4%
Vervoer over land	109,0	97,6	3%
Niet-maritieme cluster	1.972,8	1.678,8	55%
Maritieme cluster	2.857,4	1.348,3	45%
TOTAAL	4.830,2	3.027,1	100%

4.5.2 Haven van Antwerpen

In de haven van Antwerpen daalden de totale investeringen in de periode 2008-2013 in de maritieme cluster. In de niet-maritieme cluster daarentegen stegen ze licht. De investeringen die in 2013 in de haven van Antwerpen werden gedaan waren ongeveer gelijk verdeeld over de maritieme en de niet-maritieme cluster. In de niet-maritieme cluster werd het overgrote deel van de investeringen gedaan in de sector industrie (ongeveer 81% van de niet-maritieme cluster).

Directe investeringen Antwerpen	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	62,6	59,5	3%
Industrie	942,2	996,8	43%
Andere logistieke diensten	101,2	79,7	3%
Vervoer over land	55,4	35,7	2%
Niet-maritieme cluster	1.161,4	1.171,8	51%
Maritieme cluster	2.505,3	1.142,5	49%
TOTAAL	3.666,7	2.314,3	100%

4.5.3 Haven van Gent

De totale investeringen in de periode 2008-2013 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: bijna twee derde van het totaal werd in 2013 geïnvesteerd in deze sector. De maritieme cluster was goed voor twintig procent van het totaal.

Directe investeringen Gent	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	22,4	42,6	10%
Industrie	526,3	251,8	59%
Andere logistieke diensten	13,5	18,7	4%
Vervoer over land	20,5	27,7	7%
Niet-maritieme cluster	582,8	340,8	80%
Maritieme cluster	130,8	83,9	20%
TOTAAL	713,6	424,7	100%

4.5.4 Haven van Zeebrugge

In de periode 2008-2013 daalden de totale investeringen in de haven van Zeebrugge, en dit zowel in de niet-maritieme cluster als in de maritieme cluster. Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven: de maritieme cluster was er in 2013 goed voor meer dan de helft van de investeringen. De sector industrie was in 2013 goed voor bijna een derde van de totale investeringen.

Directe investeringen Zeebrugge	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	5,8	9,5	4%
Industrie	84,7	68,3	32%
Andere logistieke diensten	14,8	9,6	5%
Vervoer over land	28,0	28,9	14%
Niet-maritieme cluster	133,2	116,4	55%
Maritieme cluster	131,1	95,9	45%
TOTAAL	264,3	212,3	100%

4.5.5 Haven van Oostende

Tussen 2008 en 2013 zijn de investeringen in de haven van Oostende gedaald, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Twee derde van de investeringen ging in 2013 naar de niet-maritieme cluster, terwijl de maritieme cluster in 2013 goed was voor meer dan een derde van de totale investeringen. Binnen de niet-maritieme cluster nam de sector industrie in 2013 bijna de helft van de investeringen voor zich.

Directe investeringen Oostende	2008 (mln euro)	2013 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	3,9	4,2	6%
Industrie	81,0	34,8	46%
Andere logistieke diensten	5,4	5,6	7%
Vervoer over land	5,1	5,3	7%
Niet-maritieme cluster	95,4	49,8	66%
Maritieme cluster	90,2	26,0	34%
TOTAAL	185,6	75,9	100%



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 2014 1.131 miljoen ton (+2,0 %). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in dit totaal bedroeg 269 miljoen ton (23,8 %). Dit is een lichte stijging tegenover 2013 (23,6 %).

MARITIEME STATISTIEK

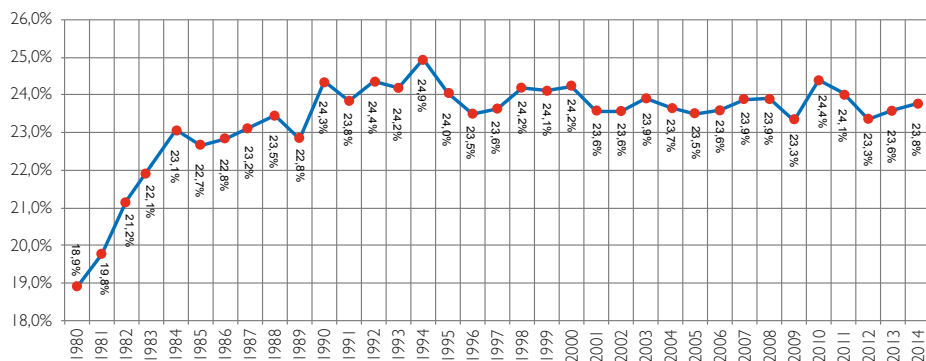
Tabel 5.1

Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range

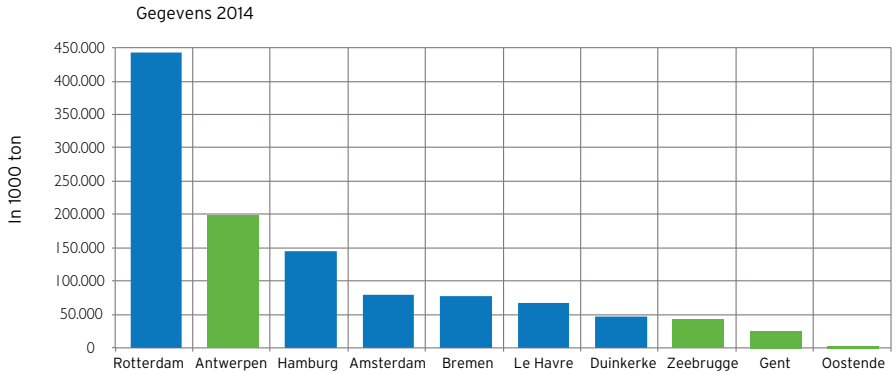
	2010	2011	2012	2013	2014	% 2014
Antwerpen	178.170	187.203	184.129	190.972	199.012	17,6%
Gent	27.258	27.192	26.303	25.955	25.889	2,3%
Zeebrugge	49.600	46.958	43.544	42.832	42.548	3,8%
Oostende	4.935	3.844	3.196	1.819	1.431	0,1%
Rotterdam	430.160	434.551	441.527	440.464	444.733	39,3%
Amsterdam	72.717	74.860	77.058	78.535	79.791	7,1%
Hamburg	121.186	132.216	130.938	139.050	145.673	12,9%
Bremen	68.690	80.585	83.979	78.768	78.260	6,9%
Le Havre	70.217	67.561	63.516	67.172	66.886	5,9%
Duinkerke	42.724	47.523	47.629	43.600	47.103	4,2%
Totaal	1.065.657	1.102.493	1.101.819	1.109.167	1.131.326	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

In 2009 daalde de totale goederenoverslag in de Vlaamse havens als gevolg van de globale financiële en economische malaise. Met uitzondering van het jaar 2012, steeg de totale overslag in de vier Vlaamse havens samen opnieuw vanaf 2010. Deze trend zette zich verder in 2014. De goederenoverslag steeg van 262 miljoen ton in 2013 naar bijna 269 miljoen ton in 2014 (+2,8 %). Deze stijging is volledig toe te schrijven aan de haven van Antwerpen, die in 2014 opnieuw een overslagrecord noteerde. In Antwerpen werden er in 2014 199,0 miljoen ton goederen behandeld. Dit is meer dan 8 miljoen ton meer dan het jaar ervoor (+4,2 %). In de havens van Gent, Zeebrugge en Oostende daarentegen daalde de trafiek met respectievelijk 66.000 ton (-0,3 %), 284.000 ton (-0,7 %) en 388.000 ton (-21,3 %).

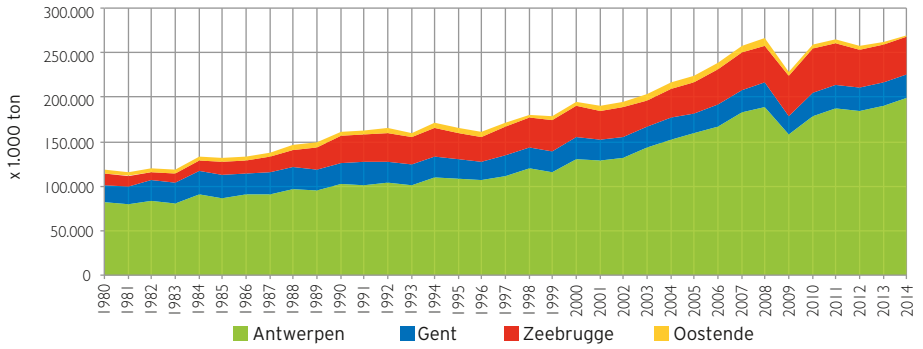


Tabel 5.2

Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2014

	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	↑ 1,7%
2014	199.012	25.889	42.549	1.431	268.881	↑ 2,8%

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 die goederen die onverpakt worden verscheept, zoals ertsen, kolen, grind, zand en granen. De overslag van droge bulk bedroeg in 2014 in de vier Vlaamse havens samen 32,8 miljoen ton. Dit is een daling met 1,7 % tegenover 2013. De overslag van droge bulk steeg in Gent (+2,3 %) en Oostende (+5,0 %) en daalde in Antwerpen (-6,5 %) en Zeebrugge (-3,7 %).



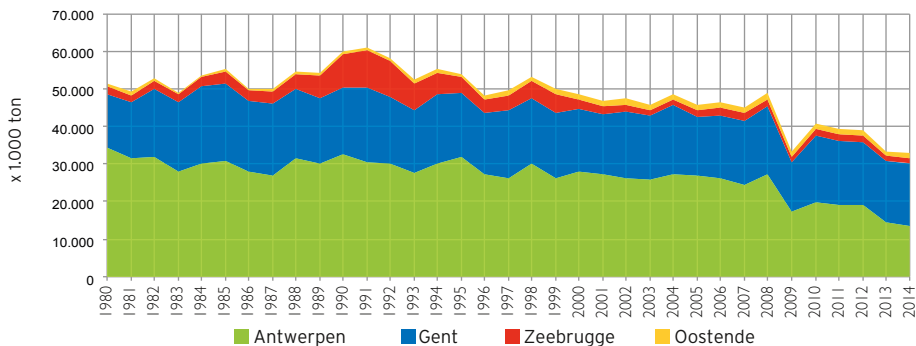
Tabel 5.3.

Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2014

	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	1.237	1.309	32.792	↓ -1,7%

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 2014 werd in de vier Vlaamse havens in totaal 72,9 miljoen ton vloeibare bulk geladen en gelost (+3,5 %). De overslag van vloeibare bulk steeg opnieuw in Antwerpen met meer 3,3 miljoen ton (+5,5 %). Ook in Oostende steeg de overslag van vloeibare bulk tegenover 2013: +1,8 %. Tegenover 2013 daalde de overslag in Gent en Zeebrugge met respectievelijk 5,1 % en 11,9 %.



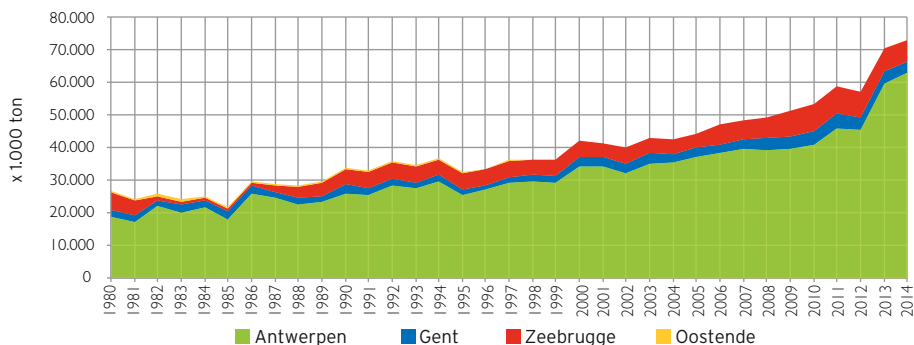
Tabel 5.4

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2014

	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%

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 2014 in de vier Vlaamse havens samen 129,2 miljoen ton. Vooral de havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn belangrijke containerhavens, de containertrafiek maakt er ongeveer de helft van de totale trafiek uit. In Gent is de containeroverslag eerder gering, terwijl er in Oostende sinds 2008 geen containers meer worden behandeld. In Antwerpen kende de containeroverslag in 2014 een forse groei +5,9 %. In de haven van Zeebrugge daarentegen veranderde de containeroverslag uitgedrukt in ton nagenoeg niet tegenover 2013 (+0,5 %), terwijl in Gent de containeroverslag fors daalde (-29,5 %).

De overslag van containers wordt heel dikwijls uitgedrukt in TEU (Twenty foot Equivalent Unit), het totaal aantal containers wordt omgerekend naar het equivalent van allemaal containers van 20 voet (zo is bijv. een container van 40 voet gelijk aan 2 TEU). In de Vlaamse havens werden in 2014 in totaal 11,1 miljoen TEU behandeld.

Tabel 5.5

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2014

	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	129.245	↑ 4,8%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen



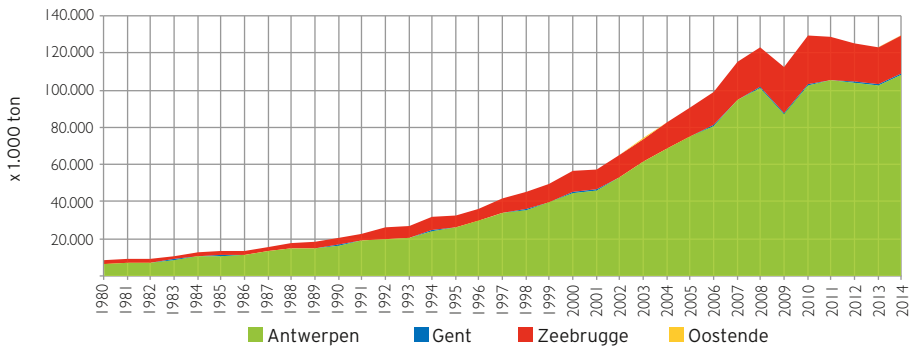
Tabel 5.6

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in TEU, 1980-2014

	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%

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 2014 bedroeg de totale overslag van roll-on roll-off in de vier Vlaamse havens samen 19,7 miljoen ton (+0,7 %). In Gent en Antwerpen is het aandeel van de roll-on roll-off overslag relatief gering. De roll-on roll-off trafiek steeg in 2014 in Gent met 9,0 %. In Zeebrugge steeg de roll-on roll-off trafiek met 4,0 % tegenover 2013 (13,0 miljoen ton). In Antwerpen daarentegen daalde de trafiek met -2,0 %. Sinds de stopzetting van de ferryverbinding Oostende-Ramsgate in 2013, is de roll-on roll-off trafiek in Oostende volledig weggefallen.

Tabel 5.7

Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2014



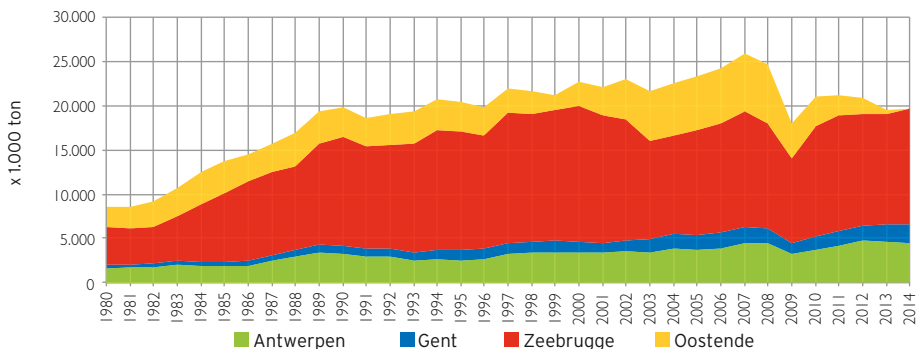
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620	
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838	
2000	3.394	1.279	15.358	2.644	22.675	
2001	3.339	1.172	14.348	3.223	22.082	↓ -2,6%
2002	3.478	1.278	13.651	4.579	22.986	↑ 4,1%
2003	3.449	1.425	11.107	5.607	21.588	↓ -6,1%
2004	3.905	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

MARITIEME STATISTIEK

Sinds het Jaaroverzicht 2013 zijn de cijfers van de roll-on roll-off trafiek en van het conventioneel stukgoed in de haven van Antwerpen aangepast tegenover de vorige edities, en dit vanaf 1992. De cijfers voor roll-on roll-off gaven tot de vorige editie alle lossingen en ladingen weer uit auto- en ro/ro-schepen. Dit om eenzelfde definitie aan te houden als voor de periode 1980-1991. Vanaf 2004 houdt het Havenbedrijf Antwerpen een andere definitie aan, namelijk "alle goederen die aan of van boord worden gereden met uitzondering van de containers, omdat deze al geteld werden bij de categorie containers". Vanaf 2013 wordt deze definitie ook in het Jaaroverzicht gevolgd. De nieuwe definitie van roll-on roll-off trafiek heeft ook een invloed op de categorie van het conventioneel stukgoed.

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 2014 betrof het voor de vier Vlaamse havens samen 14,3 miljoen ton (-4,6 % tegenover 2013). Met uitzondering van Gent daalde de overslag van conventioneel stukgoed in 2014 in elke Vlaamse haven: Antwerpen -2,2 %, Oostende -12,2 % en

Zeebrugge -28,7 %. Enkel in Gent bleef de overslag van conventioneel stukgoed op het peil van 2013: +0,5 %.

Tabel 5.8

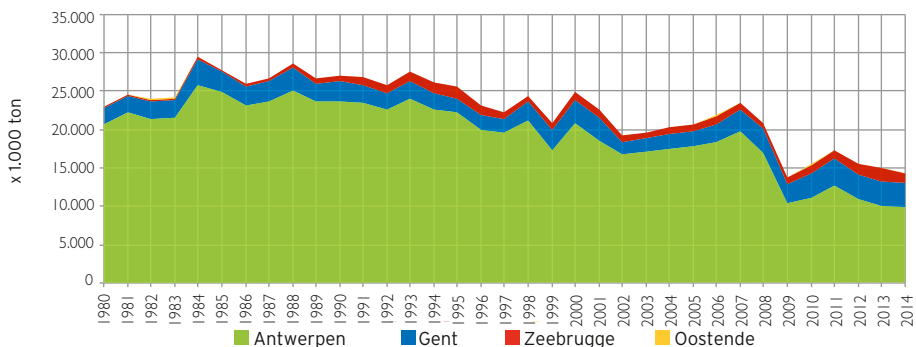
Maritieme trafiek conventioneel stukgoed, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2014



	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	14.318	↓ -4,6%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Maritieme trafiek conventioneel stukgoed in de Vlaamse havens

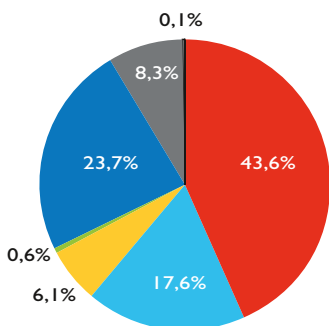


5.4 Oorsprong en bestemming van de goederen

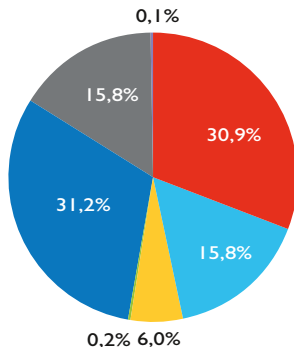
De onderstaande tabellen geven de oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen weer. De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen Noord- en Zuid-Amerika (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek 'andere' houdt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



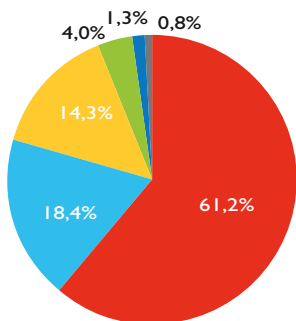
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



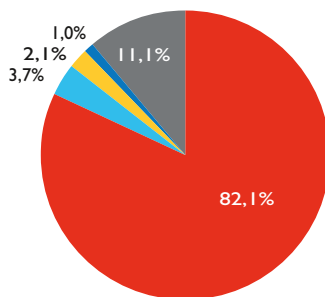
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



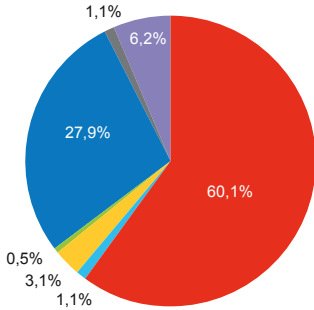
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Gent



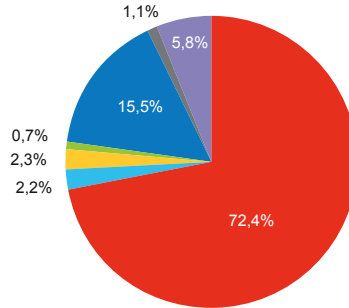
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



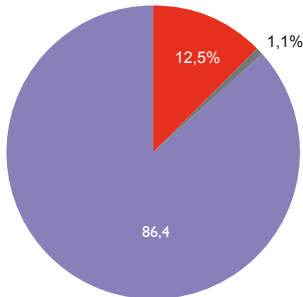
Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



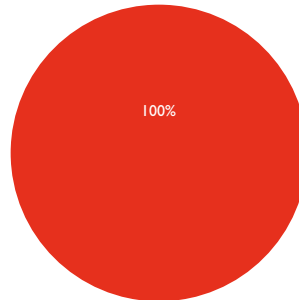
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbesturen

5.5 Passagiersverkeer

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 havens van Zeebrugge en Oostende zijn belangrijke passagiershavens. Tot 2013 noteerde Zeebrugge de vorige vijf jaar een gestage groei van het aantal passagiers, vooral als gevolg van het groeiend aantal cruiseschepen. In Oostende daarentegen daalde het aantal passagiers als gevolg van het wegvallen van de ferryverbindingen naar het Verenigd Koninkrijk. Dit verlies kon echter gedeeltelijk goedgeemaakt worden door het stijgend aantal cruiseschepen in Oostende.



Tabel 5.9

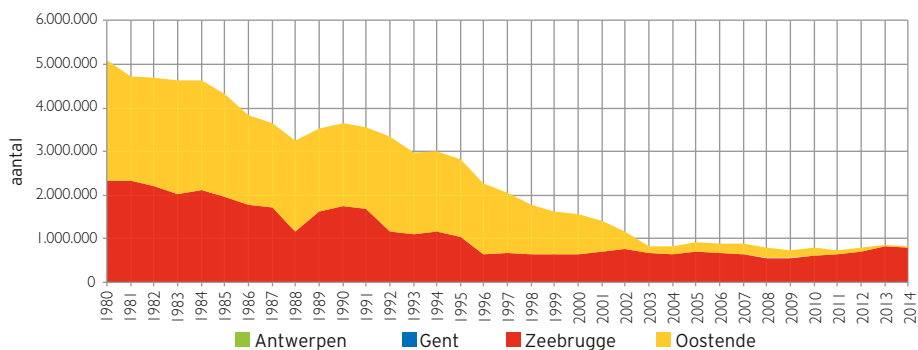
Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2014



	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%

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 2014 kwamen er in totaal in de vier Vlaamse havens 28.401 schepen aan, goed voor een totale tonnage van 571,7 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 2014 het grootst in Zeebrugge (26.073 BT) omdat in die haven relatief veel grote schepen (vooral containerschepen en methaantankers) aanmeren. 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 zo sterk is gedaald van 6.630 BT in 2011 tot 1.176 BT in 2014.



Tabel 5.10

Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2014

	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Tabel 5.11

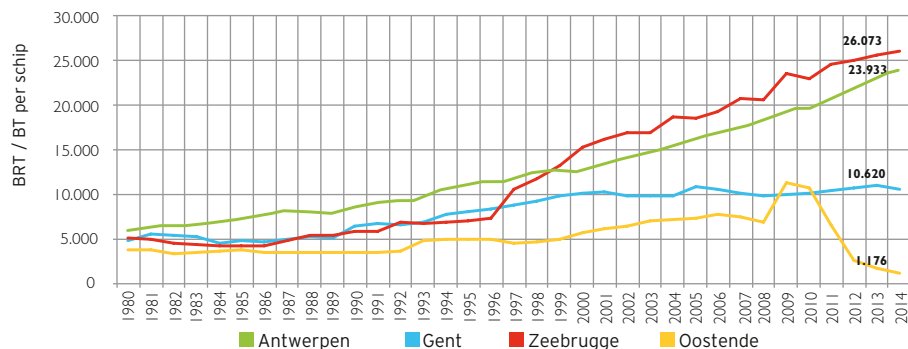
Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2014



	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%

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 2014 vergeleken met die van 2013. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2014 tegenover 2013 weer.

Tabel 5.12

Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2014

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2013	2014	% groei
Stukgoedbehandeling	116.993	122.672	↑ 4,9%
IJzer en staal	6.217	6.503	↑ 4,6%
Non-ferro-metalen	325	297	↓ -8,6%
Meststoffen / Chemicaliën	77	44	↓ -42,9%
Hout	293	338	↑ 15,4%
Houtcellulose, papierpulp	184	192	↑ 4,3%
Fruit	1.231	1.032	↓ -16,2%
Graangewassen	1	5	↑ 400,0%
Rollend materieel	3.907	3.667	↓ -6,1%
Meel	56	34	↓ -39,3%
Suiker	16	11	↓ -31,3%
Containers	102.326	108.314	↑ 5,9%
Overig stukgoed	2.361	2.236	↓ -5,3%
Massagoedbehandeling	73.978	76.340	↑ 3,2%
Ruwe aardolie	4.681	4.985	↑ 6,5%
Aardoliederivaten	43.133	46.068	↑ 6,8%
Chemicaliën	11.210	11.375	↑ 1,5%
Ertsen	2.879	2.852	↓ -0,9%
Kolen	2.178	1.418	↓ -34,9%
Granen	821	961	↑ 17,1%
Meststoffen	4.114	3.740	↓ -9,1%
Zand en grind	1.059	1.353	↑ 27,8%
Overig massagoed	3.904	3.589	↓ -8,1%
TOTAAL	190.971	199.012	↑ 4,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.13

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2014, NVS-indeling

goederencategorie (NVS-indeling)	2013	2014	% groei
O. Landbouwproducten en levende dieren	2.152	2.217	↑ 3,0%
1. Voedingsproducten en veevoeders	858	629	↓ -26,7%
2. Vaste minerale brandstoffen	2.334	1.579	↓ -32,3%
3. Aardoliën en aardolieproducten	47.814	51.053	↑ 6,8%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	4.017	3.995	↓ -0,5%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	6.548	6.800	↑ 3,8%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.156	3.412	↑ 8,1%
7. Meststoffen	4.144	3.782	↓ -8,7%
8. Chemische producten	11.734	11.592	↓ -1,2%
9. Voertuigen, machines en overige ...	4.973	4.808	↓ -3,3%
10. Containers	102.326	108.317	↑ 5,9%
11. Niet gespecificeerde lading	915	828	↓ -9,5%
TOTAAL	190.972	199.012	↑ 4,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.14

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2014

Goederencategorie (NVS-indeling)	2013	2014	% groei
O. Landbouwproducten	1.655	1.520	↓ -8,2%
01. Granen	745	1.046	↑ 40,4%
02. Aardappelen	0	0	↑ 0,0%
03. Andere verse groenten en vruchten	245	0	↑ 0,0%
04. Natuurlijke en synthetische textielstoffen	1	0	↑ 0,0%
05. Hout en kurk	895	474	↓ -47,0%
06. Suikerbieten	0	0	↑ 0,0%
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	14	0	↑ 0,0%
1. Voedingsproducten en veevoeder	4.019	4.223	↑ 5,1%
11. Suiker	90	76	↓ -15,6%
12. Dranken	946	993	↑ 5,0%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	67	70	↑ 4,5%
17. Veevoeder	458	574	↑ 25,3%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	2.458	2.510	↑ 2,1%
2. Vaste minerale brandstoffen	2.744	2.783	↑ 1,4%
21. Steenkool	2.415	2.467	↑ 2,2%
22. Bruinkool	148	97	↓ -34,5%
23. Cokes	181	219	↑ 21,0%

MARITIEME STATISTIEK

3. Petroleum en petroleumproducten	2.649	2.203	↓	-16,8%
31. Ruwe petroleum	5	0	↑	0,0%
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	1.217	443	↓	-63,6%
34. Andere petroleumproducten	1.427	1.760	↑	23,3%
4. Ertsen en metaalresiduen	5.323	5.843	↑	9,8%
41. IJzererts	3.699	3.906	↑	5,6%
45. Andere ertsen en afvalLEN daarvan	35	80	↑	128,6%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.589	1.857	↑	16,9%
5. Producten van de metaalindustrie	3.029	3.049	↑	0,7%
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	79	56	↓	-29,1%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.463	1.666	↑	13,9%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	30	2	↓	-93,3%
54. Platen van ijzer en staal	1.438	1.322	↓	-8,1%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	1	3	↑	200,0%
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	18	0	↓	-100,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.116	1.791	↓	-15,4%
61. Zand, grind, klei en slakken	1.042	767	↓	-26,4%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	228	211	↓	-7,5%
63. Andere ruwe mineralen	381	277	↓	-27,3%
64. Cement en kalk	418	536	↑	28,2%
65. Gips	0	0	↑	0,0%
69. Bouwmaterialen	47	0	↓	-100,0%
7. Meststoffen	1.532	1.491	↓	-2,7%
71. Natuurlijke meststoffen	184	115	↓	-37,5%
72. Kunstmeststoffen	1.348	1.376	↑	2,1%
8. Chemische producten	274	412	↑	50,4%
81. Chemische basisproducten	201	343	↑	70,6%
82. Aluminiumverbindingen	0	37	-	-
83. Producten van steenkoolchemie	51	12	↓	-76,5%
84. Cellulose en oud papier	4	0	↓	-100,0%
89. Andere chemische producten	18	20	↑	11,1%
9. Overige goederen	2.615	2.574	↓	-1,6%
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	141	9	↓	-93,6%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	412	0	↓	-100,0%
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	19	10	↓	-47,4%
94. Artikelen van metaal	1	13	-	-
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	1.818	2.451	↑	34,8%
99. Bijzondere transacties	224	91	↓	-59,4%
TOTAAL	25.955	25.889	↓	-0,3%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Gent

Tabel 5.15

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2014

Goederencategorie (NVS-indeling)	2013	2014	% groei
0. Landbouwproducten	205	202 ↓	-1,5%
01. Granen (m.i.v. rijst)	47	65 ↑	38,3%
02. Aardappelen	0	0 ↑	0,0%
03. Verse groenten en vruchten	144	118 ↓	-18,1%
04. Textiel	0	0 ↑	0,0%
05. Hout en kurk	14	11 ↓	-21,4%
09. Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	8	-
1. Andere voedingsproducten en veevoerders	380	384 ↑	1,1%
11. Suiker	110	107 ↓	-2,7%
12. Dranken	238	236 ↓	-0,8%
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	30	41 ↑	36,7%
18. Oliezaden, oliën en vetten	0	0 ↑	0,0%
19. Andere voedingsproducten	2	0 ↓	-100,0%
2. Vaste minerale brandstoffen	64	63 ↓	-1,6%
21. Steenkool	23	16 ↓	-30,4%
22. Bruinkool en turf	41	47 ↑	14,6%
22. Cokes	0	0 ↑	0,0%
3. Aardolie & -producten	3.710	3.488 ↓	-6,0%
32. Vloeibare brandstoffen	381	364 ↓	-4,5%
33. Energiegassen	3.329	3.124 ↓	-6,2%
4. Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	0	0 ↑	0,0%
45. Andere ertsen	0	0 ↑	0,0%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0 ↑	0,0%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	0	5	-
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	5	-
56. Non-ferro metalen	0	0 ↑	0,0%
59. Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	0 ↑	0,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.507	1.071 ↓	-28,9%
61. Zand, grind, klei en slakken	1.136	1.059 ↓	-6,8%
64. Cement, kalk	8	7 ↓	-12,5%
69. Andere bewerkte bouwmaterialen	363	5 ↓	-98,6%
7. Meststoffen	0	0 ↑	0,0%
72. Kunstmeststoffen	0	0 ↑	0,0%

MARITIEME STATISTIEK

8. Chemische producten	582	580	↓	-0,3%
81. Chemische basisproducten	0	0	↑	0,0%
84. Cellulose, papierpulp	580	579	↓	-0,2%
89. Andere chemische producten	2	1	↓	-50,0%
9. Overige goederen	36.382	36.754	↑	1,0%
91. Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	32.957	33.557	↑	1,8%
92. Landbouwtractoren en -machines	0	0	↑	0,0%
93. Elektrische machines, apparaten,...	2	0	↓	-100,0%
94. Metaalwaren	3	0	↓	-100,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	563	466	↓	-17,2%
98. Bunkermateriaal en boordprovisie	2.857	2.731	↓	-4,4%
99. Speciale transacties	0	0	↑	0,0%
TOTAAL	42.832	42.547	↓	-0,7%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Port of Zeebrugge

Tabel 5.16

Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in ton, in 2014

Goederencategorie	2013	2014	% groei
Algemene goederen	1.376.774	1.431.450	↑ 4,0%
Bouwmaterialen	0	0	↑ 0,0%
Erts	0	0	↑ 0,0%
Ferrochrome	46.649	38.306	↓ -17,9%
Gasolie	45.616	32.656	↓ -28,4%
Grind en zand	1.136.046	1.222.895	↑ 7,6%
Hout	32.189	60.482	↑ 87,9%
Magnesiumoxide	0	0	↑ 0,0%
Microsilica	0	0	↑ 0,0%
Orthoxyleen	10.152	24.325	↑ 139,6%
Schroot	0	0	↑ 0,0%
Sepeoliet	25.837	19.695	↓ -23,8%
Staal	3.764	0	↓ -100,0%
Silo/machines	37.840	5.227	↓ -86,2%
Steenkool	13.631	10.823	↓ -20,6%
Waterglass	13.323	9.706	↓ -27,1%
Zout	4.600	4.106	↓ -10,7%
Veevoeder	7.127	3.229	↓ -54,7%
Containers	0	0	↑ 0,0%
Roll-on-roll-off	440.425	0	↓ -100,0%
Toeristische wagens	1.313	0	↓ -100,0%
TOTAAL	1.817.199	1.431.450	↓ -21,2%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Oostende



9
1
2
0

9
1
2
1

2

2
4

5

 Kalmar

6

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, Total en Esso, worden met ruwe aardolie bevoorraad via de Rotterdam Antwerpen Pijpleiding (RAPL). Deze pijpleiding, die in 1971 in gebruik werd genomen, wordt uitgebaat door het bedrijf Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. De 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 vraag naar petroleumproducten daalde na 2008 als gevolg van de economische crisis. De jongste jaren kent de trafiek een schommelend verloop. De aanvoer via de RAPL bedroeg in 2014 29,3 miljoen ton. Dit is een stijging met 15,8 % tegenover 2013, toen 25,3 miljoen ton vanuit Rotterdam naar Antwerpen werd vervoerd. De daling in 2013 was vooral te wijten aan het stilleggen voor onderhoudswerken van twee raffinaderijen in de haven: in het voorjaar van 2013 bij Total en in het najaar bij Exxon-Mobil. Doordat deze onderhoudswerken afgerond zijn, ligt de trafiek weer op het peil van de jaren ervoor.

ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)



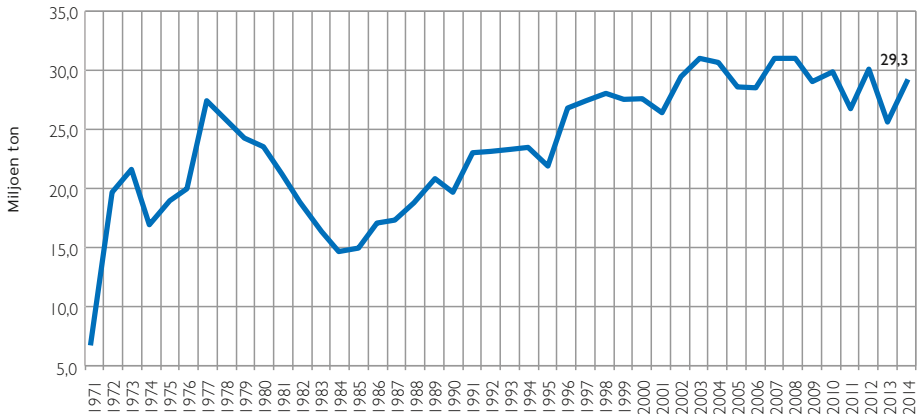
Tabel 6.1

Trafiek Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding, in ton

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

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

Vervoer van ruwe petroleum door de RAPL



ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)





Assutrans

TABOR

TABOR

7

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

In 2014 werd er in de Vlaamse havens 119,3 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen (+1,6% tegenover 2013). De binnenvaartoverslag op de Vlaamse kanalen en rivieren bedroeg in 2014 38,5 miljoen ton, dit is 2,4% minder dan in 2013. Het totaal voor havens en binnenwateren bedroeg in 2014 157,8 miljoen ton (+0,6%). 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

Binnenvaarttrafiek (lossingen en ladingen) van en naar de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1998-2014

	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%

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

BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS





8

SPOORVERVOER

Als gevolg van de staatshervorming werd het Belgische vervoerbeleid in 1988 geregionaliseerd. De wegen- en de waterinfrastructuur en de openbare vervoermaatschappijen werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De nationale luchthaven, de Regie der Luchtwegen (opgenomen in BIAC), de Regie voor Maritiem Transport (ontbonden in 1998) en de spoorwegen bleven echter onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Om aan de Europese Unie-regelgeving tegemoet te komen voor een vrije toegang voor alle vervoerders op het Europese spoorwegnet, werd de NMBS op 1 januari 2005 opgesplitst in drie delen: een beheerder van de infrastructuur (Infrabel), een exploitant van de treinen (NMBS) en een overkoepelende holding (NMBS Holding). Zij vormden met hun drieën de NMBS-Groep. Met de wet van 30 augustus 2013 werden de spoorwegmaatschappijen hervormd. Op 1 januari 2014 werd hierdoor de NMBS-Holding gefuseerd met de NMBS onder de naam van deze laatste. Bepaalde delen van de Holding zijn hierbij ook naar Infrabel gegaan. Zowel de NMBS als Infrabel werden hiermee autonome overheidsbedrijven in handen van de Belgische staat. Een derde bedrijf, HR-Rail N.V. van publiek recht, werd opgericht als dochteronderneming van deze twee bedrijven. HR-Rail is de werkgever van al het personeel bij NMBS en Infrabel.

SPOORVERVOER

In 2014 werd 71,0 % van het totale goederenvervoer van de NMBS uitgedrukt in ton-kilometer, gerealiseerd van of naar de Vlaamse havens. In totaal werden er door de NMBS in 2014 28,1 miljoen ton goederen vervoerd. Dit is een daling van 3,9% tegenover 2013.

De totale begrote investeringen (voor Infrabel en NMBS samen) voor het jaar 2015 bedragen meer dan 1.729,7 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2015). Daarvan is 961,0 miljoen euro (55,6 %) bestemd voor de klassieke investeringen (waarvan 14,7 miljoen euro of 0,9 % voor de HST), 350,2 miljoen euro (20,2 %) voor het rollend materieel, 308,0 miljoen euro (17,8 %) voor de dienstgebouwen en de productiemiddelen, en 110,5 miljoen euro (6,4 %) voor de GEN infrastructuur. Voor de Hoge Snelheidstrein HST is in 2015 14,7 miljoen euro (0,9 %) voorzien, maar vermits de werken voor de HST in 2015 nagenoeg volledig zijn afgewerkt, wordt dit bedrag voortaan onder de rubriek klassieke infrastructuur ondergebracht.

Het bedrag dat voor 2015 werd begroot voor investeringen (1.729,7 miljoen euro), is als volgt verdeeld over de twee spoorwegentiteiten: 1.026,6 miljoen euro voor infrastructuurbeheerder Infrabel (aandeel 59,4 %) en 703,1 miljoen euro voor spoorweguitbater NMBS (aandeel 40,6 %). In tabel 8.1 worden de begrote bedragen weergegeven voor de spoorinvesteringen in de havens zonder opdeling tussen Infrabel en NMBS. De werken op PPS-basis zijn niet inbegrepen in deze bedragen.

Het aandeel van de vier Vlaamse havens in de begrote investeringen in infrastructuur voor goederenvervoer bedraagt voor het jaar 2015 46,2 miljoen euro. Dit is 45,1 miljoen euro minder dan in 2014 (-49,4 %).

Het grootste aandeel van de spoorweginvesteringen in de Vlaamse havens gaat in 2015 naar Antwerpen: 19,2 miljoen euro (41,5 %) van het totaal. Het aandeel van Zeebrugge en Gent bedraagt respectievelijk 14,4 miljoen

SPOORVERVOER

euro (31,2 %) en 12,6 miljoen euro (27,3 %). Voor de haven van Oostende voorziet het investeringsbudget 2015 niets.

Naast de rechtstreekse investeringen in de vier Vlaamse havens, is ook de bouw van het derde en vierde spoor op de spoorlijn 50A, tussen Gent-Sint-Pieters en Brugge, van groot belang voor de havens van Zeebrugge en Oostende. In 2015 wordt daarvoor een bedrag van 8,2 miljoen euro voorzien.



SPOORVERVOER

Tabel 8.1

**Investeringsplan in spoorweginfrastructuur Infrabel (prijzen 2015)
(Incl. SPV-prefinanciering (Spoorweg Projectvennootschappen),
excl. PPS-projecten)**

Spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2015
Totaal budget 2015 voor de haven van Antwerpen	19.168.462
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Area NO	142.705
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Area NO	142.705
Seininrichting - Centrale diensten	270.291
Seininrichting - Centrale diensten	270.291
Overwegen - Area NO	60.000
Seininrichting - Area NO	297.073
Instandhouding seininrichting - Area NO	357.073
Hoofdsporen - Area NO	53.714
Hoofdsporen - Area NO	53.714
Liefkenshoek Raillink	3.387.974
Liefkenshoek Raillink	3.387.974
Investeringsplan in Nederland (CLOSED)	26.023
L15: Electrificatie Herentals-Mol	3.289.515
IJzeren Rijn	3.315.538
Haven van Antwerpen: diverse werken LO	1.962.223
Sluis Deurganckdok	1.849.481
Westelijke ontsluiting (WO)	923.445
Haven van Antwerpen: Linkeroever	4.735.149
Antwerpen-Noord	694.618
Haven van Antwerpen - Grondenbank	361.134
Haven van Antwerpen: Rechteroever	1.055.752
Dienstgebouwen - Area NO	7.223
Dienstgebouwen Infrabel - Area NO	7.223
C.SP: Area NO - Antwerpen-Rechteroever	5.634.223
Dienstgebouwen Infrabel - Area NO	5.634.223
TBL1+- Area NO	208.819
TBL1+	208.819

SPOORVERVOER

Totaal budget 2015 voor de haven van Gent	12.623.918
Seininrichting - Centrale diensten	19.224
Instandhouding seininrichting - Centrale diensten	19.224
Tractie-onderstations - Area NW	40.795
Instandhouding bovenleiding - Area NW	40.795
Bijsporen - Area NW	10.201
Instandhouding sporen - Area NW	10.201
Instandhouding VVDK - Area NW	30.000
Modernisering ARAB- AREI Area NW	5.000
Instandhouding VVDK - Area NW	35.000
Capaciteitsverhoging Brussel-Zuid	76.208
Capaciteitsverhoging Brussel-Zuid	76.208
EMMA	147.362
EMMA	147.362
Better Workplace - Area NW	7.641
Dienstgebouwen Infrabel -Area NW	7.641
C.SP: Area NW - Gent-Zeehaven	12.287.485
Concentratie seinposten - Area NW	12.287.485

Totaal budget 2015 voor de haven van Zeebrugge	14.433.326
Tractie-onderstations - Area NW	81.590
Instandhouding bovenleiding - Area NW	81.590
Bijsporen - Area NW	50.000
Hoofdsporen - Area NW	50
Overwegen - Area NW	850
Instandhouding sporen - Area NW	50.900
Modernisering ARAB - AREI Area NW	20.000
Instandhouding VVDK - Area NW	20.000
L51: Brugge-Dudzele: 3de spoor	1.637.395
Opport.werken gelinkt aan CC (P1207)	75.865
L51: Brugge-Dudzele: 3de spoor	1.713.260
Zeebrugge Vorming: modernisering & uitbreiding	12.414.708
Modernisering & uitbreiding Zeebrugge Vorming	12.414.708
Haven van Zeebrugge: diverse werken	104.852
Haven van Zeebrugge: diverse werken	104.852
TBL1+ - Area NW	48.016
TBL1+ - Area NW	48.016
Totaal budget 2014 voor de haven van Oostende	0
Totaal investeringsbudget voor spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens (2015)	46.225.705



Colofon

Foto's: Dirk Neyts, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Wettelijk depotnummer: D/2015/3241/224

Opmaak: Gevaert Graphics

Druk: Digitale Drukkerij Vlaamse Overheid

