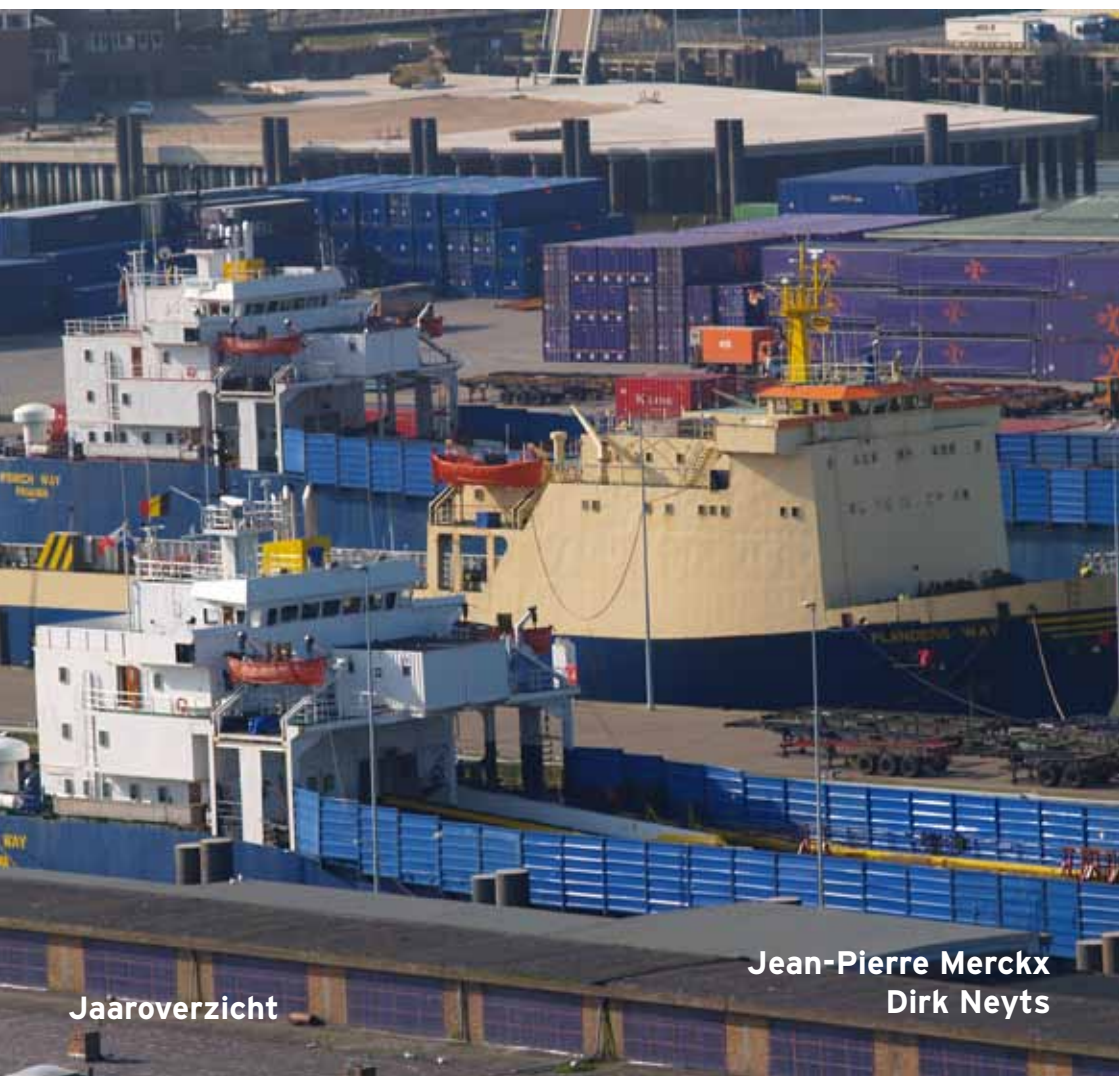


# De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2012





# De Vlaamse havens

Feiten, statistieken en indicatoren voor 2012

Met steun van het



**Jean-Pierre Merckx**  
**Dirk Neyts**

<b>Voorwoord</b>	<b>4</b>
<b>Inleiding</b>	<b>8</b>
<b>1. Feiten en ontwikkelingen</b>	<b>11</b>
1.1. Haven van Antwerpen	11
1.2. Haven van Gent	35
1.3. Haven van Zeebrugge	50
1.4. Haven van Oostende	73
<b>2. Overheidsuitgaven</b>	<b>87</b>
2.1. Vlaamse havens	87
2.2. Haven van Antwerpen	90
2.3. Haven van Gent	92
2.4. Haven van Zeebrugge	94
2.5. Haven van Oostende	96
<b>3. Havenarbeid</b>	<b>99</b>
3.1. Situering	99
3.2. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	100
3.3. Historische achtergrond	101
3.4. Het algemeen toepassingsgebied	103
3.5. De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen	105
3.6. Haven van Antwerpen	110
3.7. Haven van Gent	112
3.8. Haven van Zeebrugge	114
3.9. Haven van Oostende	116

---

<b>4. Sociaal-economisch belang</b>	<b>119</b>
4.1. Inleiding	119
4.2. Definities en methodologie	120
4.3. Toegevoegde waarde	131
4.4. Werkgelegenheid	139
4.5. Investerings	148
<b>5. Maritieme statistiek</b>	<b>153</b>
5.1. Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range	153
5.2. De Vlaamse havens: totale maritieme trafiek	156
5.3. De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm	158
5.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	166
5.5. Passagiersverkeer	168
5.6. Scheepsbewegingen	170
5.7. Maritieme trafiek per goederensoort	172
<b>6. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding (RAPL)</b>	<b>179</b>
<b>7. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens</b>	<b>183</b>
<b>8. Spoorvervoer</b>	<b>187</b>



Telkens u dit symbool ziet, vindt u bijkomende informatie  
op [www.vlaamsehavencommissie.be](http://www.vlaamsehavencommissie.be)

## VOORWOORD VAN DE MINISTER

---



2012 was een uitdagend jaar voor de Europese economie. Aanhoudende financiële problemen in de periferie van de Eurozone, de schuldencrisis en een mogelijke exit van Griekenland uit de Euro beheersten het nieuws. Op het niveau van de wereldeconomie was het tevens onzekerheid troef. De Vlaamse havens hebben opmerkelijk goed

weten stand te houden in deze turbulente periode en konden de lijn van 2011 grotendeels doortrekken.

2013 is het jaar van gematigd optimisme en voorzichtig vertrouwen in herstel.

De toekomst valt niet te voorspellen. Des te belangrijker is het om lessen uit het verleden te trekken. Havens zijn geen eilanden. Ze functioneren meer en meer in een globaal geheel. Binnen die context kunnen allianties een belangrijke hefboomfunctie vervullen.

Een versterkte samenwerking tussen Vlaamse havens voor een stevigere concurrentiepositie. Dat is in het kort de basisfilosofie van Flanders Port Area, het samenwerkingsverband van en voor de Vlaamse havenwereld. Op 18 april heb ik daartoe samen met de Vlaamse havens en havenverenigingen een samenwerkingsakkoord ondertekend. Doel is om de concurrentiepositie van de Vlaamse havens op internationaal vlak te verstevigen. Er wordt samengewerkt op zes domeinen. Het economische en commerciële domein is daarbij van cruciaal belang.

## VOORWOORD VAN DE MINISTER

---

Meten is weten, facts and figures doen er toe. Flanders Port Area ondersteunt daarom graag initiatieven, die onze havens in kaart brengen en op die manier ook op de kaart zetten. In Vlaanderen zijn verschillende instellingen bezig met kennisontwikkeling en kennisverspreiding in verband met havens en logistiek. Zij dragen zo bij aan de aantrekkelijkheid van Vlaanderen als maritieme regio. Het is belangrijk daar te blijven op inzetten.

Deze publicatie van de Vlaamse Havencommissie is een gevestigde waarde in havenmilieus en biedt opnieuw een overzichtelijke staalkaart van het reilen en zeilen in de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende.

Ik wens u veel leesgenot.

**Hilde Crevits**

**Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken**



De Europese Commissie heeft in 2013 een mededeling en een verordening gepubliceerd met betrekking tot de toegang tot de markt van havendiensten en de financiële transparantie van de havens. Los van de kerninhoud, waarover nog heel wat zal gediscussieerd worden, ook binnen de Vlaamse Havencommissie, merk ik alvast op dat de Europese Commissie het grote belang inziet van de havens. 1.200 havens waarin in totaal 3,7 miljard ton wordt geladen en gelost, waar 385 miljoen

passagiers worden ingescheept en ontscheept, dat kan tellen. Volgens dezelfde inleiding van de verordening zijn er zo'n 3 miljoen werknemers bij de havens betrokken in de 22 maritieme lidstaten.

Een groot deel van de 3,7 miljard ton haventrafieken wordt gerealiseerd in onze regio. De 9 belangrijkste havens in de zone tussen Le Havre en Hamburg zijn op zich al goed voor 1,1 miljard ton goederenoverslag. De Vlaamse havens spelen in deze Le Havre-Hamburg range een cruciale rol, gegeven hun gezamenlijke marktaandeel van 23,3%.

De Europese getotaliseerde cijfers voor werkgelegenheid, goederenbehandeling, passagiers e.d. zijn indrukwekkend, maar ze bieden natuurlijk geen inzicht in de individuele succesverhalen van de nieuwe investeringen, nieuwe scheepvaartlijnen, industriële ontwikkelingen en de noeste arbeid en ondernemerschap die worden gepresteerd door mensen en bedrijven om de Vlaamse havens succesvol te houden in een crisisperiode waarin ononderbroken stijgende curven niet meer zo vanzelfsprekend zijn.



## VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

---

In deze publicatie wordt aangegeven wat er nieuw is in de Vlaamse havens in 2012 en hoe de cijfers voor werkgelegenheid, toegevoegde waarde, investeringen, trafieken, binnenvaart, pijpleidingen e.d. zijn geëvolueerd.

Ik wens u veel leesplezier.

**Prof. dr. Francis Rome**

**Voorzitter Vlaamse Havencommissie**

## INLEIDING

---

In 'De Vlaamse havens - Feiten, statistieken en indicatoren voor 2012' worden de belangrijkste gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens op een rij gezet. De volgende thema's worden aangesneden:

**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 komen aan bod.

**2. Overheidsuitgaven** - Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 staat de Vlaamse Gemeenschap in voor de in de havens en in 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 2006-2011. 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 nam af van 265 miljoen ton in 2011 naar 257 miljoen ton in 2012.

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

**7. Spoorvervoer** - In 2012 maakte het goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens 74,4 % uit van het totale goederenvervoer van de NMBS (uitgedrukt in tonkilometer). Het gaat om 34,3 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.



MURANO

DONGESTAD

SECCO

KAWASUMI

# 1

## Feiten en ontwikkelingen

### 1.1. Haven van Antwerpen

#### 1.1.1 Industrie

Op 16 januari 2012 heeft het Antwerp Port Community System (APCS) de nieuwe applicatie 'e-Balie' in gebruik genomen. Met deze toepassing kunnen de gebruikers hun export goederenbewegingen op de terminal aanmelden en vervolgens opvolgen. In de e-Balie kan de aangever de gegevens van de container en de douaneaangifte registreren. Deze gegevens worden bij aankomst van de container op kaai door de terminaloperator uit de e-Balie gehaald en gebruikt om een aankomstmelding van de goederen aan de douane te zenden. Deze laatste heeft deze aankomstmelding in het kader van ECS (Export Control System) verplicht. E-Balie zorgt aldus voor het efficiënter doorgeven van de aangiftedetails van de gebruiker naar de terminalbeheerder. Naast meer standaardisatie en automatisatie in de haven, zorgt de toepassing ook voor een verbetering van de transparantie, omdat de terminaloperator de status van aankomst van de container en van het laden aan boord kan terugkoppelen in de e-Balie applicatie, zodat de aangever hierin zijn aangifte kan opvolgen. Aanvankelijk kon de balie enkel gebruikt worden voor de ECS-aanmelding van goederen in containers. Verschepingsvormen zoals breakbulk, ro-ro en

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

bulk waren in de beginfase nog niet mogelijk. Zowel uitvoeraangiften als transitaangiften voor export kunnen in de e-Balie gerapporteerd worden. Bij transit schrijft de Europese wetgeving echter nog wel voor dat een hard-copy begeleidingsdocument aan het douanekantoor van bestemming fysiek moet worden voorgelegd. Een rapportering in de e-Balie heeft het voordeel dat ook voor deze zendingen de track & trace functie kan benut worden. Het APCS werkt nauw samen met de andere Vlaamse havens in de vzw Cargo Community Services en heeft voor de ontwikkeling en het gebruik van de e-Balie een akkoord afgesloten met de haven van Zeebrugge. Hierdoor kan dezelfde applicatie gebruikt worden voor beide havens. E-Balie is geen vervangende douanesoftware, noch een terminal operator systeem. Voor de implementatie werd samengewerkt met pilootpartners PSA, Remant, Descartes en Organi.

ITC Rubis terminal Antwerp kondigde in februari 2012 aan dat het zijn tankcapaciteit in de haven met 39.000 m<sup>3</sup> zal uitbreiden. Dit is het laatste onderdeel van een eerste ontwikkelingsfase van de terminal waarvan de eerste 71.050 m<sup>3</sup> in oktober 2010 in gebruik werd genomen. De uitbreiding omvat de bouw van twaalf tanks variërend in grootte van 2.500 tot 4.600 m<sup>3</sup> en wordt in twee stappen tegen midden 2013 gerealiseerd. ITC Rubis terminal Antwerp heeft verder nog veertien hectare ter beschikking voor een tweede uitbreidingsfase, waarvoor reeds een bouwaanvraag werd ingediend. In een tweede fase zal, afhankelijk van de definitieve plannen, in verschillende stappen nog tussen de 500.000 en de 700.000 m<sup>3</sup> aan capaciteit worden toegevoegd. ITC Rubis terminal Antwerp is een joint venture tussen het Franse Rubis Terminal, het Amerikaanse Intercontinental Terminals Company (ITC) en het Japanse Mitsui.

De Finse staalproducent Ruukki heeft in 2012 de haven van Antwerpen gekozen als Europese distributiehub. Ruukki vervoert op wekelijkse basis staalproducten naar de Antwerpse haven. Deze worden er opgeslagen,

behandeld en verder getransporteerd naar overzeese bestemmingen en het Europese achterland. Ruukki werkt daarvoor samen met de logistieke groep Thor Shipping & Transport en Wijngaard Natie-stouwerij Antwerp Stevedoring International.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen werd in maart 2012 aangesteld als voortrekker van een werkgroep die de opslag en bunkering van LNG (Liquified Natural Gas) gaat bestuderen. Op een conferentie van de IAPH (International Association of Ports and Harbours) werd in 2011 aangekondigd dat er een internationale werkgroep zou worden opgericht die zich zou toeleggen op door LNG aangedreven schepen. Omwille van de steeds strenger wordende emissienormen is er een toenemende belangstelling voor LNG als scheepsbrandstof. Algemeen wordt aangenomen dat in de toekomst steeds meer schepen door LNG zullen worden voortgestuwd. De omschakeling naar LNG stelt de havens voor de uitdaging de opslag en de bunkering van LNG op een veilige manier aan de rederijen aan te bieden. Van de nieuwe IAPH-werkgroep wordt verwacht dat ze de havens voorbereidt op deze uitdaging.

Begin mei 2012 heeft minister-president Kris Peeters officieel een nieuwe fabriek voor de productie van butylrubber in de vestiging van Lanxess in Zwijndrecht geopend. Butylrubber wordt voornamelijk gebruikt voor het vervaardigen van autobanden. De uitbreiding met deze installatie is goed voor een investering van 20 miljoen euro en doet de tewerkstelling in Zwijndrecht stijgen van 400 naar 450 jobs. Op de drie locaties van Lanxess in de Antwerpse haven (Lillo, Zwijndrecht en Kallo) werken er in totaal zo'n 1.450 mensen. Er zijn dagelijks ook nog circa 500 werknemers van onderaannemers aan de slag in de verschillende fabrieken.

Op 31 mei 2012 had, in aanwezigheid van Vlaams minister-president Kris Peeters, de eerstesteenlegging plaats van een nieuwe fabriek voor polyamide. Hiervoor investeert het chemiebedrijf Lanxess 75 miljoen euro

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

in zijn vestiging in de Antwerpse haven en bouwt het op zijn terrein in Lillo een nieuwe fabriek met een capaciteit van 90.000 ton. Polyamide wordt onder meer in de auto-industrie toegepast als lichte kunststof om het verbruik van voertuigen, en daarmee hun CO<sub>2</sub>-uitstoot, verder terug te dringen. Auto-onderdelen van staal en aluminium kunnen perfect worden vervangen door polyamideproducten. Ze zijn dertig procent lichter, even sterk en presteren minstens zo goed. Naar verwachting zal de nieuwe fabriek in Lillo dertig extra jobs opleveren.

Het Noorse tank- en overslagbedrijf Odfjell heeft zich begin juni 2012 voor een kwart ingekocht in Noord Natie Terminals (NNT). Noord Natie Terminals is de tankopslagafdeling die destijds door Noord Natie buiten de fusie met Hessenatie (die kort daarna zelf werd overgenomen door PSA) werd gehouden. NNT investeerde de voorbije jaren fors in de modernisering en





## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

de uitbreiding van zijn terminal in Antwerpen. Zo werden zes hectare overgenomen van Riga Natie, net naast de eigen concessie van elf hectare op de kop van het schiereiland tussen het Vierde Havendok en het Leopolddok. Op zijn terminal biedt NNT, verspreid over 240 tanks met een totale capaciteit van 297.000 m<sup>3</sup>, opslagcapaciteit voor tal van olie- en petrochemische producten. NNT stelt in Antwerpen 120 mensen tewerk. NNT heeft plannen om de opslagcapaciteit op te voeren tot 450.000 m<sup>3</sup>. Dit zou zorgen voor 20 à 30 extra jobs.

Begin augustus 2012 kondigde BASF aan dat het op haar site in Antwerpen een nieuwe extractiefabriek voor butadieen gaat bouwen. Deze fabriek moet in de loop van 2014 opstarten. De installatie krijgt een jaarcapaciteit van 150.000 ton en zal BASF toelaten in te spelen op de stijgende vraag naar butadieen uit onder meer de bandenindustrie. Butadieen betreft een basisstof voor synthetisch rubber. De grondstof wordt verder ook gebruikt in papiertoepassingen en in de productie van plastic. Butadieen wordt gewonnen uit C4, een product geproduceerd in de stoomkraker van BASF Antwerpen. Deze investering verhoogt de integratie bij de productie van butadieen waardoor transportkosten worden vermeden. Deze investering zorgt voor vijftien à twintig nieuwe jobs bij BASF Antwerpen.

In september 2012 werd bekend dat de petrochemische industrie zwaar zal investeren in de Antwerpse haven. ExxonMobil, Total en Independent Belgian Refinery/Gunvor plannen samen voor 2,3 miljard euro investeringen in hun Antwerpse raffinaderijen. ExxonMobil plant een nieuwe fabriek die zware fracties van ruwe olie moet omzetten in lichtere aangezien naar deze laatste meer vraag is. Ze worden onder meer voor het wegvervoer gebruikt. De zware fracties gaan dan weer naar de productie van asfalt. Het gaat om een investering van 1,3 miljard euro. De Franse groep Total wil in zijn Antwerpse raffinaderij meer diesel dan benzine uit de ruwe aardolie halen, hiervoor zal voor 1 miljard euro geïnvesteerd worden. De raffinaderij

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

van Independent Belgian Refinery werd in oktober 2012 gedurende drie weken stilgelegd. Dit moest het Russische Gunvor, de nieuwe eigenaar van het voormalige BRC, toelaten om de site een grote schoonmaakbeurt te geven. Ook dit vergde een investering van enkele tientallen miljoenen euro. De investeringen wijzen op het belang dat de petrochemische bedrijven aan hun activiteiten in de Antwerpse haven hechten. De drie raffinaderijen verwerken gezamenlijk circa 774.500 vaten ruwe olie per dag. Ze stellen bijna 2.000 mensen te werk.

In aanwezigheid van Vlaams minister-president Kris Peeters, Antwerps provinciegouverneur Cathy Berx, Antwerps burgemeester Patrick Janssens, Antwerps havenscheper en voorzitter van het Havenbedrijf Marc Van Peel, de Amerikaanse ambassadeur Howard Gutman en Dr. Tony van Osselaer, lid van de raad van bestuur van Bayer MaterialScience AG, gaf het Amerikaans chemiebedrijf FRX Polymers op 20 september 2012 het startschot voor de bouw van de eerste commerciële fabriek ter wereld voor de productie van brandvertragende polymeren op basis van fosfor. De fabriek wordt gebouwd op de site van Bayer Antwerpen en vergt een investering van 16,5 miljoen euro. De eerste fase, die eind 2013 operationeel moet worden, is goed voor 35 nieuwe jobs. De constructiefase bezorgt werk aan 200 mensen. De fosforhoudende brandvertragende polymeren die FRX Polymers zal produceren, zijn beter voor mens en natuur dan hun broomhoudende voorgangers. Broom is giftig en stapelt zich op in het menselijk lichaam. Wegens hun ongunstige eigenschappen werden broomhoudende verbindingen dan ook in heel Europa verboden.

Op de MSC Home Terminal van de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company) aan het Delwaidedok werden in 2012 zes superpostpanamax containerkranen met vier meter verhoogd. Deze ingreep was nodig om de ULCS-schepen (Ultra Large Container Ships) met een capaciteit van om en bij de 14.000 TEU, vlotter te kunnen behandelen. ULCS-en van MSC maken regelmatig gebruik van de MSC Home Terminal. Bij elke aanloop

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

worden vijf à zes superpostpanamax containerkranen die dekbreedtes tot 21 containers kunnen overspannen, ingezet.

Op 9 oktober 2012 opende het afvalverwerkingsbedrijf Indaver een nieuwe verwerkingsinstallatie voor chemisch en risicohoudend medisch afval. De installatie kan tot 30.000 ton afval per jaar verwerken. Vlaanderen produceert jaarlijks ongeveer 7.000 ton risicohoudend medisch afval, afkomstig uit ziekenhuizen, medische laboratoria en de zorgsector. Omdat het verwerkingsaanbod voor dit soort afval ontoereikend was, ontwikkelde Indover een nieuwe installatie met de naam 'Medipower'. Risicohoudend medisch afval, maar ook chemicaliën en vloeistoffen uit het Antwerpse havengebied kunnen zonder menselijke tussenkomst rechtstreeks in de installatie ingevoerd worden. Door vergassing in een draaitrommeloven en naverbranding wordt het afval verwerkt. De resterende uitstoot wordt gefilterd, zodat het proces veilig is voor mens en milieu. Daarnaast recupereert de installatie ook energie uit bijvoorbeeld de restwarmte. Via een turbine wordt de energie omgezet in elektriciteit, goed om 14.000 gezinnen van stroom te voorzien. Ook kunnen een aantal buurtbedrijven gebruik maken van de vrijgekomen restwarmte. De installatie heeft 30 miljoen euro gekost waarvoor Indaver een lening van 20 miljoen euro kreeg van het Vlaamse Gewest.

In oktober 2012 maakte Kuwait Petroleum International bekend dat het 63 miljoen euro investeert in de modernisering van de smeeroliefabriek van Q8-Oils in de haven van Antwerpen. Die investering maakt deel uit van het lopende investeringsproject in Blue Gate Antwerp, de opvolger van de investeringszone Petroleum Zuid. In de smeeroliefabriek worden ruim 600 verschillende soorten smeermiddelen geproduceerd voor toepassingen in onder andere de energie-, milieu-, industrie- en automobielsector. Bij de upgrade worden pigged-lijnen in gebruik genomen, die erop gericht zijn de automatisering van het mengproces en de efficiëntie en kwaliteit van het vulproces te verbeteren. Door deze innovatie wordt het mogelijk

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

om in Antwerpen alle soorten smeermiddelen op basis van olie te produceren. De moderniseringswerken moeten tegen eind 2014 klaar zijn.

Eind oktober 2012 nam de Group Van Loon een tweede vestiging in gebruik in de Waaslandhaven. Aan de Molenweg in Doel worden tank- en gascontainers gereinigd, onderhouden en gerepareerd. In de nieuwe vestiging past Group Van Loon de modernste technieken toe om restanten in gas- en vloeistoftankcontainers te neutraliseren. De groep heeft reeds een vestiging op de Rechteroever, maar uitbreiding daar was niet mogelijk. Er werd voor het terrein op de Linkeroever gekozen omwille van de ligging vlakbij de R2 en de Liefkenshoektunnel. In totaal investeerde de Group Van Loon 4,5 miljoen euro in de nieuwe installaties, die in een eerste fase werkgelegenheid aan 25 personen bieden.

In december 2012 werd bekend gemaakt dat Euroports en Compagnie Fruitière samen 8,2 miljoen euro investeren in een nieuwe opslagfaciliteit op de Breakbulk Terminal van Euroports aan kaai 1207 van het Vrasenedok op Linkeroever. Het gaat om een project met een droge opslagplaats en een koelmagazijn van in totaal 13.950 m<sup>2</sup>, dat in het eerste kwartaal van 2013 moet worden opgeleverd. Euroports en Compagnie Fruitière zetten hiervoor de gemeenschappelijk onderneming EuroFruitPorts op. Ze zal in de eerste plaats temperatuurgevoelig fruit, voornamelijk bananen, uit Afrika behandelen. Wekelijks zal daartoe een reeferschip uit West-Afrika afmeren. Op jaarbasis zou dat een omzet van zowat 200.000 paletten fruit opleveren. De Compagnie Fruitière is de belangrijkste fruitproducent in Afrika. De onderneming is voor 60% in handen van de stichtersfamilie, de overige 40% wordt gecontroleerd door het fruitconcern Dole.

Stemcor, 's werelds grootste onafhankelijke staalhandelaar, heeft in december 2012 een langetermijncontract afgesloten met Katoen Natie voor de behandeling en opslag van staal in de Antwerpse haven. Het staal zal worden opgeslagen in een speciaal daarvoor gebouwd distributiecentrum.



ter van Stemcor. Stemcor heeft de ambitie om Antwerpen uit te bouwen tot zijn centrale Europese uitvalsbasis. Als Europees marktleider behandelde de haven van Antwerpen in 2011 meer dan 10 miljoen ton staal. Dankzij meer dan 250 regelmatige 'breakbulkcalls' per maand is er een groot aanbod aan overzeese verbindingen, zowel deepsea als shortsea. Vrijwel alle gekende staalproducenten verschepen via Antwerpen hun goederen zoals coils, sheets, staalplaten, long iron, tubes en non-ferroproducten. De London Metal Exchange heeft bovendien verschillende Antwerpse dienstverleners gecertificeerd voor de opslag van non-ferro producten, onder meer koper, zink, aluminium en lood.

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

In december 2012 werd het LNG-aangedreven binnenschip 'De Argonon' van rederij Deen Shipping voor het eerst met LNG (Liquefied natural gas) uit een truck gebunkerd. Daarmee wordt een stap vooruit gezet in de richting van een meer milieuvriendelijke scheepvaart in de haven van Antwerpen. Naar aanleiding van de zwavelnormen op scheepsbrandstof en de strenger wordende emissienormen op zowel zee- als binnenvaart wordt het gebruik van LNG als brandstof in plaats van diesel al een hele tijd onderzocht. Dit vraagt niet alleen grote inspanningen van de rederijen, ook de havens moeten zich aanpassen en voorzieningen treffen. In het kader van het duurzaamheidsbeleid wil het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen het gebruik van LNG als scheepsbrandstof niet alleen aanmoedigen maar ook faciliteren. Het Havenbedrijf engageert zich om tegen 2015, wanneer de verstrengde IMO-zwavelnormen van kracht worden, LNG op een veilige en efficiënte manier aan schepen aan te bieden in de haven van Antwerpen en dit op dezelfde wijze waarop conventionele brandstoffen vandaag worden gebunkerd.

### 1.1.2 Infrastructuur

Spoorwegbeheerder Infrabel heeft begin maart 2012 een bouwvergunning ontvangen voor de aanleg van een nieuwe spoorvertakking in 'Ekeren Oude landen'. Deze vertakking is van groot belang om meer capaciteit te creëren voor het spoortransport van en naar de Antwerpse haven. De reeds bestaande vertakking zit in haar huidige samenstelling aan haar limiet. Infrabel zal een ongelijkgrondse kruising aanleggen, waardoor de treinen vlotter zullen kunnen rijden. Bij de aanleg zal Infrabel langs het volledige traject geluidswerende wanden plaatsen om mogelijke geluidshinder te minimaliseren. Ook legt het ter hoogte van de nieuwe vertakking een natuurpark aan en voorziet de stad Antwerpen er de realisatie van een sportpark. De nieuwe vertakking is eveneens een noodzakelijke aansluiting voor de geplande tweede spoortoegang tot de haven. Dit is een nieuw aan te leggen traject tussen de vertakking 'Ekeren Oude landen' en het oosten van Lier. Deze tweede spoortoegang dient zowel het

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

reizigersvervoer als het toenemende spoortransport van en naar Antwerpen meer ruimte te geven.

In februari 2012 zijn de werkzaamheden gestart voor de verhoging van drie spoorbruggen in en rond Antwerpen: over het Albertkanaal, de Merksemsestraat en de IJzerlaan. De verhoging van de spoorbruggen over het Albertkanaal is een watergebonden project uit het Masterplan 2020 van de Vlaamse Regering. De werken zijn een project van Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, Infrabel en nv De Scheepvaart en zullen ongeveer drie jaar duren.

Op 13 februari 2012 startten de werken voor de bouw van een afvalpark met servicekade aan de Lillobrug. Door het CCR-verdrag (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) zijn de verdragsluitende staten (waaronder België) verplicht om langs in het verdrag vermelde vaarwegen (waaronder alle voor de binnenvaart openstaande wateren in België) een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen in te richten of te laten inrichten en dit internationaal af te stemmen. De bouw van het afvalpark past in dat kader. De waterbouwkundige werken werden reeds in 2012 beëindigd, de werken voor het nieuwe gebouw startten begin augustus 2012 en die voor de aanleg van een nieuwe toegangsweg eind november 2012. Het nieuwe afvalpark aan de Lillobrug werd in maart 2013 in gebruik genomen.



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

Op 16 april 2012 werd gestart met de bouw van een nieuw bedieningsgebouw voor de Noordkasteelbruggen. Het zeeschip 'Saga Tucano' kwam op 23 maart 2008 in aanvaring met de hoofdpijler van de Noordkasteelbruggen. Het bedieningslokaal werd volledig vernield. De bediening van de brug werd ondergebracht in een tijdelijk prefabbureel op de brugpijler aan de andere zijde van de Noordkasteelbruggen. Om de bediening van de bruggen terug op een efficiënte manier te kunnen verzekeren was een degelijk bedieningsgebouw noodzakelijk.

Spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel startte in september 2012 met de aanleg van de sporen op de Liefkenshoekspoorverbinding. Tegen de zomer van 2014 moet de verbinding in gebruik genomen worden. Deze zal zorgen voor een verbetering van de verkeersstromen tussen het Deurganckdok en de Waaslandhaven op Linkeroever en het rangeerstation Antwerpen-Noord op Rechteroever. Omrijden via de Kennedypoortunnel en de spooras Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Schijnpoort is dan niet langer nodig. Voor de nieuwe verbinding werden twee tunnels gegraven, enerzijds onder de Schelde en anderzijds onder het Kanaaldok. Ze hebben een lengte van respectievelijk 6.745 en 6.752 meter. Daarmee vormen ze de langste spoorwegtunnels in ons land. Op 12 november 2008 startte de bouw van de verbinding. Bijna vier jaar later is al twee derde van de werken afgerond. Begin 2013 werden de sporen aangelegd en de seininrichting en bovenleiding geplaatst. In het voorjaar van 2013 moet de bouw klaar zijn, daarna start Infrabel met het testen van de lijn en een jaar later moet ze operationeel zijn. Infrabel installeert op het traject ook onmiddellijk het Europese seininrichtingssysteem ETCS (European Train Control System). De bouw wordt uitgevoerd door het consortium Locobouw in opdracht van spoorwegbeheerder Infrabel. Dat bestaat uit MBG, VINCI Construction Grands Projets, CEI-De Meyer, Wayss & Freytag. De totale geraamde investering voor de Liefkenshoekspoorverbinding bedraagt ongeveer 765 miljoen euro.





De ontwerpster en architecte Zaha Hadid gaf begin oktober 2012 het officiële startsein voor de bouw van het nieuwe Havenhuis aan het Kattendijkdok. Het is een tweeledig ontwerp dat bestaat uit een dynamisch balkvormig volume dat wordt opgetild boven de voormalige brandweerkazerne, en dit beschermd gebouw dat gerenoveerd wordt. De nieuwbouwegevels zijn opgebouwd uit glazen driehoeken, die lichtjes roteren ten opzichte van elkaar zodat de lichtinval veranderende reflecties oplevert. Het bijzondere ontwerp stelt ook de aannemers voor een uitdaging. Onderaannemer Victor Buyck Steel Construction, dat de stalen constructie van 1.500 ton voor zijn rekening neemt, heeft er bijvoorbeeld voor gekozen om die modulair te bouwen met zes grote stukken. Deze zes bouwdelen worden in ateliers in Wondelgem gemaakt en over het water per ponton naar Antwerpen vervoerd. Het nieuwe gebouw wordt de werkplek van zo'n 500 medewerkers van het Havenbedrijf. Een gedeelte

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

van de landschapskantoren en vergaderzalen zijn voorzien in het bestaande gebouw, de voormalige brandweerkazerne. Deze ruimtes zullen toegankelijk zijn vanuit het centrale atrium. In het nieuwe volume, dat door medewerkers en bezoekers bereikt kan worden via panoramische liften, worden eveneens landschapskantoren en vergaderzalen voorzien, maar zullen ook het auditorium en een panoramisch bedrijfsrestaurant worden ingericht. De kostprijs van het nieuwe Havenhuis bedraagt 49,9 miljoen euro. Deze investering maakt deel uit van het omvangrijke investeringsprogramma van 1,6 miljard euro dat de raad van bestuur van het Havenbedrijf in 2010 goedkeurde om ervoor te zorgen dat Antwerpen zijn positie op de maritieme wereldkaart kan verankeren. Het nieuwe Havenhuis moet tegen 2015 klaar zijn.



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

In oktober 2012 heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits de werken voor de eigenlijke constructie van de Deurganckdoksuis ingeleid. In 2011 is heel veel grond uitgegraven, in oktober 2012 werd gestart met de eigenlijke bouw van de grootste sluisconstructie ter wereld. Er is geopteerd voor hetzelfde constructiemodel als de Berendrechtssluis, die op haar beurt model stond voor de uitbreiding van het sluisencomplex van het Panamakanaal. De Deurganckdoksuis is speciaal door haar massieve betonnen L-vormige sluiscolkmuren, door de snelheid van vullen en ledigen en door de twee stalen deuren van het kruiwagentype aan elk uiteinde van de sluis. De tweede fase, de eigenlijke bouwconstructies, vergt 795.000 m<sup>3</sup> gewapend beton en 22.000 ton constructiestaal. De damplanken die de constructie moeten verstevigen hebben een totale oppervlakte van 57.000 m<sup>2</sup>.

Door het uitblijven van de mogelijkheid om deel drie van het Verrebroekdok te bouwen, ontstond er aan de westkaai van het Verrebroekdok de noodzaak om de aanmeerfaciliteiten uit te breiden. Hieraan werd gedeeltelijk verholpen door de bouw van twee bijkomende ligplaatsen voor roro-schepen, waarbij de mogelijkheid werd voorzien om deze schepen te laden en te lossen via een klep aan de achterkant van het schip. Om bijkomende aanlegplaatsen te creëren worden de aanmeerfaciliteiten op de kop van het Waaslandkanaal verder verlengd. Daarvoor dienen volgende werken 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 eigenlijke werken startten op 23 november 2012 met de aanleg van de werftoegangspiste. Hierna werd het werfterrein ter hoogte van de eerste fase van de latere bouwput afgegraven en eind december 2012 werd de bemaling voor de eerste fase geplaatst en opgestart.



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 bodembescherming 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 3 fasen uitgevoerd waarbij telkens ca. 400 meter van de Noordzeeterminal buiten dienst wordt gesteld. De eerste fase startte op 14 november 2011, op 1 oktober 2012 werd gestart met de tweede fase.

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

Op 13 augustus 2012 startten de restauratiewerken van de oever van de westkaai van het Kempisch dok. De oever vertoonde op diverse plaatsen tal van gebreken. Deze oever is in hoofdzaak opgebouwd uit verticale houten planken met een grondkerende functie verbonden met houten trekkers met een houten verankering en een oeverbekleding uit zetstenen. De oever sluit in het zuiden aan op een gewichtsmuur en in het noorden op een stalen damwand. In een bepaald gedeelte bevindt zich achter de kruin van de oever een betonnen kraanbalk, gefundeerd op betonpalen. De renovatie heeft tot doel de oever van de westkaai van het Kempisch dok te restaureren waarbij de houten structuren vervangen worden door een nieuwe stalen grondkering. De werken moeten in het voorjaar van 2013 klaar zijn.

In 2009 meldde de firma Boortmalt extra oppervlakte nodig te hebben om de door haar geplande uitbreidingen te kunnen realiseren. Als gevolg daarvan besliste het Havenbedrijf Antwerpen om het Graandok te dempen. De bijkomende oppervlakte van 9 hectare werd reeds in gebruik genomen. Er werd tevens beslist om aan het uiteinde van het gedempte Graandok, tussen kaai 352 van het Zesde Havendok en kaai 402 van het Churchilldok, een kaaimuur te bouwen met een lengte van 267 meter en een waterdiepte van 15,25 meter. De werken zijn van start gegaan op 12 december 2011.

Haven van Antwerpen	
Oppervlakte Linkeroever	5.284 ha
Oppervlakte Rechteroever	6.784 ha
Totale oppervlakte	12.068 ha
Wateroppervlakte van de dokken	1.995 ha
Wateroppervlakte van de sluizen	11 ha
Totale lengte kaaimuren	129,1 km
Totale lengte spoorwegen	1.053 km
Totale lengte wegen	411 km



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

### 1.1.3 Nieuwe scheepvaartlijnen

Begin januari 2012 meerden enkele schepen van de 'E-klasse' van Maersk Lines aan in de haven van Antwerpen. Als gevolg van capaciteitsproblemen op de terminal van APM Terminals in de Rotterdamse haven, werden de schepen naar Antwerpen afgeleid. De 'Edith Maersk' liep als eerste op vrijdag 13 januari 2012 de haven aan. Met een lengte van 397 meter en een capaciteit van 15.500 standaardcontainers (TEU) was dit, op dat moment, het allergrootste containerschip ter wereld. Het schip kwam vanuit het Verre Oosten en deed Antwerpen als eerste Europese haven aan, waar 2.215 containers aan het Deurganckdok werden gelost. Drie weken later, op 4 februari 2012, stuurde de Deense rederij ook zusterschip 'Eleonora

Maersk' naar Antwerpen. De 'Eleonora Maersk' kwam rechtstreeks uit het Egyptische Port Said, loste ongeveer 3.700 containers aan het Deurganckdok. Daarna volgden nog de 'Emma Maersk' en de 'Ebba Maersk'.

Na een aantal proefvaarten en een evaluatie, heeft de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart in maart 2012 het licht definitief op groen gezet voor op- en afvaarten met de reuzecontainerschepen van rederij Maersk Lines op de Schelde.



De rederij Fast Lines Belgium nam in januari 2012 een ijssklasse-schip in charter om de dienst tussen Antwerpen en Sint-Petersburg gedurende de wintermaanden te garanderen. Fast Lines Belgium is een Vlaamse familiale rederij en logistieke groep. De rederij startte zijn activiteiten twintig jaar geleden als scheepsagent en bevrachter en kende een gestage groei en uitbreiding van de activiteiten. Fast Lines Belgium biedt, met vijf eigen schepen, een regelmatige dienst aan tussen Szczecin, de oostkust van het Verenigd Koninkrijk, Drogheda en Belfast, Antwerpen en andere Europese havens bij voldoende ladingaanbod. De jongste jaren investeerde de groep in de heropstart van een terminal in Drogheda, in de terminal in Szczecin en opende het als Fast Shipping and Forwarding Korea een kantoor in het Verre Oosten. Fast Lines Belgium heeft buitenlandse vestigingen in Polen, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Zuid-Korea.

De roro-schepen van Finnlines lopen sinds begin 2012 in Antwerpen ook de Europaterminal van PSA aan, waar ze lading van de zusterrederij ACL (Atlantic Container Line) voor Finland en Rusland aan boord nemen. ACL en Finnlines behoren beide tot de Grimaldi-groep. ACL is actief tussen Noord-Europa en Noord-Amerika en zet op die route vijf grote conro's in die New York, Baltimore, Norfolk en Halifax aanlopen. De containers en roro-lading van Noord-Amerika en bestemd voor de Baltische regio werden in Antwerpen overgeladen op schepen van Finnlines. Omdat de schepen van Finnlines op de Linkeroever werden behandeld, moest de lading naar de andere kant van de haven worden gebracht. Deze extra kosten worden nu vermeden omdat de schepen van Finnlines voortaan, na het vertrek op Linkeroever, elke zaterdag ook aan de Europaterminal van PSA afmeren om de lading van ACL, bestemd voor Helsinki, Kotka en Sint-Petersburg te laden.

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

De Deense rederij Maersk Lines heeft sinds 1 februari 2012 Antwerpen toegevoegd aan de dienst die Noord-Europa met het Midden-Oosten en Indisch subcontinent verbindt (ME-1/Prime 1). Antwerpen is de eerste laadhaven op het Europese vasteland. De havenrotatie ziet eruit als volgt: Felixstowe, Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven, Aqaba, Jeddah, Jebel Ali, Mumbai-Nhava Sheva, Mundra, Salalah, Jeddah, Algeciras, Felixstowe. De Haven van Antwerpen is daardoor opgenomen in alle vijf van de rechtstreekse diensten tussen Noord-Europa, het Midden Oosten en het Indische subcontinent.

Boeckmans België NV werd begin 2012 aangeduid als agent voor Noord-Europa en het Verenigd Koninkrijk van de nieuwe multipurpose dienst EAS MPV North West Continent Service van het Spaanse EAS op West-Afrika. Op de nieuwe dienst worden box shaped tweedeckers van 8.000 à 10.000 deadweight ton met eigen laadgerei ingezet. De schepen worden behandeld aan de A.B.E.S. kaaien 345-365. Het gaat om een maandelijks dienst tussen Noordwest-Europa met Antwerpen als voornaamste laadhaven en de Afrikaanse havens Bata, Malabo en Douala. Andere havens kunnen op aanvraag worden aangelopen. Verder heeft EAS/Marguisa ook nog een space-charter agreement met Grimaldi, waardoor Boeckmans vanuit Antwerpen eveneens rollend materiaal naar Bata, Malabo en Douala via Cotonou kan boeken.

Rickmers-Linie, Antwerp Breakbulk Agencies, DP World Breakbulk en Stonetrans werken samen voor de verscheping van graniet en zandsteen van India naar Antwerpen. Binnen het samenwerkingsverband zorgt Rickmers voor het maritieme vervoer. Antwerp Bulk Agencies coördineert de behandeling, opslag en distributie in de haven. De schepen worden gelost op de terminal van DP World Breakbulk (kaai 468). Stonetrans is verantwoordelijk voor alle commerciële aspecten, met inbegrip van de douaneformaliteiten. Het gaat om een jaarlijkse trafiek van ongeveer 100.000 ton.



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

De Duitse rederij BBC Chartering startte een multipurpose-dienst voor het vervoer van project cargo en heavy lifts tussen Europa en het Verre Oosten. Er zijn om de twee weken afvaarten naar Zuidoost-Azië en de Far East. In de andere richting komt er gemiddeld om de drie weken een vertrek. De BBC Euro-Asian Express Line laadt in Europa in Rauma, Kristiansand, Hamburg, Antwerpen, Bilbao en Porto Maghera bij Venetië. De bestemmingshavens zijn onder andere Port Kelang, Singapore, Batam, Ho Chi Minh, Haiphong, Hongkong, Shanghai, Busan en Kobe of Yokohama. Voor de westbound reizen rekent de rederij op lading uit Masan, Yokohama, Shanghai en Singapore voor Mariupol, Genua, Bilbao, Antwerpen en Hamburg. Voor Antwerpen wordt via deze dienst bovendien de verbinding gemaakt naar het Kaspische gebied. Andere havens worden bij



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

voldoende ladingaanbod ook rechtstreeks bediend. BBC Chartering zet multipurpose roro-schepen van 7.200 ton draagvermogen in die uitgerust zijn met boordkranen die lasten tot 300 ton aan boord kunnen nemen. Deze schepen hebben ijssklasse, zodat ze ook in de winter de Finse haven Rauma rechtstreeks kunnen aanlopen. Van Doosselaere & Achten is de agent voor deze dienst in Antwerpen.

Op 20 april 2012 meerde het cruiseschip 'MSC Lirica' van de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company) voor het eerst aan in Antwerpen. Het 252 meter lange schip voer van Dover naar Antwerpen en werd aan de cruiseterminal onder het wandelterras afgemeerd. Aan boord waren ongeveer 1.500 passagiers. Ze bezochten Antwerpen of maakten een excursie naar Gent, Brussel of Waterloo. De passagiers van de 'MSC Lirica' maakten een zevendaagse cruise die op 14 april 2012 in Amsterdam vertrok en na haltes in Hamburg, St Peter Port (Guernsey), Le Havre en Dover naar Antwerpen kwam. Na de succesvolle jaren 2010 en 2011 werd 2012 voor Antwerpen opnieuw een uitstekend cruisejaar. In totaal bezochten ongeveer 110.000 cruisetoeristen de stad Antwerpen.



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

De CKYH Green Alliance (samenwerking tussen Cosco, K-Line, Yang Ming en Hanjin) hervatte in mei 2012 zijn NE4-dienst tussen Europa en het Verre Oosten, waarin Antwerpen de laatste Europese laadhaven is. Rederijen Yang Ming en K-Line zetten hiervoor negen containerschepen in met een capaciteit van 8.000 à 9.000 TEU. Door de herschikking ontvangt Antwerpen drie wekelijkse loops van de alliantie. De CKYH Green Alliance kondigde tevens aan dat het nauwer samenwerkt met Evergreen. De rederijen breidden hun aanbod van diensten tussen Europa en het Verre Oosten verder uit.

Begin oktober 2012 koos Sumitomo Chemical Europe, een vennootschap van Sumitomo Chemical Japan, voor de haven van Antwerpen om zijn polyethyleen- en polypropyleenpellets over Europa te verdelen. De samenwerking met belangrijke Europese rederijen en Schmidt Belgium, laat Sumitomo toe de bevoorradingsketen verder te optimaliseren. Voorheen liet Sumitomo Chemicals zijn trafiek uit Saudi-Arabië toekomen in de haven van Rotterdam en behandelen in andere logistieke hubs. Vandaag worden beide geconcentreerd in Antwerpen. De containers worden op de terminal van de containerrederij onmiddellijk in een toegevoegde zone geplaatst. Daar worden ze afgehaald door de logistieke dienstverlener voor droog massagoed, Schmidt Belgium, een 100%-dochterbedrijf van Karl Schmidt Spedition uit het Duitse Heilbronn. Die brengt de containers over naar de aangrenzende eigen terminal om ze daar over te laden in 30-voetcontainers of in silo's. Vervolgens worden ze naar de eindklant verstuurd. Schmidt investeerde daarvoor 3 miljoen euro in een terminal op kaai 550, die exclusief voor Sumitomo Chemical Europe wordt gebruikt en waar vijftien personen tewerkgesteld zijn.

De Antwerpse expeditiegroep ACB Agencies en zijn Griekse branchegeenoot Contrade hebben eind 2012 een Shortsea-verbinding opgezet tussen Noordwest-Europa en Griekenland. Er zijn elke week twee op- en afvaarten. De diensten zijn ondertussen verder uitgebreid naar Turkije met

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

aanlopen in Gebze, Gemlik, Kumport en Izmir. In Noordwest-Europa fungeren Antwerpen en Rotterdam als hub voor ladingen uit onder meer het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Duitsland en Frankrijk. ACB Agencies en Contrade bieden een deur-tot-deurtransport aan. Ze zetten daarvoor palletbrede en hoge 45-voetcontainers in, die plaats bieden aan 33 euro-paletten. ACB overkoepelt enkele kleinere bedrijven als ACB Agencies, ACB Containers, ACB Logistics, ASHCCO en Port Service Company.

De Russische rederij UCS-Line heeft in 2012 een tweewekelijkse lijn geopend tussen de havens van Antwerpen en Ust Luga, 110 km ten westen van Sint-Petersburg. Ze mikt daarvoor op een combinatie van breakbulk en containers. De maidentrip gebeurde eind augustus, toen de M/V 'Siderfly' van UCS-Line aanlegde op de overdekte terminal van Antwerp Stevedoring International. Volgens de initiatiefnemers biedt de haven van Ust Luga een aantal voordelen: geen congestie, een snelle afhandeling, aantrekkelijke kosten en een kleinere ijsperiode. Herfurth & Co treedt op als agent.

De CKYH Green Alliance heeft eind 2012 Antwerpen als laatste laadhaven opgenomen in haar NE1-dienst. De NE1-dienst wordt gevaren door zeven schepen van COSCO, aangevuld met de 'YM Unanimity' en de 'YM Uniformity' (elk 8.240 TEU) van Yang Ming Line en de 'Honolulu Bridge' (9.592 TEU) van 'K' Line. Deze laatste twee rederijen verzorgden tot nog toe de NE4-loop op Antwerpen, die tijdens de wintermaanden tijdelijk werd stilgelegd. Ook de Aziatische rotatie van de NE1-dienst werd licht gewijzigd. De schepen laden voortaan eerst in Ningbo. Daarna doen ze Shanghai, Nansha, Hongkong, Hamburg, Rotterdam, Felixstowe en Antwerpen aan. De M/V 'Cosco Taicang', het eerste schip dat het nieuwe vaartschema van de NE1-dienst volgde, vertrok op 11 oktober 2012 in Ningbo en meerde op 19 november 2012 bij Antwerp Gateway in het Deurganckdok aan.

## 1.2. Haven van Gent

### 1.2.1 Industrie

Begin februari 2012 kondigde Euro-Silo aan dat het de bouw van een nieuwe, derde graanterminal plant in de Gentse haven. Het Havenbedrijf Gent verleende Euro-Silo een concessie voor een perceel van in totaal 94.000 m<sup>2</sup>, gelegen aan de zuidkant van het Kluizendok tussen de kop van het dok en de containerterminal. Het project omvat de bouw van vlakloodsen met een totale stockage van 200.000 ton. Om in 2014 operationeel te zijn, heeft de terminal dagelijks 8 tot 40 arbeidskrachten nodig, voornamelijk havenarbeiders. Dit is goed voor vijftien voltijdse banen. Euro-Silo is in de Gentse haven al jarenlang actief. Aan het Sifferdok vormen de silo's tegenover de R4 een gekend beeld. Ook aan het Rodenhuizedok heeft Euro-Silo een vestiging waar ze betrokken zijn bij de productie van biobrandstoffen. Beide terminals hebben een opslagcapaciteit van 650.000 ton. Met de nieuwe terminal erbij wordt dat 850.000 ton.

De firma Zoutman Industries heeft op zijn terminal aan het Kluizendok in Gent een tweede magazijn met een oppervlakte van 22.000 m<sup>2</sup> in gebruik genomen. Zoutman Industries legt zich toe op de productie van een ruime waaier zouten voor technische doeleinden en voor de voedingsnijverheid. De grondstof wordt aangevoerd van overzee. De belangrijkste bevoorradingsbron is Zuid-Amerika, maar sinds 2011 ontvangt Zoutman Industries ook ladingen vanuit Australië. Het zout wordt meestal aangevoerd met Panamax-schepen, die eerst in de Put van Terneuzen gelicht worden omdat ze te diep liggen om door de Westsluis van Terneuzen geschut te worden.

In april 2012 startte het bedrijf Duval Terminal Services met de bouw van een zwavelterminal aan het Kluizendok in de Gentse haven. Duval Terminal Services is een dochter van de Duitse Solvadis-groep, een belangrijke logistieke schakel tussen producenten en verbruikers van zwavel en

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

zwavelzuur. Het bedrijf is sinds 1971 actief in de haven van Antwerpen, waar het jaarlijks 300.000 à 500.000 ton zwavelproducten behandelt. Met het project in Gent wil Duval Terminal Services inspelen op de groeiende vraag naar zwavel. Aan de noordkant van het Kluisendok verwierf het bedrijf een concessie van iets meer dan twee hectare. Daar komen in de eerste fase een magazijn voor de vaste bulk met een capaciteit van 40.000 ton, opslagtanks voor de vloeibare zwavel en een smeltinstallatie. De investering in de eerste fase bedraagt ongeveer 15 miljoen euro. In een tweede fase plant Duval een bijkomende 4 à 5 miljoen te investeren in opslagtanks voor zwavelzuur. De nieuwe terminal moet in 2013 operationeel zijn en zal in een eerste fase zorgen voor een jaarlijkse trafiek van 200.000 ton. De ladingen zullen aangevoerd worden met Panamax-schepen.

Op 25 mei 2012 werd, voor rekening van het Gentse stouwersbedrijf Stukwerkers Havenbedrijf, een zware havenkraan van een ponton gelost en op de kaai van het Mercatordok in de Gentse haven geplaatst. De havenkraan is 36 meter hoog (zonder giek) en weegt ongeveer 550 ton. De kraan werd op een ponton van de Liebherr-fabriek in Rostock naar Gent vervoerd, en was op dat moment de zwaarste mobiele havenkraan in België wat de tonmeters betreft. De officiële hefcapaciteit wat containerbehandeling betreft, bedraagt 144 ton op 25 meter, 59,60 ton op 50 meter en 35,20 ton op 58 meter. Dit laat toe om overslag te doen van zeeschip naar langsliggend binnenschip en omgekeerd. Stukwerkers Havenbedrijf nv is al sinds 1338 actief in de haven van Gent. Het is daarmee het oudste stouwersbedrijf in België. In totaal beschikt Stukwerkers over 237.000 m<sup>2</sup> open kaaien en 140.000 m<sup>2</sup> opslagplaats op vier locaties in de haven. Stukwerkers behandelt onder meer hout en houtpulp, meststoffen en andere bulkproducten, ijzer- en staalproducten en containers.

In een bekendmaking van de GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit) werd aangekondigd dat vanaf 1 juni 2012 de diepgang van uitvarende

schepen van 12,3 meter op 12,5 meter wordt gebracht. Tot dan toe gold de maximale diepgang van 12,5 meter op het kanaal Gent-Terneuzen enkel bij aankomst van de schepen. Schepen die de verhoogde diepgang bij uitvaart willen maken, dienen wel aan een aantal voorwaarden te voldoen, zoals dit ook bij opvaart het geval is. De voorschriften hebben vooral betrekking op een voorafgaande meting van de diepgang en op het inzetten van sleepboten met voldoende trekkracht. Tevens werd vastgelegd waar grote, diepliggende schepen elkaar op het kanaal Gent-Terneuzen mogen kruisen.

Op 11 juni 2012 openden Vlaams minister-president Kris Peeters en de Nederlandse vicepremier Maxime Verhagen de Bio Base Europe Pilot Plant in Gent en het Bio Base Europe Training Center in Terneuzen. Bio Base Europe is een gezamenlijk initiatief van Ghent Bio-Energy Valley en Biopark Terneuzen. In de proeffabriek in de haven van Gent kunnen bedrijven laten testen of hun bio-idee ook op grote schaal produceerbaar is. In het opleidingscentrum in Terneuzen worden mensen opgeleid om in de bio-industrie te werken. Het gebouw van de Pilot Plant aan de Rodenhuiszekaai in de Gentse haven was voorheen een brandweerkazerne. Alle ruimtes werden omgebouwd tot laboratoria en proefinstallaties. In Terneuzen werd het opleidingscentrum geopend, Bio Base Europe Training Center. Hier worden operatoren en technici opgeleid. In hetzelfde gebouw is er ook Bio Base Experience: een interactieve expo rond biotechnologie. Het Training Center en de Pilot Plant vormen samen een interregionale samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland, gericht op innovatie en opleiding in de biogebaseerde economie.

In de haven van Gent zullen vanaf 2014 voor het eerst zeeschepen kunnen gebruik maken van walstroom. Dit is het gevolg van een overeenkomst tussen het Havenbedrijf Gent en DFDS Seaways. Dankzij de aansluiting op walstroom dienen de aangemeerde zeeschepen hun motoren niet meer te laten draaien om over elektriciteit te beschikken. Walstroom maakt het

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

gebruik van een dieselgenerator aan boord van de gemeerde schepen overbodig, waardoor de impact van zeeschepen op het milieu teruggedrongen wordt: minder schadelijke uitstoot is beter voor de luchtkwaliteit, energie wordt efficiënter gebruikt en geluidshinder van motoren kan worden voorkomen. Deze eerste walstroomvoorziening komt aan de Multimodale Terminal aan het Mercatordok die wordt uitgebaat door het Deense scheepvaartbedrijf DFDS Seaways. Het Havenbedrijf Gent ging vooraf op zoek naar de beste locatie en een geschikte partner om voor het eerst walstroom in de haven te realiseren. Dit resulteerde in een samenwerking tussen de private rederij DFDS Seaways en het Havenbedrijf Gent als publieke partner. Het Havenbedrijf zorgt voor alle voorzie-





ningen om elektriciteit tot aan de kaai te brengen, goed voor een investering van 40.000 euro. DFDS doet de nodige aanpassingen aan de roro-schepen zodat ze van de walstroom gebruik kunnen maken. Ook op de terminal dienen werken te worden uitgevoerd. Het eerste schip dat op walstroom wordt aangesloten wordt eind 2014 verwacht. DFDS stelt de walstroomvoorzieningen ook ter beschikking van andere operatoren. Het project geniet steun van de Europese Commissie en van de Volvo Group Belgium.

Sinds 16 november 2012 maakt het bedrijf Van Heyghen Recycling (onderdeel van de Group Galloo) gebruik van een nieuwe E-Crane, en dit drie jaar na ingebruikname van de eerste. Deze tweede, identieke kraan wordt gebruikt voor het laden van grote zeeschepen. In het verleden werd het laden van grote zeeschepen uitgevoerd door ingehuurde mobiele havenkranen.

### 1.2.2 Infrastructuur

Eind 2010 stelde het Havenbedrijf Gent vast dat het regenwater dat aan het voormalige stort La Floridienne afgevoerd werd in het Kanaal Gent-Terneuzen arseen bevatte. Na onderzoek werd beslist een zuiveringsinstallatie te bouwen op het terrein aan het Kluizendok om te vermijden dat met arseen vervuild water in het kanaal terechtkomt. Begin mei 2012 werd deze zuiveringsinstallatie in gebruik genomen. De zuiveringsinstallatie werd in drie maanden tijd gebouwd door de THV Jan De Nul-Envisa en zal er maximum drie jaar staan. Bij de bouw van het Kluizendok werd het terrein van het toenmalige chemische bedrijf La Floridienne gesaneerd. Het terrein is gelegen op het grondgebied van Gent op de linkeroever van het Zeekanaal Gent-Terneuzen. Met het oog op de aanleg van het Kluizendok verwierf de stad Gent in 1975 het terrein met een oppervlakte van 35 hectare. Het terrein van La Floridienne was toen zwaar verontreinigd met onder andere arseen en cyanide, veroorzaakt door het chemische bedrijf La Floridienne dat daar van 1931 tot 1960 was gevestigd. Er werden

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

metaalzouten zoals zinksulfaat, lood, loodchloride en loodcarbonaat, evenals ferri- en ferrocyaniden geproduceerd. Bij de sluiting in 1960 bevonden zich op het terrein twee grote afvalbergen: een rood stort met 28.500 m<sup>2</sup> arseenhoudend afval en een grijs stort met 54.000 m<sup>2</sup> cyanidehoudend afval. Het toenmalige stort werd ingekapseld en voorzien van een afdeklaag. De zuiveringsinstallatie zal het regenwater dat in de afdeklaag terecht komt opvangen en zuiveren alvorens het in het Kanaal geloosd wordt. Ook het grondwater dat van onder het terrein wordt opgepompt wordt gezuiverd. Zo wordt vermeden dat met arseen vervuild water in het Kanaal terecht komt. Bovendien zorgt deze installatie ervoor dat het grondwaterpeil onder de stortplaats wordt verlaagd, wat een verplichting is in de nazorg van deze site.

Op 12 maart 2012 werd in het Kluisendok de 'Westerschelde' gedoopt, de derde tenderswath van DAB Vloot. Dit beloodsingsvaartuig wordt ingezet om loodsen veilig en snel aan boord van zeeschepen te brengen. Het nieuwe vaartuig is 26 meter lang, 13 meter breed en 2,7 meter diep en haalt een snelheid van 21 knopen. Het schip wordt ingezet op de Noordzee, waar het zorgt voor veiliger en vlotter scheepvaartverkeer. Zo'n 150 aanwezigen werden verwelkomd door dhr. Yves Goossens van DAB Vloot, gevolgd door korte toespraken van dhr. Christophe Peeters, voorzitter Havenbedrijf Gent, en dhr. Jacques D'Havé van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Vervolgens werd het schip gedoopt door mevrouw Chantal Stragier, Head of Compliance bij Belfius Lease, als meter van het schip.

Op 19 maart 2012 ondertekenden Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits en haar Nederlandse collega van Transport Melanie Schultz van Haegen het akkoord over de kostprijsverdeling voor de bouw van de nieuwe zeesluis in Terneuzen. In het akkoord kiezen Vlaanderen en Nederland expliciet voor de realisatie van een grote en diepe zeesluis. De nieuwe zeesluis zal volgende afmetingen hebben: een

lengte van 427 meter, een breedte van 55 meter en een diepte van 16 meter. Reeds in 1968 werd bij de opening van de huidige Westsluis in Terneuzen al aangegeven dat er in de toekomst nood zou zijn aan een tweede grote zeesluis. Ruim 40 jaar nadien is er tussen Vlaanderen en Nederland nu overeenstemming inzake de financiering ervan.

In 2011 werd vastgesteld dat er zich op verschillende plaatsen in de Moervaart sterke uitspoelingen in de bodem hadden voorgedaan. Omdat dit gevolgen heeft voor de stabiliteit van de kaaimuur, werd beslist om een bodembescherming aan te leggen over de volledige lengte vanaf de ingang aan het kanaal tot aan de brug over de R4. De aanleg van de bodembescherming werd uitgevoerd in 2012. Hierbij werd enerzijds een deel afgewerkt met een breuksteenbestorting, gepenetreerd met beton, en anderzijds een deel met asfaltmatten.

Op 27 maart 2012 werd het gerenoveerde sociaal gebouw van de havenarbeiders, aan de Singel 31C, officieel ingehuldigd. Het gebouw is al jaren een plek waar de arbeiders zich kunnen omkleden en eten. De VDAB heeft er ook een aanwervingslokaal. De renovatiewerken gebeurden onder leiding van de CEPG (Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent), de werkgeversorganisatie. Begin 2011 werd het sociale gebouw gesloten voor de hele duur van de werkzaamheden en werden er tijdelijke voorzieningen geplaatst. Het gebouw werd volledig gestript en herleid naar zijn ruwbouwstaat. Na de verbouwing kan men beschikken over een multifunctioneel gebouw, met gescheiden sanitaire voorzieningen, een kantine en een leslokaal. De uitbating van de kantine gebeurt door Ateljee, een Gents sociaal tewerkstellingsproject. CEPG is een vennootschap die de werkgevers verenigt die in het Gentse havengebied activiteiten uitoefenen die in verband staan met het laden en lossen van goederen (stouwers, zeevaartmakelaars, binnenvaartbevrachters, expediteurs). CEPG verzorgt de sociale administratie, de loonverwerking en de betaling van diverse vergoedingen voor ongeveer 480 actieve havenarbeiders.

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

Op 17 april 2012 werd de eerste steen gelegd van een nieuw bezoekerscentrum in de haven van Gent. In dit nieuwe gebouw aan de Rigakaai, op de grens tussen de stad en de hedendaagse haven, zullen in de loop van 2013 alle georganiseerde bezoeken aan de haven worden ontvangen. Het wordt een opvallend en herkenbaar gebouw dat gebruik zal maken van duurzame technieken en materialen. Met het bezoekerscentrum wil het Havenbedrijf inspelen op de groeiende interesse voor de Gentse haven. Tot nu toe worden georganiseerde bezoeken aan de haven ontvangen in het administratiegebouw van het Havenbedrijf aan de John Kennedylaan. Het nieuwe bezoekerscentrum wordt uitgerust met een multifunctionele ruimte voor de ontvangst van groepen tot 100 personen. Deze ruimte wordt voorzien van multimedia-apparatuur om films en presentaties te tonen. Vanuit deze ruimte heeft men een uitzicht op de haven en de activiteiten die er in het Grootdok en op de kaaien plaatsvinden.

Op 9 juni 2012 werden de eerste twee koppelingsgebieden in de Gentse Kanaalzone, Desteldonk-Noord en Desteldonk-Zuid, uitgevoerd door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), feestelijk geopend door Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur Joke Schauvliege in aanwezigheid van de partners in het project. Deze partners zijn het Departement Mobiliteit en Openbare Werken - afdeling Maritieme Toegang, het Havenbedrijf Gent, de provincie Oost-Vlaanderen en de stad Gent. De bewoners en de vertegenwoordigers van de omliggende bedrijven en betrokken besturen waren op deze plechtigheid aanwezig. De koppelingsgebieden zullen op termijn de woonkernen op het grondgebied van Gent, Evergem en Zelzate bufferen om de leefbaarheid van de woonkernen in de nabijheid van de haven te verhogen. De realisatie van de koppelingsgebieden Desteldonk-Noord en Desteldonk-Zuid zijn de eerste twee in een rij van negen koppelingsgebieden (bufferzones) in de Gentse Kanaalzone. De voorbije jaren werd in nauw overleg met vertegenwoordigers van de bewoners, de Stad Gent, de Provincie Oost-Vlaanderen, het Havenbedrijf Gent en Vlaamse administraties aan een plan voor de buffers in Destel-

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

donk gewerkt. Dit plan is nu uitgevoerd met de aanleg van wandel- en fietspaden, een parkzone, een waterrijke zone en een beboste berm. In het voorjaar van 2011 startten de werken op het terrein, ze werden afgerond in mei 2012. Dit project werd gefinancierd met middelen van het Vlaams Gewest via subsidies Landinrichting van de VLM en met middelen van de afdeling Maritieme Toegang. Ook de Stad Gent, het Havenbedrijf Gent en de Provincie Oost-Vlaanderen betalen mee. De totale kostprijs voor de aanleg van dit koppelingsgebied bedraagt ruim 700.000 euro.



In de Gentse haven startte half juni 2012 de aanleg van het nieuwe bedrijventerrein Rieme-Noord, het derde bedrijventerrein nabij het Kluisendok. Het Havenbedrijf Gent neemt 70 van de 100 hectare voor zijn rekening, het Vlaams Gewest 20 hectare en de gemeente Evergem 10 hectare (als lokaal bedrijventerrein na de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan). Het terrein ligt ten noorden van Rieme tussen de R4-West en het kanaal Gent-Terneuzen. Met het bedrijventerrein wordt gemikt op bedrijven die actief zijn in de sectoren distributie en logistiek. Het Havenbedrijf kent de concessies toe aan de bedrijven. Half juni 2012 startte de aannemer met voorbereidende werken, het bedrijventerrein zal tegen september 2013 klaar zijn. Aansluitend worden dan de twee ontsluitingswegen aangelegd.

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

Op 13 juli 2012 kondigde Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare werken Hilde Crevits aan dat de Europese Unie besliste om voor de planstudiefase voor de nieuwe zeesluis in Terneuzen 3,92 miljoen euro aan cofinanciering toe te kennen in het kader van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Op 19 maart 2012 ondertekenden de Vlaamse en Nederlandse bevoegde ministers het akkoord over de kostprijsverdeling van de nieuwe zeesluis in Terneuzen. De subsidie geldt voor de planuitwerkingsfase en bedraagt 50% op een investeringsbedrag van 7,85 miljoen euro.

In september 2012 werd aangekondigd dat de Permanente Commissie van

Toezicht op de Scheldevaart en de havens van Gent en Zeeland Seaports intensiever gaan samenwerken voor een optimaal scheepvaartverkeersmanagement op het kanaal Gent-Terneuzen. De bedoeling is om tegen 2017 tot een gezamenlijk coördinatiecentrum te komen, als voorbereiding op de opening van de nieuwe zeesluis in Terneuzen. Dit moet de communicatie, gegevensuitwisseling en coördinatie tussen de partners verhogen. Het gaat onder meer over de informatietechnologie voor scheep-



vaartplanning, het bestellen van loodsen en sleepdiensten, het toewijzen van ligplaatsen voor schepen, de verkeersbegeleiding met radar en identificatiesystemen, de planning en de bediening van sluisen en bruggen, de veiligheidscoördinatie bij calamiteiten, het beheren van dienstvaartuigen op het kanaal, de drinkwaterbevoorrading en het verzamelen en afvoeren van scheepsafval.

Op 22 oktober 2012 startten de werken voor een nieuwe weg om het industrieterrein Hulsdonk op een veiligere wijze te ontsluiten. De werken duren tot juli 2013. De Gentse haven beschikt op de rechteroever over twee grote bedrijventerreinen: het Skaldenpark en Hulsdonk. Het 110 hectare grote bedrijventerrein Hulsdonk, aan de zuidkant van de Moervaart, kende de afgelopen jaren een sterke groei: een aantal belangrijke bedrijven heeft er zich gevestigd en de weginfrastructuur werd er steeds verder uitgebreid tot een totaal van drie kilometer. Momenteel heeft het bedrijventerrein slechts één verbinding met de R4 Kennedylaan aan de Moervaart. Deze aansluiting heeft geen verkeerslichten. Het (zware vrachtwagen)verkeer richting Zelzate dient er in te voegen en het verkeer richting Gent moet de R4 via een middenberm kruisen. Dit onveilige kruispunt kan echter verkeerstechnisch niet met verkeerslichten worden uitgerust aangezien de afstand tot het volgende kruispunt met verkeerslichten te klein is. Tegen de zomer van 2013 zal het verkeer via een tweede, nieuwe weg de R4 kunnen op en af rijden. Hiervoor wordt eerst een nieuwe weg aangelegd ten zuiden van het bedrijventerrein. Die zal gelijkgronds op de R4 aansluiten door middel van (tijdelijke) verkeerslichten tegenover de Energiestraat. Later worden de nieuwe verkeerslichten aan de Energiestraat vervangen door een nieuwe verkeerswisselaar die het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer zal aanleggen. Dit verkeersknooppunt zal niet meteen op korte termijn worden gerealiseerd. De verkeerswisselaar op de kruising R4-Langerbruggestraat (aan Volvo Cars) alsook de nieuwe verkeerswisselaar voor het industrieterrein Riem-Noord worden eerst nog uitgevoerd.

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits huldigde op 13 november 2012 het nieuwe radarnetwerk in de Gentse havenzone in. Dankzij dit nieuwe netwerk kan het scheepvaartverkeer in de haven van Gent vlotter, efficiënter en veiliger verlopen. Elk jaar varen er 3.500 zeeschepen de Gentse haven in en uit. Daarnaast meren nog eens 16.000 binnenschepen af aan een kaai en passeren er 35.000 binnenschepen op het kanaal Gent-Terneuzen in de richting van onder meer Frankrijk, Nederland of Duitsland. Het radarsysteem wordt gebruikt door het Havenbedrijf Gent en ook door Uitkijk Zelzate (aan Zelzatebrug) van de Vlaamse overheid. De acht nieuwe radars staan op de meest kritieke verkeersknooppunten opgesteld zodat het hele kanaal en al de dokken in kaart worden gebracht: op twee posities aan de hoek van de Ringvaart rond Gent met het kanaal Gent-Terneuzen (van waar binnenvaartschepen aansluiting kunnen vinden in de richting van Noord-Frankrijk), aan het Sifferdok, aan het Mercatordok, op de hoek Moervaart met het kanaal Gent-Terneuzen, aan het Kluizendok, aan Uitkijk Zelzate en aan het douanekantoor in Zelzate aan de grens met Nederland. Het betreft een Vlaamse investering van ruim 2,4 miljoen euro.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.652 ha
Wateroppervlakte	623 ha
Totale lengte kaaimuren	28 km
Totale lengte spoorwegen	206 km
Totale lengte wegen	128 km



Bron: volgens GRUP met GIS



### 1.2.3 Scheepvaartlijnen

Op 23 maart 2012 meerde het eerste binnenvaartcruiseschip van het nieuwe seizoen in de Gentse haven. De 'Viking Prestige' kwam van Nederland en had 148 passagiers en 54 bemanningsleden aan boord. In totaal verwelkomde de haven van Gent in 2012 207 binnenvaartcruises met in totaal 24.759 passagiers aan boord. De belangstelling voor deze vorm van watertoerisme blijft groeien, want in 2012 meerden er bijna 10% meer schepen aan dan het jaar ervoor. Een groot deel van de schepen komt uit Duitsland; zij leggen ook aan in de Moezelstreek en Amsterdam. Een groot deel van de cruise-toeristen bezoekt de Gentse binnenstad. Het cruise-toerisme is voor Gent en de middenstand dan ook van groot economisch belang.

Op 28 mei 2012 meerde in de haven van Gent het zeecruiseschip 'Bremen' aan de Rigakaai aan. De kapitein en de opvarenden werden verwelkomd



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

door het Havenbedrijf Gent. De 'Bremen' kwam van Antwerpen en zette diezelfde avond nog koers naar Amsterdam. Het schip had 125 passagiers en 102 bemanningsleden aan boord en vaart onder de vlag van de Bahama's. Het cruiseschip heeft een lengte van 111,5 meter, een breedte van 17 meter en heeft een diepgang van 4,80 meter. In tegenstelling tot binnenvaartcruiseschepen zijn zeecruiseschepen eerder zeldzame bezoekers in Gent.

Vanaf 4 juni 2012 zet de Deense rederij DFDS Seaways zijn drie grootste schepen in voor het vervoer van rollend materieel tussen de havens van Gent en Göteborg. In november 2011 startte DFDS Seaways met bijzondere



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

testen in de haven van Gent. Omwille van het groeiende verkeer van en naar België onderzocht het of grotere schepen geschikt zijn voor de Belgische wateren. Deze testvaarten verliepen succesvol. DFDS speelt hiermee in op de positieve ontwikkelingen op deze route, onder meer door stijgende volumes voor Volvo. De drie grootste vrachtschepen 'Ficaria Seaways', de 'Tor Freesia' en de 'Tor Begonia' hebben elk een capaciteit van 306 trailers. Dit is ruim 25% meer dan de schepen die tot dan toe op de lijn werden ingezet. Het aantal afvaarten werd echter wel verminderd van zes naar vijf per week. DFDS Seaways is sinds 1981 actief in Gent. Wekelijks biedt het bedrijf afvaarten aan naar Göteborg (Zweden) en één afvaart naar Brevik (Noorwegen). Er is ook een containerlijndienst met Noorwegen. DFDS Seaways transporteert zowel trailers, containers, auto's, vrachtwagens als machines.

De Gentse haven ontving op 30 juli 2012 voor het eerst het schip 'E-ship 1'. Dit bijzondere schip kwam bij Stouwersbedrijf Stukwerkers Havenbedrijf 48 windmolenwieken laden met als bestemming de Duitse haven Emden. De windmolenwieken werden van Brazilië naar Gent verscheept aan boord van het fruitsapschip 'Carlos Fischer'. De 'E-ship 1' valt visueel meteen op door de vier cilinders die zich op het schip bevinden: ze zijn 27 meter hoog en hebben een diameter van 4 meter. Deze cilinders draaien rond tegen een variabele snelheid om stuwkracht te creëren op het cilinderlichaam en doen zo dienst als moderne zeilen. Hierdoor daalt het brandstofverbruik van het schip aanzienlijk. Eigenaar van 'E-ship 1' is Enercon GmbH, een Duits bedrijf en één van de grootste producenten van windturbines ter wereld. Het schip, dat 130 meter lang is en 22,5 meter breed, wordt uitsluitend ingezet voor het transport van windturbines en onderdelen ervan. Het is zodanig ontworpen dat het meer windturbines en onderdelen kan vervoeren dan een conventioneel vrachtschip. Het laden en lossen kan op verschillende manieren gebeuren, want het schip beschikt over zowel een laadklep aan de achterzijde als twee boordkranen.

## 1.3. Haven van Zeebrugge

### 1.3.1 Industrie

Het schepencollege van Brugge keurde in februari 2012 de aanvraag van Fluxys goed voor de bouw van de los- en laadinstallaties op de tweede LNG-steiger aan de LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge. De werken omvatten onder meer de uitrustingen voor het laden en lossen van vloeibaar aardgas, de technische installaties en de leidingen die de steiger verbinden met de bestaande installaties van de LNG-terminal, de systemen voor de brandbestrijding en de veiligheidsbeheersing en de elek-



triciteits- en instrumentatievoorzieningen voor de aandrijving en besturing van de nieuwe los- en laadinstallaties.

In februari 2012 startte een regelmatige spoorshuttle tussen Zeebrugge en het Noord-Franse Dourges. De trein rijdt driemaal per week heen en terug met containers. De nieuwe spoorverbinding is een initiatief van Port Connect (een dochterbedrijf van het havenbedrijf Port of Zeebrugge), APM Terminals, PSA Zeebrugge, Interferry Boats en Naviland Cargo. De laatste twee verzorgen het spoorvervoer. In Zeebrugge wordt de trein geladen en bij Zeebrugge Container Handling, APM Terminals en P&O Ferries gelost. Dourges ligt strategisch op de verkeersas Rijsel-Parijs en het is de bedoeling dat de containers vanuit Dourges verder kunnen sporen naar Bordeaux, Lyon, Toulouse en Barcelona.

APM Terminals heeft in januari 2012 een meccano beam met een maximale lengte van 14 meter gekocht voor het behandelen van buitenmaats conventioneel stukgoed. Met die nieuwe uitrusting kan APM Terminals alle breakbulk lading met een gewicht tot 90 ton en een lengte tot 40 meter in eigen beheer behandelen met een eigen gantry kraan. Gecombineerd met de beams die op de terminal tot dan toe reeds in gebruik waren, kunnen nu stukken worden behandeld die tot acht meter breed zijn.

In de tweede helft van 2012 hebben Fluxys G en de Italiaanse gasgroep Snam het belang van Eni in de onderzeese gaspijpleiding Interconnector, in Interconnector Zeebrugge Terminal en in de aardgashandels hub Huberator overgenomen. Fluxys G en Snam brachten daarvoor elk 50% in de overname in. Het gaat in de eerste plaats om een participatie van 16,41% in Interconnector (UK), de eigenaar en operator van de onderzeese pijpleiding die het Verenigd Koninkrijk met Zeebrugge verbindt en een strategische bi-directionele link vormt tussen het Verenigd Koninkrijk en de gashandelspunten op het continent. Verder betreft het een participatie van 51% in Interconnector Zeebrugge Terminal, de terminal en compres-

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

sie-installatie die de Interconnectorleiding verbinden met het Belgische aardgasnet. Ten slotte gaat het om een deelname van 10% in Huberator, een dochteronderneming van Fluxys G en operator en dienstverlener voor de aardgashandelshub van Zeebrugge. De overname kadert in de gezamenlijke doelstelling van Fluxys G en Snam voor het versterken van de flexibiliteit en de bevoorradingszekerheid in Europa.

De rederij en goederenbehandelaar Wallenius-Wilhelmsen (WWL) heeft in april 2012 een eerste elektrische auto in gebruik genomen om verplaatsingen te maken op zijn eigen autoterminal in Zeebrugge. Andere operatoren, zoals bijvoorbeeld International Car OperatorS (ICO) willen dat voorbeeld volgen. WWL gebruikt in Zeebrugge ongeveer vijftig wagens om personeel naar de auto's te brengen, om aan boord te rijden van autoschepen, om naar geparkeerde auto's te rijden om controles uit te voeren, enzovoort. Het is de bedoeling van WWL om die auto's in de komende twee jaar allemaal door elektrische wagens te vervangen. Ook ICO plant de vervanging van zijn 100 auto's in de nabije toekomst. Maar die vervanging is niet evident. Elektrische wagens zijn vrij duur en voor veel specifieke taken is er momenteel geen elektrisch model voorhanden; zo is er bijvoorbeeld nood aan bestelwagens waar veel personeel aan boord kan, maar die toch laag genoeg zijn om tussen de lage dekken van een autoschip te rijden.

Op 5 juli 2012 opende de POM (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij) West-Vlaanderen het 'Provinciaal Ankerpunt Logistiek' in Zeebrugge, met als doel een aanspreekpunt te creëren op West-Vlaams niveau voor de industriële en logistieke sector. De POM neemt de rol op zich van 'matchmaker' tussen vraag en aanbod of tussen de industriële en de logistieke sector. Zo wil men ladingen bij elkaar brengen voor de verdere ontwikkeling van internationale corridors vanuit West-Vlaanderen, en dit zowel per spoor, per binnenschip als via short- en deepsea. Verder moet het Ankerpunt werk maken van een aantal belangrijke randvoorwaarden zoals meer

ruimte en betere infrastructuur voor logistiek, een markt- en toekomstgerichte opleidingswaaier en meer gerichte promotie en marketing van West-Vlaanderen als logistieke draaischijf.

De haven van Zeebrugge werd in juli 2012 als eerste haven in de regio een halalcertificaat toegekend. In samenwerking met Zeebrugge Food Logistics NV werd daarvoor een halalprocedure voor voedingsmiddelen opgestart. Het certificaat werd toegekend door de Halal Food Council of Europe, een organisatie die controleert welk voedsel als halal mag worden bestempeld. Consumptiegoederen die 'halal' zijn, beantwoorden aan bepaalde eisen inzake herkomst, transport, behandeling en verpakking. 'Halal' betekent in de moslimwereld 'rein'. Zeebrugge Food Logistics, een logistieke dienstverlener voor diepvriesopslag in de haven, verzekert dat een container met halalproducten in de gehele logistieke keten halal wordt behandeld.

Op 10 augustus 2012 liep de 'Emerald Ace', het eerste hybride schip ter wereld, de haven van Zeebrugge binnen. De carcarrier van de Japanse rederij Mitsui OSK Lines is ontworpen om op zijn ligplaats in een haven geen CO<sub>2</sub> meer uit te stoten. Het schip heeft een capaciteit van 6.400 standaardwagens, is 200 meter lang en 32,26 meter breed en werd gebouwd bij Mitsubishi Heavy Industries (MHI) in Japan met steun van het Ministerie van Land, Infrastructuur en Transport. Tijdens de reis van het schip wordt alle elektriciteit aan boord opgewekt door een generator voor zonne-energie van 160 KW. Via zonnepanelen wordt de energie opgeslagen in lithium-ion batterijen. De dieselgeneratoren worden in een aanloophaven volledig stilgelegd en de batterijen voorzien het schip van de nodige stroom.

In 2011 haalde de firma Jan De Nul Group een opdracht binnen voor het ontwerp, de bouw en de installatie van zestien betonnen funderingen voor een windmolenpark in het Zweedse gedeelte van de Baltische Zee. De

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

betonnen funderingen die tot 1.800 ton per stuk wegen, werden vanaf maart 2012 in Zeebrugge gebouwd. Dit gebeurde op een voorlopige werf in de zuidelijke achterhaven, in het verlengde van de Toyota-kaai. Er werd ongeveer 10.000 m<sup>3</sup> beton gestort in de tot 24,5 meter hoge funderingen. De funderingen werden op twee drijvende pontons gebouwd. Ze hebben een grondvlak met een diameter van 18 meter en zijn hol. In augustus 2012 werden de eerste twaalf funderingen vanuit Zeebrugge naar Zweden vervoerd. De twaalf funderingen, met een hoogte die varieerde tussen de 15 en 20 meter hadden een gezamenlijk gewicht van 24.000 ton. In Zweden heeft Jan De Nul een baggerschip en een steenstortor ingezet om in de zeebodem een put te baggeren tot op een draagkrachtige ondergrond. Daarop werd een stenen tapijt gestort waarop de funderingen werden geplaatst. Deze werden verzwaard met zand en met rotsen beschermd tegen de golfslag. De oplevering van het project was voorzien voor eind 2012.

Begin september 2012 startte het Maritiem Opleidingscentrum van de VDAB in Zeebrugge met internationaal erkende offshore-opleidingen. Daarvoor behaalde het competentiecentrum de OPITO-erkenning, waardoor de VDAB certificaten kan uitreiken die erkend worden door OPITO (Offshore Petroleum Industries Training Organization). Wie wil werken in de offshore-sector moet de nodige veiligheidsopleidingen gevolgd hebben. Met een OPITO-certificaat stijgen de tewerkstellingskansen. De VDAB startte in september 2012 met twee opleidingsmodules: 'Rigger' en 'Banksman-Slinger'. In deze opleidingen leren de cursisten hoe ze lasten moeten aanslaan en behandelen op het water en in weer en wind. Dit gebeurt op een gloednieuwe opleidingsinfrastructuur die bestaat uit een ponton, een steiger en een boordkraan met een giekengte van 30 meter. Voor het riggen staan twee hijs- en takelconstructies ter beschikking. De infrastructuur is het resultaat van intensieve samenwerking met het FVB (Fonds voor Vakopleidingen in de Bouwnijverheid) en de baggerbedrijven Jan De Nul en DEME. Later breidde de VDAB het oplei-



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

dingsaanbod uit met de opleidingen 'Boatlanding', 'Ladderclimbing' en de BOSIET-basisveiligheidsopleiding (Basis Offshore Safety Induction and Emergency Training).

Het transport- en logistiekbedrijf Huktra heeft in november 2012 een nieuwe werkplaats in gebruik genomen in de Transportzone in Zeebrugge. Huktra is gespecialiseerd in het vervoer van vloeibare bulk en poeders in tankwagens en containers. In de nieuwe werkplaats worden de containers en de tankwagens gewassen, gekeurd en hersteld. Daarnaast is er ook een buitenopslagruimte en is er een opwarmingsinstallatie gebouwd voor het opwarmen en op temperatuur houden van de vloeistoffen in de tankcontainers. De nieuwe werkplaats beslaat een oppervlakte van 2.800 m<sup>2</sup>, de



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

parking voor de stockage van tankcontainers is 20.000 m<sup>2</sup> groot. Voor de externe reiniging zijn vier banen voorzien. Het complex omvat tevens een kantoorgebouw van drie verdiepingen. Huktra investeerde 3,5 miljoen euro in de nieuwe installatie, die het oude onderhoudscentrum dat in de industriezone Blauwe Toren gevestigd was vervangt.

De haven van Zeebrugge werd tijdens de Automotive Supply Chain Global Awards 2012 in Frankfurt bekroond met de Terminal & Ports Operator Award. Deze award eert de haven die in de automotive sector de hoogste standaard in operationele efficiëntie aanbiedt, in combinatie met zin voor innovatie en klantenservice. De wedstrijd werd georganiseerd door Automotive Supply Chain Magazine, een tijdschrift gericht op de auto-industrie en de logistieke dienstverleners in de sector. Een onafhankelijk panel juryleden selecteerde de winnaars. In 2012 werden 1,75 miljoen nieuwe wagens behandeld in de haven van Zeebrugge.

Zespri, de wereldmarktleider in kiwifruit, verlengde in november 2012 de samenwerking met Zeebrugge voor de verdeling van kiwi's in Europa. In de overeenkomst stelt Sea-Invest in Zeebrugge de infrastructuur van BNFW (Belgian New Fruit Wharf) ter beschikking aan Zespri voor de behandeling, opslag, verpakking en verdeling van kiwifruit uit Nieuw-Zeeland. Vanuit Zeebrugge vertrekken de kiwi's naar 25 markten over gans Europa. De overeenkomst met Zespri om Zeebrugge te gebruiken als draaischijf voor de distributie van kiwifruit dateert uit 1984. In 2011 bedroeg de totale overslag van kiwi's 140.000 ton. Daarvan waren 120.000 ton afkomstig uit Nieuw-Zeeland. De overige 20.000 ton werden aangevoerd vanuit Italië. BNFW stelt op haar fruitterminal in Zeebrugge ongeveer 250 mensen tewerk.



Op 17 december 2012 meerde de 'CMA CGM Marco Polo' aan de kaai van de CHZ-terminal (Zeebrugge Container Handling) in de voorhaven van Zeebrugge aan. Met een capaciteit van 16.020 TEU was dit op dat moment het grootste containerschip ter wereld. Het schip is het eerste uit een reeks van drie en heeft een lengte van 396 meter, een breedte van 53,60 meter en een geladen diepgang van 16 meter. De 'CMA CGM Marco Polo' werd gebouwd op een Zuid-Koreaanse werf voor rekening van de Franse rederij CMA CGM. Het schip wordt ingezet op de verbinding tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. De 'CMA CGM Marco Polo' werd op

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

18 december 2012 in Zeebrugge gedoopt door havenalmoezenier Hubert Sergeant, in aanwezigheid van onder meer de familie Saadé (de eigenaars van de rederij CMA CGM), Zeebrugs havenvoorzitter Joachim Coens, minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, de West-Vlaamse gouverneur Carl Decaluwé en dhr. Eugène Vanfleteren, topman van CMA CGM Belgium nv Naïla Saadé is de meter van het nieuwe containerschip. De 'CMA CGM Marco Polo' is ongeveer 500 TEU groter dan de achtschepen van de 'Emma Maersk'-klasse, die sinds september 2006 de recordhouders waren. In 2013 komt het eerste van een reeks van twintig 'Triple E'-schepen van Maersk in de vaart. Met een capaciteit van 18.000 TEU zullen die schepen de recordfakkel van de 'CMA CGM Marco Polo' overnemen.



In november 2012 opende Fluxys LNG de mogelijkheid om op lange termijn capaciteit te boeken op de tweede LNG-steiger die in aanbouw was in de voorhaven van Zeebrugge. De interesse bleek groot; amper een maand later waren reeds meer dan 200 laadbeurten geboekt, vooral voor kleine LNG-schepen. Het is de eerste keer dat er in Noordwest-Europa voor een hervergassingsterminal zoals die in Zeebrugge, langetermijncontracten worden gesloten voor het laden van LNG-schepen. Het havenbedrijf Port of Zeebrugge legde in 2012 de laatste hand aan de basisstructuur van de tweede LNG-steiger. Daarna begon Fluxys LNG met de superstructuur. Aan de nieuwe steiger, die in 2015 in gebruik moet genomen worden, zullen zowel schepen kunnen gelost als geladen worden. Het zal ook mogelijk worden om LNG te verpompen tussen schepen, aangemeerd aan twee steigers. Bovendien zullen zowel grote (tot 216.000 m<sup>3</sup>) als kleine schepen (vanaf 2.000 m<sup>3</sup>) kunnen ontvangen worden. Met de tweede LNG-steiger wordt het pad geëffend om Zeebrugge uit te bouwen tot een hub voor kleinschalig LNG-gebruik. Daarbij gaat het om LNG als alternatieve brandstof, zowel voor de scheepvaart als voor het langeafstandsvervoer per vrachtwagen. Vanuit Zeebrugge kan met kleine schepen LNG vervoerd worden naar alle havens in België en Noordwest-Europa. In 2012 onderzocht Fluxys LNG, samen met de Vlaamse havens en de Vlaamse overheid, hoe de basisinfrastructuur voor de LNG-bevoorrading van schepen en vrachtwagens vorm kan krijgen.

### 1.3.2 Infrastructuur

In februari 2012 werd Oostende opgenomen in de stopplaatsen van de Havenbus Zeebrugge. Voor het eerst werden werknemers vanuit Oostende en Bredene per Havenbus tot in bedrijven in de Zeebrugse havenzone gebracht. De Havenbus Zeebrugge onderhoudt sinds 2 feruni 2008 de verbinding tussen Brugge en Zeebrugge. Alle werknemers worden tot bij hun bedrijf gebracht. De bus biedt een oplossing voor verschillende knelpunten: vele havenbedrijven zijn moeilijk te bereiken via het openbaar vervoer; verplaatsing te voet, per fiets of bromfiets is veelal levensgevaarlijk; het potentieel van minder mobiele mensen kan aangesproken worden om de vacatures in de haven in te vullen; de werknemers zien het absentisme sinds de komst van de havenbus verminderen. De Havenbus Zee-



brugge is een pendelfondsproject en wordt gecoördineerd door de POM West-Vlaanderen. Alle bedrijven en uitzendkantoren die mensen in de haven tewerkstellen kunnen de Havenbus reserveren voor het vervoer van hun personeel. Het initiatief van de Havenbus Zeebrugge ontving subsidies van de Vlaamse overheid en wordt gesteund door het havenbestuur Port of Zeebrugge. In maart 2012 werd de tienduizendste rit van de Havenbus Zeebrugge gereden.

Op 4 juni 2012 werd de laatste buispaal geheid voor de funderingsstructuur van de tweede LNG-steiger in de voorhaven van Zeebrugge. Met deze investering wil Fluxys de positie van Zeebrugge als belangrijke draaischijf voor vloeibaar aardgas versterken. Zeebrugge richt zich sinds enkele jaren steeds meer op de uitvoer van vloeibaar aardgas. De bestaande steiger is destijds echter niet ontworpen voor het laden van methaantankers, een multifunctioneel gebruik van de steiger vereiste specifieke structurele aanpassingen. Daarom werd de bijkomende steiger zo ontworpen dat zowel het lossen van grote methaantankers, als het laden van kleinere schepen en bunkerschepen mogelijk zal zijn. Na de afwerking van de funderingsstructuur werd gestart met de bouw van het betonnen platform, waarop Fluxys later de laad- en losinstallaties, de leidingen en alle technische toebehoren zal monteren.

Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits opende op 5 september 2012 de vernieuwde havenkapiteinsdienst in het Zeebrugse havengebouw. De Zeebrugse havenkapiteinsdienst, de kantoren van de havenkapitein en de volledige bijhorende administratie zijn voortaan samengebracht op de vierde verdieping van het Pierre Vandammehuis, de maatschappelijke zetel van het Zeebrugse havenbestuur. Die verhuis paste in de plannen van de Vlaamse overheid om een veiliger en vlotter scheepvaartverkeer te garanderen op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse havens. Het nieuwe administratieve centrum komt de nautische ketenwerking ten goede. De samenwerking van alle diensten leidt tot

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---



een vlottere ketenbena-  
dering en bovendien  
verbetert door een  
geïntegreerde verkeers-  
afwikkeling de toeganke-  
lijkheid van de haven.

In september 2012 heeft  
het havenbestuur van  
Zeebrugge het ontwer-  
pen van een nieuwe  
cruiseterminal in de  
voorhaven toevertrouwd  
aan de firma Salens  
Architecten uit Brugge.  
Steeds meer cruisesche-  
pen doen de haven van

Zeebrugge aan. Vandaar dat in het lopend beleidsplan van de haven werd  
ingeschreven om die schepen in optimale omstandigheden te kunnen  
ontvangen. Voor het ontwerp werd een architectenwedstrijd uitge-  
schreven en Salens Architecten kreeg de opdracht om een multifunctione-  
le onthaalfaciliteit te ontwerpen. De cruiseterminal wordt de plaats waar  
de passagiers in- en uitchecken. Het project voorziet een centrale verza-  
melplaats voor bussen en taxi's, een ontvangstzaal voor bezoekers,  
kantoorruimtes, douanelokalen voor bagage- en fysieke controle, sanitaire  
voorzieningen, ruimte voor kleine winkels en ook een uitkijkpunt met  
horecafunctie. Het nieuwe gebouw moet ook multifunctionele kantoor-  
faciliteiten en een onthaalfunctie hebben. Uit een twintigtal kandidaten  
werden er vijf uitgekozen die een voorontwerp mochten opstellen en uit  
die vijf werd Salens Architecten geselecteerd.



Tegen 2020 wordt een verdubbeling verwacht van het aantal goederentreinen van en naar de haven van Zeebrugge. Om aan dit stijgend verkeer het hoofd te bieden investeert de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder in een aantal grote projecten. Zo voorziet Infrabel de aanleg van een derde spoor tussen Dudzele en Brugge, de uitbreiding van de sporenbundels tot 24 sporen in Zwankendamme en tot 30 sporen in Zeebrugge, de bouw van een nieuwe brug over de sporen in Zwankendamme en de bouw van een viaduct aan de Blauwe Toren in Brugge aan de kruising van het treinverkeer met bestemming Blankenberge of Zeebrugge. Bovendien werden reeds drie projecten afgewerkt. Sinds begin november 2012 maakt de 1,7 kilometer lange Boog Ter Doest de verbinding tussen de westelijke en de oostelijke havenzones. Voorheen moesten de treinen hiervoor tot in Brugge rijden. Door de Boog Ter Doest wint men één uur tijd om tussen de twee havenzones te rijden. Een tweede gerealiseerd project is de spoorverbinding tussen de bundels Pelikaan en Ramskapelle. Sinds 9 december 2012 moet voor die verbinding niet langer gebruik gemaakt worden van het spoor voor het reizigersverkeer tussen Dudzele en Knokke. Ten slotte is er de nieuwe Waggelwater spoorbrug sinds 2 december 2012 in dienst genomen. De oude spoorbrug zal in de toekomst vervangen worden door een derde brugdek zodra het derde spoor tussen Brugge en is Dudzele gerealiseerd. In deze drie afgewerkte projecten werd in totaal 22 miljoen euro geïnvesteerd.

Het havenbestuur Port of Zeebrugge kondigde in december 2012 aan dat het een walstroomnet voor zeeschepen wil aanleggen dat gevoed wordt door windenergie. Op dat moment maakten de schepen van Cobelfret, die de SECU's van StoraEnso aanvoeren, reeds gebruik van walstroom op de terminal van het Wielingendok in de westelijke voorhaven. De Port of Zeebrugge wil in de haven een netwerk van walstroom uitbouwen, zodat de schepen hun generatoren kunnen stilleggen wanneer ze afgemeerd liggen. Het is de bedoeling om in de toekomst de autoschepen en de roro-schepen van walstroom te voorzien. Voorlopig worden container-

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

schepen niet voorzien van walstroom, omdat die schepen meestal maar enkele uren in de haven komen. De Port of Zeebrugge zal zelf instaan voor het plaatsen van extra windturbines om het netwerk te voeden. Het netwerk van walstroom zal niet alleen zorgen voor een verminderde uitstoot van CO<sub>2</sub>, maar ook voor minder lawaaihinder in de haven.

Naast de vermelde projecten werden in 2012 in opdracht van het Vlaams Gewest nog volgende werken uitgevoerd in de haven van Zeebrugge: de uitbreiding van het Sterneneiland in de oostelijke voorhaven en de aanbesteding van de werken voor de droogzetting en herstelling van de sluisdeur 2. Ook het vernieuwen van de fenders van de P. Vandammesluis werden aanbesteed. De hydraulische uitrustingen van de wegbruggen over deze sluis werden in 2012 vernieuwd en de renovatie van de elektro-mechanische uitrusting, evenals de droogzetting en herstelling van de sluisdeur 3 waren in uitvoering.

In 2012 werd, in opdracht van het Vlaams Gewest, nog verder gewerkt aan het herstel van de oevers van het verbindingsdok in de achterhaven, aan het project-MER over het Strategisch HavenInfrastructuur Project (SHIP), aan natuurcompensaties voor de verdere uitbreidingen in de zuidelijke achterhaven, aan de vernieuwing van de Visartsluis en aan het onderhoud van de dammen in de voorhaven. De interne havenverbindingsweg tussen de oostelijke achterhaven en het Minervaplein werd afgewerkt en er werd een nieuwe afwatering van de Dudzeelse Polder onder de zuidelijke havenrandweg aangelegd.

In 2012 heeft het havenbedrijf Port of Zeebrugge met subsidies van het Vlaams Gewest nog volgende werken uitgevoerd: het afwerken van de zuidelijke kaaimuur en de kraanbalk landzijde van het Albert II-dok, de verdieping van de oostelijke kaaimuur van het westelijk schiereiland (CHZ-kaai), de realisatie van wegenis en fietspaden in de Maritieme Logistieke Zone en compensatiewerken omwille van de ontheffing van

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

vogelrichtlijngebieden (Vlissegem, Eendekooi Ter Doest, Dudzeelse Polder, Kwetshage).

Het havenbedrijf zelf heeft in 2012 volgende werken uitgevoerd: het onderhoud aan diverse uitrustingen en domeingoederen, bodemonderzoeken ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet, nieuwe uitrustingen in het kader van de ISPS reglementering en aanpassingswerken aan diverse ro-ro steigers en aan de weg langs de L. Coiseaukaai in de Brugse achterhaven. Ten slotte werden verstevigings- en renovatiewerken aan de verharding aan de havendam ter hoogte van de terminal van P&O Ferries uitgevoerd.

Ook de privésector voerde in 2012 werken uit: beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het bekomen van een ISPS gecertificeerde terminal, verdere sanering van de terreinen van de vroegere cokesfabriek in opdracht van OVAM, verhardingswerken door C.Ro Ports Zeebrugge NV aan het Britanniadok en door ICO in de achterhaven, de bouw van een nieuwe loods aan de oostoever van het Boudewijnkanaal door de firma De Spieghelae-re en de renovatie van de petroleumopslagplaats van TOTAL aan het Groot Handelsdok in Brugge. Op de LNG terminal van Fluxys werd het ORV-project (Open Rack Vaporizer, waarbij LNG wordt omgezet in gas door gebruik te maken van zeewater) in dienst genomen en de firma Diamur & Geldof nam een nieuwe kaaimuur langs het Boudewijnkanaal in gebruik.



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

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

Op 5 januari 2012 startte de Nederlandse rederij Spliethoff een nieuwe regelmatige lijn voor het vervoer van papierladingen tussen Zeebrugge en Philadelphia. Het betreft gegroepede papiervolumes van de Noorse StoraEnso en Norske Skog. De nieuwe lijn meert in Zeebrugge aan in het Wielingendok in de voorhaven. Het gaat om een jaarlijkse trafiek van 150 à 250.000 ton. Acht jaar lang verzekerde Trans-Atlantic deze dienst tussen Zeebrugge en Philadelphia. De lading bestond oorspronkelijk uit papier van StoraEnso, later kwam ook lading voor Norske Skog bij. Midden 2011 besliste Trans-Atlantic om de dienst te staken, maar met Spliethoff wordt de dienst nu hervat. Het papier van Norske Skog wordt vanuit Noorwegen in Zeebrugge aangevoerd via DFDS Lys Line en vanuit Duitsland en Oostenrijk per spoor en per vrachtwagen. De lading van StoraEnso komt vanuit Zweden per SECU (StoraEnso Cargo Unit) en vanuit Finland per roll-trailer. De rederij Spliethoff voorziet elke twintig dagen een afvaart en zet daarvoor schepen in van het S-type (sidedoor) die 15.000 ton aan boord kunnen nemen.

Vanaf februari 2012 bedient de Finse rederij Transfennica wekelijks de Britse haven Tilbury rechtstreeks vanuit Bilbao en dit in het kader van zijn roro-dienst tussen Bilbao en Zeebrugge. Drie maal per week vaart Transfennica vanuit Zeebrugge naar Bilbao. Op de terugweg wordt voortaan ook Tilbury aangedaan. De bijkomende haven wordt aangelopen om de bestaande onbalans weg te werken op de route van Spanje naar Zeebrugge. Door de crisis is de export naar Spanje onder druk komen te staan, terwijl de Spaanse uitvoer toeneemt. Begin 2012 vergrootte Transfennica ook nog de capaciteit op de lijn door het inzetten van twee grotere schepen, de 'Kraftca' en de 'Timca'. Beide schepen hebben een capaciteit van 195 trailers en 640 TEU en bieden plaats aan twaalf chauffeurs.

Op 28 november 2012 verliet het containerschip 'CMA CGM Columba' van de Franse rederij CMA CGM de haven van Zeebrugge met een diepgang

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

van 15,64 meter. Hiermee werd de recorddiepgang van 19 november 2012 op naam van de 'CMA CGM Vela' van 15,50 meter verbroken. De 'CMA CGM Columba' zette vanuit Zeebrugge koers naar Marsaxlokk in Malta. De 'CMA CGM Columba' heeft een lengte van 363 meter, is 45,60 meter breed en kan 11.400 TEU laden. Het schip wordt door CMA CGM ingezet op de FAL 3-dienst (French Asia Line) tussen Azië en Noord-Europa. Door de schaalvergroting in de containervaart wordt de diepgang van 15,50 meter en meer eerder de regel dan de uitzondering. Om die schepen vlot te kunnen ontvangen wordt in Zeebrugge de oostkaai van de CHZ (Zeebrugge Container Handling) en het oudste stuk van de kaaimuur van de APMT-terminal verdiept.

Midden april 2012 startte de Franse rederij CMA CGM vanuit Zeebrugge met een nieuwe containerfeederverbinding naar de Baltische Zee. Volgende havens worden achtereenvolgens vanuit Zeebrugge aangelopen: Kaliningrad (Rusland), Gdansk (Polen), Rauma (Finland), Gävle (Zweden) en Hamburg (Duitsland). Vanuit Hamburg gaat het terug naar Zeebrugge. De nieuwe containerlijn vertrekt wekelijks op dinsdag uit Zeebrugge. Twee containerschepen worden op de nieuwe lijn ingezet: de 'York' en de 'Anna Sirkka'. In Zeebrugge worden de schepen behandeld op de CHZ-terminal (Container Handling Zeebrugge), een containerterminal waarin de Franse rederij een aandeel van 35 % heeft.

Met de aanloop van de 'Ventura', op 24 maart 2012, startte het cruisesizoen in de haven van Zeebrugge. Het eerste cruiseschip in Oostende in dat jaar was de 'Arion', die op 22 april 2012 de kusthaven aandeed. Sinds 2009 bundelen beide havens hun krachten op de cruisemarkt onder de naam 'Belgian Coast Cruise Project'. In 2012 meerden er in Zeebrugge 91 en in Oostende 12 cruiseschepen aan, met respectievelijk 333.349 en 7.419 passagiers aan boord. Door de vlotte maritieme toegankelijkheid is Zeebrugge populair bij schepen met een capaciteit van 3.000 en meer passagiers. De stedelijke omkadering is dan weer een aantrekkingspunt

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

voor kleinere schepen in Oostende. Brugge blijft de populairste bestemming voor een dagtrip, maar ook Brussel, Gent, Antwerpen en Ieper zijn in trek bij het cruisepubliek. Het cruisegebeuren in de kusthavens zit in de lift want voor 2013 worden nog meer cruiseschepen verwacht. Het havenbestuur van Zeebrugge heeft in 2012 haar plannen voor de bouw van een cruiseterminal in de omgeving van de Zweedse Kaai en de marinebasis bekend gemaakt.

Vanaf 20 april 2012 heeft de Britse rederij P&O Ferries de frequentie van de rorodienst tussen Zeebrugge en Teesport gehalveerd. De rederij bracht het aantal afvaarten per week en per richting terug van zes naar drie, omdat het ladingsaanbod op de route gekrompen is als gevolg van de economische malaise in Europa. Ook de hoge brandstofkosten speelden een rol bij het nemen van de beslissing. Vanaf 20 april 2012 zet P&O



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

Ferries nog maar één schip in op de verbinding, de 'Bore Song', het grootste schip uit zijn vloot met een capaciteit van 2.863 lijnmeter. De vermindering van de capaciteit op de lijn Zeebrugge-Teesport werd gerealiseerd door het terugtrekken van de 'European Trader'.

Post-Kogelo, Visbeen en Coolboxx zijn in april 2012 een dienst voor koel- en diepvrieslading gestart tussen Nederland, Engeland en het Iberisch Schiereiland. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Transfennicadienst tussen Zeebrugge en Bilbao. Via Zeebrugge worden drie keer per week reeferlading in trailers en Coolbox-containers op de schepen van Transfennica geladen. Vanuit Engeland gebeurt dat één keer per week. De drie bedrijven, specialisten in koel- en vriesvervoer, zeggen zo kosten te kunnen besparen en de uitstoot van CO<sub>2</sub> terug te dringen.





In juli 2012 startte een nieuwe autotrafiek. De Britse ferrymaatschappij P&O Ferries sloot een overeenkomst met de Zuid-Koreaanse autobouwer Hyundai voor het verschepen van in Tsjechië gemonteerde wagens naar het Verenigd Koninkrijk. Het betreft een trafiek van ongeveer 20.000 auto's per jaar. De wagens worden vanuit de Tsjechische fabriek in Novice per spoor en per vrachtwagen aangevoerd in Zeebrugge, waar ze aan boord van vrachtferries worden geladen met als bestemming de haven van Tilbury. De wagens worden in Zeebrugge geladen, zonder enige voorafgaande bewerking in een PDI-centrum. Glovis, de logistieke afdeling van de Hyundai-groep is de logistieke dienstverlener op het traject van Novice tot in Tilbury.

Sinds augustus 2012 biedt de Franse rederij CMA CGM scheepsruimte aan vanuit Zeebrugge naar de nieuwe Russische haven Ust Luga, op 170 kilometer van Sint-Petersburg. Ust Luga is een nieuwe haven die pas in december 2011 in gebruik werd genomen en is zeer goed gelegen voor de bediening van Moskou waarmee het goede spoor- en wegverbindingen heeft. CMA CGM bedient Ust Luga via transshipment in Rotterdam. In Zeebrugge is er aansluiting op de diepzeelijnen van CMA CGM, die Noord-Europa met het Midden-Oosten en het Verre Oosten verbinden.

Vanaf oktober 2012 verscheept de Japanse rederij Toyofuji Shipping nieuwe Suzuki's vanuit Zeebrugge naar de haven van Grimsby op de rivier de Humber in het Verenigd Koninkrijk. Het gaat om ongeveer 20.000 nieuwe wagens per jaar. Voorheen werden deze wagens rechtstreeks vanuit Azië in Groot-Brittannië geleverd via de haven van Portbury/Bristol. Toyofuji vaart met de 'Sea Cruiser 1' twee maal per week van Zeebrugge naar Grimsby.

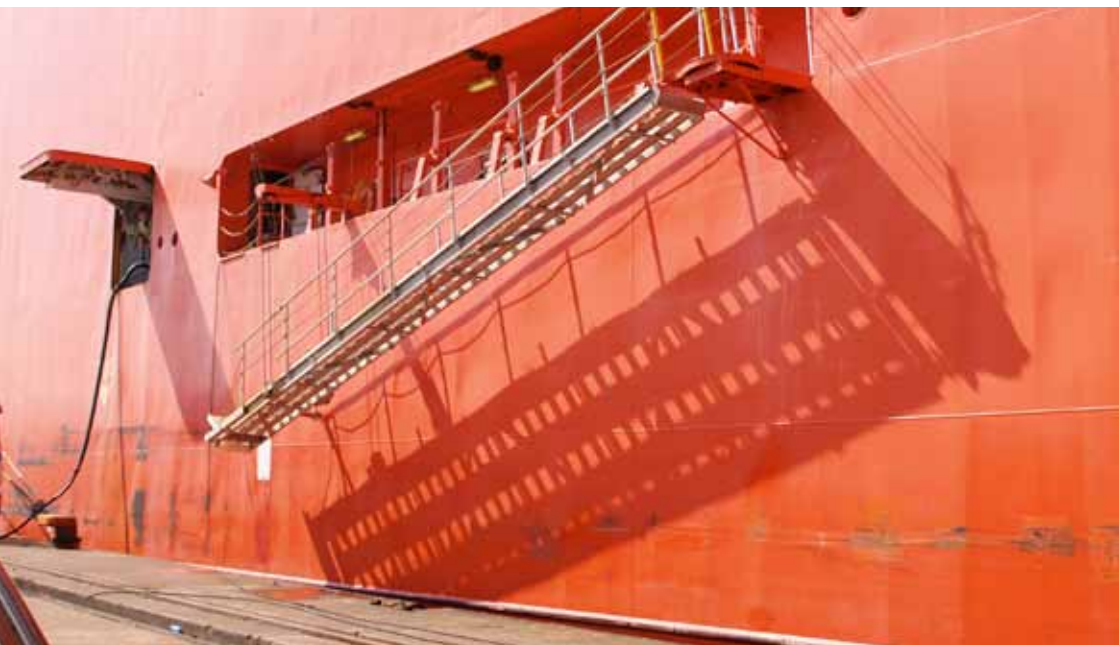
Begin oktober 2012 startte vanuit de haven van Brugge een nieuwe uitvoertrafiek van houtsnippers naar Zweden. De eerste verscheping betrof een partij van 1.800 à 2.000 ton brandstof voor de lokale elektrici-

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

teitscentrale die aan de kaai van Geldof Recycling aan boord van de 'Osterems' werd geladen met als bestemming Södertalje. Houtafval wordt bij Geldof gerecycleerd als grondstof in een productieproces (bijvoorbeeld voor de aanmaak van spaanderplaten) of als brandstof. Geldof Recycling is gevestigd langs de Pathoekeweg in de Brugse achterhaven. Het betreft een seizoensgebonden trafiek die zich rond de winterperiode concentreert. De houtsnippers worden immers vooral gebruikt voor het stoken van elektriciteitscentrales.

De Duitse transport- en logistiekgroep Am Zehnhoff-Söns biedt vanaf november 2012 rechtstreekse containervaartverbindingen aan tussen Bonn enerzijds en Antwerpen en Zeebrugge anderzijds. In Antwerpen worden het Verrebroek- en het Vrasenendok op de Linkeroever van dinsdag tot en met zaterdag dagelijks aangelopen. Er is één verbinding



per week van en naar de haven van Zeebrugge. Am Zehnhoff-Söns baat de containerterminal langs de Rijn in de haven van Bonn uit en beschikt over een eigen park van trekkers en opleggers.

## 1.4. Haven van Oostende

### 1.4.1 Industrie

Met de komst van de 'HR Intonation' op 8 februari 2012 startten de offshore activiteiten in de haven van Oostende. Het schip van de rederij OXL Ocean Heavy Lift project carrier, meerde aan aan kaai 502 ter hoogte van de nieuwe Rebo terminal voor de windenergie-activiteiten. Er werden verschillende onderdelen gelost van een reuzenkraan van de firma Sarens, die ingezet wordt voor de bouw van het C-Power windmolenpark. De kraan zelf heeft een hoogte van 100 meter en wordt ingezet voor de assemblage van de verschillende windmolenonderdelen op de terminal van Rebo.

Begin maart werden in de haven van Oostende de eerste drie wieken van de windturbines van C-Power aangevoerd. Deze hebben elk een lengte van 61,5 meter en wegen 18,8 ton per stuk. Ze werden gemaakt door LM Wind Power uit Kolding, Denemarken en werden over de weg vanuit Denemarken naar België vervoerd. De lengte van het totale transport bedroeg 72 meter. In totaal werden er tussen februari en oktober 2012 90 wieken naar Oostende gebracht, goed voor 30 windmolens. Deze wieken werden op het Rebo terrein in de haven van Oostende geassembleerd op de windturbines van 6,15 MW van RePower. De eerste turbines en torensecties werden op een ponton over zee aangevoerd en op woensdag 6 maart 2012 rechtstreeks op de Rebo terminal gelost. Agent voor die operatie was de firma Ter Polder uit Oostende.

Op 7 maart 2012 werd in de haven van Oostende het hefeiland 'Neptune', van de Deme-dochter GeoSea, gedoopt. Dit hefeiland is speciaal gebouwd voor de installatie van windmolens op zee. De 'Neptune' vertrok voor het

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

eerst op 18 maart 2012 vanuit Oostende met een geassembleerde windmolen naar de Thorntonbank voor de Vlaamse kust. Het hefeiland wordt sindsdien gebruikt voor het transport van de torens en de windturbines (waarop de drie wieken reeds in Oostende werden gemonteerd) vanaf de Rebo-site in de haven naar zee, en voor de montage van de windmolens op zee. Hiervoor is het hefeiland uitgerust met een 600 tons kraan. Bij de montage werd de 'Neptune' geassisteerd door het hefeiland 'Vagant'. De diameter van de geassembleerde wieken bedraagt meer dan 126 meter en het hoogste punt van de windmolens bevindt zich op 158 meter boven de zeespiegel. Dit zijn de grootste en krachtigste offshore windmolens ter wereld.



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

Energieconsultant 3E en OWA (Offshore & Wind Assistance NV, dochter van het Belgische GeoSea) hebben met de steun van de Vlaamse overheid nv FLiDAR opgericht om een nieuw windmeetsysteem te bouwen en te commercialiseren. Het nieuwe meetsysteem, eveneens FLiDAR genaamd, is gebaseerd op de LiDAR-meettechnologie en wordt geplaatst op een meetboei in zee. Een LiDAR (Light Detection and Ranging)-apparaat maakt gebruik van een optische technologie om zeer nauwkeurig verschillende eigenschappen van een bepaald object te meten. Zo meet het bijvoorbeeld de afstand en snelheid van stofdeeltjes die door de wind in de lucht worden verplaatst door de stofdeeltjes te verlichten, vaak met behulp van laserpulsen. De winstgevendheid van offshore windparken is in grote mate afhankelijk van de weersvoorspellingen en de maximum energieoutput tegen een zo laag mogelijke kost. Tot op vandaag zijn vaste meetmasten op zee, uitgerust met standaard windmeetapparatuur (anemometers of LiDAR-systemen), de voornaamste essentiële bron van informatie voor succesvolle offshore ontwikkelingen. De constructie van een dergelijke infrastructuur vereist echter een omvangrijk aantal vergunningen en is vrij duur. De FLiDAR, een drijvend meetsysteem op basis van de LiDAR-technologie, kan tot een aanzienlijke vermindering van de kosten leiden en tegelijk meer flexibiliteit bieden voor windenergieontwikkelaars en asset-managers. In oktober 2012 vond voor het eerst een commerciële validatiecampagne plaats en dit naast een gefixeerde mast in een windpark in de Ierse Zee zodat de nauwkeurigheid van het meetinstrument kon bepaald worden. De resultaten waren zeer bevredigend. De nv FLiDAR heeft zijn uitvalsbasis in Oostende.

Op 20 maart 2012 werd aan de Esplanadestraat een gerenoveerd kantoorgebouw officieel geopend. Het gebouw huisvest volgende bedrijven: REpower Benelux, REpower Systems, OWA (Offshore Wind Assistance), FLiDAR en e-COAST. Dit zijn allemaal bedrijven die op één of andere manier betrokken zijn bij de offshore wind industrie. Repower Systems is het bedrijf dat de windmolens voor het C-Power project op de Thornton-

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

bank in zee bouwde. Tijdens de constructiefase waren ze in Oostende met een 80-tal personen werkzaam. Repower Benelux staat in voor het onderhoud van de windmolens die door Repower systems geplaatst zijn en stelt 35 personen tewerk in Oostende. Offshore Wind Assistance is een dochter van de Deme-groep en voorziet services aan de verschillende bedrijven die offshore actief zijn, zoals bijvoorbeeld het vervoer van personeel naar de windmolens. FLiDAR is een nieuw bedrijf opgerichte door 3E, een consultant gespecialiseerd in hernieuwbare energie, en OWA. FLiDAR is gespecialiseerd in het meten van de verschillende weercondities in en rond de offshore windmolenparken. e-COAST tenslotte is een spin-off van de Universiteit Gent en is een onafhankelijk onderzoekscentrum gespecialiseerd in mariene wetenschappen zoals bijvoorbeeld het in kaart brengen van het bewegingsverloop van de zandbanken waar de offshore windmolens op gebouwd zijn. In een aanpalend gebouw zijn reeds geruime tijd AG Haven Oostende (Technische Dienst), MultiTech en CMI (die eveneens instaat voor het onderhoud van windmolens) actief. Wegens de grote vraag naar bedrijfsruimte werd in 2012 gestart met de renovatie van een ander gebouw op dezelfde site.

Op vrijdag 20 april 2012 werd de nieuwe site van de groep Verhelst in de achterhaven van Oostende feestelijk geopend door federaal minister Vande Lanotte en Vlaams minister Crevits. Op de site, die veertien hectare groot is, worden drie bedrijven van de groep Verhelst gegroepeerd: Verhelst Aannemingen, Verhelst Machines en Top-Mix. De eerste twee bedrijven verhuisden van de site Oudenburg, waar er een acuut plaatsgebrek was. Het bedrijf Top-Mix, dat gespecialiseerd is in het verwerken van verscheidene afvalstromen, hoofdzakelijk uit de bouwsector, is een recenter bedrijf dat reeds op de site actief was. Mede door het bedrijf Top-Mix is de binnenvaarttrafiek in de haven het laatste jaar sterk toegenomen. Heel wat afvalstromen worden via de binnenvaart aangevoerd en ter plaatse verwerkt.



Groep Sarens N.V. (Wolvertem) en Rebo N.V. (Oostende) sloten op dinsdag 11 september 2012 op de Rebo site in Oostende een memorandum of understanding af, waarin beide partijen zich engageren om intensief samen te werken op logistiek vlak van offshore gerelateerde opdrachten. De Rebo site, gelegen op het Zeewezendok van Haven Oostende is strategisch gelegen voor de bouw van de windmolenparken op zee. De 20 hectare grote site, zwaarlastkades, de verdiepte kaaien en de rechtstreekse toegang tot open zee maken van de Rebo site de ideale hub voor offshore wind activiteiten in de Noordzee. De Sarens groep is wereldleider in heavy-lift kranen en uitzonderlijk vervoer. Van februari tot en met juli 2012 speelde Sarens een belangrijke rol in het transport, de opslag en de pre-assemblage van de verschillende windmolenonderdelen voor de bouw van het windmolenpark van C-Power op de Thorntonbank. Het akkoord houdt in dat indien een (potentiële) Rebo klant vraagt naar een bepaald pakket van haveninfrastructuur, waaronder heavy lift dienstverlening,

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

Rebo en Sarens hun commerciële, marketing en public relations krachten bundelen om deze opdracht binnen te halen. Beide partijen werken nauw samen om de beste oplossing te vinden op technisch vlak, rekening houdend met de specifieke situatie van de Rebo terminal. Anderzijds zal Sarens de Rebo terminal voorstellen als zijn klant op zoek is naar een geschikte locatie voor offshore wind activiteiten. Op specifiek verzoek van Rebo zal Sarens alle nodige assistentie bieden aan Rebo om het project binnen te halen.

FlanSea (Flanders Electricity from the Sea) is een onderzoeksproject opgezet door de UG en Haven Oostende samen met een aantal privé bedrijven met als doel golfenergieconvectoren te ontwikkelen die energie halen uit golfslagen op zee. Na twee jaar onderzoek werd half augustus 2012 een eerste testboei tussen het Westerstaketsel en de nieuwe westelij-

ke havendam in de haven van Oostende uitgezet. Bedoeling is om te bekijken hoe de convector zich gedraagt in een zoute wateromgeving die onderhevig is aan getijdenwerking en aan de golfslag. Deze proefopstelling moet uiteindelijk uitmonden in een boei die elektrische energie kan opwekken uit de golfbeweging op volle zee. Vooral rond de windmolenparken zou een uitstekende plaats zou voor het plaatsen van dergelijke boeien omdat ze enerzijds niet in de weg liggen van de scheepvaart of ander verkeer,





en anderzijds er een directe aansluiting is op een kabel voor het vervoer van de geproduceerde elektriciteit. De ervaring die nu kan opgedaan worden is essentieel voor het detailontwerp en de bouw van een dergelijke stabiele convector. Die convector is gebaseerd op de zogenaamde 'point absorber'-technologie. Het is een complexe boei die de op- en neerwaartse beweging van de golven ten opzichte van de zeebodem omzet in elektriciteit.

Op 17 september 2012 heeft de FlanSea (Flanders Electricity from the Sea) tien kleine windturbines in de achterhaven van Oostende van elk zo'n 15 meter hoog in gebruik genomen. In het veldlaboratorium dat gebouwd is in het wetenschapsveld van Power-Link, wordt onderzoek gevoerd om de turbines te optimaliseren en het geluid ervan te minimaliseren. Het onderzoek gebeurt in samenwerking met de universiteit van Gent. Momenteel zijn kleine windmolens niet talrijk aanwezig in Vlaanderen. Dit lage aantal heeft zo zijn redenen. Vooreerst worden aanvragen voor het plaatsen van windmolens nog vaak geweigerd. Maar de belangrijkste reden is de prestatie. Door de relatief geringe hoogte vangen ze vaak te weinig wind en valt de energieopbrengst laag uit. Bovendien is de kostprijs vaak een drempel om goed onderzoek uit te voeren, waardoor er vaak technische problemen voorkomen. Nochtans is de impact op de ruimte en milieu heel beperkt. De kostprijs van het volledige project bedraagt 513.000 euro en is gefinancierd door de Herculesstichting, een agent-schap voor financiering van wetenschappelijke disciplines.

Op 1 oktober 2012 vond, in de gebouwen van Greenbridge in de achterhaven van Oostende, de plechtige lancering plaats van de vzw I-Cleantech Vlaanderen, die zich wil toespitsen op het stimuleren van de cleantech-sector in Vlaanderen. De wereldwijde evolutie naar cleantech is een feit. Cleantech staat voor 'Clean Technology' ofwel schone en zuivere technologie. Het is een verzamelnaam van producten, diensten en processen die het gebruik van onze natuurlijke hulpbronnen optimaliseren en de milieu-

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

impact ervan minimaliseren. Cleantech bestaat uit vier onderdelen:

1) energie (wind- en waterkracht, fotovoltaïcs, brandstofcellen,...)

2) transport en mobiliteit (batterijtechnologie, voertuigen op alternatieve brandstoffen,...) 3) materialen en gebouwen (duurzaam bouwen, materiaalrecyclage, afvalvoorkoming en -verwerking,...) 4) water (biologische waterzuivering, waterrecyclage,...).

De vzw I-Cleantech Vlaanderen heeft als opdracht de internationalisering van Cleantech in Vlaanderen (aantrekken van buitenlandse bedrijven en investeerders, netwerkiniciatieven, samenwerking met andere regio's), het opzetten van vernieuwende projecten, de visieontwikkeling en het stimuleren van ondernemerschap.

In elke provincie is er een antenne (Oostende voor West-Vlaanderen) waarbij eenieder focust op een onderdeel van de sector. In West-Vlaanderen is dit water en wind. In een tweede fase zullen de provincies hun kennis met elkaar delen. De vijf Vlaamse provinciegouverneurs tekenden hierover een samenwerkingsakkoord. I-Cleantech Vlaanderen wil binnen vier jaar 100 leden uit de bedrijfswereld, bedrijfsfederaties, overheden, kennisinstellingen en middenveldorganisaties vertegenwoordigen.

In elke provincie is er een antenne (Oostende voor West-Vlaanderen)

waarbij eenieder focust op een onderdeel van de sector. In West-Vlaanderen is dit water en wind. In een tweede fase zullen de provincies hun kennis met elkaar delen. De vijf Vlaamse provinciegouverneurs tekenden hierover een samenwerkingsakkoord. I-Cleantech Vlaanderen wil binnen vier jaar 100 leden uit de bedrijfswereld, bedrijfsfederaties, overheden, kennisinstellingen en middenveldorganisaties vertegenwoordigen.

waarbij eenieder focust op een onderdeel van de sector. In West-Vlaanderen is dit water en wind. In een tweede fase zullen de provincies hun kennis met elkaar delen. De vijf Vlaamse provinciegouverneurs tekenden hierover een samenwerkingsakkoord. I-Cleantech Vlaanderen wil binnen vier jaar 100 leden uit de bedrijfswereld, bedrijfsfederaties, overheden, kennisinstellingen en middenveldorganisaties vertegenwoordigen.

waarbij eenieder focust op een onderdeel van de sector. In West-Vlaanderen is dit water en wind. In een tweede fase zullen de provincies hun kennis met elkaar delen. De vijf Vlaamse provinciegouverneurs tekenden hierover een samenwerkingsakkoord. I-Cleantech Vlaanderen wil binnen vier jaar 100 leden uit de bedrijfswereld, bedrijfsfederaties, overheden, kennisinstellingen en middenveldorganisaties vertegenwoordigen.

waarbij eenieder focust op een onderdeel van de sector. In West-Vlaanderen is dit water en wind. In een tweede fase zullen de provincies hun kennis met elkaar delen. De vijf Vlaamse provinciegouverneurs tekenden hierover een samenwerkingsakkoord. I-Cleantech Vlaanderen wil binnen vier jaar 100 leden uit de bedrijfswereld, bedrijfsfederaties, overheden, kennisinstellingen en middenveldorganisaties vertegenwoordigen.

waarbij eenieder focust op een onderdeel van de sector. In West-Vlaanderen is dit water en wind. In een tweede fase zullen de provincies hun kennis met elkaar delen. De vijf Vlaamse provinciegouverneurs tekenden hierover een samenwerkingsakkoord. I-Cleantech Vlaanderen wil binnen vier jaar 100 leden uit de bedrijfswereld, bedrijfsfederaties, overheden, kennisinstellingen en middenveldorganisaties vertegenwoordigen.

Op 8 november 2012 ondertekenden de windturbinefabrikant Alstom en Rebo (Renewable Energy Base Oostende) een overeenkomst die bepaalt dat Alstom een terrein huurt voor de bouw van de 6MW Haliade windmolen en kantoren en opslagruimte in gebruik zal nemen op de offshore terreinen in de voorhaven van Oostende. Het eerste project van Alstom is de bouw van de 6MW windmolen die op het Belwind II park geïnstalleerd wordt als onderdeel van het demo project voor offshore certificatie. De Haliade is een direct drive windturbine van 6MW, heeft een rotordiameter van 150 meter en is de grootste offshore windmolen ter wereld. Op 18 november 2012 werden uit het schip 'Flinter Rose' de eerste prepiles gelost op de Rebo site. Deze worden in de zeebodem geheid waarop vervolgens de jackup wordt geïnstalleerd. Deze jackup werd gebouwd op een werf in Temse. De andere onderdelen (nacelle, hub, wieken en torenelementen) komen begin 2013 in Oostende aan. Van zodra de windmo-

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

len geïnstalleerd is, dient die ook onderhouden te worden. Daarvoor is een tienjarig contract afgesloten voor kantoren en opslagruimte zodat het nodige onderhoud kan gebeuren vanuit de Oostendse haven. In eerste instantie zullen zo'n tien mensen hiervoor werken.

Nog op 8 november 2012 werden in Oostende de hulpvaartuigen 'Aquata' en 'Arista' gedoopt. Deze doopplechtigheid betekende tevens de start van het bedrijf Offshore & Wind Assistance (OWA), een dochter van GeoSea van de Deme-groep. Beide schepen werden gebouwd bij Damen Shipyards in het Nederlandse Gorinchem, en zijn bijna 26 meter lang en 10 meter



## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

breed. De hulpvaartuigen zijn van het 'fast crew vessels'-type, uitgerust met een hijskraan van 3 ton. Beide vaartuigen hebben een bijzonder laadvermogen in vergelijking met gelijkaardige vaartuigen. Daarmee zijn de 'Aquata' en 'Arista' geschikt voor het snelle transport van grote hoeveelheden goederen en personeel. Beide vaartuigen worden eerst ingezet op de Thortonbank vanuit de Oostendse haven. In deze context heeft OWA ook bureaus en opslagruimtes gehuurd in de Oostendse voorhaven. Ook het project FLiDAR waarin OWA participeert, wordt vanuit Oostende georganiseerd.



### 1.4.2 Infrastructuur

Op 11 april 2012 startten, ter hoogte van het Fort Napoleon, de werken voor het leggen van 39 km kabel over de zeebodem die een verbinding maakt tussen het windmolenpark op de Thortonbank en het land. De kabellegger 'Stemat Spirit' werd hiervoor ingezet. De kabel heeft een lengte van 38 km; de resterende lengte (ongeveer 1 km) werd als reserve-stuk ter hoogte van de scheepvaartroute ingegraven. De kabel komt uit Karlskrona in Zweden, heeft een diameter van 23,5 cm en weegt 88 kilogram per lopende meter. Op landzijde gaat de kabel onder de grond op het strand om terug boven te komen ter hoogte van de Godschalckstraat. Op zeezijde wordt de kabel deels in voorgebaggerde sleuven gelegd (o.a. bij de kruising van de scheepvaartroutes) en deels in de zeebodem onder hoge druk ingegraven met waterstralen. De hele operatie werd vanuit de haven van Oostende gecoördineerd door de firma Visser & Smit Marine Contracting, die daarvoor voor drie maanden een ruimte huurde in het havengebouw. Deze werken werden nog voor de zomer van 2012 afgerond.

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits heeft op 18 juni 2012 in de haven van Oostende de 'Wandelaar' gedoopt, de laatste van de vier nieuwe swath-vaartuigen die voor het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust werden gebouwd. Het is het grootste van de vier schepen en tevens het moederschip van waar de kleinere swath's de loodsers naar de diverse schepen brengen. Een swath (Small Waterplane Area Twin Hull) heeft net zoals een catamaran twee rompen. Het verschil is dat bij een swath de oppervlakte van de waterlijn zo klein mogelijk is. Door het volume van het schip dichtbij het wateroppervlak te beperken ondervindt het schip weinig weerstand van golven, zelfs in hoge zee en bij hoge snelheden.

Door de ingebruikname van de nieuwe loodsboten van het type swath, werd de overeenkomst over de helibeloodsing met ingang van 25 juni 2012 door DAB Loodswezen opgezegd. Het stopzetten van de beloodsing per

## FEITEN EN ONTWIKKELINGEN

---

helikopter geldt voor alle schepen en in alle omstandigheden, zowel voor de loodsen in het korps van de Scheldeloodsen (zeeloodsen) voor 'scheldevaarders' als in het korps van de Kustloodsen. De beëindiging van de helikopterbeloofing geldt tevens voor de scheldevaarders met bediening van een Nederlandse loods.

Op 4 juli 2012 heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits de eerste steen gelegd voor een nieuwe radartoren op het einde van de nieuwe oostelijke strekdam in de voorhaven van Oostende. De oude radartoren stond in de weg voor de uitbreiding van de haventoeegang. De nieuwe radartoren van 45 meter hoogte (+3 meter voor de radar zelf) wordt gebouwd op de nieuwe havendam, die 8 meter boven het laag water uitsteekt. De nieuwe radar zal dus 56 meter boven het laag water draaien. De nieuwe onbemande radar moet de veilige kustvaart bevorderen. Het grotere radarbereik op zee is goed voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer en daarnaast zal het radioverkeer tussen schepen op zee, de radarcentrale van Zeebrugge en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) vlotter verlopen. De bouw van de toren gebeurt door de afdeling Maritieme Toegang in opdracht van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. De toren moet in het voorjaar van 2013 opgeleverd worden.

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

Bron: Havenbedrijf Oostende



### 1.4.3 Scheepvaartlijnen

Op zondag 22 april 2012 opende het cruiseschip 'Arion' het cruiseseizoen in de haven van Oostende. In totaal meerden er in 2012 twaalf cruises met in totaal 7.419 passagiers aan boord aan. Sinds 2009 werken de havens van Zeebrugge en Oostende samen om het cruisetoerisme in beide kusthavens te promoten. Dit gebeurt onder de naam van 'Belgian Coast Cruise Project' of kortweg BCCP. Dit samengaan blijkt een succes te zijn. In 2010 werden er zes cruises verwelkomd in Oostende, in 2011 en 2012 was dit aantal reeds opgelopen tot twaalf cruises. De belangrijkste toeristische attractie blijft Brugge, maar de streek rond Ieper wint sterk aan belangstelling met WO I als aantrekkingspool. Verwacht wordt dat in 2014, 100 jaar na het begin van de 'Grote Oorlog', het aantal aanlopen van cruiseschepen sterk zal toenemen.

In de haven van Oostende scheepten er op 15 juni 2012 512 passagiers in op het cruiseschip 'Princess Danae' met als bestemming Noorwegen en de Baltische Staten. Twee weken later ontscheepten deze passagiers in Oostende en scheepten nieuwe passagiers opnieuw in. Het was de eerste maal dat dergelijke 'turn around cruise' gebeurde in de haven van Oostende. De 'Princess Danae' meerde een derde maal aan in Oostende op 18 juli 2012 waarbij er een laatste passagierswissel plaatsvond. De passagiers hadden hoofdzakelijk de Franse nationaliteit. Zo'n operatie is erg arbeidsintensief. Niet alleen moest het schip de nodige voorraden inslaan, maar er moest ook 20 ton bagage van de passagiers op anderhalf uur tijd geladen worden. Daarvoor werd beroep gedaan op de firma Verhelst die twee kranen en zes havenarbeiders ter beschikking stelde. De 'Princess Danae' vaart onder de Portugese vlag, is 162 m lang en biedt plaats aan een maximum van 628 passagiers. Zo'n turn around cruise is interessant voor de lokale economie omdat sommige passagiers al wat vroeger komen of nog wat nablijven. De verantwoordelijke scheepsagent was steeds John P. Best.





# 2

## OVERHEIDSUITGAVEN

### 2.1. Vlaamse havens

Het havenbeheer en het havenbeleid werden, met de staats Hervorming van 1989, een regionale materie. Sinds dat jaar worden de overheidsuitgaven ten behoeve van de havens en de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap gedragen. Dit hoofdstuk belicht de overheidsuitgaven in de periode 1989-2012, met een verdere opsplitsing naar havens en maritieme toegankelijkheid. In 2012 besteedde de Vlaamse Gemeenschap ca. 338,3 miljoen euro in de havens, waarvan 217,4 miljoen voor de maritieme toegang.

Voor de laatste tien jaar (2003-2012) 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 2012.

Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2012 door middel van de ABEX-index<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkoopprijs.

## OVERHEIDSUITGAVEN



**Tabel 2.1**

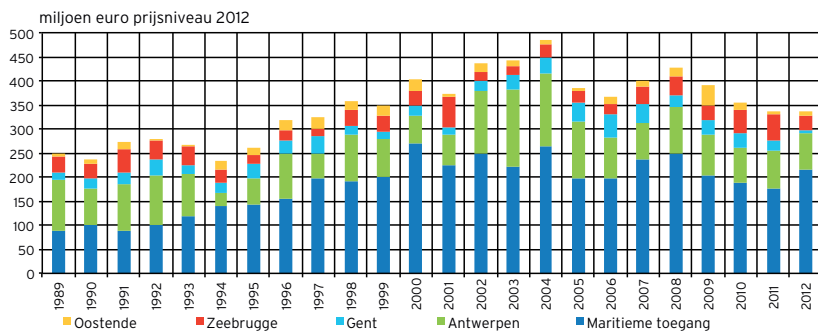
### Overheidsuitgaven voor havens, miljoen euro, 1989-2012

(in prijzen 2012)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
<b>Antwerpen</b>	104,5	78,1	96,6	104,0	88,7	27,4	55,4	92,7	51,9
<b>Gent</b>	16,8	20,1	26,5	33,6	17,8	20,2	28,6	28,6	34,4
<b>Zeebrugge</b>	33,5	30,7	47,3	38,4	37,9	29,4	19,1	21,3	16,7
<b>Oostende</b>	6,2	7,6	15,8	2,0	3,5	15,9	14,7	22,0	23,8
<b>Totaal havens</b>	161,0	136,4	186,2	178,0	148,0	93,0	117,8	164,7	126,8
<b>Maritieme toegang</b>	89,3	99,7	88,3	100,5	118,9	139,8	143,6	155,6	198,3
<b>Algemeen totaal</b>	250,3	236,1	274,5	278,4	266,9	232,8	261,3	320,3	325,1
<b>Maritieme toegang %</b>	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
<b>Antwerpen</b>	95,6	78,3	58,1	63,5	132,0	159,7	150,7	119,3	85,8
<b>Gent</b>	18,0	15,3	22,9	15,0	20,3	29,9	34,0	39,1	46,6
<b>Zeebrugge</b>	32,5	33,4	30,4	62,8	17,7	17,9	26,8	23,3	21,4
<b>Oostende</b>	20,8	21,2	23,1	8,3	19,6	12,8	11,2	7,8	14,8
<b>Totaal havens</b>	167,0	148,2	134,5	149,5	189,5	220,2	222,7	189,6	168,6
<b>Maritieme toegang</b>	193,2	201,1	269,3	225,5	248,7	223,1	264,3	197,6	198,2
<b>Algemeen totaal</b>	360,2	349,3	403,7	375,0	438,2	443,3	487,0	387,2	366,8
<b>Maritieme toegang %</b>	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,3%	51,0%	54,0%
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaal		
<b>Antwerpen</b>	74,5	98,4	83,9	72,5	78,2	73,1	2.122,9		
<b>Gent</b>	38,5	25,1	29,4	30,4	22,0	8,4	621,8		
<b>Zeebrugge</b>	38,3	39,8	31,3	47,2	53,7	29,3	780,1		
<b>Oostende</b>	11,4	17,5	41,1	15,9	8,1	10,0	355,1		
<b>Totaal havens</b>	162,7	180,9	185,8	166,0	162,0	120,9	3.880,0		
<b>Maritieme toegang</b>	238,5	248,1	205,4	189,1	176,9	217,4	4.430,3		
<b>Algemeen totaal</b>	401,2	429,0	391,2	355,0	338,9	338,3	8.310,3		
<b>Maritieme toegang %</b>	59,4%	57,8%	52,5%	53,3%	52,2%	64,3%	53,3%		

**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

De Vlaamse Gemeenschap besteedde in de periode 2003-2012 996,1 miljoen euro aan de haven van Antwerpen. 199,3 miljoen euro (20,0 %) daarvan ging naar havenprojecten op de Rechteroever en 369,3 miljoen euro (37,1 %) naar projecten op de Linkeroever.

In 2012 bedroegen de totale uitgaven van het Vlaams Gewest voor de haven van Antwerpen 73,1 miljoen euro. Slechts een klein deel daarvan, 1,3 miljoen euro (1,8 % van het totaal), ging naar de Linkeroever. Van het totale bedrag was 21,3 miljoen euro (29,1 %) bestemd voor de Rechteroever en 30,5 miljoen euro (41,7 %) voor de decreetkosten. Daarnaast werd er 20 miljoen euro (27,4%) besteed aan diverse kleinere projecten verspreid over het ganse havengebied .

De belangrijkste uitgave op de Linkeroever was bestemd voor de herstellingswerken van de Kallosluis. Een klein deel ging naar het Verrebroekdok. Omdat het Leopolddok in 2011 volledig werd afgewerkt, zijn de overheidsuitgaven voor de Rechteroever van Antwerpen in 2012 gedaald van 41,9 miljoen euro in 2011 naar 21,3 miljoen euro in 2012. Het grootste deel van de uitgaven voor de Rechteroever, 9,9 miljoen euro (13,5 %), werd in 2012 besteed aan werken aan de Berendrechtsluis.

Tabel 2.2

## Grote projecten haven van Antwerpen, 2003-2012, miljoen euro (in prijzen 2012)



PROJECT	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaal
<b>RECHTEROEVER</b>											
Berendrechtssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,10	0,00	9,86	11,96
Containerkade Zuid	0,05	0,34	7,09	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,91
Zandvlietssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	5,90	0,00	0,72	0,13	0,80	3,66	11,21
Renovatie Amerikadok tot en met 3 <sup>de</sup> Havendok	0,98	0,47	0,00	0,11	0,09	6,34	0,00	0,00	0,00	0,00	7,99
Renovatie van het 5 <sup>de</sup> Havendok en Marshalldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,69	0,11	0,00	0,00	0,00	1,80
Renovatie Churchilldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,30	0,48	0,00	1,64
Renovatie Hansadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,28	0,01	0,29
Demping kaai voor het Graandok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,97	1,97
Renovatie 6e Havendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,18	0,33
Verdieping Leopolddok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,44	30,89	0,00	32,33
Bouw / Financieringskost AMORAS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	47,22	26,08	19,97	7,30	4,87	105,43
Renovatie Van Cauwelaertssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,99	4,36	1,53	0,26	7,15
Boudewijnssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,06	0,64	0,01	0,00	0,06	0,88
Royerssluis en Kattendijkssluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,42	0,42
Herstelling in de Kanaaldokken	0,00	0,00	5,79	0,07	0,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,45
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,08	0,42	0,00	1,50
<b>Totaal Rechteroever</b>	<b>1,02</b>	<b>0,81</b>	<b>12,89</b>	<b>0,18</b>	<b>7,11</b>	<b>56,18</b>	<b>28,53</b>	<b>29,38</b>	<b>41,86</b>	<b>21,29</b>	<b>199,25</b>
<b>LINKEROEVER</b>											
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	7,95	1,52	3,40	1,36	14,31	1,11	0,00	0,87	0,13	0,03	30,69
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,00	2,85	5,98	0,06	0,00	0,00	0,00	0,30	0,00	0,00	9,19
Verrebroekdok	0,04	0,00	0,00	0,00	0,85	0,00	2,05	0,00	0,00	0,16	3,11
Containerdok West (Deurganckdok)	81,38	96,70	58,60	32,81	14,86	7,64	15,03	0,01	1,29	0,05	308,37
Tweede sluis Waaslandhaven	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,44	0,00	2,44
Herstellingswerken Kallossluis	0,00	0,00	8,37	0,27	1,17	1,55	0,29	2,25	0,51	1,10	15,51
<b>Totaal Linkeroever</b>	<b>89,38</b>	<b>101,07</b>	<b>76,35</b>	<b>34,50</b>	<b>31,19</b>	<b>10,30</b>	<b>17,37</b>	<b>4,43</b>	<b>3,38</b>	<b>1,34</b>	<b>369,30</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	1,66	1,53	1,48	1,52	2,55	1,58	6,10	7,02	2,45	20,00	45,89
Decreetkosten: werking sluizen	20,90	13,25	10,74	10,37	10,13	11,97	12,57	12,71	12,55	12,53	127,72
Decreetkosten: toelage kanaaldokken & commerciële ligplaatsen	39,29	24,92	5,28	27,05	11,79	6,58	6,86	6,92	6,90	6,93	142,52
Decreetkosten: havenkapiteindienst	7,40	9,09	12,58	12,20	11,77	11,81	12,51	12,02	11,09	10,99	111,45
<b>Totaal Haven van Antwerpen</b>	<b>159,65</b>	<b>150,67</b>	<b>119,31</b>	<b>85,82</b>	<b>74,54</b>	<b>98,42</b>	<b>83,94</b>	<b>72,48</b>	<b>78,22</b>	<b>73,08</b>	<b>996,13</b>

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

### 2.3 Haven van Gent

Tussen 2003 en 2012 besteedde de Vlaamse Gemeenschap in totaal meer dan 303,6 miljoen euro aan de haven van Gent. Het grootste deel daarvan, 186,3 miljoen euro ( 61,3 %), ging naar de bouw van het Kluizendok.

Ook in 2012 was de afwerking van het Kluizendok met een uitgave van 1,7 miljoen euro, of 19,5% van de totale uitgaven voor Gent in dat jaar, een belangrijke uitgavenpost. Het grootste deel van de uitgaven voor de haven van Gent ging in 2012 naar diverse kleinere projecten, over het ganse havengebied verspreid: 4,4 miljoen euro (52,5 %).



## OVERHEIDSUITGAVEN

De decreetkosten in de haven van Gent bestaan hoofdzakelijk uit een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteindiensten. Deze bedroegen in 2012 1,9 miljoen euro. Verder werd nog 0,1 miljoen euro besteed aan de werking van de sluizen en aan baggerwerken op het Zeekanaal.

In 2012 heeft het Vlaamse Gewest in totaal 8,4 miljoen euro vastgelegd voor de haven van Gent.

Tabel 2.3

## Grote projecten haven van Gent, 2003-2012, miljoen euro

(in prijzen 2012)



PROJECT	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaal
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,38	0,45	0,00	0,07	0,98
Uitbouw Petroleumdok	0,00	0,30	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31
Renovatie Port Arthurkaai	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09
Kluisendok	13,00	28,59	34,25	38,87	28,20	18,10	5,73	11,61	6,26	1,65	186,25
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	12,54	1,01	1,56	3,80	7,04	3,82	13,54	11,47	9,68	0,00	64,46
Bouw basculebruggen sluis Terneuzen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,85	0,00	0,23	0,00	6,08
Drijvend roro-ponton diverse doeleinden	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,09
Moervaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,34	0,34	2,68
Overige (kleinere werken en diversen)	2,64	0,04	0,12	1,03	0,69	0,58	0,17	4,56	1,53	4,43	15,80
Decreetkosten: werking sluizen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,93	0,26	0,09	0,01	1,29
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,00	0,23	0,25	0,05	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,61
Decreetkosten: havenkapiteindienst	1,68	3,86	2,97	2,88	2,59	2,52	2,67	2,05	1,89	1,87	24,98
<b>Totaal Haven van Gent</b>	<b>29,95</b>	<b>34,03</b>	<b>39,15</b>	<b>46,63</b>	<b>38,54</b>	<b>25,09</b>	<b>29,35</b>	<b>30,42</b>	<b>22,02</b>	<b>8,44</b>	<b>303,62</b>

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

### 2.4 Haven van Zeebrugge

Van 2003 tot 2012 investeerde de Vlaamse Gemeenschap in totaal 329,1 miljoen euro in diverse havenprojecten in Zeebrugge. 66,7 miljoen euro (20,3 %) werd gebruikt voor werken in de voorhaven en 118,8 miljoen euro (36,1 %) voor werken in de achterhaven. In de achterhaven ging een belangrijk deel naar de bouw van de Zuidelijke achterhaven (52,9 miljoen euro of 16,1 %). Een groot deel van de investeringen in de voorhaven in die periode werd besteed aan herstellings- en onderhoudswerken aan de Vandammesluis en aan de bouw van het Albert II-dok; respectievelijk 43,2 miljoen euro (13,1 %) en 26,9 miljoen euro (8,2 %).

Een belangrijk deel van de uitgaven van de Vlaamse overheid voor de haven van Zeebrugge ging in 2012 naar de onderhouds- en herstellingswerken van de Vandammesluis (11,9 miljoen euro) en naar SHIP (Strategisch Haveninfrastructuur Project) (2,6 miljoen euro).

Het vastgelegde bedrag van het Vlaamse Gewest voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteinsdienst (decreetkosten) in de haven van Zeebrugge, bedroegen in 2012 respectievelijk 3,4 en 3,1 miljoen euro, of 11,6 % en 10,1 % van het totaal.

Het Vlaamse Gewest besteedde in 2012 29,3 miljoen euro aan de haven van Zeebrugge.



Tabel 2.4

### Grote projecten haven van Zeebrugge, 2003-2012, miljoen euro (in prijzen 2012)



PROJECT	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaal
<b>VOORHAVEN</b>											
Verdiepingsprogramma 55'/46'	7,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,51
Renovatie K112 CFT roro terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,94	1,94
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,09	3,08	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,34
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04	2,19	0,10	0,00	4,33
Aanlegplaats Brittaniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,82	0,00	0,00	0,00	0,06	0,88
Tweede LNG-steiger	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,01	1,96	0,43	4,39
Strategisch Haveninfrastructuur Project	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,55	0,02	2,64	3,21
Voorwand kaai CHZ-Terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,35	0,00	1,33	6,68
Aanleg Wielingendok	3,20	3,58	0,00	0,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,51
Aanleg Albert II-dok	0,00	5,42	2,85	0,00	14,77	0,07	2,69	0,10	0,83	0,15	26,89
<b>Totaal Voorhaven</b>	<b>10,70</b>	<b>9,09</b>	<b>5,92</b>	<b>0,91</b>	<b>14,77</b>	<b>0,89</b>	<b>4,73</b>	<b>10,18</b>	<b>2,91</b>	<b>6,55</b>	<b>66,67</b>
<b>ACHTERHAVEN</b>											
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,00	0,00	0,00	2,60	1,80	0,00	0,00	12,77	14,19	11,86	43,23
Werken Visartsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	2,55	0,12	0,00	1,17	0,08	0,00	3,93
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,43	0,67	0,41	0,49	0,10	0,00	0,00	0,46	0,00	2,57
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,50
Bastenakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	1,20	0,00	2,67	0,79	6,87	0,15	11,68
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,59	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,34	2,17
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	0,00	7,35	1,48	0,22	0,74	13,07	13,16	0,01	16,82	0,00	52,85
Steiger voor shortsea roro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07
Verbinding Minervaplein met oostelijke achterhaven	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	0,00	1,60
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,01	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18
<b>Totaal Achterhaven</b>	<b>0,59</b>	<b>8,20</b>	<b>2,15</b>	<b>3,22</b>	<b>6,79</b>	<b>13,37</b>	<b>15,83</b>	<b>15,25</b>	<b>40,02</b>	<b>13,35</b>	<b>118,77</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	0,63	2,83	8,96	11,18	10,38	19,32	4,21	15,16	4,41	3,08	80,17
Decreetkosten: werking sluizen	3,88	3,69	3,28	3,17	3,10	3,10	3,25	3,32	3,39	3,39	33,56
Decreetkosten: havenkapiteindienst	2,08	2,97	3,03	2,94	3,21	3,14	3,32	3,25	3,00	2,97	29,90
<b>Totaal Haven van Zeebrugge</b>	<b>17,89</b>	<b>26,78</b>	<b>23,34</b>	<b>21,41</b>	<b>38,25</b>	<b>39,83</b>	<b>31,34</b>	<b>47,16</b>	<b>53,72</b>	<b>29,34</b>	<b>329,07</b>

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

### 2.5 Haven van Oostende

In de periode 2003-2012 bedroegen de vastleggingen/uitgaven de Vlaamse Gemeenschap voor de haven van Oostende 150,6 miljoen euro. De meerderheid van deze middelen (94,1 miljoen euro of 62,4 %) was bestemd voor de renovatie van de haven.

De grootste projecten in die periode waren de bouw van de nieuwe strekdammen (63,1 miljoen euro, 41,9 %) en de bouw van een nieuwe wachtkaai en basculebrug voor de Demeysluis (17,7 miljoen euro of 11,8 %).

Het belangrijkste deel van de vastgelegde middelen, 3,7 miljoen euro, ging in 2012 naar de bouw van de nieuwe strekdammen in de voorhaven. 4,9 miljoen euro, of 49,1% van het totaal, ging naar diverse kleine werken verspreid over het ganse havengebied.

De decreetkosten (de tussenkomst van het Vlaamse Gewest in de exploitatiekosten van de sluizen en in de kosten voor de havenkapiteinsdienst) bedroegen in 2012 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 in 2012 10,0 miljoen euro.

Tabel 2.5

### Grote projecten haven van Oostende, 2003-2012, miljoen euro (in prijzen 2012)



PROJECT	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totaal
<b>BEPERKTE RENOVATIE</b>											
Verdiepingsprogramma	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,62	0,00	0,00	0,00	0,62
Wandelaarskaai	0,00	0,83	0,93	0,43	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,20
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	1,05	0,65	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	0,00	1,98
Nieuwe kaaimuur hoek havengeul	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,20	0,00	0,00	0,00	1,20
Aanleg toeristische kaai	0,20	0,27	0,05	0,00	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,82
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,07	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,27
<b>Totaal beperkte renovatie</b>	<b>1,32</b>	<b>1,95</b>	<b>1,03</b>	<b>0,43</b>	<b>0,01</b>	<b>0,30</b>	<b>1,82</b>	<b>0,00</b>	<b>0,23</b>	<b>0,00</b>	<b>7,08</b>
<b>EIGENLIJK RENOVATIEPROGRAMMA</b>											
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,36	0,03	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,86	0,00	0,00	0,95
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,00	0,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,52
Plassendaleproject	1,23	5,26	1,29	0,85	1,08	0,00	0,84	0,00	0,37	0,00	10,92
Nieuwe havendammen	0,00	0,00	0,00	7,56	1,90	11,87	25,34	11,48	1,25	3,72	63,12
Demeysluis: basculebrug/wachtkaai	7,83	0,31	0,80	0,90	0,25	0,02	3,92	0,27	3,38	0,05	17,73
Renovatie scheepslift	0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33
<b>Totaal eigenlijke renovatie</b>	<b>9,75</b>	<b>6,21</b>	<b>2,13</b>	<b>9,30</b>	<b>3,28</b>	<b>11,89</b>	<b>30,11</b>	<b>12,61</b>	<b>4,99</b>	<b>3,77</b>	<b>94,05</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	0,07	1,39	2,81	3,30	6,32	3,84	7,57	1,97	1,52	4,92	33,72
Decreetkosten: werking sluizen	1,25	1,19	0,70	0,68	0,67	0,40	0,45	0,42	0,50	0,50	6,77
Decreetkosten: havenkapitein-dienst	0,37	0,45	1,11	1,07	1,14	1,11	1,17	0,92	0,84	0,84	9,01
<b>Totaal Haven van Oostende</b>	<b>12,76</b>	<b>11,20</b>	<b>7,78</b>	<b>14,79</b>	<b>11,41</b>	<b>17,55</b>	<b>41,12</b>	<b>15,92</b>	<b>8,09</b>	<b>10,03</b>	<b>150,64</b>

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



# 3

## HAVENARBEID

### 3.1 Situering

De havenarbeid is in de Vlaamse havens georganiseerd volgens een zeer eigen, specifieke reglementering. De havenarbeiders hebben een eigen statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Als gevolg van de economische crisis in 2008/2009 daalde de goederenoverslag in de meeste havens. Dit was ook zo in de Vlaamse havens. In 2010 en 2011 noteerden de Vlaamse havens een herstel. In 2012 daarentegen werden er in elk van de vier Vlaamse havens minder goederen behandeld. Dit wordt ook weerspiegeld in de contingenten havenarbeiders, die in 2012 in alle vier de havens daalde. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2012 in Oostende, maar daalde in Antwerpen, Gent en 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 entiteit<sup>2</sup>. 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.

---

<sup>2</sup> 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. Dit paritair subcomité is 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.

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”.



## HAVENARBEID

---

**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<sup>3</sup>, 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.

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.

---

<sup>3</sup> Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt door vissersvaartuigen.

## HAVENARBEID

---

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



### 3.5 De contingentering van de havenarbeiders in de haven van Antwerpen

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

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

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

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

## 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 referentieperiode van twee jaar. Vanaf 2008 is de referentieperiode teruggebracht tot 18 maanden.

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

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

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

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

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

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



## 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 morgenshift (eerste ploeg 's anderdaags) en om 15.15 uur voor de nachtshift). 's zaterdags zijn er slechts drie aanwervingszittingen (om 7.00 uur, 13.00 uur en 14.30 uur) waarvan het bijwonen facultatief is. Op zon- en feestdagen is het aanwervingsbureau gesloten.



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

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

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

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

### 3.6 Haven van Antwerpen

Het contingent havenarbeiders in de haven van Antwerpen is sinds 1980 gedaald van 9.270 personen tot 6.029 personen in 2012. Dit is in hoofdzaak toe te schrijven aan de steeds toenemende containerisatie in de scheepvaart. Het contingent havenarbeiders is sinds het jaar 2000 opnieuw licht gegroeid, en dit zowel in het algemeen contingent havenarbeiders als in het aanvullend contingent. Het aantal gepresteerde taken is in de periode 2000-2012 gestegen van 1.071.813 tot 1.166.335. De dalende trend van het aantal gepresteerde taken na 2010 zette zich in 2012 niet door; het aantal gepresteerde taken stagneerde rond de 1,17 miljoen eenheden (-0,4 %). Net als in 2011 presteert elke havenarbeider in 2012 gemiddeld 193 taken.



**Tabel 3.1**

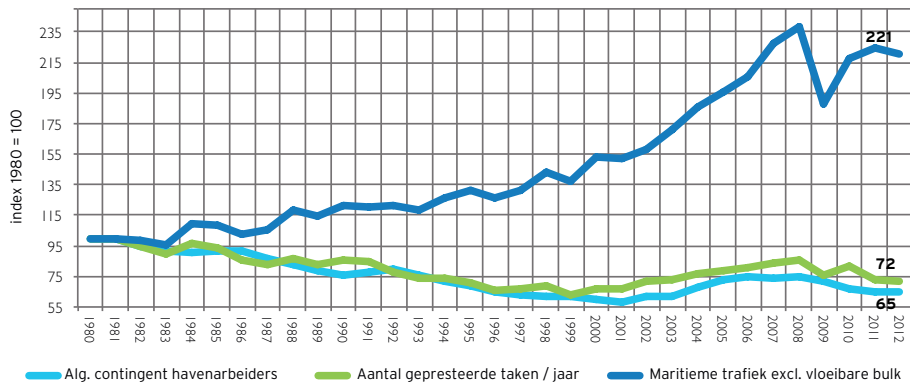
**Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Antwerpen, 1980-2012**

	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



## Haven van Antwerpen

## Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



### 3.7 Haven van Gent

Uit de goederenoverslag (overwegend bulk zoals ertsen, kolen en granen) blijkt dat Gent in de eerste plaats een industriële haven is. Sinds 1980 daalt het contingent havenarbeiders in Gent voortdurend: van 787 in 1980 tot 761 in 1990 en tot 457 in 2012. Het aantal gepresteerde arbeidstaken daalde in de periode 1980-2012 van 131.095 tot 86.978. Vanaf 2000 tot en met 2002 daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken om nadien geleidelijk te stijgen, tot in 2011 het hoogste niveau sinds 2000 werd bereikt. Als gevolg van de economische crisis daalde het aantal gepresteerde taken in 2009 tot een historisch dieptepunt. In 2010 en 2011 werd een herstel van het aantal gepresteerde arbeidstaken genoteerd. Deze trend zette zich in 2012 niet door: in 2012 werd er 86.978 taken gepresteerd, of 8,7 % minder dan het jaar ervoor. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider bedroeg in 2012 144 taken.

## HAVENARBEID

Tabel 3.2

Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Gent, 1980-2012

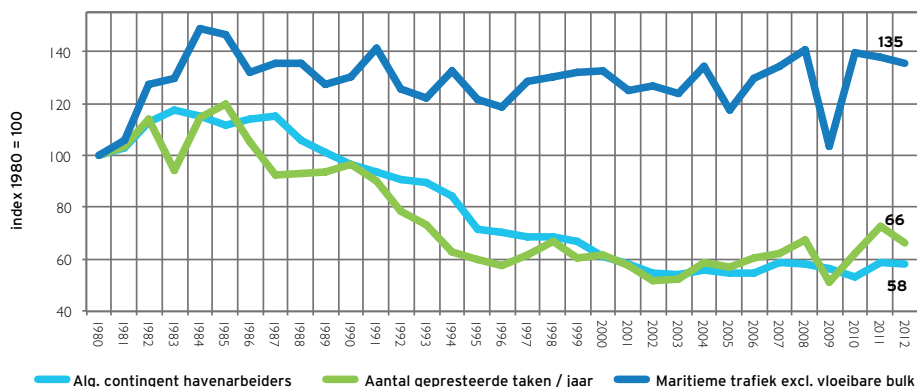


	Algemeen contingent havenarbeiders	Aanvullend contingent (fruitsorteerders, vakkli logistiek, magazijnarb.)	Totaal arbeiders met erkenningskaart	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1980	787	0	787	131.095	167
1990	761	119	880	126.293	144
2000	479	207	686	81.142	118
2001	459	190	649	75.185	116
2002	430	179	609	67.620	111
2003	424	175	599	68.768	115
2004	442	169	611	76.980	126
2005	430	168	598	74.967	125
2006	432	163	595	79.465	134
2007	464	164	628	81.536	130
2008	458	163	621	88.500	143
2009	445	159	604	66.990	111
2010	419	164	583	81.659	140
2011	463	166	629	95.268	151
2012	457	147	604	86.978	144

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

Sinds 1980 is het contingent havenarbeiders en het aantal gepresteerde taken in de haven van Zeebrugge sterk toegenomen. In de periode 2000-2012 zette deze trend zich door. Tussen 2000 en 2012 steeg het totaal aantal arbeiders met een erkenningskaart van 1.080 tot 1.800. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 238.235 in 2000 tot 294.914 in 2012. Als gevolg van de economische crisis ging het aantal gepresteerde taken in 2009 fors achteruit. In 2010 en 2011 steeg het aantal gepresteerde taken, maar in 2012 lag het aantal gepresteerde taken terug lager, namelijk 294.914.



**Tabel 3.3**

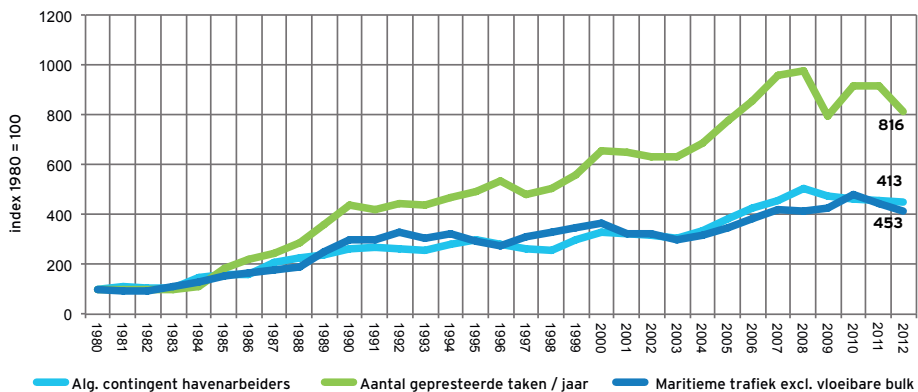
**Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Zeebrugge, 1980-2012**

	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

Bron: Vlaamse Havencommissie, CEWEZ

## Haven van Zeebrugge

### Evolutie algemeen contingent, gepresteerde taken en trafiek



### 3.9 Haven van Oostende

Tussen 2000 en 2009 steeg het contingent havenarbeiders in de haven van Oostende van 40 tot 74. In 2010 daalde het contingent echter tot op het niveau van 2000, dit als het gevolg van het wegvallen van belangrijke roll-on / roll-off-trafieken in dat jaar. In de periode 2000-2008 steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken van 6.838 tot 15.757. Als gevolg van de economische crisis kende het goederenvervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk in 2009 een zeer sterke daling. Hierdoor werd Oostende, dat op die markt erg actief is, zwaar getroffen. Door het wegvallen van een belangrijke vrachtlijn in 2010 daalde het aantal gepreseeerde taken daarna nog verder tot 4.135 in 2011. In 2012 stabiliseerde het aantal gepresteerde taken tot 4.294 taken (+3,8 %). Door de daling van het algemeen contingent tot 31 eenheden (-8,8 %) en de toename van het aantal gepresteerde taken (+3,8 %), steeg het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider in 2012 tot 139 (+13,9 %).

Tabel 3.4

### Evolutie contingent havenarbeiders en gepresteerde taken, haven van Oostende, 1990-2012

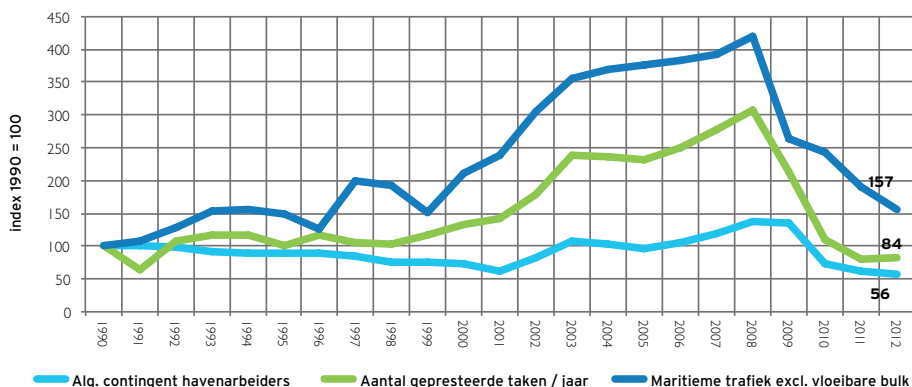


	Algemeen contingent havenarbeiders	Totaal aantal gepresteerde taken / jaar (algemeen contingent)	Gemiddeld aantal taken per arbeider per jaar (algemeen contingent)
1990	55	5.135	93
2000	40	6.838	171
2001	34	7.308	215
2002	45	9.157	203
2003	59	12.206	207
2004	57	12.143	213
2005	53	11.949	225
2006	58	12.792	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

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

Het belang van de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, wordt duidelijk als de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen onder de loep wordt genomen. In dit hoofdstuk worden deze indicatoren in de periode 2006-2011 besproken. De totale directe toegevoegde waarde bedroeg in 2011 ruim 14,5 miljard euro, de directe werkgelegenheid bedroeg 101.478 voltijdse equivalenten (VTE's) en er werd meer dan 3,1 miljard euro geïnvesteerd. De indirecte toegevoegde waarde en de indirecte werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen, bedroeg in 2011 respectievelijk bijna 13,2 miljard euro en 125.873 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 2011' gebruikt, dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks 'Working papers - document series'<sup>4</sup> in juli 2013 werd gepubliceerd. Tevens belicht dit rapport uitvoerig de methodiek<sup>5</sup> 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 Mathys C., 'Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2011', reeks 'Working paper document', Nationale Bank van België, Brussel, 2013.

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 code<sup>6</sup>”, 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 berekening van de indirecte effecten wordt steeds gewerkt met de meest recente data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). De data nodig voor de berekening van de indirecte effecten wordt door de Nationale Rekeningen met een zekere vertraging gepubliceerd. De interpretatie van de indirecte effecten dient daarom met de nodige voorzichtigheid te gebeuren. Midden 2011 startte het INR met de publicatie van statistieken op basis van de Nace-Bel 2008 code. Niettemin zijn de recentste input-outputtabel (2005) en de meeste aanbod- en gebruikstabellen nog altijd volgens de Nace-Bel 2003 code opgemaakt. Het gelijktijdig gebruik van de twee classificatiesystemen maakte in bepaalde gevallen een conversie van data noodzakelijk. Deze conversie kan de foutenmarge in de berekening van de indirecte effecten vergroten. Als gevolg van dit alles kunnen de gegevens in dit jaaroverzicht afwijken van deze uit de vorige edities.

Door onderzoeksinstituten en universiteiten werd heel wat onderzoek uitgevoerd naar het economisch belang van de havenactiviteiten. Dit staat rechtstreeks in verband met de definiëring van de ‘maritieme cluster’, of het geheel van bedrijfstakken (ondernemingen en leveranciersketens) die aan de havens verbonden zijn. De interpretatie kan enigszins verschillen al naargelang het land of de regio, maar algemeen wordt aangenomen dat de haven zich op het kruispunt van die activiteitstakken bevindt. Om het belang van de haven te kennen moet men bijgevolg die bedrijfstakken bestuderen die de haven uitmaken of die ermee interactie hebben.

---

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

---

Daarom worden in de studie van de havenactiviteit in België twee clusters onder de loep genomen: de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster.

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

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

Het betreft vier segmenten:

- Industrie: onder meer chemische industrie, metaalindustrie, automobielenindustrie 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 1993<sup>7</sup>. 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.

---

<sup>7</sup> Voor de juiste afbakening van de havengebieden: zie 'Afbakening havengebied' bij 'Steekkaarten Vlaamse havens' op de website van de Vlaamse Havencommissie ([www.vlaamsehavencommissie.be](http://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. Zestien bedrijfstakken voldoen aan die vereiste en worden in de studie opgenomen. Al naargelang de aard van de bedrijfstakken dient toch een onderverdeling in drie aparte geografische groepen gemaakt te worden:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### 4.2.2 Toegevoegde Waarde

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

#### **Privébedrijven:**

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

- personeelskosten: rubrieken 62 (lonen, sociale lasten en pensioenen) en 617 (kosten verbonden aan uitzendarbeid en ter beschikking gesteld personeel). Met de rubriek 617 wordt enkel rekening gehouden voor de sector goederenbehandelaars om zodoende de personeelskosten voor de havenarbeiders te kunnen toewijzen aan de individuele goederenbehandelaars;
- afschrijvingen: rubrieken 630 van de jaarrekeningen (dotaties voor afschrijvingen en waardeverminderingen van de oprichtingskosten en materiële en immateriële vaste activa), 631/4 (waardeverminderingen) en 635/7 (provisies voor risico's en kosten);
- overige kosten: rubriek 640/8 (andere bedrijfskosten) min rubriek 649 (als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten);
- bedrijfsresultaat: rubriek 70/64 (winst) of 64/70 (verlies, in min);
- exploitatiesubsidies: rubriek 740 (in min).

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

## SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

---

### **Overheidsbedrijven:**

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

Voor wat de creatie van de indirecte toegevoegde waarde betreft werden de gegevens vanaf 2006 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 2006 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 Investerings

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

#### **Privé-bedrijven:**

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

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

#### **Overheidsbedrijven:**

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

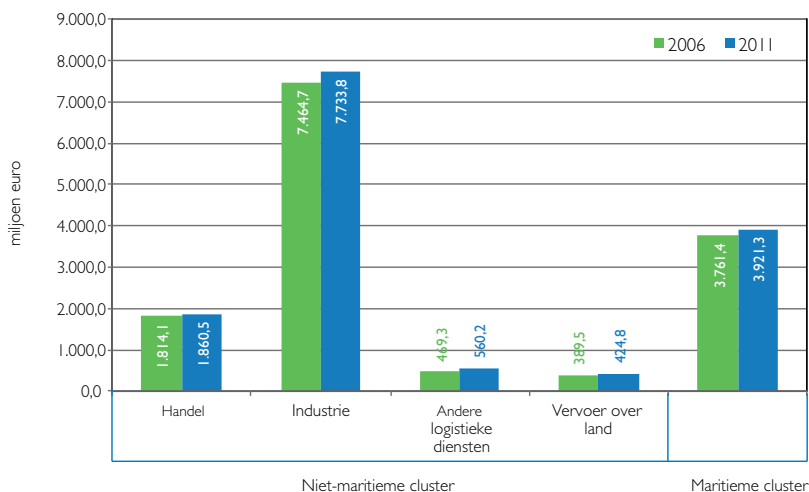
## 4.3 Toegevoegde waarde

### 4.3.1 Vlaamse havens

De totale toegevoegde waarde bedroeg in 2011 in de vier Vlaamse havens samen meer dan 27,7 miljard euro. De directe toegevoegde waarde bedroeg 14,5 miljard euro, terwijl de indirecte toegevoegde waarde opliep tot meer dan 13,2 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	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	1.814,1	1.860,5	13%
<b>Industrie</b>	7.464,7	7.733,8	53%
<b>Andere logistieke diensten</b>	469,3	560,2	4%
<b>Vervoer over land</b>	389,5	424,8	3%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	10.137,6	10.579,3	73%
<b>Maritieme cluster</b>	3.761,4	3.921,3	27%
<b>TOTAAL</b>	<b>13.899,0</b>	<b>14.500,6</b>	<b>100%</b>

### Directe toegevoegde waarde Vlaamse havens



## SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

---

De totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens steeg in de periode 2006-2011, en dit zowel wat de directe als de indirecte toegevoegde waarde betreft. De totale toegevoegde waarde daalde in 2009 als gevolg van de economische crisis en dit zowel in Antwerpen, Gent, Oostende als in Zeebrugge. In 2011 stagneerde de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen tegenover het jaar ervoor. In Gent en Zeebrugge steeg de totale toegevoegde waarde in 2011 tegenover het jaar ervoor, in Antwerpen en Oostende echter daalde de totale toegevoegde waarde licht.

### Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2006 - 2011 (miljoen euro)

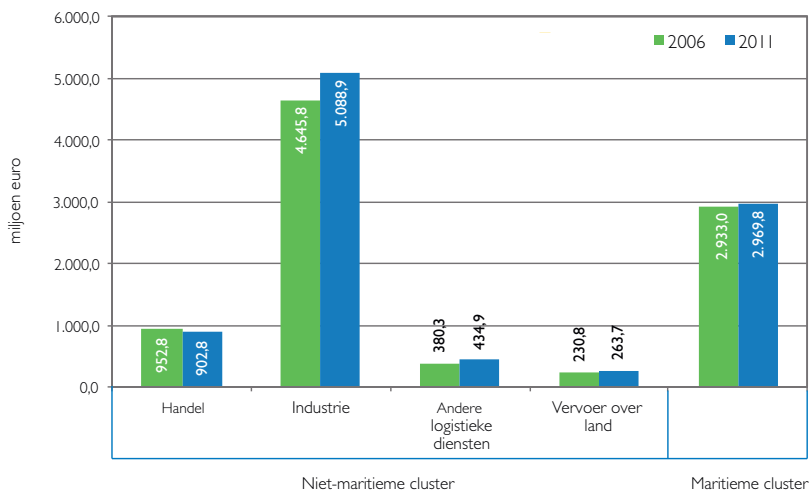
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	3.761,4	10.137,6	13.899,0	11.688,7	25.587,7
2007	4.123,9	10.859,3	14.983,3	12.404,4	27.387,6
2008	5.131,6	9.854,1	14.985,8	12.722,8	27.708,6
2009	3.734,8	9.539,6	13.274,4	12.674,8	25.949,2
2010	4.189,4	10.669,4	14.858,8	12.864,3	27.723,1
2011	3.921,3	10.579,3	14.500,6	13.172,0	27.672,6

### 4.3.2 Haven van Antwerpen

In de haven van Antwerpen bedroeg de directe toegevoegde waarde in 2011 bijna 9,7 miljard euro. Het grootste deel daarvan werd gerealiseerd in de industrie. Antwerpen is immers een zeer belangrijke industriële haven en één van de belangrijkste chemische clusters ter wereld. De maritieme cluster was in 2011 goed voor een directe toegevoegde waarden van bijna 3,0 miljard euro en de niet-maritieme cluster voor bijna 6,7 miljard euro.

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	952,8	902,8	9%
<b>Industrie</b>	4.645,8	5.088,9	53%
<b>Andere logistieke diensten</b>	380,3	434,9	5%
<b>Vervoer over land</b>	230,8	263,7	3%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	6.209,6	6.690,3	69%
<b>Maritieme cluster</b>	2.933,0	2.969,8	31%
<b>TOTAAL</b>	<b>9.142,7</b>	<b>9.660,1</b>	<b>100%</b>

### Directe toegevoegde waarde haven van Antwerpen



## SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

---

In de periode 2006-2011 steeg de totale toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen van 17,4 tot 18,9 miljard euro. In 2009 daalde de totale toegevoegde waarde echter als gevolg van de economische crisis. Na het lichte herstel in 2010, daalde de totale toegevoegde waarde in 2011 verder tot bijna 18,9 miljard euro.



### Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2006 - 2011 (miljoen euro)

	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	2.933,0	6.209,6	9.142,7	8.259,7	17.402,4
2007	3.229,4	6.623,9	9.853,3	8.745,8	18.599,1
2008	4.183,9	6.008,6	10.192,5	8.935,5	19.128,0
2009	2.860,4	5.889,3	8.749,7	8.966,3	17.716,0
2010	3.264,1	6.706,6	9.970,7	9.283,5	19.254,2
2011	2.969,8	6.690,3	9.660,1	9.235,9	18.896,0

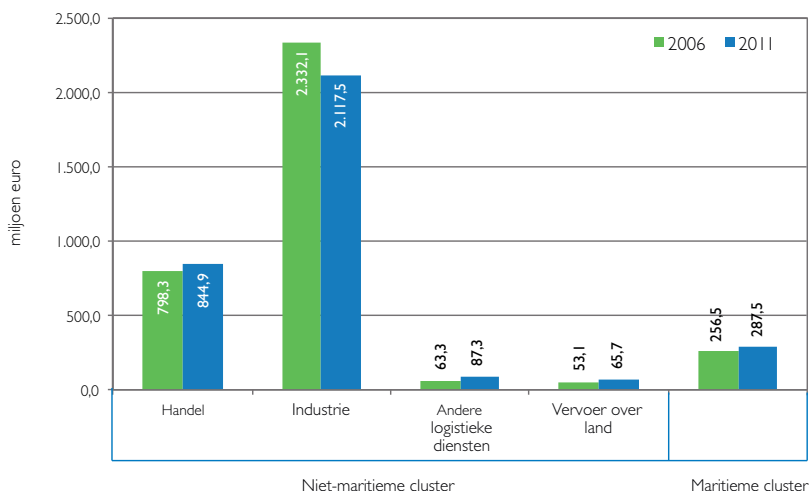


### 4.3.3 Haven van Gent

De haven van Gent realiseerde in 2011 voor meer dan 3,4 miljard euro aan directe toegevoegde waarde. 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 meer dan negentig procent van de directe toegevoegde waarde. Nog geen tien procent van de directe toegevoegde waarde werd in 2011 gegenereerd door de maritieme cluster.

Directe toegevoegde waarde Gent	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	798,3	844,9	25%
<b>Industrie</b>	2.332,1	2.117,5	62%
<b>Andere logistieke diensten</b>	63,3	87,3	3%
<b>Vervoer over land</b>	53,1	65,7	2%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	3.246,8	3.115,4	92%
<b>Maritieme cluster</b>	256,5	287,5	8%
<b>TOTAAL</b>	<b>3.503,3</b>	<b>3.402,9</b>	<b>100%</b>

### Directe toegevoegde waarde haven van Gent



## SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

In de periode 2006-2011 daalde de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent, terwijl de indirecte toegevoegde waarde in die periode steeg. De totale toegevoegde waarde in Gent steeg van 7,0 in 2006 tot 7,4 miljard euro in 2011. De totale toegevoegde waarde daalde in 2009, maar steeg opnieuw in 2010 en in 2011.



### Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2006 - 2011 (miljoen euro)

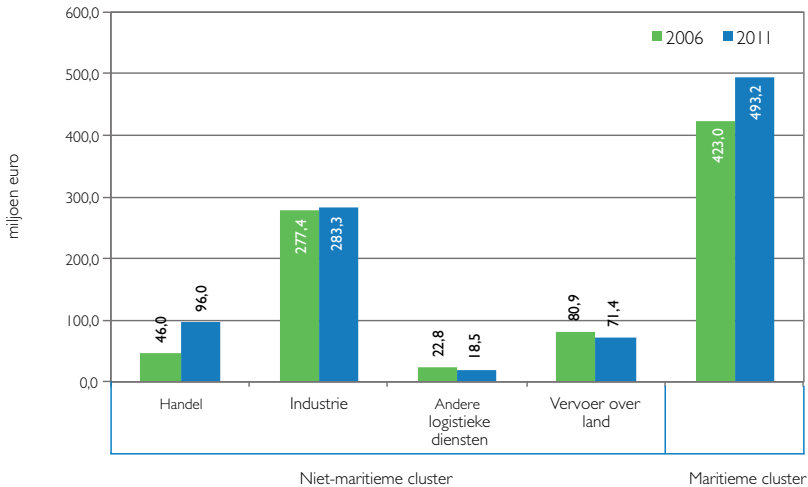
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	256,5	3.246,8	3.503,3	3.482,1	6.985,4
2007	264,5	3.513,1	3.777,6	3.690,6	7.468,2
2008	272,3	3.033,8	3.306,2	3.756,9	7.063,0
2009	263,2	2.882,4	3.145,6	3.847,9	6.993,5
2010	282,3	3.153,7	3.435,9	3.666,2	7.102,1
2011	287,5	3.115,4	3.402,9	4.027,0	7.429,9

### 4.3.3 Haven van Zeebrugge

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 2011 gecreëerd door de maritieme cluster. De industrie is er verhoudingsgewijs minder belangrijk dan in de andere Vlaamse havens. Nog geen derde van de directe toegevoegde waarde werd in Zeebrugge door de industrie gecreëerd.

Directe toegevoegde waarde Zeebrugge	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	46,0	96,0	10%
<b>Industrie</b>	277,4	283,3	29%
<b>Andere logistieke diensten</b>	22,8	18,5	2%
<b>Vervoer over land</b>	80,9	71,4	7%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	427,1	469,2	49%
<b>Maritieme cluster</b>	423,0	493,2	51%
<b>TOTAAL</b>	<b>850,1</b>	<b>962,5</b>	<b>100%</b>

## Directe toegevoegde waarde haven van Zeebrugge



De totale toegevoegde waarde in Zeebrugge steeg van 1,5 miljard euro in 2006 tot 1,8 miljard euro in 2011. Door de economische crisis daalde de totale toegevoegde waarde in 2009. In 2010 stagneerde de totale toegevoegde waarde op het niveau van 2009, maar in 2011 steeg de totale toegevoegde waarde opnieuw tot bijna op het niveau van 2008.

### Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2006 - 2011 (miljoen euro)



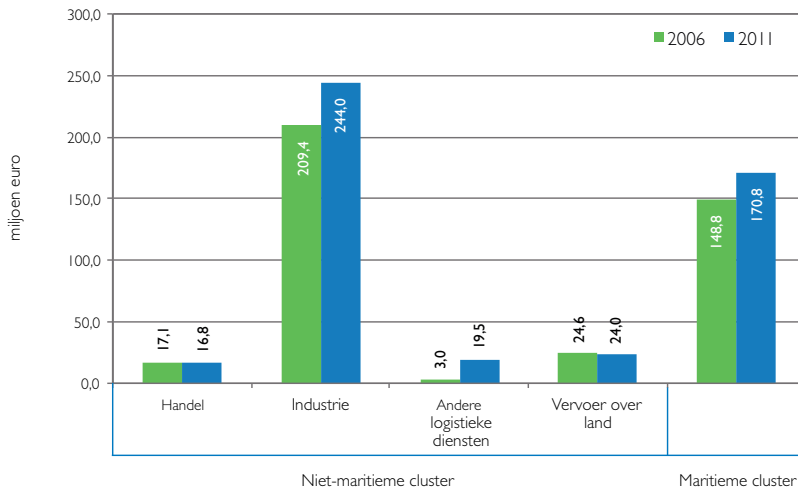
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	423,0	427,1	850,1	646,3	1.496,4
2007	485,7	436,2	921,9	724,9	1.646,8
2008	515,6	500,2	1.015,8	765,3	1.781,1
2009	447,5	478,4	926,0	725,0	1.650,9
2010	482,9	471,4	954,3	737,9	1.692,3
2011	493,2	469,2	962,5	804,2	1.766,7

### 4.5.3 Haven van Oostende

In 2011 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende 475,2 miljoen euro. De sector industrie was goed voor meer dan de helft daarvan. De maritieme cluster creëerde in 2011 meer dan een derde van de directe toegevoegde waarde.

Directe toegevoegde waarde Oostende	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	17,1	16,8	4%
<b>Industrie</b>	209,4	244,0	51%
<b>Andere logistieke diensten</b>	3,0	19,5	4%
<b>Vervoer over land</b>	24,6	24,0	5%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	254,1	304,3	64%
<b>Maritieme cluster</b>	148,8	170,8	36%
<b>TOTAAL</b>	<b>402,9</b>	<b>475,2</b>	<b>100%</b>

#### Directe toegevoegde waarde haven van Oostende



De totale toegevoegde waarde in de haven van Oostende steeg in de periode 2006-2011 van 761 miljoen tot 907 miljoen euro. Met een daling van de totale toegevoegde waarde van 895 miljoen euro in 2008 tot 862 miljoen euro in 2009 is de weerslag van de economische crisis duidelijk

merkbaar. Na een stijging van de totale toegevoegde waarde tot 940 miljoen euro in 2010, daalde het totaal in 2011 opnieuw tot 907 miljoen euro.

### Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2006 - 2011 (miljoen euro)



	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	148,8	254,1	402,9	358,0	760,8
2007	144,3	286,1	430,5	370,6	801,0
2008	159,8	311,5	471,3	423,3	894,7
2009	163,6	289,5	453,1	408,4	861,5
2010	160,1	337,8	497,9	441,7	939,5
2011	170,8	304,3	475,2	431,7	906,8

## 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 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 2006 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/of aangepaste data van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Met deze nieuwere data werden de indirecte effecten in de havens herberekend en bijgevolg kunnen de vermelde cijfers afwijken van die van het 'Jaaroverzicht Vlaamse havens 2011'.

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.

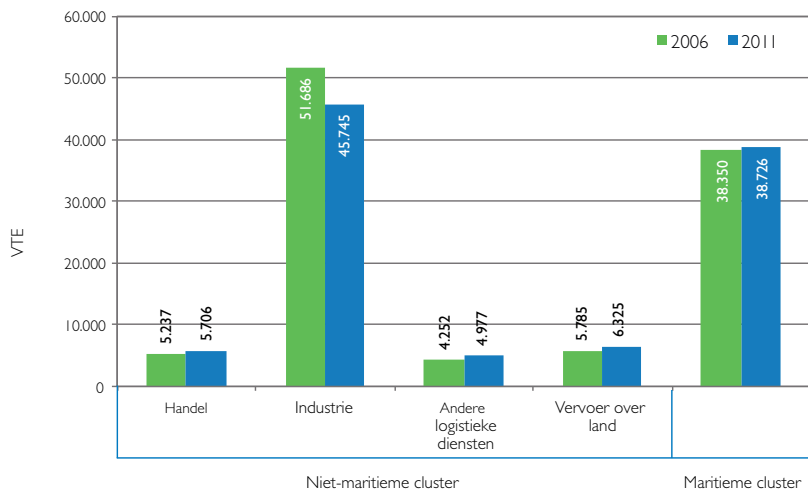
### 4.4.1 Vlaamse havens

De vier zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende zijn zeer belangrijk voor de tewerkstelling in Vlaanderen: in 2011 bedroeg de directe werkgelegenheid in de havens meer dan 101.000 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	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	5.237	5.706	6%
<b>Industrie</b>	51.686	45.745	45%
<b>Andere logistieke diensten</b>	4.252	4.977	5%
<b>Vervoer over land</b>	5.785	6.325	6%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	66.959	62.752	62%
<b>Maritieme cluster</b>	38.350	38.726	38%
<b>TOTAAL</b>	<b>105.309</b>	<b>101.478</b>	<b>100%</b>

## Directe werkgelegenheid Vlaamse havens



De totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens samen bedroeg in 2011 meer dan 227.000 VTE. Daarvan bedroeg de directe werkgelegenheid meer dan 101.000 VTE, de indirecte werkgelegenheid bijna 126.000 VTE. In de periode 2006-2011 is de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen licht gedaald. Met uitzondering van Gent (waar de totale werkgelegenheid in 2011 licht steeg), daalt de totale werkgelegenheid in de Vlaamse havens vanaf 2009, en dit als gevolg van de financiële en economische crisis.

## Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2006 - 2011 (VTE)

	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	38.350	66.959	105.309	126.274	231.583
2007	38.915	68.304	107.219	130.873	238.092
2008	40.122	68.014	108.136	134.491	242.627
2009	39.806	66.043	105.849	126.765	232.614
2010	38.916	63.723	102.639	126.224	228.863
2011	38.726	62.752	101.478	125.873	227.350

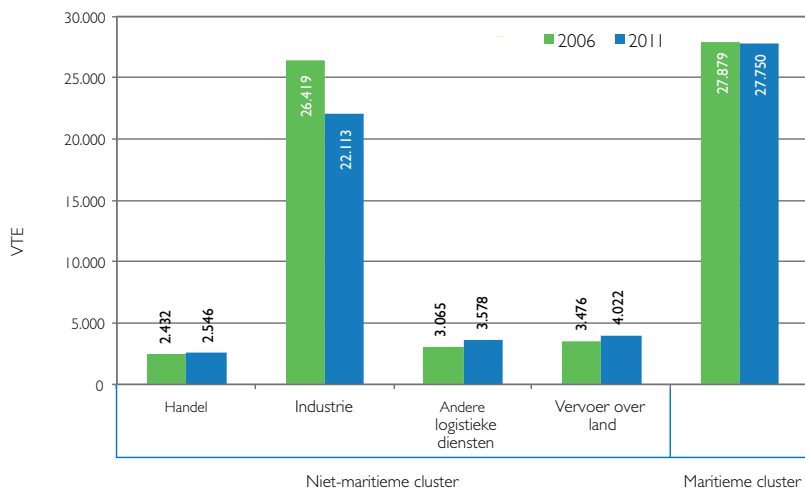
### 4.4.2 Haven van Antwerpen

Antwerpen is, wat tewerkstelling betreft, de belangrijkste Vlaamse haven. De directe tewerkstelling bedroeg er in 2011 meer dan 60.000 VTE. Dit is bijna zestig procent van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens. De directe werkgelegenheid in de maritieme cluster bedroeg in 2011 27.750 VTE. Dit is 46 % van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven. Met meer dan 22.100 VTE komt de sector industrie op de tweede plaats.

Directe werkgelegenheid Antwerpen	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	2.432	2.546	4%
<b>Industrie</b>	26.419	22.113	37%
<b>Andere logistieke diensten</b>	3.065	3.578	6%
<b>Vervoer over land</b>	3.476	4.022	7%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	35.391	32.259	54%
<b>Maritieme cluster</b>	27.879	27.750	46%
<b>TOTAAL</b>	<b>63.270</b>	<b>60.010</b>	<b>100%</b>



## Directe werkgelegenheid haven van Antwerpen



De totale werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2011 bijna 143.000 VTE. In de periode 2006-2008 steeg de totale werkgelegenheid. De totale tewerkstelling daalt vanaf 2009 tot op bijna 143.000 VTE in 2011. Dit is minder dan in 2006.

## Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2006 - 2011 (VTE)



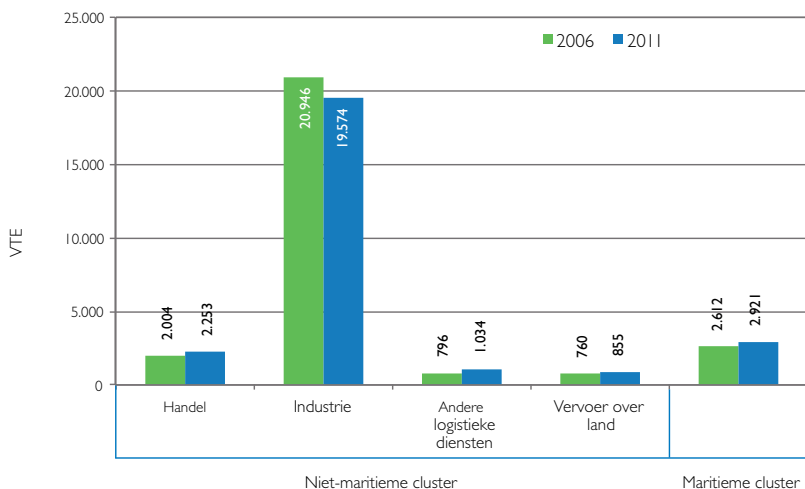
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
<b>2006</b>	27.879	35.391	63.270	85.782	<b>149.052</b>
<b>2007</b>	28.064	36.452	64.516	87.988	<b>152.504</b>
<b>2008</b>	28.929	35.437	64.366	89.254	<b>153.619</b>
<b>2009</b>	28.618	34.595	63.213	83.848	<b>147.061</b>
<b>2010</b>	27.872	33.602	61.474	83.996	<b>145.470</b>
<b>2011</b>	27.750	32.259	60.010	82.963	<b>142.972</b>

### 4.4.3 Haven van Gent

In 2011 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Gent meer dan 26.600 VTE. Ook uit de cijfers van de directe werkgelegenheid blijkt dat Gent in de eerste plaats een industriehaven is: bijna 19.600 VTE waren in 2011 in die sector tewerkgesteld. Dit is meer dan 70 % van de werknemers in de haven. Met 2.921 VTE was de maritieme cluster goed voor elf procent van de directe werkgelegenheid in 2011.

Directe werkgelegenheid Gent	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	2.004	2.253	8%
<b>Industrie</b>	20.946	19.574	73%
<b>Andere logistieke diensten</b>	796	1.034	4%
<b>Vervoer over land</b>	760	855	3%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	24.505	23.717	89%
<b>Maritieme cluster</b>	2.612	2.921	11%
<b>TOTAAL</b>	<b>27.117</b>	<b>26.638</b>	<b>100%</b>

### Directe werkgelegenheid haven van Gent



## SOCIAAL-ECONOMISCH BELANG

De totale werkgelegenheid in de Gentse haven is in de periode 2006-2011 gestegen. De directe werkgelegenheid daalde, de indirecte werkgelegenheid steeg. Door de economische crisis van 2009 is de totale werkgelegenheid sterk gedaald. Vanaf 2010 steeg de totale werkgelegenheid opnieuw. Deze trend zette zich in 2011 in de haven van Gent verder.

## Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2006 - 2011 (VTE)



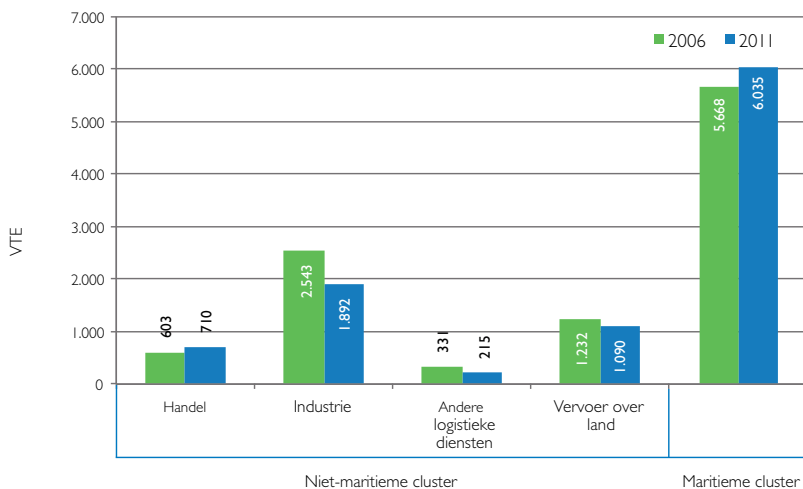
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	2.612	24.505	27.117	36.533	63.650
2007	2.669	24.701	27.370	38.684	66.054
2008	2.709	25.076	27.785	40.296	68.081
2009	2.893	23.977	26.870	38.292	65.162
2010	2.832	23.168	26.000	37.923	63.923
2011	2.921	23.717	26.638	38.715	65.353

## 4.4.4 Haven van Zeebrugge

Zeebrugge is in de eerste plaats een overslaghaven. Dat blijkt ook uit de cijfers van de werkgelegenheid: bijna twee derde van de directe werkgelegenheid werd in 2011 gecreëerd in de maritieme cluster. Bijna twintig procent van de directe werkgelegenheid werd in 2011 door de industrie gerealiseerd.

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
Handel	603	710	7%
Industrie	2.543	1.892	19%
Andere logistieke diensten	331	215	2%
Vervoer over land	1.232	1.090	11%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	<b>4.709</b>	<b>3.908</b>	<b>39%</b>
<b>Maritieme cluster</b>	<b>5.668</b>	<b>6.035</b>	<b>61%</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>10.376</b>	<b>9.943</b>	<b>100%</b>

## Directe werkgelegenheid haven van Zeebrugge



In de periode 2006-2011 steeg de indirecte werkgelegenheid in Zeebrugge, terwijl de directe werkgelegenheid in diezelfde periode licht daalde. Hoewel de totale werkgelegenheid in 2009 als gevolg van de economische en financiële crisis daalde, bleef de daling tegenover 2008 beperkt. De dalende trend zette zich echter in 2010 en 2011 sterk door.



### Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2006 - 2011 (VTE)

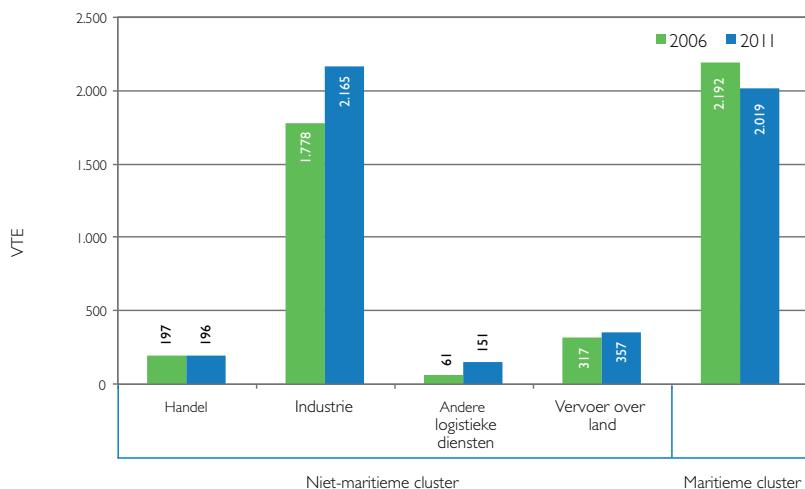
	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	5.668	4.709	10.376	10.252	20.629
2007	5.976	4.603	10.578	10.868	21.446
2008	6.296	4.757	11.053	11.433	22.486
2009	6.154	4.569	10.723	11.046	21.769
2010	6.136	4.039	10.176	10.137	20.312
2011	6.035	3.908	9.943	9.976	19.919

#### 4.4.5 Haven van Oostende

In 2011 bedroeg de totale directe werkgelegenheid in de haven van Oostende bijna 4.900 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 2011 was die bijna even belangrijk als de sector industrie.

Directe werkgelegenheid Oostende	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	197	196	4%
<b>Industrie</b>	1.778	2.165	44%
<b>Andere logistieke diensten</b>	61	151	3%
<b>Vervoer over land</b>	317	357	7%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	2.354	2.868	59%
<b>Maritieme cluster</b>	2.192	2.019	41%
<b>TOTAAL</b>	<b>4.546</b>	<b>4.887</b>	<b>100%</b>

#### Directe werkgelegenheid haven van Oostende



Tussen 2006 en 2011 steeg de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende van meer dan 8.800 tot meer dan 9.300 VTE. Net als in de andere Vlaamse havens daalde de directe werkgelegenheid in 2009 in de haven als gevolg van de economische crisis. De daling van de totale werkgelegenheid bleef vanaf 2009 eerder beperkt in Oostende.



### Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2006 - 2011 (VTE)

	Direct			Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2006	2.192	2.354	4.546	4.299	8.844
2007	2.206	2.549	4.755	4.254	9.009
2008	2.188	2.745	4.933	4.794	9.727
2009	2.141	2.902	5.043	4.446	9.489
2010	2.075	2.914	4.989	4.509	9.498
2011	2.019	2.868	4.887	4.436	9.322

## 4.5 Investerings

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

### Privé-bedrijven

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

rekeningen vindt echter geen aanvullende correctie plaats voor de jaarlijks vastgelegde 'desinvesteringen'.

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

### Overheidsbedrijven

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

#### 4.5.1 Vlaamse havens

In de periode 2006-2011 daalden de totale investeringen in de Vlaamse havens, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. In 2011 werd er meer dan 3,1 miljard euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse havens samen. Iets meer dan de helft daarvan werd geïnvesteerd in de maritieme sector. Dit was vooral het geval in Antwerpen en Zeebrugge. Meer dan een derde van de totale investeringen werd in 2011 gerealiseerd in de sector industrie.

Investeringen	2006	2011	aandeel
Totaal Vlaamse havens	(mln euro)	(mln euro)	in totaal
<b>Handel</b>	89,1	107,5	3%
<b>Industrie</b>	1.320,4	1.184,7	38%
<b>Andere logistieke diensten</b>	102,1	99,9	3%
<b>Vervoer over land</b>	80,2	90,0	3%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	1.591,7	1.482,1	47%
<b>Maritieme cluster</b>	1.779,2	1.657,1	53%
<b>TOTAAL</b>	<b>3.370,9</b>	<b>3.139,2</b>	<b>100%</b>

## 4.5.2 Haven van Antwerpen

De totale investeringen in de haven van Antwerpen daalden in de periode 2006-2011, en dit zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Een zeer groot deel van de investeringen in de haven van Antwerpen werden in 2011 gedaan in de maritieme cluster (bijna twee derde) en een derde in de industriële sector.

Investeringen Antwerpen	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	50,0	56,0	2%
<b>Industrie</b>	949,5	765,5	33%
<b>Andere logistieke diensten</b>	62,8	63,7	3%
<b>Vervoer over land</b>	41,7	28,3	1%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	1.104,0	913,5	39%
<b>Maritieme cluster</b>	1.490,1	1.425,7	61%
<b>TOTAAL</b>	<b>2.594,1</b>	<b>2.339,3</b>	<b>100%</b>

## 4.5.3 Haven van Gent

In de haven van Gent stegen de totale investeringen in de periode 2006-2011. De investeringen in de niet-maritieme cluster stegen, die in de maritieme cluster daalden. Ook wat investeringen betreft is de sector industrie in Gent de belangrijkste: meer dan twee derde van het totaal werd in 2011 geïnvesteerd in deze sector. De maritieme cluster was goed voor nog geen vijftien procent van het totaal.

Investeringen Gent	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	26,4	36,3	8%
<b>Industrie</b>	252,2	310,3	71%
<b>Andere logistieke diensten</b>	28,2	20,0	5%
<b>Vervoer over land</b>	13,4	16,0	4%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	320,3	382,7	87%
<b>Maritieme cluster</b>	74,6	56,4	13%
<b>TOTAAL</b>	<b>394,9</b>	<b>439,1</b>	<b>100%</b>



### 4.5.3 Haven van Zeebrugge

In de periode 2006-2011 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 2011 goed voor meer dan de helft van de investeringen. De sector industrie was in 2011 goed voor ongeveer een vierde van de totale investeringen.

Investeringen Zeebrugge	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	9,0	10,4	4%
<b>Industrie</b>	93,4	64,5	24%
<b>Andere logistieke diensten</b>	8,1	5,1	2%
<b>Vervoer over land</b>	19,5	39,7	15%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	129,9	119,7	45%
<b>Maritieme cluster</b>	176,6	148,5	55%
<b>TOTAAL</b>	<b>306,5</b>	<b>268,2</b>	<b>100%</b>

### 4.5.4 Haven van Oostende

In de haven van Oostende zijn de investeringen in 2011 gestegen tegenover 2006. Meer dan twee derde van de investeringen ging in 2011 naar de niet-maritieme cluster, terwijl de maritieme cluster in 2011 goed was voor meer dan een vierde van de totale investeringen. Binnen de niet-maritieme cluster werd in 2011 twee derde geïnvesteerd in de sector industrie.

Investeringen Oostende	2006 (mln euro)	2011 (mln euro)	aandeel in totaal
<b>Handel</b>	3,7	4,7	5%
<b>Industrie</b>	25,3	44,3	48%
<b>Andere logistieke diensten</b>	2,9	11,1	12%
<b>Vervoer over land</b>	5,6	6,0	6%
<b>Niet-maritieme cluster</b>	37,5	66,2	71%
<b>Maritieme cluster</b>	37,8	26,4	29%
<b>TOTAAL</b>	<b>75,4</b>	<b>92,6</b>	<b>100%</b>



UNION 5  
ANTWERPEN

50  
48  
11

# 5

## MARITIEME STATISTIEK

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

Onder de Le Havre-Hamburg range verstaat men de cluster van 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. De totale overslag in deze range bedroeg in 2012 1.102 miljoen ton (-0,1 %). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in dit totaal bedroeg 257 miljoen ton (23,3 %). Dit is een lichte daling tegenover 2011 (24,1 %).

## MARITIEME STATISTIEK

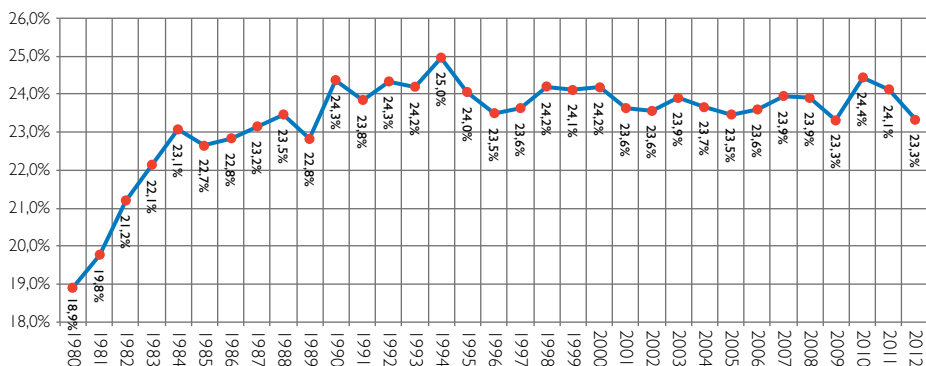
Tabel 5.1

### Maritieme trafiek in de Le Havre-Hamburg range

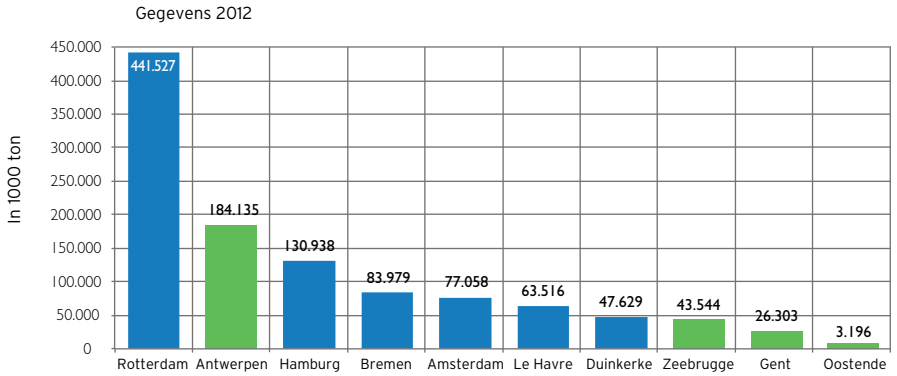
	2008	2009	2010	2011	2012	% 2012
<b>Antwerpen</b>	189.389	157.806	178.168	187.151	184.135	16,7%
<b>Gent</b>	27.027	20.787	27.258	27.192	26.303	2,4%
<b>Zeebrugge</b>	42.024	44.867	49.600	46.958	43.544	4,0%
<b>Oostende</b>	8.477	5.370	4.935	3.844	3.196	0,3%
<b>Rotterdam</b>	421.221	386.957	430.160	434.551	441.527	40,1%
<b>Amsterdam</b>	75.821	73.393	72.717	74.860	77.058	7,0%
<b>Hamburg</b>	140.375	110.380	121.186	132.216	130.938	11,9%
<b>Bremen</b>	74.647	63.036	68.690	80.585	83.979	7,6%
<b>Le Havre</b>	80.173	73.768	70.217	67.561	63.516	5,8%
<b>Duinkerke</b>	57.689	45.003	42.724	47.523	47.629	4,3%
<b>Totaal</b>	<b>1.116.843</b>	<b>981.367</b>	<b>1.065.655</b>	<b>1.102.441</b>	<b>1.101.825</b>	<b>100,0%</b>

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

Als gevolg van de globale financiële en economische malaise daalde in 2009 de totale goederenoverslag in de Vlaamse havens. In 2010 en 2011 steeg de overslag echter opnieuw. Na een stijging in 2010 en 2011 werd in 2012 terug een daling genoteerd. De goederenoverslag daalde van 265 miljoen ton in 2011 naar iets meer dan 257 miljoen ton in 2012 (-3,0 %). In elke Vlaamse haven nam de trafiek af. In Antwerpen werden er in 2012 184,1 miljoen ton goederen behandeld. Dit is ongeveer 3 miljoen ton minder dan het jaar ervoor (-1,6 %). Ook in de havens van Gent, Zeebrugge en Oostende daalde de trafiek met respectievelijk 0,9 miljoen ton (-3,3 %), 3,4 miljoen ton (-7,3 %) en 0,6 miljoen ton (-16,8 %).

**Tabel 5.2**

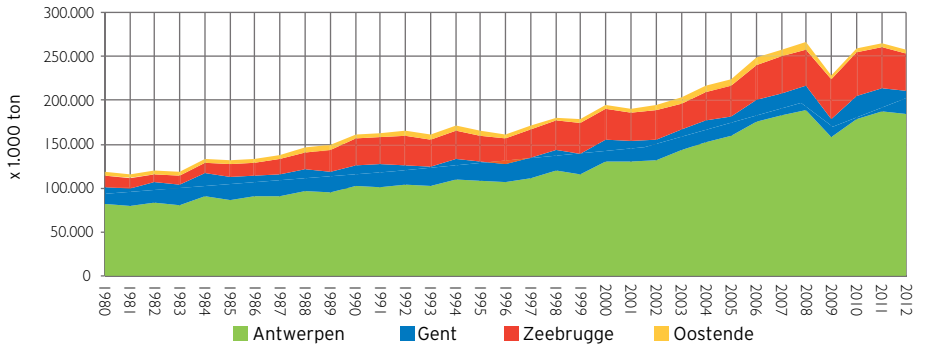
**Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2012**



	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308	
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349	
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	194.352	
2001	130.050	23.456	32.080	4.827	190.413	↓ -2,0%
2002	131.628	23.980	32.935	6.238	194.781	↑ 2,3%
2003	142.874	23.538	30.570	7.219	204.201	↑ 4,8%
2004	152.326	24.956	31.794	7.545	216.621	↑ 6,1%
2005	160.054	22.223	34.590	7.681	224.548	↑ 3,7%
2006	175.229	25.169	40.222	7.916	248.536	↑ 10,7%
2007	182.897	25.103	42.077	7.984	258.061	↑ 3,8%
2008	189.389	27.027	42.024	8.477	266.917	↑ 3,4%
2009	157.806	20.787	44.867	5.370	228.830	↓ -14,3%
2010	178.168	27.258	49.600	4.935	259.961	↑ 13,6%
2011	187.151	27.192	46.958	3.844	265.145	↑ 2,0%
2012	184.135	26.303	43.544	3.196	257.178	↓ -3,0%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

## Totale maritieme trafiek in de Vlaamse havens



## 5.3 De Vlaamse havens: maritieme trafiek ingedeeld naar verschijningsvorm

### 5.3.1 Droge bulk

Onder de rubriek 'droge bulk' worden de goederen gegroepeerd die onverpakt worden verscheept, zoals ertsen, kolen, grind, zand en granen. De overslag van droge bulk bedroeg in 2012 in de vier Vlaamse havens samen 38,8 miljoen ton (- 1,4 % tegenover 2011). Tegenover 2011 steeg de overslag van droge bulk in 2012 met 0,1 % in Antwerpen, terwijl in Gent, Zeebrugge en Oostende de overslag daalde met respectievelijk 1,8 %, 1,8 % en 16,4 %.



**Tabel 5.3.**

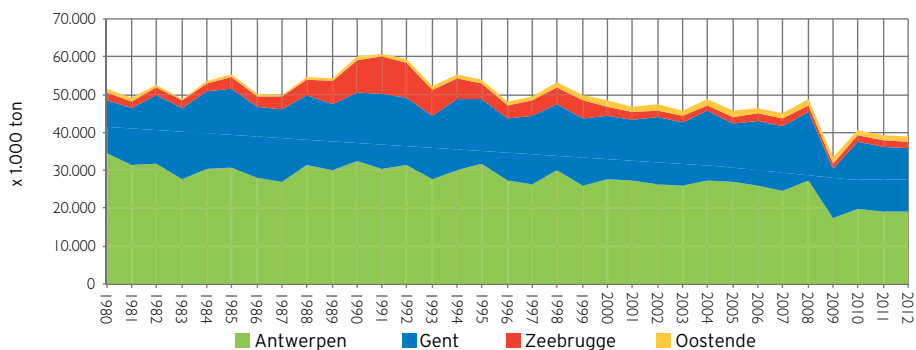
**Maritieme trafiek droge bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2012**

	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	27.754	16.751	2.456	1.604	48.565	
2001	27.272	16.203	1.976	1.537	46.988	↓ -3,2%
2002	26.298	17.850	1.712	1.565	47.425	↑ 0,9%
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	26.931	15.596	1.719	1.415	45.661	↓ -6,4%
2006	26.122	16.914	1.956	1.469	46.461	↑ 1,8%
2007	24.514	17.058	2.011	1.407	44.990	↓ -3,2%
2008	27.346	17.970	1.953	1.666	48.935	↑ 8,8%
2009	17.384	12.960	1.598	1.391	33.333	↓ -31,9%
2010	19.779	17.714	1.694	1.410	40.597	↑ 21,8%
2011	19.086	17.128	1.652	1.543	39.409	↓ -2,9%
2012	19.106	16.820	1.623	1.290	38.839	↓ -1,4%

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 2012 werd in de vier Vlaamse havens in totaal 57,0 miljoen ton vloeibare bulk geladen en gelost. Tegenover 2011 daalde de overslag in Antwerpen, Gent en Zeebrugge met respectievelijk 1,6 %, 10,6 %, en 7,1 %. In Oostende steeg de overslag van vloeibare bulk (maar het gaat in totaal slechts over een kleine hoeveelheid).



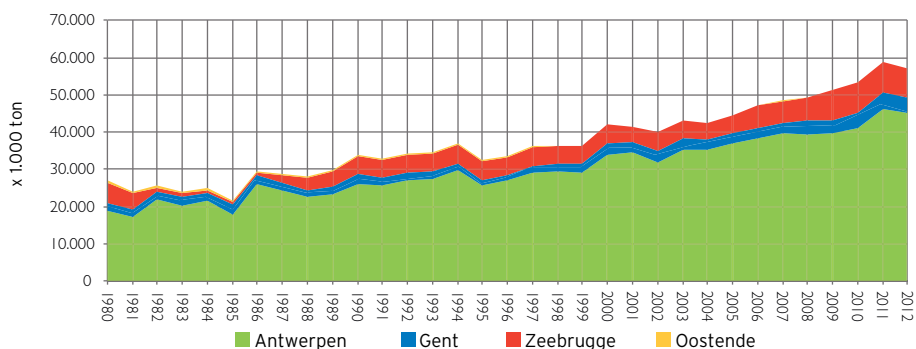
Tabel 5.4

Maritieme trafiek vloeibare bulk, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2012

	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	34.039	2.827	5.070	30	41.966	
2001	34.444	2.818	4.140	18	41.420	↓ -1,3%
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993	↓ -3,4%
2003	35.127	3.082	4.869	43	43.121	↑ 7,8%
2004	35.280	2.806	4.286	49	42.421	↓ -1,6%
2005	37.030	2.795	4.480	52	44.357	↑ 4,6%
2006	38.218	2.732	6.247	54	47.251	↑ 6,5%
2007	39.601	2.893	5.858	56	48.408	↑ 2,4%
2008	39.316	3.818	6.203	43	49.380	↑ 2,0%
2009	39.522	3.725	7.993	15	51.255	↑ 3,8%
2010	40.996	4.240	7.997	6	53.239	↑ 3,9%
2011	46.016	4.450	8.281	5	58.752	↑ 10,4%
2012	45.276	3.977	7.695	28	56.976	↓ -3,0%

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 2012 in de vier Vlaamse havens samen 125 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 2012 steeg de overslag van containers in Gent tot 618.000 ton (+13,4 %). In Antwerpen en Zeebrugge daarentegen daalde de containeroverslag (in ton) in 2012, respectievelijk met 1,0 % en met 10,7 %.

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 bijvoorbeeld een container van 40 voet gelijk aan 2 TEU).

**Tabel 5.5**

**Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2012**



	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	44.526	142	11.610	0	56.278	
2001	46.410	150	10.585	21	57.166	↑ 1,6%
2002	53.017	193	11.865	41	65.116	↑ 13,9%
2003	61.350	243	12.271	72	73.936	↑ 13,5%
2004	68.280	264	14.012	79	82.635	↑ 11,8%
2005	74.593	230	15.604	44	90.471	↑ 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	101.362	442	21.202	0	123.006	↑ 6,7%
2009	87.248	419	24.895	0	112.562	↓ -8,5%
2010	102.539	559	26.404	0	129.502	↑ 15,0%
2011	105.109	545	22.743	0	128.397	↓ -0,9%
2012	104.060	618	20.317	0	124.995	↓ -2,6%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen



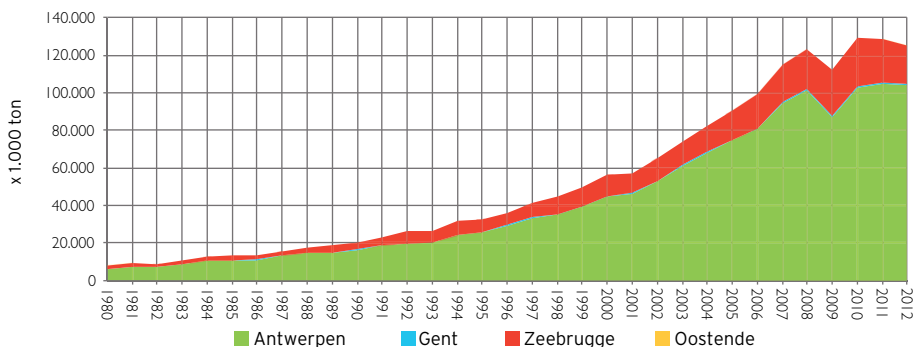
Tabel 5.6

Maritieme trafiek containers, Vlaamse havens, in TEU, 1980-2012

	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	4.082.334	9.900	965.345	0	5.057.579	
2001	4.218.176	15.590	875.926	4.675	5.114.367	↑ 1,1%
2002	4.777.151	21.316	958.942	9.156	5.766.565	↑ 12,8%
2003	5.445.438	28.688	1.012.672	13.266	6.500.064	↑ 12,7%
2004	6.063.747	32.441	1.196.755	15.418	7.308.361	↑ 12,4%
2005	6.482.029	30.529	1.407.932	8.890	7.929.380	↑ 8,5%
2006	7.018.799	35.888	1.653.493	4.555	8.712.735	↑ 9,9%
2007	8.176.614	60.835	2.020.723	3.281	10.261.453	↑ 17,8%
2008	8.662.891	62.868	2.209.713	0	10.935.472	↑ 6,6%
2009	7.309.639	63.657	2.328.198	0	9.701.494	↓ -11,3%
2010	8.468.475	83.065	2.499.756	0	11.051.296	↑ 13,9%
2011	8.662.035	80.093	2.206.681	0	10.948.809	↓ -0,9%
2012	8.635.169	88.159	1.953.170	0	10.676.498	↓ -2,5%

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 2012 bedroeg de totale overslag van roll-on roll-off in de vier Vlaamse havens samen 24,2 miljoen ton (-2,0 %). In Gent en Antwerpen is het aandeel van de roll-on roll-off overslag eerder gering. De roll-on roll-off trafiek steeg in 2012 in Antwerpen en in Gent met respectievelijk 6,5 % en 3,8 %. In Zeebrugge en Oostende daarentegen daalde de trafiek in 2012 met respectievelijk 4,4 % en 20,6 % tegenover 2011.

**Tabel 5.7**

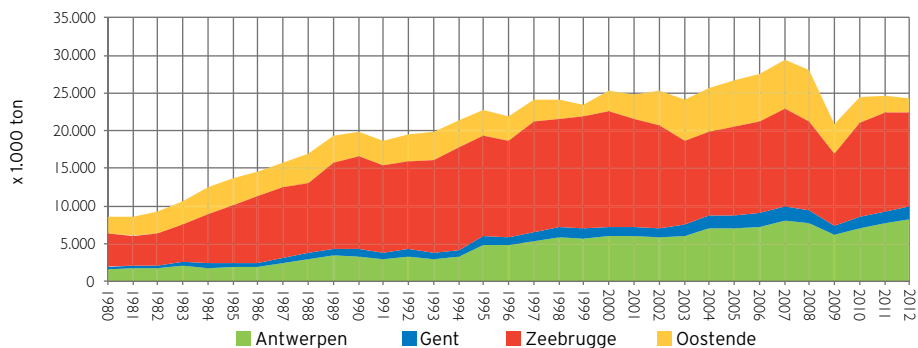
**Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2012**



	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	5.967	1.279	15.358	2.644	25.248	
2001	5.993	1.172	14.348	3.223	24.736	↓ -2,0%
2002	5.837	1.278	13.651	4.579	25.345	↑ 2,5%
2003	6.046	1.425	11.107	5.607	24.185	↓ -4,6%
2004	7.085	1.579	11.097	5.929	25.690	↑ 6,2%
2005	7.003	1.719	11.777	6.146	26.645	↑ 3,7%
2006	7.159	1.851	12.245	6.236	27.491	↑ 3,2%
2007	8.084	1.916	13.000	6.460	29.460	↑ 7,2%
2008	7.765	1.681	11.814	6.755	28.015	↓ -4,9%
2009	6.115	1.324	9.514	3.949	20.902	↓ -25,4%
2010	7.071	1.539	12.396	3.396	24.402	↑ 16,7%
2011	7.658	1.638	13.131	2.256	24.683	↑ 1,2%
2012	8.158	1.700	12.549	1.792	24.199	↓ -2,0%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

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



### 5.3.5 Conventioneel stukgoed

De overslag van goederen die noch in bulk, noch in containers worden verscheept, zoals bijvoorbeeld project cargo, breakbulk, ijzer en staal, papier, machines en paletten, wordt in de statistieken in de rubriek 'conventioneel stukgoed' ondergebracht. In 2012 ging het voor de vier Vlaamse havens in totaal over 12,2 miljoen ton (-12,5 % tegenover 2011). De overslag van conventioneel stukgoed steeg in Zeebrugge en Oostende. In Antwerpen en Gent daarentegen daalde deze trafieksoort.

Tabel 5.8

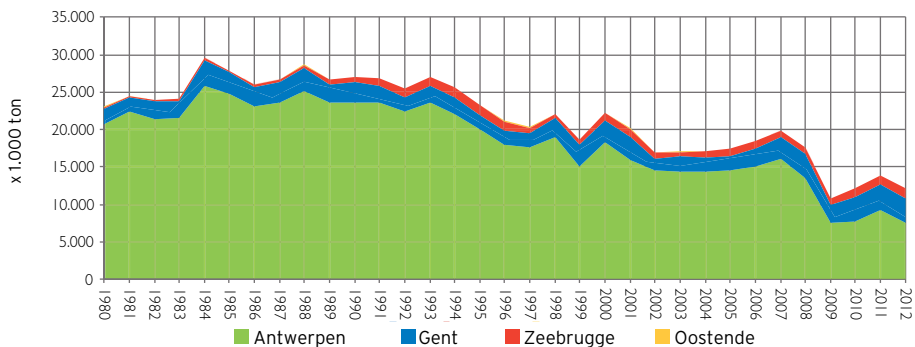
Maritieme trafiek roll-on roll-off, Vlaamse havens, in 1000 ton, 1980-2012



	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	18.245	3.041	981	29	22.296	
2001	15.932	3.113	1.032	29	20.106	↓ -9,8%
2002	14.483	1.605	786	33	16.907	↓ -15,9%
2003	14.440	1.918	661	16	17.035	↑ 0,8%
2004	14.364	1.930	803	10	17.107	↑ 0,4%
2005	14.498	1.882	1.011	12	17.403	↑ 1,7%
2006	15.064	2.380	1.040	29	18.513	↑ 6,4%
2007	16.158	2.819	885	47	19.909	↑ 7,5%
2008	13.600	3.117	852	14	17.583	↓ -11,7%
2009	7.537	2.359	866	15	10.777	↓ -38,7%
2010	7.783	3.205	1.110	123	12.221	↑ 13,4%
2011	9.283	3.431	1.151	40	13.905	↑ 13,8%
2012	7.534	3.187	1.360	87	12.168	↓ -12,5%

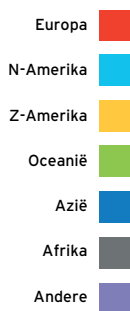
Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

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

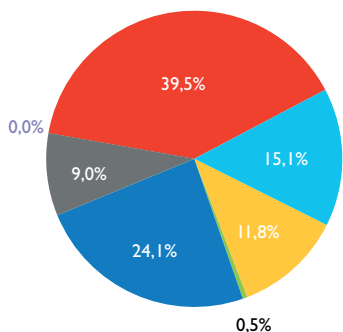


## 5.4 Oorsprong en bestemming van de goederen

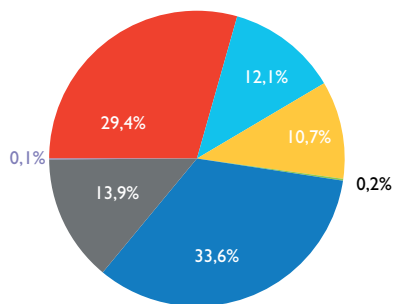
De onderstaande tabellen geven de oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen weer. De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen Noord- en Zuid-Amerika (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek 'andere' houdt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



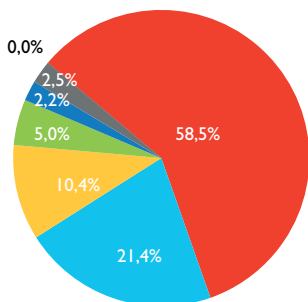
**Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen**



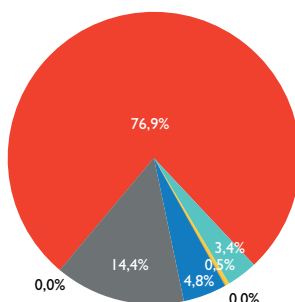
**Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen**



**Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Gent**

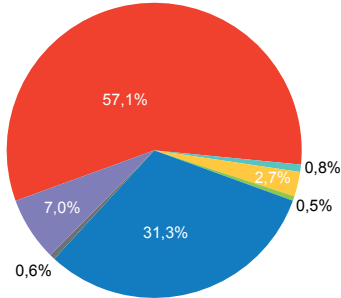


**Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent**

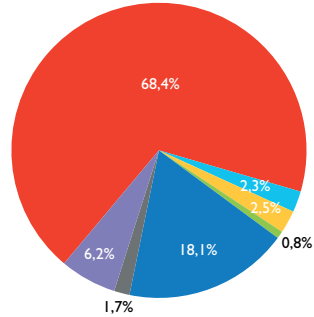




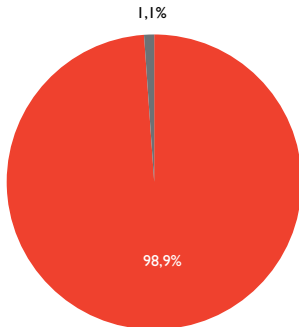
### Oorsprong van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



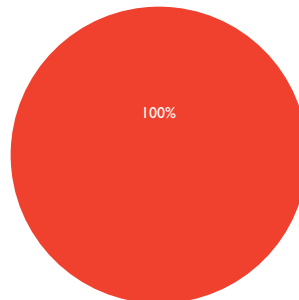
### Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



### 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 7.9 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. Zeebrugge noteert de laatste vijf jaar een gestage groei van het aantal passagiers, vooral als gevolg van het groeiend aantal cruiseschepen.



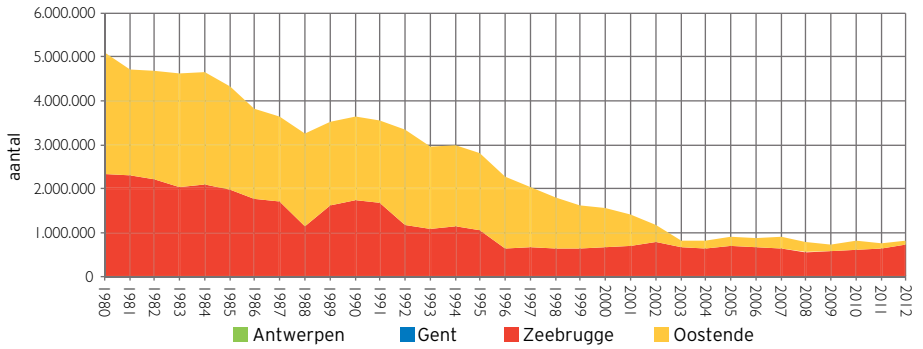
**Tabel 5.9**

### Passagiers, Vlaamse havens, in aantal, 1980-2012

	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

## Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



## 5.6 Scheepsbewegingen

Tabel 7.10 geeft het aantal zeeschepen dat in de Vlaamse havens is aangekomen, tabel 7.11 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) van deze schepen weer. In 2012 kwamen er in totaal in de vier Vlaamse havens 29.903 schepen aan, goed voor een totale BT van 558,8 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 2012 het grootst in Zeebrugge (25.065 BT) omdat in die haven relatief veel grote schepen (vooral containerschepen en methaantankers) aanmeren. Het aantal aangekomen zeeschepen is in Oostende fors gestegen (+100,8 %) 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 2.607 BT in 2012 (-60,7 %).



**Tabel 5.10**

### Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2012

	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Tabel 5.11

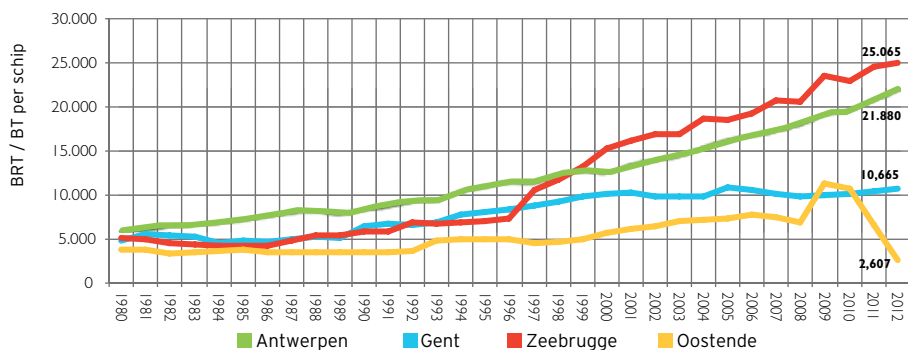
Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2012



	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%

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

### Gemiddelde scheepsgrootte



## 5.7 Maritieme trafiek per goederensoort

Tabellen 7.12 tot en met 7.16 geven de totale goederenoverslag in de vier Vlaamse havens weer, opgedeeld naar goederensoort. Telkens worden de overslagcijfers van 2012 vergeleken met die van 2011. De laatste kolom van de tabellen geeft het groeicijfer van 2012 tegenover 2011 weer.

**Tabel 5.12**

**Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen,  
in 1000 ton, 2012**

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	2011	2012	% groei
<b>Stukgoedbehandeling</b>	122.050	119.753	↓ -1,9%
IJzer en staal	8.427	6.809	↓ -19,2%
Non-ferro-metalen	343	468	↑ 36,4%
Meststoffen / chemicaliën	239	88	↓ -63,2%
Hout	338	344	↑ 1,8%
Houtcellulose, papierpulp	763	896	↑ 17,4%
Fruit	<b>1.350</b>	<b>1.307</b>	↓ <b>-3,2%</b>
Graangewassen	7	3	↓ -57,1%
Rollend materieel	3.615	3.916	↑ 8,3%
Meel	62	55	↓ -11,3%
Suiker	6	43	↑ 616,7%
Containers	105.110	104.060	↓ -1,0%
Overig stukgoed	1.790	1.764	↓ -1,5%
<b>Massagoedbehandeling</b>	65.102	64.382	↓ -1,1%
Ruwe aardolie	4.573	2.552	↓ -44,2%
Aardoliederivaten	29.840	31.989	↑ 7,2%
Chemicaliën	11.123	10.211	↓ -8,2%
Ertsen	2.827	2.740	↓ -3,1%
Kolen	5.351	5.726	↑ 7,0%
Granen	1.090	1.113	↑ 2,1%
Meststoffen	4.448	4.214	↓ -5,3%
Zand en grind	1.657	1.391	↓ -16,1%
Overig massagoed	4.193	4.446	↑ 6,0%
<b>TOTAAL</b>	187.152	184.135	↓ -1,6%

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 5.13

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2012, NVS-indeling

Goederencategorie (NVS-indeling)	2011	2012	% groei
<b>O. Landbouwproducten en levende dieren</b>	2.631	2.571	↓ -2,3%
1. Voedingsproducten en veevoeders	804	965	↑ 20,0%
2. Vaste minerale brandstoffen	5.551	6.172	↑ 11,2%
3. Aardoliën en aardolieproducten	34.413	34.541	↑ 0,4%
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	3.932	3.948	↑ 0,4%
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	8.775	7.283	↓ -17,0%
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	3.782	3.458	↓ -8,6%
7. Meststoffen	4.697	4.336	↓ -7,7%
8. Chemische producten	11.913	10.819	↓ -9,2%
9. Voertuigen, machines en overige ...	4.467	4.946	↑ 10,7%
10. Containers	105.111	104.060	↓ -1,0%
11. Niet gespecificeerde lading	1.076	1.034	↓ -3,9%
<b>TOTAAL</b>	<b>187.152</b>	<b>184.135</b>	<b>↓ -1,6%</b>

Bron: Vlaamse Havencommissie / havenbesturen

Tabel 5.14

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2012

Goederencategorie (NVS-indeling)	2011	2012	% groei
<b>O. Landbouwproducten</b>	<b>1.750</b>	<b>2.541</b>	<b>↑ 45,2%</b>
01. Granen	1.157	1.376	↑ 18,9%
02. Aardappelen	0	0	↑ 0,0%
03. Andere verse groenten en vruchten	0	0	↑ 0,0%
04. Natuurlijke en synthetische textielstoffen	0	0	↑ 0,0%
05. Hout en kurk	593	1.165	↑ 96,5%
06. Suikerbieten	0	0	↑ 0,0%
09. Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	↑ 0,0%
<b>1. Voedingsproducten en veevoeder</b>	<b>3.678</b>	<b>4.298</b>	<b>↑ 16,9%</b>
11. Suiker	71	76	↑ 7,0%
12. Dranken	894	915	↑ 2,3%
16. Producten op basis van graan, fruit en groenten	19	54	↑ 184,2%
17. Veevoeder	625	796	↑ 27,4%
18. Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	2.069	2.457	↑ 18,8%
<b>2. Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>3.062</b>	<b>2.882</b>	<b>↓ -5,9%</b>
21. Steenkool	2.289	2.495	↑ 9,0%
22. Bruinkool	121	96	↓ -20,7%

## MARITIEME STATISTIEK

23. Cokes	652	291	↓	-55,4%
<b>3. Petroleum en petroleumproducten</b>	<b>3.677</b>	<b>2.625</b>	↓	<b>-28,6%</b>
31. Ruwe petroleum	0	0	↑	0,0%
32. Vloeibare petroleumbrandstoffen	1.301	1.110	↓	-14,7%
34. Andere petroleumproducten	2.376	1.515	↓	-36,2%
<b>4. Ertsen en metaalresiduen</b>	<b>5.088</b>	<b>4.923</b>	↓	<b>-3,2%</b>
41. IJzererts	3.518	3.304	↓	-6,1%
45. Andere ertsen en afvallen daarvan	101	57	↓	-43,6%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	1.469	1.562	↑	6,3%
<b>5. Producten van de metaalindustrie</b>	<b>3.233</b>	<b>3.054</b>	↓	<b>-5,5%</b>
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	167	115	↓	-31,1%
52. Halffabrikaten van ijzer en staal	1.763	1.510	↓	-14,4%
53. Staven, profielen en draad van ijzer en staal	18	10	↓	-44,4%
54. Platen van ijzer en staal	1.281	1.388	↑	8,4%
55. Buizen en pijpen van ijzer en staal	2	9	↑	350,0%
56. Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	2	22	↑	1000,0%
<b>6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>2.562</b>	<b>1.732</b>	↓	<b>-32,4%</b>
61. Zand, grind, klei en slakken	1.374	822	↓	-40,2%
62. Zout, ijzerkies en zwavel	558	218	↓	-60,9%
63. Andere ruwe mineralen	311	269	↓	-13,5%
64. Cement en kalk	314	400	↑	27,4%
65. Gips	0	0	↑	0,0%
69. Bouwmaterialen	5	23	↑	360,0%
<b>7. Meststoffen</b>	<b>1.270</b>	<b>1.269</b>	↓	<b>-0,1%</b>
71. Natuurlijke meststoffen	186	174	↓	-6,5%
72. Kunstmeststoffen	1.084	1.095	↑	1,0%
<b>8. Chemische producten</b>	<b>411</b>	<b>459</b>	↑	<b>11,7%</b>
81. Chemische basisproducten	322	345	↑	7,1%
82. Aluminiumverbindingen	0	0	↑	0,0%
83. Producten van steenkoolchemie	62	94	↑	51,6%
84. Cellulose en oud papier	9	0	↓	-100,0%
89. Andere chemische producten	18	20	↑	11,1%
<b>9. Overige goederen</b>	<b>2.460</b>	<b>2.520</b>	↑	<b>2,4%</b>
91. Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	230	184	↓	-20,0%
92. Landbouwmachines, inclusief onderdelen	438	397	↓	-9,4%
93. Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	45	9	↓	-80,0%
94. Artikelen van metaal	0	0	↑	0,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	1.495	1.651	↑	10,4%
99. Bijzondere transacties	252	279	↑	10,7%
<b>TOTAAL</b>	<b>27.191</b>	<b>26.303</b>	↓	<b>-3,3%</b>

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Gent



Tabel 5.15

Trafiiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2012

Goederencategorie (NVS-indeling)	2011	2012	% groei
<b>0. Landbouwproducten</b>	<b>293</b>	<b>199</b> ↓	<b>-32,1%</b>
01. Granen (m.i.v. rijst)	59	47 ↓	-20,3%
02. Aardappelen	15	1 ↓	-93,3%
03. Verse groenten en vruchten	195	137 ↓	-29,7%
04. Textiel	0	0 ↑	0,0%
05. Hout en kurk	21	14 ↓	-33,3%
09. Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	3	0 ↓	-100,0%
<b>1. Andere voedingsproducten en veevoerders</b>	<b>358</b>	<b>324</b> ↓	<b>-9,5%</b>
11. Suiker	83	87 ↑	4,8%
12. Dranken	217	197 ↓	-9,2%
13. Voedings- en genotsmiddelen	0	0 ↑	0,0%
14. Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0 ↑	0,0%
16. Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0 ↑	0,0%
17. Veevoeder	54	37 ↓	-31,5%
18. Oliezaden, oliën en vetten	0	1 ↑	100,0%
19. Andere voedingsproducten	4	4 ↑	0,0%
<b>2. Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>59</b>	<b>64</b> ↑	<b>8,5%</b>
21. Steenkool	23	27 ↑	17,4%
22. Bruinkool en turf	36	37 ↑	2,8%
22. Cokes	0	0 ↑	0,0%
<b>3. Aardolie &amp; -producten</b>	<b>5.407</b>	<b>4.606</b> ↓	<b>-14,8%</b>
32. Vloeibare brandstoffen	353	368 ↑	4,2%
33. Energiegassen	5.054	4.238 ↓	-16,1%
<b>4. Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies</b>	<b>0</b>	<b>0</b> ↑	<b>0,0%</b>
45. Andere ertsen	0	0 ↑	0,0%
46. Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0 ↑	0,0%
<b>5. IJzer, staal en non-ferrometalen</b>	<b>0</b>	<b>0</b> ↑	<b>0,0%</b>
51. Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0 ↑	0,0%
56. Non-ferro metalen	0	0 ↑	0,0%
59. Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	0 ↑	0,0%
<b>6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>1.482</b>	<b>1.480</b> ↓	<b>-0,1%</b>
61. Zand, grind, klei en slakken	1.471	1.466 ↓	-0,3%
64. Cement, kalk	7	9 ↑	28,6%
69. Andere bewerkte bouwmaterialen	4	5 ↑	25,0%
<b>7. Meststoffen</b>	<b>0</b>	<b>0</b> ↑	<b>0,0%</b>
72. Kunstmeststoffen	0	0 ↑	0,0%

## MARITIEME STATISTIEK

<b>8. Chemische producten</b>	<b>683</b>	<b>727</b>	<b>↑</b>	<b>6,4%</b>
81. Chemische basisproducten	0	0	↑	0,0%
84. Cellulose, papierpulp	682	726	↑	6,5%
89. Andere chemische producten	1	1	↑	0,0%
<b>9. Overige goederen</b>	<b>38.667</b>	<b>36.142</b>	<b>↓</b>	<b>-6,5%</b>
91. Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	35.873	32.867	↓	-8,4%
92. Landbouwtractoren en -machines	0	0		
93. Elektrische machines, apparaten ,...	2	4	↑	100,0%
94. Metaalwaren	0	0	↑	0,0%
97. Andere fabrikaten en halffabrikaten	218	466	↑	113,8%
98. Bunkermateriaal en boordprovisie	2.574	2.805	↑	9,0%
99. Speciale transacties	0	0	↑	0,0%
<b>TOTAAL</b>	<b>46.957</b>	<b>43.544</b>	<b>↓</b>	<b>-7,3%</b>

Bron: Vlaamse Havencommissie / Port of Zeebrugge

Tabel 5.16

## Trafiek naar goederencategorie, Haven van Oostende, in ton, 2012

Goederencategorie	2011	2012	% groei
<b>Bouwmaterialen</b>	<b>100.715</b>	<b>30.500</b>	<b>↓ -69,7%</b>
Erts	6.112	0	↓ -100,0%
Ferrochrome	55.230	59.524	↑ 7,8%
Gasolie	4.688	21.210	↑ 352,4%
Grind en zand	1.278.093	1.137.541	↓ -11,0%
Hout	20.647	9.925	↓ -51,9%
Magnesiumoxide	0	0	↑ 0,0%
Microsilica	0	0	↑ 0,0%
Orthoxyleen	0	6.595	↑ 100,0%
Schroot	0	0	↑ 0,0%
Sepeoliet	36.038	42.801	↑ 18,8%
Staal	19.430	0	↓ -100,0%
Silo/machines	25	46.511	↑ 100,0%
Steenkool	23.433	12.420	↓ -47,0%
Waterglass	13.835	13.561	↓ -2,0%
Zout	29.120	13.141	↓ -54,9%
Veevoeder	0	11.252	↑ 100,0%
Containers	0	0	↑ 0,0%
Roll-on-roll-off	2.242.634	1.782.294	↓ -20,5%
Toeristische wagens	13.547	9.242	↓ -31,8%
<b>TOTAAL</b>	<b>3.843.547</b>	<b>3.196.517</b>	<b>↓ -16,8%</b>

Bron: Vlaamse Havencommissie / Havenbedrijf Oostende.

12M

8

6

4

2

11M

8

6

4

2

10M

8

6

4

2

9M

10M

8

6

4

2

9M

8

6



# 6

## ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

De RAPL (Rotterdam Antwerpen Pijpleiding) wordt uitgbaat door de vennootschap Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. en werd in 1971 in gebruik genomen. De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen (die van Total en Esso) worden via de RAPL met ruwe aardolie bevoorrad. De jaarlijks aanvoer nam sindsdien gestaag toe. Als gevolg van de economische crisis daalde na 2008 de vraag naar petroleumproducten. De jongste jaren kent de trafiek een schommelend verloop. De aanvoer via de RAPL bedroeg in 2012 29,9 miljoen ton. Dit is een stijging met 12,7 % tegenover 2011, toen 26,5 miljoen ton vanuit Rotterdam naar Antwerpen werd vervoerd.

## ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)



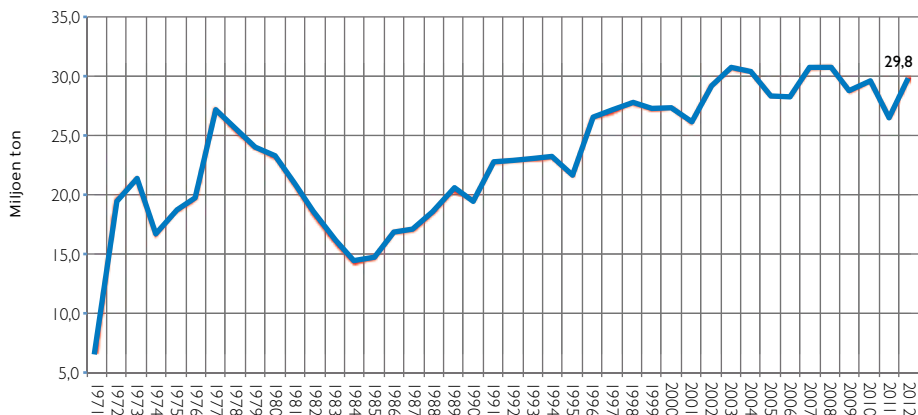
Tabel 6.1

### Trafiiek Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding, in ton

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

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

### Vervoer van ruwe petroleum door de RAPL



## ROTTERDAM-ANTWERPEN PIJPLEIDING (RAPL)

---





NO SMOKING

CAUTION  
FIRE HAZARD  
NO OPEN FLAMES  
NO WELDING  
NO CUTTING



# 7

## BINNENVAART VAN EN NAAR DE VLAAMSE HAVENS

In totaal werd er in de Vlaamse zeehavens 111,9 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen (+0,8% tegenover 2011). De binnenvaartoverslag op de Vlaamse kanalen en rivieren is in 2012 gedaald tot 39,3 miljoen ton (-4,5% tegenover 2011). Voor de havens en binnenwateren samen bedroeg de totale trafiek in 2012 151,2 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, 1998-2012**

	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%

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.

In 2012 werd 74,4 % van het totale goederenvervoer van de NMBS, uitgedrukt in ton-kilometer gerealiseerd in, van of naar de Vlaamse havens. In totaal werden er door de NMBS in 2012 34,3 miljoen ton goederen vervoerd. Dit is een daling van 16,1% tegenover 2011.

De totale begrote investeringen voor het jaar 2013 bedragen meer dan 2.163,5 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2013). Daarvan is 1.031,7 miljoen euro (47,7 %) bestemd voor de klassieke investeringen, 495,1 miljoen euro (22,9 %) voor het rollend materieel, 347,4 miljoen euro (16,1 %) voor de dienstgebouwen en de productiemiddelen, 262,8 miljoen euro (12,1 %) voor de GEN infrastructuur en 26,6 miljoen euro (1,2 %) voor de Hoge Snelheidstrein HST.

## SPOORVERVOER

---

Het bedrag dat voor 2013 als investeringen werd begroot voor investeringen (2.163,5 miljoen euro), is als volgt verdeeld over de drie spoorwegentiteiten: 1.214,7 miljoen euro voor infrastructuurbeheerder Infrabel (aandeel 56,1 %), 730,7 miljoen euro voor spoorweguitbater NMBS (aandeel 33,8 %) en 218,0 miljoen euro voor NMBS-Holding (aandeel 10,1 %). In tabel 8.1 worden de begrote bedragen weergegeven voor de spoorinvesteringen in de havens zonder opdeling tussen NMBS Holding, 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 2013 49,3 miljoen euro. Dit is 65,5 miljoen euro (57,1 %) minder dan in 2012.

Het grootste aandeel van de spoorweginvesteringen in de Vlaamse havens gaat in 2013 naar Antwerpen: 38,5 miljoen euro (78,0 %) van het totaal. Het aandeel van Gent en Zeebrugge bedraagt respectievelijk 6,5 miljoen euro (13,2 %) en 4,4 miljoen euro (8,9 %). Voor de haven van Oostende is er in 2013 niets voorzien.

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 2013 wordt daarvoor een bedrag van 15,3 miljoen euro voorzien.

Tabel 8.1

Investerings in spoorweginfrastructuur Infrabel (in 1.000 euro - prijzen 2012) (Incl. SPV-prefinanciering (Spoorweg Projectvennootschappen), excl. PPS-projecten)

Spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2013 (in 1.000 euro)
<b>Totaal budget 2013 voor de haven van Antwerpen</b>	<b>38.463,7</b>
Liefkenshoek Raillink	27.478,8
<b>Liefkenshoek Raillink</b>	<b>27.478,8</b>
Instandhouding seininrichting -Area NO	171,6
<b>Instandhouding seininrichting -Area NO</b>	<b>171,6</b>
Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Area NO	25,3
<b>Instandhouding burgerlijke bouwkunde - Area NO</b>	<b>25,3</b>
Bijsporen - Area NO	2.190,8
Hoofdsporen - Area NO	948,9
Overwegen - Area NO	299,0
<b>Instandhouding sporen - Area NO</b>	<b>3.438,6</b>
Bundel Zuid	250,6
Bundels Krommenhoek en Doel	225,9
Haven van Antwerpen: diverse werken Linkeroever	1,5
L10: Ontdubbelen en elektrificeren	55,3
L59: Aanleg trapezium tussen Beveren en Melsele	17,5
Sluis Deurganckdok	103,1
Westelijke ontsluiting (WO)	342,6
<b>Haven van Antwerpen: Linkeroever</b>	<b>996,5</b>
Antwerpen-Noord	322,2
Haven van Antwerpen: diverse werken Rechteroever	68,4
<b>Haven van Antwerpen: Rechteroever</b>	<b>390,6</b>
Concentratie seinposten: Area NO - Antwerpen-Linkeroever	29,7
Concentratie seinposten: Area NO - Antwerpen Rechteroever	678,2
<b>Concentratie seinposten - Area NO</b>	<b>707,9</b>
L15: Elektrificatie Herentals-Mol	2.623,7
L19: Hamont eindstation	1.060,7
Opportuniteitswerken gelinkt aan concentratie seinposten (PI217)	1.569,9
Overige	0,1
<b>IJzeren Rijn</b>	<b>5.254,3</b>
<b>Totaal budget 2013 voor de haven van Gent</b>	<b>6.489,8</b>
Seininrichting - Area NW	113,1
<b>Instandhouding seininrichting - Area NW</b>	<b>113,1</b>
Overwegen - Area NW	12,3

## SPOORVERVOER

<b>Instandhouding sporen - Area NW</b>	<b>12,3</b>
Instandhouding VVDK - Area NW	44,0
Modernisering ARAB - AREI Area NW	58,9
<b>Instandhouding VVDK - Area NW</b>	<b>102,9</b>
Haven van Gent: diverse werken	1.919,3
<b>Haven van Gent: diverse werken</b>	<b>1.919,3</b>
Concentratie seinposten: Area NW - Gent-Zeehaven	4.342,2
<b>Concentratie seinposten - Area NW</b>	<b>4.342,2</b>
<b>Totaal budget 2013 voor de haven van Zeebrugge</b>	<b>4.382,6</b>
L51: Brugge-Dudzele: 3de spoor	1.905,9
<b>Concentratie seinposten Zone Gent</b>	<b>1.905,9</b>
Aanleg Bocht Ter Doest	150,0
<b>Bocht Ter Doest</b>	<b>150,0</b>
Lissewege maatregelen ten gevolge van Zeebrugge-Vorming	179,0
Zeebrugge-Vorming: modernisering & uitbreiding	1.775,2
<b>Modernisering en uitbreiding Zeebrugge-Vorming</b>	<b>1.954,2</b>
Haven Zeebrugge: diverse werken	29,9
<b>Haven van Zeebrugge: diverse werken</b>	<b>29,9</b>
Concentratie seinposten: Area NW - Zeebrugge	342,5
<b>Concentratie seinposten - Area NW</b>	<b>342,5</b>
<b>Totaal spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer voor de havens</b>	<b>49.336,0</b>

Bron: NMBS Holding





## Colofon

**Foto's:** Dirk Neyts

**Wettelijk depotnummer:** D/2013/3241/256

**Opmaak:** Gevaert Graphics

**Druk:** Digitale Drukkerij Vlaamse Overheid

Vlaamse Havencommissie • Wetstraat 34-36 • 1040 Brussel

T +32 2 209 01 11 • F +32 2 217 70 08 • [info@vlaamsehavencommissie.be](mailto:info@vlaamsehavencommissie.be) • [www.vlaamsehavencommissie.be](http://www.vlaamsehavencommissie.be)

