

Sterk door overleg



# Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008

*Vlaamse Havencommissie*

Jean-Pierre Merckx  
Dirk Neyts

Sterk door overleg



# Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008

*Feiten en ontwikkelingen, investeringen,  
sociaaleconomische indicatoren en  
statistieken over 2008*

Jean-Pierre Merckx  
Dirk Neyts

Vlaamse Havencommissie





## Colofon

### Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Wetstraat 34-36  
1040 Brussel  
Tel.: 02/20.90.111  
Fax: 02/21.77.008  
E-mail: serv@serv.be  
<http://www.serv.be>

### Redactie

Jean-Pierre Merckx, Dirk Neyts

### Opmaak

Goekint Graphics

### Foto's

VHC - Dirk Neyts (met dank aan: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent GAB, Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen MBZ, AG Haven Oostende)

### Drukkerij

Goekint Graphics

### Verantwoordelijke uitgever

Pieter Kerremans  
Wetstraat 34-36  
1040 Brussel

<b>1. Voorwoord</b>	<b>4</b>
<b>2. Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>3. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2007</b>	<b>8</b>
3.1. De haven van Antwerpen	8
3.1.1. Industrie	8
3.1.2. Infrastructuur	13
3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen	18
3.2. De haven van Gent	21
3.2.1. Industrie	21
3.2.2. Infrastructuur	26
3.2.3. Scheepvaartlijnen	30
3.3. De haven van Zeebrugge	31
3.3.1. Industrie	31
3.3.2. Infrastructuur	36
3.3.3. Scheepvaartlijnen	40
3.4. De haven van Oostende	43
3.4.1. Industrie	43
3.4.2. Infrastructuur	44
3.4.3. Scheepvaartlijnen	45
<b>4. Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens</b>	<b>46</b>
4.1. Inleiding	46
4.2. De vier Vlaamse havens samen	47
4.3. De haven van Antwerpen	49
4.4. De haven van Gent	51
4.5. De haven van Zeebrugge	52
4.6. De haven van Oostende	54
<b>5. Havenarbeid in de Vlaamse havens</b>	<b>56</b>
5.1. Inleiding	56
5.2. Achtergronden en specifieke situaties	56
5.2.1. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerkstelling	56
5.2.2. Historische achtergrond	56
5.2.3. Het algemeen toepassingsgebied	57
5.3. De haven van Antwerpen	58
5.4. De haven van Gent	62
5.5. De haven van Zeebrugge	65
5.6. De haven van Oostende	67
<b>6. Het sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens</b>	<b>69</b>
6.1. Inleiding	69
6.2. Definities	69
6.3. Toegevoegde waarde	72
6.3.1. Vlaamse havens algemeen	72
6.3.2. De haven van Antwerpen	73
6.3.3. De haven van Gent	75
6.3.4. De haven van Zeebrugge	76
6.3.5. De haven van Oostende	77

6.4. Werkgelegenheid	81
6.4.1. Vlaamse havens algemeen	81
6.4.2. De haven van Antwerpen	83
6.4.3. De haven van Gent	84
6.4.4. De haven van Zeebrugge	85
6.4.5. De haven van Oostende	87
6.5. Investerings	91
6.5.1. Vlaamse havens algemeen	91
6.5.2. De haven van Antwerpen	91
6.5.3. De haven van Gent	92
6.5.4. De haven van Zeebrugge	92
6.5.5. De haven van Oostende	93
<b>7. De maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens</b>	<b>96</b>
7.1. De Le Havre-Hamburg range	96
7.2. De Vlaamse havens: vergelijkend overzicht	98
7.2.1. Totaal maritiem verkeer	98
7.2.2. Containerverkeer	98
7.2.3. Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen	103
7.2.4. Oorsprong en bestemming van de goederen	113
7.2.5. Passagiers	115
7.2.6. Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens	117
7.3 De Vlaamse havens: per haven in detail	119
7.3.1. De haven van Antwerpen in 2008	119
7.3.2. De haven van Gent in 2008	121
7.3.3. De haven van Zeebrugge in 2008	123
7.3.4. De haven van Oostende in 2008	125
<b>8. De Belgische spoorwegen</b>	<b>127</b>
<b>9. RAPL - Rotterdam-Antwerpen pijpleiding</b>	<b>133</b>
<b>10. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens</b>	<b>134</b>



# 1

## Voorwoord

Het jaaroverzicht is onderdeel van de intussen bijna 20 jarige traditie van de Vlaamse Havencommissie om niet alleen advies te verlenen en overleg te faciliteren, maar om ook informatie te verstrekken.

Als nieuwe voorzitter stel ik u met genoegen het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008" voor. Het bevat zoals steeds interessante informatie en cijfermateriaal over de vier Vlaamse havens in het vorige kalenderjaar, met onder meer een beschrijvend gedeelte over de nieuwe investeringen, de nieuwe

scheepvaartlijnen en de recente ontwikkelingen in de industrie. U vindt cijfermateriaal terug over onder meer de overheidsuitgaven ten behoeve van havens, de havenarbeid, het sociaaleconomisch belang van de havens en het maritieme verkeer.

De jaaroverzichten en jaarverslagen van de Vlaamse Havencommissie brachten de laatste twee decennia quasi steeds goed nieuws: stijgende tendensen, stijgende trafieken, positieve verhalen over nieuwe activiteiten en investeringen. Minder goed nieuws





en dalende cijfers kwamen ook aan bod, hoewel die minder lang in het geheugen blijven hangen (heeft u onthouden dat de trafieken in 1981, 1984, 1985, 1993, 1995, 1996, 1999 en 2001 zijn gedaald in plaats van gestegen?). In dit jaaroverzicht, met cijfers over 2008, komt de economische crisis nog niet echt tot uiting, maar in de volgende editie van het jaaroverzicht is daarvan wellicht meer te zien. Hopelijk kunnen we dan in hetzelfde jaaroverzicht al berichten over de hervatting van de economische groei en de positieve effecten die daaruit voortvloeien.

Ongeacht de economische situatie, de Vlaamse havens spelen een belangrijke rol voor de Vlaamse economie. Dat kan ondersteund worden door objectieve informatie en statistische gegevens. Wij hebben daar als Havencommissie een rol in te spelen, onder meer in de vorm van dit jaaroverzicht. Ik wens u veel leesplezier.

Francis Rome  
Voorzitter Vlaamse Havencommissie

# 2

## Inleiding

In dit "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008" wordt in acht hoofdstukken een overzicht gegeven van de belangrijkste recente gebeurtenissen en statistische gegevens in en over de Vlaamse havens. Het accent ligt enerzijds op het verschaffen van zo recent mogelijke gegevens en anderzijds, vooral voor wat de statistieken betreft, op gegevens voor een lange periode, zodat evoluties en trends te voorschijn komen en de statistische data de bron kunnen zijn voor verder onderzoek. Achtereenvolgens werd stilgestaan bij de volgende thema's.

### 2.1. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2008

In Hoofdstuk 3 wordt uitvoerig verslag uitgebracht van de belangrijkste gebeurtenissen in de vier Vlaamse havens, zoals bijvoorbeeld het ingebruiknemen van nieuwe terreinen en installaties, de opstart, de uitbreiding of het verdwijnen van bedrijven en de beschrijving van de maritieme activiteiten. Voor elke haven worden de ontwikkelingen in de industrie, de nieuwe investeringen in infrastructuur en de nieuwe scheepvaartlijnen toegelicht.

### 2.2. Overheidsuitgaven voor de Vlaamse havens

In Hoofdstuk 4 behandelt de investeringen en de uitgaven die de Vlaamse overheid doet ten behoeve van de Vlaamse havens. 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 4 wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2008, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid.

### 2.3. Havenarbeid in de Vlaamse havens

Hoofdstuk 5 belicht de havenarbeid in de Vlaamse havens. In de vier Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende werden in 2008 meer arbeidstaken gepresteerd. Het aantal havenarbeiders volgde in 2008 nagenoeg diezelfde trend: een stijging in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende en een lichte daling in Gent. In Hoofdstuk 5 worden gedetailleerde statistieken weergegeven voor de volledige periode 1980-2008.





## 2.4. Sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens

Hoofdstuk 6 behandelt het sociaaleconomische belang van de Vlaamse havens, zijnde de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België worden gedetailleerde statistieken weergegeven over de evolutie in periode 1997-2007. Voor het eerst worden in deze editie, voor de periode 2002-2007, ook de indirecte toegevoegde waarde en tewerkstelling opgenomen. In 2007 bedroeg de totale toegevoegde waarde 29,7 miljard euro (direct en indirect). De totale tewerkstelling bedroeg 274.476 VTE en er werd 4,3 miljard euro geïnvesteerd.

## 2.5. Het maritieme verkeer van en naar de Vlaamse havens

In Hoofdstuk 7 worden de statistieken weergegeven van de goederenoverslag, de inscheping en ontscheping van passagiers en de scheepsbewegingen. De totale goederenoverslag steeg van 258 miljoen ton in 2007 naar bijna 267 miljoen ton in 2008 (+3,4 %). Daarmee

werd een absoluut record bereikt. De goederenoverslag steeg in 2008 in Antwerpen, Gent en Oostende. In Zeebrugge bleef de totale goederenoverslag op hetzelfde peil als in 2007.

## 2.6. De Belgische Spoorwegen

In 2008 maakte het goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens 66,1 % uit van het totale goederenvervoer van de NMBS. 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.

## 2.7. RAPL en binnenvaart

In twee kleinere hoofdstukjes 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.



# 3

## Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2008



### 3.1. De haven van Antwerpen

#### 3.1.1. Industrie

De Belgische logistieke groep Westerlund heeft in januari 2008 een strategisch akkoord gesloten met het Braziliaanse bedrijf Votorantim voor de behandeling van zijn producten op de terminal van Westerlund in Antwerpen. Votorantim is de grootste gediversifieerde industriële groep van Brazilië. Het bedrijf is al jaren klant van Westerlund. In 2007 was Votorantim nog goed voor de behandeling van 200.000 ton (waarvan een groot deel cellulose) aan het Vrasenedok. Het bedrijf Votorantim is met een productie van 1 miljoen ton cellulose een van de grootste cellulosefabrikanten ter wereld. In 2008 heeft Votorantim beslist om de Europese import van al zijn fruitsap, cellulose en metalen (vooral aluminium en zink) te concentreren op de terminal van Westerlund op de linkeroever van de haven van Antwerpen. Een onderdeel van het akkoord is de verkoop van de 24.000 m<sup>2</sup> grote magazijnen en de opslagplaats voor fruitsap op de terminal en de overdracht van de concessie met het Havenbedrijf Antwerpen tot 2038. Votorantim beschikt met de "Votorantim European Hub" over een kaailengte van 250 meter. De volledige terminal van Westerlund heeft een kaailengte van 1.920 meter. De firma Westerlund behoudt voor meerdere jaren het contract voor de goederenbehandeling van Votorantim.

In 2008 bestond het Havencentrum Lillo 20 jaar. Oorspronkelijk opgezet door de toenmalige GOM Antwerpen om de jeugd in contact met de maritieme sector te brengen, is het nu uitgegroeid tot het grootste centrum in Europa voor havenbezoeken.

Elk jaar ontvangt het 40.000 bezoekers die onder begeleiding van een havengids dit gebied in al zijn aspecten ontdekken. Het Havencentrum verschaft up to date informatie over de haven als belangrijke economische sector en heeft als taak om die kennis bij de jongeren over te brengen, het maatschappelijk draagvlak bij de bevolking te versterken, en bedrijven te ondersteunen in hun commerciële inspanningen. Daarom wordt zo veel mogelijk ingespeeld op het profiel van de bezoekers qua taal, voorafgaande kennis, en specifieke interessepunten. De rondleidingen gaan van de havenrondvaart voor het lager onderwijs, over een studieuittap voor het vak aardrijkskunde voor de eerste graad secundair onderwijs, tot bedrijfsbezoeken voor de hoogste graad secundair onderwijs, het hoger onderwijs, en de volwassenen. Daarnaast zijn er nog rondleidingen met specifieke thema's zoals technische activiteiten, voedingswaren, en logistiek. Het Havencentrum heeft ook een unieke tentoonstelling die een overzicht geeft van de werking van de haven of van aspecten die op het terrein moeilijk te zien zijn. Voor de bezoekers en andere geïnteresseerden stelt het Havencentrum ook informatie ter beschikking via de website of documentatiepakketten. Het Havencentrum onderhoudt intensieve relaties met de havenbedrijven, sectororganisaties, en kenniscentra. Met deze laatste werkt het Havencentrum ook nauw samen in het kader van inhoudelijke projecten. De werking van het Havencentrum wordt gefinancierd door de provincie Antwerpen die daarmee het belang van de havensector voor de economie onderstreept.

Op 22 februari 2008 vond op het kabinet van Vlaams minister-president Kris Peeters het eerste structureel

overleg plaats tussen de vier Vlaamse havens over hun toekomstige promotiebeleid. Binnen het project Flanders Port Area is het promotiebeleid één van de zes prioritaire actiepunten. Het doel van dit actiepunt is een positief beeld van de vier havens ten opzichte van elkaar, maar ook ten opzichte van de buitenlandse concurrentie op te hangen. Een eerste actie omvat het ontwikkelen van een strategie voor het nieuwe product "Vlaamse havens". Het gaat om een strategie om de naam bekendheid uit te dragen en die de basis is voor een marketingplan. Eén van de acties is het op elkaar afstemmen van de initiatieven door structureel overleg tussen de betrokken partijen, te weten de vier Vlaamse havenbedrijven, Flanders Investment & Trade (FIT), het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) en Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen. Nog op 22 februari 2008 ondertekenden de vier Vlaamse havenbesturen een gedragscode inzake havenpromotie. In de gedragscode staat dat de havens bij promotie in het buitenland elk hun sterke troeven mogen blijven uitspelen. Indien die niet volstaan om investeerders te overtuigen, dan beloven de ze ook op de sterke punten van de andere Vlaamse havens zullen wijzen. Ze gaan die havens daarvan zelfs op de hoogte brengen. Hetzelfde geldt indien een investeerder een bepaalde Vlaamse haven wil verlaten. Ook in dat geval worden de havens op de hoogte gebracht zodat zij eventueel nog kans maken die investeerder aan te trekken. Ook de kalenders van de buitenlandse promotie van de vier havens worden op elkaar afgestemd. De Vlaamse Havencommissaris ziet toe op de naleving van de gedragscode. De code wordt om de twee jaar herzien.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft in 2008 extra inspanningen geleverd om de haven meer naam bekendheid te geven in China. China kiest traditioneel voor Rotterdam als aanloophaven in Europa maar door een reeks marketingacties hoopte de haven om daarin verandering te brengen in het voordeel van Antwerpen. "Antwerp, fastest route to Europe" werd het uitgangspunt van de communicatie van en in China. Antwerpen wijst op een aantal doorslaggevend argumenten om de Chinezen te overhalen om via de Antwerpse haven de Europese markt te bedienen. Om de voordelen van de haven van Antwerpen in China duidelijk in de verf te zetten vertrokken er in 2008 drie missies naar de drie belangrijkste havenregio's in China. Daarnaast werkt Antwerpen ook aan de uitbouw van een lokaal vertegenwoordigingsnet in China.

BioX Energy Belgium, een dochter van de Nederlandse energiegroep BioX, heeft begin maart 2008 vergunningen aangevraagd voor de bouw van een bio-energie-

centrale in de Antwerpse haven. De eenheid zal een elektrisch vermogen hebben van 47,5 megawatt en zou stroom produceren door de verbranding van producten als palmolie en andere oliën of vetten van natuurlijke oorsprong. De investering bedraagt 50 tot 75 miljoen euro. BioX met thuisbasis in Vlissingen heeft antennes in Maleisië, de grootste producent van palmolie ter wereld. De groep specialiseert zich in elektriciteitsopwekking via de verbranding van palm- en jatrophaoilie. BioX is grotendeels in handen van het management, maar ook de Britse energiegroep International Power investeerde eerder in het bedrijf. Eerder reeds kreeg BioX groen licht voor een palmoliecentrale in het Nederlandse Delfzijl. Die centrale is erg vergelijkbaar met de eenheid die de groep in Antwerpen wil bouwen. De centrale van 50 megawatt kan 400 miljoen kilowattuur per jaar produceren. Dat komt overeen met het verbruik van zo'n 140.000 gezinnen. Behalve in België en Nederland heeft BioX ook plannen voor dergelijke centrales in Italië en het Verenigd Koninkrijk. De deputatie van de provincie Antwerpen keurde de vergunningsaanvraag echter af omdat ze vindt dat de duurzaamheid van palmolie onvoldoende gegarandeerd is.

Nova Natie heeft in april 2008 nieuwe koel- en vriesmagazijnen in gebruik genomen op de Antwerpse Linkeroever. Het perishables center, waarin voor ongeveer 10 miljoen euro werd geïnvesteerd, bestaat uit twee magazijnen van elk 81.000 m<sup>2</sup>. Het vriesmagazijn telt vijf frigocellen en heeft zeven laad- en loskades,



terwijl het koelmagazijn vier cellen telt en eveneens beschikt over zeven laad- en loskades. De nieuwe magazijnen werden gebouwd aan het Deurganckdok, vlak naast de nieuwe grensinspectiepost van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, waar onder meer het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) gevestigd is. De nieuwe magazijnen zijn rechtstreeks verbonden met de grensinspectiepost zodat heel wat tijdswinst wordt geboekt bij het keuren en inklaren van containers. Het vervoer van ladingen naar het hinterland gebeurt zowel via de weg als via het spoor.

Eind april 2008 werden in de haven van Antwerpen drie nieuwe mobiele kranen in dienst genomen. Het kraanbedrijf van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen nam zelf een bijkomende Gottwald-walkraan in dienst, terwijl goederenbehandelaar Westerlund twee nieuwe mobiele kranen van de Oostenrijkse kraanbouwer Liebherr in ontvangst nam. De drie kranen hebben elk een hefvermogen van ongeveer 100 ton. Het kraanbedrijf van het havenbedrijf nam in september 2007 reeds een eerste Gottwald van het type G HMK 4406 in dienst. Die 100-ton kraan wordt ingezet voor de behandeling van conventioneel stukgoed, breakbulk en containers. Eerder in 2008, in februari, nam het Kraanbedrijf een Gottwald HMK 170 (met een hefvermogen van 63 ton) in gebruik. Met die twee leveringen beschikt het Kraanbedrijf over vijftien mobiele Gottwald-kranen, waarvan het hefvermogen varieert van 63 tot 100 ton. Daarnaast beschikt het Kraanbedrijf ook nog over achttien walkranen op sporen. Bovendien leverde Liebherr nog twee mobiele kranen aan Westerlund. Deze 450 ton wegende kranen werden door Liebherr in Duitsland gebouwd en per ponton, volledig gemonteerd, aangevoerd op de terminal van Westerlund op de Linkeroever. De kranen van Liebherr hebben een hefvermogen van 104 ton. In de voorbije zeven jaar heeft Westerlund elf mobiele kranen van Liebherr gekocht.

In juni 2008 werd op de MSC Hometerminal aan het Delwaidedok drie grote containerportaalkranen verplaatst van de zuidelijke naar de noordelijke kaai. De MSC Hometerminal is een samenwerking tussen Mediterranean Shipping Company (MSC) en PSA HNN. Aan de noordkant van het Delwaidedok heeft MSC-PSA HNN 440 meter kaai overgenomen van P&O Ports (thans DP World). De drie containerkranen van elk 1.177 ton zwaar, 30 meter breed en 106 meter hoog, werden door de firma Sarens op speciale trekkers uit hun rails gelicht en over een afstand van 1,1 kilometer vervoerd naar de nieuwe locatie. Eind 2008 werden

de drie portaalkranen op de oorspronkelijke plaats vervangen door twee nog grotere containerkranen.

Begin juli 2008 heeft het scheepsherstellingsbedrijf Antwerp Ship Repair (ASR) het vierde droogdok in de haven van Antwerpen opnieuw in gebruik genomen. Na het faillissement en de overname van het bedrijf door drie partners in 2007, draait het bedrijf vanaf medio 2008 weer op volle toeren. In het eerste jaar van de doorstart werden meer dan 150 schepen gedokt, hersteld en/of onderhouden. Bovendien werd zwaar geïnvesteerd om de installaties van ASR te moderniseren. De investeringen betreffen onder meer de aankoop van een nieuwe walkraan, de herstelling van een dokdeur en de ingebruikname van het vierde droogdok. Bij ASR werkten in 2008 200 mensen.

Op zaterdag 5 juli 2008 vond tegelijkertijd in de vier havens de eerste Vlaamse Havendag plaats. Het evenement lokte zowat 65.000 mensen, waarvan 38.000 in Antwerpen. De Vlaamse Havendag kwam er op initiatief van minister-president Kris Peeters. De bedoeling van de Vlaamse Havendag is om de mensen kennis te laten maken met de gesloten wereld die de haven soms is. Daarnaast is het tevens de bedoeling om de haven beter bekend te maken bij het grote publiek en om zo het maatschappelijk draagvlak van de havens te vergroten. Tenslotte moet de Vlaamse Havendag ook bijdragen om geschikte kandidaten te vinden voor de vele vacatures die in de haven moeilijk ingevuld raken. In het kader van dit laatste werden in Antwerpen en in Zeebrugge tevens jobbeurzen georganiseerd. Het initiatief van de Vlaamse Havendag was, spijs het minder goede weer, een succes. Het is de bedoeling om voortaan om de twee jaar een Vlaamse Havendag te organiseren.

In augustus 2008 werd bekendgemaakt dat de vier styreenfabrieken van BASF Antwerpen de grootste divisie worden van de verzelfstandigde styreenactiviteiten van het Duitse chemieconcern. BASF brengt ook de copolymeren van styreen onder in de nieuwe zelfstandige dochter. Het proces om de styreenproductie van BASF onder te brengen in een zelfstandige dochtermaatschappij startte reeds in 2007. In augustus 2008 werd beslist om ook de productie van copolymeren van styreen in de nieuwe dochter onder te brengen. BASF telt wereldwijd zeven vestigingen waar styreen wordt geproduceerd: in Antwerpen, in Duitsland in Ludwigshafen en Schwarzheide, in Mexico in Altamira, in Brazilië in Sao José dos Campos, in India in Dahej en in Zuid-Korea in Ulsan. Die zeven vestigingen zijn samen goed voor een productiecapaciteit van 3,7 miljoen ton

per jaar. In Antwerpen alleen al kan, in vier fabrieken, 1,5 miljoen ton styreen per jaar worden aangemaakt. Vanaf januari 2009 worden de vier fabrieken ondergebracht in één nieuw bedrijf. Het personeel van de vier vestigingen wordt overgenomen. Met de verzelfstandiging van alle styreenactiviteiten bereidt BASF de verkoop voor van de afdeling. Eerder al was de styreenafdeling te koop, maar blijkbaar was er geen interesse van potentiële kopers. Door ook de afdeling van copolymeren van styrenen toe te voegen wordt een zelfstandige dochter gecreëerd. Styreen is vooral bekend in zijn kunststofvorm polystyreen of piepschuim, gebruikt als verpakking. Van styreen wordt ook één van de meest courante kunststrubbers gemaakt, namelijk acrylonitrile butadien styreen of ABS. De basis van die twee producten is styreen monomer, dat afkomstig is uit de raffinage van ruwe olie. De verzelfstandiging en later de verkoop van de styreenactiviteiten passen in de groepsstrategie van BASF. Eerder werden ook reeds de activiteiten voor de aanmaak van de kunststoffen polyethylene en polypropylene ondergebracht in de zelfstandige bedrijven Basell en Solvin.

In september 2008 deelde het Duitse chemiebedrijf Lanxess mee dat het 35 miljoen euro gaat investeren in de uitbreiding van zijn fabriek voor caprolactam in Antwerpen. De productiecapaciteit van caprolactam wordt tegen 2010 met tien procent verhoogd tot 220.000 ton per jaar. Caprolactam is de grondstof voor polyamide en nylon. Nog in september 2008 verhuisde de maatschappelijke zetel van Lanxess van Leverkusen naar Keulen. Daarmee worden tevens de laatste banden met Bayer, waaruit Lanxess is ontstaan, verbroken.

De sleepvaartmaatschappij Unie voor Reddings en Sleepdienst (URS) kreeg in 2008 voor het eerst een concurrent voor het sleepwerk op de Schelde. Antwerp Towage zet vanaf het najaar van 2008 vier sleepboten in op de Westerschelde. De voorbije decennia was er in de sleepvaart op de Schelde van concurrentie geen sprake. Het nieuwe sleepvaartbedrijf Antwerp Towage is voor de helft in handen is van het Duitse Fairplay Towage, en deze partij is een van de belangrijkste aandeelhouders van Smit, de moedermaatschappij van URS. De andere helft van de aandelen van Antwerp Towage is in handen van het Nederlandse Multratug. Pogingen om het monopolie van URS te doorbreken zijn niet nieuw. Het Nederlandse Kotug, het Duitse Bugsier en het Singaporese PSA hebben dit vroeger al geprobeerd, maar zonder succes.

De multimodale transportorganisator Shipit heeft een greenfieldconcessie van 8 hectare gekregen aan het

Noordelijk Insteekdok van de Waaslandhaven. Het is de bedoeling dat er een trimodaal logistiek centrum wordt gebouwd. De Belgische onderneming Shipit zou er 26 miljoen euro investeren. Op termijn zijn er 48.000 m<sup>2</sup> magazijnen gepland en er komen aansluitingen voor zowel spoor, weg als binnenvaart. Door de groeiende containeroverslag van de laatste jaren is er een tekort aan magazijnruimte op de Linkeroever. Door de bouw van het nieuwe complex zal Shipit stuffing en stripping van containers kunnen aanbieden vlak bij het Deurganckdok. Om de investering van 26 miljoen euro te kunnen financieren werden DG Infra en Rent A Port aangetrokken, die een aandeel van respectievelijk 30 en 5 procent in Shipit hebben genomen.

Eind augustus 2008 is het "Smart-CM"-consortium gestart, dat moet leiden tot een proefproject voor het opzetten van "secure trade lanes" tussen Europa, China en India. Antwerpen fungeert daarbij als Europese loshaven. Het betreft een deelproject in het kader van het zevende kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling (FP7) van de Europese Commissie. Het deelproject waar "Smart CM" een onderdeel van is draagt de titel "Smart supply chain management in intermodal door-to-door container transport". Het is de bedoeling om beveiligde handelsroutes uit te testen via zendinggestuurd toezicht op basis van real-time informatie. In het project is de douane nauw betrokken. De focus ligt daarbij op de integratie van informatietechnologie, logistiek en inspecties, met inbegrip van douaneprocedures. Bij "Smart CM" zijn de Belgische en de Griekse douaneadministraties betrokken. Tot de andere betrokkenen behoren onder meer het Havenbedrijf Antwerpen, het Vlaams Instituut voor de Logistiek, DHL, Kühne & Nagel, Porthus, Cosco, DP World, de haven van Ningbo en de universiteiten van Thessaloniki en Rome. De voorgestelde oplossingen worden gedemonstreerd via twee corridors. De eerste, Europa/Midden-Oosten loopt van Nava Sheva/Mundra via Dubai en Port Saïd naar Antwerpen, met een uitloper naar Thessaloniki. De tweede, Europa-Azië/Pacific-corridor, verbindt Ningbo met Antwerpen via Singapore en Laem Chabang. Naast "Smart CM" werd er binnen het logistieke luik van FP7 nog een tweede consortium opgericht met als naam "Integrity". Dat is opgebouwd rond de Nederlandse en Britse douanediensten, met een belangrijke rol voor Hutchison. Het is de bedoeling dat beide consortia samenwerken op het gebied van gemeenschappelijke kwesties.

In oktober 2008 startte het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover

(MLSO) met een bevraging van de markt naar potentiële investeerders voor de nieuwe "Ontwikkelingszone Saefthinghe" (OZS), een 1.070 hectare groot gebied ten noorden van het Deurganckdok. Naar ruim duizend bedrijven werd een "consultatie" gestuurd. De Ontwikkelingszone Saefthinghe bevindt zich nog volop in de studiefase. Het plan-MER is klaar, maar talrijke onderzoeken moeten nog uitgevoerd worden, waaronder een project-MER en een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA). Het gaat hier niet om een officiële bevraging omdat het project nog niet is goedgekeurd door de overheid. Het doel ervan is inzicht te krijgen in de manier waarop het nieuwe haventerrein optimaal kan worden ingevuld met industriële, logistieke of maritieme projecten. Op basis van de resultaten van de bevraging wordt een voorlopige lay-out gemaakt van de havenzone, die ook in een nieuw containerdok voorziet.

Eind november 2008 werden door het zwareladerschip "Zhen Hua 13" twee nieuwe superpostpanamax containerkranen aangeleverd op de terminal van PSA HNN aan het Deurganckdok en één op de Europa Terminal. Het zijn de drie eerste kranen van een lot van vijf die de terminaloperator PSA HNN voor de terminals bij de kranenbouwer ZPMC (Zhen Hua Port Machinery Company) in China heeft besteld. De twee kranen vervoegen de acht containerkranen die PSA HNN op de terminal aan het Deurganckdok reeds in gebruik heeft. De nieuwe kranen voor het Deurganckdok hebben een reikwijdte van 22 containers, waardoor ze de grootste containerschepen die thans in de vaart of besteld zijn zullen kunnen behandelen. Deze twee nieuwe kranen zijn de grootste containerkranen die in Antwerpen worden ingezet. De kraan voor de Europa Terminal is een klassieke containerkraan. Deze heeft een reikwijdte van 18 containers en komt in de plaats van twee kranen die PSA HNN heeft verplaatst van de Europa Terminal naar het Churchilldok. Samen met de vijf nieuwe containerkranen worden ook de bijhorende straddle carriers besteld. Inclusief de straddle carriers bedraagt de investering ongeveer tien miljoen euro per portaalkraan.

In november 2008 heeft Sea-Invest het Eurohub Distribution Center aan het Zesde Havendok in Antwerpen ingehuldigd. Het nieuwe overslag-, opslag- en distributiecentrum voor het Franse concern Imerys betreft een investering van 100 miljoen euro en zal in de toekomst aanzienlijke trafieken genereren in de haven. De Imerys-groep is de wereldleider in de verwerking van industriële mineralen. Deze activiteit gaat gepaard met een logistieke keten die de exploitatie van mijnen,

de lokale verwerking met toegevoegde waarde, het transport en de distributie omvat. Deze keten veronderstelt degelijke verbindingen met havens en faciliteiten voor het land-, zee- en binnenvaartvervoer. Imerys heeft vestigingen in 47 landen en stelt wereldwijd 18.000 mensen tewerk. De groep produceert pigmenten, carbonaat en kaolien voor de papierindustrie en mineralen voor de staal-, glas- en cementindustrie. De terminal zal jaarlijks 600.000 ton kaolien in de vorm van droge bulk en slurry en 400.000 ton carbonaat behandelen. De nieuwe installatie bestaat uit twee delen. Ten eerste is er het magazijnencomplex voor de opslag van kaolien in bulk en silo's voor de rechtstreekse ontvangst van kaolien in slurry-vorm. Indien de ontvangers dat wensen kan de kaolien in droge bulk op de terminal in slurry worden omgezet. Daarnaast zijn er vijf magazijnen van 10.000 m<sup>2</sup>, waarvan twee voor Imerys voor de opslag van industriële mineralen, twee voor de activiteiten van derden en één voor de opslag van stukgoed. De terminal beschikt over een kaailengte van 1.200 meter met een waterdiepte van 13,50 meter. Voor de behandeling van de goederen beschikt de terminal over twee mobiele Gottwaldkranen van 40 ton.

Vanaf 15 december 2008 biedt het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, met Antwerpport, een wifi-



netwerk aan in de dokken van de haven. Het nieuwe netwerk moet de communicatie op het water en tussen de bemanningen en de wal bevorderen. E-mail en internet zijn reeds mogelijk en in de toekomst wil het havenbedrijf de mogelijkheden uitbouwen als extra informatie- en communicatiekanaal. Het wifi-netwerk is er voor de interne en de externe klanten en is volledig gratis. Het draadloze netwerk werkt met gastprofielen die vierentwintig uur geldig zijn en waarmee je een beperkte hoeveelheid kan up- en downloaden. Een aantal websites met havengerelateerde informatie is onbeperkt toegankelijk. In het havengebied zijn op verschillende plaatsen toegangspunten geïnstalleerd die de werking van het wifi-netwerk verzekeren. Het nieuwe netwerk is sinds de zomer van 2008 actief en werd grondig uitgetest door de diensten van het havenbedrijf. Het netwerk is vanaf 15 december 2008 opengesteld voor alle gebruikers op de Antwerpse dokken.

ExxonMobil kondigde in december 2008 aan dat het een nieuwe, geavanceerde installatie gaat bouwen in zijn Antwerpse raffinaderij. Het gaat om een miljoenenproject voor de bouw van een High Pressure Hydro Treater (HPHT), een installatie om diesel onder hoge druk met waterstof te ontzwellen. ExxonMobil kan op die manier meer "schone diesel" produceren. Het Amerikaanse petroleumbedrijf heeft de jongste jaren al verscheidene grote investeringen uitgevoerd in zijn Antwerpse raffinaderij. Zo werd in de afgelopen jaren onder meer een warmtekrachtkoppelinginstallatie gebouwd en werd de instrumentatie van de raffinaderij gemoderniseerd. De bouw van de HPHT past in de politiek van ExxonMobil om de hoeveelheid zwavel in brandstoffen tot een zeer laag niveau terug te brengen. De bouw van de installatie zal twee à drie jaar in beslag nemen. Naast de raffinaderij van ExxonMobil in Antwerpen worden ook de raffinaderijen van Baytown en Baton Rouge in de Verenigde Staten van Amerika van een HPHT voorzien. De raffinaderij in Antwerpen is de tweede belangrijkste raffinaderij van ExxonMobil in Europa. Jaarlijks wordt er zo'n 16 miljoen ton ruwe aardolie geraffineerd.

### 3.1.2. Infrastructuur

Eén van de belangrijkste investeringsprojecten die voor de haven van Antwerpen in 2008 in voorbereiding was betreft de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven. Vanuit de private sector werd de uitdrukkelijke vraag gesteld om op korte termijn een tweedesluis op de linkeroever te bouwen. De scheepvaart van en naar de Waaslandhaven ondervindt steeds meer vertragingen omwille van de overbezetting van

de Kallosluis. Een bijkomende sluis op de Linkeroever moet een oplossing bieden voor de stijgende trafiek en de groeiende omvang van de schepen. De huidige afmetingen van de Kallosluis voldoen ook niet om de doorgang voor moderne bulkschepen en de steeds groter wordende containerschepen naar de Waaslandhaven te verzekeren. Tevens wordt gewezen op gebrek aan bedrijfszekerheid, gezien de Kallosluis de enige toegang is tot dit gesloten havengebied. De recent uitgevoerde onderhoudswerken hebben aangetoond dat niettegenstaande een goede planning en organisatie er hinder en extra vertragingen ontstaan. De frequentie van onderhoudswerken zal in de toekomst alleen maar toenemen gelet op de ouderdom van de sluis. Minister Peeters heeft zijn fiat gegeven voor de opstart van het studieprogramma van een tweede sluis in de Waaslandhaven. De nieuwe sluis wordt waarschijnlijk ingeplant aan het einde van het Deurganckdok en zal een nuttige lengte hebben van 500 meter, een breedte van 68 meter en een bodemdpte van -17,80 meter TAW.

Omwille van plaatsgebrek werd beslist om een nieuw havenhuis te bouwen voor het Havenbedrijf Antwerpen. Tegelijk worden de administratieve en technische diensten onder één dak gebracht, wat de samenwerking tussen de verschillende afdelingen zal bevorderen. Bovendien moet het nieuwe havenhuis het "gezicht" van het havenbedrijf van Antwerpen zijn. Het nieuwe havenhuis dient een gebouw te zijn dat op gepaste wijze de haven van Antwerpen als wereldhaven en als economische troefkaart van Antwerpen en Vlaanderen belichaamt. Met het besluit van de raad van bestuur van 18 december 2007 stemde de raad van bestuur van het havenbedrijf in met de oprichting van een nieuw havenhuis en met de opstart van de procedure "Open Oproep" van de Vlaamse bouwmeester. In zitting van 3 maart 2008 keurde het directiecomité van het havenbedrijf het programma van eisen en de korte termijnplanning goed. Op 7 april 2008 stemde het directiecomité in met de selectie van de 5 ontwerpteams:

- Rapp + Rapp, Rotterdam, Nederland;
- TV A20 Architecten / Atelier Kempe Thill / Marcq & Roba / BEG, Hasselt, België;
- Vier Arquitectos, La Coruña, Spanje;
- Xaveer De Geyter architects, Brussel, België;
- Zaha Hadid architects, London, Verenigd Koninkrijk.

In januari 2009 heeft de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen het ontwerp van het Britse architectenbureau Zaha Hadid architects uitgekozen als het beste ontwerp.

In 2008 heeft het Havenbedrijf Antwerpen een samenwerkingsovereenkomst/protocol goedgekeurd voor de financiering van de bouw en de exploitatie van een nieuw Antwerp Coordination Center voor VTS. Gezien het steeds intensere scheepvaartverkeer en de toename van de scheepsafmetingen van de schepen die de haven van Antwerpen aandoen, is het aangewezen om, in het kader van de ketenbenadering, alle diensten die betrokken zijn bij scheepvaartbegeleiding samen te brengen in één gebouw, op één werkplatform. Dit betekent dat de Havenkapiteindiensten, de afdeling MDK (maritieme dienstverlening en Kust) en DAB Loodswezen (SRK) van het Vlaamse Gewest en een eventueel bezoekerscentrum, gehuisvest worden op één locatie. Na een grondige afweging van de verschillende locaties is voorgesteld om een nieuw gebouw op te richten tussen blok A en blok B aan de Zandvlietsluis. Gezien de procedure voor het bekomen van de nodige vergunningen en de aanbestedingsprocedure samen kunnen lopen, is voorzien dat het vier en een half jaar zal duren voor de volledige realisatie van het project. De totale kosten worden geraamd op 12 miljoen euro.

Op 7 april 2008 zijn de renovatiewerken van de Van Cauwelaertsluis gestart. De Van Cauwelaertsluis heeft na 80 jaar het einde van haar levensduur bereikt. Om de bedrijfszekerheid en schutcapaciteit ook in de toekomst te kunnen garanderen is een grondige renovatie van de sluisinfrastructuur noodzakelijk:

- de vervanging van huidige (wagon)deuren door 4 identieke roldeuren van het kruiwagentype op een verhoogd peil van (+ 9 m) TAW. Het concept van de stalen sluisdeuren is gesteund op het principe van de deuren zoals toegepast aan de Berendrechtsluis;
- aanpassen van de sluishoofden en deurkamers en hun uitrusting aan het nieuwe type van deuren. Tevens bestaat nu de mogelijkheid om bij buitendienststelling van één van de bruggen beperkt verkeer toe te laten over de deuren;
- het oprichten van 2 machinegebouwen ten behoeve van de kabelaandrijving van de deuren;
- het vernieuwen van de elektromechanische installatie, signalisatie, verlichting enz.;
- het bouwen van een nieuwe leidingentunnel onder de Van Cauwelaertsluis tot voorbij de Boudewijnsluis.

De renovatie van de Van Cauwelaertsluis is één van de deelprojecten die voorzien zijn in het Masterplan Antwerpen. De nv BAM staat in voor de realisatie van dit project. Het einde van de werken is voorzien na een uitvoeringsperiode van 36 maanden (april 2011). In de uitvoeringsplanning is een periode van volledige buitendienststelling van de Van Cauwelaertsluis voor-

zien gedurende 13 maanden. Deze periode is afhankelijk van de uitvoeringsplanning van de aannemer en is thans gepland vanaf december 2009 tot januari 2011. De kostprijs van de renovatie wordt geschat op ongeveer 58 miljoen euro.

In de haven van Antwerpen moet jaarlijks een grote hoeveelheid onderhoudsbaggerspecie verwijderd worden. De bergingscapaciteit voor de onderhoudsbaggerspecie in de onderwatercel in het Delwaidedok is intussen volledig benut. Omdat de ontwateringsinstallatie van het project "AMORAS" ten vroegste half 2011 in bedrijf kan worden genomen, werd als tijdelijke oplossing een bijkomende onderwatercel in het Churchilldok gecreëerd. Rekening houdend met de opstartperiode waarbij niet aan de volle capaciteit kan geproduceerd worden besliste het Vlaamse Gewest om de onderwatercel in het Churchilldok uit te breiden met een derde cel. De uiteindelijke bergingcapaciteit in het Churchilldok moet voldoende zijn voor een bergingsperiode tot eind 2011.

In maart 2006 besliste Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur Kris Peeters te starten met de realisatie van het project AMORAS ("Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicaties van Slib") door de bouw van de mechanische ontwateringsinstallatie. De Vlaamse Regering keurde het project goed mits de realisatie van de tussentijdse oplossing via de aanleg van een onderwatercel in het Churchilldok.

Op 31 maart 2008 zijn de werken gestart voor het herprofilen van de bodem en het plaatsen van een bodembescherming in het Kanaaldok B1 en B2. In het Kanaaldok B1 en B2 zijn er overdieptes en ondieptes van verschillende omvang ontstaan die op termijn aan gevaar kunnen betekenen voor de stabiliteit van de kaaimuur. Het betreft in het Kanaaldok B1 de zone langsheen het schuildok voor duwvaart en in het Kanaaldok B2 de zone langsheen de concessies van ANCON, MSC Home Terminal & ABT. De overdieptes worden weggewerkt door het aanstorten van de overdiepte met eerst betonpuin daarna breuksteen van een groter kaliber en vervolgens wordt de breuksteen gepenetreerd met onderwaterbeton. Zo moet verdere uitspoeling van de bodem vermeden worden in de toekomst. Deze werken werden uitgevoerd door de firma Herbosch-Kiere en waren in oktober 2008 klaar.

De 4 oudste sleepboten van het sleepbedrijf van het Antwerpse Havenbedrijf, de sleepboten van de reeks 70, zijn 39 jaar oud en de technische levensduur van deze

tuigen loopt ten einde. In functie van de toenemende tonnenmaat en lengte van de schepen die de haven aanlopen, drong een vervanging van deze oude sleepboten (met een trekkracht van 24 ton) zich op. Daarom besliste het Antwerpse havenbedrijf om 3 havensleepboten met Voith-Schneideraandrijving met een trekkracht van 55 ton te bestellen. De bouw werd gegund aan de firma Scheepvaart en Constructiebedrijf (S.K.B.) voor een bedrag van 22,8 miljoen euro. De casco's werden besteld in Tsjechië en de afwerking zal bij SKB in Antwerpen gebeuren.

Eind april 2008 heeft Infrabel, de Belgische beheerder van de spoorinfrastructuur, de Gentboog in Melsele in gebruik genomen. Daardoor kunnen treinen voortaan rechtstreeks van Antwerpen Linkerover richting Gent, Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk sporen. Dankzij de Gentboog moeten treinen geen omweg meer maken langs de Kennedytunnel en tal van knooppunten op de Rechteroever of de bijsporen van Zwijndrecht. Bovendien zorgt de rechtstreekse spoorverbinding voor 24 extra spoorpaden op lijn 59 tussen Zwijndrecht en Antwerpen Schijnpoort. De Gentboog levert een tijdsinstaan van een half tot anderhalf uur op vergeleken met de vroegere frontveranderingen in respectievelijk Zwijndrecht en Antwerpen Schijnpoort. De kostprijs van de Gentboog bedraagt ongeveer 10 miljoen euro.

Op 6 juni 2005 keurde het directiecomité van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen de bestelling goed voor één duwboot en drie splijtbakken. Het project is een investeringsonderdeel als uitvoering van de reorganisatie van het baggerbedrijf. De 7 zelfvarende baggerpramen waarover het baggerbedrijf momenteel beschikt om de opgebaggerde specie te vervoeren, hebben alle een inhoud van 650 m<sup>3</sup>. Zij zijn uitgerust met bodemkleppen om de lading in onderwatercellen te kunnen lossen. Modernisering van deze vloot werd dringend nodig geacht omdat de schepen verouderd zijn (ze werden gebouwd in de periode 1963-1967), omdat de bodemkleppen aanleiding geven tot zware onderhoudskosten en omdat er veel tijd verloren gaat bij het positioneren van de grote grijper van de nieuwe baggerkraan "De Neus" (15 m<sup>2</sup>) boven de kleine laadruimte van de bestaande bakken. Om daaraan te verhelpen worden drie splijtbakken met elk een inhoud van ca. 2.750 m<sup>3</sup> besteld. Voor het duwen van de bakken dient bijkomend ook één duwboot aangeschaft, bemand door 2 personen. Deze kan bijkomend ook ingezet worden als werkboot, aangezien hij uitgerust wordt met een houten werkdek en een boordkraan en als "sweeper", vermits hij ook beschikt over een onderwaterploeg. Dit laat toe om zonder de inzet

van grote, dure baggerboten op een soepele manier lokale ondieptes weg te werken. Op de algemene offerteaanvraag werden in totaal 6 inschrijvingen ontvangen. Na een algemene offerteaanvraag en een gedetailleerd onderzoek werd de bestelling geplaatst bij "Scheepvaart en Constructiebedrijf S.K.B." uit Antwerpen. De oplevering van de eerste duwbak is voorzien voor de lente van 2009.

Omdat deel III van het Verrebroekdok niet wordt gebouwd, worden aan de westkant van het dok de aanmeerfaciliteiten uitgebreid. Dit gebeurt door het creëren van 2 bijkomende ligplaatsen voor roro-schepen, waarbij de mogelijkheid wordt voorzien om deze schepen te laden en te lossen via een klep aan de achterkant van het schip. Volgende werken dienen hiertoe uitgevoerd te worden:

- aanleg van een kaaimuur in het verlengde van de kaaimuur aan de westzijde van het Verrebroekdok (aan het noordelijke uiteinde). De kaaimuur ver toont een uitsprong om de mogelijkheden tot aanmeren, laden en lossen van roro-schepen te optimaliseren. In de kaaimuur worden de nodige voorzieningen geïntegreerd naar latere exploitatie toe. Ook worden aansluitpunten voorzien voor de later aan te leggen afwatering van het te verhardende terrein;
- het baggeren van de bodem voor de kaaimuur tot dezelfde diepte als de diepte in het Verrebroekdok (18 meter waterdiepte). Na het wegbaggeren zal de nieuwe kaai-infrastructuur aansluiting maken op de bestaande oever door middel van een kwartkegel;
- het bouwrijp maken van een gedeelte van het achterliggende terrein om de roro-ligplaats te verbinden met de terminal aan de westzijde van het Verrebroekdok.

De aanneming werd gegund aan de Tijdelijke Handelsvennootschap Jan De Nul - CEI-De Meyer - Herbosch-Kiere. De uitvoeringstermijn bedraagt 12 kalendermaanden, vanaf 1 december 2007, waarna de baggerwerken nog moeten worden uitgevoerd.

In 2008 werden herstellings- en renovatiewerken uitgevoerd aan diverse kaaimuren in het Antwerpse havengebied. Enkele voorbeelden:

In juni 2008 werd aan de Kallosluis in de Waaslandhaven een nieuwe nautische commandopost in gebruik genomen. Verkeersleiders, sluiswachters en brugoperatoren bedienen de sluis voortaan vanuit een gemeenschappelijke verkeerstoren. Alle technische installaties evenals de elektromechanische



delen van de Kallosluis werden vernieuwd. Zeven hoogspanningstransformatoren en de brugvijsels waarmee de bruggen worden bewogen en de aandrijfgroepen werden vervangen. Bovendien is de verkeersleiding naar de vijfde verdieping van het gebouw overgebracht. De werkpost van de verkeersleiding werd uitgerust met moderne technieken. Er werd een wind- en tijmeter geïnstalleerd en rond de sluis werden meerdere camera's geplaatst, zodat de verkeersleiders ook als er een groot schip in de sluis ligt de overkant goed in het oog kunnen houden. De nieuwe installaties werden op 25 juni 2008 officieel ingehuldigd door minister-president Kris Peeters. De werken aan de Kallosluis hebben 7 miljoen euro gekost en werden uitgevoerd door Fabricom GTI, een dochteronderneming van Suez. De aannemer diende er tijdens de werken voor te zorgen dat het normale scheepvaartverkeer tijdens de werken niet werd gestoord.

Op 30 juni 2008 startten de werken voor de renovatie van de kaaimuurkop van de langs- en dwarskaai van het Churchilldok. De werken strekken zich uit over de dwarskaai van het Churchilldok, in concessie gegeven aan DP World en PSA en over een gedeelte van de langskaai van het Churchilldok, in concessie gegeven aan DP World. De renovatiewerken omvatten de afbraakwerken, het vernieuwen van de kaaimuurkop en de aanvullende werken bij de heropbouw van de kaaimuurkop. De opdracht werd op 9 juni 2008 toegewezen aan de firma CEI - De Meyer uit Nazareth. De werken werden in fasen uitgevoerd en startten op 30 juni 2008 met de renovatie van de helft van de dwarskaai en ca. 240m van de langskaai, beide op de concessie van DP World. De werken aan de dwarskaai zijn beëindigd in oktober 2008. Fase IV werd beëindigd eind december 2008. De uitvoering van de volgende fase gebeurt in overleg met DP World.

In Nederland heeft de Eerste Kamer op 8 juli 2008 ingestemd met de Scheldeverdragen met Vlaanderen. De wetsvoorstellen voor de Scheldeverdragen werden gezamenlijk behandeld met een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet voor de uitvoering van het Verdrag over het gemeenschappelijke nautische beheer in het Scheldegebied. De verdragen voorzien onder meer in uitdieping van de rivier en het herstel van natuurgebieden. Op 28 augustus 2008 werden in Brussel de door de parlementen goedgekeurde Scheldeverdragen uitgewisseld tussen Vlaams minister-president Kris Peeters en de Nederlandse ambassadrice Hannie Pollman-Zaal. Door de verdragen kan onder meer de Schelde verder worden uitgediept zodat schepen

met een diepgang van 13,10 meter tijongebonden de haven van Antwerpen zullen kunnen aanlopen. Om de Westerschelde op Nederlands grondgebied te kunnen uitbaggeren, moest Nederland wel nog een tracébesluit nemen. Bij het verstrijken van de beroepstermijn daartegen bleken bezwaarschriften ingediend door Nederlandse natuurorganisaties. Op het einde van 2008 waren de baggerwerken op het Nederlandse deel van de Schelde nog niet gestart.

Op 8 september 2008 startten de werken voor de aanleg van een meeuwenbroedplaats in de verkeersslus A12/R2. Eén van de afspraken in het kader van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen was de aanleg van een permanente broedplaats voor de zwartkopmeeuw binnen de verkeersslus van de A12/R2 nabij Stabroek. De zwartkopmeeuw is een beschermde soort en broedt tot dan op de loswallen aan de Zandvliet- en Berendrechtssluis. Aangezien het de bedoeling was deze site op termijn in te nemen voor havenontwikkeling, diende een alternatieve broedlocatie te worden aangelegd. Dit alternatief



diende geografisch in de buurt te liggen. In het kader van het strategisch plan was met de betrokken actoren overeengekomen dat de verkeerslus A12/R2 het meest wenselijk alternatief was. Om van de verkeerslus een geschikte broedlocatie te maken, werd binnen de verkeerslus de grond afgegraven om vier „broedeilanden” te creëren die voldoende vochtig zijn en omringd zijn door water. De broedeilanden worden van elkaar gescheiden en omringd door een verbrede ringsloot. De grond die vrijkwam bij het afgraven van de broedeilanden en het graven van de nieuwe ringsloten werd binnen de verkeerslus gestockeerd in lage, brede dijken. Om binnen de verkeerslus de waterhuishouding optimaal te kunnen sturen, werd er in een bestaande duiker een regelbare stuw geplaatst. De werken, die gegund werden aan de firma Aertsen uit Stabroek, zijn gestart op 8 september 2008 en werden voltooid eind 2009.

In september 2008 heeft Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen de bouwvergunning verleend voor de Liefkenshoekspoortunnel, de missing link voor de spoorontsluiting van de linkeroever van de Antwerpse haven. Deze tunnel maakt deel uit van de verbinding met dezelfde naam tussen Linkeroever en het rangeerstation Antwerpen-Noord op de Rechteroever. Volgens Infrabel zou de nieuwe spoortunnel klaar moeten zijn in 2013. Het project voor de bouw van de nieuwe spoortunnel wordt geschat op 700 miljoen euro, waarvan het Vlaams Gewest iets meer dan 100 miljoen euro voor zijn rekening neemt.

Locorail, een consortium rond de bouwgroepen CFE, Vinci Concessions en BAM, heeft in november 2008 van Infrabel de opdracht gekregen voor de bouw van de nieuwe Liefkenshoekspoortunnel, in het noordwesten van de haven van Antwerpen. Het consortium, waarin CFE een aandeel heeft van 25 procent, moet instaan voor de het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de spoortunnel die de linker- en rechteroever van de Antwerpse haven met elkaar zal verbinden. Het contract tussen Locorail en Infrabel heeft een waarde van 841 miljoen euro en een looptijd van 42 jaar. De werken aan de spoortunnel startten op 12 november 2008 en de eerste treinen moeten tegen het begin van 2014 door de spoortunnel kunnen rijden.

Midden november 2008 startten de werken voor de renovatie van de kaaimuurkop in het insteekdok van het Hansadok (kaai 233-237) en het leveren en plaatsen van een bodembescherming. Enkele jaren geleden bleek dat noodherstellingen nodig waren omdat de stalen damwand op tal van plaatsen geperforeerd was, wat

aanleiding gaf tot verzakkingen achter de kaaimuur. De noodherstelling is ondertussen gebeurd en de renovatiewerken die in november startten hebben tot doel de kaaimuurkop te vernieuwen waarbij de kesp (een draagbalk of dwarsligger die over de koppen van heipalen wordt gelegd in funderingen) tot ca. 1 meter onder water wordt doorgetrokken. Verdere perforaties van de damwand worden hiermee vermeden. Gezien de plannen van de concessionaris Noordnatie Terminals om op haar concessie enkele nieuwe tanks en een weegbrug te bouwen, heeft het havenbedrijf van de gelegenheid gebruik gemaakt om gelijktijdig met deze werken de kaaimuurkop te renoveren zodat de hinder voor de concessionaris minimaal bleef. De werken werden na de aanbesteding gegund aan de firma Hye uit Burcht.

Met de voltooiing van de bevloering van de voorkaai en het terugleggen van de kraansporen werden op 22 september 2008 de herstellingswerken aan de kaaimuur van de Europaterminal afgerond. De kaaimuur van de Europaterminal werd gebouwd tussen 1987 en 1990. De kaaimuur werd gevormd door het afzinken van 46 betonnen caissons, elk met een doormeter van 29 meter. Sinds eind 1996 – begin 1997 werden op de Europaterminal verzakkingen vastgesteld, zowel achter de voegen tussen de caissons, als in de caissons. Na onderzoek bleken twee problemen met de kaaimuur te bestaan: zandtransport doorheen de voegen tussen de caissons en inwendige erosie ter hoogte van de aanzet van de caissons. Aan het eerste probleem werd verholpen door het grondwaterpeil achter de caissons neer te slaan, zodat er altijd een stroming vanuit de Schelde naar de grond achter de caissons plaatsvindt. De inwendige erosie ter hoogte van de aanzet van de caissons werd lokaal verholpen door het uitvoeren van injecties. De herstellingswerken van de 1.200 meter lange kaaimuur werden opgedeeld in drie fasen van elk ongeveer 400 meter. Tijdens elke fase werd de kaai gedurende een termijn van ongeveer 6 maand door de concessionaris ontruimd. Tijdens de werken werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om 52 van de 80 fenderschilden te vernieuwen.

Op 30 oktober 2008 startten de werken voor de aanleg van het natuurgebied “Rietveld Kallo”. Ten gevolge van de geplande aanleg van het spoorproject Liefkenshoekspoorverbinding voor de doorkruising van de Zuidelijke Groenzone enerzijds en de Steenlandpolder anderzijds, werd Infrabel in het goedgekeurd MER van 25/08/2006 een natuurcompensatieplicht voorgesteld bestaande uit de aanleg van een gebied „riet en water” voor een totale oppervlakte van 26,9 hectare. In deze oppervlakte is een zone van 10 hectare

ter hoogte van Steenlandpolder begrepen, waarvoor het Havenbedrijf Antwerpen als onderdeel van het compensatieplan van het Deurganckdok, nog een verplichting tot natuurcompensatie dient te vervullen. In het MER-rapport werd de zone Rietveld Kallo het meest geschikt geacht voor het opstarten van een natuurcompensatiegebied riet en water. Het gebied Rietveld Kallo is gelegen in Beveren (Kallo) en wordt begrensd door de Melseledijk, Gasthuisbergstraat en de leidingenstrook parallel aan de havenweg. De geschiktheid van het Rietveld Kallo werd o.m. ingegeven door de mogelijkheid tot vorming van een aaneensluitend gebied met het Groot Rietveld en omwille van de grotere haalbaarheid inzake verwerving van de gronden. De totale oppervlakte, die beschikbaar is in het gebied Rietveld Kallo en tevens opgenomen is in het GRUP voor de aanleg van de spoorlijn, maakt het mogelijk een gebied riet en water aan te leggen met een maximale oppervlakte van 46,6 hectare. De werken voor de aanleg van het natuurgebied werden gegund aan de firma Van Bouwel en moeten tegen eind januari 2010 klaar zijn.

<b><i>Haven van Antwerpen</i></b>	
<i>Oppervlakte Linkeroever</i>	<i>5.818 ha</i>
<i>Oppervlakte Rechteroever</i>	<i>7.239 ha</i>
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>13.057 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>2.128 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>127,2 km</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>1.055 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>392 km</i>
<i>Bron: Havenbedrijf Antwerpen</i>	

### **3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen**

In januari 2008 startte Zim Integrated Shipping Services met een eigen containerdienst tussen Noord-Europa en Azië, de East West Express (EWX). De rederij zette daarvoor schepen in met een capaciteit van 4.300 à 4.900 TEU. De eerste afvaart in het kader van deze nieuwe dienst vond plaats op 15 januari vanuit de Chinese haven Shanghai. Deze nieuwe dienst betreft de tweede loop van Zim. Normaliter had het de derde loop moeten zijn, maar Zim zegde enkele weken daarvoor de samenwerking op als coloader op de dienst van CSAV/Norasia die uit Antwerpen bedient. Zim bleef wel nog coloader bij China Shipping in het kader van de wekelijkse AEX1-loop, die een rechtstreekse aanloop verricht in Antwerpen. De nieuwe dienst van Zim wordt uitgebaat op eigen kracht en de rederij chartert hiervoor twee schepen, de "APL Iris" met een capaciteit van 4.900 TEU en de "Hyundai Baron" met

een capaciteit van 4.600 TEU. Volgende rechtstreekse aanlopen staan op het vaarschema: Bremerhaven, Antwerpen, Tilbury, Le Havre, Shanghai, Xiamen, Shekou en Port Kelang. De wekelijkse dienst wordt uitgebaat door acht schepen in totaal, waarvan er zes schepen met een capaciteit van 4.300 TEU eigendom van Zim zijn. De containerschepen van de nieuwe lijn worden in Antwerpen behandeld op de Antwerp Gateway-terminal aan het Deurganckdok, waarin Zim Ports & logistics een aandeel van 20 % heeft. Zim bracht vanaf dat moment ook al haar andere diensten bijeen op deze terminal, die ze wil uitbouwen tot haar hub voor Noord-Europa. Tegen het einde van 2008 was de groei van de westboundvolumes echter bijna volledig weggevallen, zodat Zim als nieuwkomer het erg moeilijk kreeg. Bovendien was het voor Zim ook moeilijk om te concurreren tegen andere rederijen, die op die lijn veel grotere containerschepen inzetten. Daarom besliste Zim in oktober 2008 om de EWX tijdelijk te staken. Zim blijft actief tussen Noord-Europa en het Verre Oosten via een slotcharter bij China Shipping.

Op 21 januari 2008 heeft de "CAM CGM Charcot" op de Antwerp Gateway aan het Deurganckdok de eerste afvaart vanuit Antwerpen verricht in het kader van de wekelijkse NEMO-dienst. De NEMO-dienst staat voor New Europe Mascarena Oceania en is een lijn vanuit Noord- en Zuid-Europa naar de Indische Oceaan en Australië en Nieuw-Zeeland. De dienst wordt verzekerd met een vloot van dertien containerschepen met een capaciteit van ongeveer 2.700 TEU. De Franse rederij CMA CGM zet twaalf schepen in, DAL (Deutsche Afrika Liniën) één schip. De "CMA CGM Charcot" wordt door CMA CGM gecharterd van de rederij Max Navigation uit Monrovia. Op deze route werkt CMA CGM nauw samen met haar filialen Delmas en ANL (Australian National Line), terwijl Marfret coloader is. Toen de NEMA-dienst in februari 2007 startte vanuit Rotterdam werden alle containers met lading vanuit Antwerpen per binnenschip naar Rotterdam gebracht. Vanaf januari 2008 gebeurt dat nu in omgekeerde richting.

De rederij Normed zet vanaf februari 2008 de "Normed Rotterdam" in op haar lijn naar Turkije. De "Normed Rotterdam" vaart onder Luxemburgse vlag en is het vierde schip in een reeks van vijf multipurpose schepen die de rederij besteld heeft. De schepen van Normed worden in Antwerpen behandeld aan de kaaien van goederenbehandelaar Abes aan het Vijfde Havendok. Later in 2008 kwam ook het vijfde schip van de reeks, de "Normed Antwerpen", in de vaart. De rederij Normed verzekert vanuit Antwerpen

een vijftigtal afvaarten per jaar. De haven is voor de rederij de draaischijf voor West-Europa. Turkije is de belangrijkste bestemming. In 2007 genereerde Normed 300.000 ton lading, vooral ijzer en staal en projectcargo. De behandelde hoeveelheid lading betreft in hoofdzaak uitvoer. Normed is in Antwerpen vertegenwoordigd door Durot Shipping.

In het verlengde van zijn EWX-loop tussen Azië en Noord-Europa startte de Israëlische rederij Zim een nieuwe feederdienst tussen Antwerpen, het Verenigd Koninkrijk en de Baltische regio.

Antwerpen is de enige aanloophaven van de EWX-loop in de Benelux. De andere aanloophavens in Noord-Europa zijn Bremerhaven, Tilbury en Le Havre. Het opstarten van de feederdienst past in de strategie van Zim om van Antwerpen zijn Noord-Europese hub te maken. In de startfase wordt de feederdienst door derden uitgebaat. In het Verenigd Koninkrijk worden de havens van Tilbury, Felixstowe en Liverpool aangelopen. In de Baltische Zee worden diverse havens aangedaan.

In maart 2008 startte de rederij Emroll met een nieuwe regelmatige scheepvaartlijn tussen Antwerpen en het oosten van de Middellandse Zee. De "Victoria VI" was het eerste schip dat in het kader van de nieuwe dienst aanmeerde aan de terminal van de Zuidnatie aan het Albertdok. In Noord-Europa richt de vrachtlijn zich op de bediening van Hamburg, Antwerpen en één haven in het Verenigd Koninkrijk. In het oosten van de Middellandse Zee worden de havens van Piraeus in Griekenland, Mersin in Turkije, Beiroet in Libanon, Tripoli in Lybië, Tyr en Lattakia in Syrië, Alexandrië in Egypte en Limassol in Cyprus aangelopen. De lijn wordt uitgebaat met twee gecharterde roro-schepen met een capaciteit van 1.300 à 1.500 lijnmeter, zodat een frequentie van twee afvaarten per maand kan verzekerd worden. Southbound bestaat de lading vooral uit rollend materieel, nieuwe en tweedehands wagens, vrachtwagens en machines op mafis. Northbound bestaat de retourlading hoofdzakelijk uit lokale productie. De firma Durot Shipping treedt in Antwerpen op als lokaal agent.

De Turkse rederij Turkon Line maakte in maart 2008 bekend dat het vier nieuwe schepen met een containercapaciteit van 1.900 TEU in de vaart zou brengen op zijn wekelijkse lijndienst tussen de belangrijkste Turkse en Noord-Europese havens. De eerste van de vier schepen deed Antwerpen reeds in april 2008 aan. Door het inzetten van de vier nieuwe schepen verhoogt de rederij de capaciteit van de lijn met zestig procent. De rederij Turkon Line zet elf

containerschepen in op drie directe lijndiensten van en naar Turkije. Hiermee bedient de rederij respectievelijk de Amerikaanse oostkust, meerdere havens in de Middellandse Zee en Noord-Europa. De dienst van en naar Noord-Europa werd in 2002 opgestart. Aanvankelijk met drie zusterschepen van 1.150 TEU en afvaarten om de tien dagen. Door het inzetten van een vierde schip kon in 2006 de frequentie worden opgevoerd tot één afvaart per week. De loop doet Felixstowe, Antwerpen en Hamburg aan in Noord-Europa, Barcelona, Marseille en Genua in het westen van de Middellandse Zee en Izmir, Gemli en Istanboel (Kumport) in Turkije. Vanaf mei 2008 wordt ook de haven van Valencia aangelopen. De vier nieuwe schepen zijn gebouwd op de Turkse werf Sedef Gemi, die zoals Turkon Line deel uitmaakt van de Turkon Holding, net als de terminal Kumport (Ambarli) die in het voorjaar van 2007 werd aangekocht. De holding omvat ook een binnenvaart- en wegvervoer afdeling, zodat voor- en natransport door de groep zelf kan worden georganiseerd.

De Taiwanese rederij Yangming, die samen met K Line, Cosco en Hanjin sinds 2007 de CKYH-groep vormt, heeft vanaf mei 2008 de AES3-loop aangepast. Deze dienst werd tot dan toe uitgebaat met vier containerschepen van 5.500 TEU. Deze dienst van en naar China bood tot dan één afvaart om de 15 dagen. Vanaf mei 2008 zette Yangming een eerste containerschip van 8.200 TEU in, waarna de rederij in 2008 nog eens vier schepen met die capaciteit inzette. Bovendien zette ook K Line in 2008 nog eens vier schepen van 9.500 TEU in op die dienst. Door het inzetten van meer schepen kon de frequentie van de containerdienst van CKYH op het einde van 2008 opgevoerd worden tot één afvaart per week. De schepen van de CKYH-groep worden in de haven van Antwerpen behandeld op de Antwerp International Terminal aan het Deurganckdok, een joint venture tussen Yangming, K Line, Hanjin en PSA-HNN.

Universal Africa Line (UAL), de rederij die gespecialiseerd is in transporten voor de olienijverheid van Europa en de Verenigde Staten naar West-Afrika, heeft zijn capaciteit in 2008 fors uitgebreid. In april 2008 werd een nieuw schip van de rederij, de "UAL Cyprus" gedoopt aan de cruiseterminal aan de Schelde in Antwerpen. De olie- en gasindustrie voor de kust van West-Afrika is nog steeds in volle expansie. Meer dan negentig procent van de door Universal Africa Line vervoerde lading is bestemd voor de olie- en gasector. In Europa zijn de twee belangrijkste laadhavens Antwerpen en Aberdeen in Schotland, terwijl Houston de voornaamste laadhaven is in Amerika. De lading

afkomstig van de Middellandse Zee en Azië wordt in Antwerpen overgeladen. In West-Afrika worden voornamelijk de havens in Angola bediend, maar ook die van de Democratische Republiek Congo, Gabon, Nigeria en Equatoriaal Guinea, waar de rederij eigen installaties heeft. Tot begin 2008 werd die dienst uitgebaat door zes multipurpose schepen met een draagvermogen van 10.000 ton, die zowel containers als breakbulk vervoeren. De "UAL Cyprus" is een multipurpose schip met een draagvermogen van 7.800 ton, is 118,55 meter lang en kan 348 TEU aan boord nemen. Het nieuwe schip is bovendien uitgerust met twee boordkranen van 60 ton, die gecombineerd 120 ton kunnen heffen. Het nieuwe schip werd in het Nederlandse Groningen gebouwd en wordt tegen midden 2009 gevolgd door nog twee identieke zusterschepen. De drie nieuwe schepen komen boven op de bestaande vloot van zes eenheden die Universal Africa Line reeds uitbaat op de lijn naar West-Afrika.

De Nederlandse rederij Holland Maas Shipping (HMS) startte in juli 2008 met een wekelijkse dienst uit Rotterdam en Antwerpen naar Kopenhagen en Sint-Petersburg. De rederij bood voorheen reeds een aantal afvaarten aan op trampbasis en vormde in juli 2008 de verbinding om tot een regelmatige lijndienst. Op de lijn van Rotterdam en Antwerpen naar Kopenhagen en Sint-Petersburg zet HMS twee schepen in: het splinternieuwe containerschip "HMS Van Eyck" en de "HMS Van Ruysdael". Beide schepen hebben een containercapaciteit van respectievelijk 925 en 868 TEU. HMS vervoert op de nieuwe lijn zowel deur-tot-deur-lading (shortsea) als containers van andere rederijen (feederling). In Rotterdam meren de schepen van HMS af aan de ECT Home Terminal, terwijl in Antwerpen de schepen van HMS worden behandeld aan de MSC Home Terminal. Eind 2007 startte HMS reeds met een dienst tussen Noord-Europa en Sint-Petersburg. Op die lijn werkt HMS samen met de Taiwanese rederij Evergreen. Deze dienst werd in 2008 uitgebreid met een derde schip. Ook op andere lijnen heeft HMS in 2008 de capaciteit vergroot.

Sinds begin juli 2008 verzorgt TRS een regelmatige shortsea dienst voor conventioneel stukgoed tussen Antwerpen en de Ierse havens Dublin, Cork en Waterford, onder de naam "Dublant Line". De nieuwe lijn verzorgt twee afvaarten per maand vanuit Antwerpen. Deze nieuwe dienst werd opgestart voor een belangrijk contract voor het vervoer van project cargo en conventioneel stukgoed. Het contract loopt tot eind 2009. De lading, die hoofdzakelijk uit betonnen dwarsliggers bestaat, komt uit Duitsland en wordt via de

weg aangevoerd in Antwerpen. Voor het zeetransport zet Dublant Line gecharterde kustvaarders in met een draagvermogen van 2.000 à 2.500 ton, die voorzien zijn van eigen laadgerei. In de startfase werden wegens gebrek aan retourlading geen round trips gedaan. De schepen werden gecharterd op basis van tijdsbevrachting, waarbij de chartertijd startte in de laadhaven en eindigde in de laatste loshaven. De dienst wordt in Antwerpen vertegenwoordigd door de agentuur TRS. Dublant Line is een spin-off van TRS die speciaal werd opgericht voor dit belangrijke contract.

Mediterranean Shipping Company (MSC) startte vanaf midden oktober 2008 een tweede dienst tussen Noordwest-Europa en de oostkust van Zuid-Amerika. De enige aanloophavens in Europa zijn Antwerpen en Bremerhaven. Naast het opstarten van deze tweede dienst werd de rotatie van de eerste lijn licht aangepast, waardoor de rederij het aanbod van aanloophavens kon vergroten en de capaciteit op bepaalde havens kan verhogen. De reeds bestaande dienst gaat vanuit Antwerpen via Rotterdam, Bremerhaven en Hamburg nu eerst naar Suape en vervolgens via Santos, Buenos Aires, Rio Grande, een tweede aanloop in Santos en Itagui terug naar Antwerpen. Vanuit Buenos Aires wordt ook Asuncion bediend. Op de eerste dienst worden zes postpanamax containerschepen van gemiddeld 5.600 TEU ingezet. De rotatie van de nieuwe dienst loopt van Bremerhaven en Antwerpen naar Vitoria, Rio de Janeiro, Navegantes, Santos en daarna via Las Palmas terug naar Bremerhaven. Op deze nieuwe dienst worden via Navegantes ook de havens van Sao Francisco do Sul, Paranagua, Pecem en Salvador de Bahia aangelopen. Er zijn vanuit de Braziliaanse haven ook doorvoermogelijkheden op de Parana-rivier naar Rosario, Zarate en Montevideo. Op deze tweede dienst van MSC naar de oostkust van Zuid-Amerika worden ook zes schepen ingezet, maar met een kleinere capaciteit, nl. schepen van 2.254 à 3.534 TEU. In Antwerpen worden de schepen behandeld aan de MSC Home Terminal in het Delwaidedok.

De Finse rederij Merilinja startte begin november 2008 met een regelmatige containerlijn tussen de havens van Kokkola en Antwerpen. De nieuwe dienst biedt drie afvaarten per maand aan. De rederij zet op de dienst van Antwerpen naar de Baltische Zee het ijsversterkte containerschip "Baltic Sea" in dat een capaciteit heeft van 366 TEU. In Antwerpen worden de schepen van Merilinja behandeld op de terminal van PSA HNN aan het Delwaidedok. Merilinja mikt met de nieuwe dienst vooral op shortsea- en feederlading van en naar de regio rond de haven van Kokkola, op de westkust van Finland.

De nieuwe dienst is meteen ook de eerste rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Kokkola. Kokkola behandelt maar een zeer bescheiden aantal containers. De haven beschikt nog niet over een containerterminal en de "Baltic Sea" van Merilinja wordt er behandeld aan de "all weather terminal", een overdekte kaai in de haven. De stouwer in Kokkola staat tevens in voor het strippen en stufen en het landtransport van de containers. In Antwerpen wordt Merilinja vertegenwoordigd door de firma Herfurth & Co.

In december 2008 zetten Pacific International Lines (PIL) uit Singapore en de Taiwanese partner Wan Hai Lines een punt achter hun Far East Europe Service (FES) die met acht schepen van 4.250 en één schip van 3.000 TEU werd verzekerd. Beide rederijen blijven nog actief op dit vaargebied, maar niet meer met eigen schepen. Door de lagere tarieven en de hoge exploitatiekosten kunnen de rederijen die kleinere schepen uitbaten onmogelijk nog concurreren met rederijen die veel grotere tonnage inzetten en dus lagere slotkosten hebben. Door de financiële en economische crisis is de vraag naar scheepsruimte verminderd. Bovendien worden steeds meer nieuwe schepen in de vaart gebracht. Daardoor zijn de vrachtprijzen voor lading van China in één jaar tijd gehalveerd. PIL en Wan Hai Lines boeken hun lading vanaf december 2008 op schepen van Cosco's AES Service, waar schepen van 8.400 tot 10.060 TEU worden ingezet. Het stopzetten van de dienst FES door PIL en Wan Hai Lines was op dat ogenblik de vierde containerdienst op het Verre Oosten die in 2008 in Antwerpen zijn activiteiten staakte. Zim kondigde in september 2008 reeds aan dat het zijn East West Express (EWX) met

schepen van 4.200 TEU zou inruilen voor een grotere slotcharter bij China Shipping en ook Maersk Line en de New World Alliance hebben eind 2008 reeds diensten gestaakt. Vooral diensten waar kleinere schepen werden ingezet sneuvelden. Tegen het einde van 2008 nam het aantal rederijen die hun activiteiten terugschroeven of helemaal staakten steeds toe.

## 3.2. De haven van Gent

### 3.2.1. Industrie

Het decreet van 1 februari 2008 tot wijziging van het Havendecreet in relatie met het Gemeentedecreet werd eind maart 2008 gepubliceerd. Met dit decreet werd de rechtsvorm van het Havenbedrijf Gent gewijzigd van een "gemeentelijk autonoom bedrijf" (GAB) naar een "autonoom gemeentelijk havenbedrijf" (AGH). De regelgeving rond de gewone gemeentelijke autonome bedrijven (GAB's) zoals ze tot dan bestond, was niet meer aangepast aan de specifieke situatie van de havenbedrijven. De havenbedrijven hebben namelijk afzonderlijke bevoegdheden en plichten. Om het verschil met de "gemeentelijke autonome bedrijven" duidelijk te stellen heeft men voor de gemeentelijke havenbedrijven dan ook een aparte rechtsvorm gecreëerd, met name de "autonome gemeentelijke havenbedrijven" ('AGH'). De statuten van het Havenbedrijf Gent dienden dan ook te worden aangepast. Op 10 november 2008 werden de nieuwe statuten van het Havenbedrijf Gent AGH gepubliceerd in de bijlagen bij het Belgisch Staatsblad.



In januari 2008 startte de firma Van Heyghen Recycling (VHR), de Gentse dochter van de Galloogroep, met de sloop van het Britse amfibieschip HMS "Fearless". De firma Van Heyghen Recycling (VHR) kwam in 2002 in handen van de groep Galloo. VHR bekleedt als maritieme terminal een aparte plaats in het internationaal netwerk van Galloo, de nummer één in België en een zeer belangrijke speler in Europa op het vlak van recyclage van ferro en non-ferro metalen. De overname van VHR liet Galloo toe zich te profileren op de markt van de scheepssloperij. Jaarlijks verwerkt VHR in Gent ongeveer 500.000 ton schroot, wat ongeveer één derde vertegenwoordigt van de totale verwerkte tonnage door Galloo. Op de sloperij van VHR in Gent werken 35 personen. In de voorbije jaren werden op de scheepssloperij van VHR verschillende Belgische fregatten en mijnenvegers afgebroken. Daarvoor beschikt VHR over een 600 meter lange kaaimuur in de haven. Na een openbare aanbesteding haalde VHR het van een dertigtal concurrenten om het contract voor het slopen van HMS "Fearless" binnen te halen. Het Britse amfibie-aanvalsschip, dat nog meegevochten heeft in de Falklandoorlog, werd eind 2007 vanuit Southampton naar Gent gesleept. In verschillende fasen werd het schip afgebouwd tot de diepgang werd verminderd tot 2,50 meter, waarna de romp op de sloophelling kon worden getrokken voor verdere afbraak met een mobiele knipschaar. In totaal werd ongeveer 7.000 ton schroot gerecupereerd, waarvan ongeveer 6.700 ton werd gerecycleerd door Galloo zelf.

Op 31 januari 2008 tekende de joint venture "Ghent Container Terminal" een concessieovereenkomst met het Havenbedrijf Gent voor de aanleg en de uitbating van een multimodale zeevaart/binnenvaart containerterminal aan het nieuwe Kluisdok in de haven van Gent. De concessieovereenkomst heeft een looptijd van 30 jaar. De joint venture "Ghent Container Terminal" wordt gevormd door Manuport Group en de Finse containerrederij en terminalholding Container Finance Ltd. De "Ghent Container Terminal" is gelegen aan de zuidzijde van het Kluisdok en beslaat een oppervlakte van ongeveer 15 hectare, die in 2 fasen wordt ontwikkeld. Het project betreft een meerjarige investering van 6,1 miljoen euro. De eerste fase van het project heeft de terminal een capaciteit van 150.000 TEU. Die fase voorziet in een oppervlakte van 7,7 hectare en een kaai met een lengte van 450 meter, waarvan 240 meter kade is voorzien voor de behandeling van binnenschepen en 216 meter voor shortsea diensten. In een tweede fase van het project kan de terminal uitgebreid worden met 8,2 hectare

en met 285 meter extra kaaimuur. In die fase (tegen 2013) wordt de capaciteit opgevoerd tot 300.000 TEU per jaar. Op de terminal worden de containers behandeld met twee mobiele kranen en gestapeld met reachstackers. In 2010 is een spooraansluiting voorzien. De joint venture "Ghent Container Terminal" is een neutrale containerterminaluitbater, die multimodale terminal diensten aanbiedt aan alle zee- en binnenvaartrederijen. Met de aanloop van het eerste schip: "Containerships VI" van de Fins-IJslandse rederij Containerships (schip van 966 TEU), werd de terminal op 8 november 2008 officieel geopend.

Volvo Logistics heeft van zijn nieuwe kantoor- en overslaggebouw in de buurt van Volvo Europa Truck in Oostakker het eerste passiefhuis van de Volvo groep gemaakt. Het nieuwe gebouw, met een oppervlakte van 2.400 m<sup>2</sup>, werd op 28 februari 2008 plechtig in gebruik genomen door Ake Niklasson, de Zweedse CEO van Volvo Logistics. Een passiefhuis is een gebouw waar de energieconsumptie lager ligt dan 15 kilowattuur per m<sup>2</sup> en per jaar. Om te voldoen aan die norm is de muurisolatie in het gebouw extra dik, de ventilatie gesofisticeerder dan normaal en de warmte en de afkoeling worden aan de grond onttrokken. Door het speciale ontwerp is het energieverbruik in het kantoorgebouw 60 à 75 % lager dan in een traditioneel kantoorgebouw. Het nieuwe gebouw is opgetrokken op het terrein van de vrachtwagenfabriek Volvo Europa Truck en werd gebouwd in het kader van de verhuis van Volvo Logistics van het Skaldenpark in de Gentse haven naar de nieuwe locatie vlakbij Volvo Europa Truck. Enerzijds zit Volvo Logistics hierdoor dicht bij haar belangrijkste partners, anderzijds rekent het ook op de snelle verwezenlijking van het op- en afrittencomplex 'Schansakker', waardoor Volvo Europa Truck zijn eigen aansluiting op de R4 zal krijgen.

Op 7 maart 2008 is aan het Rodenhuizedok de biodieselraffinaderij Bioro officieel geopend door de toenmalige eerste minister Guy Verhofstadt. Eind 2007 werd de biodieselraffinaderij van Bioro, een joint-venture van Cargill, Biodiesel Holding en Groep Vanden Avenne-Izegem afgewerkt. Het biodieselcomplex bestaat uit drie projecten op hetzelfde terrein: de bouw van de nieuwe biodieselfabriek, de ombouw door Cargill van de bestaande sojafabriek, met een capaciteit van 1 miljoen ton per jaar, en de bouw van een nieuwe raffinaderij voor plantaardige oliën (capaciteit 400.000 ton per jaar). Dit is de eerste volledig geïntegreerde biodieselraffinaderij in België. In de voormalige Cargill-fabriek wordt koolzaad tot koolzaadolie geperst die dan in de nieuwe plantaardige

olieraffinaderij wordt gezuiverd en in de Bioro-fabriek tot biodiesel wordt verwerkt. De fabriek is flexibel zodat in de toekomst ook andere grondstoffen kunnen worden verwerkt. De geproduceerde biodiesel wordt opgeslagen in de nabij gelegen tankfarm van Oiltanking Ghent. Bioro produceert jaarlijks 250.000 ton biodiesel in de nieuwe installaties in de Gentse haven. Het ganse project heeft 83 miljoen euro gekost. In de Cargill-fabriek wordt ook warmtekrachtkoppeling gebruikt en wordt door middel van een nieuwe stoomketel elektriciteit en warmte geproduceerd, waardoor het energieverbruik efficiënter wordt.

Begin april 2008 werd door het Gentse havenbestuur een nieuw roro-ponton in gebruik genomen. Het nieuwe ponton kan flexibel worden ingezet aan zowat alle kaaien in de Gentse haven. Bovendien is het ponton voorzien van een koppelconstructie voor duwbotten, waardoor het ook kan gebruikt worden als vervoerponton. De bouw van het ponton werd toevertrouwd aan de firma Metaalconstructie Aelterman, die gespecialiseerd is in de bouw van metaalconstructies. De firma Aelterman is sinds 2005 gevestigd aan het Kluisdok. Daar werd het ponton op 31 maart aan boord gereden van een afzinkbaar ponton, dat met een duwboot en een sleepboot naar het Sifferdok werd gevaren. Op 31 maart 2008 werd het afzinkponton in het wachtdok voor lichters afgezonken om het nieuwe roro-ponton te water te laten. Het nieuwe ponton heeft een lengte van 38 meter, een breedte van 26 meter en een hoogte van 6 meter. Zonder de ballast weegt het ponton 600 ton. De diepgang kan, al naargelang de noodwendigheid, worden aangepast en varieert van 1,1 meter tot 3,90 meter. Het roro-ponton kan zowel haaks als langs de kaai gebruikt worden, bij kaaihoogtes tussen 2 en 4,55 meter.

Op 3 juli werden bij Oiltanking Ghent vier nieuwe tanks van elk 18.500 m<sup>2</sup> officieel in gebruik genomen. Hiermee bedraagt de opslagcapaciteit bij Oiltanking Ghent nu 775.000 m<sup>2</sup>. Bij deze gelegenheid kondigde het bedrijf aan dat het zijn opslagcapaciteit voor vloeibare bulk nog verder zal uitbreiden tot 1 miljoen m<sup>2</sup>. Daartoe zullen nog vier tanks van 55.000 m<sup>2</sup> bijgebouwd worden. Deze tanks zouden tegen september 2009 in gebruik genomen worden. De nieuwe capaciteit aan het Rodenhuizedok is vooral bedoeld om in België biobrandstoffen op te slaan en moet opslagcapaciteit bieden voor de productie van bio-ethanol voor benzines in België. Oiltanking beschikt reeds in Gent over een opslagcapaciteit van 775.000 m<sup>2</sup> voor petroleumderivaten en chemicaliën. Tegen eind 2009 komt daar dus 300.000 m<sup>2</sup> bij. Een

eerste fase van 75.000 m<sup>2</sup> extra opslagcapaciteit werd in 2008 reeds gerealiseerd in Gent. Het betreft vier tanks van elk 18.750 m<sup>2</sup> voor olieproducten en kerosine. De haven van Gent wordt steeds meer een draaischijf voor kerosine via pijpleidingen naar de luchthavens van Zaventem, Bierseet, Findel en Frankfurt. De verdere capaciteitsuitbreiding van Oiltanking in Gent is vooral ingegeven door de verwachte productiegroei van biobrandstoffen in het Gentse havengebied.

Op 5 juli 2008 werd, in het kader van Flanders Port Area, de eerste "Vlaamse havendag" gelijktijdig in alle Vlaamse zeehavens georganiseerd. De "Vlaamse havendag", die voortaan tweemaal per jaar georganiseerd zal worden, heeft tot doel het grote publiek kennis te laten maken met de havens en aldus het maatschappelijk draagvlak in Vlaanderen voor de havensector te verhogen. Voor de Gentse editie van de "Vlaamse havendag" werkte het Havenbedrijf Gent, in nauwe samenwerking met de lokale bedrijven, vijf verschillende themalocaties uit: "haven en multimodaal", "haven en logistiek", "haven en innovatie", "haven en recyclage" en "haven en stad". De verschillende locaties waren zowel met de fiets, per boot, met de wagen of per autocar bereikbaar. Vlaams minister-president Kris Peeters, die op deze dag van haven tot haven trok, bezocht in Gent het thema "haven en recyclage". Hij maakte ook een fietstocht doorheen de haven in het gezelschap van vele prominenten en bedrijfsleiders. De dag werd feestelijk afgesloten met optredens van Vlaamse vedettes. Ruim 10.000 mensen namen in Gent deel aan deze eerste "Vlaamse havendag".

In juli 2008 werd bij het chemiebedrijf Taminco een nieuwe installatie voor de productie van methylamines in dienst genomen. Naast een belangrijke uitbreiding van de productiecapaciteit, werd het energieverbruik drastisch verminderd door de verbetering van het proces. Een grondige warmte-integratiestudie van de stromen in het productieproces bracht een enorm energiebesparingspotentieel aan het licht. Door de aanpassing van het productieproces kon het energieverbruik worden gehalveerd, waardoor de uitstoot van CO<sub>2</sub> met 15.000 ton per jaar kon worden verminderd. Dit is des te merkwaardiger omdat de oude methylamine-installatie reeds tot de meest energie-efficiënte ter wereld behoorde. Taminco produceert alkylamines en derivaten, die de bouwstenen zijn voor de farmaceutische en de agrochemische industrie. Het bedrijf is uitgegroeid tot één van de wereldleiders op de productie van amines en derivaten. De groep heeft haar hoofdzetel in Gent en stelt 850 personen tewerk.





Taminco heeft naast de vestiging in Gent nog zeven andere fabrieken: één in Duitsland, drie in de Verenigde Staten van Amerika, één in Brazilië en twee in China.

Op 8 augustus 2008 rolde bij Volvo Cars Gent de vier miljoenste Volvo-wagen van de band. Het betrof een sportieve versie van een Volvo V50. Sinds eind augustus produceert Volvo Cars Gent het nieuwe model XC60, dat exclusief in Gent gebouwd wordt. Op 17 november stelde Volvo Cars Gent de ecologische versie van de C30, S40 en V50 voor. Deze nieuwe generatie van superzuinige dieselwagens, DRIVE-modellen genoemd, worden eveneens exclusief in Gent geproduceerd. De DRIVE-modellen zijn het eerste concrete resultaat van de inspanningen van Volvo om tegen 2012 de emissies van zijn wagens met 5% te verminderen. Daarvoor loopt van 2006 tot 2011 een programma waarin Volvo 1,1 miljard euro pompt. Sinds 1965 bouwt Volvo Cars Gent reeds personenwagens in Gent. Sindsdien is de autofabriek uitgegroeid tot één van de twee hoofdfabrieken van Volvo Cars. Midden 2008 telde Volvo Cars Gent ruim 4.000 werknemers en bouwde toen 200.000 personenwagens per jaar. Het duurde van 1965 tot 1988 vooraleer voor het eerst de kaap van 1 miljoen wagens werd overschreden en daarna was het pas in 1997 toen Volvo Cars Gent de twee miljoenste wagen bouwde. Daarna werd de productie geleidelijk opgedreven om in 2004 een productie van 250.000 personenwagens per jaar te

halen. Nog in 2004 werd de driemiljoenste wagen gebouwd bij Volvo Cars Gent.

Op 8 augustus werd een bijna 70 meter lang, 16 meter breed en 300 ton zwaar brugdeel, besteld door de NV Waterwegen en Zeekanaal en vervaardigd door Metaalconstructie Aelterman, door de firma Sarens op een ponton geladen en verscheept naar Temse. Dit was het eerste van zeven delen van de 370 meter lange nieuwe Scheldebrug, die volledig bij Metaalconstructie Aelterman werd gebouwd. Gebruik makend van het getij, werd op 12 augustus het eerste deel rechtstreeks op de brugpijlers gemonteerd. Het vaste deel van de brug bestaat uiteindelijk uit vijf delen die elk 60 à 70 meter lang zijn. Eveneens in 2008 werden de overige vier delen via de waterweg naar Temse gebracht. Het bewegend brugdeel, dat uit twee delen van elk 25 meter bestaat, werd ook door Metaalconstructie Aelterman vervaardigd en werd in het voorjaar van 2009, eveneens over het water, aangeleverd.

Na de zomervakantie van 2008 startte Volvo Europa Truck met het trimmen (aankleden) van cabines in een nieuw industrieel gebouw in Oostakker. Het trimmen van cabines voor zware vrachtwagens startte in Gent in augustus 2007. De productie werd geleidelijk opgevoerd en eind 2007 werd beslist om deze trimactiviteiten in Gent uit te breiden. Daarvoor werd een gans nieuw gebouw met een oppervlakte van 11.000 m<sup>2</sup> gebouwd en het productieproces werd uitgewerkt volgens de "lean manufacturing" principes. Volgens deze principes wordt ernaar gestreefd te werken volgens de meest efficiënte en ergonomische wijzen. Werkstation en materiaal worden zo praktisch mogelijk opgesteld zodat geen onnodige handelingen moeten worden verricht en ook geen nutteloze afstanden moeten worden afgelegd. Deze nieuwe afdeling van Volvo Europa Truck in Gent kan tot 144 cabines per dag trimmen. Ook deze nieuwe fabriek van Volvo Europa Truck in Gent is CO<sub>2</sub>-vrij. Ze is uitgerust met een zonneboiler, warmtepompen en fotonvoltaïsche cellen. Net als voor de vrachtwagenassemblagefabriek werd gekozen voor lichte kleuren van muren, vloeren en wanden. Om de inval van natuurlijk licht te vergroten werden in het dak lichtstraten ingebouwd. Volvo Europa Truck investeerde 15 miljoen euro in de bouw en de uitrusting van het nieuwe gebouw voor het trimmen van vrachtwagencabines. Daarnaast investeerde Volvo Europa Truck nog 2,5 miljoen euro om de capaciteit van het 'fitten' (monteren) van banden op velgen, een subassemblageactiviteit die sinds januari 2007 in Oostakker uitgevoerd wordt, op te trekken tot 1 miljoen banden per jaar.

In september 2008 kondigde de Antwerpse logistieke groep Katoen Natie aan dat het 65 miljoen euro zal investeren in een nieuw logistiek distributiecentrum op de voormalige gronden van Volvo Cars Gent in de haven van Gent. Het gaat om een gebied van 25 hectare dat grenst aan de 40 ha waarover het bedrijf reeds beschikt in het Skaldenpark. In de zomer van 2008 verhuisde Volvo Logistics naar de terreinen van Volvo Europa Truck in Oostakker en besliste Volvo Cars Gent om de gronden te verkopen. Katoen Natie gaat op het terrein 117.000 m<sup>2</sup> loodsen bouwen over een periode van zeven jaar. Dankzij die uitbreiding wordt Gent een van de belangrijkste distributiecentra van de Katoen Natie groep. Jaarlijks behandelt Katoen Natie ongeveer 10 miljoen m<sup>2</sup> goederen. Dit komt overeen met ongeveer 100.000 vrachtwagens. Voorts heeft Katoen Natie nog plannen om ook de site langs de Kennedylaan te vergroten. Die locatie wil Katoen Natie verhuren aan bedrijven die een zekere zichtbaarheid nastreven en hun logo manifest op de gevel willen. Deze investering bedraagt 40 miljoen euro en moet ook tegen 2015 gerealiseerd zijn.

In het najaar van 2008 startte de firma Charles Kesteleyn op een terrein van 11,5 ha in de noordwestelijke hoek van het Kluisendok met de aanleg van een nieuwe zandopslag. Vanaf 2009 zal daar jaarlijks 1,7 miljoen ton zand aangevoerd worden, hoofdzakelijk afkomstig van zandwinning voor de Engelse kust. Op deze concessie zal Charles Kesteleyn ook een installatie bouwen om zand te zeven, te sorteren en te mengen. Het zand, dat met zeeschepen met een capaciteit tot 20.000 ton zal worden aangevoerd, zal eveneens via de waterweg naar de klanten, voornamelijk betonproducenten, worden gebracht. Door te kiezen voor de binnenvaart boven de klassieke aanlevering per vrachtwagen zullen er 73.000 vrachtwagenritten worden uitgespaard.

In november 2008 werd Swindon, in het zuiden van het Verenigd Koninkrijk, een nieuwe spoorterminal ingehuldigd die zal gebruikt worden voor het vervoer van Honda Civics en CRV's naar Gent, het Europese logistieke centrum van Honda. Het is de bedoeling om, via de Kanaaltunnel, jaarlijks 23.000 wagens te vervoeren van de fabriek in Swindon naar Gent. Dit spoorvervoer moet zo'n 3.000 vrachtwagenritten vervangen, waardoor de uitstoot van CO<sub>2</sub> vermindert. De spooroperator STVA zal tot twee treinen per week laten rijden met elk meer dan 200 nieuwe wagens. De nieuwe spoorterminal in Swindon werd ontwikkeld door de Kilbride-groep, die ook al de spoorterminal in Castle Bromwich bouwde voor Jaguar. De bestaande spoorinfrastructuur in Swindon werd vernieuwd en

aangepast aan de behoeften van Honda, met name door de aansluiting van de fabriek op het spoorwegnet.

In november 2008 werd het Belgische bedrijf Oleon, met hoofdzetel in Ertvelde, overgenomen door de Franse groep Sofiproteol. Deze firma nam via dochterbedrijf Diester Industrie honderd procent van de aandelen van Oleon Holding over van de Belgische aandeelhouders. Dat zijn onder meer Sofinim (dat zelf voor 74 procent in handen is van Ackermans & van Haaren), KBC Private Equity, Mercator Verzekeringen en Fortis Private Equity. Oleon is het vroegere Fina Oleochemicals en legt zich toe op de omzetting van natuurlijke oliën en vetten naar een breed gamma oleochemische producten zoals onder meer vetzuren, vetalcoholen, glycerine, esters, dimeren en biodiesel. In 2007 produceerde Oleon 440.000 ton oleochemische producten en realiseerde het bedrijf een omzet van 408 miljoen euro. Oleon heeft vier fabrieken in Europa en één in Maleisië. Er werken in totaal ongeveer 550 personen. Het Franse Sofiproteol produceert en verwerkt plantaardige oliën en proteïnen en stelt in totaal meer dan 5.000 mensen tewerk. In 2007 haalde het bedrijf een omzet van 5 miljard euro.

Door de stijgende fossiele brandstofprijzen, de noodzaak tot duurzamere productie van goederen en het beperken van de broeikasgassen, worden biogebaseerde productieprocessen steeds belangrijker. Aandacht voor deze problematiek resulteerde in de kanaalzone Gent-Terneuzen in de projecten Ghent Bio Energy Valley en BioPark Terneuzen. Twee elementen bemoeilijken momenteel de verdere ontwikkeling van de bio-industrie: enerzijds is er een gebrek aan een pilootinstallatie die het mogelijk maakt om bioprocessen op productieschaal uit te bouwen en anderzijds is er een nijpend gebrek aan opleidingsfaciliteiten specifiek voor de bio-industrie. Daarom beslisten het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports tot de oprichting van een internationale vzw, Bio Base Europe, met als doel de bio-industrie in de kanaalzone Gent-Terneuzen te stimuleren door middel van initiatieven op het vlak van onderzoek en opleiding. Concreet bestaat het project uit twee pijlers: in Gent wordt in de voormalige brandweerkazerne aan het Rodenhuizedok een proeffabriek, de Bio Base Europe Pilot Plant, uitgebouwd; in Terneuzen zal een innovatie- en een opleidingscentrum voor operatoren en onderhoudstechnici voor de bio-industrie worden opgericht. Deze centra moeten respectievelijk tegen eind 2009 en eind 2010 operationeel zijn. De projectkosten bedragen 21 miljoen euro, waarvan de Europese Commissie 6 miljoen euro betaalt via het

Interreg-programma. Het saldo wordt ongeveer gelijk verdeeld tussen Vlaanderen en Nederland. Het Bio Base Europe-project loopt tot 2011. De initiatiefnemers hopen dat de beide pijlers tegen dan voldoende eigen inkomsten genereren om daarna op eigen kracht te kunnen doorgaan.

Volvo Europa Truck kondigde in 2008 aan dat vanaf eind 2009 de hybride vrachtwagens van Volvo in de vestiging in Oostakker zullen worden gemonteerd. De hybride vrachtwagen combineert een dieselmotor met een elektrische motor, waarbij de elektrische motor gebruikt wordt voor het vertrekken vanuit stilstand tot een snelheid van 20 kilometer per uur. Bij hogere snelheden wordt automatisch de dieselmotor in gebruik genomen. De batterijen van de hybride wagen worden opgeladen door middel van de energie die gewonnen wordt tijdens het remmen. Op die manier verbruiken de hybride vrachtwagens ongeveer 20 procent minder brandstof. Aanvankelijk zal Volvo de technologie inzetten bij trucks die vooral in de stad ingezet worden omdat ze daar het efficiëntst zijn. Op langere termijn plant Volvo ook hybride trucks voor lange afstanden. De montage van de hybride trucks in Gent zal geen extra banen opleveren omdat de nieuwe modellen worden geïntegreerd in de bestaande productielijnen voor de FE- en de FL-modellenreeks. Het aantal hybride vrachtwagens dat in Gent zal worden geproduceerd zal afhankelijk zijn van de vraag.

In oktober 2008 kondigde Volvo Cars aan dat de nieuwe versies van de modellen S60 en V50 in Gent zullen worden geproduceerd. In augustus 2008 ging ook al de productie van de XC60, een middelgrote SUV (Sport Utility Vehicle), van start. De introductie van de nieuwe modellen is nu al in voorbereiding in de fabriek van Gent. De nieuwe S60 en V50 zullen superzuinige wagens zijn met een benzineverbruik van 4,5 liter per 100 kilometer en een CO<sub>2</sub>-uitstoot die onder de 120 gram per 100 kilometer zal liggen.

Om flexibeler te kunnen opereren en beter en sneller te kunnen inspelen op de vraag van de markt investeerde BP 10 miljoen euro in de Gentse vestiging van haar Belgium Lubes Plant. De installatie werd uitgebreid met twee nieuwe vullijnen.

Aan de noordkant van het Kluizendok ontwikkelt de firma Heijmans Infra een asfaltcentrale ten behoeve van de wegenbouw in Oost-, West- en Zeeuws Vlaanderen. Daarvoor nam Heijmans Infra een terrein van 22.948 m<sup>2</sup> in concessie. Op het terrein zullen ook granulaten geladen en gelost zullen worden. De asfaltcentrale

zal jaarlijkse 100.000 ton granulaten verbruiken. Een belangrijk deel daarvan zal per zeeschip vanuit Noorwegen aangevoerd worden, waar de firma Heijmans Infra een eigen grindgroeve heeft. De overige grondstoffen nodig voor de asfaltproductie zullen via binnenvaart aangevoerd worden. De behandeling van de zee- en binnenschepen zal gebeuren door Ghenet Transport & Storage (GTS) dat de watergebonden terreinen in eerste lijn aan de kade van het Kluizendok in concessie heeft. De asfaltcentrale wordt er één van het meest geavanceerde type inzake milieunormen. Het betreft een investering van 5 à 6 miljoen euro.

In 2008 investeerde de firma SEA-Invest 17 miljoen euro in onder meer twee bijkomende loodsden met een gezamenlijke capaciteit van 8.000 m<sup>2</sup>, een uitbreiding met 40.000 m<sup>2</sup> van de ro/ro-terminal en de vergroting van de capaciteit van het tankenpark met 25.000 m<sup>2</sup>.

TailorMade Logistics was één van de vijf genomineerden voor de titel 'Ambassadeur KMO voor Kyoto' van ondernemersorganisatie Unizo. Uiteindelijk kreeg een ander bedrijf de prijs maar de overige genomineerden zullen een voortrekkersrol blijven spelen. Zo liet TailorMade Logistics een prototype bouwen van een trailer met een hydraulisch verstelbaar dak. Zo kan de transporteur flexibel inspelen op de verschillende in Europa toegelaten trailerhoogtes. De optimale benutting van het trailervolume komt de vervoersefficiëntie en aldus ook het milieu ten goede.

Transport Mervielde is op haar terrein gestart met de bouw van een 2.000 m<sup>2</sup> grote loods waardoor de capaciteit voor de op- en overslag van vloeibare bulkproducten evenals de tankcleaningcapaciteit op de site verhoogd kunnen worden. Dit uitbreidingsproject betekent voor het familiebedrijf een investering van 5 miljoen euro.

DSV Solutions nam net naast Volvo Cars Gent een nieuw logistiek centrum in gebruik. Van hieruit gebeurt voortaan de 'just-in-time'- en 'just-in-sequence'-toelevering van onderdelen voor de personenwagenfabriek. De uitbouw van dit nieuw logistiek platform betekende voor DSV Solutions een investering van 30 miljoen euro.

### 3.2.2. Infrastructuur

In Nederland werd in november 2008 een akkoord bereikt over de financiering van de Sluiskiltunnel onder het Kanaal Gent-Terneuzen. Het project kost 275 miljoen euro, waarvan de Vlaamse overheid 25 miljoen zal betalen. Door het akkoord wordt de tunnel zo gebouwd dat de bovenkant 16 meter diep



zit in plaats van 13,50 meter, zoals door Nederland oorspronkelijk gepland. Door de tunnel dieper te bouwen wordt de mogelijkheid om het Kanaal Gent-Terneuzen te verdiepen voor grotere schepen gevrijwaard. De tunnel moet de huidige brug in Sluiskil vervangen. Deze brug staat gemiddeld 20 minuten per uur open en zorgt bijgevolg voor veel vertragingen. Als alles volgens plan verloopt moet de tunnel tegen 2014 klaar zijn.

In juni 2006 hebben de Nederlandse minister van verkeer en waterstaat Karla Peijs en minister Kris Peeters een overeenstemming bereikt over de vervanging van de basculebruggen over de Westsluis in Terneuzen. De voorbereidende werken voor de vervanging van de twee basculebruggen startten reeds in januari 2007. De nieuwe Noordbrug kon op 17 april worden geplaatst en eind mei 2008 in gebruik worden genomen. Vanaf 9 oktober 2008 werd gestart met de afbraak en plaatsing van de nieuwe Zuidbrug. Deze brug kon eind november in gebruik genomen worden. Doordat de nieuwe basculebruggen verder van de sluisrand verwijderd zijn, is het risico op aanvaring zo goed als verdwenen. Hierdoor werden dan ook de huidige doorvaartbeperkingen en -voorwaarden voor schepen met een hoge opbouw opgeschort. Deze tijdelijke maatregelen omvatten het leveren van een lijnenplan, het maximaal ballasten van het schip om de diepgang zo groot mogelijk te

maken met een aangepaste trim (vanaf nu volstaat het om het schip gelijkmatig te leggen en niet op zijn neus, wat de manoeuvreerbaarheid ten goede komt), het schip 1° slagzij geven over bakboord in opvaart en over stuurboord in afvaart en het gebruiken van bufferbakken (AK4, AK3 en Europabak) bij op- en afvaart met dien verstande dat bij opvaart nog één bufferbak (AK4) zal worden gebruikt om het bedieningsgebouw te beschermen tot dit onbemand wordt. Andere maatregelen blijven wel nog van toepassing : een tweede loods en roerganger blijven wel nog verplicht en ook de wind- en zichtbeperking blijft gehandhaafd. Vlaanderen en Nederland trekken in totaal 11 miljoen euro uit voor de vervanging van beide basculebruggen.

Op 13 december 2007 bekrachtigde de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart de voorwaarden voor het uitvoeren van proefvaarten met schepen van 230 x 37 x 12,5 meter door de Westsluis. Er zijn drie geslaagde proefvaarten met respectievelijke diepgangen van 12,30 meter, 12,40 meter en 12,50 meter, vereist. Op 20 november 2008 maakte de panamax bulkcarrier "Alam Permai" een testvaart door de Westsluis van Terneuzen. Het schip, met een draagvermogen van 83.000 DWT, een lengte van 229 meter en een breedte van 36,5 meter, moest nagaan of het technisch haalbaar was om schepen van dergelijke breedte te schutten door die sluis. De Westsluis heeft een breedte van 40 meter

en bijgevolg had het schip aan beide kanten slechts iets meer dan een meter over. Deze eerste proef verliep vlekkeloos. Na deze eerste proef volgden nog twee gelijkaardige tests. Tests moeten nagaan of het mogelijk is de Westsluis in de toekomst open te stellen voor schepen met een maximale breedte van 37 meter. Tot dan toe was de maximaal toegelaten breedte in die sluis in Terneuzen 34 meter. Het havenbestuur van Gent was al lang vragende partij om bredere schepen toe te laten in de sluis. De testvaarten zijn een jaar op voorhand reeds voorbereid via onder meer een simulatieonderzoek in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout, dat daarvoor samenwerkte met de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensdiensten. Daarnaast bereidde ook een bilaterale begeleidingscommissie de aanloop minutieus voor. Hierin was naast de DAB Loodswezen ook de afdeling Scheepvaartbegeleiding nauw betrokken. De "Alam Permai" voerde een lading ijzererts aan voor de staalfabriek van ArcelorMittal. Voor Terneuzen werd het schip, dat geladen was met 83.400 ton Braziliaans ijzererts, gelichter tot het nog een diepgang van 12,30 meter had. Hierdoor passeerde het schip met zijn breedte van 36,5 meter en nog 70.000 ton erts aan boord de Westsluis. Meteen is dat ook de grootste lading die ooit in de haven van Gent werd gelost. Bovendien is de "Alam Permai" het breedste schip dat ooit het Kanaal Gent-Terneuzen opvoer. In 2007 werd de maximaal toegelaten diepgang van schepen, die via de Westsluis het Kanaal Gent-Terneuzen opvaren, reeds opgevoerd van 12,30 tot 12,50 meter.

In navolging van de vervanging van de basculebruggen werden de remmingswerken aan de Westsluis aangepast en werd het Kanaal Gent-Terneuzen op het Nederlands gedeelte in het kader van onderhoudsbaggerwerken weer op een waterdiepte van 13,50 meter gebracht. Onderhoudsbaggerwerken vonden ook plaats op het Belgisch gedeelte van het Kanaal. Daar werden ook de damwanden ten noorden en ten zuiden van de brug van Zelzate waar nodig vernieuwd.

Om de bediening op afstand te kunnen uitvoeren werden de bruggen van Sluiskil en Sas van Gent voorzien van de nodige elektronica. De brug van Zelzate werd voorzien van een nieuwe radarinstallatie waarvan de echo's ook zichtbaar zijn op de AIS-display in de kapiteinskamer van het Havenbedrijf.

Alle noodzakelijke deelstudies in het kader van de "Grensoverschrijdende verkenning naar de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone" werden in 2008 afgewerkt. Het doel

van het project (ook KGT2008 genoemd) was de formulering van een breed gedragen standpunt inzake de oplossingsrichting(en) voor een verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone. Dit standpunt werd in januari 2009 formeel vastgelegd in de vorm van een advies uitgebracht door het Stakeholders Adviesforum (SAF), een zeer ruim samengesteld forum van belanghebbenden, zowel uit de overheid als de private en non-profit sector. Binnen het SAF werd eind december wel reeds een informeel akkoord bereikt, met name dat er een nieuwe zeeluis binnen het bestaande sluisencomplex, op de plaats van de huidige Middensluis, zou gebouwd worden. Finaal doel van het KGT2008-traject is de Vlaamse en Nederlandse bewindslieden in staat te stellen een concrete beslissing over de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Gentse Kanaalzone te nemen.

Op 13 juni 2008 werd het nieuwe verkeersknooppunt "Ovaal van Wippelgem", gelegen op de R4 ten westen van het Kanaal Gent-Terneuzen in de gemeente Evergem, officieel geopend door Vlaams minister-president Kris Peeters en Vlaams minister van openbare werken, energie, leefmilieu en natuur Hilde Crevits. De aanleg van het nieuwe verkeersknooppunt kadert in de volledige omvorming van de R4-west tot primaire weg van categorie I, waarbij in de toekomst alle aansluitingen ongelijkvloers georganiseerd zullen worden. Door de aanleg van het verkeersknooppunt wordt de toegang tot het Kluisendokcomplex en het bedrijventerrein De Nest in de Gentse Kanaalzone sterk verbeterd. Het Kluisendokcomplex werd in noordelijke en zuidelijke richting aangesloten op het Ovaal van Wippelgem waardoor op een vlotte en veilige manier de ring rond Gent (R4) en de autosnelwegen E17, E40 en E34 bereikt kunnen worden. Bovendien verhoogt de veiligheid en vermindert de overlast van de weg voor de omwonenden. Het knooppunt is gebouwd in de vorm van een ovaal, op 6 à 9 meter boven het maaiveld. Het ovaal is bedoeld om uitsluitend door autoverkeer gebruikt te worden en heeft twee rijstroken en een pechstrook. De R4-west en de spoorlijn 55, die evenwijdig loopt met de R4-west, lopen onder het ovaal. Voor fietsers zijn afzonderlijke maatregelen getroffen. In de toekomst wordt de R4-west de internationale verbindingsweg tussen Zeeland, Gent en Frankrijk.

In 2008 werd het Kluisendokcomplex verder afgewerkt. De werken van de derde fase van de wegeaanleg rond het nieuwe Kluisendok, die op 1 mei 2007 startten, werden in 2008 bijna volledig afgerond. Het Kluisendok wordt hierdoor in noordelijke en zuidelijke richting

aangesloten op het Ovaal van Wippelgem. In het kader van deze werken werd eveneens een brug gebouwd boven de toekomstige sporen die zullen leiden naar de aanleg van een rangeerbundel ten behoeve van het Kluizendok. Naast de wegeaanleg werd in 2008 tevens de tweede fase van de baggerwerken in het Kluizendok grotendeels uitgevoerd waardoor het volledige dok thans tot op een waterdiepte van 13,5m uitgebaggerd is. Na de volledige afwerking, voorzien voor het voorjaar 2009, zal er ongeveer 200 hectare bijkomend industriegebied in gebruik kunnen genomen worden. Tenslotte werden de werken aan de parallelkaai Kluizendok-zuid, 110 meter kaaimuur met een waterdiepte van 8 meter, voltooid. Deze nieuwe kaaimuur werd opgeleverd op 20 november 2008. De aanleg van de 400 meter lange noordelijke parallelkaai startte op 16 juni 2008. Beide projecten garanderen een optimaal gebruik van de reeds bestaande kaaimuren en zorgen er tevens voor dat de beschikbare ruimte maximaal kan benut worden.

In september 2008 kondigde Vlaams minister van openbare werken Hilde Crevits aan dat ze op haar begroting zes miljoen euro heeft ingeschreven, gespreid over drie jaar, voor de realisatie van een nieuw op- en afrittencomplex op de R4, ter hoogte van Volvo Europa Truck. Thans heeft oprit 3 van de R4 in Oostakker dikwijls te kampen met overlast. Bovendien is afrit 3 tevens de aan- en afvoerroute van en naar de vrachtwagenfabriek van Volvo. Dat betekent dat alle vrachtwagens van en naar het bedrijf tussen het gewone verkeer moeten, wat tijdens de piekmomenten dikwijls leidt tot files. De oplossing bestaat uit de bouw van de Schansakker, een op- en afritcomplex op de R4. In een eerste fase zal een op- en afrit worden gebouwd in de richting van de haven. Die werken worden in 2009 aanbesteed en moeten in 2010 klaar zijn, zodat de vrachtwagens van en naar de vrachtwagenfabriek van Volvo van op de terreinen van de fabriek rechtstreeks de R4 op kunnen. Voor de op- en afrit in de andere richting is een brug over de R4 nodig. Deze werken zijn gepland voor 2010 met oplevering in 2011. Als de timing gehaald wordt, moet het vrachtverkeer van en naar Volvo Europa Truck dan niet meer langs de Smalleheerweg, de Drieselstraat en de Antwerpsesteenweg.

In 2008 kondigde Infrabel, de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder, dat de bedrijven rond het Kluizendok in de haven van Gent, vanaf 2010 per spoor ontsloten zullen worden. Vandaag zijn de nieuwe haventerreinen rond het Kluizendok alleen per schip en per vrachtwagen bereikbaar. Via een aftakking van spoorlijn 55 moeten ook treinen tot



vlak aan het dok kunnen rijden. De werken aan de spoorwegontsluiting van het Kluizendok kunnen pas starten nadat de baggerwerken in het dok afgelopen zijn en als de terreinen waar vroeger de wijk Zandeken lag, zijn opgehoogd. Dat moet begin 2009 het geval zijn. Ten westen van het Kluizendok is er plaats voor een spoorbundel van zestien sporen, waarvan er in een eerste fase vijf zullen worden gerealiseerd. Vanuit die spoorbundel vertrekken de spoorlijnen dan naar de diverse bedrijven aan het noorden en het zuiden van het dok. De eerste fase van de spoorontsluiting van het Kluizendok moet in de tweede helft van 2010 klaar zijn. Aan de andere kant van de Gentse haven komt er een uitbreiding van de opstelcapaciteit in het rangeerstation Gent-Zeehaven. Daar zullen in een eerste fase vier sporen worden bijgelegd. Deze vier extra sporen zijn nodig voor de werktreinen die in het kader van de renovatie van het station van Gent-Sint-Pieters moeten ingelegd worden.

In 2008 werden nog volgende, kleinere werken, uitgevoerd in het Gentse havengebied:

- de definitieve afwerking van het industriegebied Moervaart-zuid werd voltooid en voorlopig opgeleverd op 5 december 2008;
- de in 2007 opgestarte renovatie van de kaai-bevloering van kaaien 850, 860 en 870 op de linkeroever van het Alphonse Sifferdok werd eveneens voltooid. De voorlopige oplevering vond plaats op 19 november 2008;
- op 13 oktober 2008 zijn de werken gestart voor de grondige heraanleg van de Singel;
- in het kader van het jaarlijks onderhoudsbestek voor het uitvoeren van de noodzakelijke onderhouds- en herstellingswerken aan havenwegen, bevoeringen en kaaien werd door het Havenbedrijf Gent, met eigen middelen, een bedrag van 0,6 miljoen euro besteed in 2008;
- in het Rodenhuizedok werd de in 2007 opgestarte wederopbouw van 2 aanlegsteigers voor binnenschepen afgewerkt;
- tenslotte werd in het voorjaar van 2008 een procedure opgestart voor het slopen van 39 leegstaande woningen ten behoeve van de ontwikkeling van het industriegebied Rieme-noord. De werken, die ongeveer een jaar zullen duren, namen een aanvang op 11 augustus 2008.

Samengevat heeft het Havenbedrijf voor het Kluizen-dok en de overige infrastructuur een bedrag van 17,5 miljoen euro geïnvesteerd in infrastructuurwerken. De tegemoetkoming van de Vlaamse overheid hierin bedraagt 13,1 miljoen euro.

Op 10 juli 2008 ondertekenden het Havenbedrijf Gent en Natuurpunt een charter voor toekomstige samenwerking in het havengebied met het oog op het bereiken van meerwaarden voor haven en natuur. In dit verband besloot het Havenbedrijf om het beheer van een gebied van 3 hectare, gelegen langs de Oude Moervaartarm, over te dragen aan Natuurpunt door middel van een aparte overeenkomst. Het is een gebied dat in de toekomst een deel van de buffer rond het bedrijventerrein Moervaart-Noord zal vormen. Deze overeenkomst van onbepaalde duur werd op 28 augustus door de Raad van Bestuur van het Havenbedrijf bekrachtigd. Door de overeenkomst krijgt Natuurpunt de mogelijkheid om in het gebied de nodige natuurbeheerswerken uit te voeren. Natuurpunt kan er wetenschappelijk onderzoek doen, wetenschappelijke en educatieve excursies organiseren, informatieve borden plaatsen en toezicht houden. Hierdoor kan het gebied bij de Vlaamse overheid worden voorgedragen ter erkenning als natuureservaat. Door de inzet van Natuurpunt

krijgt het gebied een hogere recreatieve waarde voor wandelaars, vissers en natuurliefhebbers.

<i>Haven van Gent</i>	
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>4.667 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>619 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>27,5 km</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>211 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>132 km</i>
<i>Bron: volgens GRUP met GIS</i>	

### 3.2.3. Scheepvaartlijnen

Op 25 juni 2008 werd het ILDE-project voorgesteld. ILDE staat voor "Intermodal Links to the Danube Estuary" en streeft het opzetten van een eerste directe intermodale shortsea shipping en binnenvaartverbinding tussen de haven van Gent en de Zwarte Zee na. Het ILDE-project werd ontwikkeld door Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart, de haven van Constanza in Roemenië, de binnenvaart van Baja in Hongarije, het Havenbedrijf Gent en enkele rederijen. Het project werd financieel gesteund door de Vlaamse overheid.

Op 29 juli 2008 loste de bulkcarrier "Ore Hansa" een recordlading van 64.705 ton sojabonen. De "Ore Hansa" vaart onder de vlag van de Marshall Eilanden, heeft een draagvermogen van 82.295 DWT, een lengte van 229 meter en een breedte van 32 meter. Het schip liep de haven van Gent aan zonder eerst te lichten.



Tot dan toe waren de grootste ladingen sojabonen die in Gent werden gelost ongeveer 55.000 ton. Het schip was bevracht door Cargill Geneva voor het transport van een partij Zuid-Amerikaanse sojabonen naar de haven van Gent. Het schip passeerde de Westsluis van Terneuzen met een diepgang van 12,50 meter en werd gelost in de silo's van Euro-Silo aan het Rodenhuzedok.

Op 1 oktober 2008 werd aan de terminal van de firma Hoorebeke Timber aan het Kluizendok, een partij hout geladen met als bestemming de Heembeekkaai in de haven van Brussel. Voor het transport werd beroep gedaan op het binnenschip "Phiansaro", die de lading hout reeds op 3 oktober loste in Brussel. Het vervoer van een partij hout van het Kluizendok tot in Brussel is een primeur voor de firma Hoorebeke Timber aangezien dergelijk transport tot dan toe per vrachtwagen gebeurde. Het transport van de partij hout naar Brussel past in de politiek van de firma Hoorebeke Timber om in de toekomst, daar waar mogelijk, lichters te gebruiken voor het transport naar het hinterland.

Zoals hoger reeds gemeld werd op 31 januari 2008 een concessieovereenkomst gesloten tussen de joint venture "Ghent Container Terminal" en het Havenbedrijf Gent GAB voor de aanleg en de uitbating van een multimodale zeevaart/binnenvaart containerterminal aan het nieuwe Kluizendok in de haven van Gent. De joint venture "Ghent Container Terminal" is een neutrale containerterminaluitbater, die multimodale terminal diensten aanbiedt aan alle zee- en binnenvaartrederijen. De terminal werd in november 2008 officieel geopend. De opening van de terminal betekende meteen ook het startschot van een eerste containerlijn van Gent naar de Baltische Zee. Op zaterdag 8 november meerde de "Containerships VI", met een capaciteit van 966 TEU en eigendom van de rederij Containerships, als eerste schip aan. De containerlijn bedient vanuit Gent de havens van Klaipeda, Helsinki en Sint-Petersburg. Later wordt ook de haven van Riga aangedaan. De rederij biedt wekelijks een afvaart op zaterdag. De containers kunnen tot vrijdagavond 21 uur worden aangeleverd. Later wordt het aantal afvaarten opgevoerd tot 2 à 3 per week. Containerships biedt een door-to-doorservice aan met tien eigen containerschepen, die een capaciteit hebben van 500 à 1.000 TEU. Er wordt een totaalconcept aangeboden, inclusief logistieke activiteiten zoals opslag en groeppage.

Het jaar 2008 was niet enkel een recordjaar voor het maritieme goederenverkeer en de binnenvaart, ook

het aantal riviercruiseschepen scoorde in 2008 zeer goed. In 2008 legden 204 riviercruiseschepen aan in de haven van Gent. Ten opzichte van 2007 is dit een toename met 22 schepen (12 %). In totaal waren er 19.503 passagiers aan boord, dit is 3.639 meer dan in 2007 (+22,9 %). In amper vier jaar tijd is het aantal riviercruiseschepen die de haven van Gent aanloopt bijna verdrievoudigd: 73 schepen in 2005, 155 schepen in 2006, 182 schepen in 2007 en 204 schepen in 2008. De aanlopen van de riviercruiseschepen is voor de lokale economie van de stad Gent zeer belangrijk. In Gent ontscheepten 957 passagiers om hun reis op een andere wijze verder te zetten, terwijl er 1.198 passagiers inscheepten om vanuit Gent hun cruisereis te starten.

### 3.3. De haven van Zeebrugge

#### 3.3.1. Industrie

Begin februari zette Fluxys een nieuwe stap in de ontwikkeling van de zone Zeebrugge als centrale draaischijf voor internationale gasstromen in Noordwest-Europa met de lancering van de volledige ZEE Platform Service. Via deze dienst kunnen netgebruikers zonder capaciteitsbeperkingen aardgas uitwisselen tussen alle ingangspunten in de zone Zeebrugge, met inbegrip van de LNG-terminal in de oostelijke buitenhaven. In december 2006 startte Fluxys de eerste fase van de ZEE Platform Service. Daarbij werd een totale capaciteit van 400.000 m<sup>2</sup> per uur aangeboden voor de vrije uitwisseling van aardgas tussen drie ingangspunten in de zone Zeebrugge. Ondertussen werden daar twee bijkomende regelstations in dienst genomen. Dankzij die investering kan Fluxys de volledige ZEE Platform Service zonder capaciteitsbeperkingen en met vrije uitwisseling van aardgas aanbieden tussen de LNG-terminal, de Zeebrugge Hub, de Interconnector Zeebrugge Terminal, van waaruit gas tussen het vasteland en het Verenigd Koninkrijk wordt vervoerd, en de Zeepipe-terminal, van waaruit Noors gas naar België en Frankrijk wordt vervoerd.

Nog in februari 2008 kondigden P&O Ferries en Transfennica aan dat ze voor Zeebrugge kozen als hub voor lading van en naar Bilbao in Spanje. Beide rederijen hebben een samenwerkingsakkoord gesloten waarbij P&O Ferries, dat regelmatige diensten uitbaat tussen Teesport, Tilbury, Hull en Zeebrugge, in de haven van Zeebrugge ladingen zal overladen op de schepen van Transfennica, voor verder vervoer naar Bilbao. Dit gebeurt telkens op de terugreis. P&O Ferries, dat ook een eigen dienst verzekert tussen Portsmouth in



het Verenigd Koninkrijk en Bilbao, beschikt op die lijn over een beperkte capaciteit. Door de samenwerking met Transfennica wordt de capaciteit fors uitgebreid. Transfennica, dat drie afvaarten per week in beide richtingen tussen Zeebrugge en Bilbao verzekert, verhoogt door de samenwerking de beladingsgraad van de schepen aanzienlijk.

De Franse energiegroep Suez heeft in februari 2008 een gasakkoord gesloten met de Amerikaanse oliereus ConocoPhillips. Daardoor kreeg ConocoPhillips toegang tot de invoerterminal voor aardgas in Zeebrugge. Suez heeft via zijn dochters Suez Global LNG en Distrigas ruim de helft van de capaciteit van de terminal afgehuurd voor een periode van 20 jaar. Suez Global LNG wees een deel van de capaciteit toe aan ConocoPhillips. Het akkoord ging in vanaf oktober 2008. In ruil krijgt Suez toegang tot de invoerterminal Freeport LNG die ConocoPhillips in de Amerikaanse staat Texas aan het bouwen is. De Franse energiegroep zal er jaarlijks 40 scheepsladingen LNG kunnen lossen, wat overeenkomt met 3 miljoen ton LNG per jaar. Suez ontpopte zich de voorbije jaren tot een belangrijke speler op de gasmarkt en specialiseert zich in trading. De groep maakt gebruik van langlopende aardgasaankoopcontracten in het Midden-Oosten en in Nigeria. Het gekochte gas wordt voornamelijk verkocht in de eigen terminal van Fluxys in Zeebrugge en in het Amerikaanse Boston. Afhankelijk van de schommelingen van de markt wordt er ook nog gas geleverd aan andere landen.

Op 22 februari 2008 hebben de havenbesturen van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende samen met minister-president Kris Peeters een reeks gedragsregels afgesproken die de promotie van de vier Vlaamse havens moeten bevorderen. De gedragsregels zijn opgelijst in een zogenaamde "code of conduct". Deze regels zijn niet bedoeld als rem op de "verstandige concurrentie" tussen de havens, maar zijn er vooral op gericht het imago van de Vlaamse havens positief te ondersteunen. In de gedragscode spreken de havenbedrijven onder meer af om geen informatie over andere havenbedrijven te verspreiden die bijvoorbeeld misleidend of negatief is. Havens die niet aan de behoeften van een potentiële klant kunnen voldoen, engageren zich er ook voor om te wijzen op eventuele mogelijkheden bij de andere Vlaamse havens. Bij geschillen over de naleving van de gedragscode is de gewestelijke havencommissaris bevoegd.

Het windmolenpark van 24 turbines op de oostelijke strekdam in Zeebrugge, gebouwd in 1986, werd op

het einde van 2008 volledig afgebroken. In de plaats bouwde de firma Aspiravi een nieuw windmolenpark dat tot 80% meer groene stroom kan produceren. Dat park van 14 molens werd eind maart 2009 operationeel en heeft 20 miljoen euro gekost. In september 2008 startten de funderingswerken voor de installatie van de nieuwe machines. Deze werken waren, samen met de bekabelingswerken eind december afgewerkt. Eind oktober 2008 werd gestart met de afbraak van de oude molens. Aspiravi hield deze machines ook tijdens de werken zo lang als mogelijk operationeel. Vanaf januari 2009 werden de nieuwe windmolens gebouwd. Het oude park bestond uit 24 molens van het merk Turbowinds en dat in 3 varianten; 2 machines van 600 kW (operationeel in 2003), 12 machines van 400 kW (operationeel in 2000) en 10 machines van 200kW (operationeel in 1987). Het nieuwe park bevat 14 identieke windmolens van 850 kW van het merk Vestas. Het totaalvermogen komt zo op 12 MW. Voorheen was dat 8 MW. De ashoogte bedraagt 65 meter en de rotordiameter is 52 meter. Met de stroomproductie van dit park kan voorzien worden in de jaarlijkse elektriciteitsbehoefte van 8500 gezinnen. De oude windmolens werden aangeboden op de tweedehandsmarkt en zullen zo elders ter wereld een tweede leven beginnen. Het windmolenpark op de oostelijke strekdam in Zeebrugge was het eerste park in België en één van de eerste in Europa. Het park heeft vaak model gestaan voor de bouw van andere windturbineparken overal ter wereld. België verwierf hiermee internationale faam inzake windturbine-technologie. Verspreid over gans België heeft Aspiravi vandaag 62 windturbines in gebruik, goed voor een vermogen van 62 MW. Dit betekent een aandeel van 21,5% ten opzichte van een totaal geïnstalleerd vermogen in België van 287 MW voor 2007. Aspiravi is ook actief in offshore windenergie via Eldepasco dat een domeinconcessie heeft verworven voor de exploitatie van een windmolenpark op de Bank Zonder Naam. Recent vroeg Aspiravi ook een domeinconcessie aan voor een vierde windmolenpark op de Noordzee. Daarnaast exploiteert Aspiravi ook nog 4 biogasinstallaties: 2 op de stortplaatsen van Pellenberg en Lendeledede en 2 bij de voedingsproducenten Inbev in Leuven en Agristo in Harelbeke.

In mei 2008 maakte de Antwerpse koffie- en cacao-trader Efico bekend dat het in de achterhaven van Zeebrugge om en bij de 30 miljoen euro gaat investeren in een nieuw verwerking- en distributiecentrum. Efico is een zeer belangrijk Belgisch handelshuis voor koffie en cacao met kantoren in Zwitserland, Duitsland,



Guatemala, Frankrijk en Ethiopië. De grondstoffen worden vooral ingevoerd via de haven van Antwerpen. Om proactief in te spelen op de verduurzaming van de toeleveringsketen van groene koffie, en rekening houdend met sterk opkomende thema's zoals voedselveiligheid, traceerbaarheid, afvalbeheer, CO<sub>2</sub> problematiek, enz. wordt in de haven van Zeebrugge een nieuwe installatie gebouwd. Op een terrein van 10 ha met spooransluiting, investeert Efico in een eerste fase 20,3 miljoen euro in een ultramodern geautomatiseerd Europees centrum voor de veredeling, verwerking, opslag en distributie van groene koffie. In de eerste fase wordt een betonnen magazijn geplaatst van 20 000 m<sup>2</sup>, met automatische temperatuur- en vochtcontrole, en ventilatie. Het magazijn zal een opslagcapaciteit hebben van 363 000 zakken koffie, een equivalent van 40% van de Belgische consumptie. Het nieuwe centrum zal voorzien zijn van fotovoltaïsche panelen om zo de uitstoot van CO<sub>2</sub> te minimaliseren door te functioneren op groene energie. De installatie is voorzien voor het najaar van 2009. Het project voorziet in een tweede fase een investering van 12 miljoen euro voor de bouw van 5 windturbines, bij voorkeur in de Zeebrugse havenzone, zodat 30 MWh windenergie kan worden geproduceerd. Daarnaast wordt een uitbereiding tot 48 000 m<sup>2</sup> opslagruimte voorzien, volledig bedekt met fotovoltaïsche cellen.

In mei 2008 nam SST (Seaport Shipping and Trading), aan de Quenastkaai in de Brugse achterhaven, een nieuwe loods van 3.500 m<sup>2</sup> in gebruik en bracht zo zijn totale magazijnoppervlakte op 13.500 m<sup>2</sup>. SST legt zich toe op de op- en overslag van bulkgoederen, treedt in Zeebrugge en Brugge op als scheepsagent en doet tevens aan scheepsbevrachting. De behandelde bulk betreft voornamelijk agribulk zoals granen, zaden, basisproducten voor de vis- en de veevoederindustrie, maar ook turf, meststoffen en rijst. SST is in de haven van Brugge actief op meerdere locaties: op de Graaf Visartkaai, de Albertkaai, de Kaap Hoornkaai en de Quenastkaai. In 2007 behandelde SST in Brugge 300.000 ton bulkgoederen. Aan de terminal meerden 60 zeeschepen en 120 binnenschepen en er werden ongeveer 4.000 vrachtwagens geladen en gelost. Om de stofhinder, dat met de behandeling van bulkgoederen gepaard gaat, zo veel mogelijk te beperken voor de omgeving, heeft SST in 2008 geïnvesteerd in een nieuw industrieel stofafzuigstelsel dat op alle behandelingswerktuigen werd gemonteerd.

In mei 2008 maakt de Belgische gastankerreedrij Exmar bekend dat het plannen heeft om, samen met Fluxys, naast de bestaande LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge een nieuwe aanlegsteiger te bouwen waarlangs aardgas zou kunnen worden



geleverd aan de Belgische markt. Fluxys zou via deze installatie vloeibaar aardgas (LNG) kunnen betrekken, terwijl Exmar met zijn hervergassingsschepen rechtstreeks aardgas zou kunnen leveren in het gasnet. Aan de nieuwe steiger zou het ook mogelijk zijn om rechtstreeks LNG over te slaan naar een andere LNG-tanker. Begin 2009 kondigde Fluxys aan dat er 15 gasmaatschappijen interesse betoonden voor de eventuele bijkomende capaciteit van de LNG-terminal in Zeebrugge. In deze tweede uitbreidingsfase zou de capaciteit van de terminal verder worden verhoogd van 9 tot 18 miljard m<sup>3</sup> per jaar. Tevens voorziet deze fase in de bouw van een tweede aanlegsteiger.

In 2002 startte het Griekse Attica met een nieuwe ferrydienst voor passagiers en vracht tussen Zeebrugge en Rosyth, nabij Edinburgh. Deze dienst van dochter Superfast bood met twee schepen een dagelijkse afvaart in beide richtingen. Het werd vrij snel een succes, mede omdat de wegcongestie in het Verenigd Koninkrijk maar bleef toenemen en omdat vrij nieuwe en snelle schepen werden ingezet die de overtocht in één nacht konden maken. Ondanks de respons van verladers en toeristen kwam de operationele kost echter roet in het eten gooien en werd in 2006 beslist om op één schip over te schakelen voor deze dienst. Korte tijd daarna werd het nog resterende schip vervangen door een kleiner schip. In mei 2008 liet de Griekse rederij Superfast dan weten dat het door de dure olie en de schommelende koers van het

pond de lijn tussen Zeebrugge en Rosyth niet meer zou openhouden. De stopzetting was vooral erg slecht nieuws voor de haven van Rosyth, nabij de Schotse hoofdstad Edinburgh. Zeebrugge-Rosyth was immers de enige passagierslijn uit Europa die Schotland rechtstreeks aandeed. De haven investeerde enkele jaren geleden nog zo'n 25 miljoen euro om de toeristen van het vasteland te ontvangen. Ook de vracht die de schepen van Superfast vervoerde was belangrijk voor de industrie in de regio van Edinburgh. In september 2008 werd er echter een overeenkomst gesloten met Norfolk Line om de dienst Zeebrugge-Rosyth vanaf mei 2009 opnieuw te openen. Norfolk Line is een dochter van Maersk Line en is al actief als ferryoperator tussen de havens van Duinkerke en Dover.

Eind mei 2008 kondigde P&O Ferries aan dat het de capaciteit op haar roro-vrachtdienst tussen Zeebrugge en Tilbury aanzienlijk uitbreidde door het inleggen van de "Norcape", een groter vrachtschip. De "Norcape" heeft een capaciteit van 1.300 lijnmeter, meet 14.087 brutoton en heeft een lengte van 150,55 meter en een breedte van 20,73 meter. Tot dan toe verzorgde P&O Ferries de verbinding met de roro-vrachtschepen "Hoburgen" en "Calibur", twee schepen met een capaciteit van 850 lijnmeter. Vanaf 27 mei 2008 werd de "Hoburgen" vervangen door de "Norcape". De "Hoburgen" werd na een dokbeurt opnieuw ingezet op de lijn naar Tilbury, ter vervangen van de "Calibur", die op dat moment de roro-vrachtdienst Zeebrugge-Tilbury definitief verliet. Met beide schepen worden vanaf eind mei 10 afvaarten per week in beide richtingen geboden. De route Zeebrugge-Tilbury werd in juli 2007 opgestart met één afvaart per dag. Door het grote succes werd reeds kort na de zomer van 2007 een groter schip ingezet en enige tijd daarna volgde een tweede schip, waardoor de frequentie kon worden opgevoerd tot twee afvaarten per dag. Vanaf eind september 2008 werd de "Hoburgen", waarvan de charterovereenkomst op dat moment ten einde liep, vervangen door een groter schip, de "Norking". Hierdoor stijgt de capaciteit op de lijn Zeebrugge-Tilbury met 150 vrachteenheden per dag. De "Norking" werd tot dan toe door P&O Ferries ingezet op de lijn Rotterdam-Teesport, waar het werd vervangen door de "European Trader". Vanwege de verslechterde economische toestand schrapte P&O Ferries bovendien de twee bijkomende afvaarten per week vanuit Zeebrugge naar Hull.

In 2008 werd Zeebrugge Food Logistics (ZFL) opgericht, een dochter van het European Fish Centre (EFC). Op de terreinen van het EFC bouwde ZFL een nieuw diepvriescomplex. Het is in de eerste plaats

gericht op de opslag en de overslag van import uit andere continenten en de export naar het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Om de investering optimaal te laten renderen zullen ook andere gekoelde producten dan vis worden behandeld. De loods die in 2008 werd gebouwd heeft een oppervlakte van 5.000 m<sup>2</sup> met een nuttige opslagcapaciteit van 80.000 m<sup>2</sup>, goed voor een maximale opslag van 13.000 paletten. Het opslagcentrum heeft een hoogte van 15 meter en wordt uitgerust met mobiele rekken, waardoor iedere opgeslagen palet individueel bereikbaar is. De loods is opgedeeld in een opslagzone en 1.000 m<sup>2</sup> picking zone. Er zijn zes loaddocks, vijf ervan rechtstreeks in de diepvrieszone via een sas en één speciaal uitgerust voor het lossen of laden van containers. De behandeling van de paletten binnen de opslagruimte gebeurt met reachtrucks die zware paletten tot 10,5 meter hoog kunnen heffen. De nieuwe installaties van ZFL werden in april 2009 officieel geopend.

Op 1 augustus 2008 opende Kalmar Belgium een filiaal aan de Kustlaan in de haven van Zeebrugge. Kalmar is wereldwijd de grootste leverancier van goederenbehandelingswerktuigen en de hieraan gekoppelde geautomatiseerde systemen. Eén op de vier behandelde containers ter wereld wordt met een Kalmar-machine verplaatst. De firma Kalmar Belgium behoort tot de Finse Cargotec Corporation, specialist in ship-to-shore containerkranen, straddle carriers, reach-stackers, tugmasters, RTGS's en heftrucks. Hiermee worden containers en opleggers zowel aan boord van schepen als op de terminals behandeld. De vestiging in Zeebrugge fungeert als uitvalspunt voor de dienstverlening aan klanten in de regio rond de kusthavens Zeebrugge, Brugge en Oostende. Het onderhoud van de behandelingsmachines gebeurt immers in belangrijke mate door Kalmar zelf.

Begin augustus publiceerde de Europese Commissie de lijst van 23 projecten uit 2007 die eind juli 2008 een finale goedkeuring kregen onder de Marco Polo-vlag. Daarbij ging het grootste bedrag naar de dienst van Transfennica die drie keer per week een afvaart voorziet tussen Zeebrugge en Bilbao. Een ander maritiem project dat Vlaanderen aanbelangt is de feederdienst tussen Antwerpen, Rotterdam, Bremen en Riga, uitgebaat door IMCL. Ook voor dit project voorzag de Europese Commissie een financiële tussenkomst. Veel projecten op de lijst zijn spoorwegprojecten. Niet minder dan 59 % van de projecten heeft betrekking op puur spoorvervoer, terwijl er in 20,5 % van de gevallen sprake is van een combinatie tussen spoor en scheepvaart. Zo ontvangt Rail Link, de spoordivisie

van CMA CGM, een toelage voor de diensten Le Havre-Zeebrugge en Le Havre-Mannheim, terwijl Maersk via spoordochter ERS Railways, eveneens geld krijgt voor de Belzsch-corridor tussen Zeebrugge en Melnik.

In augustus 2008 werd op de LNG-terminal van Fluxys in de Zeebrugse voorhaven voor het eerst een methaantanker geladen. De aardgasterminal was destijds gebouwd om België van aardgas te bevoorraden en sinds de start in 1985 werden enkel methaantankers gelost. Begin augustus kwam de Belgische LNG-tanker "Methania" een eerste lading vloeibaar aardgas aan boord nemen, met bestemming Spanje. Daarna werden in 2008 nog geregeld methaantankers geladen met als bestemming onder meer Spanje en ook India. Door de mogelijkheid om ook vloeibaar aardgas te kunnen laden in Zeebrugge speelt Fluxys in op de vraag van terminalgebruikers om nog beter de commerciële opportuniteiten op de LNG-markt te kunnen benutten. Ligt de prijs van LNG elders in de wereld voldoende hoog, dan kunnen ze LNG vanuit Zeebrugge naar andere eindverbruikersmarkten verschepen.

Eind augustus 2008 kondigde StoraEnso de beslissing aan om bepaalde maritieme diensten te stroomlijnen om zo tot een maximale benutting van de ingezette schepen te komen. Daardoor wordt een trafiek van ongeveer 700.000 ton per jaar overgeheveld van de haven van Antwerpen naar de terminal van StoraEnso in de westelijke buitenhaven van Zeebrugge. Een jaarlijkse trafiek van 350.000 ton papierpulp, afkomstig uit Brazilië, wordt vanaf eind 2008 geconcentreerd in Zeebrugge. Tot dan toe werd die lading in Antwerpen gelost in grote SECU-containers van 80 ton en vervolgens geladen en verscheept naar Finland via transshipment in Göteborg. Het eerste schip, met een lading van 10.000 ton papierpulp, loste op 7 oktober 2008 in het Wielingendok in Zeebrugge. Een andere trafiek van zo'n 320.000 ton papier afkomstig uit Oulu en Kemi in Finland, die via Göteborg transiteert en bestemd was voor Antwerpen, wordt voortaan ook in Zeebrugge bij StoraEnso behandeld. De distributie naar de Benelux en naar Frankrijk wordt voortaan vanuit Zeebrugge georganiseerd.

Begin september 2008 opende de Centrale der Werkgevers voor de haven van Zeebrugge, Cewez, een nieuw opleidingscentrum voor havenarbeiders. Cewez is het enige bij Koninklijk Besluit erkende organisme voor de stouwers in de haven van Zeebrugge. Het Compensatiefonds, dat wordt gefinancierd door de stouwers en paritair wordt beheerd, heeft tot doel sociale voordelen toe te kennen aan de havenarbeiders

en de beroepsopleidingen te organiseren. Het nieuwe Cewez-gebouw dat ter beschikking wordt gesteld aan het Compensatiefonds is gelegen aan de Evendijk Oost in Zeebrugge. De explosieve groei van de jongste jaren van het aantal havenarbeiders lag aan de basis van de bouw van het nieuwe opleidingscentrum. In het eerste semester van 2008 alleen al werden ongeveer 250 nieuwe havenarbeiders in dienst genomen. Alle nieuwe havenarbeiders krijgen eerst een verplichte opleiding van drie weken. Daarnaast wordt een permanente bijscholing van de havenarbeiders in het Cewez-centrum verzorgd en worden omscholingen tot polyvalente arbeiders en cursussen competentie management aangeboden. De praktijklessen worden op de diverse terminals in de haven gegeven. In december 2008 kreeg het project "Inrichting Terrein Havenopleidingen Zeebrugge" steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFGRO) waardoor een terrein van 5.000 m<sup>2</sup> wordt ingericht voor praktijkopleidingen van het Compensatiefonds. Naast de havenarbeiders van Zeebrugge kunnen ook die van Oostende opleidingen volgen bij Cewez.

In september 2008 kondigde het Japanse bedrijf Bridgestone, tijdens een economische missie van Vlaamse minister-president Kris Peeters aan Japan, aan dat het 15 miljoen euro gaat investeren in de verdere uitbreiding van haar distributiecentrum in de achterhaven van Zeebrugge. Voor Bridgestone gaat het om de derde uitbreiding sinds zijn eerste investering in Zeebrugge in 1998. De Japanse bandenproducent beschikt in Zeebrugge reeds over 14 hectare terreinen en 10 hectare overdekte opslagruimte. Met de bijkomende investering komen daar nog eens 7 hectare grond en 4 hectare magazijnen bij. De eerste fase moet normaal afgerond zijn in het derde kwartaal van 2009. Door deze bijkomende investering wordt Zeebrugge het belangrijkste Europese distributiecentrum van Bridgestone in Europa, na Madrid en het Tsjechische Bor. Bridgestone Zeebrugge stelt 140 mensen te werk. In de magazijnen kunnen 1 miljoen banden worden gestockeerd en door de uitbreiding zal dit met 40 % toenemen. Bridgestone krijgt de banden aangeleverd uit Japan en Turkije en distribueert ze vanuit Zeebrugge naar de Benelux, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië.

Nog in september 2008 sleepte het Japanse NYK (Nippon Yusen Kaisha) een nieuwe concessie in de wacht aan de Bastenakenkaai, aan de westkant van het Zuidelijk Insteekdok van de Zeebrugse achterhaven. NYK, dat in 2007 1,3 miljoen auto's behandelde van een totale trafiek van 2,2 miljoen stuks, breidt daarmee zijn

terreinen uit van 56 naar 76 hectare. Hierdoor wordt de op- en overslagcapaciteit verhoogd met 400.000 nieuwe wagens per jaar. NYK kocht in 2007 alle autoterminals van PSA in Zeebrugge en Antwerpen over en werd daarmee het grootste overslagbedrijf in België voor nieuwe wagens. In Antwerpen behandelt NYK nog eens 350.000 auto's per jaar. De nieuwe terminals zijn uitgerust met zogenaamde PDI-centra, of predelivery inspection centres, waar de wagens showklaar worden gemaakt alvorens ze vertrekken naar de autoconcessionarissen of naar de garages. NYK heeft tevens een autoterminal in India. Van daaruit worden vanaf december 2008 Indiase Maruti-Suzuki auto's ingevoerd via Zeebrugge voor de Europese markt. Voorheen werden in Zeebrugge al Tata-auto's ingevoerd voor de Britse markt.

Eind december 2008 heeft de Belgische sleepvaart-rederij Unie van Reddings- en Sleepdienst (URS) zijn sleepbotenvloot in de haven van Zeebrugge uitgebreid met de "Union Topaz". Deze werd net als de andere in Zeebrugge gestationeerde zusterschepen "Union Onyx", "Union Coral" en "Union Pearl" gebouwd in Spanje. In de achterhaven van Zeebrugge heeft URS sinds 2007 nog twee sleepboten in dienst, de "Union Amber" en de "Union Jade". Alle zes sleepboten hebben een trekkracht van 65 ton op de paal. Hiernaast heeft URS in Zeebrugge ook nog de brandblussleepboot "Brugge" in dienst. Deze krachtige brandblusboot staat in ter beveiliging van de LNG-terminal en de gastankers in de voorhaven. Met de ingebruikname van de "Union Topaz" is het vernieuwingsprogramma van de Zeebrugse URS-vloot afgerond.

### 3.3.2. Infrastructuur

In 2008 werd op de Grens Inspectiepost aan de Minister Beernaertstraat een nieuwe hypermoderne containerscanner gebouwd. Het nieuwe toestel moet de mobiele scanners gaan vervangen, die tot nu toe in de haven werden ingezet. Samen met de bouw van de nieuwe containerscanner worden ook een aantal diensten naar de site overgebracht. Op de terreinen van de Grens Inspectiepost komen naast de scanner en de inspectiepost van het Federaal Agentschap voor Voedselveiligheid ook de controledienst van de maritieme brigade van de Douane. Het gros van de administratieve diensten van de Douane worden er gegroepeerd. In de nieuwe scanner worden containers of vrachtwagens op een platform geplaatst, dat op rollen doorheen de scanner wordt getrokken. De container of de vrachtwagen wordt zowel horizontaal als verticaal gescand. Daarnaast kan de scanner ook het onderscheid maken tussen organische en

anorganische stoffen en metalen. Containers waarvan de afkomst twijfelachtig is zullen via de computer van de containerterminals gehaald worden voor een doorlichting. Met de bouw van de containerscanner speelt de haven in op de tendens die zich in de Verenigde Staten voordoet. In de nasleep van de terroristische aanslagen op het World Trade Centre van New York zullen er in de toekomst geen containers meer de Verenigde Staten binnen kunnen zonder dat ze voor verscheping werden gecontroleerd. De nieuwe containerscanner van de Grens Inspectiepost in Zeebrugge werd op 11 september 2009 officieel in gebruik genomen.

Vlaams minister van openbare werken, energie, leefmilieu en natuur, Hilde Crevits, heeft op 14 januari 2008 een nieuw, vijfde tracé voorgesteld voor de omleiding van de AX te Westkapelle (Knokke-Heist). De AX is een nieuw aan te leggen hoofdweg die de verbinding maakt tussen de N31 te Brugge Blauwe Toren en de N49 te Westkapelle en is belangrijk voor de ontsluiting van de Oostkust en van de haven van Zeebrugge. Dit nieuwe tracé 5 zou verder bestudeerd worden in het project-MER. Het project van de AX is te herleiden tot het ontwerp van een hoofdweg die deels samenvalt met de bestaande N348 en drie verknopingen: de N31 ter hoogte van de Blauwe Toren in Brugge, het aansluitingscomplex met de Havenweg ter hoogte van de Alfred Ronsestraat en het aansluitingscomplex met de N49 ter hoogte van Westkapelle. Voor de omleiding van de AX te Westkapelle worden vier tracés als alternatieven onderzocht in een plan-MER. Uit het plan-MER blijkt dat tracé 1 van de AX de voorkeur geniet. Een bijkomend alternatief werd onderzocht in functie van de minimalisering van de hinder voor de dorpskern van Westkapelle.

Op 4 augustus 2008 werden de werken aangevat voor het uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken in het Boudewijnkanaal tussen Dudzele en de Visartsluis in Zeebrugge. Door de werken werd het Boudewijnkanaal verdiept van zes naar zeven meter waterdiepte. Door de verdiepingswerken kunnen de zand- en grindbedrijven die langs het Boudewijnkanaal en in de achterhaven van Brugge zijn gevestigd dieper geladen zeeschepen ontvangen.

In oktober 2008 kondigde CHZ (Container Handling Zeebrugge), de containerterminal die in de voorhaven wordt uitgebaat door PSA HNN en CMA CGM, aan dat de diepte van de oostelijke kaaimuur, over de ganse lengte van 1.000 meter op 15 meter wordt gebracht.

CHZ ging in 1971 van start met een beschikbare lengte van 600 meter aan de oostkant van wat toen het Westelijk Schiereiland werd genoemd. Deze kaaimuur heeft een waterdiepte van 14 meter. Dit is te weinig om de nieuwste generatie superpostpanamax-schepen te ontvangen. De resterende 400 meter kaaimuur, die later werd bijgebouwd heeft wel een diepte van 15 meter. Nu plant het havenbestuur om het oude kaaigedeelte ook op een diepte van 15 meter te brengen. Daarvoor zal een nieuwe wand worden gebouwd, juist voor de bestaande kaaimuur.

Op 26 november 2008 besliste het comité van de Europese Commissie, bevoegd voor de financiering van het Trans-Europese Transportnetwerk, om een subsidie toe te kennen voor de verbetering van de infrastructuur in de haven van Zeebrugge en de Deense haven Esbjerg. De subsidie biedt de havens de mogelijkheid om de haveninfrastructuur aan te passen aan de nieuwe eisen van het shortsea vervoer. Het concept "maritieme snelwegen" (Motorways of the Sea) werd in 2001 door de Europese Commissie geïntroduceerd. Het betreft regelmatige, frequente transportverbindingen van deur tot deur van hoge kwaliteit, waarbij de voornaamste vervoersmodus shortsea shipping is. Concentratie van goederenstromen, modal shift van het wegvervoer naar het zeevervoer, kwaliteitsvolle dienstverlening en integratie in de logistieke keten zijn sleutelwoorden binnen dit concept. De subsidie is bedoeld voor de verbetering van de haveninfrastructuur in Zeebrugge en Esbjerg, hetgeen moet bijdragen tot verbeterde maritieme verbindingen tussen Vlaanderen en Denemarken.

Eind december 2008 heeft het havenbestuur van Zeebrugge, in aanwezigheid van minister-president Kris Peeters, een nieuwe mobiele ontschepingsinstallatie voor cruiseschepen in gebruik genomen. Met financiële steun van onder meer Toerisme Vlaanderen en de Europese Unie, heeft het havenbestuur van Zeebrugge een mobiele passagiersontschepingsinstallatie aangekocht bij het bedrijf FMT Aircraft Gate Support Systems uit Trelleborg in Zweden. De 27 meter lange, 8 meter brede en 8 meter hoge mobiele terminal betekent een belangrijke troef voor Zeebrugge dat zich steeds meer als populaire aanloophaven voor cruiseschepen profileert. In 2008 meerden een zestigtal cruiseschepen in Zeebrugge aan. Vroeger gebeurde dat vooral aan het Zeestation op de Leopold II-dam. Daar echter de moderne cruiseschepen steeds groter worden kunnen de nieuwste schepen daar nog moeilijk aanleggen. Deze schepen zijn immers te lang om nog gemakkelijk te kunnen aanmeren

aan de gebogen kaaimuur van de Leopold II-dam. Daarom worden de grootste passagiersschepen nu ontvangen aan de Zweedse Kaai in de toegang tot de Vandammesluis. Tot nu toe moesten de honderden passagiers in weer en wind via een gewone loopbrug in- en ontschepen. De nieuwe mobiele terminal, getrokken door een truck, biedt hen nu een vlotte, overdekte toegang, zoals op luchthavens. Bovendien is de nieuwe installatie toegankelijk voor personen met verminderde mobiliteit.

In 2008 werden volgende werken voor de haven van Brugge/Zeebrugge uitgevoerd in opdracht van het Vlaamse Gewest:

- de oevers van het Verbindingsdok in de achterhaven in Zeebrugge werden verder hersteld;
- de studie betreffende het Strategisch HavenInfrastructuur Project (SHIP) werd verder uitgevoerd in overeenstemming met het actieprogramma van het Strategisch Plan van de haven;
- de studie voor de droogzetting van de sluishoofden van de P. Vandammesluis in Zeebrugge werd verder uitgevoerd. Op basis hiervan wordt een onderhoudsstrategie voor de sluis ontwikkeld;
- het herstellen van de rails en de fundering van de bovenrolwagens van de deuren van de P. Vandammesluis in Zeebrugge werd aangevat;
- de schilderwerken aan brug 2 van de P. Vandammesluis werden beëindigd;
- de natuurwaarden in de achterhaven werden gemonitord en de natuurcompensaties m.b.t. de verdere uitbreiding in de zuidelijke achterhaven werden verder gerealiseerd;
- het vervangen van de looprails van de deuren van de Visartsluis werd uitgevoerd. Ook de kolkmuur van de sluishoofden werden volledig hersteld;
- diverse onderhoudswerken aan de dammen van de buitenhaven werden uitgevoerd;
- op diverse plaatsen in het havengebied werd groenonderhoud uitgevoerd;
- camera's en radars werden ten behoeve van de scheepvaartbegeleiding in de voor- en achterhaven geïnstalleerd;
- de werken voor het dempen van een gedeelte van het Brittanniadok werden aangevat;
- de studie voor de interne havenverbindingsweg tussen de oostelijke achterhaven en het Minervaplein werd voltooid. De kunstwerken voor deze weg werden aanbesteed.

Volgende werken werden in 2008 door de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, MBZ, met

subsidies door het Vlaams Gewest aanbesteed, aangevat, verder gezet of afgewerkt:

- het vrijbaggeren van de kaaimuren in het Albert II-dok in de westelijke voorhaven werd verder uitgevoerd door de tijdelijke handelsvennootschap (THV) Noordzee & Kust;
- het verlengen van de noordelijke kaaimuur aan het Albert II-dok in de westelijke voorhaven werd beëindigd. Deze werken werden uitgevoerd door de firma Depret NV uit Zeebrugge;
- de werken voor het bouwen van een kaaimuur langs de oostoever van het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven werden beëindigd. Deze werken werden uitgevoerd door de THV Franki Construct - Verheye - CIT Blaton - Franki Geotechnics;
- de bouw van een steiger in het Verbindingsdok ter hoogte van de Bastenakenkade werd aangevat. Deze werken worden uitgevoerd door de firma Depret nv uit Zeebrugge;
- het verlengen van de Canadakaai door middel van een steiger werd aangevat. Ook deze werken worden uitgevoerd door Depret nv;
- de bouw van het laatste deel van de zuidelijke kaaimuur, met een lengte van 262 meter, en de bouw van een kraanbalk van 386 meter lang aan de landzijde van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven werd aanbesteed;
- het verlengen van de Bastenakenkade in de zuidelijke achterhaven (deelcontract 1 en 2) werd aanbesteed;
- de werken voor de bouw van een commerciële aanlegsteiger in het Brittanniadok in de oostelijke voorhaven werden aanbesteed;
- de werken voor het uitvoeren van baggerwerken in het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven werden aanbesteed;
- de werken voor de bouw van een nieuwe voorwand aan de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok (200 m) werden aanbesteed;
- de werken voor het bouwen van een tijdelijke brug over het Verbindingsdok werden aanbesteed;
- de werken voor de realisatie van wegenis en fietspaden in de Maritieme Logistieke Zone in de zuidelijke achterhaven werden aanbesteed.

Volgende werken werden in 2008 door het havenbestuur MBZ uitgevoerd in de haven van Brugge/Zeebrugge:

- onderhoudswerken werden uitgevoerd aan diverse uitrustingen en domeingoederen;
- ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet werden bodemonderzoeken uitgevoerd door Ecorem nv;



- vernieuwingswerken werden uitgevoerd aan wegenis en kaaiverhardingen;
- belangrijke onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis werden uitgevoerd;
- ingevolge de ISPS-code werden verschillende nieuwe uitrustingen geplaatst;
- baggerwerken aan de commerciële ligplaatsen werden uitgevoerd ingevolge een overeenkomst afgesloten met tijdelijke handelsvennootschap Noordzee & Kust;
- de bodemsaneringswerken op de Leopold II - dam werden verder uitgevoerd door Heijmans Infra nv;
- de werken voor de bouw van een grensinspectiepost ten behoeve van de douane, de scheepvaartpolitie en het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) werden aangevat;
- aanpassingswerken aan diverse steigers werden uitgevoerd;
- de studie werd uitgevoerd door studiebureau Ports & Building Consultancy voor het verdiepen van een gedeelte van de oostelijke kaaimuur van het westerhoofd d.m.v. de bouw van een nieuwe voorwand;
- landingsbruggen 111 en 112 van de carferryterminal werden afgebroken zodat op deze locatie een nieuwe aanlegplaats kan gebouwd worden met realisatie van bijkomende haventerreinen;
- de bouw van een multi-user steiger langs het Boudewijnkanaal te Dudzele werd aanbesteed;
- de bouw van een nieuw dokuiteinde aan het Klein Handelsdok in Brugge werd verder uitgevoerd;
- realisatie van de beddingswerken voor de nieuwe spoorverbinding bundel Pelikaan - bundel Ramskapelle in de zuidelijke achterhaven.

Volgende werken werden in 2008 in de haven van Brugge-Zeebrugge door privé-bedrijven uitgevoerd:

- uitvoeren van bijkomende verhardingswerken op de roro-terminal van ICO aan de Bastenakenkade;
- uitvoeren van beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het bekomen van een ISPS gecertificeerde terminal;
- de sanering van de bodem van de vroegere cokesfabriek van Carcoke in opdracht van OVAM werd verder uitgevoerd;
- de sanering van de terreinen ex-Petros langs de L. Coiseaukaai in Brugge werd aangevat in opdracht van OVAM;
- afwerken van een distributiecentrum door 2XL langs de Baron de Maerelaan en de L. Blondeellaan in Zeebrugge;
- bouw van nieuwe loodsen in de binnenhaven in Brugge door de firma's Minne Port Services en Agence Maritime Minne;
- aanvang van de bouw van een nieuwe vestiging in de Maritieme Logistieke Zone in de zuidelijke achterhaven door EFICO nv.

#### *Haven van Zeebrugge*

<i>Totale oppervlakte</i>	<i>2.847 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>1.009 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>16,2 km</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>180,0 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>40,0 km</i>

*Bron: MBZ*



### 3.3.3. Scheepvaartlijnen

In aanwezigheid van onder meer Vlaams minister van openbare werken, energie, leefmilieu en natuur, Hilde Crevits, vertrok op 3 januari vanaf de containerterminal van APM Terminals in de voorhaven van Zeebrugge het estuaire schip "Amberes" met een lading containers richting Scheldemonde. De "Amberes" is het eerste estuaire schip dat van en naar de Vlaamse kusthavens wordt ingelegd. Via de estuaire vaart zijn de havens van Oostende en Zeebrugge beter ontsloten op het binnenvaartnet via de Noordzeekust en de Schelde. Estuaire schepen zijn binnenschepen die speciaal zijn aangepast of gebouwd om veilig te kunnen varen op het zeetraject Vlissingen-Zeebrugge-Oostende. De Vlaamse Regering besliste op 15 juli 2005 een toelage toe te kennen voor het transport via de estuaire vaart. In april 2007 werd in uitvoering van die beslissing, na een open oproep en een offerteaanvraag, het project geselecteerd voor de bouw van de "Amberes", een estuaire schip met een capaciteit van 240 TEU. In totaal heeft minister Hilde Crevits een bedrag van 6,2 miljoen euro vrijgemaakt, gespreid over een periode van drie jaar. De betoelaging omvat enerzijds een deel van de (om)bouwkosten van ongeveer 2,2 miljoen euro en anderzijds een tijdelijke, uitlopende betoelaging van de exploitatiekosten voor ongeveer 4 miljoen euro. De toelage richt zich tot dienstverleners die een aangepaste binnenvaartverbinding willen verzekeren tussen de Vlaamse kusthavens en de binnenvaartterminals in Vlaanderen en langs de Rijn. Later in 2008 werden nog twee bijkomende estuaire schepen in gebruik genomen. Het betreft de "Deseo" en de "Tripoli" twee nieuwe estuaire schepen met een capaciteit van 450 TEU.

Begin februari 2008 meerde bij APM Terminals, in de voorhaven van Zeebrugge, voor het eerst de "Hyundai Brave" aan. Het ging om het eerste Hyundai-schip van de verruimde South China Express (SCX)-dienst van de New World Alliance, waarin naast Hyundai ook Mitsui OSK Lines (MOL) en APL/NOL actief zijn. De SCX-dienst van de New World Alliance loopt sinds juli 2007 de APMT-terminal aan. MOL en APL zetten op deze dienst schepen in met een capaciteit van bijna 5.300 TEU en Hyundai trad op als co-loader. Het consortium besloot om de capaciteit van de dienst gevoelig uit te breiden door de inzet van grotere schepen. Er worden nu 9 schepen ingezet, waarvan 1 schip van MOL (de "MOL Celebration" van 8.100 TEU), 4 schepen van NOL (de "APL Norway", de "APL Austria", de "APL Poland" en de "APL France, elk met een capaciteit van 7.500 TEU) en 4 schepen van Hyundai ( de "Hyundai Brave", de "Hyundai Courage",

de "Hyundai Faith" en de "Hyundai Force", met een capaciteit van 8.600 TEU). Bijzonder is ook dat alle 9 schepen splinternieuw zijn. Het eerste schip dat Zeebrugge aanliep, de "Hyundai Brave", was tevens op maidentrip. In Europa loopt de dienst eerst Thamesport aan en vervolgens Zeebrugge, Hamburg en Rotterdam. In het Verre Oosten worden volgende havens aangedaan: Ningbo, Shanghai, Chiwan, Hongkong en Singapore.

In februari 2008 startte APL (American President Line) tevens een nieuwe wekelijkse containerlijn tussen de havens van Zeebrugge en Rotterdam en de havens van Tallinn en Sint-Petersburg, in het noorden van de Baltische Zee. De lijn kreeg als naam de North Baltic Express (NBX Line). Op deze nieuwe containerdienst worden twee schepen ingezet, de "Norderoog" en de "Uppland", met een capaciteit van respectievelijk 850 en 550 TEU. In de haven van Zeebrugge meert de NBX Line af aan de containerterminal van APM Terminals aan het Albert II-dok. NBX Line biedt scheepsruimte naar diverse Aziatische bestemmingen via de APL-diensten zoals de SCX (South China Europe Express), de CFX (China France Express) en de NCE (North China Europe Express). In Zeebrugge treedt Zeebrugge Shipping & Bunkering voor APL op als scheepsagent.

Op 29 mei 2008 startte de rederij Delmas een nieuwe containerlijn naar West-Afrika. De rederij Delmas is een dochter van CMA CGM en de nieuwe lijn voorzag in twee afvaarten per maand vanuit Zeebrugge naar een reeks havens tussen Marokko en Liberia. Zeebrugge was de enige aanloophaven in Noord-Europa. De lijn accepteerde ladingen met volgende bestemmingen: Nouakchott, Dakar, Banjul, Freetown, Monrovia, San Pedro, Abidjan, Tema, Lome, Cotonou, Apapa, Tincan/Lagos, Onne, Douala, Malabo, Bata, Libreville, Port Gentil, Pointe Noire en Matadi. Het Antwerpse kantoor van Delmas trad in Zeebrugge op als agent, terwijl het Zeebrugse kantoor van CMA CGM optrad als lokaal scheepsagent. De volcontainerdienst werd verzekerd door twee schepen, de "Delmas Filao" en de "Delmas Maroc". Beide schepen werden gebouwd in 2006 en hebben een capaciteit van 1.100 TEU en een draagvermogen van 13.760 DWT. Beide schepen zijn tevens uitgerust met boordkranen met een hefvermogen tot 45 ton en kunnen 220 koelcontainers aan boord nemen. In september 2008 nam CMA CGM haar nieuwe containerterminal van Tanger Med, een gloednieuwe haven in het noord van Marokko aan de Straat van Gibraltar, in gebruik. CMA CGM gebruikt Tanger Med onder meer als hub voor alle lading vanuit Noord-Europa naar West-Afrika. Hierdoor staakte de rederij Delmas de rechtstreekse aanlopen in Zeebrugge.

Ladingen met als bestemming West-Afrika worden nog steeds door CMA CGM vanuit Zeebrugge en Antwerpen verscheept via transshipment in Tanger Med.

De rederij Unifeeder startte in juni 2008 met een wekelijkse containerdienst vanuit de Benelux naar de Zweedse havens van Göteborg en Helsingborg en naar de Finse havens van Helsinki en Kotka. In juni 2008 werden Zeebrugge en Amsterdam toegevoegd aan het vaarschema van Unifeeder om zo de transitijd te verbeteren en tevens om aansluiting te geven op bijkomende en alternatieve Europese hubs. Vanuit Amsterdam en Zeebrugge wordt gevaren op de Zweedse havens Göteborg en Helsingborg, vanuit Zeebrugge op de Finse havens Helsinki en Kotka. Het containerschip "Uranus" (510 TEU) wordt ingezet op de lijn vanuit Zeebrugge naar de Zweedse havens, terwijl de "Alana" (1.008 TEU), de "Anne Sibum" (1.036 TEU) en de "Ida Rainbow" (1.008 TEU) de lijn naar de Finse havens verzekeren. De schepen van Unifeeder worden in Zeebrugge behandeld aan de containerterminal van APM Terminals en soms ook aan de CHZ (Zeebrugge Container Handling). De firma Hoppe Ship Agency treedt op als lokaal scheepsagent.

Sinds juli 2008 opereert BG Freight Line, een dochter van The Mersey Dock and Harbour Company, een wekelijkse container feeder dienst vanuit Zeebrugge naar de Ierse haven Dublin. Op deze lijn wordt het containerschip "Stina" ingezet. Dit schip heeft een capaciteit van 868 TEU. In Zeebrugge worden de schepen van BG Freight Line behandeld op de containerterminal van APM Terminals in de westelijke voorhaven.

In augustus 2008 startte de Franse rederij CMA CGM met een vierde loop van de French Asia Line (FAL Service) tussen Europa en Azië. Deze wekelijkse dienst wordt verzorgd samen met China Shipping Container Line (CSCL), die de nieuwe dienst de naam van AEX 8 meegaf (Asia Europe Express). Deze nieuwe dienst is dus reeds de vierde FAL-dienst. De FAL 1-dienst wordt uitgbaat door negen containerschepen van 8.500 TEU, waarvan één schip wordt gecharterd bij de Japanse rederij Mitsui OSK Line. De FAL 2-dienst zet acht schepen in van meer dan 9.000 TEU, vier van CMA CGM (9.515 TEU) en vier van CSCL (9.600 TEU). De FAL 3-dienst wordt verzorgd met negen schepen van 6.750 TEU, die allemaal ingezet worden door CMA CGM. Voor de nieuwe FAL 4-dienst worden door de twee partners elk vier schepen van 9.600 TEU ingezet. In oktober 2008 werd dan de FAL 5-dienst opgestart. Met deze vijfde loop tussen Europa en Azië stapte

CMA CGM over naar een nieuwe schaalgrootte door de ingebruikname van een nieuwe generatie Ultra Large Container Ships (ULCS's). CMA CGM heeft meerdere ULCS's in bestelling. De grootte varieert van 11.000 tot 13.300 TEU. Deze schepen komen in de periode 2009-2010 in de vaart. De eerste ULCS van CMA CGM die de haven van Zeebrugge aandeed in het kader van de FAL 5-dienst was de "CMA CGM Vela", die op 25 november 2008 aanmeerde aan de CHZ (Container Handling Zeebrugge).

Op 24 september 2008 meerde in de Zeebrugse voorhaven voor het eerst een LNG-tanker van het type Q-Flex. Het betrof de "Al Kharsaah", een methaantanker met een capaciteit van 217.330 m<sup>3</sup> vloeibaar aardgas. Op dat ogenblik waren deze schepen de grootste methaantankers ter wereld. In het najaar van 2008 kwam de "Mozah" als eerste schip van de Q-Max reeks in de vaart. De schepen van deze reeks van 14 LNG-tankers hebben, met 266.000 m<sup>3</sup>, nog een veel grotere laadcapaciteit. De "Al Kharsaah" wordt voortgedreven door twee traag draaiende dieselmotoren, dit in tegenstelling met al de andere LNG-schepen die meestal beschikken over traditionele stoomturbines. De Q-Flex schepen zijn uitgerust met een hervloeibaarheidssysteem waardoor de verdampinggassen ("Boil-off") terug vloeibaar worden gemaakt en terug als LNG in de cargotanks worden gepompt. Naast de 14 geplande Q-Max schepen zijn er 31 Q-Flex schepen in de vaart. Ze werden vanaf 2007 gebouwd op de scheepswerven van Hyundai Heavy Industries in Zuid-Korea. Aan de komst van de eerste Q-Flex LNG tanker in Zeebrugge, ging heel wat voorbereiding vooraf. In het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout werd een grondige studie uitgevoerd. Daarbij hebben de kustloodsen meegewerkt aan realtime simulaties. Aan de hand van die studie werden een aantal acties ondernomen om die grote methaantankers veilig in Zeebrugge binnen te loodsen, onder meer aanpassing van de beheersmaatregelen (nautische randvoorwaarden en beperkingen), baggerwerken in het LNG-dok en praktische afspraken tussen diverse diensten.

Op 12 april 2008 startte, met de aanloop van de "Ventura" en de "Jewel of the Seas", het cruisesizoen in de haven van Zeebrugge. De "Jewel of the Seas" meet 90.090 GT, terwijl de "Ventura", met een bruto tonnenmaat van 116.017 GT het grootste cruiseschip was dat tot dan toe een Vlaamse haven aandeed. Het schip werd op 30 maart 2008 door de Italiaanse scheepsbouwer Fincantieri opgeleverd aan P&O Cruises en was op haar maiden trip in Zeebrugge. Het



schip is 290 meter lang en 36 meter breed en heeft een airdraft van 59 meter. De bemanning telt 1.200 koppen en er kunnen maximaal 3.597 passagiers inschepen, verdeeld over 1.546 hutten. Aan boord bevinden zich 11 restaurants, 5 winkelgalerijen, 12 bars en 5 zwembaden.

Op 17 oktober startte de Belgische rederij Cobelfret met een nieuwe wekelijkse ro-ro-verbinding vanuit Zeebrugge en Rotterdam naar de Ierse haven Rosslare. Cobelfret zet op deze nieuwe route een schip in met een capaciteit van 150 opleggers. Het schip vertrekt elke vrijdag om 4 uur vanuit Zeebrugge naar Rotterdam, van waaruit het dezelfde dag om 22 uur vertrekt naar Rosslare. Het schip komt op zondag om 10 uur aan in de Ierse haven en vertrekt er weer dezelfde dag om 16 uur richting Rotterdam. De overtocht duurt 30 uur. Cobelfret startte de rechtstreekse lijn op Rosslare omdat daarvoor het nodige ladingsaanbod voorhanden was. Een groot aantal continentale vervoerders bedient de Ierse markt door eerst met een ferry naar de Oostkust van Engeland te varen. Vanuit de oostkust zetten de vrachtwagens hun reis over land verder naar de westkust, waar ze opnieuw aan boord van een ferry gaan voor de oversteek naar Ierland. In de startfase werden enkel niet-begeleide opleggers geladen en slechts enkele begeleide vrachtwagens. Aan boord van het schip is de accommodatie beperkt tot twaalf personen. Voorts nemen de schepen ook nog containers op mafi's en nieuwe personenwagens aan boord.

ICO Zeebrugge, een dochter van het Japanse NYK (Nippon Yusen Kaisha) maakte in oktober 2008 bekend dat het een contract had getekend voor de bevoorrading van de Britse en de Ierse markt met Mazda's. De Japanse autoconstructeur vershuift deze trafiek vanaf april 2009 van de haven van Rotterdam naar Zeebrugge. De trafiek van 126.000 wagens per jaar betreft de invoer van 63.000 auto's, die met deepsea-schepen vanuit Japan worden aangevoerd en evenveel wagens die vanuit Zeebrugge verder worden verscheept via de diverse ferry-diensten. Cobelfret Ferries vervoert de wagens verder naar het Verenigd Koninkrijk terwijl UECC (United Europe Car Carriers) instaat voor de verschepping naar Ierland. Tijdens hun verblijf in Zeebrugge krijgen alle wagens een wasbeurt en ondergaan ze een kwaliteitscontrole. Bij dertig à veertig procent van de wagens worden in Zeebrugge ook nog opties gemonteerd.

Op 20 november 2008 startte CMA CGM een eigen feederdienst vanuit Zeebrugge naar Zweden. CMA CGM pastte zijn loops tussen Europa en Azië aan in functie van het inzetten van nog grotere containerschepen. Dit gaat gepaard met de ontwikkeling van nieuwe feederactiviteiten. Hierdoor kunnen ladingen vanuit Zweden op 26 dagen hun bestemming in China bereiken. De nieuwe feederdienst biedt een rechtstreekse wekelijkse afvaart in beide richtingen vanuit Zeebrugge naar de Zweedse havens Helsingborg en Göteborg. Op deze nieuwe lijn zet CMA CGM een eigen containerschip in met een capaciteit van 800 TEU. Vanuit Helsingborg wordt de Zweedse haven Malmö bediend. Vanuit Göteborg worden ook nog de Zweedse havens van Norrköping, Stockholm en Gävle aangelopen en lading van en naar Oslo in Noorwegen wordt per trein verscheept.

In november 2008 werd in Zeebrugge voor het eerst vloeibaar aardgas uit Noorwegen aangevoerd. De Noorse methaantanker "Arctis Princess" kwam er een lading van 140.000 m<sup>3</sup> LNG lossen op de terminal van Fluxys in de oostelijke voorhaven. Via de Zeepipe, de onderzeese pijpleiding, wordt al jaren aardgas uit de Noorse sector van de Noordzee via Zeebrugge naar het Europese continent aangevoerd. Sinds kort ontgint Noorwegen ook aardgas uit het Snøhvit-veld in de Barentszee. Dit gas wordt via een pijpleiding naar een verwerkingsfabriek in Melkoya gestuwd, waar het vloeibaar wordt gemaakt voor verschepping via de nabijgelegen haven van Hammersfest. Hammersfest is daarmee de eerste haven in Europa waar ook vloeibaar aardgas wordt geladen aan boord van methaantankers.

In december 2008 werd bekend gemaakt dat Maersk Line Zeebrugge opneemt in het vaarschema van de AE7-dienst tussen Europa en het Verre Oosten. De AE7 is de loop waarin de grootste containerschepen van de Deense rederij worden ingezet, namelijk de "Emma Maersk" (15.200 TEU) en haar zeven zusterschepen die samen de E-klasse vormen. De schepen worden in Zeebrugge behandeld aan de containerterminal van APM Terminals aan het Albert II-dok. Bij APM Terminals in Zeebrugge meerden al eerder schepen van de E-klasse, maar dat was occasioneel om lege containers te laden. Het eerste schip van de E-klasse dat Zeebrugge in het kader van de AE7-dienst aanliep was de "Eleonora Maersk" op 21 december 2008. Het nieuwe vaarschema van de AE7-dienst ziet er als volgt uit: in Europa Rotterdam, Bremerhaven, Zeebrugge en Algeciras en in Azië Tanjung Pelepas, Hongkong, Yantian, Shanghai, Ningbo en Xiamen.

### 3.4. De haven van Oostende

#### 3.4.1 Industrie

In de loop van 2008 kreeg de nieuwe zand en grind terminal van de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij, in de voorhaven van Oostende, stilaan vorm. Deze nieuwe terminal bevindt zich op de oude site van de Marinebasis. Na de bouw van twee nieuwe steigers en de afbraak van de oude gebouwen van de marine, dienden bepaalde zones van het terrein nog te worden gesaneerd. Met de laatste fase van deze sanering werd gestart in februari 2008. Sinds het voorjaar van 2008 werden reeds geregeld ladingen zand en grind vanuit zee aangevoerd. Dit zand diende voor de stabilisering van de terreinen. Ook de nieuwe losinstallaties werden in de loop van 2008 opgericht. Verder zou de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij ook nog een nieuw kantoorgebouw oprichten langsheen de Kustbaan. De realisatie daarvan is gepland voor 2009.

Een paar jaar geleden werd de onderhoudswerkplaats van het Oostendse havenbedrijf gereorganiseerd als een aparte entiteit met een eigen boekhouding. Nagenoeg de helft van de activiteiten van de onderhoudswerkplaats bestaat uit werken voor derden. Daarnaast bestaat een belangrijk deel van het werk van dit atelier uit het leveren van diensten aan de overheid, zoals bijvoorbeeld het onderhoud van de bebakening in zee voor de afdeling Vloot van het Loodswezen, de bediening van oliebestrijdingsmiddelen en andere ecologische opdrachten voor FOD Leefmilieu, het programma Fishing for Litter, de experimentele mosselkweek van SDVO (Stichting Duurzame Visserijontwikkeling) enz.

Het was de bedoeling om de activiteiten van het atelier verder uit te bouwen en daarom werd eind 2007 beslist om een nieuwe naamloze vennootschap op te richten naast de business unit werkplaats, met name de firma Multitech NV. Alhoewel het multidisciplinaire team van 35 man de meest verscheidene opdrachten uitvoert, ligt de nadruk toch op de oppervlaktebehandeling van metalen. Multitech beschikt in Oostende over twee werkhallen, één van 4.000 m<sup>2</sup> die voornamelijk wordt gebruikt voor de chemische oppervlaktebehandeling van metalen en een tweede van 3.000 m<sup>2</sup> met magazijnen en burelen voor de administratie.

In de zomer van 2008 werden de eerste zes funderingen voor de windturbines van het windmolenpark op de Thorntonbank geplaatst. Deze werden gebouwd in de voorhaven van Oostende. In mei 2007 verleende AG Haven Oostende daarvoor aan de firma C-Power een concessie ter hoogte van de Halve Maan op de oostelijke oever. C-Power bouwt er de onderstellen voor de windturbines. De betonnen sokkels hebben een gewicht van 2800 ton en een totale hoogte van 44 meter. De draagkracht van de bodem ter hoogte van de Halve Maan bedroeg slechts 4 ton per vierkante meter. Voor de bouw van de zware sokkels werd de bodem in de zomer van 2007 speciaal versterkt tot een draagkracht van 10 ton per vierkante meter. Daarvoor werden er 342 gewapende en 626 ongewapende palen in de grond geheid. Op de palen werd een gewapend betonnen plaat van 75 cm dik gegoten. Aangezien het terrein gelegen is aan de vaargeul kan het transport van de sokkels vlotter verlopen. Ook werd een verstevigde kaaimuur gebouwd, die plechtig werd ingehuldigd op 12 april 2008 door minister-president Kris Peeters. Op 25 april 2008 werd de eerste betonnen sokkel naar de kade gereden om de dag daarop te worden opgelicht door de vlottende kraan "Rambiz", die de sokkel naar de definitieve locatie bracht. De windturbines zelf worden in delen aangeleverd op de bouwplaats van de Halve Maan in Oostende en op de noordelijke kaai van het Albert II-dok in Zeebrugge. De mast bestaat uit twee delen van elk 37,5 meter lengte, een gondel en een rotor met drie wieken. De verschillende onderdelen van de masten werden vervoerd vanaf de Halve Maan naar de Thorntonbank, waar ze op de sokkels zullen worden gemonteerd. De wieken werden in Zeebrugge gemonteerd. Het slechte weer in de zomer van 2008 heeft echter voor heel wat vertraging gezorgd. Als alles volgens plan verloopt, worden in 2009 en 2010 respectievelijk nog eens 18 en 36 windturbines geplaatst. Het ganse windmolenpark van C-Power op de Thorntonbank moet tegen 2011 volledig operationeel zijn.



In september 2008 heeft de scheepswerf Damen Shipyards haar activiteiten in de achterhaven van Oostende stopgezet. Daarmee verloren 22 mensen hun werk. Damen Shipyard ontstond in 1998 na de overname van het failliete Polyship door de Nederlandse groep Damen. Het duurde echter jaren vooraleer Damen de activiteiten in Oostende heropstartte en sindsdien stapelden de verliezen zich op. Bovendien was er onvoldoende werk in het vooruitzicht. Ook de vestigingsplaats, in de achterhaven van Oostende, was een nadeel tegenover de concurrentie die in de voorhaven gevestigd is.

Vanaf het najaar van 2008 worden in de achterhaven van Oostende, op Plassendale I, gebruikte treinbiels opgeslagen. Deze oude treinbiels worden aangevoerd vanuit Duitsland, Denemarken en Frankrijk. In Oostende worden de treinbiels gesorteerd. De treinbiels die nog in goede staat zijn worden per vrachtwagen verscheept naar het Verenigd Koninkrijk en naar Ierland. De slechte biels worden versnipperd tot houtpulp. Deze pulp wordt dan nog gebruikt in de industrie of wordt als brandstof gebruikt in elektriciteitscentrales.

Vanaf november 2008 werden in de zone Plassendale I, in de achterhaven van Oostende, nieuwe wagens gestockeerd. Het betreft loten nieuwe Honda's die worden behandeld door de firma ICO (International Car Operators), een dochter van de Japanse rederij NYK (Nippon Yusen Kaisha) en gespecialiseerd in het behandelen van rollend materieel. Als gevolg van de wereldwijde crisis is ook de sector van de auto-industrie in de problemen geraakt. Wereldwijd wordt de aankoop van nieuwe wagens uitgesteld of zelfs geannuleerd, waardoor er voorraden van onverkochte wagens ontstaan. Daardoor heeft ICO te kampen met acuut plaatsgebrek in de haven van Zeebrugge. Om daaraan te verhelpen werd beslist om extra opslagcapaciteit te huren in Oostende tot de economische crisis voorbij is. Het behandelen van nieuwe wagens is niet nieuw voor Oostende. Sinds enkele jaren worden reeds, met de schepen van Cobelfret/Dart Line, nieuwe Volvo's in kleine aantallen verscheept naar het Verenigd Koninkrijk.

### 3.4.2. Infrastructuur

Ook in de sector van de roll-on/roll-off-schepen zet de schaalvergroting zich door. De bestaande haventoeegang is niet meer geschikt om de huidige generatie roll-on/roll-off-schepen, die veel langer zijn, vlot toegang te verschaffen. Er wordt daarom aan een nieuwe haventoeegang gewerkt. In de eerste fase wordt het Oosterstaketsel afgebroken en wordt een voorlopige oostelijke dam gebouwd. In september 2008 startte de tweede fase van de werken, die het baggeren van een nieuwe toegangseul naar de haven omvat. Deze heeft een breedte van 150 meter en een diepte van 8,50 meter. De kostprijs van de tweede fase wordt geraamd op nagenoeg 15 miljoen euro en moet in het voorjaar van 2009 afgewerkt zijn. De derde fase betreft de bouw van de twee strekdammen zelf. De aanbesteding hiervoor gebeurde in het najaar van 2008 en de werken starten in 2009. In 2011 worden de oostelijke en de westelijke dam finaal afgewerkt. Na het beëindigen van de eerste twee fases is de haven van Oostende reeds beter toegankelijk voor grotere schepen.

<i>Haven van Oostende</i>	
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>658 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>199 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>8,2 km</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>20 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>55 km</i>
<i>Bron: Havenbedrijf Oostende</i>	

### 3.4.3. Scheepvaartlijnen

Vanaf 1 januari 2008 is Oostende de basishaven op het Europese continent van Dart Line, een dochterrederij van Cobelfret Ferries. Dart Line staakte op diezelfde datum met de roll-on-roll-off-verbinding van Zeebrugge naar Dartford. Ook de activiteiten van LineCo werden vanaf 1 januari 2008 overgenomen door Dart Line. Nog op 1 januari 2008 heeft Cobelfret Ferries een punt gezet achter zijn dienst RoRo-Co, die de activiteiten van de voormalige rederij Ferryways voor zijn rekening had genomen. Vanuit Oostende biedt Dart Line vanaf 1 januari 2008 een brede waaier diensten aan. Vanuit Oostende worden dagelijks twee afvaarten in beide richtingen aangeboden naar Dartford, in de buurt van Londen, en twee afvaarten naar Harwich. Bovendien is er ook dagelijks één afvaart in beide richtingen tussen Oostende en Killingholme. Voor de exploitatie van de vijf afvaarten zet Dart Line zes vrachtferry's met een capaciteit van 75 à 120 opleggers in. Van en naar Dartford alleen al behandelt Dart Line ongeveer 120.000 opleggers per jaar. Na de verhuis van Dart Line van Zeebrugge naar Oostende kan nog steeds lading met bestemming Dartford en omstreken worden geladen in Zeebrugge, maar dan via de hub van Cobelfret in Purfleet op de Theems. Tussen Zeebrugge vaart Cobelfret vier keer per dag in beide richtingen naar Purfleet. Dartford ligt aan de overkant van de rivier en via een nabijgelegen brug is er een snelle verbinding tussen beide terminals mogelijk.

Op 14 april 2008 opende Dart Line, de Belgische roro-operator van de Cobelfret-groep, de regelmatige lijn tussen Oostende en de haven van Ipswich in het Verenigd Koninkrijk. Deze lijn heeft twee afvaarten in beide richtingen per dag. De bestemming Ipswich komt in de plaats van Harwich, dat tot dan door Dart Line werd aangelopen. De keuze viel op Ipswich omdat die haven een twintigtal kilometer verder stroomopwaarts ligt van de rivier de Orwell. Dart Line heeft tevens een akkoord gesloten met de haven van Ipswich, dat toebehoort aan de groep Associated British Ports, voor het uitbaten van de terminal "West Bank". Door de overname van Ferryways door de Cobelfret-groep werd de bestemming Ipswich destijds verlaten voor Harwich. Op vraag van het cliënteel werd opnieuw gekozen voor Ipswich omdat de "West Bank" terminal op minder dan één kilometer is gelegen van de autoweg met directe aansluitingen naar het hinterland.

Naast de zes conro-schepen die Cobelfret heeft besteld bij de Duitse Werf Flensburger Scheepswerf, heeft die rederij ook vier pure roro-schepen besteld specifiek voor de vrachtdiensten van en naar Oostende. De

vier ro-ro-vrachtferry's werden in 2008 besteld bij de Japanse scheepsbouwer KyoKuyo in Shimonoseki. De oplevering is voorzien in december 2011 en in februari, mei en juni 2012. De nieuwe vrachtschepen zullen een lengte hebben van 150 meter, een breedte van 22 meter en een draagvermogen van 6.600 dwt. Met een capaciteit van 2.000 lijnmeters zullen ze een 120-tal vrachtwagens kunnen laden. De afmetingen zijn volledig afgestemd op de nautische toegankelijkheid van de haven van Ipswich, die beperkt is tot schepen met een lengte van 150 meter. Dat de schepen zullen ingezet worden op lijnen vanuit Oostende staat vast, maar op welke lijnen precies is nog niet geweten. Zeker is dat de nieuwe schepen zowel Ipswich, Dartford als Killingholme kunnen aanlopen.

Vanaf 27 oktober heeft Dart Line een nieuw schip ingezet op de route tussen Oostende en Dartford in het Verenigd Koninkrijk. De "Equine" werd gebouwd op de Japanse scheepswerven van Kawasaki Heavy Industries en heeft een lengte van 162,50 meter en met een laadcapaciteit van 160 trailers is het schip dubbel zo groot als de capaciteit van de schepen tot dan toe. De inzet van grotere schepen is mede te danken aan de baggerwerken van de tweede fase van de werken om de haven van Oostende beter toegankelijk te maken voor grote schepen. Naast de "Equine" werden later afwisselend ook nog twee andere schepen van Cobelfret Ferries ingezet, met name de "Clementine" en de "Celestine". Beide schepen zijn van dezelfde grootteklasse als de "Equine".



# 4

## Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens

### 4.1. Inleiding

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsuitgaven ten behoeve van de havens en de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de overheidsuitgaven voor de volledige periode 1989-2008, met een onderverdeling naar havens en

maritieme toegankelijkheid. Omdat de uitgaven voor de tweede verdieping van de Westerschelde een grote invloed heeft gehad op het haveninvesteringsbudget, wordt deze afzonderlijk vermeld. Sinds 2007 zijn er reeds bedragen vastgelegd voor de derde verdieping van de Schelde tot een tijongebonden diepte voor schepen met een diepgang 13,1 meter. Gezien het

Jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping + wrakkenruiming Schelde	86,10	95,71	84,28	97,33	112,76	132,34	136,76	146,51
Verdieping Westerschelde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,83	22,63	20,64
Derde Scheldeverdieping	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ruimen wrakken in de Westerschelde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Antwerpen	100,76	74,95	92,24	100,71	84,19	25,98	52,76	87,28
Gent	16,23	19,25	25,31	32,56	16,89	19,14	27,23	26,90
Zeebrugge	32,31	29,45	45,14	37,16	36,00	27,84	18,16	20,09
Oostende	5,96	7,25	15,07	1,95	3,34	15,08	14,04	20,73
Totaal incl. maritieme toegang	241,36	226,61	262,04	269,72	253,18	220,38	248,95	301,51
Totaal excl. maritieme toegang en wrakkenruiming	155,26	130,91	177,76	172,39	140,42	88,03	112,19	155,00
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%

belang worden ook de uitgaven voor die verdieping afzonderlijk vermeld. In 2008 besteedde de Vlaamse Gemeenschap ca. 410,8 miljoen euro in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

Dit hoofdstuk geeft extra uitleg over de belangrijkste lopende projecten van het betreffende jaar. Zo worden de projecten besproken die in 2008 werden aangevat of in uitvoering waren. Alle bedragen worden uitgerekend in prijzen van 2008 door middel van de ABEX-index<sup>1</sup>.

## 4.2. De vier Vlaamse havens samen

De eerste tabel geeft het overzicht van de uitgaven van de Vlaamse Gemeenschap voor de vier havens voor de periode 1989-2008. Deze tabel toont zowel de totale uitgaven van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk als de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de tweede en de derde verdieping van de Westerschelde en voor het opruimen van wrakken in de Schelde inbegrepen.

Sinds 1989, het jaar waarin het havenbeleid en -beheer werd geregionaliseerd, heeft de Vlaamse Gemeenschap in totaal 6.583,7 miljoen euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse zeehavens. De bedragen, uitgegeven voor de maritieme toegankelijkheid, inclusief het ruimen van wrakken, bedragen in deze periode 3.477,5 miljoen euro. Dit is meer dan de helft van dit totale budget (52,8 %). Zonder rekening te houden met de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid van de vier Vlaamse havens, heeft het Vlaams gewest in 2008 174,2 miljoen euro voor de havens uitgegeven. Het grootste deel daarvan, 94,8 miljoen euro of 54,4 % van het totaal, ging naar de haven van Antwerpen. Daarna volgden Zeebrugge, Gent en Oostende met respectievelijk 38,4 miljoen euro (22,0 %), 24,2 miljoen euro (13,9 %) en 16,9 miljoen euro (9,7 %).

De overheisuitgaven voor Vlaanderen bedroegen in 2008 naar schatting 23.500 miljoen euro. Het aandeel voor havens en maritieme toegankelijkheid daarin bedraagt 1,7 %.

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

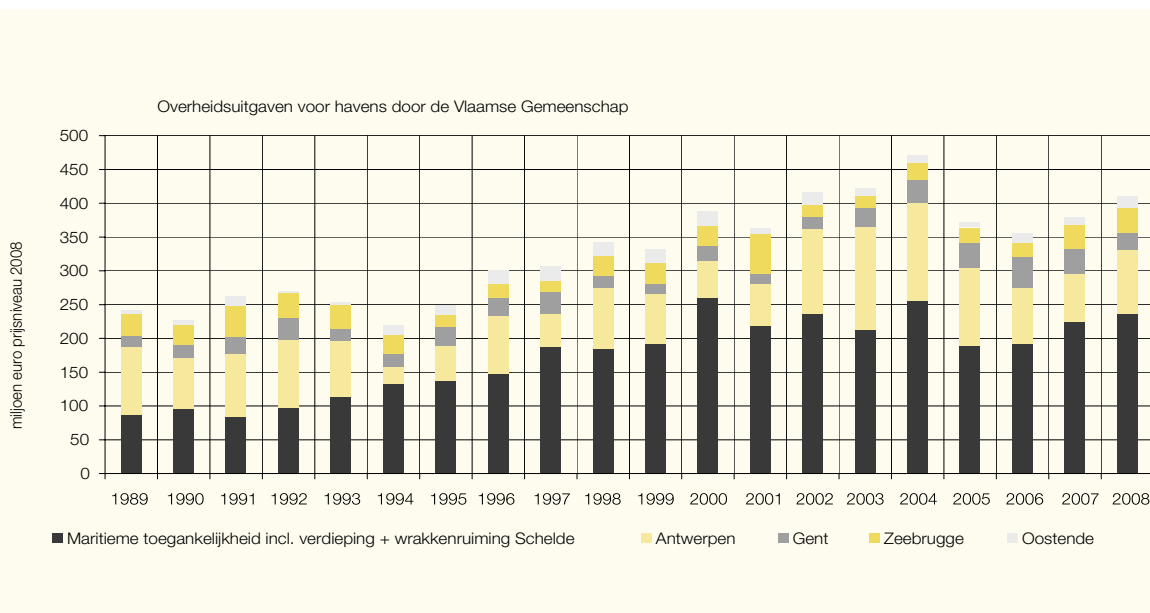
### Overheidsuitgaven voor havens door de Vlaamse Gemeenschap in mln EUR voor de periode 1989-2008 (in prijzen 2008)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
187,29	183,78	191,48	259,10	218,41	235,88	212,39	255,39	189,51	191,75	224,10	236,60	3.477,48
56,56	57,54	70,01	23,99	17,02	10,89	4,44	2,05	6,30	0,00	0,00	0,00	293,91
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,24	50,32	100,56
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,32	50,31	0,00	0,00	0,00	0,00	71,64
48,98	90,94	74,55	55,87	61,51	125,18	152,23	145,72	114,52	83,24	71,16	94,80	1.737,59
32,52	17,16	14,61	22,08	14,48	19,22	28,56	32,92	37,57	45,22	36,79	24,17	508,84
15,82	30,95	31,79	29,21	60,83	16,76	17,06	25,90	22,40	20,77	36,52	38,36	592,50
22,43	19,82	20,18	22,23	8,01	18,57	12,16	10,83	7,47	14,34	10,89	16,90	267,27
307,04	342,66	332,61	388,49	363,25	415,62	422,40	470,77	371,48	355,32	379,47	410,83	6.583,67
119,75	158,88	141,13	129,39	144,83	179,74	210,01	215,38	181,97	163,57	155,37	174,23	3.106,19
61,0%	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	54,2%	51,0%	54,0%	59,1%	57,6%	52,8%

Nota: onder voorbehoud van wijzigingen die nog kunnen gebeuren via het Financieringsfonds voor schuldfbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU)

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang





Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Rechteroever</b>							
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	22,05	27,48	24,81	15,57	10,12	0,44	0,00
Containerkade Zuid	50,40	13,16	2,41	1,52	0,26	0,00	0,03
Containerkade Noord	4,18	0,08	1,17	0,71	29,16	0,58	22,29
Zandvlietsluis	0,00	0,00	7,23	5,97	0,00	0,00	2,45
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	4,94	13,37	28,68	46,13	27,07	14,91	9,18
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovatie Churchilldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vierde Havendok	1,14	0,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Slibverwerkingsinstallatie AMORAS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Boudewijnsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal Rechteroever</b>	<b>82,71</b>	<b>55,05</b>	<b>64,30</b>	<b>69,90</b>	<b>66,61</b>	<b>15,93</b>	<b>34,37</b>
<b>Linkeroever</b>							
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	6,49	8,80	6,61	11,36	13,01	3,78	2,24
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,74	1,38	2,84	1,67	0,39	1,45	0,00
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00	8,10	0,00	0,62	0,00	0,00
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00	0,00	10,78	0,00	0,11	0,00
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,02	16,03
Containerdok West (Deurganckdok)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12
Herstellingswerken Kallosluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vrasendok geschil	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal Linkeroever</b>	<b>7,23</b>	<b>10,19</b>	<b>17,55</b>	<b>23,92</b>	<b>14,02</b>	<b>5,35</b>	<b>18,39</b>
<b>Overige (kleinere werken en diversen)</b>	<b>10,82</b>	<b>9,71</b>	<b>10,40</b>	<b>6,90</b>	<b>3,55</b>	<b>4,70</b>	<b>0,00</b>
Decreetkosten: werking sluisen							
Decreetkosten: toelage kanaaldokken							
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal Haven van Antwerpen</b>	<b>100,76</b>	<b>74,95</b>	<b>92,24</b>	<b>100,71</b>	<b>84,19</b>	<b>25,98</b>	<b>52,76</b>

### 4.3. De haven van Antwerpen

De Vlaamse Gemeenschap heeft in de periode 1989-2008 1.737,6 miljoen euro in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Van deze totale uitgaven werd 576,9 miljoen euro (31,9 %) besteed aan havenprojecten op de Rechteroever en 849,0 miljoen euro (51,1 %) aan projecten op de Linkeroever van Antwerpen. De overheidsuitgaven van het Vlaams Gewest voor de haven van Antwerpen bedroegen in 2008 94,8 miljoen euro. Een klein deel daarvan, 9,9 miljoen euro, was bestemd voor de Linkeroever. Veruit het grootste deel, 54,1 miljoen euro, was bestemd voor de Rechteroever en 29,3 miljoen euro voor de decreetkosten.

Het groeiende aandeel in de overheidsuitgaven voor projecten op de Linkeroever in Antwerpen is sinds 1998, met de start van de bouw van het Deurganckdok, heel duidelijk waar te nemen. Uit de cijfers van 2008 blijkt echter zeer duidelijk dat het Deurganckdok zijn voltooiing nadert. In 2008 waren de uitgaven voor de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen beduidend lager dan in 2007 (-19,9 miljoen euro of een vermindering van 66,7 %). Een groot deel van de uitgaven voor de Linkeroever in 2008 ging andermaal naar de bouw van het Deurganckdok. Daarvoor werd in 2008 7,4 miljoen euro of 7,8 % van de totale overheidsuitgaven in Antwerpen uitgegeven. Het aandeel van de uitgaven voor het Deurganckdok

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2008 in mln EUR (in prijzen 2008)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
0,28	0,00	0,02	0,01	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,88
0,00	4,27	2,61	6,56	0,14	0,92	0,19	0,05	0,33	6,81	0,00	0,41	0,00	90,07
34,85	7,81	2,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	103,67
0,00	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,63	0,00	22,08
14,40	0,78	6,52	9,65	1,97	2,29	0,73	0,93	0,45	0,00	0,11	0,08	6,11	188,32
0,00	8,50	0,65	3,49	0,18	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,63	14,62
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,83	0,83
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,08
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,48	45,48
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,06	0,16
0,04	0,00	0,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,83
0,00	0,00	0,00	0,00	0,97	0,58	0,19	0,00	0,00	5,56	0,07	0,56	0,00	7,92
<b>49,57</b>	<b>22,17</b>	<b>13,00</b>	<b>19,72</b>	<b>3,35</b>	<b>3,95</b>	<b>1,11</b>	<b>0,98</b>	<b>0,78</b>	<b>12,37</b>	<b>0,18</b>	<b>6,79</b>	<b>54,11</b>	<b>576,94</b>
0,00	0,73	9,37	0,92	6,92	1,14	6,04	7,59	1,47	3,26	1,32	13,66	1,07	105,79
0,00	3,72	0,43	4,54	0,57	0,00	0,00	0,00	2,76	5,74	0,06	0,00	0,00	26,28
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,72
0,54	4,60	3,07	5,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24,27
35,70	8,77	16,60	15,72	9,56	15,82	3,44	0,04	0,00	0,00	0,00	0,81	0,00	122,63
1,25	8,98	48,02	28,49	31,95	38,44	108,92	77,60	93,53	56,25	31,82	14,18	7,36	546,91
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,03	0,26	1,12	1,49	10,90
0,00	0,00	0,00	0,00	3,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,51
<b>37,49</b>	<b>26,81</b>	<b>77,49</b>	<b>54,84</b>	<b>52,51</b>	<b>55,40</b>	<b>118,41</b>	<b>85,23</b>	<b>97,76</b>	<b>73,28</b>	<b>33,46</b>	<b>29,78</b>	<b>9,92</b>	<b>849,01</b>
<b>0,22</b>	<b>0,00</b>	<b>0,45</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,51</b>	<b>1,59</b>	<b>1,48</b>	<b>1,42</b>	<b>1,47</b>	<b>2,44</b>	<b>1,52</b>	<b>58,17</b>
							19,92	12,82	10,31	10,06	9,67	11,53	74,31
							37,46	24,10	5,07	26,24	11,26	6,34	110,46
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,16	4,16	7,05	8,79	12,07	11,83	11,24	11,38	68,68
<b>87,28</b>	<b>48,98</b>	<b>90,94</b>	<b>74,55</b>	<b>55,87</b>	<b>61,51</b>	<b>125,18</b>	<b>152,23</b>	<b>145,72</b>	<b>114,52</b>	<b>83,24</b>	<b>71,16</b>	<b>94,80</b>	<b>1.737,59</b>

in de totale overheidsuitgaven op de Linkeroever bedroegen in 2008 74,2 %, tegenover 47,6 % in 2007. De overheidsuitgaven voor de Rechteroever van Antwerpen zijn in 2008 sterk gestegen van 6,8 miljoen euro in 2007 tot 54,1 miljoen euro in 2008. Deze stijging is bijna uitsluitend toe te schrijven aan de uitgaven voor de slibverwerkingsinstallatie AMORAS (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicaties van Slib) die in 2008 45,5 miljoen euro bedroegen.

In de haven van Antwerpen bedroegen de overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen in 2008 26,5 miljoen euro meer dan in 2007. Met een totaal aan overheidsuitgaven van 94,8 miljoen euro in 2008, lagen de overheidsuitgaven ongeveer 7,9 miljoen hoger dan de gemiddelde jaarlijkse overheidsuitgaven van de periode 1989-2008 (86,9 miljoen euro per jaar). De stijging van de uitgaven in 2008 tegenover 2007 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de vastleggingen/uitkeringen in 2008 van 45,5 miljoen euro voor AMORAS. De vastleggingen/uitgaven voor de decreetkosten zijn in 2008 ongeveer op hetzelfde niveau gebleven als in 2007: 29,3 miljoen euro in 2008 tegenover 30,9 miljoen euro in 2007.

#### **Overheidsuitgaven voor havens: terminologie**

*Overheidsuitgaven voor havens zijn de effectieve uitgaven verricht door de Vlaamse overheid in het kader van het havenbeleid, met inbegrip van de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens.*

*Overheidsinvesteringen voor havens zijn de aankopen van vaste activa van de Vlaamse overheid in het kader van het havenbeleid, met inbegrip van de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens.*

*Een vastlegging is het aangaan van een verbintenis door de Vlaamse overheid.*

*Een ordonnanciering is een effectieve uitbetaling van een som geld in het kader van een voorheen aangegane vastlegging.*

De vastleggingen voor de decreetkosten voor de haven van Antwerpen bedroegen in 29,3 miljoen euro, waarvan 11,5 miljoen euro voor de werking van de sluisen, 6,3 miljoen euro voor instandhouding en onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie (de kanaaldokken) en 11,4 miljoen euro voor de havenkapiteindienst.

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,19	0,00	2,69	2,61	0,62	0,00	0,00	1,99
Uitbouw Petroleumdok	8,04	9,40	4,43	23,26	0,53	2,76	4,94	7,38
Renovatie Zuiddok	2,35	0,00	0,00	0,55	3,84	0,00	0,00	0,00
Renovatie Noorddok	0,00	4,33	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00	10,61	0,00	7,84	7,36	0,41	0,79
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,82	0,00	0,13
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22
Kaaimuur Rodenhuisendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00
Kluisendok	0,00	0,00	0,13	0,00	0,20	0,00	18,63	16,16
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,75	0,06	1,42	1,06	0,53	0,75	0,82	0,19
Moervaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Baggerstortterrein en studies	0,15	4,48	0,54	0,00	0,00	0,44	0,00	0,00
Studies (nieuwe) zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	0,00	0,00	0,04
Overige (kleinere werken en diversen)	4,76	0,97	5,36	5,09	2,95	0,00	2,43	0,00
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal Haven van Gent</b>	<b>16,23</b>	<b>19,25</b>	<b>25,31</b>	<b>32,56</b>	<b>16,89</b>	<b>19,14</b>	<b>27,23</b>	<b>26,90</b>

#### 4.4. De haven van Gent

De laatste 20 jaar heeft de Vlaamse Gemeenschap bijna 508,8 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Gent. Daarvan werd 279,2 miljoen (54,9 %) besteed voor de bouw van het Kluizendok.

In 2008 werd 17,4 miljoen euro of 72,1 % van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok.

De tussenkomst in de decreetkosten van de haven van Gent door het Vlaamse gewest, bestond in 2008 hoofdzakelijk in een tussenkomst voor de werking van de havenkapiteindiensten. De uitgaven daarvoor bedroeg in 2008 2,4 miljoen euro. In 2007 werd daaraan ongeveer hetzelfde bedrag besteed.

In 2008 bedroegen de totale uitgaven van het Vlaamse gewest voor de haven van Gent 24,2 miljoen euro. Dit is 12,6 miljoen euro (34,3 %) minder dan in 2007 (36,8 miljoen euro).



Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2008 in mln EUR (in prijzen 2008)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
2,16	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	10,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,29	0,00	0,00	0,01	0,00	61,06
0,16	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,97
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,45
0,02	0,89	0,17	0,41	0,45	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,19
0,00	0,00	0,00	0,20	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,51
0,00	1,73	0,00	0,05	0,00	0,01	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,10
0,04	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41
21,49	13,15	8,37	20,17	11,35	14,61	12,40	27,65	32,87	37,69	26,92	17,43	279,22
7,57	1,07	5,36	0,80	1,25	2,43	11,95	0,98	1,50	3,69	6,72	3,68	52,57
0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14
0,00	0,00	0,16	0,00	0,52	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,31
1,07	0,00	0,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,70
0,00	0,00	0,00	0,37	0,02	0,89	2,51	0,04	0,11	1,00	0,66	0,56	27,73
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	0,24	0,04	0,01	0,00	0,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,53	1,03	1,60	3,73	2,85	2,80	2,47	2,43	17,45
<b>32,52</b>	<b>17,16</b>	<b>14,61</b>	<b>22,08</b>	<b>14,48</b>	<b>19,22</b>	<b>28,56</b>	<b>32,92</b>	<b>37,57</b>	<b>45,22</b>	<b>36,79</b>	<b>24,17</b>	<b>508,84</b>

Nota: in 2003 werd 8,17 miljoen euro vastgelegd voor een driejarig contract voor onderhouds- en baggerwerken, inclusief verwerken van specie, van het Kanaal Gent-Terneuzen

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang

#### 4.5. De haven van Zeebrugge

In de jongste 20 jaar heeft de Vlaamse Gemeenschap 592,5 miljoen euro uitgegeven voor diverse havenprojecten in Zeebrugge. Daarvan werd 57,6 % of 341,5 miljoen euro aangewend voor werken in de voorhaven. Ook naar de aanleg van het zuidelijk insteekdok in de achterhaven ging een belangrijk deel van de fondsen (48,3 miljoen euro, 8,2 %). Andere belangrijke investeringen in de haven in die periode zijn de verlenging van de kaaimuur van de OCHZ-terminal (21,0 miljoen euro, 3,5 %) en de restauratie van de Leopold II-dam in de voorhaven (21,7 miljoen euro, 3,7 %).

In 2008 gingen belangrijke overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen van de Vlaamse



Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Voorhaven</b>							
Verdiepingsprogramma 55'/46'	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	6,90	18,96	6,93	0,00	0,00	5,15	0,05
Verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beasac-projecten	0,03	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,00	4,66	2,93	0,00	0,77	2,91
Radarcentrale en W-buitenhaven (met aansluitingswegen)	0,00	0,00	0,81	0,00	0,00	0,00	0,00
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,97	0,00	0,25	0,95
Aanlegplaats Brittaniadok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Flanders Containerterminal	0,00	0,00	20,26	27,94	21,22	17,86	4,81
Aanleg Wielingendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,23
Verlenging OCHZ-terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aanleg Albert II-dok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vaargeul oude zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,71	0,00	0,00
<b>Totaal Voorhaven</b>	<b>6,93</b>	<b>18,96</b>	<b>32,68</b>	<b>31,84</b>	<b>21,93</b>	<b>24,03</b>	<b>9,97</b>
<b>Achterhaven</b>							
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,27	2,17	0,52	0,00	0,00	0,20	0,00
Werken Visartsluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00	0,01	0,00	3,33	2,22	0,00
Cast-terminal	0,00	0,00	6,27	0,00	0,00	0,00	0,00
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00	0,00	1,59	6,34	1,39	6,80
Bastennakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	3,71	0,00	0,00
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Steiger voor shortsea roro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Achterhaven	0,27	2,17	6,81	1,59	13,39	3,81	6,80
Overige (kleinere werken en diversen)	25,10	8,32	5,64	3,73	0,68	0,00	1,39
Decreetkosten: werking sluizen							
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal Haven van Zeebrugge</b>	<b>32,31</b>	<b>29,45</b>	<b>45,14</b>	<b>37,16</b>	<b>36,00</b>	<b>27,84</b>	<b>18,16</b>



overheid in de Zeebrugse haven naar de bouw van de nieuwe kaai in het Zuidelijk Insteekdok van de achterhaven en naar diverse wegenis- en herstellingswerken in de haven.

In 2008 bedroegen de vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) telkens 3,0 miljoen euro.

De totale overheidsuitgaven van het Vlaamse gewest voor de haven van Zeebrugge bedroegen in 2008 38,4 miljoen euro. Dit is een groei met 5,0 % tegenover 2007, die in dat jaar 36,5 miljoen euro bedroegen.

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2008 in mln EUR (in prijzen 2008)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,99	7,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,14
0,00	0,00	0,00	0,00	1,77	47,86	2,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	90,19
0,00	0,00	0,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06
0,04	4,64	0,44	0,33	0,88	0,00	0,87	0,00	0,09	2,95	0,17	0,00	0,00	21,68
1,67	0,89	0,00	0,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,74
0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,51
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,79	0,79
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92,09
2,44	0,79	20,11	15,80	13,09	8,70	2,61	3,05	3,46	0,00	0,72	0,00	0,00	72,00
9,50	4,49	1,68	2,01	3,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,95
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,25	2,73	0,00	14,10	0,07	22,15
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,71
<b>13,98</b>	<b>10,81</b>	<b>22,75</b>	<b>18,50</b>	<b>19,01</b>	<b>56,56</b>	<b>13,03</b>	<b>10,21</b>	<b>8,79</b>	<b>5,69</b>	<b>0,88</b>	<b>14,10</b>	<b>0,86</b>	<b>341,52</b>
0,91	0,01	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,52	1,72	0,00	8,47
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,44	0,12	2,56
0,95	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44	0,00	0,42	0,64	0,40	0,47	0,10	9,21
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,27
2,23	3,48	1,25	0,84	2,28	1,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,44
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,15	0,00	4,86
0,00	1,28	3,53	11,55	7,08	1,33	0,77	0,56	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	26,34
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,11	1,42	0,21	0,71	12,59	22,04
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,07
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	0,00	0,01	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	1,21
4,09	5,01	4,92	12,39	9,36	3,60	1,21	0,57	7,93	2,06	3,13	6,48	12,88	108,47
2,01	0,00	3,28	0,89	0,84	0,00	1,24	0,60	2,74	8,60	10,84	9,91	18,61	104,44
							3,70	3,57	3,15	3,07	2,96	2,99	19,43
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,66	1,28	1,98	2,88	2,91	2,85	3,06	3,02	18,65
<b>20,09</b>	<b>15,82</b>	<b>30,95</b>	<b>31,79</b>	<b>29,21</b>	<b>60,83</b>	<b>16,76</b>	<b>17,06</b>	<b>25,90</b>	<b>22,40</b>	<b>20,77</b>	<b>36,52</b>	<b>38,36</b>	<b>592,50</b>

#### 4.6. De haven van Oostende

De laatste 20 jaar heeft de Vlaamse Gemeenschap bijna 267,3 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Oostende. Van dit bedrag werd bijna 39,1 % besteed aan de "Beperkte Renovatie", die in dit hoofdstuk betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok.

Tussen 1980 en 2008 zijn de twee belangrijkste projecten het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok (62,0 miljoen euro of 23,2 %) en het Plassendaleproject (38,0 miljoen euro of 14,2 %).

De belangrijkste post van de investeringen/vastleggingen voor havenwerken in Oostende in

2008 betrof de bouw van de nieuwe havendammen om de toegankelijkheid van de haven te verbeteren. In 2008 werd daarvoor 11,4 miljoen euro uitgegeven/vastgelegd (67,6 % van de totale uitgaven van 2008).

De tussenkomst van het Vlaamse gewest in de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2008 respectievelijk 0,4 miljoen euro en 1,1 miljoen euro. Dit is nagenoeg gelijk aan de uitgaven van het jaar daarvoor.

De uitgaven van het Vlaamse gewest voor de haven van Oostende bedroegen in 2008 in totaal 16,9 miljoen euro. Dit is een stijging tegenover 2007 van 55,2 % (+6,0 miljoen euro).

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Beperkte renovatie</b>							
Verdiepingsprogramma	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wandelaarskaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,09	0,00	6,66	1,47	0,00	6,34	12,29
Voorhaven	4,63	2,96	0,00	0,00	1,08	0,00	0,00
Aanleg toeristische kaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,00	2,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verdiepingswerken	0,00	0,00	4,82	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal beperkte renovatie</b>	<b>4,72</b>	<b>5,86</b>	<b>11,48</b>	<b>1,47</b>	<b>1,08</b>	<b>6,34</b>	<b>12,29</b>
<b>Eigenlijk renovatieprogramma</b>							
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,69
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Andere wegenwerken	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Studies	0,09	0,21	0,11	0,00	0,00	0,08	0,00
Zeesluis (ook nautische studies)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,16	0,04
Plassendaleproject	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nieuwe havendammen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Demeyssluis: basculebrug/wachtkaai							
Renovatie scheepslift							
<b>Totaal eigenlijke renovatie</b>	<b>0,09</b>	<b>0,21</b>	<b>0,11</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7,24</b>	<b>1,73</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	1,15	1,18	3,48	0,47	2,26	1,50	0,02
Decreetkosten: werking sluisen							
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal Haven van Oostende</b>	<b>5,96</b>	<b>7,25</b>	<b>15,07</b>	<b>1,95</b>	<b>3,34</b>	<b>15,08</b>	<b>14,04</b>



Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2008 in mln EUR (in prijzen 2008)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,12
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,45	0,00	0,80	0,89	0,42	0,01	0,00	7,58
10,85	6,25	6,81	5,87	2,59	0,97	0,15	1,00	0,63	0,05	0,00	0,00	0,00	62,01
0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,83
0,00	5,44	0,00	2,77	3,22	0,52	0,43	0,19	0,26	0,05	0,00	0,00	0,29	13,16
0,00	0,00	0,14	0,00	0,57	1,14	0,00	0,06	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	5,02
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,82
<b>10,85</b>	<b>11,69</b>	<b>6,95</b>	<b>8,80</b>	<b>6,38</b>	<b>2,63</b>	<b>9,15</b>	<b>1,26</b>	<b>1,89</b>	<b>0,98</b>	<b>0,42</b>	<b>0,01</b>	<b>0,29</b>	<b>104,54</b>
6,96	2,31	4,44	0,21	1,61	0,08	0,38	0,35	0,03	0,05	0,00	0,00	0,00	18,10
1,29	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	1,48
0,00	0,00	0,00	0,00	1,77	0,00	0,68	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	2,54
0,00	8,41	0,00	1,91	0,00	0,02	0,15	0,00	0,51	0,00	0,00	0,00	0,00	11,00
0,00	0,01	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
0,00	0,00	0,00	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,71
1,62	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,96
0,00	0,00	6,98	8,71	0,18	5,19	7,58	1,18	5,08	1,24	0,83	1,03	0,00	37,99
0,00	0,00	0,00	0,00	12,28	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	7,33	1,81	11,43	33,06
							7,46	0,30	0,77	0,87	0,24	0,02	9,66
							0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31
<b>9,87</b>	<b>10,74</b>	<b>11,75</b>	<b>11,04</b>	<b>15,84</b>	<b>5,28</b>	<b>8,98</b>	<b>9,30</b>	<b>6,01</b>	<b>2,05</b>	<b>9,02</b>	<b>3,13</b>	<b>11,45</b>	<b>123,85</b>
0,00	0,00	1,13	0,34	0,01	0,00	0,24	0,07	1,35	2,70	3,20	6,03	3,70	28,83
							1,20	1,15	0,68	0,66	0,64	0,39	4,71
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,20	0,35	0,43	1,06	1,03	1,08	1,07	5,34
<b>20,73</b>	<b>22,43</b>	<b>19,82</b>	<b>20,18</b>	<b>22,23</b>	<b>8,01</b>	<b>18,57</b>	<b>12,16</b>	<b>10,83</b>	<b>7,47</b>	<b>14,34</b>	<b>10,89</b>	<b>16,90</b>	<b>267,27</b>



# 5

## Havenarbeid in de Vlaamse havens



### 5.1. Inleiding

De havenarbeid bekleedt in de Vlaamse havens een zeer specifieke plaats. De havenarbeiders hebben een eigen statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Er werden in de vier Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in 2008 meer arbeidstaken gepresteerd. Het aantal havenarbeiders volgde in 2008 nagenoeg diezelfde trend, een stijging in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende en een lichte daling in Gent. In dit hoofdstuk wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2008.

### 5.2. Achtergronden en specifieke situaties

#### 5.2.1. 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>1</sup>. De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitvoeren van bepaalde opdrachten. In de studies van de NBB worden de werkende havenarbeiders opgenomen. Deze aantallen worden bovendien uitgedrukt in voltijdse equivalenten. Deze berekeningswijze houdt geen rekening met werkloze en arbeidsongeschikte havenarbeiders. Er zijn dus meer havenarbeiders bij de havengebonden activiteiten betrokken dan

wat blijkt uit de tewerkstellingscijfers vermeld in de studies van de NBB.

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

#### 5.2.2. Historische achtergrond

De kaderwet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid en de uitvoeringsbesluiten ervan regelt de algemene principes over Havenarbeid in België. Deze kaderwet, ook soms de Wet Major genoemd, bepaalt dat binnen de geografisch vastgelegde havengebieden havenarbeid in alle Belgische havens enkel en alleen verricht mag worden door erkende havenarbeiders. Op bepaalde punten bestaan er wel kleine verschillen in de diverse havens. Deze verschillen vinden hun voedingsbodem in regionale-sectorale CAO's en zijn meestal te verklaren door de specificiteit van iedere haven en haar historische achtergronden.

De rechten en de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen worden door deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepaald. De Codex<sup>2</sup>, 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 uit vertegenwoordigers van de vakbonden

<sup>1</sup> In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de MBZ worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

<sup>2</sup> Met uitzondering van de haven van Oostende die de Codex van de haven van Zeebrugge volgt.

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

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

#### ***Werkgeversorganisaties per haven:***

*Antwerpen: CEPA (Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen)*

*Gent: CEPG (Centrale der Werkgevers aan de haven van Gent)*

*Zeebrugge: CEWEZ (Centrale der Werkgevers aan de haven van Zeebrugge)*

*Oostende: CEWO (Centrale der Werkgevers Oostende)*

Over het algemeen zijnde 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.

#### ***Werknemersorganisaties:***

*BTB (Belgische Transportarbeidersbond)*

*ACV-Transcom (ACV – Transport en Communicatie)*

*ACLVB (Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België).*

### **5.2.3. Het algemeen toepassingsgebied**

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

Dus binnen de havenzone moet elke behandeling van goederen, die per zee- en/of binnenschip, per spoor of per vrachtwagen aan- en/of afgevoerd worden, alsook alle bijkomende diensten die in



verband staan met deze goederen, uitgevoerd worden door erkende havenarbeiders. 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.

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.

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

### 5.3. De haven van Antwerpen

Het volgende kan uit deze tabel afgeleid worden:

- het contingent havenarbeiders steeg van 6.819 havenarbeiders in 2007 tot 6.898 havenarbeiders in 2008 (+1,2 %);
- het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 1.356.651 taken in 2007 tot 1.377.539 taken in 2008 (+20.888 eenheden of +1,5 %);
- het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider bleef in 2008 op hetzelfde niveau als in 2007 (210 taken per havenarbeider) omdat de stijging van het contingent havenarbeiders (+1,2 %) en de stijging van het aantal gepresteerde RSZ-taken (+1,5 %) ongeveer gelijk waren;
- eind 2008 bevatte het contingent magazijnarbeiders 778 arbeiders, of 37 meer dan in 2007 (+4,9 %);
- het logistiek contingent telde eind 2008 in totaal 986 personen, verdeeld in 778 magazijnarbeiders, 58 fruitsorteerders en 150 logistieke arbeiders;
- het aantal magazijnarbeiders nam toe van 741 in 2007 tot 778 in 2008, of een stijging met 5,0 %;
- het aantal fruitsorteerders daalde in 2008 van 61 in 2007 tot 56 in 2008 (-8,2 %);
- het aantal logistieke arbeiders steeg van 128 in 2007 tot 150 in 2008 (+17,2 %);
- het aantal vaklui steeg van 877 in 2007 naar 941 in 2008 of een toename met 64 personen (+7,3 %);
- het door alle arbeiders met een erkenningskaart totaal aantal gepresteerde taken steeg met 3,1 % van 1.890.966 in 2007 tot 1.947.073 in 2008. Deze procentuele stijging ligt hoger dan de procentuele toename (+1,5 %) van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders (1.356.651 in 2007 en 1.377.539 in 2008).

Jaar	Contingent havenarbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders (A)	Kandidaat havenarbeiders (B)	Aantal (2) arbeidsongeschikte havenarbeiders	Totaal gepresteerde RSZ-taken (A)+(B)	Totaal gepresteerde taken (A)+(B) (index)
1980	9.270	100	9.084	186	0	1.613.105	100
1981	9.196	99	8.496	700	0	1.605.786	100
1982	8.748	94	8.307	441	0	1.530.130	95
1983	8.469	91	8.153	316	0	1.452.526	90
1984	8.367	90	7.980	387	0	1.563.203	97
1985	8.449	91	7.774	675	0	1.515.891	94
1986	8.457	91	7.521	936	0	1.385.519	86
1987	8.013	86	7.110	903	0	1.332.449	83
1988	7.701	83	7.027	674	0	1.390.476	86
1989	7.337	79	6.888	449	0	1.336.347	83
1990	7.009	76	6.701	308	0	1.384.598	86
1991	7.170	77	6.428	742	0	1.362.931	84
1992	7.354	79	6.506	848	587	1.246.898	77
1993	7.029	76	6.554	475	533	1.187.271	74
1994	6.643	72	6.399	244	487	1.184.183	73
1995	6.367	69	6.251	116	481	1.141.233	71
1996	6.052	65	5.936	116	442	1.060.256	66
1997	5.820	63	5.741	79	446	1.076.774	67
1998	5.727	62	5.512	215	421	1.111.469	69
1999	5.764	62	5.352	412	413	1.011.857	63
2000	5.567	60	5.257	310	390	1.071.813	66
2001	5.388	58	4.914	474	394	1.076.236	67
2002	5.720	62	5.182	538	409	1.153.354	71
2003	5.739	62	5.160	579	402	1.182.298	73
2004	6.303	68	5.570	733	387	1.232.722	76
2005	6.742	73	5.657	1.085	355	1.274.413	79
2006	6.900	74	5.750	1.150	379	1.303.664	81
2007	6.819	74	6.054	765	373	1.356.651	84
2008	6.898	74	6.353	545	342	1.377.539	85

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

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

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

Het "Algemeen contingent" omvat "havenarbeiders A" en "havenarbeiders B", die op hun beurt in verschillende beroeps-

categorieën worden onderverdeeld. De "havenarbeiders A" worden verder onderverdeeld in vijf categorieën:

1. havenarbeiders algemeen werk (inclusief de huidige magazijnarbeiders A);
2. gespecialiseerde 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.

### Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-2008; gegevens einde jaar)

Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar(3)	Contingent magazijnarbeiders (4)	Vaklui Log. arb.	Fruït sorteersers (5)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart (1)	Alle gepresteerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	131
209	802	822	89	7.440	1.647.561	82	90.305	143
189	705	796	71	7.336	1.522.287	75	86.440	137
207	632	828	70	7.097	1.597.260	79	96.492	153
216	479	858	65	6.790	1.610.383	80	95.606	152
217	292	802	70	6.814	1.597.503	79	99.633	158
222	486	821	70	7.046	1.632.985	81	107.747	171
208	598	874	83	7.099	1.732.382	86	117.046	186
200	679	906	66	7.626	1.808.795	90	123.024	195
200	724	908	64	7.823	1.834.249	91	129.155	205
210	741	877	61	7.749	1.890.966	94	143.296	228
210	778	941	58	7.884	1.947.073	96	150.073	238

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

(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningskaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid

(2) Vanaf 31-12-1992 werden alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven

(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider

(4) Vanaf 2002 wordt het contingent magazijnarbeiders niet meer opgenomen. De nieuwe rubriek, Logistiek Contingent, bevat de magazijnarbeiders B, de fruitsorteerders en de logistieke arbeiders

(5) Vanaf 2002 wordt het aantal fruitsorteerders opgenomen in het logistiek contingent

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:

- het kaderpersoneel;
- de beroepscategorieën bestuurders speciale tuigen;
- de beroepscategorie van de containerschadevaststellers;
- de havenarbeiders van het logistiek contingent;
- de vaklui.

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

- de havenarbeiders algemeen werk;
- 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).

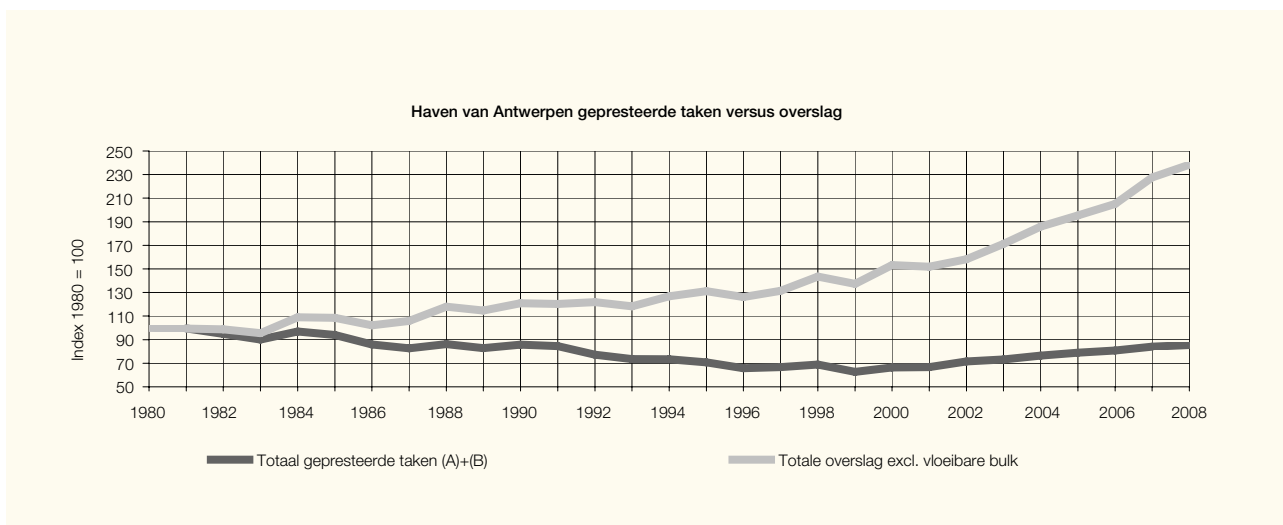
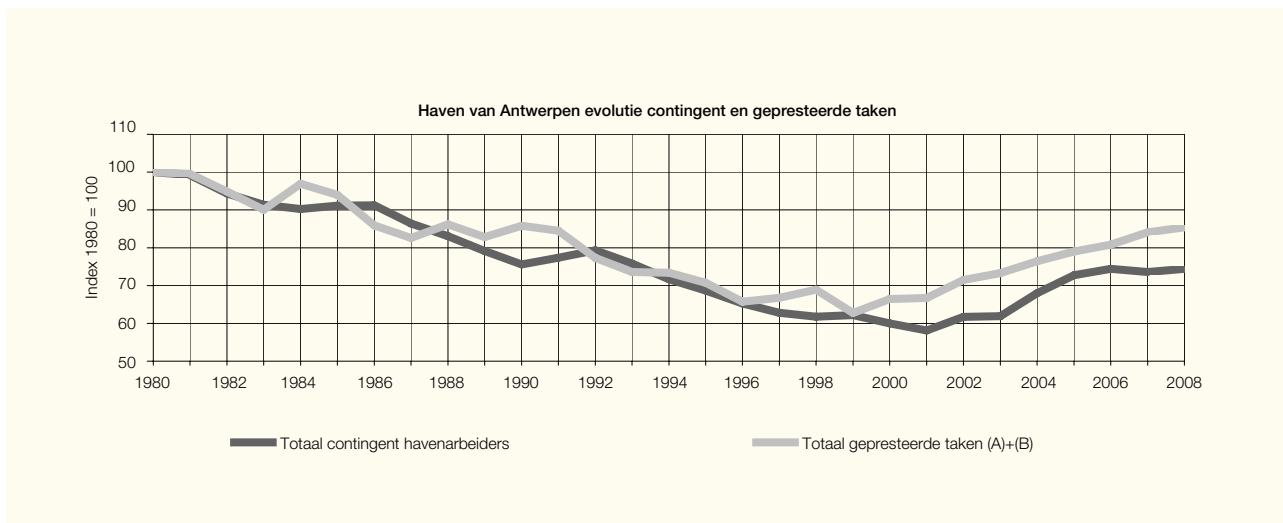
Voor de aanwerving van de havenarbeiders in los dienstverband zijn er, van maandag tot en met vrijdag, vier aanwervingszittingen per dag (om 7.00 uur voor de dagshift, om 13.00 uur voor de namiddagshift, om 14.30 uur voor de morgenshift en om 15.15 uur voor de nachtsift). 's zaterdags zijn er slecht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

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

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

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

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



## 5.4. De haven van Gent

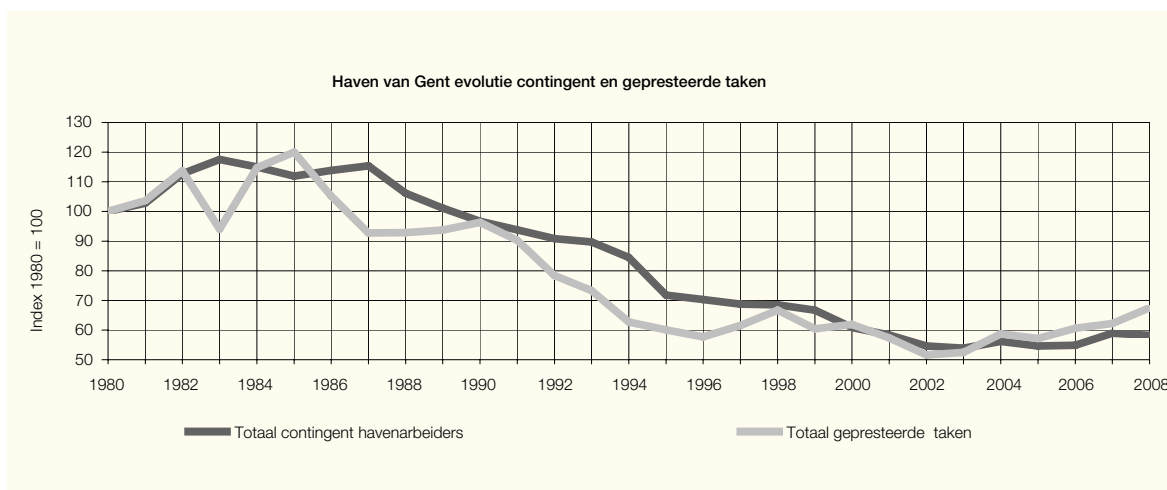
Uit deze tabel leren we het volgende:

- het totaal aantal havenarbeiders met een erkenningskaart daalde van 628 in 2007 tot 621 in 2008 (-1,1 %);
- het aantal kraanmannen-havenarbeider daalde van 37 in 2007 tot 35 in 2008 (-5,4 %);
- het aantal markeerders daalde eveneens van 45 in 2007 tot 44 in 2008 (-2,2 %);
- het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen steeg van 81.536 taken in 2007 tot 88.499,5 taken in 2008 (+6,963,5 eenheden of +8,4 %);
- het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider steeg van 176 taken in 2007 tot 193 taken in 2008 (+9,7 %) omdat spijs de daling van het contingent havenarbeiders (-1,3 %) het aantal gepresteerde RSZ-taken fors steeg in 2008 (+8,4 %).

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken
1980	787	100	131.095,0
1981	809	103	135.914,0
1982	887	113	149.096,0
1983	925	118	123.264,5
1984	905	115	150.460,0
1985	881	112	157.295,5
1986	896	114	137.957,0
1987	908	115	121.601,5
1988	835	106	121.772,5
1989	796	101	122.903,5
1990	761	97	126.292,5
1991	738	94	118.356,5
1992	715	91	102.737,0
1993	706	90	96.145,0
1994	665	84	82.234,0
1995	565	72	78.734,0
1996	553	70	75.692,5
1997	541	69	80.691,0
1998	539	68	87.489,5
1999	525	67	79.200,0
2000	479	61	81.142,0
2001	459	58	75.185,0
2002	430	55	67.619,5
2003	424	54	68.767,5
2004	442	56	76.980,0
2005	430	55	74.966,5
2006	432	55	79.465,0
2007	464	59	81.536,0
2008	458	58	88.499,5

### Specifieke toestand in de haven van Gent

*Zoals in Antwerpen zijn er in Gent twee contingenten, namelijk de havenarbeiders van het Algemeen contingent en de havenarbeiders van het Aanvullend contingent. Het Algemeen contingent bevat de zogenaamde losse havenarbeiders en de polyvalente dagloners erkend voor alle werk. Voor de havenarbeiders van het Aanvullend contingent, die allen in vast dienstverband werken, gelden dezelfde regels als voor de logistiekers in Antwerpen en de distributie-arbeiders in Zeebrugge. Net zoals in de andere Vlaamse havens zijn er in de haven van Gent ook vaklui tewerkegesteld.*

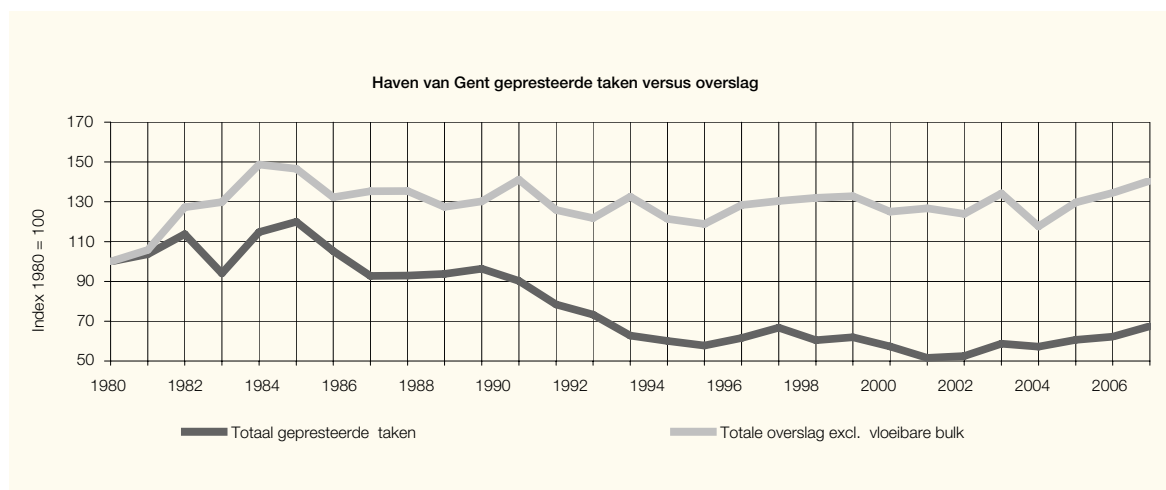


**Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent  
(1980-2008; gegevens begin van het jaar)**

Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen- havenarbeiders (2)	Havenarbeiders- markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
100	167	0	0	n.b.	787	16.511	100
104	168	0	0	n.b.	809	17.466	106
114	168	0	0	n.b.	887	21.014	127
94	133	0	0	n.b.	925	21.435	130
115	166	0	0	n.b.	905	24.554	149
120	179	0	0	n.b.	881	24.198	147
105	154	190	0	n.b.	1.086	21.834	132
93	134	187	0	n.b.	1.095	22.339	135
93	146	178	0	n.b.	1.013	22.361	135
94	154	171	0	n.b.	967	21.044	127
96	166	119	0	n.b.	880	21.501	130
90	160	117	38	94	987	23.295	141
78	144	125	51	83	974	20.781	126
73	136	119	52	74	951	20.116	122
63	124	111	50	69	895	21.876	132
60	139	99	38	69	771	20.050	121
58	137	91	47	60	751	19.626	119
62	149	85	54	62	742	21.187	128
67	162	86	46	58	729	21.534	130
60	151	90	46	59	720	21.795	132
62	169	98	49	60	686	21.934	133
57	164	94	48	48	649	20.638	125
52	157	91	45	43	609	20.926	127
52	162	92	41	42	599	20.456	124
59	174	93	39	37	611	22.150	134
57	174	87	38	43	598	19.428	118
61	184	83	38	42	595	21.412	130
62	176	82	37	45	628	22.209	135
68	193	84	35	44	621	23.209	141

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

- (1) De vaklui omvatten in Gent tot en met 1989 alle kraanmannen plus een aantal vaklui waarvoor het CEPG als sociaal secretariaat optreedt  
 (2) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de kraanmannen-havenarbeiders die in vast dienstverband werken maar een erkenningskaart bezitten  
 (3) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de havenarbeiders-markeerders die in vast dienstverband werken maar een erkenningskaart bezitten  
 Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf 1991







## 5.5. De haven van Zeebrugge

Het volgende kan uit deze tabel afgeleid worden:

- het contingent havenarbeiders steeg van 1487 havenarbeiders in 2007 tot 1.645 havenarbeiders in 2008 (+10,6 %);
- het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 347.698 taken in 2007 tot 352.689 taken in 2008 (+4.991 taken of +1,4 %);
- het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider lag in 2008 een stuk lager dan in 2007 (214 taken in 2008 tegenover 234 taken in 2007) omdat de stijging van het contingent havenarbeiders (+10,6%) veel sterker was dan de stijging van het aantal gepresteerde RSZ-taken (+1,4 %);



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2008; gegevens einde van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 (1)	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde RSZ-taken (2)	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	327	100	36.162	100	111	8.677	100
1981	361	110	35.508	98	98	8.292	96
1982	342	105	35.864	99	105	8.123	94
1983	341	104	35.712	99	105	9.434	109
1984	488	149	41.313	114	85	11.292	130
1985	520	159	66.077	183	127	13.350	154
1986	530	162	79.549	220	150	14.157	163
1987	679	208	88.986	246	131	15.618	180
1988	748	229	103.382	286	138	16.685	192
1989	786	240	130.057	360	165	21.637	249
1990	862	264	158.725	439	184	25.771	297
1991	887	271	152.744	422	172	26.114	301
1992	866	265	160.267	443	185	28.502	328
1993	830	254	159.385	441	192	26.534	306
1994	917	280	169.076	468	184	27.968	322
1995	973	298	178.779	494	184	25.407	293
1996	921	282	194.215	537	211	23.688	273
1997	860	263	174.181	482	203	27.265	314
1998	830	254	182.510	505	220	28.482	328
1999	972	297	201.834	558	208	30.411	350
2000	1.080	330	238.235	659	221	31.884	367
2001	1.058	324	235.986	653	223	27.940	322
2002	1.037	317	228.979	633	221	28.013	323
2003	1.000	306	228.463	632	228	25.701	296
2004	1.089	333	247.497	684	227	27.508	317
2005	1.246	381	281.247	778	226	30.110	347
2006	1.395	427	309.241	855	222	33.226	383
2007	1.487	455	347.698	962	234	36.219	417
2008	1.645	503	352.689	975	214	35.821	413

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) Tot en met het jaarverslag van 1998 van de Vlaamse Havencommissie werden de cijfers weergegeven op 1 januari van het betreffende jaar

(2) Tot en met 1995 gaat het hier om alle gepresteerde taken. Vanaf 1996 is het weergegeven aantal het aantal RSZ-taken

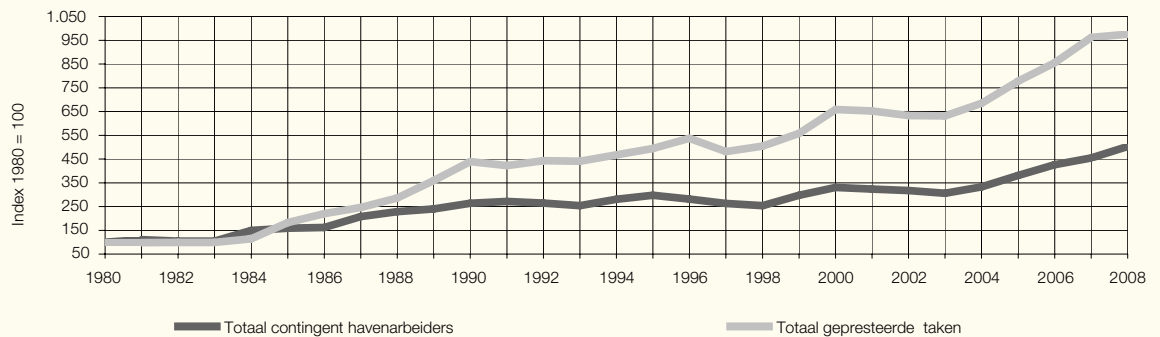
- de groei van het aantal gepresteerde taken in de periode 1980-2008 is meer dan dubbel die van de totale hoeveelheid overgeslagen goederen, exclusief de vloeibare bulk. Dit wordt verklaard doordat de overslag van droge bulk in de haven is verminderd, terwijl de behandeling van containers en ro-on roll-off fors zijn gestegen;
- de groei van het totaal contingent havenarbeiders tussen 1980 en 2008 komt ongeveer overeen met de groei van de totale hoeveelheid overgeslagen goederen, exclusief de vloeibare bulk.

#### ***Distributiewerk in de haven van Zeebrugge***

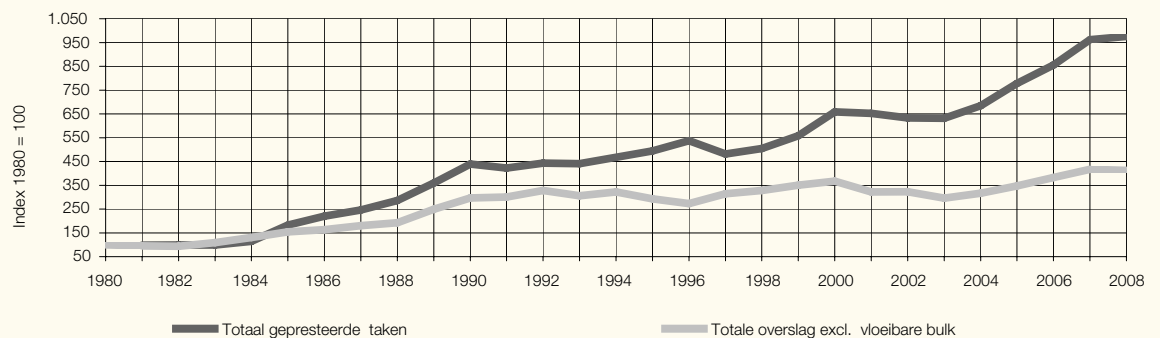
*Bij KB van 4 juni 1999 wordt bepaald dat naast het Algemeen contingent van havenarbeiders een tweede groep bestaat, met name het aanvullend contingent. Per werkgever worden bedrijfsovereenkomsten afgesloten die ter kennisgeving worden afgegeven in het Paritair Subcomité. De havenarbeiders van het aanvullend contingent zijn verbonden door een arbeidsovereenkomst met die betrokken werkgever. Eind 2007 waren er in Zeebrugge 27 dergelijke bedrijfsovereenkomsten afgesloten.*



Haven van Zeebrugge evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge gepresteerde taken versus overslag



## 5.6. De haven van Oostende

Het volgende kan uit deze tabel afgeleid worden:

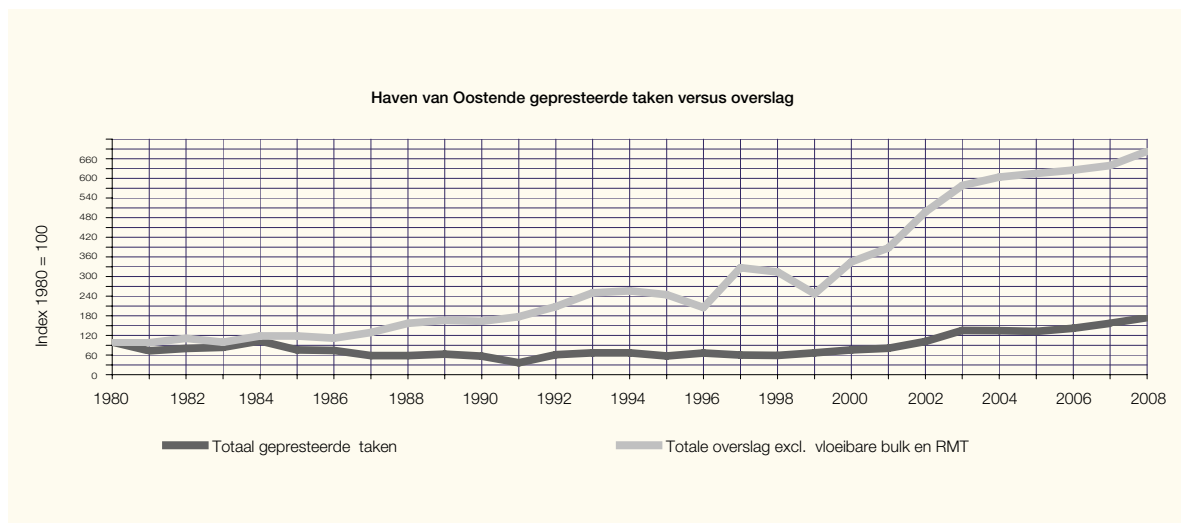
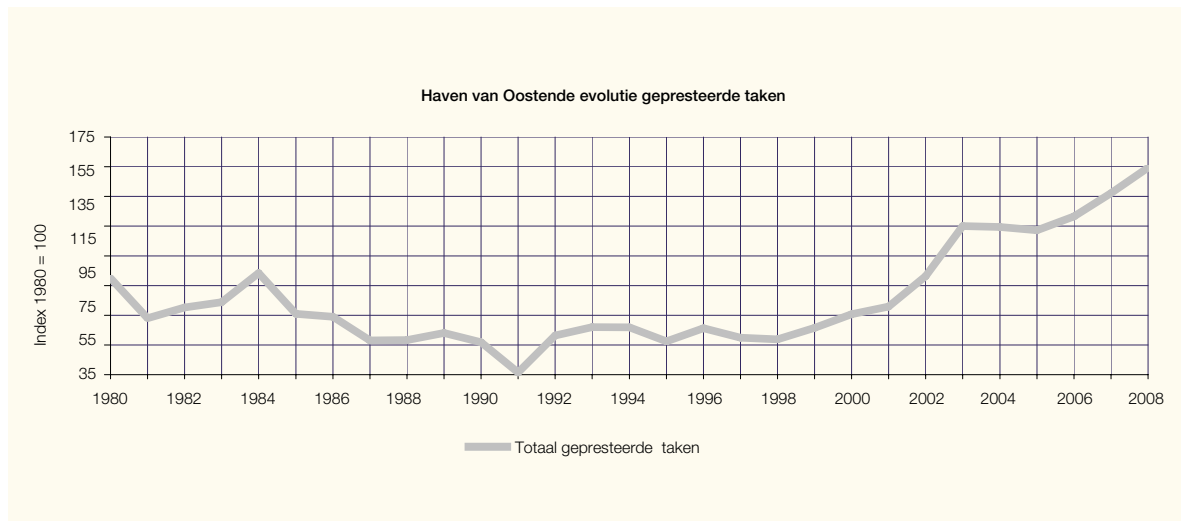
- het contingent havenarbeiders in de Oostendse haven steeg van 66 havenarbeiders in 2007 tot 76 havenarbeiders in 2008 (+15,2 %);
- het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 14.203 taken in 2007 tot 15.757 taken in 2008 (+1.554 eenheden of +10,9 %);
- het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider lag in 2008 lager dan in 2007 (207 taken in 2008 tegenover 215 taken in 2007) omdat de stijging van het contingent havenarbeiders (+15,2%) veel sterker was dan de



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-2008)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (in ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	n.b.	n.b.	9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
1981	n.b.	n.b.	6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
1982	n.b.	n.b.	7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
1983	n.b.	n.b.	7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
1984	n.b.	n.b.	9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
1985	n.b.	n.b.	6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
1986	n.b.	n.b.	6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
1987	n.b.	n.b.	5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
1988	n.b.	n.b.	5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
1989	n.b.	n.b.	5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	36	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	85	5.409,0	60	115	4.053.000	327
1998	42	76	5.308,0	59	126	3.899.000	314
1999	41	75	6.009,0	67	147	3.071.000	248
2000	40	73	6.838,0	76	171	4.277.000	345
2001	34	62	7.308,0	81	215	4.808.877	388
2002	45	82	9.157,0	101	203	6.167.436	497
2003	59	107	12.206,0	135	207	7.176.031	578
2004	57	104	12.142,5	134	213	7.495.804	604
2005	53	96	11.949,0	132	225	7.629.000	615
2006	58	105	12.792,0	142	221	7.758.000	625
2007	66	120	14.203,0	157	215	7.928.000	639
2008	76	138	15.757,0	174	207	8.477.000	683

- stijging van het aantal gepresteerde RSZ-taken (+10,9 %);
- het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken steeg van 5.135 taken in 1990 tot 15.757 in 2008 (+206,9 %);
- de productiviteit van de havenarbeiders is tussen 1990 en 2008 fors gestegen: het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider per jaar steeg van 93 taken in 1990 tot 207 taken in 2008 (+122,6 %).





# 6

## Het sociaaleconomisch belang van de Vlaamse havens

### 6.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in de periode 1997-2007 besproken<sup>1</sup>. Het is gebaseerd op het rapport ("Economisch belang van de Belgische havens: Verslag 2007") dat door de Nationale Bank van België (NBB) in het voorjaar van 2009 werd gepubliceerd<sup>2</sup>. In 2007 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, bijna 15,1 miljard euro. In deze havens bedroeg de directe tewerkstelling



108.818 voltijdse equivalenten (VTE's) en werd er 4,3 miljard euro geïnvesteerd. De indirecte toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen bedroeg in 2008 bijna 14,6 miljard euro, terwijl de indirecte werkgelegenheid in dat jaar 165.658 VTE bedroeg.

### 6.2. Definities

De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op het rapport "Economisch belang van de Belgische havens: Verslag 2007", dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks "Working papers-document series" in juli 2009 werd gepubliceerd. Dit rapport belicht tevens uitvoerig de methodiek die de auteurs hebben toegepast. Het is niet de bedoeling om hier de toegepaste methodiek in detail te beschrijven. Daarvoor wordt verwezen naar de studie van de NBB zelf, meer bepaald het verslag van 2004<sup>3</sup>.

Sinds de eerste keer dat de gegevens van de Nationale Bank van België in het Jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie werden opgenomen, is de methodiek enkele malen bijgewerkt. De meest recente gegevens kunnen dus afwijken van deze uit de vorige edities.

Tot vorig jaar werd in dit hoofdstuk enkel het directe effect van de havens op de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen behandeld.

1 De methodiek is licht aangepast zodat de cijfers iets kunnen afwijken tegenover deze van de vorige editie van het jaaroverzicht.  
2 Mathys C., "Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel, verslag 2007", reeks "Working paper documents", Nationale Bank van België, Brussel, 2009.

3 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.

Voor het eerst worden in deze uitgave ook de indirecte effecten op de toegevoegde waarde en op de werkgelegenheid beschreven in de periode 2002-2007. In de studie van het economisch belang van de Vlaamse havens van de Nationale Bank van België wordt op het indirecte belang van de havens dieper ingegaan.

Heel wat onderzoek dat werd uitgevoerd door onderzoeksinstellingen en universiteiten naar het economisch belang van de havenactiviteiten 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. Al naargelang het land of de regio kan de interpretatie enigszins verschillen, maar algemeen wordt aangenomen dat de haven zich op het kruispunt van die activiteitstakken bevindt. Om het belang van de haven te kennen moet men bijgevolg die bedrijfstakken bestuderen die de haven uitmaken of die ermee interactie hebben. Daarom worden in de studie van de havenactiviteit in België twee clusters onder de loep genomen: de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster.

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

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

Het betreft vier segmenten:

- het segment industrie dat onder meer de chemische industrie, de metaalindustrie, de automobielenindustrie en de energiesector omvat;
- het segment handel, dat de keten van de tussenpersonen in de handel omvat, die een band met de havens hebben, zoals toeleveranciers, import-export bedrijven, handelsbedrijven die een band hebben met de bovengenoemde industrie;
- het segment vervoer over land, dat de verschillende vervoermodi te land omvat (wegvervoer, spoorwegvervoer, pijpleidingen enz.);
- het segment andere logistieke diensten, dat de bedrijven groepeerd die niet-specifieke

maritieme diensten leveren in de havens, zoals informaticadiensten, financiering, sommige openbare diensten enz.

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 naar gelang 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, dat op 4 maart 1993 in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd. Het havengebied kan wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en ruimtelijke ordening. In functie van de studie van de Nationale Bank werden de vier Vlaamse havengebieden aan de hand van de straatnamen en de postcodes opnieuw nauwkeurig in overeenstemming met het KB gedefinieerd. 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 wat de bedrijven betreft die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, werden met behulp van gegevens van het Instituut voor de Nationale Rekeningen de exploitatiezetels in het havengebied geselecteerd.

Voor de bedrijven van de maritieme cluster primeert het functioneel 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:**

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

Voor de bedrijven die slechts in één arrondissement zijn gevestigd, hun sociale 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, een exploitatievestiging hebben in het havengebied dat wegens statistische beperkingen noodgedwongen ruimer is gedefinieerd dan het KB. Deze laatste bedrijven werden individueel geëvalueerd voor al of niet opname in de studie.

**Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:**

Deze bedrijven moeten in hoofdzaak een functionele band met de haven hebben. Drieëntwintig 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;
- douaneagentschappen;
- tussenpersonen in het vervoer;
- andere activiteiten in verband met de organisatie van de organisatie van het goederenvervoer;
- 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;
- bevrachtingsbedrijven.

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 sloopherstelling;
- zee- en kustvaart;
- binnenvaart;
- goederenbehandelaars in havens (terminals, naties enz.);
- ondersteunde diensten voor het vervoer te water (aanpassing van vaarwegen, uitrusting voor maritiem vervoer, enz.);
- scheepsagenturen;
- verhuur van schepen.

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

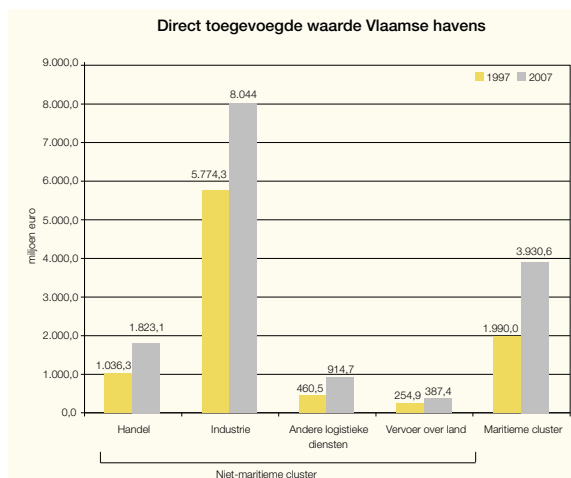




## 6.3. Toegevoegde waarde

### 6.3.1. Vlaamse havens algemeen

Directe toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.036,3	1.823,1	5,8%
Industrie	5.774,3	8.044,0	3,4%
Andere logistieke diensten	460,5	914,7	7,1%
Vervoer over land	254,9	387,4	4,3%
Niet-maritieme cluster	7.526,0	11.169,2	4,0%
Maritieme cluster	1.990,0	3.930,6	7,0%
Totaal	9.516,0	15.099,8	4,7%



Voor wat de realisatie van de directe toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen betreft, springt voor 2007 het volgende in het oog:

- de directe toegevoegde waarde bedroeg bijna 15,1 miljard euro;
- in 1997 was dit iets meer dan 9,5 miljard euro;
- 11,2 miljard euro werd gerealiseerd door de niet-maritieme cluster en 3,9 miljard euro door de maritieme cluster, of respectievelijk 74 % en 26 % van het totaal;
- van de niet-maritieme cluster is de industrie in 2007, met 8,0 miljard euro, veruit de belangrijkste sector;
- de sectoren handel en andere logistieke diensten komen met respectievelijk 1,8 miljard euro en 0,9 miljard euro op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster;
- de sector vervoer over land realiseerde 0,4 miljard euro;
- in de periode 1997-2007 is de directe toegevoegde waarde toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 4,7%;
- de gemiddelde jaarlijkse groei was het grootst in de maritieme cluster (7,0%). In de niet-maritieme cluster bedroeg deze 4,0%. Binnen deze laatste

was de groei het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (7,1%), gevolgd door de sector handel (5,8%), de sector vervoer over land (4,3%) en de sector industrie (3,4%);

- de directe toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen is tussen 1997 en 2007 gestegen met 58,7%. De maritieme cluster steeg in die periode met 97,5% en de niet-maritieme cluster met 48,4%. Binnen de niet-maritieme cluster steegen de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land met respectievelijk 75,9%, 39,3%, 98,6% en 52,0%.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2007 (miljoen euro)

Jaar	Direct		Totaal direct	Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster			
2002	2.214,0	8.722,8	10.936,8	10.410,4	21.347,2
2003	2.498,1	8.812,1	11.310,2	9.998,1	21.308,3
2004	3.037,9	9.831,0	12.868,9	11.557,6	24.426,5
2005	3.581,6	10.560,2	14.141,8	12.673,3	26.815,1
2006	3.513,1	10.504,2	14.017,3	13.609,9	27.627,2
2007	3.930,6	11.169,1	15.099,7	14.589,7	29.689,4

Voor wat de realisatie van de indirecte toegevoegde waarde betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. 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.

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.

Het volgende valt op:

- de totale gerealiseerde toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens samen bedroeg in 2007 bijna 29,7 miljard euro, waarvan de directe en indirecte toegevoegde waarde respectievelijk 15,1 miljard euro en 14,6 miljard euro bedroegen; dit is een aandeel van respectievelijk 50,9% en 49,1% in het totaal;
- de totale toegevoegde waarde groeide in de periode 2002-2007 met een jaarlijks gemiddelde van 6,8%. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte toegevoegde waarde in die periode bedroeg respectievelijk 6,7% en 7,0%;

- de totale toegevoegde waarde steeg tussen 2002 en 2007 van 21,3 miljard euro tot 29,7 miljard euro (+39,4 %). De directe en de indirecte toegevoegde waarde stegen in die periode respectievelijk van 10,9 miljard euro tot 15,1 miljard euro (+38,1 %) en van 10,4 miljard euro tot 14,6 miljard euro (+40,1 %).

#### Berekening van de toegevoegde waarde door de NBB

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);
- 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);
- exploitatie-subsidies: rubriek 740 (in min).

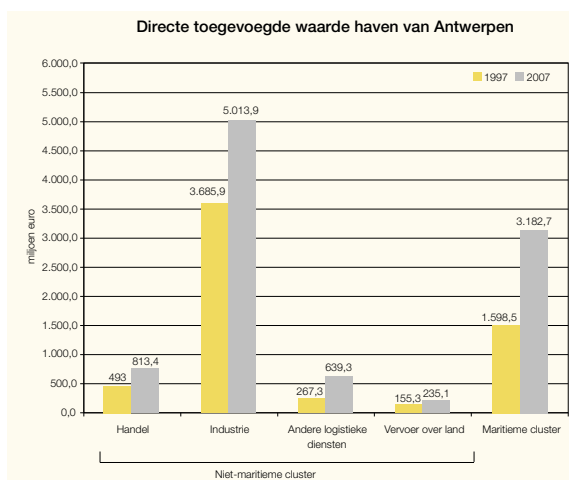
De methode om de toegevoegde waarde te berekenen verschilt licht van de methode die wordt toegepast in de nationale rekeningen, onder meer in de manier waarop met de afschrijvingen wordt rekening gehouden. Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale toegevoegde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

#### Overheidsbedrijven:

De toegevoegde waarde van de overheidsbedrijven wordt bepaald op basis van enquêtes. De toegevoegde waarde van de overheidsbedrijven is gelijk aan de som van de medegedeelde personeelskosten gecorrigeerd met de jaarlijkse rectificaties van de nationale rekeningen voor de betrokken branches.

### 6.3.2. De haven van Antwerpen

Directe toegevoegde waarde Antwerpen	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	493,0	813,4	5,1%
Industrie	3.685,9	5.013,9	3,1%
Andere logistieke diensten	267,3	639,3	9,1%
Vervoer over land	155,3	235,1	4,2%
Niet-maritieme cluster	4.601,5	6.701,6	3,8%
Maritieme cluster	1.598,5	3.182,7	7,1%
Totaal	6.200,0	9.884,3	4,8%



In de haven van Antwerpen toont de directe toegevoegde waarde in 2007 volgende kenmerken:

- de directe toegevoegde waarde bedroeg bijna 9,9 miljard euro. In 1997 bedroeg deze waarde 6,2 miljard euro;
- 6,7 miljard euro werd gerealiseerd door de niet-maritieme cluster en 3,2 miljard euro door de maritieme cluster, of respectievelijk 67,8 % en 32,2 % van het totaal;
- met een directe toegevoegde waarde van meer dan 5,0 miljard euro is de sector industrie binnen de niet-maritieme cluster veruit de belangrijkste sector, de sectoren handel en andere logistieke diensten, komen met respectievelijk 0,8 miljard euro en 0,6 miljard euro, op de tweede en de derde plaats;





- de sector vervoer over land verwezenlijkte 0,2 miljard euro;
- de directe toegevoegde waarde is in de periode 1997-2007 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 4,8%;
- de maritieme en de niet-maritieme cluster groeiden met een jaarlijks gemiddelde van respectievelijk 7,1% en 3,8%;
- binnen de niet-maritieme cluster was de gemiddelde jaarlijkse groei het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (9,1%), gevolgd door de sector handel (5,1 %), de sector vervoer over land (4,2 %) en de sector industrie (3,1 %);

- tussen 1997 en 2007 is de directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen toegenomen met 59,4 %. De groei van de maritieme cluster bedroeg 99,1 % en van de niet-maritieme cluster 45,6 %. Binnen de niet-maritieme cluster stegen alle sectoren (handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land) met respectievelijk 75,9 %, 39,3 %, 98,6 % en 52,0 %.

De gegevens over de realisatie van de indirecte toegevoegde waarde zijn maar vanaf 2002 gekend. Bij het berekenen van deze waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Voor 2007 volgende valt het op:

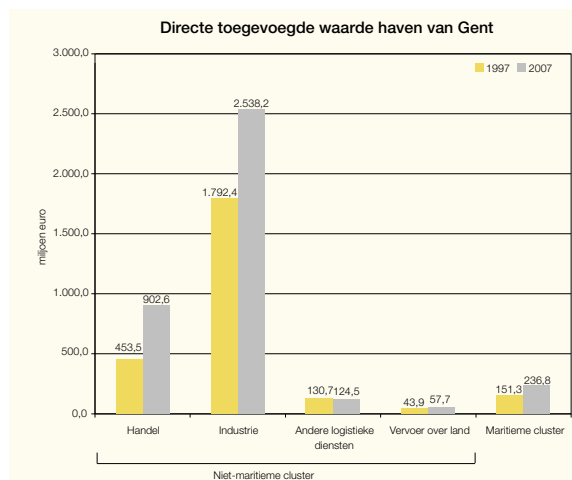
- de totale gerealiseerde toegevoegde waarde bedroeg bijna 20,5 miljard euro, hierbij bedroeg de directe toegevoegde waarde 9,9 miljard euro en de indirecte toegevoegde waarde 10,6 miljard euro;
- de directe en de indirecte toegevoegde waarde hebben een aandeel van respectievelijk 48,2 % en 51,8 % in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde;
- er werd 6,5 miljard euro toegevoegde waarde gerealiseerd in de maritieme cluster en 13,9 miljard euro in de niet-maritieme cluster of een aandeel van respectievelijk 31,9 % en 68,1 %;
- de totale toegevoegde waarde groeide in de haven van Antwerpen in de periode 2002-2007 met een jaarlijks gemiddelde van 7,4 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte toegevoegde waarde bedroeg respectievelijk 8,6 % en 6,9 %;
- de totale toegevoegde waarde steeg van 14,3 miljard euro tot 20,5 miljard euro (+42,8%). De directe en de indirecte toegevoegde waarde groeiden respectievelijk van 7,1 miljard euro tot 9,9 miljard euro (+38,4 %) en van 7,2 miljard euro tot 10,6 miljard euro (+47,2 %).

**Antwerpen: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2007 (miljoen euro)**

Jaar	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	1.680,7	5.459,0	7.139,7	2.654,9	4.550,2	7.205,1	4.335,6	10.009,2	14.344,8
2003	1.943,4	5.480,7	7.424,1	2.387,5	4.336,8	6.724,3	4.330,9	9.817,5	14.148,4
2004	2.410,9	5.934,9	8.345,8	2.500,3	5.577,7	8.078,0	4.911,2	11.512,6	16.423,8
2005	2.938,4	6.504,6	9.443,0	2.863,3	6.414,1	9.277,4	5.801,7	12.918,7	18.720,4
2006	2.820,4	6.355,8	9.176,2	2.989,9	7.081,0	10.070,9	5.810,3	13.436,8	19.247,1
2007	3.182,7	6.701,6	9.884,3	3.360,3	7.242,2	10.602,5	6.543,0	13.943,8	20.486,8

### 6.3.3. De haven van Gent

Directe toegevoegde waarde Gent	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	453,5	902,6	7,1%
Industrie	1.792,4	2.538,2	3,5%
Andere logistieke diensten	130,7	124,5	-0,5%
Vervoer over land	43,9	57,7	2,8%
Niet-maritieme cluster	2.420,5	3.622,9	4,1%
Maritieme cluster	151,3	236,8	4,6%
Totaal	2.571,8	3.859,7	4,1%



Hieronder de belangrijkste trends over de realisatie van de directe toegevoegde waarde in de haven van Gent in 2007:

- de directe toegevoegde waarde bedroeg bijna 3,9 miljard euro; In 1997 was dit iets meer dan 2,5 miljard euro;
- 3,6 miljard euro directe toegevoegde waarde werd gerealiseerd door de niet-maritieme cluster en 0,2 miljard euro door de maritieme cluster, of respectievelijk 93,9% en 6,1% van het totaal. Deze cijfers tonen goed het belang aan van Gent als industriehaven;
- de sector industrie is binnen de niet-maritieme cluster, met 2,5 miljard euro, veruit de belangrijkste sector;

- de sectoren handel en andere logistieke diensten komen met respectievelijk 0,9 miljard euro en 0,1 miljard euro op de tweede en de derde plaats;
- de sector vervoer over land is minder belang. Deze sector realiseerde een directe toegevoegde waarde van 0,1 miljard euro;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe toegevoegde waarde steeg in de periode 1997-2007 met 4,1%. Deze groei was het grootst in de maritieme cluster (4,6%) tegenover 4,1% in de niet-maritieme cluster;
- binnen de niet-maritieme cluster was de gemiddelde jaarlijkse groei het grootst in de sector van de handel (7,1%), gevolgd door de sectoren industrie (3,5%) en vervoer over land (2,8%). De sector andere logistiek diensten kende een inkrimping van jaarlijks gemiddeld -0,5%;
- de directe toegevoegde waarde steeg tussen 1997 en 2007 met 50,1%. De maritieme cluster groeide met 56,5% en de niet-maritieme cluster met 49,7%. Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren handel, industrie en vervoer over land met respectievelijk 99,0%, 41,6% en 31,4%. De sector andere logistieke diensten daalde met -4,7%.

De gegevens voor de berekening van de indirecte toegevoegde waarde zijn maar vanaf 2002 gekend. De niet-maritieme cluster werd niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Bij de totale gerealiseerde toegevoegde waarde in de haven van Gent in 2007 zijn volgende trends belangrijk:

- er werd bijna 7,7 miljard euro totale toegevoegde waarde gerealiseerd. Het aandeel van de directe en indirecte toegevoegde waarde in dat totaal bedroeg respectievelijk 3,9 miljard euro (50,2%) en 3,8 miljard euro (49,8%);
- er werd 0,6 miljard euro toegevoegde waarde gerealiseerd in de maritieme cluster en 7,1 miljard euro in de niet-maritieme cluster of een aandeel van respectievelijk 7,9% en 92,1%;

#### Gent: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2007 (miljoen euro)

Jaar	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	186,3	2.556,0	2.742,3	400,5	2.725,8	3.126,3	586,8	5.281,8	5.868,6
2003	184,8	2.613,6	2.798,4	313,3	2.822,9	3.136,2	498,1	5.436,5	5.934,6
2004	203,1	3.152,6	3.355,7	315,1	3.200,6	3.515,7	518,2	6.353,2	6.871,4
2005	206,0	3.281,3	3.487,3	342,1	3.170,5	3.512,6	548,1	6.451,8	6.999,9
2006	225,2	3.345,6	3.570,8	337,9	3.291,8	3.629,7	563,1	6.637,4	7.200,5
2007	236,8	3.622,9	3.859,7	367,8	3.464,2	3.832,0	604,6	7.087,1	7.691,7

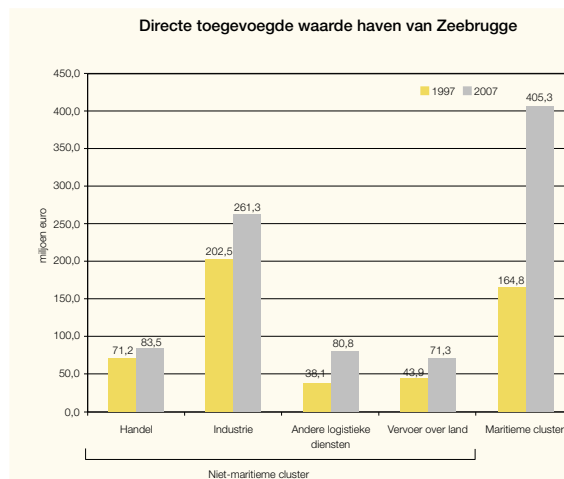
- de totale toegevoegde waarde steeg in de periode 2002-2007 met een jaarlijks gemiddelde van 5,6 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte toegevoegde waarde in die periode bedroeg respectievelijk 7,1 % en 4,2 %;
- in de periode tussen 2002 en 2007 steeg de totale toegevoegde waarde van 5,9 miljard euro tot 7,7 miljard euro (+31,1 %). De directe en de indirecte toegevoegde waarde stegen in die periode respectievelijk van 2,7 miljard euro tot 3,9 miljard euro (+40,7 %) en van 3,1 miljard euro tot 3,8 miljard euro (+22,6 %).

### 6.3.4. De haven van Zeebrugge

Directe toegevoegde waarde Zeebrugge	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	71,2	83,5	1,6%
Industrie	202,5	261,3	2,6%
Andere logistieke diensten	38,1	80,8	7,8%
Vervoer over land	43,9	71,3	5,0%
Niet-maritieme cluster	355,6	496,9	3,4%
Maritieme cluster	164,8	405,3	9,4%
Totaal	520,4	902,2	5,7%

Hierbij enkele opmerkingen met betrekking tot de directe toegevoegde waarde in de haven van Zeebrugge in 2007:

- de directe toegevoegde waarde bedroeg meer dan 902 miljoen euro;
- in 1997 was dit iets meer dan 520 miljoen euro;
- 496,9 miljoen euro werd gerealiseerd door de niet-maritieme cluster en 405,3 miljoen euro door de maritieme cluster, of respectievelijk 55,1% en 44,9 % van het totaal;
- van de niet-maritieme cluster is ook in Zeebrugge de industrie, met 261,3 miljoen euro, veruit de belangrijkste sector;
- de sectoren handel en andere logistieke diensten komen met respectievelijk 83,5 miljoen euro en 80,8 miljoen euro op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster;



- de sector vervoer over land realiseerde een directe toegevoegde waarde van 71,3 miljoen euro, en is daarmee bijna zo belangrijk als de sectoren handel en andere logistiek diensten. Dit is te verklaren door het feit dat Zeebrugge in de eerste plaats een roll-on roll-off- en een containerhaven is, waardoor het vervoer over land erg belangrijk is;
- in de periode 1997-2007 is de directe toegevoegde waarde toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 5,7%;
- de gemiddelde jaarlijkse groei was het grootst in de maritieme cluster (9,4%). In de niet-maritieme cluster bedroeg deze 3,4%;
- in de niet-maritieme cluster was de gemiddelde jaarlijkse groei het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (7,8%), gevolgd door de sector vervoer over land (5,0 %), de sector industrie (2,6 %) en de sector handel (1,6 %);
- de directe toegevoegde waarde in de haven van Zeebrugge steeg tussen 1997 en 2007 met 73,4 %. De maritieme cluster groeide in die periode met 145,9 % en de niet-maritieme cluster met 39,7 %. Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land met respectievelijk 17,3 %, 29,1 %, 112,1 % en 62,4 %.

### Zeebrugge: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2007 (miljoen euro)

Jaar	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	277,9	450,0	727,9	524,6	365,6	890,2	802,5	815,6	1.618,1
2003	291,5	456,8	748,3	348,0	343,9	691,9	639,5	800,7	1.440,2
2004	307,3	500,0	807,3	301,3	362,6	663,9	608,6	862,6	1.471,2
2005	335,0	471,5	806,5	349,9	343,7	693,6	684,9	815,2	1.500,1
2006	354,8	496,0	850,8	361,5	359,9	721,4	716,3	855,9	1.572,2
2007	405,3	496,9	902,2	441,9	382,3	824,2	847,2	879,2	1.726,4

De indirecte toegevoegde waarde kan maar berekend worden vanaf 2002. Hierbij werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

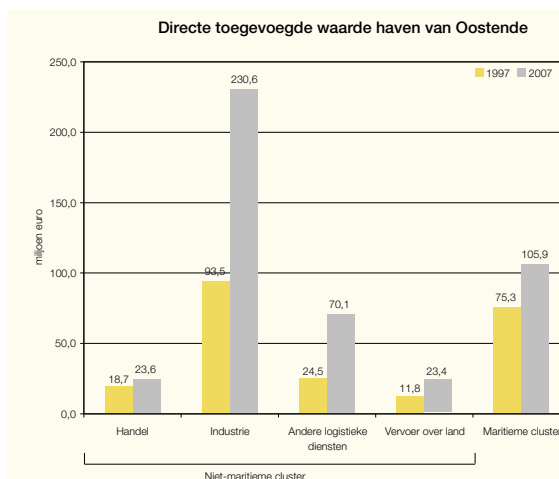
Het volgende springt in het oog:

- de totale gerealiseerde toegevoegde waarde bedroeg in 2007 meer dan 1.726 miljoen euro, waarvan de directe en indirecte toegevoegde waarde respectievelijk 902,2 miljoen euro en 824,2 miljoen euro bedroegen;
- het aandeel van de directe en de indirecte toegevoegde waarde in het totaal bedroeg respectievelijk 52,3 % en 47,7 %;
- in de maritieme cluster werd 847,2 miljoen euro gegenereerd en in de niet-maritieme cluster 879,2 miljoen euro of een aandeel van respectievelijk 49,1 % en 50,9 %;
- de totale toegevoegde waarde groeide in de periode 2002-2007 van 1.618,1 miljoen euro tot 1.726,4 miljoen euro (+ 6,7%). Dit is gemiddeld 1,3% per jaar. De directe toegevoegde waarde steeg van 727,9 miljoen euro tot 902,2 miljoen euro (+ 23,9%). De indirecte toegevoegde waarde daalde daarentegen van 890,2 miljoen euro tot 824,2 miljoen euro. Gemiddeld betekent dit respectievelijk een groei van + 4,4% en een negatieve groei van - 1,5% per jaar.

### 6.3.5 haven van Oostende

Directe toegevoegde waarde Oostende	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	18,7	23,6	2,4%
Industrie	93,5	230,6	9,4%
Andere logistieke diensten	24,5	70,1	11,1%
Vervoer over land	11,8	23,4	7,1%
Niet-maritieme cluster	148,5	347,7	8,9%
Maritieme cluster	75,3	105,9	3,5%
Totaal	223,7	453,6	7,3%

Volgende bemerkingen kunnen gemaakt worden over de realisatie van toegevoegde waarde in de haven van Oostende in 2007:



- de directe toegevoegde waarde bedroeg bijna 453,6 miljoen euro;
- in 1997 was dit iets meer dan 223,7 miljoen euro;
- de niet-maritieme cluster realiseerde 347,7 miljoen euro en de maritieme cluster 105,9 miljoen euro, of respectievelijk 76,7 % en 23,3% van het totaal;
- van de niet-maritieme cluster is de industrie, met 230,6 miljoen euro, veruit de belangrijkste sector;
- de sectoren andere logistieke diensten en handel komen met respectievelijk 70,1 miljoen euro en 23,6 miljoen euro op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster;
- met de realisatie van nagenoeg 23,4 miljoen euro is de sector vervoer over land ongeveer even belangrijk als de sector handel;
- in de periode 1997-2007 is de directe toegevoegde waarde toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 7,3%;
- de gemiddelde jaarlijkse groei was met 8,9% het grootst in de niet-maritieme cluster. De sector van de andere logistieke diensten groeide het sterkst (11,1%), gevolgd door de sector industrie (9,4 %), de sector vervoer over land (7,1 %) en de sector handel (2,4 %); In de maritieme cluster bedroeg de gemiddelde jaarlijkse groei 3,5%;

Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2002 - 2007 (miljoen euro)									
Jaar	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	69,1	257,8	326,9	85,7	210,4	296,1	154,8	468,2	623,0
2003	78,4	261,0	339,4	91,0	227,2	318,2	169,4	488,2	657,6
2004	116,5	243,5	360,0	134,1	208,1	342,2	250,6	451,6	702,2
2005	102,3	302,8	405,1	120,9	249,0	369,9	223,2	551,8	775,0
2006	112,8	306,8	419,6	129,9	255,3	385,2	242,7	562,1	804,8
2007	105,9	347,7	453,6	118,1	299,5	417,6	224,0	647,2	871,2

- de directe toegevoegde waarde in de Oostendse haven is tussen 1997 en 2007 gestegen met 102,7 %. De maritieme cluster steeg in die periode met 40,7 % en de niet-maritieme cluster met 134,2 %. Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land met respectievelijk 26,5 %, 146,6 %, 186,3 % en 98,3 %.

De gegevens betreffende de realisatie van de indirecte toegevoegde waarde zijn maar vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van de indirecte toegevoegde waarde werd de niet-maritieme cluster niet verder sectoriaal opgesplitst.

Enkele bemerkingen:

- de totale gerealiseerde toegevoegde waarde in de Oostendse haven bedroeg in 2007 bijna 871,2 miljoen euro, waarvan de directe en indirecte toegevoegde waarde respectievelijk 453,6 miljoen euro (52,1%) en 417,6 miljoen euro (47,9%) bedroegen;
- er werd 224,0 miljoen euro toegevoegde waarde gerealiseerd in de maritieme cluster en 647,2 miljoen euro in de niet-maritieme cluster of een aandeel van respectievelijk 25,7 % en 74,3 %;
- de totale toegevoegde waarde groeide met een jaarlijks gemiddelde van 6,9 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte toegevoegde waarde in die periode bedroeg respectievelijk 6,8 % en 7,1 %;
- de totale toegevoegde waarde steeg van 623,0 miljoen euro in 2002 tot 871,2 miljoen euro in 2007 (+39,8 %). De directe en de indirecte toegevoegde waarde stegen in die periode respectievelijk van 326,9 miljoen euro tot 453,6 miljoen euro (+38,8 %) en van 296,1 miljoen euro tot 417,6 miljoen euro (+41,0 %).



## Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997 - 2007 (euro)

Antwerpen - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.598,5	493,0	3.685,9	267,3	155,3	6.200,0
1998	1.585,7	481,4	3.819,4	311,6	157,5	6.355,4
1999	1.542,7	603,8	3.488,3	373,0	153,4	6.161,2
2000	1.783,0	701,2	3.948,6	393,6	158,5	6.984,9
2001	1.724,8	671,5	3.929,8	454,9	168,3	6.949,4
2002	1.680,7	715,3	4.079,4	478,1	186,2	7.139,8
2003	1.943,4	776,9	4.007,5	493,0	203,3	7.424,1
2004	2.410,9	865,7	4.344,1	508,8	216,3	8.345,8
2005	2.938,4	934,0	4.807,2	545,9	217,4	9.442,9
2006	2.820,4	916,6	4.619,7	589,0	230,5	9.176,2
2007	3.182,7	813,4	5.013,9	639,3	235,1	9.884,3

Gent - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	151,3	453,5	1.792,4	130,7	43,9	2.571,8
1998	172,6	630,4	1.885,9	133,0	49,5	2.871,5
1999	185,5	536,2	1.782,0	73,1	49,6	2.626,5
2000	173,3	534,1	1.961,0	86,8	61,1	2.816,2
2001	180,6	596,9	1.740,5	79,9	55,6	2.653,6
2002	186,3	570,0	1.838,9	87,3	59,7	2.742,2
2003	184,8	598,8	1.862,9	93,7	58,1	2.798,4
2004	203,1	762,1	2.228,6	100,2	61,7	3.355,6
2005	206,0	812,8	2.307,4	107,4	53,7	3.487,3
2006	225,2	829,2	2.347,5	116,8	52,0	3.570,8
2007	236,8	902,6	2.538,2	124,5	57,7	3.859,7

Zeebrugge - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	164,8	71,2	202,5	38,1	43,9	520,4
1998	198,5	83,0	223,8	40,9	49,4	595,7
1999	245,3	85,3	232,4	45,1	54,9	663,0
2000	279,3	73,8	246,1	45,1	56,6	700,9
2001	281,1	77,9	257,0	49,8	59,2	724,9
2002	277,9	60,2	269,1	53,7	67,0	727,8
2003	291,5	66,4	265,7	54,9	69,8	748,2
2004	307,3	74,6	282,7	61,5	81,2	807,3
2005	335,0	73,0	261,0	69,0	68,6	806,5
2006	354,8	83,3	268,0	73,2	71,4	850,8
2007	405,3	83,5	261,3	80,8	71,3	902,2

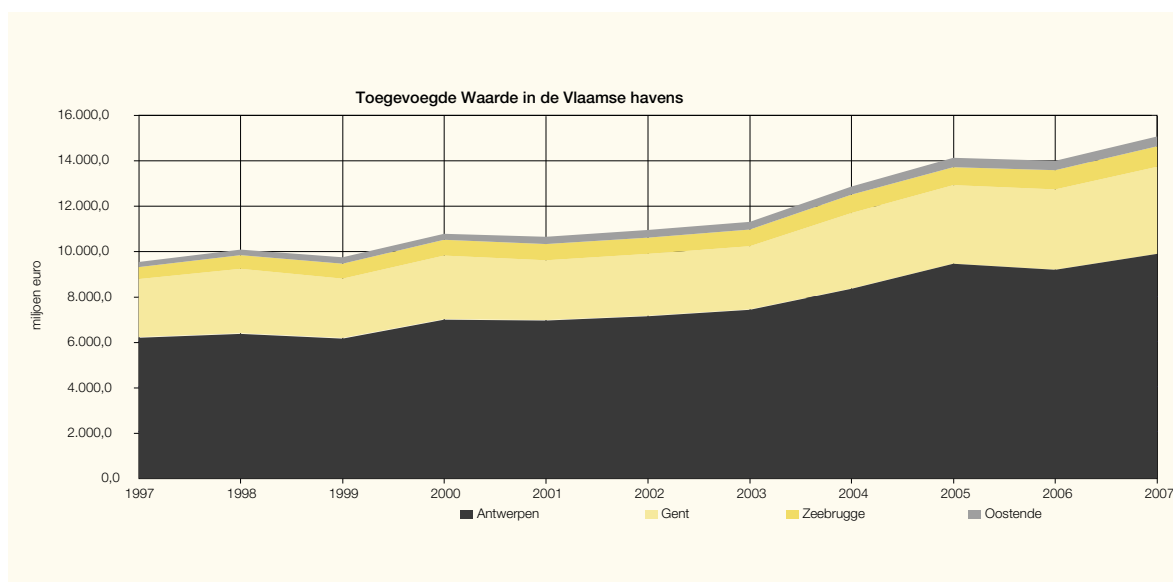
  

Oostende - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	75,3	18,7	93,5	24,5	11,8	223,7
1998	84,6	21,3	96,6	31,4	13,5	247,5
1999	85,8	24,3	126,7	32,6	12,3	281,8
2000	69,5	25,1	120,1	37,2	13,3	265,4
2001	71,0	23,2	166,4	40,6	20,1	321,3
2002	69,1	20,2	167,0	50,3	20,2	326,9
2003	78,4	19,4	164,3	55,6	21,7	339,5
2004	116,5	20,7	154,4	45,2	23,2	360,0
2005	102,3	22,0	206,8	53,3	20,7	405,1
2006	112,8	21,3	204,9	58,6	22,0	419,6
2007	105,9	23,6	230,6	70,1	23,4	453,6



Totaal Vlaamse havens - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	1.990,0	1.036,3	5.774,3	460,5	254,9	9.516,0
1998	2.041,3	1.216,1	6.025,7	517,0	270,0	10.070,2
1999	2.059,4	1.249,5	5.629,5	523,8	270,3	9.732,5
2000	2.305,1	1.334,2	6.275,8	562,7	289,6	10.767,4
2001	2.257,4	1.369,5	6.093,7	625,2	303,3	10.649,2
2002	2.214,0	1.365,8	6.354,4	669,4	333,1	10.936,7
2003	2.498,1	1.461,6	6.300,4	697,3	352,9	11.310,2
2004	3.037,9	1.723,0	7.009,8	715,6	382,4	12.868,7
2005	3.581,6	1.841,8	7.582,5	775,5	360,3	14.141,8
2006	3.513,1	1.850,5	7.440,1	837,6	376,0	14.017,2
2007	3.930,6	1.823,1	8.044,0	914,7	387,4	15.099,8

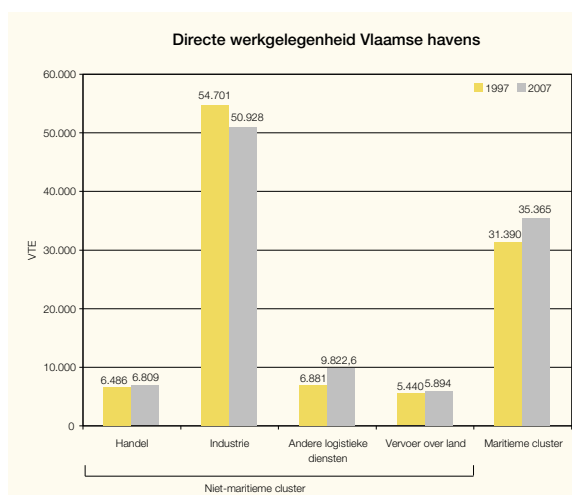
Totaal Vlaamse havens - Directe toegevoegde waarde (miljoen euro)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	6.200,0	2.571,8	520,4	223,7	9.516,0
1998	6.355,4	2.871,5	595,7	247,5	10.070,2
1999	6.161,2	2.626,5	663,0	281,8	9.732,5
2000	6.984,9	2.816,2	700,9	265,4	10.767,4
2001	6.949,4	2.653,6	724,9	321,3	10.649,2
2002	7.139,8	2.742,2	727,8	326,9	10.936,7
2003	7.424,1	2.798,4	748,2	339,5	11.310,2
2004	8.345,8	3.355,6	807,3	360,0	12.868,7
2005	9.442,9	3.487,3	806,5	405,1	14.141,8
2006	9.176,2	3.570,8	850,8	419,6	14.017,2
2007	9.884,3	3.859,7	902,2	453,6	15.099,8



## 6.4. Werkgelegenheid

### 6.4.1. Vlaamse havens algemeen

Directe werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	1997 (VTE)	2007 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	6.486	6.809	0,5%
Industrie	54.701	50.928	-0,7%
Andere logistieke diensten	6.881	9.822	3,6%
Vervoer over land	5.440	5.894	0,8%
Niet-maritieme cluster	73.508	73.453	0,0%
Maritieme cluster	31.390	35.365	1,2%
Totaal	104.898	108.818	0,4%



Uit de tabel en de grafiek van de directe werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen valt het volgende op:

- in 2007 bedroeg de directe werkgelegenheid 108.818 VTE;
- dit is een lichte stijging ten opzicht van 1997, toen de directe werkgelegenheid in de vier havens samen 104.898 VTE bedroeg (+3,7 %);
- de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens in de niet-maritieme cluster bedroeg in 2007 73.453 VTE, terwijl de maritieme sector in dat jaar goed was voor 35.365 VTE. De niet-maritieme cluster en de maritieme cluster maken respectievelijk 67,5 % en 32,5 % uit van de totale directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens;
- de belangrijkste sector van de niet-maritieme cluster is in 2007 de industrie. Met 50.928 VTE maakt de industrie 46,8 % uit van de totale directe werkgelegenheid;
- de sectoren andere logistieke diensten en handel komen, met respectievelijk 9.822 VTE en 6.809 VTE, op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster, en dit naar analogie met de realisatie van de directe toegevoegde waarde. Die

sectoren maken respectievelijk 9,0 % en 6,3 % uit van de totale directe werkgelegenheid;

- in de sector vervoer over land bedroeg de directe werkgelegenheid in 2007 5.894 VTE. Dit is 5,4 % van de directe werkgelegenheid;
- in de periode 1997-2007 is de directe werkgelegenheid toegenomen met een jaarlijkse gemiddelde van 0,4 %;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid in de periode 1997-2007 was het grootst in de maritieme cluster (+1,2 %). In de niet-maritieme cluster bleef de directe werkgelegenheid in die periode op hetzelfde niveau;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (3,6% tussen 1997 en 2007). In de sectoren vervoer over land en industrie bleef de gemiddelde jaarlijkse groei beperkt. In die sectoren bedroeg de groei respectievelijk 0,8 % en 0,5 %. De directe werkgelegenheid in de sector industriële kende een negatieve groei (-0,7 %);
- de directe werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen is tussen 1997 en 2007 gestegen met 3,7 %. De maritieme cluster steeg in die periode met 12,7 % en de niet-maritieme ging er licht op achteruit (-0,1 %). Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren handel, andere logistieke diensten en vervoer over land met respectievelijk 5,0 %, 42,7 % en 8,3 %. De directe werkgelegenheid in de sector industrie daalde tussen 1997 en 2007 met -6,9 %.

Totaal Vlaamse havens: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2007 (VTE)

Jaar	Direct		Totaal direct	Indirect	Totaal
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster			
2002	30.030	73.836	103.866	131.160	235.026
2003	30.441	73.064	103.505	124.548	228.053
2004	31.960	73.390	105.350	138.221	243.571
2005	32.975	72.990	105.965	151.611	257.576
2006	34.845	72.851	107.696	155.992	263.688
2007	35.365	73.453	108.818	165.658	274.476

Voor wat de realisatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. 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.

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.

Het volgende springt in het oog:

- de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen bedroeg in 2007 274.476 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 108.818 VTE en 165.658 VTE bedroegen;
- het aandeel van de directe en de indirecte werkgelegenheid in het totaal bedroeg in 2007 respectievelijk 39,6 % en 60,4 %;
- de totale werkgelegenheid groeide in de periode 2002-2007 met een jaarlijks gemiddelde van 3,2 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte werkgelegenheid in die periode was respectievelijk 0,9 % en 4,8 %;
- de totale werkgelegenheid steeg tussen 2002 en 2007 van 235.026 VTE naar 274.476 VTE (+16,8 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 103.866 VTE tot 108.818 VTE (+4,8 %) en van 131.160 VTE tot 165.658 VTE (+26,3 %).

### **Berekening van de werkgelegenheid door de NBB**

*De werkgelegenheid wordt in de studies van de Nationale Bank van België als volgt berekend:*

#### **Privé-bedrijven:**

*Rubriek 9087 (gemiddelde tewerkstelling uitgedrukt in voltijdse equivalenten). In rubriek 9097 is de uitzendarbeid opgenomen, waarvan de kosten zijn vermeld in de rubriek 617. Het personeel dat door de havenondernemingen wordt ingezet bestaat bijna exclusief uit havenarbeiders, die tevens worden meegeteld in het personeelsbestand van hun respectievelijke werkgevers: CEPA (Centrale de 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 aan de Haven van Oostende). Om die dubbelstelling te vermijden wordt in de berekeningen een correctie toegepast.*

*Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale werkgelegenheid 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 investeringen.*

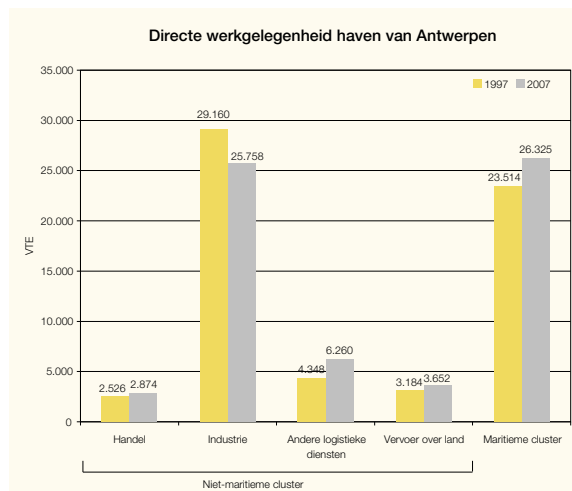
#### **Overheidsbedrijven:**

*De werkgelegenheid van de overheidsbedrijven wordt bepaald op basis van de resultaten van de enquêtes, verstuurd naar de diverse openbare instellingen.*



### 6.4.2. De haven van Antwerpen

Werkgelegenheid Antwerpen	1997 (VTE)	2006 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.526	3.130	2,4%
Industrie	29.160	25.613	-1,4%
Andere logistieke diensten	4.348	6.078	3,8%
Vervoer over land	3.184	3.593	1,4%
Niet-maritieme cluster	39.218	38.414	-0,2%
Maritieme cluster	23.514	26.036	1,1%
Totaal	62.732	64.449	0,3%



Hierbij de voornaamste conclusies uit de tabel en de grafiek van de directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen:

- in 2007 bedroeg de directe werkgelegenheid 64.870 VTE;
- dit is een lichte stijging ten opzicht van 1997, toen de directe werkgelegenheid in Antwerpen 62.732 VTE bedroeg (+3,4 %);
- de directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen in de niet-maritieme cluster bedroeg in 2007 38.545 VTE, in de maritieme sector in dat jaar bedroeg die 26.325 VTE. De niet-maritieme cluster en de maritieme cluster maken respectievelijk 59,4 % en 40,6 % uit van de totale directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven;

- met een directe werkgelegenheid van 25.758 VTE is de industrie de belangrijkste sector van de niet-maritieme cluster in 2007. Deze sector maakt 39,7 % uit van de totale directe werkgelegenheid;
- de sectoren andere logistieke diensten en vervoer over land komen, met respectievelijk 6.260 VTE en 3.652 VTE, op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster. Die sectoren maken respectievelijk 9,7 % en 5,6 % uit van de totale directe werkgelegenheid;
- in de sector handel bedroeg de directe werkgelegenheid in 2007 2.874 VTE. Dit is 4,4 % van de directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven;
- in de periode 1997-2007 is de directe werkgelegenheid toegenomen met een jaarlijkse gemiddelde van 0,3 %;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid in de periode 1997-2007 was het grootst in de maritieme cluster (+1,1 %). In de niet-maritieme cluster ging de directe werkgelegenheid in die periode er licht op achteruit (-0,2 %);
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (3,7% tussen 1997 en 2007). In de sectoren vervoer over land en industrie bleef de gemiddelde jaarlijkse groei beperkt. In die sectoren bedroeg de groei respectievelijk 1,4 % en 1,3 %. De directe werkgelegenheid in de sector industrie daalde met een gemiddelde van -1,2 % per jaar;
- de directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen is tussen 1997 en 2007 gestegen met 3,4 %. De maritieme cluster steeg in die periode met 12,0 % en de niet-maritieme cluster ging er licht op achteruit (-1,7 %). Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren handel, andere logistieke diensten en vervoer over land met respectievelijk 13,8 %, 44,0 % en 14,7 %. De directe werkgelegenheid in de sector industrie daalde tussen 1997 en 2007 met -11,7 %.

Antwerpen: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2007 (VTE)

Jaar	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	22.621	39.724	62.345	33.739	53.687	87.426	56.360	93.411	149.771
2003	23.004	38.337	61.341	27.305	53.578	80.883	50.309	91.915	142.224
2004	24.074	38.277	62.351	26.357	67.027	93.384	50.431	105.304	155.735
2005	24.881	38.214	63.095	30.750	77.047	107.797	55.631	115.261	170.892
2006	26.080	38.038	64.118	30.391	80.648	111.039	56.471	118.686	175.157
2007	26.325	38.545	64.870	33.227	85.008	118.235	59.552	123.553	183.105

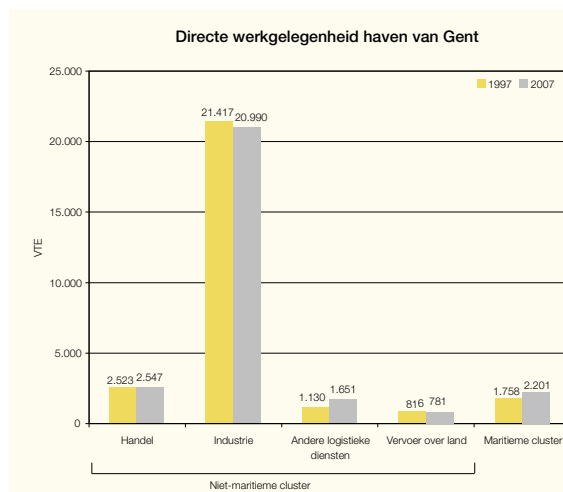
Voor wat de realisatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. Bij de berekening van de indirecte werkgelegenheid werd de niet-maritieme cluster niet verder opgesplitst in de sectoren handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land.

Het volgende springt in het oog:

- de totale werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2007 183.105 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 64.870 VTE en 118.235 VTE bedroegen;
- het aandeel van de directe en de indirecte werkgelegenheid in het totaal bedroeg in 2007 respectievelijk 35,4 % en 64,6 %;
- in 2007 bedroeg de totale werkgelegenheid in de maritieme cluster 59.552 VTE en 123.553 VTE in de niet-maritieme cluster of een aandeel van respectievelijk 32,5 % en 67,5 %;
- de totale werkgelegenheid groeide in de periode 2002-2007 met een jaarlijks gemiddelde van 4,1%. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte werkgelegenheid in die periode was respectievelijk 0,8 % en 6,2 %;
- de totale werkgelegenheid steeg tussen 2002 en 2007 van 149.771 VTE naar 183.105 VTE (+22,3 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 62.345 VTE tot 64.870 VTE (+4,0 %) en van 87.426 VTE tot 118.235 VTE (+35,2 %).

### 6.4.3. De haven van Gent

Directe werkgelegenheid Gent	1997 (VTE)	2007 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.523	2.547	0,1%
Industrie	21.417	20.990	-0,2%
Andere logistieke diensten	1.130	1.651	3,9%
Vervoer over land	816	781	-0,4%
Niet-maritieme cluster	25.886	25.968	0,0%
Maritieme cluster	1.758	2.201	2,3%
Totaal	27.644	28.169	0,2%



Uit de tabel en de grafiek van de directe werkgelegenheid in de haven van Gent blijkt het volgende:

- in 2007 bedroeg de directe werkgelegenheid 28.169 VTE;
- dit is een lichte stijging ten opzicht van 1997, toen de directe werkgelegenheid in de haven van Gent 27.644 VTE bedroeg (+1,9 %);
- in de haven van Gent bedroeg de directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster in 2007 25.968 VTE, in de maritieme sector in dat jaar bedroeg die 2.201 VTE. In deze haven maken de niet-maritieme cluster en de maritieme cluster respectievelijk 92,2 % en 7,8 % uit van de totale directe werkgelegenheid;
- binnen de niet-maritieme cluster is de industrie de belangrijkste sector in 2007, met een directe werkgelegenheid van 20.990 VTE. Deze sector maakt 74,5 % uit van de totale directe werkgelegenheid;
- de sectoren handel en andere logistieke diensten komen, met respectievelijk 2.547 VTE en 1.651 VTE, op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster. Die sectoren maken respectievelijk 9,0 % en 5,9 % uit van de totale directe werkgelegenheid in de haven van Gent;

Gent: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2007 (VTE)

Jaar	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	1.915	25.059	26.974	4.376	32.423	36.799	6.291	57.482	63.773
2003	1.860	25.548	27.408	3.357	34.814	38.171	5.217	60.362	65.579
2004	2.003	25.795	27.798	3.556	37.034	40.590	5.559	62.829	68.388
2005	2.115	25.827	27.942	4.047	36.112	40.159	6.162	61.939	68.101
2006	2.140	25.872	28.012	3.678	37.044	40.722	5.818	62.916	68.734
2007	2.201	25.968	28.169	4.024	38.438	42.462	6.225	64.406	70.631

- in de sector vervoer over land bedroeg de directe werkgelegenheid in 2007 781 VTE. Dit is 2,8 % van de directe werkgelegenheid in de haven van Gent;
- in de periode 1997-2007 kende de directe werkgelegenheid een jaarlijks gemiddelde jaarlijkse groei van 0,2 %;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid in de periode 1997-2007 was het grootst in de maritieme cluster (+2,3 %). De niet-maritieme cluster kende geen groei in de periode 1997-2007;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (3,9% tussen 1997 en 2007). In de sector handel bleef de gemiddelde jaarlijkse groei beperkt tot 0,1 %. De sectoren industrie en vervoer over land gingen erop achteruit met een jaarlijkse gemiddelde van respectievelijk -0,2 % en -0,4 %;
- in de haven van Gent is de directe werkgelegenheid tussen 1997 en 2007 gestegen met 1,9 %. De maritieme cluster steeg fors in die periode met 25,2 %. In de niet-maritieme cluster daarentegen bleef de directe werkgelegenheid nagenoeg ongewijzigd (+0,3 %). Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren handel en andere logistieke diensten met respectievelijk 1,0 % en 46,1 %. De sectoren industrie en vervoer over land daarentegen daalden met respectievelijk -2,0 en -4,3 %.

Voor wat de realisatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. 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.

Hierbij de belangrijkste trends:

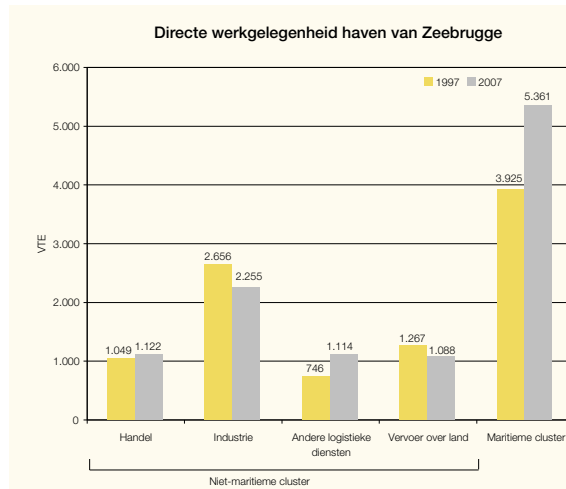
- de totale werkgelegenheid in de haven van Gent bedroeg in 2007 70.631 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 28.169 VTE en 42.462 VTE bedroegen;
- het aandeel van de directe en de indirecte toegevoegde waarde in het totaal bedroeg in 2007 respectievelijk 39,9 % en 60,1 %;
- in 2007 bedroeg de totale werkgelegenheid in de maritieme cluster 6.225 VTE en 64.406 VTE in de niet-maritieme cluster of een aandeel van respectievelijk 8,8 % en 91,2 %. Uit deze cijfers blijkt duidelijk het belang van Gent als een industriehaven;
- de totale werkgelegenheid groeide in de periode 2002-2007 met een jaarlijks gemiddelde van 2,1 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe

en de indirecte werkgelegenheid in die periode was respectievelijk 0,9 % en 2,9 %;

- de totale werkgelegenheid in de haven van Gent steeg tussen 2002 en 2007 van 63.773 VTE naar 70.631 VTE (+10,8 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 26.974 VTE tot 28.169 VTE (+4,4 %) en van 36.799 VTE tot 42.462 VTE (+15,4 %).

#### 6.4.4. De haven van Zeebrugge

Directe werkgelegenheid Zeebrugge	1997 (VTE)	2007 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.049	1.122	0,7%
Industrie	2.656	2.255	-1,6%
Andere logistieke diensten	746	1.114	4,1%
Vervoer over land	1.267	1.088	-1,5%
Niet-maritieme cluster	5.718	5.579	-0,2%
Maritieme cluster	3.925	5.361	3,2%
Totaal	9.643	10.940	1,3%



Uit deze tabel en deze grafiek blijkt het volgende:

- in 2007 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge 10.940 VTE; Dit is een stijging met 13,5 % ten opzicht van 1997, toen de directe werkgelegenheid in de Zeebrugse haven 9.643 VTE bedroeg;
- in de haven van Zeebrugge bedroeg de directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster in 2007 5.579 VTE, in de maritieme sector in dat jaar bedroeg die 5.361 VTE. In deze haven maken de niet-maritieme cluster en de maritieme cluster respectievelijk 51,0 % en 49,0 % uit van de totale directe werkgelegenheid;
- binnen de niet-maritieme cluster is de industrie de belangrijkste sector in 2007, met een directe werkgelegenheid van 2.255 VTE. Deze sector maakt 20,6 % uit van de totale directe werkgelegenheid;



- de sectoren handel en andere logistieke diensten komen, met respectievelijk 1.122 VTE en 1.114 VTE, op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster. Die sectoren maken respectievelijk 10,3 % en 10,2 % uit van de totale directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge;
- in de sector vervoer over land bedroeg de directe werkgelegenheid in 2007 1.088 VTE. Dit is 9,9 % van de directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge. Deze sector is in Zeebrugge relatief belangrijker dan in de andere havens omdat de kusthaven vooral een roll-on roll-of- en een containerhaven is;
- in de periode 1997-2007 kende de directe werkgelegenheid in Zeebrugge een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,3 %;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid in de periode 1997-2007 was het grootst in de maritieme cluster (+3,2 %). In de niet-maritieme cluster daalde de directe werkgelegenheid met een jaarlijks gemiddelde van -0,2 %;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van de andere logistieke diensten (4,1 % tussen 1997 en 2007). In de sector handel bleef de gemiddelde jaarlijkse groei beperkt tot 0,7 %. De sectoren industrie en vervoer over land gingen erop achteruit met een jaarlijks gemiddelde van respectievelijk -1,6 % en -1,5 %;
- in de haven van Zeebrugge is de directe werkgelegenheid tussen 1997 en 2007 gestegen met

13,5 %. De maritieme cluster steeg in die periode zeer sterk met 36,6 %. In de niet-maritieme cluster daarentegen daalde de directe werkgelegenheid met -2,4 %. Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren handel en andere logistieke diensten met respectievelijk 7,0 % en 49,3 %. De sectoren industrie en vervoer over land daarentegen daalden met respectievelijk -15,1 en -14,1%.

Voor wat de realisatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. 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.

Hierbij de belangrijkste trends:

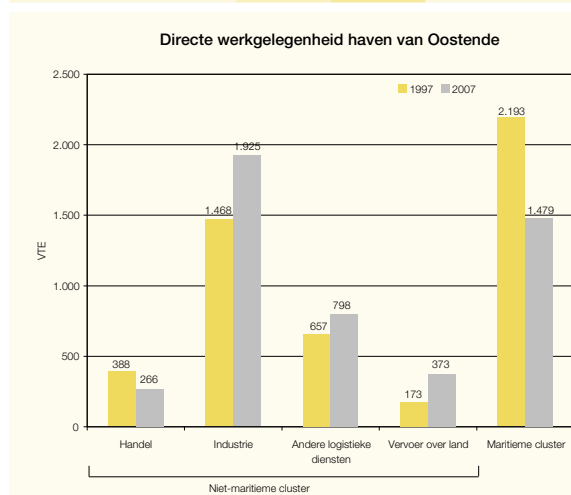
- de totale werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge bedroeg in 2007 27.057 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 10.940 VTE en 16.117 VTE bedroegen;
- het aandeel van de directe en de indirecte toegevoegde waarde in het totaal bedroeg in 2007 respectievelijk 40,4 % en 59,6 %;
- in 2007 bedroeg de totale werkgelegenheid in de maritieme cluster 15.264 VTE en 11.793 VTE in de niet-maritieme cluster of een aandeel van respectievelijk 56,4 % en 43,6 %. Hieruit blijkt dat Zeebrugge vooral een overslaghaven is;
- de totale werkgelegenheid groeide in de periode 2002-2007 met een jaarlijks gemiddelde van 2,9 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte werkgelegenheid in die periode was respectievelijk 1,2 % en 4,1 %;
- de totale werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge steeg tussen 2002 en 2007 van 23.507 VTE naar 27.057 VTE (+15,1 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 10.329 VTE tot 10.940 VTE (+5,9 %) en van 13.178 VTE tot 16.117 VTE (+22,3 %).

Zeebrugge: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2007 (VTE)

Jaar	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	4.430	5.899	10.329	7.136	6.042	13.178	11.566	11.941	23.507
2003	4.362	6.022	10.384	6.548	6.352	12.900	10.910	12.374	23.284
2004	4.440	6.360	10.800	6.461	6.742	13.203	10.901	13.102	24.003
2005	4.588	5.954	10.542	6.876	6.269	13.145	11.464	12.223	23.687
2006	5.133	5.809	10.942	8.359	6.255	14.614	13.492	12.064	25.556
2007	5.361	5.579	10.940	9.903	6.214	16.117	15.264	11.793	27.057

### 6.4.5. De haven van Oostende

Directe werkgelegenheid Oostende	1997 (VTE)	2007 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	388	266	-3,7%
Industrie	1.468	1.925	2,7%
Andere logistieke diensten	657	798	2,0%
Vervoer over land	173	373	8,0%
Niet-maritieme cluster	2.686	3.361	2,3%
Maritieme cluster	2.193	1.479	-3,9%
Totaal	4.879	4.839	-0,1%



Uit deze tabel en deze grafiek blijkt het volgende:

- in 2007 bedroeg de directe werkgelegenheid in de haven van Oostende 4.839 VTE; Dit is een daling met 0,8 % ten opzicht van 1997, toen de directe werkgelegenheid in de haven van Oostende 4.879 VTE bedroeg;
- in Oostende bedroeg de directe werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster in 2007 3.361 VTE, in de maritieme sector in dat jaar bedroeg die 1.479 VTE. In deze haven maken de niet-maritieme cluster en de maritieme cluster respectievelijk 69,4 % en 30,6 % uit van de totale directe werkgelegenheid;
- binnen de niet-maritieme cluster is de industrie de belangrijkste sector in 2007, met een directe werkgelegenheid van 1.925 VTE. Deze sector maakt 39,8% uit van de totale directe werkgelegenheid;
- de sectoren andere logistieke diensten en vervoer over land komen, met respectievelijk 798 VTE en 373 VTE, op de tweede en de derde plaats binnen de niet-maritieme cluster. Die sectoren maken respectievelijk 16,5 % en 7,7 % uit van de totale directe werkgelegenheid in de haven van Oostende;
- in de sector handel bedroeg de directe werkgelegenheid in 2007 266 VTE. Dit is 5,5 % van de directe werkgelegenheid in de haven van Oostende;
- in de periode 1997-2007 bleef de directe werkgelegenheid in Oostende ongeveer op hetzelfde peil (-0,1%);
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid in de periode 1997-2007 was het grootst in de niet-maritieme cluster (+2,3 %). In de maritieme cluster daalde de directe werkgelegenheid met een jaarlijks gemiddelde van -3,9 %;
- de gemiddelde jaarlijkse groei van de directe werkgelegenheid binnen de niet-maritieme cluster was het grootst in de sector van het vervoer over land (+8,0 % tussen 1997 en 2007). De sectoren industrie en andere logistiek diensten noteerden een jaarlijkse groei van respectievelijk +2,7 % en +2,0 %;
- in de haven van Oostende is de directe werkgelegenheid tussen 1997 en 2007 licht gedaald met -0,8%. De niet-maritieme cluster steeg in die periode zeer sterk met 25,1 %. In de maritieme cluster daarentegen daalde de directe werkgelegenheid sterk met -32,6 %. Binnen de niet-maritieme cluster stegen de sectoren handel, andere logistieke diensten en vervoer over land met respectievelijk 31,1 %, 21,5 % en 115,6 %. In de sector handel daarentegen daalde de directe werkgelegenheid fors met -31,4%.

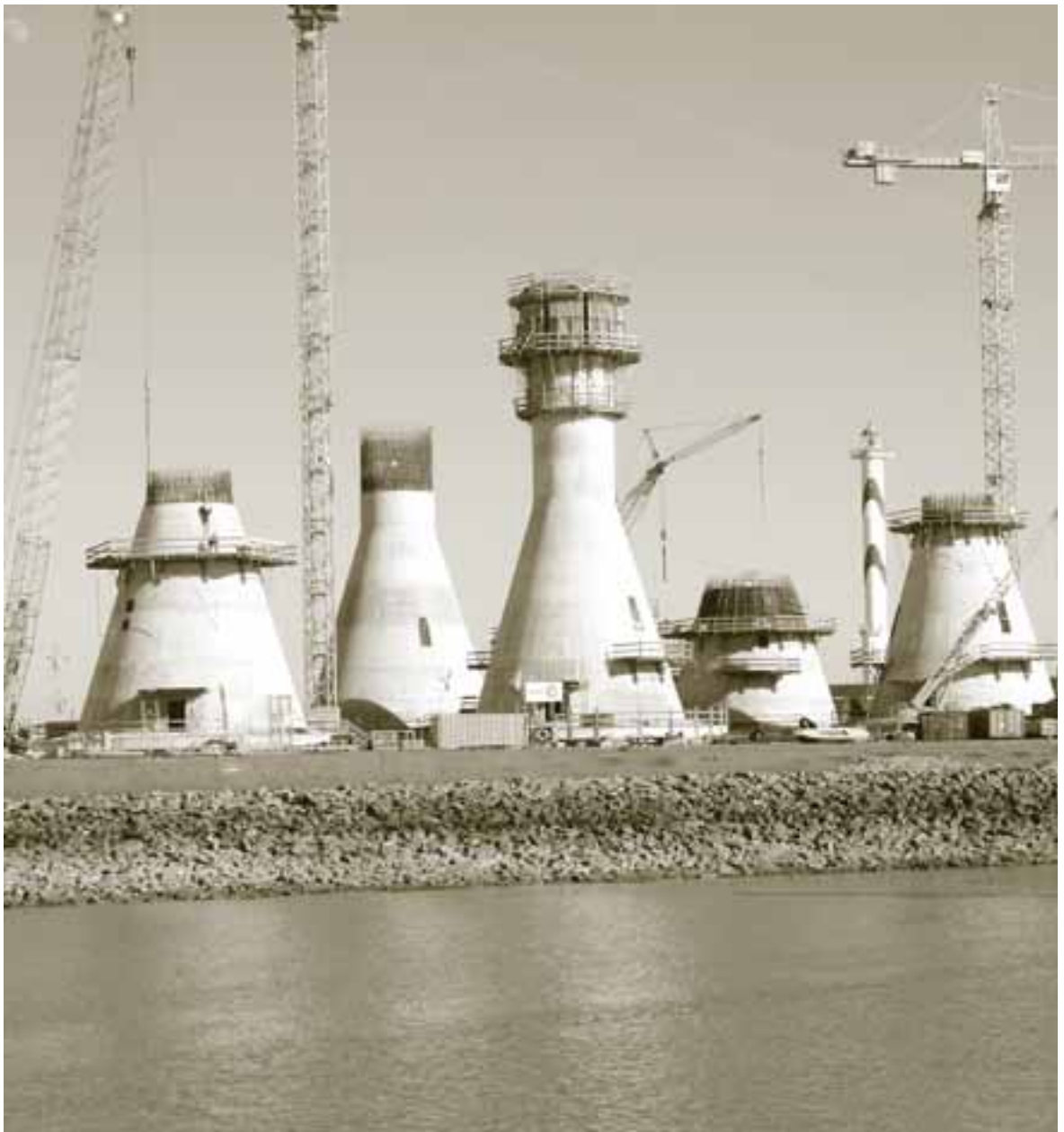
Oostende: directe en indirecte werkgelegenheid 2002 - 2007 (VTE)									
Jaar	Direct			Indirect			Algemeen totaal		
	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal indirect	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Algemeen totaal
2002	1.064	3.154	4.218	1.561	2.876	4.437	2.625	6.030	8.655
2003	1.215	3.157	4.372	1.490	2.835	4.325	2.705	5.992	8.697
2004	1.443	2.958	4.401	1.711	2.655	4.366	3.154	5.613	8.767
2005	1.391	2.995	4.386	1.816	2.637	4.453	3.207	5.632	8.839
2006	1.492	3.132	4.624	1.841	2.769	4.610	3.333	5.901	9.234
2007	1.479	3.361	4.840	1.360	3.122	4.482	2.839	6.483	9.322



Voor wat de realisatie van de indirecte werkgelegenheid betreft zijn de gegevens slechts vanaf 2002 gekend. 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.

Hierbij de belangrijkste trends:

- de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende bedroeg in 2007 9.322 VTE, waarvan de directe en indirecte werkgelegenheid respectievelijk 4.840 VTE en 4482 VTE bedroegen;
- het aandeel van de directe en de indirecte toegevoegde waarde in het totaal bedroeg in 2007 respectievelijk 51,9 % en 48,1 %;
- in 2007 bedroeg de totale werkgelegenheid in de maritieme cluster 2.839 VTE en 6.483 VTE in de niet-maritieme cluster of een aandeel van respectievelijk 30,5 % en 69,5 %;
- de totale werkgelegenheid groeide in de periode 2002-2007 met een jaarlijks gemiddelde van 1,5 %. De jaarlijks gemiddelde groei van de directe en de indirecte werkgelegenheid in die periode was respectievelijk 2,8 % en 0,2 %;
- de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende steeg tussen 2002 en 2007 van 8.655 VTE naar 9.322 VTE (+7,7 %). De directe en de indirecte werkgelegenheid stegen in die periode respectievelijk van 4.218 VTE tot 4.840 VTE (+14,7 %) en van 4.437 VTE tot 4.482 VTE (+1,0 %).



## Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997 - 2007 (in VTE)

Antwerpen - Directe werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	23.514,0	2.526,0	29.160,0	4.348,0	3.184,0	62.732,0
1998	23.052,0	2.533,0	28.501,0	4.661,0	3.048,0	61.795,0
1999	22.249,0	2.511,0	27.365,0	5.141,0	3.053,0	60.319,0
2000	22.089,6	2.304,5	27.644,5	5.447,3	3.241,9	60.727,8
2001	22.333,9	2.363,8	28.543,1	6.033,1	3.312,9	62.586,9
2002	22.621,3	2.113,2	28.306,7	5.952,1	3.352,2	62.345,4
2003	23.003,8	2.490,9	26.738,7	5.774,1	3.333,7	61.341,1
2004	24.073,6	2.539,1	26.515,0	5.656,7	3.566,0	62.350,3
2005	24.880,6	2.581,6	26.257,9	5.836,1	3.538,6	63.094,9
2006	26.080,2	2.691,1	25.587,3	6.171,2	3.588,4	64.118,3
2007	26.325,2	2.874,3	25.758,3	6.260,2	3.652,1	64.870,0

Gent - Directe werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.758,0	2.523,0	21.417,0	1.130,0	816,0	27.644,0
1998	1.919,0	2.514,0	21.237,0	1.101,0	867,0	27.638,0
1999	2.069,0	2.431,0	21.438,0	1.162,0	826,0	27.926,0
2000	1.914,9	2.401,7	21.389,5	1.356,4	963,1	28.025,7
2001	1.972,9	2.561,8	21.463,5	1.270,3	932,8	28.201,4
2002	1.914,8	2.604,9	20.230,8	1.312,3	911,3	26.974,1
2003	1.859,8	2.529,5	20.815,6	1.308,8	894,0	27.407,8
2004	2.002,8	2.539,6	20.852,1	1.471,5	931,8	27.797,9
2005	2.115,4	2.488,7	21.057,5	1.504,2	776,4	27.942,2
2006	2.139,9	2.507,5	20.938,1	1.654,8	772,0	28.012,3
2007	2.200,7	2.546,6	20.989,5	1.650,8	781,4	28.169,0

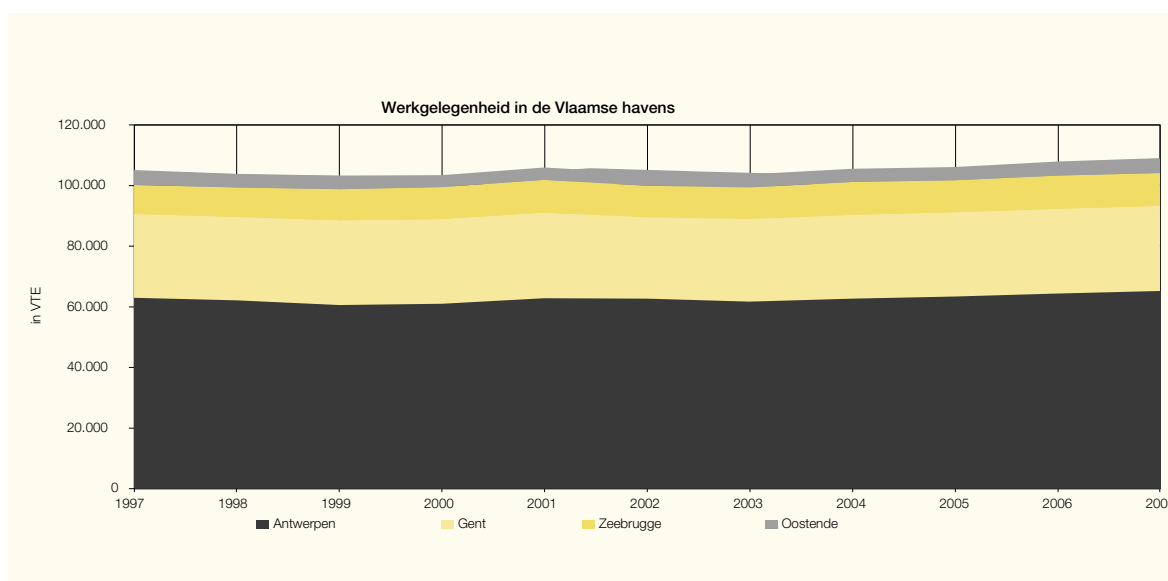
Zeebrugge - Directe werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	3.925,0	1.049,0	2.656,0	746,0	1.267,0	9.643,0
1998	4.139,0	1.191,0	2.802,0	763,0	833,0	9.728,0
1999	4.622,0	1.176,0	2.832,0	797,0	947,0	10.374,0
2000	4.985,4	931,1	2.818,4	877,1	969,1	10.581,1
2001	4.834,1	964,9	3.171,9	850,8	1.033,5	10.855,2
2002	4.429,7	995,4	2.854,0	913,1	1.136,7	10.329,0
2003	4.362,4	1.035,1	2.897,7	914,1	1.174,9	10.384,2
2004	4.440,4	1.099,1	2.830,7	1.064,7	1.365,8	10.800,7
2005	4.588,4	1.098,2	2.631,1	1.074,0	1.150,8	10.542,5
2006	5.132,8	1.163,7	2.457,7	1.064,6	1.123,2	10.942,0
2007	5.360,9	1.122,4	2.255,3	1.113,7	1.087,7	10.939,9

Oostende - Directe werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	2.193,0	388,0	1.468,0	657,0	173,0	4.879,0
1998	1.716,0	361,0	1.548,0	688,0	206,0	4.519,0
1999	1.629,0	370,0	1.639,0	705,0	172,0	4.515,0
2000	1.043,9	377,4	1.568,3	760,1	180,1	3.929,7
2001	1.038,7	378,3	1.724,0	695,8	297,1	4.133,9
2002	1.063,8	330,3	1.760,7	780,1	282,8	4.217,7
2003	1.215,5	295,3	1.752,6	807,0	301,6	4.372,0
2004	1.443,1	288,6	1.659,2	692,3	317,7	4.400,8
2005	1.390,6	285,3	1.720,1	692,8	297,3	4.386,1
2006	1.492,5	286,3	1.774,0	753,8	317,4	4.624,1
2007	1.478,5	265,7	1.924,5	797,9	372,8	4.839,5

Totaal Vlaamse havens - Directe werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	31.390	6.486	54.701	6.881	5.440	104.898
1998	30.826	6.599	54.088	7.213	4.954	103.680
1999	30.569	6.488	53.274	7.805	4.998	103.134
2000	30.034	6.015	53.421	8.441	5.354	103.264
2001	30.180	6.269	54.902	8.850	5.576	105.777
2002	30.030	6.044	53.152	8.958	5.683	103.866
2003	30.441	6.351	52.205	8.804	5.704	103.505
2004	31.960	6.466	51.857	8.885	6.181	105.350
2005	32.975	6.454	51.667	9.107	5.763	105.966
2006	34.845	6.649	50.757	9.644	5.801	107.697
2007	35.365	6.809	50.928	9.823	5.894	108.818

Totaal Vlaamse havens - Directe werkgelegenheid (VTE)					
Havens					
Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1997	62.732	27.644	9.643	4.879	104.898
1998	61.795	27.638	9.728	4.519	103.680
1999	60.319	27.926	10.374	4.515	103.134
2000	60.728	28.026	10.581	3.930	103.264
2001	62.587	28.201	10.855	4.134	105.777
2002	62.345	26.974	10.329	4.218	103.866
2003	61.341	27.408	10.384	4.372	103.505
2004	62.350	27.798	10.801	4.401	105.350
2005	63.095	27.942	10.542	4.386	105.966
2006	64.118	28.012	10.942	4.624	107.697
2007	64.870	28.169	10.940	4.839	108.818



## 6.5. Investerings

### 6.5.1. Vlaamse havens algemeen

Investerings Totaal Vlaamse havens	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	109,9	118,2	0,7%
Industrie	1.003,5	1.611,9	4,9%
Andere logistieke diensten	210,6	260,1	2,1%
Vervoer over land	67,7	78,5	1,5%
Niet-maritieme cluster	1.391,7	2.068,7	4,0%
Maritieme cluster	532,4	2.252,6	15,5%
Totaal	1.924,1	4.321,3	8,4%

Uit deze tabel met de investeringen in de vier Vlaamse havens samen blijkt het volgende:

- in 2007 bedroegen de investeringen in de havens meer dan 4,3 miljard euro. Dit is ongeveer 1 miljard euro meer dan het jaar daarvoor;
- in 2007 werden meer dan 2,2 miljard euro, of meer dan de helft van de investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster (52,1 % van het totaal). Dit is 0,6 miljard euro meer dan in 2006 (+34,8 %);
- in de periode 1997-2007 zijn de investeringen in de maritieme cluster gestegen van meer dan 0,5 miljard euro tot meer dan 2,2 miljard euro;
- in de niet-maritieme cluster werd in 2007 bijna 2,1 miljard euro geïnvesteerd, of 47,9 % van de totale investeringen in dat jaar. Tegenover 2006 is dit een toename van meer dan 0,4 miljard euro;
- de investeringen in de niet-maritieme cluster zijn tussen 1997 en 2007 gegroeid van 1,4 tot 2,2 miljard euro;
- het grootste deel van de investeringen in 2007 werden gedaan in de sector van de industrie: meer dan 1,6 miljard euro;
- tegenover 2006 stegen de investeringen in deze sector met bijna 0,4 miljard euro;
- in de periode 1997-2007 stegen de investeringen in de sector industrie van 1,0 miljard euro tot 1,6 miljard euro;
- naast de toename van de investeringen in de sector industrie, werd ook meer geïnvesteerd in de andere drie sectoren, met name in de handel, in de andere logistieke diensten en in het vervoer over land;
- de vier sectoren van de niet-maritieme cluster noteerden een jaarlijkse gemiddelde groei tussen 1997 en 2007;
- tegenover 2006 stegen de investeringen zowel in de maritieme cluster als in de vier sectoren van de niet-maritieme cluster. De groei was het grootst in de maritieme cluster.

### Berekening van de investeringen door de NBB

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 werkelegenheid.

#### Overheidsbedrijven:

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

### 6.5.2. De haven van Antwerpen

Investerings Antwerpen	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	52,0	54,5	0,5%
Industrie	694,0	1.067,1	4,4%
Andere logistieke diensten	125,7	138,7	1,0%
Vervoer over land	45,2	37,3	-1,9%
Niet-maritieme cluster	916,9	1.297,6	3,5%
Maritieme cluster	404,8	1.918,0	16,8%
Totaal	1.321,7	3.215,6	9,3%

Volgende conclusie kunnen uit de tabel met de investeringen in de Antwerpse haven worden getrokken:

- in 2007 bedroegen de investeringen meer dan 3,2 miljard euro;
- in 2007 werden meer dan 1,9 miljard euro investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster. Dit is bijna 0,5 miljard euro meer dan in 2006;
- in de periode 1997-2007 zijn de investeringen in de maritieme cluster gestegen van 0,4 miljard euro tot meer dan 1,9 miljard euro;



- in de niet-maritieme cluster werd in 2007 bijna 1,3 miljard euro geïnvesteerd;
- de investeringen in de niet-maritieme cluster zijn tussen 1997 en 2007 gegroeid van 0,9 tot 1,3 miljard euro;
- net zoals in de andere Vlaamse havens ging het grootste deel van de investeringen in 2007 naar de sector van de industrie: bijna 1,1 miljard euro;
- tegenover 2006 stegen de totale investeringen in deze sector met bijna 0,7 miljard euro;
- in de periode 1997-2007 stegen de investeringen in de sector industrie van 0,7 miljard euro tot 1,1 miljard euro;
- naast de toename van de investeringen in de sector industrie, werd ook meer geïnvesteerd in de sectoren handel en andere logistieke diensten;
- tegenover 2006 stegen de investeringen zowel in de maritieme cluster als in drie sectoren van de niet-maritieme cluster.

### 6.5.3. De haven van Gent

Investerings Gent	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	40,8	46,9	1,4%
Industrie	256,3	433,5	5,4%
Andere logistieke diensten	30,3	63,9	7,7%
Vervoer over land	4,6	14,8	12,4%
Niet-maritieme cluster	332,0	559,0	5,3%
Maritieme cluster	42,4	83,0	6,9%
Totaal	374,4	642,0	5,5%

Uit de tabel met de investeringen in de haven van Gent valt het volgende op:

- in 2007 bedroegen de investeringen 642,0 miljoen euro. Dit is ongeveer 245,4 miljoen euro meer dan het jaar daarvoor;
- in 2007 werden 83,0 miljoen euro investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster. Dit is 34,0 miljoen euro meer dan in 2006. In vergelijking met de andere Vlaamse havens is het aandeel van de maritieme cluster in Gent eerder gering;
- in de periode 1997-2007 zijn de investeringen in de maritieme cluster gestegen van 42,4 miljoen euro tot meer dan 83,0 miljoen euro;
- in de niet-maritieme cluster werd in 2007 bijna 559,0 miljoen euro geïnvesteerd. Tegenover 2006 is dit een toename van meer dan 211,4 miljoen euro;
- de investeringen in de niet-maritieme cluster zijn tussen 1997 en 2007 gegroeid van 332,0 miljoen euro tot 559,0 miljoen;
- nog meer dan in de andere Vlaamse havens werd het grootste deel van de investeringen in 2007 gedaan in de sector van de industrie: 433,5 miljoen euro;
- tegenover 2006 stegen de investeringen in deze sector met 193,0 miljoen euro;
- in de periode 1997-2007 stegen de investeringen in de sector industrie van 256,3 miljoen euro tot 433,5 miljoen euro;
- naast de toename van de investeringen in de sector industrie, werd in de periode 1997-2007 ook meer geïnvesteerd in de andere drie sectoren, met name in de handel, in de andere logistieke diensten en in het vervoer over land;
- tegenover 2006 stegen de investeringen zowel in de maritieme cluster als in drie sectoren van de niet-maritieme cluster.

### 6.5.4. De haven van Zeebrugge

Investerings Zeebrugge	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	10,0	9,6	-0,4%
Industrie	33,9	63,5	6,5%
Andere logistieke diensten	29,4	40,8	3,3%
Vervoer over land	14,6	18,2	2,2%
Niet-maritieme cluster	87,9	132,1	4,2%
Maritieme cluster	46,4	171,4	14,0%
Totaal	134,3	303,4	8,5%

Uit deze tabel met de investeringen in de Zeebrugse haven hierbij de voornaamste trends:

- in 2007 bedroegen de investeringen in de haven 303,4 miljoen euro.

- in 2007 werden 171,4 miljoen euro, of meer dan de helft van de investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster;
- in de periode 1997-2007 zijn de investeringen in de maritieme cluster gestegen 46,4 miljoen euro tot 171,4 miljoen euro;
- in de niet-maritieme cluster werd in 2007 132 miljoen euro geïnvesteerd;
- de investeringen in de niet-maritieme cluster zijn tussen 1997 en 2007 gegroeid van 87,9 miljoen euro tot 132,1 miljoen euro;
- in de niet-maritieme cluster werd het grootste deel van de investeringen in 2007 gedaan in de sector van de industrie: 63,5 miljoen euro;
- tegenover 2006 daalden de investeringen in deze sector met 28,6 miljoen euro;
- in de periode 1997-2007 stegen de investeringen in de sector industrie van 33,9 miljoen euro tot 63,5 miljoen euro;
- naast de toename van de investeringen in de sector industrie, werd ook meer geïnvesteerd in de sectoren van de andere logistieke diensten en in het vervoer over land. De investeringen in de sector van de handel kenden in die periode een terugval van 10,0 miljoen euro tot 9,6 miljoen euro.



### 6.5.5. De haven van Oostende

Investerings Oostende	1997 (mln euro)	2007 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	7,0	7,2	0,3%
Industrie	19,3	47,8	9,5%
Andere logistieke diensten	25,2	16,6	-4,1%
Vervoer over land	3,3	8,3	9,7%
Niet-maritieme cluster	54,8	80,0	3,9%
Maritieme cluster	38,8	80,3	7,5%
Totaal	93,6	160,2	5,5%

Uit deze tabel blijkt het volgende:

- in 2007 bedroegen de investeringen in de haven van Oostende 160,2 miljoen euro;
- in 2007 werden 80,3 miljoen euro, of meer dan de helft van de investeringen gerealiseerd in de maritieme cluster;
- in de periode 1997-2007 zijn de investeringen in de maritieme cluster gestegen van 38,8 miljoen euro tot 80,3 miljoen euro;
- in de niet-maritieme cluster werd in 2007 80,0 miljoen euro geïnvesteerd;
- de investeringen in de niet-maritieme cluster zijn tussen 1997 en 2007 gegroeid van 54,8 miljoen euro tot 80,0 miljoen euro;
- binnen de niet-maritieme cluster werd het grootste deel van de investeringen in 2007 gedaan in de sector van de industrie: 47,8 miljoen euro;
- tegenover 2006 stegen de investeringen in deze sector 25,8 miljoen euro;
- in de periode 1997-2007 stegen de investeringen in de sector industrie van 19,3 miljoen euro tot 47,8 miljoen euro;
- naast de toename van de investeringen in de sector industrie, werd ook meer geïnvesteerd in de sectoren handel en in het vervoer over land. De investeringen in de sector andere logistieke diensten daalden in die periode van 25,2 miljoen euro tot 16,6 miljoen euro;



## Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997 - 2007 (euro)

Antwerpen - Directe investeringen (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	404,8	52,0	694,0	125,7	45,2	1.321,6
1998	528,3	40,6	531,8	109,3	67,1	1.277,0
1999	320,8	38,7	565,7	118,5	52,5	1.096,3
2000	417,2	37,8	724,0	152,0	77,6	1.408,7
2001	429,3	46,0	893,0	155,6	54,2	1.578,1
2002	462,0	50,6	777,2	140,1	42,4	1.472,4
2003	784,5	60,7	795,1	157,6	66,6	1.864,6
2004	1.521,1	57,2	861,7	148,9	38,4	2.627,2
2005	2.833,9	44,4	847,1	141,5	47,4	3.914,2
2006	1.435,8	50,3	879,2	129,2	40,7	2.535,2
2007	1.918,0	54,5	1.067,1	138,7	37,3	3.215,6

Gent - Directe investeringen (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	42,4	40,8	256,3	30,3	4,6	374,5
1998	61,4	35,4	293,2	28,7	14,1	432,8
1999	59,3	38,9	509,4	22,2	18,1	647,9
2000	40,3	46,6	428,5	48,6	8,1	571,9
2001	43,3	54,0	455,7	36,3	8,8	598,1
2002	49,0	61,9	633,0	24,0	8,5	776,3
2003	47,3	46,2	617,9	18,4	12,0	741,8
2004	38,9	37,1	231,3	21,8	11,7	340,8
2005	56,2	40,9	214,7	36,1	6,2	354,1
2006	49,0	33,1	240,5	58,9	15,2	396,6
2007	83,0	46,9	433,5	63,9	14,8	642,0

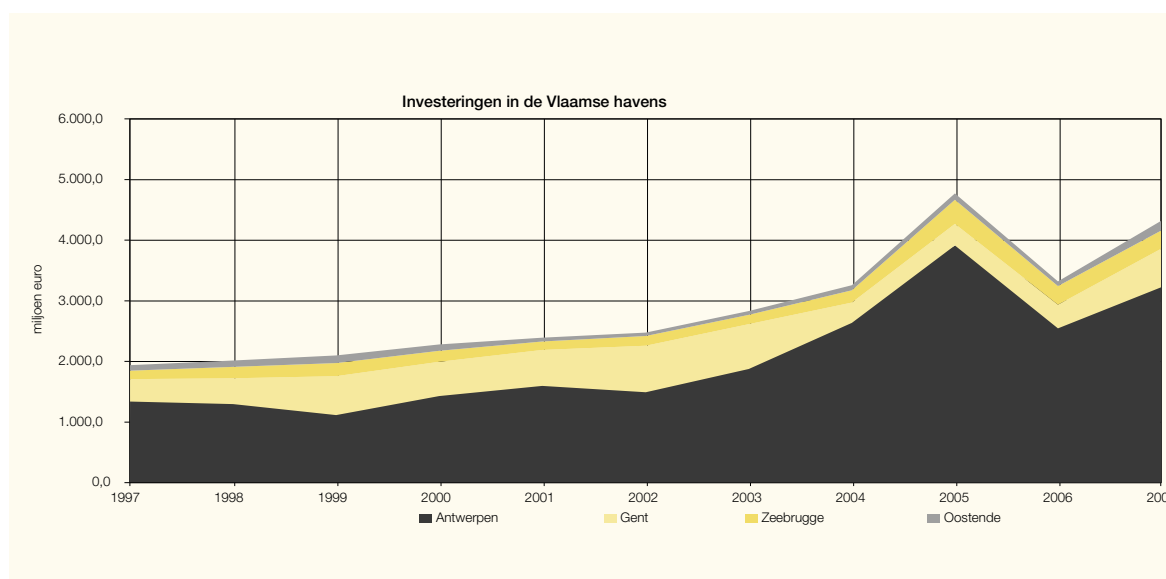
Zeebrugge - Directe investeringen (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	46,4	10,0	33,9	29,4	14,6	134,3
1998	57,7	11,9	78,8	26,3	15,3	190,1
1999	117,5	13,7	34,0	34,7	16,0	216,0
2000	95,7	9,3	33,9	31,9	15,6	186,4
2001	60,1	12,8	35,1	20,3	11,0	139,3
2002	54,8	10,1	63,5	10,7	24,0	163,0
2003	63,3	13,3	51,8	11,3	17,9	157,7
2004	65,3	9,5	66,4	40,8	18,3	200,3
2005	274,1	8,4	76,8	27,1	20,5	407,0
2006	162,4	13,3	92,1	21,6	15,6	304,9
2007	171,4	9,6	63,5	40,8	18,2	303,4

Oostende - Directe investeringen (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	38,8	7,0	19,3	25,2	3,3	93,7
1998	35,0	10,4	31,1	25,0	4,1	105,5
1999	71,1	7,0	26,5	19,1	2,6	126,3
2000	35,7	7,2	38,2	20,1	3,7	104,8
2001	15,4	4,2	30,3	8,2	4,8	62,9
2002	9,7	5,9	16,9	16,5	4,9	53,9
2003	12,0	5,4	22,2	19,4	1,6	60,5
2004	20,4	20,6	20,2	23,3	2,5	86,9
2005	41,7	7,1	36,2	11,7	5,2	101,9
2006	23,4	5,6	22,0	25,3	5,0	81,3
2007	80,3	7,2	47,8	16,6	8,3	160,2

Totaal Vlaamse havens - Directe investeringen (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	532,4	109,9	1.003,5	210,6	67,7	1.924,1
1998	682,4	98,3	934,9	189,3	100,5	2.005,4
1999	568,7	98,4	1.135,6	194,4	89,2	2.086,4
2000	588,8	100,9	1.224,6	252,6	104,9	2.271,9
2001	548,1	117,1	1.414,0	220,4	78,8	2.378,4
2002	575,5	128,5	1.490,6	191,3	79,8	2.465,6
2003	907,1	125,6	1.487,0	206,7	98,1	2.824,6
2004	1.645,7	124,4	1.179,6	234,7	70,9	3.255,2
2005	3.205,8	100,9	1.174,9	216,3	79,3	4.777,1
2006	1.670,5	102,2	1.233,8	235,0	76,5	3.318,0
2007	2.252,6	118,2	1.611,9	260,1	78,5	4.321,3

Totaal Vlaamse havens - Directe investeringen (miljoen euro)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	1.321,6	374,5	134,3	93,7	1.924,1
1998	1.277,0	432,8	190,1	105,5	2.005,4
1999	1.096,3	647,9	216,0	126,3	2.086,4
2000	1.408,7	571,9	186,4	104,8	2.271,9
2001	1.578,1	598,1	139,3	62,9	2.378,4
2002	1.472,4	776,3	163,0	53,9	2.465,6
2003	1.864,6	741,8	157,7	60,5	2.824,6
2004	2.627,2	340,8	200,3	86,9	3.255,2
2005	3.914,2	354,1	407,0	101,9	4.777,1
2006	2.535,2	396,6	304,9	81,3	3.318,0
2007	3.215,6	642,0	303,4	160,2	4.321,3







# De maritieme trafiek van en naar de Vlaamse havens

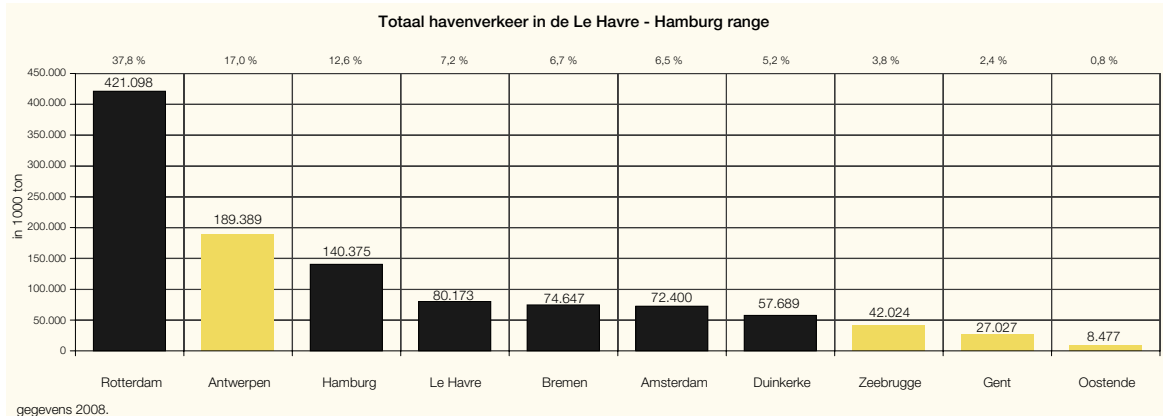
## 7.1. De Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre. In dit Jaaroverzicht wordt ook Oostende tot de range gerekend.

- in 2008 bedroeg de totale trafiek in de Le Havre-Hamburg range 1.113,3 miljoen ton. Dit is 35,2 miljoen ton méér dan in 2007 (+3,3 %);
- Rotterdam, Antwerpen en Hamburg zijn ruimschoots de 3 grootste havens met een gezamenlijk aandeel van 67,8%;
- het gezamenlijke marktaandeel van de Vlaamse havens is in de periode 1980-2008 gestegen van 18,9% in 1980 tot 24,0% in 2008;
- de grootste toename van marktaandeel werd gerealiseerd door de haven van Antwerpen. Tegenover 1980 heeft de haven van Zeebrugge een aanzienlijke toename gekend van het marktaandeel, maar in de jaren negentig lag het marktaandeel hoger;
- voor de haven van Gent ligt het marktaandeel nu iets lager dan in 1980. Oostende heeft een klein aandeel;
- in de beschouwde periode 1980-2008 hebben, naast Antwerpen en Zeebrugge, vooral Amsterdam, Hamburg en Bremen aandeel gewonnen. Rotterdam, Le Havre en Duinkerke verloren marktaandeel in deze periode.



Grafiek 7.1



Tabel 7.1 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2008, in 1.000 ton

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.708
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	291.126
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.438
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.872
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	293.355
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.168
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.861
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	314.408
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	303.521
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	322.072
2001	130.050	23.456	32.080	4.826	314.646
2002	131.629	23.981	32.935	6.238	321.837
2003	142.875	23.538	30.570	7.219	328.145
2004	152.327	24.956	31.794	7.545	352.591
2005	160.054	22.223	34.591	7.681	369.200
2006	167.373	24.144	39.473	7.812	381.751
2007	182.897	25.103	42.077	7.984	409.086
2008	189.389	27.027	42.024	8.477	421.098

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.2 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2008, in 1.000 ton

Jaar	Haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.960	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.766	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.221	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.827	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.493	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.980	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.457	52.239	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822
1994	29.985	68.323	30.928	54.376	37.168
1995	31.229	72.124	31.072	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.502	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	34.014	59.691	36.547
1998	36.091	75.820	34.521	66.407	39.220
1999	37.628	81.003	36.036	63.922	38.281
2000	44.617	85.093	44.770	67.492	45.283
2001	49.350	92.361	46.029	68.970	44.450
2002	50.326	97.641	46.519	67.699	47.585
2003	44.541	106.815	48.973	71.493	50.088
2004	51.893	114.893	52.285	76.176	51.003
2005	53.820	126.113	54.342	75.023	53.436
2006	61.041	134.861	65.099	73.898	56.614
2007	65.352	140.381	69.212	78.880	57.094
2008	72.400	140.375	74.647	80.173	57.689

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.3 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Le Havre range-Hamburg, 1980-2008, in %

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens
1980	13,1%	2,9%	2,3%	0,6%	18,9%
1981	13,6%	3,3%	2,2%	0,7%	19,8%
1982	14,8%	4,0%	1,6%	0,7%	21,2%
1983	15,0%	4,5%	1,9%	0,8%	22,1%
1984	15,6%	4,6%	2,1%	0,8%	23,1%
1985	14,9%	4,6%	2,4%	0,8%	22,7%
1986	15,4%	4,1%	2,6%	0,7%	22,8%
1987	15,4%	4,1%	3,0%	0,7%	23,2%
1988	15,6%	3,9%	3,2%	0,8%	23,5%
1989	14,6%	3,5%	4,0%	0,7%	22,8%
1990	15,4%	3,7%	4,6%	0,7%	24,3%
1991	14,9%	3,7%	4,5%	0,7%	23,8%
1992	15,3%	3,4%	4,9%	0,7%	24,3%
1993	15,4%	3,3%	4,7%	0,8%	24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%	25,0%
1995	15,8%	3,1%	4,5%	0,7%	24,0%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%	23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%	23,6%
1998	16,0%	3,2%	4,5%	0,5%	24,2%
1999	15,7%	3,2%	4,8%	0,4%	24,1%
2000	16,2%	3,0%	4,4%	0,5%	24,2%
2001	16,1%	2,9%	4,0%	0,6%	23,6%
2002	15,9%	2,9%	4,0%	0,8%	23,6%
2003	16,7%	2,8%	3,6%	0,8%	23,9%
2004	16,6%	2,7%	3,5%	0,8%	23,7%
2005	16,7%	2,3%	3,6%	0,8%	23,5%
2006	16,5%	2,4%	3,9%	0,8%	23,6%
2007	17,0%	2,3%	3,9%	0,7%	23,9%
2008	17,0%	2,4%	3,8%	0,8%	24,0%

Bron : Tabellen 7.1 en 7.2

## 7.2. De Vlaamse havens: vergelijkend overzicht

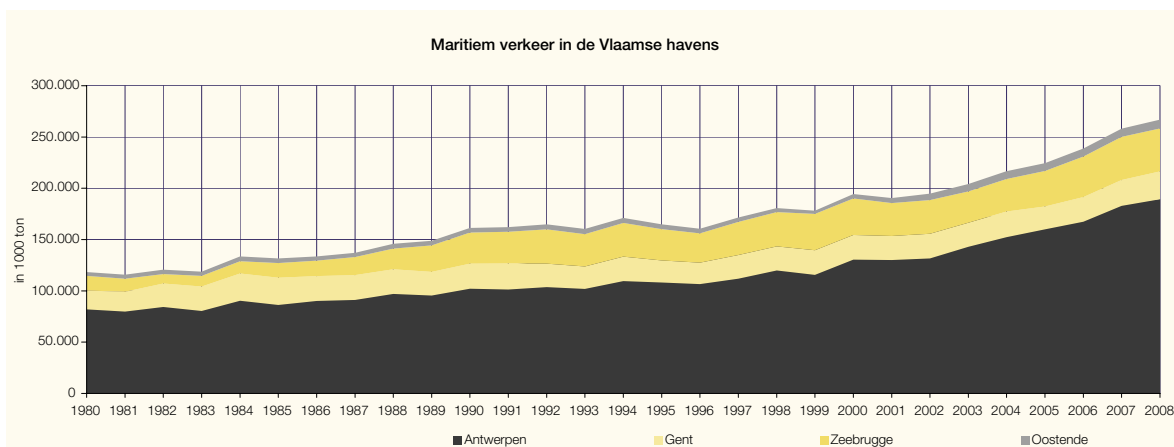
De overslag in de Vlaamse havens steeg van 258 miljoen ton in 2007 naar een nieuw record van bijna 267 miljoen ton in 2008 (+3,4 %). De goederenoverslag steeg in 2008 in Antwerpen, Gent en Oostende. In Zeebrugge bleef de totale overslag status quo. In Antwerpen, Gent en in Oostende is het overslagcijfer van 2008 telkens een absoluut record, met respectievelijk

189,4 miljoen ton (+3,5 %), 27,0 miljoen ton (+7,7 %) en 8,5 miljoen ton (+6,2 %).

### 7.2.1. Totaal maritiem verkeer

Het totale maritieme verkeer voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende wordt weergegeven in de tabellen 7.4, 7.5 en 7.6. De cijfers zijn bruto en inclusief nationaal maritiem verkeer.

Grafiek 7.2



Tabel 7.4 : Totaal maritiem verkeer, lossingen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.482
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521
1998	71.791	19.794	18.431	2.502	112.518
1999	66.150	18.925	19.439	2.106	106.620
2000	75.210	19.973	19.409	2.796	117.388
2001	74.227	19.673	16.771	2.914	113.585
2002	72.595	19.693	17.242	3.465	112.995
2003	77.596	18.926	15.978	3.700	116.200
2004	83.109	20.663	16.163	3.762	123.697
2005	87.077	17.724	17.145	4.589	126.535
2006	91.973	19.121	20.049	3.876	135.019
2007	99.829	20.146	20.799	3.980	144.754
2008	105.018	21.186	20.915	4.352	151.471

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC

Tabel 7.5 : Totaal maritiem verkeer, ladingen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.271
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.280
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.633
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.490
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.205
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.061
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.008	65.820
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035
1998	47.998	3.838	14.853	1.435	68.124
1999	49.504	4.980	16.002	1.002	71.488
2000	55.321	4.066	16.066	1.511	76.964
2001	55.823	3.783	15.309	1.913	76.828
2002	59.033	4.287	15.693	2.773	81.786
2003	65.278	4.612	14.592	3.519	88.001
2004	69.217	4.293	15.631	3.783	92.924
2005	72.977	4.499	17.445	3.092	98.013
2006	75.400	5.023	19.423	3.936	103.782
2007	83.068	4.957	21.278	4.004	113.307
2008	84.371	5.841	21.109	4.125	115.446

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC

Tabel 7.6 : Totaal maritiem verkeer, lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	145.943
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.160
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556
1998	119.789	23.632	33.284	3.938	180.643
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	178.109
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	194.352
2001	130.050	23.456	32.080	4.827	190.413
2002	131.628	23.980	32.935	6.238	194.781
2003	142.874	23.538	30.570	7.219	204.201
2004	152.326	24.956	31.794	7.545	216.621
2005	160.054	22.223	34.590	7.681	224.548
2006	167.373	24.144	39.473	7.812	238.802
2007	182.897	25.103	42.077	7.984	258.061
2008	189.389	27.027	42.024	8.477	266.917

Bron : tabellen 7.4 en 7.5



## 7.2.2. Containerverkeer

Het containerverkeer voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende wordt weergegeven in de tabellen 7.7 tot en met 7.9. De lege containers zijn telkens inbegrepen.

Tabel 7.7 : Lossingen containers, in TEU, 1980-2008

Jaar	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	368.675	4.579	91.677	0	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	0	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	0	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	0	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	0	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	0	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	0	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	0	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	0	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	0	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	0	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	0	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	0	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	0	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	0	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	0	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	0	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	0	1.784.246
1998	1.630.874	6.173	388.442	0	2.025.489
1999	1.793.314	6.556	405.417	0	2.205.287
2000	2.005.357	4.505	457.496	0	2.467.358
2001	2.084.471	6.479	409.420	2.501	2.502.871
2002	2.343.775	7.427	449.855	4.386	2.805.443
2003	2.642.338	10.810	473.137	6.817	3.133.102
2004	2.946.297	12.363	557.943	8.011	3.524.614
2005	3.150.351	13.201	658.987	4.250	3.826.789
2006	3.435.463	15.560	773.987	2.874	4.227.884
2007	3.989.535	28.725	973.310	1.672	4.993.242
2008	4.204.822	29.412	1.082.919	0	5.317.153

Bron : Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 7.8 : Ladingen containers, in TEU, 1980-2008

Jaar	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	355.572	5.371	89.333	0	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	0	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	0	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	0	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	0	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	0	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	0	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	0	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	0	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	0	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	0	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	0	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	0	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	0	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	0	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	0	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	0	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	0	1.843.709
1998	1.634.876	4.609	387.915	0	2.027.400
1999	1.820.932	4.454	444.747	0	2.270.133
2000	2.076.977	5.395	507.849	0	2.590.221
2001	2.133.705	9.111	466.506	2.174	2.611.496
2002	2.433.376	13.889	509.087	4.770	2.961.122
2003	2.803.100	17.878	539.535	6.449	3.366.962
2004	3.117.450	20.078	638.812	7.407	3.783.747
2005	3.331.678	17.328	748.945	4.640	4.102.591
2006	3.583.336	20.328	879.506	1.681	4.484.851
2007	4.187.079	32.110	1.047.413	1.609	5.268.211
2008	4.458.069	33.456	1.126.794	0	5.618.319

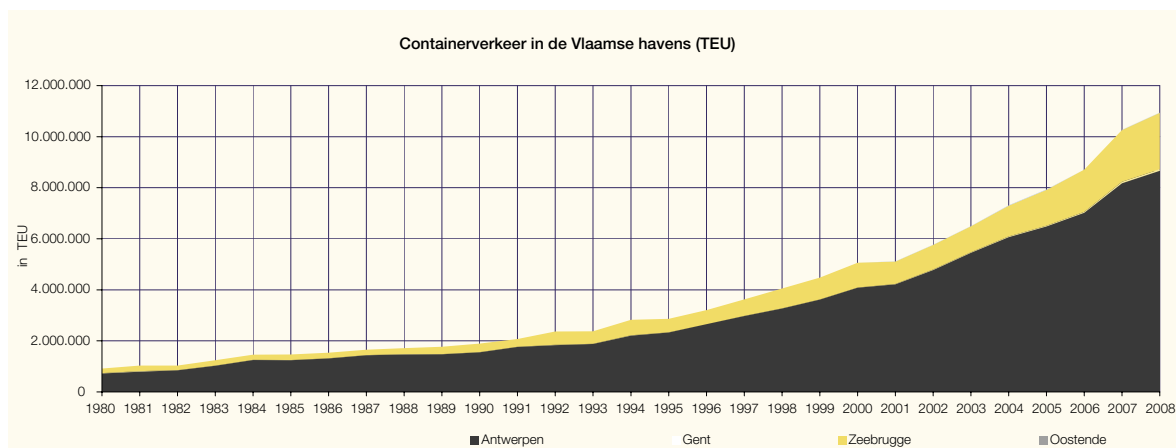
Bron : Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 7.9 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2008

Jaar	havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207
1981	794.611	16.817	222.199	0	1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195	0	1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017	0	1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368	0	1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258	0	1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488	0	1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140	0	1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227	0	1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187	0	1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954	0	2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506	0	2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027	0	2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308	0	2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470	0	2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422	0	3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153	0	3.627.955
1998	3.265.750	10.782	776.357	0	4.052.889
1999	3.614.246	11.010	850.164	0	4.475.420
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
2002	4.777.151	21.316	958.942	9.156	5.766.565
2003	5.445.438	28.688	1.012.672	13.266	6.500.064
2004	6.063.747	32.441	1.196.755	15.418	7.308.361
2005	6.482.029	30.529	1.407.932	8.890	7.929.380
2006	7.018.799	35.888	1.653.493	4.555	8.712.735
2007	8.176.614	60.835	2.020.723	3.281	10.261.453
2008	8.662.891	62.868	2.209.713	0	10.935.472

Bron : Tabellen 7.7 en 7.8 TEU = Twenty foot Equivalent Unit  
Lege containers ingegrepen

Grafiek 7.3

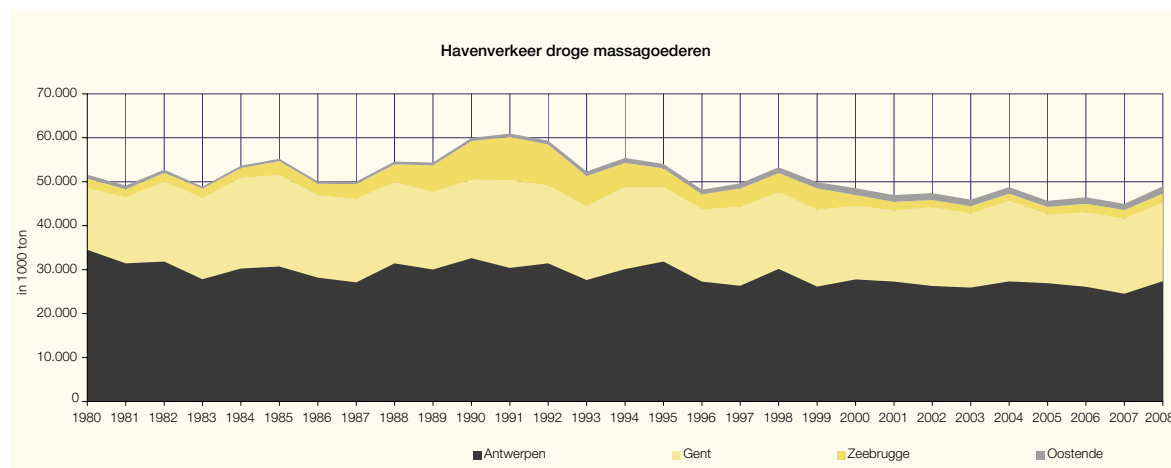


### 7.2.3. Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

De goederen, ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen, worden in de tabellen 7.10 tot en met 7.24 weergegeven. Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderscheiden: «droge massagoederen», «vloeibare massagoederen», «containers», «roll-on-roll-off» en «overige stukgoederen». De gegevens zijn vergelijkbaar tussen de havens.



Grafiek 7.4



Tabel 7.10 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443
1994	22.833	16.736	5.259	44.828
1995	24.930	15.599	3.977	44.506
1996	20.326	15.084	3.308	38.718
1997	19.304	16.234	3.417	38.955
1998	23.248	15.687	3.422	42.357
1999	19.290	14.793	3.879	37.962
2000	21.092	14.882	2.380	38.354
2001	20.872	14.452	1.935	37.259
2002	19.348	15.777	1.667	36.792
2003	18.961	14.801	1.615	35.377
2004	20.749	16.683	1.564	38.996
2005	20.220	13.713	1.693	35.626
2006	19.423	14.913	1.922	36.258
2007	18.264	15.213	1.984	35.461
2008	21.591	15.665	1.852	39.108

Bron : Havenbesturen



Tabel 7.11 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.009	1.731	9.854
1994	7.275	1.883	309	9.467
1995	6.908	1.382	230	8.520
1996	6.934	1.372	137	8.443
1997	7.025	1.727	739	9.491
1998	6.906	1.774	946	9.626
1999	6.851	2.672	1.034	10.557
2000	6.662	1.869	76	8.607
2001	6.400	1.751	41	8.192
2002	6.950	2.073	45	9.068
2003	6.951	2.070	46	9.067
2004	6.569	1.694	32	8.295
2005	6.711	1.883	26	8.620
2006	6.699	2.001	34	8.734
2007	6.250	1.845	27	8.122
2008	5.755	2.305	101	8.161

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.12 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627
1998	30.154	17.461	4.368	1.296	53.279
1999	26.141	17.465	4.913	1.401	49.920
2000	27.754	16.751	2.456	1.604	48.565
2001	27.272	16.203	1.976	1.537	46.988
2002	26.298	17.850	1.712	1.565	47.425
2003	25.912	16.871	1.661	1.480	45.924
2004	27.317	18.377	1.596	1.478	48.768
2005	26.931	15.596	1.719	1.415	45.661
2006	26.122	16.914	1.956	1.469	46.461
2007	24.514	17.058	2.011	1.407	44.990
2008	27.346	17.970	1.953	1.666	48.935

Bron : Tabellen 7.10 en 7.11. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Tabel 7.13 : Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	20.580
1989	15.696	1.653	3.725	21.074
1990	17.851	2.255	4.010	24.116
1991	17.822	1.699	4.167	23.688
1992	18.005	1.674	4.405	24.084
1993	18.324	1.458	4.347	24.129
1994	20.769	1.535	4.279	26.583
1995	18.440	1.234	4.448	24.122
1996	17.949	1.178	4.156	23.283
1997	20.249	1.489	4.554	26.292
1998	20.966	1.692	4.251	26.909
1999	19.856	1.463	4.295	25.614
2000	23.466	2.193	4.391	30.050
2001	24.571	2.167	3.244	29.982
2002	22.885	2.443	4.042	29.370
2003	24.739	2.485	3.962	31.186
2004	24.386	2.321	3.501	30.208
2005	26.126	2.114	3.522	31.762
2006	27.163	1.930	4.955	34.048
2007	25.868	2.004	4.190	32.062
2008	27.310	2.761	4.406	34.477

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 7.14 : Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	683	568	9.267
1991	7.726	461	572	8.758
1992	8.912	363	534	9.809
1993	9.082	460	556	10.098
1994	8.887	423	639	9.949
1995	7.121	299	717	8.137
1996	9.111	204	655	9.970
1997	8.873	300	589	9.762
1998	8.518	406	550	9.474
1999	9.358	648	735	10.741
2000	10.573	634	679	11.886
2001	9.873	651	896	11.420
2002	9.110	612	880	10.602
2003	10.388	597	907	11.892
2004	10.895	485	785	12.165
2005	10.904	681	958	12.543
2006	11.055	802	1.292	13.149
2007	13.733	889	1.668	16.290
2008	12.006	1.057	1.797	14.860

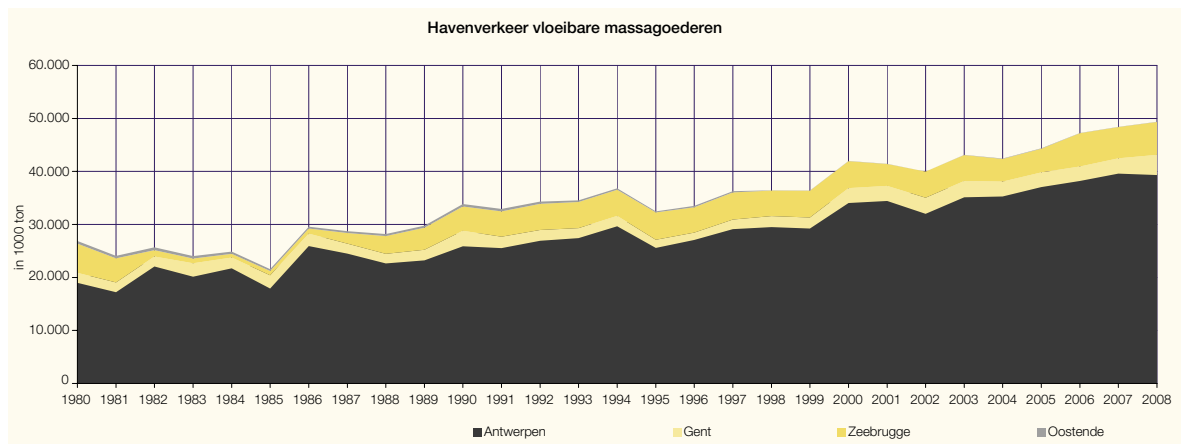
Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 7.15 : Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278
1998	29.484	2.098	4.801	39	36.422
1999	29.214	2.111	5.030	37	36.392
2000	34.039	2.827	5.070	30	41.966
2001	34.444	2.818	4.140	18	41.420
2002	31.995	3.055	4.922	21	39.993
2003	35.127	3.082	4.869	43	43.121
2004	35.280	2.806	4.286	49	42.421
2005	37.030	2.795	4.480	52	44.357
2006	38.218	2.732	6.247	54	47.251
2007	39.601	2.893	5.858	56	48.408
2008	39.316	3.818	6.203	43	49.380

Bron : Tabellen 7.13 en 7.14. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Grafiek 7.5



Tabel 7.16 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039
1994	9.580	32	3.328	12.940
1995	10.673	23	2.843	13.540
1996	12.168	17	2.755	14.940
1997	13.805	135	3.291	17.231
1998	15.435	138	4.019	19.592
1999	16.480	141	4.170	20.791
2000	18.228	73	5.123	23.424
2001	18.907	53	4.683	23.643
2002	21.455	67	5.260	26.782
2003	25.042	78	5.257	30.377
2004	27.838	86	5.937	33.861
2005	30.827	77	6.383	37.287
2006	34.625	91	7.365	42.081
2007	42.353	144	8.513	51.010
2008	45.497	136	8.981	54.614

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.17 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563
1994	14.756	114	4.069	18.939
1995	15.122	78	3.512	18.712
1996	17.292	61	3.507	20.860
1997	19.622	69	4.345	24.036
1998	19.941	64	5.129	25.134
1999	22.962	75	5.787	28.824
2000	26.297	69	6.487	32.853
2001	27.503	97	5.902	33.502
2002	31.562	126	6.605	38.293
2003	36.308	165	7.014	43.487
2004	40.442	178	8.075	48.695
2005	43.766	153	9.221	53.140
2006	46.185	176	10.621	56.982
2007	52.187	272	11.810	64.269
2008	55.865	306	12.221	68.392

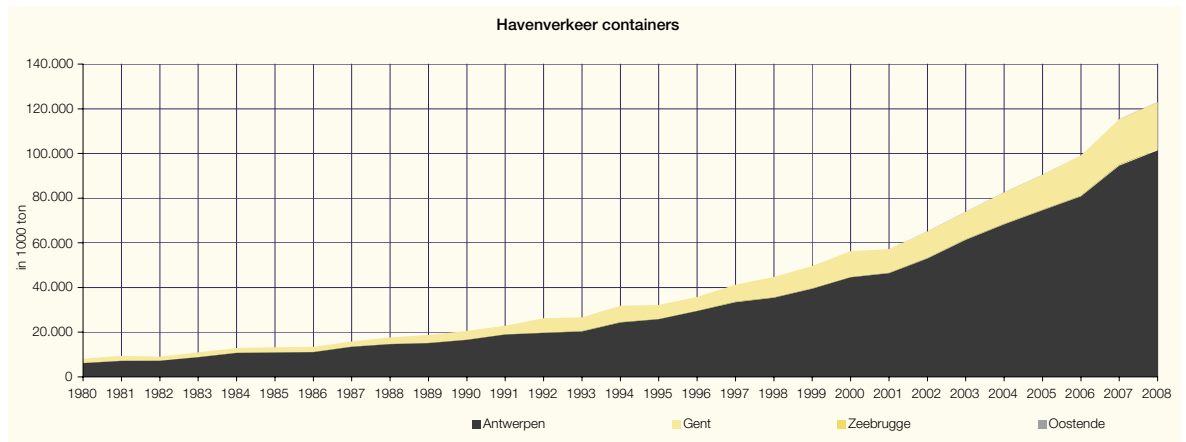
Bron : Havenbesturen

Tabel 7.18 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267
1998	35.376	202	9.148	0	44.726
1999	39.442	216	9.957	0	49.615
2000	44.526	142	11.610	0	56.278
2001	46.410	150	10.585	21	57.166
2002	53.017	193	11.865	41	65.116
2003	61.350	243	12.271	72	73.936
2004	68.280	264	14.012	79	82.635
2005	74.593	230	15.604	44	90.471
2006	80.810	267	17.986	24	99.087
2007	94.540	416	20.323	14	115.293
2008	101.362	442	21.202	0	123.006

Bron : Tabellen 7.16 en 7.17. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Grafiek 7.6



Tabel 7.19 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	840	235	1.973	3.048
1981	824	231	1.688	2.743
1982	909	234	1.665	2.808
1983	1.006	274	2.023	3.304
1984	875	286	2.664	3.826
1985	903	288	3.104	4.294
1986	1.007	322	3.607	4.936
1987	1.298	347	3.805	5.450
1988	1.639	452	3.771	5.862
1989	1.911	546	4.723	7.180
1990	1.856	589	5.383	7.828
1991	1.737	608	5.231	7.576
1992	2.014	617	5.209	7.840
1993	1.821	584	5.492	7.897
1994	1.965	550	6.251	8.766
1995	2.572	704	6.236	9.511
1996	2.532	680	6.039	9.251
1997	2.906	676	6.720	10.302
1998	3.288	724	6.382	10.394
1999	3.165	732	6.518	10.415
2000	3.173	699	6.744	10.616
2001	2.974	620	6.067	9.661
2002	2.906	672	5.636	9.214
2003	2.918	745	4.598	8.261
2004	3.243	886	4.517	8.646
2005	3.000	981	4.828	8.809
2006	2.980	1.055	5.086	9.121
2007	3.306	1.073	5.496	9.875
2008	2.969	929	5.114	9.012

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.20 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	1.464	323	6.908	8.695
1991	1.207	294	6.267	7.768
1992	1.332	343	6.386	8.062
1993	1.109	332	6.792	8.233
1994	1.296	409	7.372	9.077
1995	2.266	460	7.138	9.864
1996	2.233	475	6.751	9.459
1997	2.484	537	7.935	10.956
1998	2.564	578	7.979	11.121
1999	2.550	618	8.243	11.411
2000	2.794	580	8.614	11.988
2001	3.019	552	8.281	11.852
2002	2.931	606	8.015	11.552
2003	3.128	680	6.509	10.317
2004	3.842	693	6.580	11.115
2005	4.002	738	6.949	11.689
2006	4.179	796	7.159	12.134
2007	4.778	843	7.504	13.125
2008	4.796	752	6.700	12.248

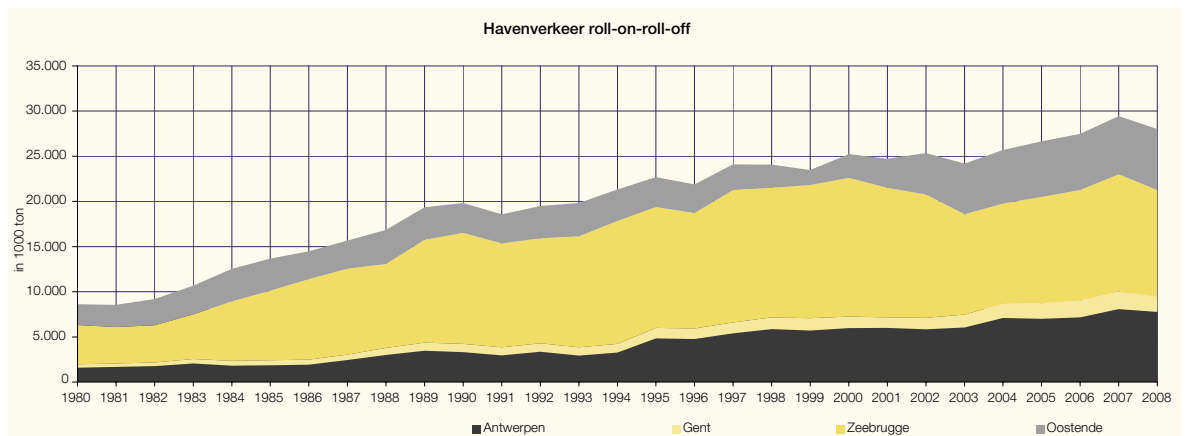
Bron : Havenbesturen

Tabel 7.21 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104
1998	5.852	1.302	14.361	2.573	24.088
1999	5.715	1.350	14.761	1.640	23.466
2000	5.967	1.279	15.358	2.644	25.248
2001	5.993	1.172	14.348	3.223	24.736
2002	5.837	1.278	13.651	4.579	25.345
2003	6.046	1.425	11.107	5.607	24.185
2004	7.085	1.579	11.097	5.929	25.690
2005	7.003	1.719	11.777	6.146	26.645
2006	7.159	1.851	12.245	6.236	27.491
2007	8.084	1.916	13.000	6.460	29.460
2008	7.765	1.681	11.814	6.755	28.015

Bron : Tabellen 7.19 en 7.20. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Grafiek 7.7



Tabel 7.22 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104
1994	7.779	517	990	9.286
1995	8.497	772	1.147	10.416
1996	6.919	553	927	8.399
1997	6.802	765	481	8.048
1998	8.855	1.553	357	10.765
1999	7.359	1.796	577	9.732
2000	9.250	2.127	771	12.148
2001	6.904	2.381	843	10.128
2002	6.001	735	638	7.374
2003	5.936	817	544	7.297
2004	6.893	687	644	8.224
2005	6.905	838	720	8.463
2006	7.783	1.133	721	9.637
2007	10.038	1.712	616	12.366
2008	7.651	1.695	561	9.907

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.23 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964
1994	14.354	1.636	390	16.380
1995	11.545	1.032	325	12.901
1996	11.062	1.383	263	12.708
1997	10.825	1.044	338	12.207
1998	10.068	1.016	248	11.332
1999	7.783	967	202	8.952
2000	8.995	914	210	10.119
2001	9.028	732	189	9.949
2002	8.482	870	148	9.500
2003	8.504	1.101	117	9.722
2004	7.471	1.243	159	8.873
2005	7.593	1.044	291	8.928
2006	7.281	1.247	319	8.847
2007	6.120	1.107	269	7.496
2008	5.949	1.422	291	7.662

Bron : Havenbesturen

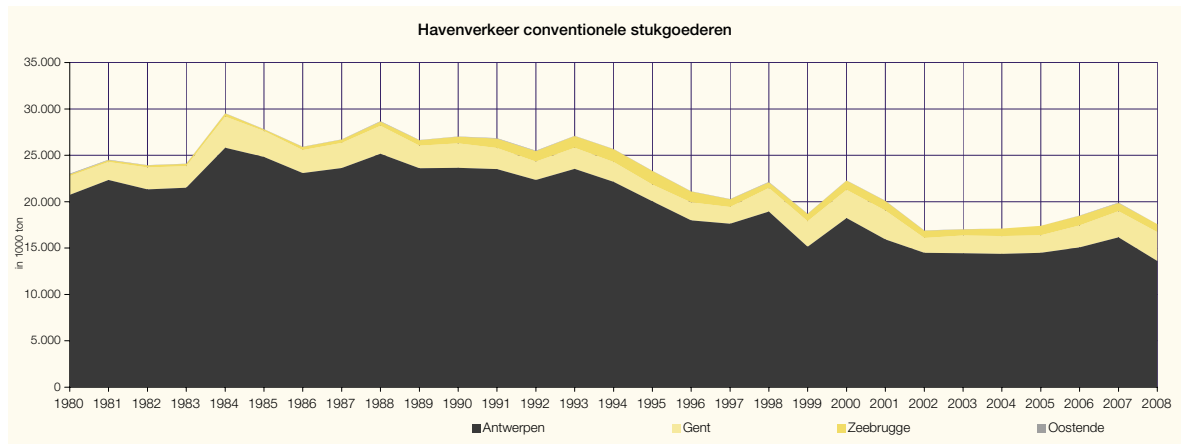


Tabel 7.24 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279
1998	18.923	2.569	605	29	22.126
1999	15.142	2.763	779	30	18.714
2000	18.245	3.041	981	29	22.296
2001	15.932	3.113	1.032	29	20.106
2002	14.483	1.605	786	33	16.907
2003	14.440	1.918	661	16	17.035
2004	14.364	1.930	803	10	17.107
2005	14.498	1.882	1.011	12	17.403
2006	15.064	2.380	1.040	29	18.513
2007	16.158	2.819	885	47	19.909
2008	13.600	3.117	852	14	17.583

Bron : Tabellen 7.22 en 7.23 Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Grafiek 7.8



**7.2.4. Oorsprong en bestemming van de goederen**

De oorsprong en de bestemming van de in de Vlaamse havens behandelde goederen worden weergegeven in de tabellen 7.25 en 7.26. De verschillende werldeelen worden onderscheiden, met een onderscheid tussen Noord- en Zuid-Amerika (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek «andere» houdt o.m. de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming «zee» (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).



Tabel 7.25 : Trafiek naar herkomst, in %

Herkomst	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	32,5%	40,2%	54,6%	99,5%
N-Amerika	15,8%	20,3%	1,6%	0,0%
Z-Amerika	9,9%	25,4%	2,8%	0,0%
Oceanië	0,4%	2,8%	0,7%	0,0%
Azië	25,5%	6,6%	30,7%	0,0%
Afrika	11,9%	4,6%	1,2%	0,5%
Andere	3,9%	0,0%	8,3%	0,0%

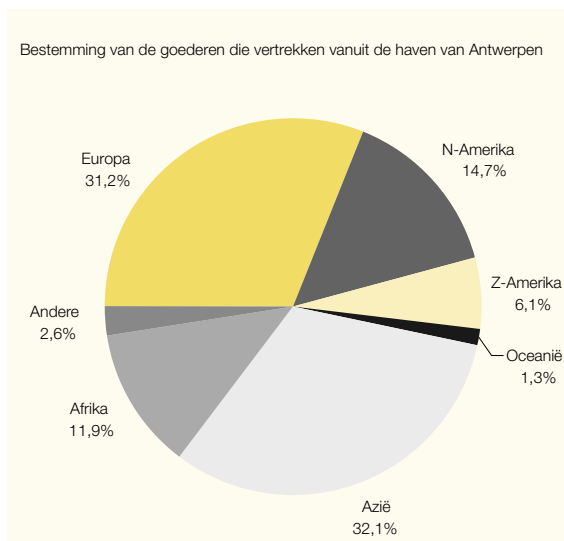
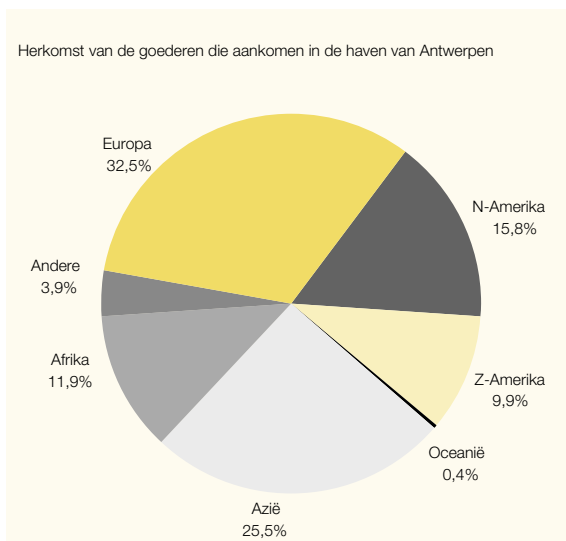
Bron: havenbesturen

Tabel 7.26 : Trafiek naar bestemming, in %

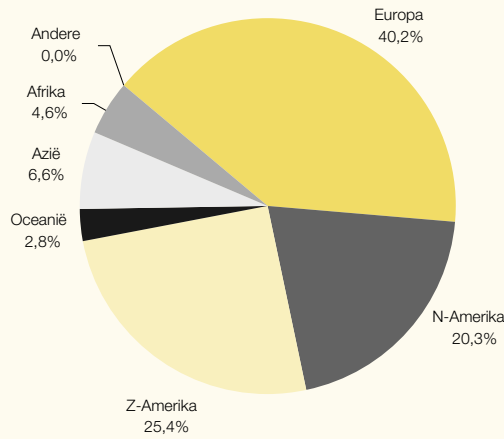
Herkomst	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	31,2%	85,7%	67,1%	100,0%
N-Amerika	14,7%	5,9%	2,6%	0,0%
Z-Amerika	6,1%	1,4%	0,7%	0,0%
Oceanië	1,3%	0,0%	1,0%	0,0%
Azië	32,1%	1,6%	19,1%	0,0%
Afrika	11,9%	5,0%	2,1%	0,0%
Andere	2,6%	0,5%	7,3%	0,0%

Bron: havenbesturen

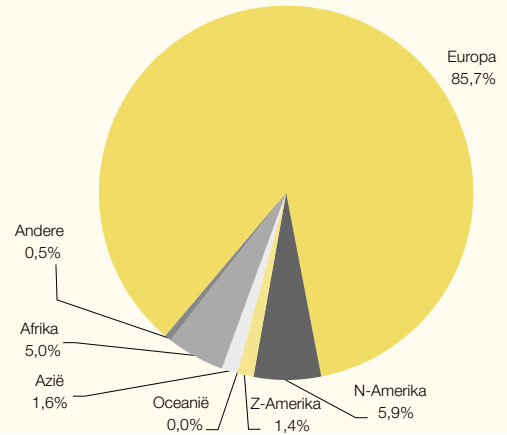
**Grafieken 7.9 tot 7.12**



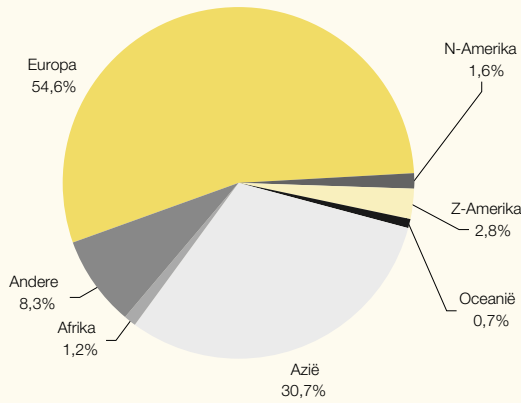
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent



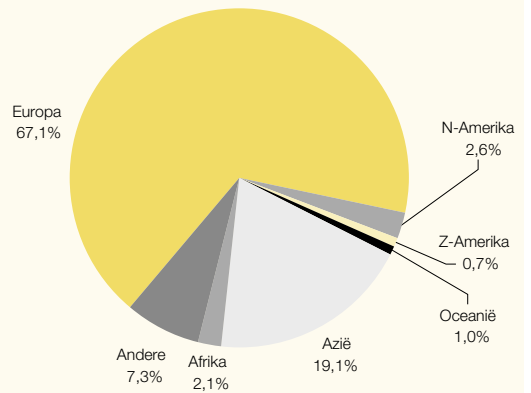
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



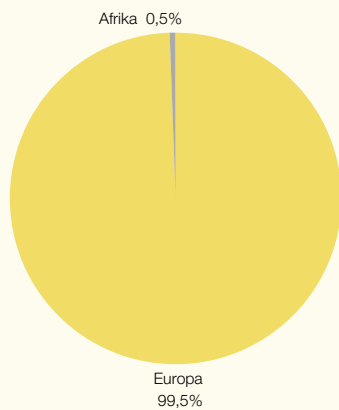
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



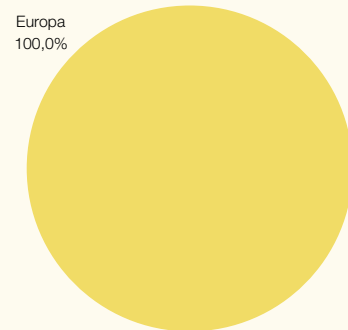
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende

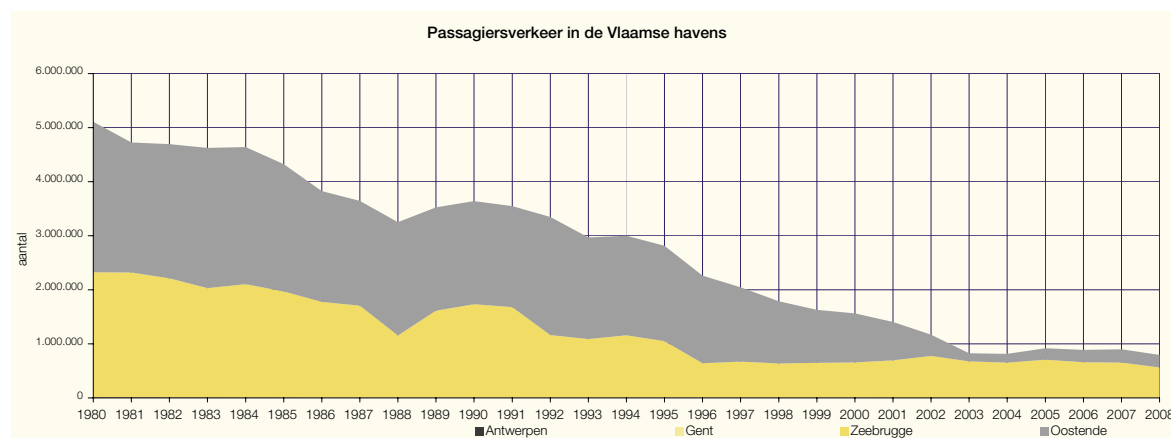


### 7.2.5. Passagiers

In de tabellen 7.27 tot en met 7.29 wordt het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers 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: Waterschoutambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 voor Antwerpen op een andere manier berekend: het aantal transpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers.



Grafiek 7.13



Tabel 7.27 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	7.134	n.b.	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	n.b.	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	n.b.	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	n.b.	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	n.b.	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	n.b.	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	263	869.600	1.034.350	1.907.273
1987	4.551	230	840.019	999.570	1.844.370
1988	4.605	209	572.221	1.076.419	1.653.454
1989	4.828	189	782.799	1.009.115	1.796.931
1990	3.008	123	839.444	1.007.971	1.850.546
1991	2.975	141	809.351	979.201	1.791.668
1992	4.010	184	585.365	1.105.452	1.695.011
1993	3.802	171	554.537	928.333	1.486.843
1994	2.208	186	586.641	914.068	1.503.103
1995	4.981	1.698	532.168	880.646	1.419.493
1996	3.830	1.110	331.876	810.526	1.147.342
1997	4.882	207	342.178	683.799	1.031.066
1998	4.262	251	320.567	574.957	900.037
1999	3.960	137	325.871	484.698	814.666
2000	4.169	198	328.622	449.703	782.692
2001	701	171	348.790	351.593	701.255
2002	894	195	389.334	197.624	588.047
2003	1.317	429	337.286	71.861	410.893
2004	1.216	278	324.684	78.907	405.085
2005	1.177	328	351.749	108.511	461.765
2006	1.726	383	326.134	114.702	442.945
2007	1.141	430	323.683	122.337	447.591
2008	1.565	524	278.911	112.431	393.431

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutambt)

Tabel 7.28 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	2.675	n.b.	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	n.b.	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	n.b.	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	n.b.	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	n.b.	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	n.b.	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	439	902.816	1.013.347	1.917.952
1987	1.008	469	860.604	938.061	1.800.142
1988	1.918	324	574.735	1.020.073	1.597.050
1989	684	228	825.472	899.991	1.726.375
1990	821	351	891.286	896.404	1.788.862
1991	937	387	865.614	890.003	1.756.941
1992	1.477	254	572.410	1.076.422	1.650.563
1993	364	589	528.968	951.963	1.481.884
1994	215	2.158	565.032	930.426	1.497.831
1995	554	2.526	507.895	882.306	1.393.281
1996	420	2.130	299.866	812.240	1.114.656
1997	431	1.241	321.800	690.590	1.014.062
1998	379	427	310.348	574.582	885.736
1999	352	1.340	315.831	498.503	816.026
2000	370	1.295	322.461	455.532	779.658
2001	980	199	344.328	359.078	704.585
2002	762	161	384.248	196.483	581.654
2003	1.010	259	336.867	77.067	415.203
2004	1.477	265	325.160	84.529	411.431
2005	1.314	347	350.737	106.283	458.681
2006	1.549	442	328.195	116.662	446.848
2007	1.133	487	326.759	125.530	453.909
2008	1.429	549	281.615	117.402	400.995

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt)

Tabel 7.29 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	9.809	n.b.	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	n.b.	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	n.b.	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	n.b.	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	n.b.	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	n.b.	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	702	1.772.416	2.047.697	3.825.225
1987	5.559	699	1.700.623	1.937.631	3.644.512
1988	6.523	533	1.146.956	2.096.492	3.250.504
1989	5.512	417	1.608.271	1.909.106	3.523.306
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408
1991	3.912	528	1.674.965	1.869.204	3.548.609
1992	5.487	438	1.157.775	2.181.874	3.345.574
1993	4.166	760	1.083.505	1.880.296	2.968.727
1994	2.423	2.344	1.151.673	1.844.494	3.000.934
1995	5.535	4.224	1.040.063	1.762.952	2.812.774
1996	4.250	3.240	631.742	1.622.766	2.261.998
1997	5.313	1.448	663.978	1.374.389	2.045.128
1998	4.641	678	630.915	1.149.539	1.785.773
1999	4.312	1.477	641.702	983.201	1.630.692
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840
2002	1.656	356	773.582	394.107	1.169.701
2003	2.327	688	674.153	148.928	826.096
2004	2.693	543	649.844	163.436	816.516
2005	2.491	675	702.486	214.794	920.446
2006	3.275	825	654.329	231.364	889.793
2007	2.274	917	650.442	247.867	901.500
2008	2.994	1.073	560.526	229.833	794.426

Bron : Tabellen 7.27 en 7.28

### 7.2.6. Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

In tabel 7.30 wordt het aantal schepen weergegeven dat in de Vlaamse havens is aangekomen. Tabel 7.31 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze schepen. Deling van de BT door het aantal aangekomen schepen geeft de gemiddelde BT per zeeschip, zoals weergegeven in tabel 7.32.

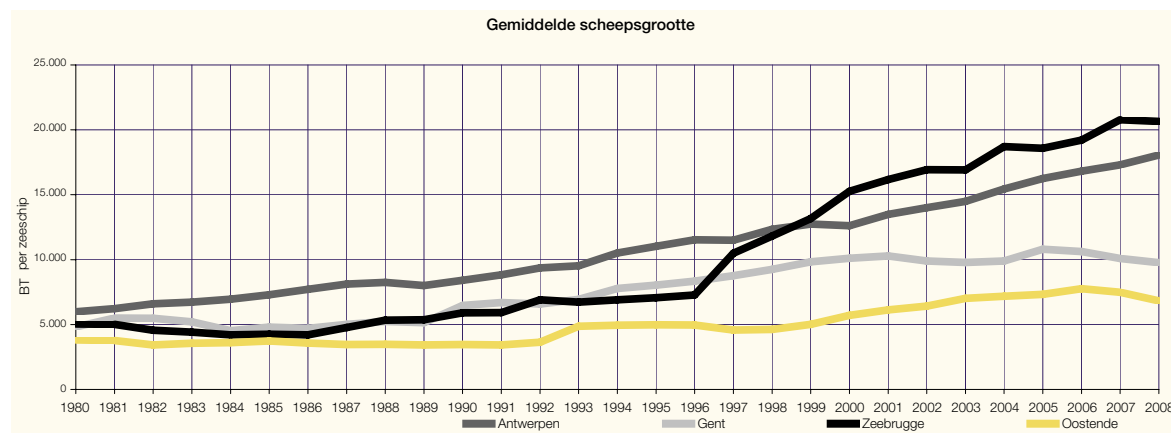


Tabel 7.30 : Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305
1998	16.122	3.096	10.188	3.647	33.053
1999	15.493	3.089	10.982	3.171	32.735
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068
2008	16.406	3.463	9.405	4.868	34.142

Bron : Havenbesturen

### Grafiek 7.14



Tabel 7.31 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2008

Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	69.699	23.353	296.061
1997	182.340	27.319	107.749	18.630	336.039
1998	198.874	28.648	120.360	16.862	364.745
1999	197.346	30.395	144.600	15.894	388.235
2000	203.064	29.215	163.140	23.422	418.842
2001	214.274	28.073	163.937	25.680	431.964
2002	217.918	27.961	169.196	27.498	442.573
2003	227.885	29.453	137.450	32.993	427.781
2004	237.408	30.101	146.850	35.044	449.403
2005	248.461	30.162	158.999	35.501	473.123
2006	265.165	32.618	168.141	36.120	502.044
2007	288.825	32.019	196.351	35.645	552.840
2008	296.400	33.849	194.230	33.197	557.676

Bron : Havenbesturen

Tabel 7.32 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2008

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.282	4.971
1997	11.496	8.759	10.503	4.582
1998	12.336	9.253	11.814	4.624
1999	12.738	9.840	13.167	5.012
2000	12.609	10.102	15.262	5.709
2001	13.489	10.279	16.174	6.123
2002	14.006	9.901	16.938	6.420
2003	14.493	9.788	16.911	7.023
2004	15.445	9.889	18.714	7.177
2005	16.257	10.795	18.586	7.330
2006	16.815	10.618	19.210	7.756
2007	17.306	10.097	20.780	7.490
2008	18.067	9.774	20.652	6.819

Bron : Tabellen 7.29 en 7.30

## 7.3. De Vlaamse havens: per haven in detail

### 7.3.1. De haven van Antwerpen in 2008

De goederenoverslag in de haven van Antwerpen bedroeg 189,4 miljoen ton in 2008. Dit is 6,5 miljoen ton meer dan in 2007 (+3,5 %). In de tabellen 7.33 en 7.34 wordt in synthese weergegeven wat de belangrijkste bewegingen zijn. De tabellen 7.35 en 7.36 geven meer details weer.

Enkele opvallende stijgende trafieken zijn deze van ertsen, chemicaliën, kolen, overig massagoed en overig stukgoed. Graangewassen, houtcellulose en papierpulp, meststoffen en ijzer en staal zijn belangrijke dalers. De belangrijkste stijgers en dalers worden weergegeven in tabel 7.34.

Het grootste deel van de goederen die in de haven van Antwerpen worden geladen en gelost is verpakt

in containers; deze verschijningsvorm maakt 53% van de totale trafiek uit. Vloeibare massagoederen zijn qua volume ook nog zeer belangrijk met een aandeel van 21%. Droge massagoederen maken nog 14% van de trafiek uit en conventioneel stukgoed en ro/ro nemen qua volume een relatief klein aandeel in.

Tabel 7.33 : Samenvattende verkeersevolutie haven van Antwerpen

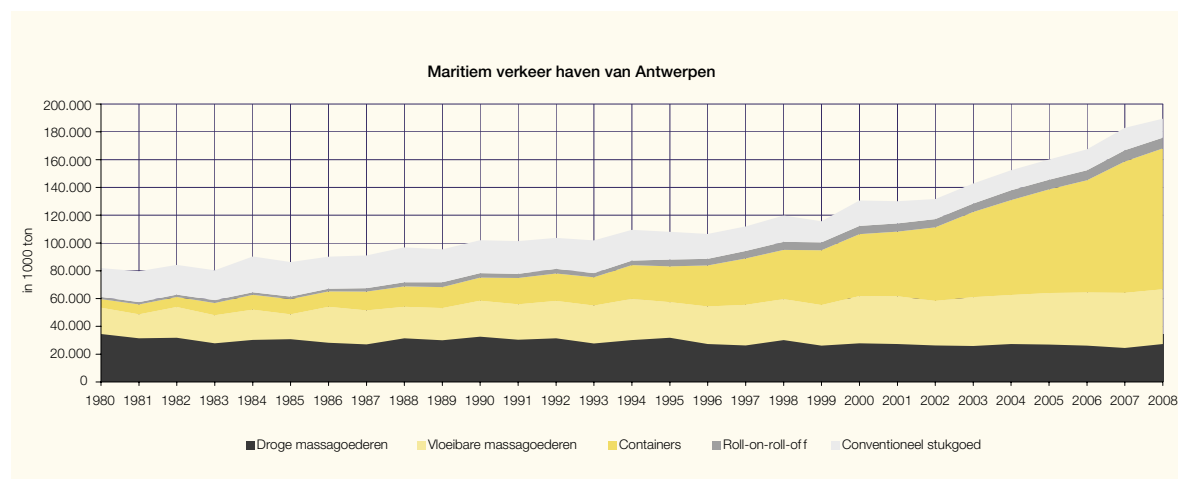
	Miljoen ton 2008	Evolutie 2007-2008	Aandeel 2008
<b>Totaal maritiem verkeer:</b>	<b>189,4</b>	<b>3,5 %</b>	<b>100,0 %</b>
Droge massagoederen:	27,3	11,6 %	14,4 %
Voeibare massagoederen:	39,3	-0,7 %	20,8 %
Containers:	101,4	7,2 %	53,5 %
Roll-on-roll-off:	7,8	-3,9 %	4,1 %
Conventionele stukgoederen:	13,6	-15,8 %	7,2 %

Tabel 7.34 : Stijgers en dalers (2008 tegenover 2007)

Gestegen in 2008		Status quo		Gedaald in 2008	
Goederensoort (overslag 2008)	stijging	Goederensoort (overslag 2008)		Goederensoort (overslag 2008)	daling
Ersen (7,5 milj.ton)	40,1%	Meel (0,4 milj.ton)	-0,9%	Graangewassen (0)	-100,0%
Meststoffen / chemicaliën (0,2 milj.ton)	23,2%	fruit (1,3 milj.ton)	0,7%	Houtcellulose, papierpulp (1,4 milj.ton)	-52,4%
Kolen (9,9 milj.ton)	14,5%			Hout (0,3 milj.ton)	-21,4%
Overig massagoed (3,9 milj.ton)	13,5%			Meststoffen (3,8 milj.ton)	-16,9%
Overig stukgoed (3,4 milj.ton)	8,9%			Suiker (0,1 milj.ton)	-16,7%
Containers (101,4 milj.ton)	7,2%			IJzer en staal (10,5 milj.ton)	-14,5%
Rollend materieel (3,4 milj.ton)	6,6%			Zand en grind (1,8 milj.ton)	-5,3%
Chemicaliën (9,4 milj.ton)	4,0%			Non-ferro-metalen (0,4 milj.ton)	-4,1%
Ruwe aardolie (4,5 milj.ton)	2,1%			Aardoliederivaten (25,0 milj.ton)	-3,4%

Bron : Havenbedrijf Antwerpen/berekeningen VHC

### Grafiek 7.15







Tabel 7.35 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2008

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	Haven van Antwerpen			
	lossing 2008	lading 2008	totaal 2008	totaal 2007
<b>Stukgoedbehandeling</b>	<b>56.117</b>	<b>66.610</b>	<b>122.727</b>	<b>118.782</b>
ijzer en staal	4.863	5.603	10.466	12.244
non-ferro-metalen	412	5	417	435
meststoffen / chemicaliën	48	196	244	198
hout	208	82	290	369
houtcellulose, papierpulp	1.037	353	1.390	2.922
fruit	1.347	0	1.347	1.338
graangewassen	0	0	0	4
rollend materieel	1.074	2.339	3.413	3.202
meel	0	350	350	353
suiker	0	35	35	42
containers	45.497	55.865	101.362	94.540
overig stukgoed	1.631	1.782	3.413	3.135
<b>Massagoedbehandeling</b>	<b>48.901</b>	<b>17.761</b>	<b>66.662</b>	<b>64.115</b>
ruwe aardolie	4.474	53	4.527	4.432
aardoliederivaten	15.934	9.022	24.956	25.844
chemicaliën	6.475	2.887	9.362	9.005
ertsen	7.065	410	7.475	5.334
kolen	9.490	370	9.860	8.606
granen	532	506	1.038	1.049
meststoffen	1.539	2.246	3.785	4.552
zand en grind	1.251	507	1.758	1.856
overig massagoed	2.141	1.760	3.901	3.437
<b>TOTAAL :</b>	<b>105.018</b>	<b>84.371</b>	<b>189.389</b>	<b>182.897</b>

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 7.36 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2008, NVS-indeling

goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Antwerpen			
	lossing 2008	lading 2008	totaal 2008	totaal 2007
0. Landbouwproducten en levende dieren	3.068	617	3.685	4.060
1. Voedingsproducten en veevoeders	365	1.076	1.441	1.614
2. Vaste minerale brandstoffen	9.597	373	9.970	8.696
3. Aardoliën en aardolieproducten	20.407	9.075	29.482	30.278
4. Ertzen, metaalafval, ijzerkies	7.202	1.233	8.435	6.334
5. Ijzer, staal en non-ferrometalen	5.275	5.608	10.883	13.365
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.821	1.238	4.059	3.670
7. Meststoffen	1.582	2.425	4.007	4.787
8. Chemische producten	6.932	3.021	9.953	9.564
9. Voertuigen, machines en overige ...	2.073	2.659	4.732	4.638
10. Containers	45.497	55.865	101.362	94.540
11. Niet gespecificeerde lading	199	1.181	1.380	1.351
<b>TOTAAL :</b>	<b>105.018</b>	<b>84.371</b>	<b>189.389</b>	<b>182.897</b>

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

### 7.3.2. De haven van Gent in 2008

Het totaal van de maritieme trafiek bedroeg voor de haven van Gent in 2008 ruim 27,0 miljoen ton. Tegenover 2007 is de trafiek met 2 miljoen ton gestegen (+7,7 %). In Gent worden vooral goederen aangevoerd, want het aandeel van de lossingen bedraagt 78,4 %.

De belangrijkste trafiekstijging werd genoteerd bij de overslag van petroleum en petroleumproducten, bouwmaterialen en vaste minerale brandstoffen (kolen). Ook meststoffen en producten van de metaalindustrie noteerden een sterke toename. De restpost "overige goederen", chemische producten, voedingsproducten / veevoerders en erts en metaalresiduen daalden daarentegen. De belangrijkste stijgers en dalers worden weergegeven in tabel 7.38.

Het grootste deel (67%) van de goederen die in de haven van Gent worden overgeslagen zijn bulkgoederen (ijzererts, kolen, ruwe mineralen en bouwmaterialen).

Hierbij gaat het vooral om aanvoer (lossingen). Vloeibare massagoederen (14%) en conventionele stukgoederen (12%) zijn eveneens belangrijk, maar deze goederen maken een kleiner deel uit van het trafiekpakket. Roll-on rol-off (6 %) neemt qua volume een bescheiden plaats in en de overslag van containers bevindt zich in een opstartfase.

**Tabel 7.37 : Samenvattende verkeersevolutie haven van Gent:**

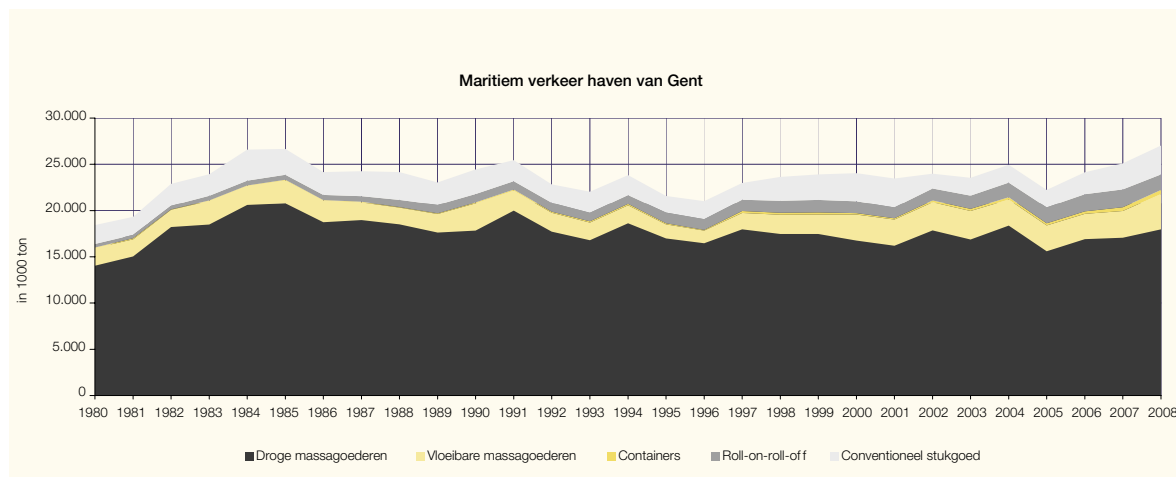
	Miljoen ton 2008	Evolutie 2007-2008	Aandeel 2008
<b>Totaal maritiem verkeer:</b>	<b>27,0</b>	<b>7,7 %</b>	<b>100 %</b>
Droge massagoederen:	18,0	5,3 %	66,5 %
Vloeibare massagoederen:	3,8	32,0 %	14,1 %
Containers:	0,4	6,3 %	1,6 %
Roll-on-roll-off:	1,7	-12,3 %	6,2 %
Conventionele stukgoederen:	3,1	10,6 %	11,5 %

**Tabel 7.38 : Stijgers en dalers (2008 tegenover 2007)**

Gestegen in 2008		Status quo	Gedaald in 2008	
Goederensoort (overslag in 2008)	stijging	Goederensoort (overslag in 2008)	Goederensoort (overslag in 2008)	daling
Petroleum en petr.producten (3,2 milj. ton)	44,6%		Overige goederen (2,4 milj. ton)	-8,2%
Ruwe mineralen / bouwmat. (1,6 milj. ton)	25,9%		Chemische producten (0,6 milj. ton)	-7,3%
Vaste minerale brandstoffen (4,2 milj. ton)	23,3%		Voedingsprod. / veevoeder (3,6 milj. ton)	-5,0%
Meststoffen (1,2 milj. ton)	13,5%		Ertsen en metaalresiduen (5,9 milj. ton)	-3,3%
Producten metaalindustrie (2,8 milj. ton)	12,7%			
Landbouwproducten (1,4 milj. ton)	1,6%			

Bron : Havenbedrijf Gent/berekeningen VHC

**Grafiek 7.16**



Tabel 7.39 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2008

goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Gent			
	lossing 2008	lading 2008	totaal 2008	totaal 2007
<b>0 - Landbouwproducten</b>	<b>1.257</b>	<b>181</b>	<b>1.438</b>	<b>1.416</b>
01 - granen	1.142	142	1.284	1.219
02 - aardappelen	0	0	0	1
03 - andere verse groenten en vruchten	0	0	0	0
04 - natuurlijke en synthetische textielstoffen	0	0	0	144
05 - hout en kurk	112	26	138	0
06 - suikerbieten	0	0	0	0
09 - ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	3	13	16	52
<b>1 - Voedingsproducten en veevoeder</b>	<b>3.151</b>	<b>491</b>	<b>3.642</b>	<b>3.834</b>
11 - suiker	138	47	185	132
12 - dranken	605	60	665	559
16 - producten op basis van graan, fruit en groenten	56	39	94	154
17 - veevoeder	1.095	240	1.336	1.102
18 - oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.257	105	1.361	1.887
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>4.000</b>	<b>240</b>	<b>4.240</b>	<b>3.438</b>
21 - steenkool	3.153	139	3.292	3.179
22 - bruinkool	105	0	105	107
23 - cokes	741	101	842	152
<b>3 - Petroleum en petroleumproducten</b>	<b>2.352</b>	<b>807</b>	<b>3.158</b>	<b>2.183</b>
31 - ruwe petroleum	0	35	35	0
32 - vloeibare petroleumbrandstoffen	865	362	1.228	608
34 - andere petroleumproducten	1.486	409	1.895	1.575
<b>4 - Ertsen en metaalresiduen</b>	<b>4.958</b>	<b>904</b>	<b>5.862</b>	<b>6.064</b>
41 - ijzererts	4.446	0	4.446	4.772
45 - andere ertsen en afvalen daarvan	107	15	123	115
46 - schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	404	889	1.293	1.177
<b>5 - Producten van de metaalindustrie</b>	<b>1.545</b>	<b>1.297</b>	<b>2.842</b>	<b>2.521</b>
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	226	18	244	210
52 - halffabrikaten van ijzer en staal	857	95	952	1.127
53 - staven, profielen en draad van ijzer en staal	33	58	91	118
54 - platen van ijzer en staal	423	1.125	1.548	1.062
55 - buizen en pijpen van ijzer en staal	6	0	6	1
56 - non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	0	0	0	3
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>1.307</b>	<b>296</b>	<b>1.603</b>	<b>1.273</b>
61 - zand, grind, klei en slakken	553	4	557	414
62 - zout, ijzerkies en zwavel	104	0	104	59
63 - andere ruwe mineralen	483	70	553	572
64 - cement en kalk	167	221	388	228
65 - gips	0	0	0	0
69 - bouwmaterialen	0	1	1	0
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>973</b>	<b>185</b>	<b>1.158</b>	<b>1.021</b>
71 - natuurlijke meststoffen	398	13	411	242
72 - kunstmeststoffen	576	172	747	779
<b>8 - Chemische producten</b>	<b>352</b>	<b>287</b>	<b>639</b>	<b>689</b>
81 - chemische basisproducten	327	234	561	539
83 - producten van steenkoolchemie	5	51	56	126
84 - cellulose en oud papier	13	0	13	10
89 - andere chemische producten	7	2	9	14
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>1.291</b>	<b>1.155</b>	<b>2.446</b>	<b>2.664</b>
91 - vervoermaterieel, inclusief onderdelen	203	91	295	350
92 - landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	7	7	7
93 - elektrische en andere machines, apparaten en motoren	13	80	94	109
94 - artikelen van metaal	6	0	6	2
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	965	892	1.858	1.857
99 - bijzondere transacties	102	85	187	339
<b>TOTAAL :</b>	<b>21.186</b>	<b>5.842</b>	<b>27.027</b>	<b>25.103</b>

### 7.3.3. De haven van Zeebrugge in 2008

Na sterke stijgingen in 2006 en in 2007 stagneerde de trafiek in de haven van Zeebrugge in 2008: 42,0 miljoen ton (-0,1 %). De groei in de overslag van containers en vloeibare bulk (voornamelijk LNG) werd teniet gedaan door de daling van de overslag van roll-on roll-off-lading, de droge bulk en het stukgoed.

Het grootste deel van de goederen die in de haven van Zeebrugge worden geladen en gelost zijn containers (51%) en roll-on roll-off (28%). Vloeibare massagoederen zijn eveneens van belang met een aandeel van 15%.



**Tabel 7.40 : Samenvattende verkeersevolutie haven van Zeebrugge:**

	Miljoen ton 2008	Evolutie 2007-2008	Aandeel 2008
<b>Totaal maritiem verkeer:</b>	<b>42,0</b>	<b>-0,1 %</b>	<b>100,0 %</b>
Droge massagoederen:	2,0	-2,9 %	4,6 %
Voeibare massagoederen:	6,2	5,9 %	14,8 %
Containers:	21,2	4,3 %	50,5 %
Roll-on-roll-off:	11,8	-9,1 %	28,1 %
Conventionele stukgoederen:	0,9	-3,7 %	2,0 %

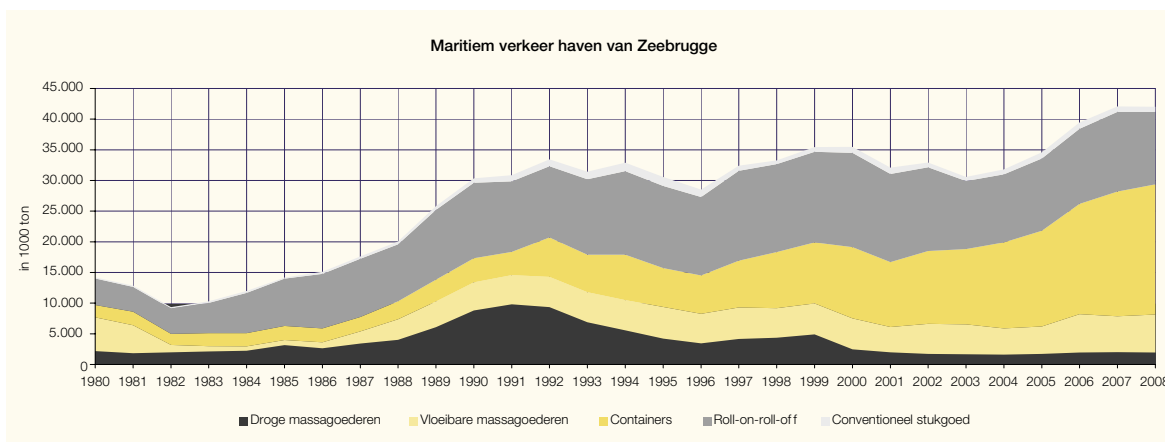
Trafiekstijging werd vooral genoteerd bij de aardolieproducten (LNG). Ook bij enkele andere goederengroepen werden stijgingen genoteerd, maar deze zijn qua volume relatief onbelangrijk, zie tabel 7.41. Dalingen werden genoteerd bij de "overige producten". Aan deze groep wordt, volgens de NVS-nomenclatuur, ook de roll-on roll-off trafiek toegewezen, en dit is de goederengroep die sterk is gedaald.

**Tabel 7.41 : Stijgers en dalers (2008 tegenover 2007)**

Gestegen in 2008		Status quo	Gedaald in 2008		
Goederensoort (overslag 2008)	stijging	Goederensoort (overslag 2008)	Goederensoort (overslag in 2008)	daling	
Aardolie & -producten (2,9 milj. ton)	27,1%	Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies (0)	0,0%	Landbouwprod. (0,3 milj. ton)	-27,3%
Vaste minerale brandstoffen (0,1 milj. ton)	25,0%	Meststoffen (0)	0,0%	Ruwe mineralen / bouwmat. (1,8 milj. ton)	-2,9%
IJzer, staal, non-ferrometalen (0,007 milj. ton)	16,7%			Overige goederen (36,4 milj. ton)	-1,6%
Andere voedingsprod. / veevoed. (0,3 milj. ton)	13,5%				
Chemische producten (0,2 milj. ton)	13,5%				

Bron : Havenbedrijf Zeebrugge/berekeningen VHC

**Grafiek 7.17**



Tabel 7.42: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2008

goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Zeebrugge			
	lossing 2008	lading 2008	totaal 2008	totaal 2007
<b>0 - Landbouwproducten</b>	<b>307</b>	<b>2</b>	<b>309</b>	<b>425</b>
01 - granen (m.i.v. rijst)	46	0	46	41
02 - aardappelen	3	0	3	55
03 - verse groenten en vruchten	250	0	250	299
04 - textiel	0	0	0	0
05 - hout en kurk	7	2	9	29
09 - andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	1	0	1	1
<b>1 - Andere voedingsproducten en veevoeders</b>	<b>313</b>	<b>23</b>	<b>336</b>	<b>296</b>
11 - suiker	92	7	99	71
12 - dranken	206	0	206	179
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	15	16	31	43
18 - oliezaden, oliën en vetten	0	0	0	3
19 - andere voedingsproducten	0	0	0	0
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>44</b>
21 - steenkool	27	0	27	24
22 - bruinkool en turf	28	0	28	20
<b>3 - Aardolie &amp; -producten</b>	<b>2.617</b>	<b>298</b>	<b>2.915</b>	<b>2.294</b>
32 - vloeibare brandstoffen	388	0	388	292
33 - energiegassen	2.229	298	2.527	2.002
<b>4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>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>7</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	0	3
56 - non-ferro metalen	0	0	0	0
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	0	7	7	3
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>1.741</b>	<b>89</b>	<b>1.830</b>	<b>1.884</b>
61 - zand, grind, klei en slakken	1.740	72	1.812	1.865
64 - cement, kalk	1	15	16	16
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	0	2	2	3
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
72 - kunstmeststoffen	0	0	0	0
<b>8 - Chemische producten</b>	<b>174</b>	<b>36</b>	<b>210</b>	<b>185</b>
81 - chemische basisproducten	0	0	0	0
84 - cellulose, papierpulp	174	29	203	185
89 - andere chemische producten	0	7	7	0
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>15.708</b>	<b>20.654</b>	<b>36.362</b>	<b>36.944</b>
91 - vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	14.097	18.924	33.021	33.324
92 - landbouwtractoren en -machines	0	3	3	3
93 - elektrische machines, apparaten, ,...	0	7	7	43
94 - metaalwaren	2	23	25	1
97 - andere fabrikaten en halfabrikaten	112	207	319	250
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	1.497	1.490	2.987	3.323
99 - speciale transacties	0	0	0	0
<b>TOTAAL :</b>	<b>20.915</b>	<b>21.109</b>	<b>42.024</b>	<b>42.078</b>

Bron : Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)



### 7.3.4. De haven van Oostende in 2008

In 2008 bedroeg de overslag in de haven van Oostende bijna 8,5 miljoen ton. De groei tegenover 2007 bedroeg 6,2 %.

Het grootste deel van de goederen die in de haven van Oostende worden overgeslagen zijn roll-on roll-off (80%) en droge massagoederen (20%). De roll-on roll-off trafiek, vooral ferryverkeer, is gestegen in 2008. De droge massagoederen betreffen vooral de aanvoer van zand en grind vanuit zee en ook hier werd een sterke stijging genoteerd. Voor de overige goederen, die in volume uitgedrukt een relatief klein aandeel uitmaken, worden de stijgers en dalers weergegeven in tabel 7.44.

Tabel 7.43 : Samenvattende verkeersevolutie haven van Oostende:

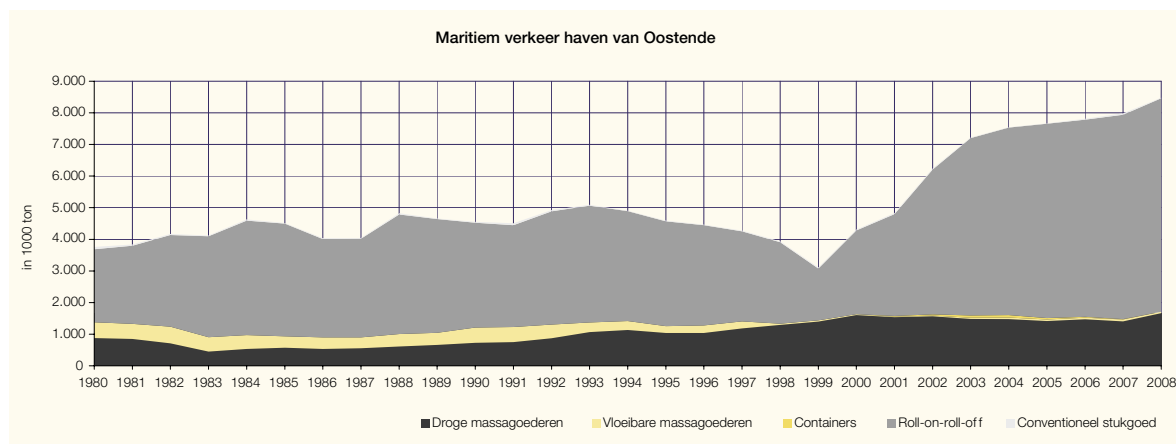
	Miljoen ton 2008	Evolutie 2007-2008	Aandeel 2008
<b>Totaal maritiem verkeer:</b>	<b>8,478</b>	<b>6,2 %</b>	<b>100,0 %</b>
Droge massagoederen:	1,666	18,4 %	19,7 %
Voeibare massagoederen:	0,043	-23,2 %	0,5 %
Containers:	0,000	-100,0 %	0,0 %
Roll-on-roll-off:	6,755	4,6 %	79,7 %
Conventionele stukgoederen:	0,014	-70,2 %	0,2 %

Tabel 7.44 : Stijgers en dalers (2008 tegenover 2007)

Gestegen in 2008		Status quo	Gedaald in 2008	
Goederensoort (overslag in 2008)	stijging	Goederensoort (overslag in 2008)	Goederensoort (overslag in 2008)	daling
Bouwmaterialen (39.000 ton)	200,0%		Hout (0)	-100,0%
Microsilica (13.000 ton)	160,0%		Orthoxyleen (0)	-100,0%
Schroot (7.000 ton)	100,0%		Veevoeder (0)	-100,0%
Silo's/machines (7.000 ton)	100,0%		Erts (3.000 ton)	-62,5%
Steenkool (31.000 ton)	82,4%		Gasolie (35.000 ton)	-37,5%
Waterglass (18.000 ton)	28,6%		Magnesiumoxide (7.000 ton)	-22,2%
Grind en zand (1.477.000 ton)	16,9%			
Ferrochrome (49.000 ton)	6,5%			
Sepeoliet (36.000 ton)	5,9%			
Roll-on-roll-off (6.755.000 ton)	4,6%			

Bron : Havenbedrijf Oostende/berekeningen VHC

Grafiek 7.18



Tabel 7.45: Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 2008

goederencategorie	Haven van Oostende			
	lossing 2008	lading 2008	totaal 2008	totaal 2007
<b>Algemene goederen</b>	<b>1.665</b>	<b>57</b>	<b>1.722</b>	<b>1.509</b>
bouwmaterialen		39	39	13
erts		3	3	8
ferrochrome	49		49	46
gasolie	30	5	35	48
grind en zand	1.477		1.477	1.263
hout			0	46
magnesiumoxide	7		7	9
microsilica	13		13	5
orthoxyleen			0	2
schroot		7	7	0
sepeoliet	36		36	34
silo/machines	4	3	7	0
steenkool	31		31	17
veevoeder			0	4
waterglass	18		18	14
<b>Containers</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>
<b>Roll-on-roll-off</b>	<b>2.687</b>	<b>4.068</b>	<b>6.755</b>	<b>6.460</b>
<b>Toeristische wagens</b>			0	
<b>TOTAAL :</b>	<b>4.352</b>	<b>4.125</b>	<b>8.477</b>	<b>7.983</b>

Bron : AG Haven Oostende



# 8

## De Belgische spoorwegen

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

De gewesten hebben geen bevoegdheid over de spoorwegen. Daardoor zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die in 2008 74,5 % (in ton-kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseerden. In 2007 was het aandeel nog 65,9 %. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkent. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

De totale investeringen voor het jaar 2009 worden begroot op bijna 1.979,0 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2009). Hiervan is 1.230,4 miljoen euro (62,2 %) bestemd voor de klassieke investeringen, 104,2 miljoen euro (5,3 %) voor herstructureringswerken, 69,4 miljoen euro (3,5 %) voor de Hoge Snelheidstrein HST, 385,0 miljoen euro (19,5 %) voor het rollend materieel en 190,0 miljoen euro (9,6 %) voor de informatica en de algemene diensten.

Het voor 2009 begrote bedrag van 1.979,0 miljoen euro is als volgt verdeeld over de drie nieuwe entiteiten die per 1 januari 2005, na de opsplitsing van de vroegere NMBS, tot stand kwamen: NMBS-Holding: 257,5 miljoen euro, infrastructuurbeheerder Infrabel: 1.214,9 miljoen euro en spoorweguitbater NMBS: 506,6 miljoen euro. NMBS-Holding, Infrabel en NMBS hebben een aandeel van respectievelijk 13,0 %, 61,4 % en 25,6 % in het totale investeringsbudget van 2009. Bij de bespreking van de begrote bedragen voor de havens voor 2009 in dit jaaroverzicht worden de bedragen voor NMBS-Holding, Infrabel en NMBS in hun geheel besproken. Er wordt dus geen verdere opdeling meer gemaakt in de drie entiteiten.

In dit jaaroverzicht wordt niet het totale "Investeringsbudget 2009" van de Belgische spoorwegen geanalyseerd. Hierna worden enkel de investeringen - in tabelvorm - voor 2009 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2009 wordt 50,6 miljoen euro geïnvesteerd in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 8,1 miljoen euro (19,1 %) meer dan in 2008. Dit bedrag ligt bijna 10,3 miljoen euro hoger dan het gemiddelde jaarlijkse investeringsbudget voor de periode 1995-2009, dat 40,3 miljoen euro bedraagt.

Het grootste aandeel van de spoorweginvesteringen in de Vlaamse havens gaat in 2009 naar de haven van Antwerpen: 22,5 miljoen euro (44,5 %) van het totaal.



Voor de spoorweginfrastructuur in de havens van Gent en Zeebrugge is nagenoeg een gelijk bedrag voorzien, respectievelijk 14,2 miljoen euro en 13,9 miljoen euro (of 28,0 % en 27,5 % van het totaal voor de havens). Wanneer de cijfers van de investeringen in spoorinfrastructuur in de havens van 2009 worden vergeleken met die van het jaar ervoor, dan stellen we vast dat de investeringen voor Antwerpen verminderen, terwijl die in Zeebrugge en Gent stijgen. Voor de haven van Antwerpen dalen de voorziene investeringen in het budget van 29,0 miljoen euro in 2008 tot 22,5 miljoen euro in 2009 (-22,4 %). Voor Zeebrugge stijgen de voorziene spoorweginvesteringen van 9,9 miljoen euro in 2008 naar 13,9 miljoen euro in het budget van 2009 (+40,4 %). De grootste stijging van de voorziene spoorweginvesteringen worden genoteerd in Gent. Daar stijgen de investeringsvoorzieningen van 3,6 miljoen euro in 2008 tot 14,2 miljoen euro in 2009.

Los van de rechtstreekse investeringen in de vier Vlaamse havens, moet ook de bouw van het derde en vierde spoor op de spoorlijn 50A, tussen Gent-Sint-Pieters en Drogenen, worden vermeld. Deze investering van 27,9 miljoen euro in 2009, komt ook de havens van Zeebrugge en Oostende ten goede. (zie tabel pag. 129 en 130)

De door de NMBS vervoerde hoeveelheid goederen, uitgedrukt in tonkilometer, bleef in 2008 ongeveer op hetzelfde niveau als het jaar daarvoor: 7,774 miljard tonkilometer. Dit is een kleine stijging van 0,8 % ten opzichte van 2007, toen 7,713 miljard tonkilometer werd vervoerd. In 2008 werd van het totaal 5,791 miljard tonkilometer of 74,5 % gerealiseerd vanuit of naar de Vlaamse havens. Dit is een stijging van 14,0 % tegenover 2007. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met 4,145 miljard tonkilometer (53,3 %); de haven van Gent 531 miljoen tonkilometer (6,8 %), de haven van Brugge-Zeebrugge 1,049 miljard tonkilometer (13,5 %) en de haven van Oostende 66 miljoen tonkilometer (0,8 %). In absolute cijfers steeg het aantal vervoerde tonkilometer van en naar de havens in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, respectievelijk van 3,842 miljard tot 4,145 miljard tonkilometer (+7,9 %), van 623 miljoen tot 1,049 miljard tonkilometer (+68,4 %) en van 44 miljoen tot 66 miljoen tonkilometer (+50,0 %). In de haven van Gent daalde het aantal vervoerde tonkilometer van 573 miljoen in 2007 tot 531 miljoen tonkilometer in 2008 (-7,3 %).

De hoeveelheid door de NMBS vervoerde goederen bedroeg in 2008 57,2 miljoen nettoton. Dit is een kleine stijging van 0,9 % ten opzicht van 2007, toen

de vervoerde hoeveelheid goederen 56,7 miljoen nettoton bedroeg. Het aandeel van de vier Vlaamse havens daarin bedroeg in totaal 37,8 miljoen nettoton (66,1 %). De verdeling over de vier havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende bedroeg respectievelijk 27,5 miljoen nettoton (48,1 %), 3,9 miljoen nettoton (6,8 %), 6,2 miljoen nettoton (10,8 %) en 0,2 miljoen ton (0,3 %). De hoeveelheid vervoerde goederen steeg in Zeebrugge van 3,5 miljoen nettoton in 2007 tot 6,2 miljoen nettoton in 2008 (+77,1 %). In Oostende bleef de vervoerde hoeveelheid onveranderd tegenover het jaar ervoor: 0,2 miljoen nettoton. In Antwerpen en Gent daalde de hoeveelheid vervoerde goederen in 2008 tegenover 2007 respectievelijk van 28,3 miljoen nettoton tot 27,5 miljoen nettoton (-2,8 %) en van 4,2 miljoen tot 3,9 miljoen nettoton (-7,1 %). Het aandeel van de Vlaamse havens in de vervoerde hoeveelheid goederen steeg in 2008: van 63,8 % in 2007 tot 66,1 % in 2008.

De IJzeren Rijn<sup>1</sup> is een spoorlijn die de haven van Antwerpen destijds verbond met het Duitse Ruhrgebied. De lijn is in de laatste decennia van de vorige eeuw in onbruik geraakt. Door de groei van de overslag in de Antwerpse haven wordt echter een directe spoorverbinding met het Duitse Ruhrgebied weer wenselijk. Voor de Antwerpse haven is de IJzeren Rijn van groot belang omdat die lijn 50 kilometer korter is dan de bestaande spoorwegverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, waardoor de goederen veel sneller het hinterland bereiken. Op grond van verdragen tussen België en Nederland heeft België het recht op de aanleg, het gebruik en de modernisering van die spoorverbinding. Na gesprekken tussen beide landen werd begin 2000 beloofd om de verbinding opnieuw te openen. Maar al gauw bleek er onenigheid over de heropening van de IJzeren Rijn tussen België, Nederland en Duitsland. Ook binnen België kwam verzet vanuit Waalse hoek. De ontwikkelingen in dit dossier worden uitvoerig beschreven in de vorige edities van het jaaroverzicht. In deze uitgave beperken we ons tot de belangrijkste feiten in 2008.

Op 7 mei 2008 hebben de Duitse bondskanselier Angela Merkel en de Belgische premier Yves Leterme in Berlijn afgesproken dat Duitsland en België een alternatief tracé dat Roermond en het natuurgebied de Meinweg ontziet, zouden onderzoeken. Deze variant zou langs de Duitse autosnelweg A52 en bij Roermond langs de N280 lopen.

<sup>1</sup> Voor meer details over de ontwikkelingen tijdens de jongste jaren in het dossier van de IJzeren Rijn wordt verwezen naar de vorige edities van het Jaaroverzicht Vlaamse havens.

## Investeringsplan 2009 in spoorweginfrastructuur (in duizend euro - prijzen 2009) (Incl. SPV-prefinanciering)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2009 (in 1.000 EURO)
<b>Totaal budget 2009 voor de haven van Antwerpen</b>	<b>22.468,85</b>
<b>Haven Antwerpen: 2de spoortoegang tot de haven</b>	<b>23,21</b>
Tweede spoorverbinding onder de Schelde	3.704,11
Verhoging capaciteit L27A	2.442,43
District NO: Vernieuwen industriële lijnen	300,00
Antwerpen Haven: Vernieuwen sporen	4.000,00
Antwerpen DS: ASI, Achterkaai 107-123 (Vrieskaai)	36,00
Antwerpen DS: Vernieuwen spoor op Wilmarsdonkbrug	70,00
<b>Instandhouding sporen (divers) - District NO</b>	<b>4.406,00</b>
Antwerpen DS - Vernieuwing buitenverlichting bundel Oorderen en Lillo	376,00
Antwerpen Noord - Vernieuwen bundelverlichting bundel 1, Blok 10 - VVDK	147,00
Antwerpen Noord: CVAW wisselcomplex Blok 10	244,20
Antwerpen DS: Bundelverlichting Groenland, Rhodesie, Kongo	27,80
Antwerpen ND: Modernisering verlichting dienstwegen en bundels	200,00
<b>Instandhouding VVDK (divers) - District NO</b>	<b>995,00</b>
Beseining van de Waaslandhaven - Eerste fase - L211	210,00
Antwerpen DS: Westelijke ontsluiting (EB)	1.000,34
Antwerpen DS: Westelijke ontsluiting (A)	310,00
Linkeroever - Lijn 211 - Westelijke ontsluiting - VVDK	185,00
Ontdubbeling L211 - Studie	8,00
Antwerpen DS LO Deurganckdok uitbouw SI (EB)	508,33
Antwerpen DS LO Deurganckdok BUV en voeding (FASE 3 - 6)	257,50
Antwerpen DS LO Verrebroekdok	100,00
<b>Haven van Antwerpen: Deurganckdok</b>	<b>2.579,17</b>
Antwerpen DS LO L10 op dubbel spoor + Gentboog (VVDK en CVAW)	45,00
Antwerpen DS LO L229 op dubbel spoor Kollo nieuwe SP (BL)	125,00
<b>Haven van Antwerpen: L10</b>	<b>170,00</b>
Waaslandhaven bundel zuid VVDK	252,00
Antwerpen DS: Oorderen-Hessenatie-Staalterminal	70,00
Antwerpen DS LO - Overname Bundel-Zuid (EB + A + Studie)	1.780,00
Antwerpen DS: Bundel Oorderen gedeeltelijke elektrificatie	200,00
Antwerpen DS: Bundel oorderen aanpassen en vernieuwing sporen	200,00
Antwerpen DS - Lijn 220 - Nieuwe spoor aansluiting Luiknatie	25,00
Antwerpen DS RO Europacontainerterminal (SI)	25,00
Antwerpen DS: Bundel Oorderen gedeeltelijke elektrificatie	20,00
Antwerpen DS: LO aanleg bundel Zuid F6	3.246,93
<b>Haven van Antwerpen diverse uitbreidingen</b>	<b>5.818,93</b>
Ijzeren Rijn - Voorbereiding kostenverdeling B/NL	1.649,00
<b>Ijzeren Rijn</b>	<b>1.649,00</b>
Antwerpen Noord - Vernieuwen VVDK B 10	72,00
Antwerpen ND Moderniseren bundel C1	25,00
Antwerpen ND Sein- en kabelwerken voor bundels B C SK'S	50,00
Antwerpen ND Bundel B1 elektrificatie 7 sporen	500,00
Antwerpen ND Bundel C2 reminstallatie	34,00
<b>Antwerpen Noord (inclusief Main Hub)</b>	<b>681,00</b>
<b>Totaal budget 2009 voor de haven van Gent</b>	<b>14.232,26</b>
Gent Zeehaven: Prestaties door ZONE NW Seinrichting	316,17
Gent Zeehaven concentratie seinhuizen	2.144,10
Gent Zeehaven: Studies gebouw door Eurost./Belgos.	475,21
Gent Zeehaven: Werken gebouw door aanneming	4.405,01
Gent Zeehaven: Bâtiment - Partie ICT	20,05
Gent Zeehaven: Partie ICT (Hors bâtiment)	99,31
I3 - (Seinhuis 11 - Gent Zeehaven) - prestaties I3 voor EBP/PLP	23,19
I3 - (Seinhuis 11 - Gent Zeehaven) - Contract Belgosignal voor EBP/PLP	2.194,22
<b>Concentratie seinhuizen (divers) - District NW</b>	<b>9.677,26</b>
Spoorvernieuwingen haven van Gent	250,00
<b>Instandhouding sporen (divers) - District NW</b>	<b>250,00</b>
Gent Zeehaven - Bundelverlichting	25,00
Gent Zeehaven - Stopcontacten 400 V	5,00

<b>Instandhouding VVDK (divers) - District NW</b>	<b>30,00</b>
Haven van Gent - Aanleg bundel Groene Banaan	25,00
Haven van Gent - Aanleg bundel Zandeken: spoorwerken	4.000,00
Haven van Gent - Aanpassen bundel- en kaaisporen	250,00
<b>Haven van Gent</b>	<b>4.275,00</b>
<b>Totaal budget 2009 voor de haven van Zeebrugge</b>	<b>13.859,37</b>
I3 - (Seinhuis 7 - Zeebrugge) - contract Belgosignal voor EBP/PLP	116,98
I3 Zeebrugge EBPPLP21 concentratie	100,00
Zeebrugge B.4 - prestaties zone Gent Seinrichting	150,00
Zeebrugge: Prestaties door zone NW Seinrichting	495,33
Zeebrugge: Studies gebouw	495,38
Zeebrugge: werken gebouw door aanneming	3.161,69
I3 - (S.7 - Zeebrugge) - prestaties I3 voor EBP/PLP	22,99
<b>Concentratie seinhuizen (divers) - District NW</b>	<b>4.542,37</b>
Spoorvernieuwingen haven van Zeebrugge	250,00
<b>Instandhouding sporen (divers) - District NW</b>	<b>250,00</b>
L.51A Zeebrugge-Vorming: vervangen verlichtingspalen door kantelbare palen	20,00
<b>Instandhouding VVDK (divers) - District NW</b>	<b>20,00</b>
L.51, L.51A en L.51B Brugge-Dudzele 3° spoor - Bedding en kunstwerken	77,00
L51 St-Pieters-Brugge km 94.241 - 95.535 - Bouwen nieuwe OND & ophogingen	1.020,00
L51A Brugge-Dudzele 3° spoor: seinrichting	25,00
L51A Brugge-Dudzele 3° spoor: bovenleidingswerken	5,00
L51A Brugge-Dudzele 3° spoor: VVDK	1,00
L51, L51A en L51B Brugge-Dudzele 3° spoor: Spoorwerken	44,00
L51, L51A en L51B Brugge-Dudzele 3° spoor: Onteigeningen	38,00
L51, L51A en L51B Brugge-Dudzele 3° spoor: Afschaffen OW1 km 99,606	9,00
L51A/51B Dudzele km 98,600 - Aanleg Engelse vertakking Blauwe Toren	11,00
L51A/51B Dudzele km 98,600 - Aanleg Engelse vertakking Blauwe Toren ont32	50,00
L51 St-Pieters-Brugge km 94,241 - 95,535 - Onteigeningen Waggelwater	250,00
<b>L51A Brugge-Dudzele 3de spoor</b>	<b>1.530,00</b>
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - kunstwerken	16,00
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - seinrichting	110,00
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - bvl en ost	219,00
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - VVDK	110,00
Zeebrugge-Vorming: Masterplan - spoorwerken	315,00
Haven van Zeebrugge: verb. Pelikaan-Ramskapelle en drieh. Pelikaan-spoorw.	1.205,00
Haven van Zeebrugge - Bundel Ramskapelle: Elektrificatie en verlichting	329,00
Haven van Zeebrugge - Aanleg bundel Wielingen	33,00
Zeebrugge -Vorming : Masterplan - I-I.5 studies	128,00
Masterplan Zeebrugge - oprichten sectioneerpost: gebouw	10,00
<b>Zeebrugge-Vorming</b>	<b>2.475,00</b>
Haven van Zeebrugge -SIL-2 seinpost in westelijke Voorhaven	146,00
Haven van Zeebrugge -Bundel Pelikaan: elektrificatie en verlichting	1.150,00
Haven van Zeebrugge -Masterplan - onteigeningen	2.289,00
Haven van Zeebrugge -ZID: omvorming bundel Pelikaan en Overgave bundel	431,00
Haven van Zeebrugge -Aanpassen bundelsporen	100,00
<b>Haven van Zeebrugge</b>	<b>4.116,00</b>
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: kunst- en beddingswerken	153,00
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: seinrichting	55,00
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: bovenleiding	110,00
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: VVDK	5,00
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: spoorwerken	11,00
Zeebrugge - Aanleg bocht Ter Doest: onteigeningen	405,00
Bocht Ter Doest - Aankoop en/of inrichting van een natuurcompensatiegebied	187,00
<b>Bocht Ter Doest</b>	<b>926,00</b>
<b>Totaal budget 2009 voor de haven van Oostende</b>	<b>0,00</b>
Haven van Oostende: spoorontsluiting Plassendale 1: werken SI	
<b>Totaal</b>	<b>50.560,48</b>

Op 5 september 2008 vond overleg plaats tussen België, Nederland en Duitsland. Er werd nagegaan of er overeenstemming kon worden gevonden over voor een mogelijk alternatief tracé via de A52. Duitsland en Nederland beloofden om na te kijken of zij een akkoord konden bereiken over de eventuele meerkosten en financiering hiervan.

Op 17 november 2008 stelden minister van Overheidsbedrijven Inge Vervotte en staatssecretaris Etienne Schouppe dat er geen overeenstemming bereikt was tussen België, Nederland en Duitsland over de dekking van de kosten van het alternatieve tracé voor de IJzeren Rijn. Daardoor blijft het historische tracé de enige mogelijke oplossing, aldus minister van Overheidsbedrijven Inge Vervotte en staatssecretaris Etienne Schouppe. Volgens ruwe schattingen zal de heractivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn - met een stuk enkel, niet geëlektrificeerd spoor - zo'n 700 miljoen euro kosten. De A52-variant werd in zijn meest uitgebreide versie - met geëlektrificeerd dubbelspoor - op 1.347 miljard euro geraamd.

Op 25 november 2008 schreef de Nederlandse minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat een brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer waarin hij een toelichting gaf op het verloop van het overleg over het alternatief tracé van de IJzeren Rijn in Duitsland.

In 2005 stelde staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Bruno Tuybens vier onafhankelijke deskundigen aan. Zij concludeerden op 16 mei 2009 in een rapport dat uitstel, elektrificatie en begeleidende maatregelen de kosten-batenbalans geleidelijk kunnen doen omslaan.

- de IJzeren Rijn heeft een te beperkte vervoerswaarde omdat de Montzenroute nog heel veel capaciteit heeft;
- de kosten lopen te hoog op (door de aanleg van de Meinweg-tunnel in totaal 536,3 miljoen euro, waarvan 338,9 miljoen euro voor rekening van België);
- de milieubalans is negatief omdat op het historisch tracé enkel dieseltreinen kunnen rijden.

De tweede spoortoegang is voor de Antwerpse haven van zeer groot belang. Tot op vandaag loopt de enige spoortoegang tot het vormingsstation Antwerpen-Noord en bijgevolg tot de rechteroever van de Antwerpse haven langs de spoorlijn 27A en de vertakking Schijn. Vandaag is er maar één toegang en dit maakt het spoorvervoer van en naar de haven bijzonder kwetsbaar. Bovendien is de spoorlijn 27A reeds verzadigd. De tweede toegang bestaat uit de aanleg van een dubbelsporig, geëlektrificeerd spoor tussen Antwerpen-Noord

en Lier (vertakking Nazareth) via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Deurne, Wommelgem en Ranst.

Om beter te kunnen beantwoorden aan de logistieke behoeften van de staalindustrie in Europa, werd op 9 januari 2007 een overeenkomst tussen de NMBS en de Franse Spoorwegmaatschappij SNCF plechtig ondertekend, waarbij beide ondernemingen hun krachten zouden bundelen. Het akkoord voorzag in de oprichting van de tijdelijke vennootschap Sideros. De samenwerking moest uitmonden in een gezamenlijke ontwikkeling van diensten en een gezamenlijk operationeel beheer van de staaltransporten, dankzij de integratie van opvolging- en informaticasystemen. Beide spoorwegmaatschappijen zouden ook speciale wagons voor de staalindustrie inzetten. De samenwerking moest leiden tot rationalisering, waardoor er middelen vrij zouden komen om te investeren. Onderzoek toonde echter aan dat verregaande herstructureringsnodig waren om een dergelijke gemeenschappelijke dochter op poten te zetten. Zo was het volgens de NMBS erg moeilijk om een evenwichtige verhouding tussen beide partners tot stand te brengen. Het project Sideros werd dan ook in september 2007 stopgezet. In april 2008 werden alle staal- en bulkcontracten van NMBS-goederendivisie B-Cargo overgeheveld naar Xpedys, een nieuwe dochtermaatschappij van de NMBS, waar ook Inter Ferry Boats (IFB) een aandeel in heeft. Xpedys neemt niet alleen de contracten van B-Cargo over, maar ook de volledige staalactiviteiten van IFB. Voor zijn binnen- en buitenlandse trafieken krijgt Xpedys in totaal 6.800 goederenwagons ter beschikking. De NMBS blijft instaan voor het onderhoud van het rollend materieel.

Eind april 2008 heeft Infrabel, de Belgische beheerder van de spoorinfrastructuur, de Gentboog in Melsele in gebruik genomen. Daardoor kunnen treinen voortaan rechtstreeks van Antwerpen Linkeroever richting Gent, Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk sporen. Dankzij de Gentboog moeten treinen geen omweg meer maken langs de Kennedytunnel en tal van knooppunten op de Rechteroever of de bijsporen van Zwijndrecht. Bovendien zorgt de rechtstreekse spoorverbinding voor 24 extra spoorpaden op lijn 59 tussen Zwijndrecht en Antwerpen Schijnpoort. De Gentboog levert een tijds-winst van een half tot anderhalf uur op vergeleken met de vroegere frontveranderingen in respectievelijk Zwijndrecht en Antwerpen Schijnpoort. De kostprijs van de Gentboog bedraagt ongeveer 10 miljoen euro.

Op 5 oktober 2008 ondertekenden minister-president Peeters en minister Crevits drie resterende overeenkomsten die nodig zijn voor de start van de werken aan

de Liefkenshoektunnel. Door het ondertekenen konden de werken definitief van start gaan in november 2008. Het "Project Liefkenshoektunnel" legt met de bouw van de nieuwe spoorlijn 10 een nieuwe spoorverbinding tussen de Linkeroever en de Rechteroever in de haven van Antwerpen. Door de aanleg van deze 16,2 kilometer lange verbinding wordt het havengebied op de Linkeroever (Waaslandhaven) rechtstreeks verbonden met de spoorinfrastructuur op de Rechteroever, in het bijzonder met het vormingsstation Antwerpen Noord en de spoorlijn 27A, die de hoofdas uitmaakt van de goederentrafiek per spoor van en naar de haven. Een groot voordeel van de nieuwe verbinding is het feit dat het verkeer van goederentreinen tussen beide oevers van de Schelde mogelijk zal worden zonder dat het havengebied moet worden verlaten. Met de bouw van de spoortunnel wordt tevens een belangrijke stap gezet naar de structurele verbetering van de spoorontsluiting van de haven. De Liefkenshoekspoortunnel is niet enkel van groot economisch belang voor de haven van Antwerpen. Het project zal eveneens positieve effecten hebben op de uitdagingen op het vlak van mobiliteit, leefmilieu en leefbaarheid in de Antwerpse regio. Omdat de infrastructuurwerken aan het project Liefkenshoekspoortunnel tijdig zouden kunnen starten, dienden er in totaal nog drie overeenkomsten te worden afgesloten tussen de spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel en het Vlaamse Gewest. Een eerste overeenkomst betrof de taakverdeling bij de realisatie van het natuurgebied "Rietveld Kallo" en werd door de Vlaamse Regering op 26 september 2008 goedgekeurd. Een tweede overeenkomst betreft afspraken aangaande de realisatie van vijf geluidsbuffers. Het milieueffectenrapport (MER) dat

naar aanleiding van het project werd opgesteld dwingt Infrabel tot de aanleg van drie geluidsbermen (Kallo, Verrebroek en Zuidelijke Groenzone) en een geluidsscherm langs een nabijgelegen woonwijk (ter hoogte van de Fabriekstraat in Kallo). Om deze werken te kunnen laten uitvoeren, zijn een reeks praktische afspraken nodig met betrekking tot de studie, de ter beschikking stelling van de openbare terreinen en de verwerving van enkele private terreinen. Het MER-rapport vermeldt ook de aanleg van een geluidsscherm langs de R2 als wenselijk (Kruipin). De Vlaamse Regering besliste ook dit geluidsscherm aan te leggen. Met de bouw van de geluidsschermen is in oktober 2008 gestart. Een derde overeenkomst tenslotte slaat op een reeks praktische afspraken met betrekking tot de overdracht van de eigendom van een aantal gronden en infrastructuur, nodig voor de bouw van de spoortunnel.

De bouwvergunning voor de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel werd begin november 2008 aan Infrabel afgeleverd, waarna de werken op 12 november 2008 startten. De spoortunnel wordt gebouwd door het consortium Locorail dat bestaat uit het Franse Vinci, het Belgische CFE en het Nederlandse BAM. Het consortium zorgt voor de financiering van het project, voor de bouw en voor het onderhoud van de spoortunnel. In ruil voor het onderhoud en de investering zal spoornetbeheerder Infrabel 38 jaar lang een jaarlijkse gebruiksvergoeding van 50,6 miljoen euro betalen aan Locorail. Daarna wordt Infrabel zonder verdere verplichtingen eigenaar van de Liefkenshoekspoortunnel. De gebruikers van de spoortunnel zullen geen gebruikersheffing moeten betalen. De werken omvatten onder meer de aanleg van de spoorbedding van Bundel Zuid tot de bestaande Beverenspoortunnel (die ook aangepast en gerenoveerd zal worden), de bouw van een gedeeltelijk open verbindingstunnel tussen de Beverenspoortunnel en de geplande boortunnels, de constructie van twee enkel-sporige boortunnels onder de Schelde en de aanleg van een gesloten tunnelconstructie en een open toegangshelling op de Rechteroever. Eens de spoortunnel operationeel is, zal het treinverkeer van en naar het Deurganckdok veel efficiënter verlopen omdat de treinen dan rechtstreeks zullen doorrijden naar Antwerpen Noord. Momenteel moeten de treinen nog omrijden via de Kennedytunnel. Als alles volgens plan verloopt zal de infrastructuur van de Liefkenshoekspoortunnel in het voorjaar van 2014 worden getest en midden 2014 zou ze ter beschikking worden gesteld van de spooroperatoren. Vanaf dan zouden meer dan 100 treinen per dag minder door de Kennedytunnel rijden. De bouw van de Liefkenshoekspoortunnel is het grootste PPS-project ooit in België.





# 9

## RAPL - Rotterdam-Antwerpen pijpleiding

De RAPL is de pijpleiding tussen Antwerpen en Rotterdam, uitgbaat door het bedrijf Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. (afgekort RAPL). De twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, die van Total en die van Esso, worden via de RAPL bevoorrad. Sinds de ingebruikname van de RAPL in 1971, werd in Antwerpen meer dan 864 miljoen ton ruwe petroleum vanuit Rotterdam aangevoerd. De jaarlijks aanvoer neemt gestaag toe en in 2008 werd een recordhoeveelheid van 30,87 miljoen ton vanuit Rotterdam getransporteerd. Dit is een kleine toename tegenover het jaar daarvoor toen 30,74 miljoen ton werd vervoerd (+0,4 %).



Jaar	Vervoerde hoeveelheid ruwe petroleum	Index 1980 = 100
1971	6.797.635	29,2
1972	19.616.465	84,3
1973	21.334.835	91,7
1974	16.718.201	71,9
1975	18.553.291	79,8
1976	19.742.399	84,9
1977	27.195.948	116,9
1978	25.442.862	109,4
1979	24.074.639	103,5
1980	23.263.766	100,0
1981	20.783.859	89,3
1982	18.284.597	78,6
1983	16.087.589	69,2
1984	14.262.434	61,3
1985	14.752.808	63,4
1986	16.921.640	72,7
1987	17.100.793	73,5
1988	18.656.999	80,2
1989	20.428.311	87,8
1990	19.596.358	84,2
1991	22.726.096	97,7
1992	22.939.789	98,6
1993	23.077.269	99,2
1994	23.222.795	99,8
1995	21.689.210	93,2
1996	26.494.346	113,9
1997	26.934.970	115,8
1998	27.813.588	119,6
1999	27.155.695	116,7
2000	27.327.190	117,5
2001	26.074.570	112,1
2002	29.133.672	125,2
2003	30.672.733	131,8
2004	30.414.507	130,7
2005	28.266.103	121,5
2006	28.401.299	122,1
2007	30.739.852	132,1
2008	30.874.116	132,7

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

# 10

## Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens



De binnenvaart speelt een belangrijke rol voor de aan- en afvoer van goederen van en naar het hinterland. In de Vlaamse zeehavens werd in 2008 in totaal 111,6 miljoen ton goederen geladen en gelost in/vanuit binnenschepen, dit is 3,3% meer dan in 2007. Op de Vlaamse kanalen en rivieren werden in 2008 goederen gelost en geladen vanuit/in binnenschepen voor een totaal van 40,0 miljoen ton (quasi status quo tegenover 2007). In 2008 bedroeg het totaal voor havens en binnenwateren samen 151,6 miljoen ton. Antwerpen en Gent zijn de belangrijkste havens voor de binnenvaart, met een aandeel van respectievelijk 59,7 % en 13,2 % in de totale lossingen en ladingen vanuit/in binnenschepen. De Vlaamse kanalen en rivieren zijn goed voor 26,4 % van het totaal. 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.

De binnenvaarttrafiek in de haven van Antwerpen nam toe tussen 1998 en 2008 van 60,7 tot 90,4 miljoen ton (jaarlijkse gemiddelde groei 4,1%). In Gent is de trend in de periode 1998-2008 eveneens zeer positief: van 12,5 tot 20,1 miljoen ton, d.w.z. een jaarlijkse gemiddelde groei van 4,9%. Op de Vlaamse kanalen en rivieren steeg de binnenvaarttrafiek tussen 1998 en 2008 van 29,2 tot 40,0 miljoen ton, dit is een jaarlijks gemiddelde toename van 3,2%. In de havens van Zeebrugge en Oostende ligt de binnenvaarttrafiek zeer laag (in 2008 0,8 miljoen ton in Zeebrugge en 0,2 miljoen ton in Oostende).

In totaal groeide de overslag van de binnenvaart in de Vlaamse havens en de Vlaamse waterwegen tussen 1998 en 2008 van 103,0 tot 151,6 miljoen ton, d.i. jaarlijks gemiddeld een stijging van 3,9%. Het grootste deel van deze lossingen en ladingen vindt plaats in de havens, nl. 111,6 miljoen ton in 2008, d.i. 73,6% van het totaal.

**Lossingen en ladingen door de binnenvaart in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1998-2007**

Jaar	haven				totaal Vlaamse havens	Overige in Vlaanderen	Algemeen totaal
	Antwerpen	Gent	Brugge-Zeebrugge	Oostende			
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
2000	70.172	12.800	549	142	83.663	34.024	117.688
2001	72.295	13.200	461	149	86.105	33.733	119.839
2002	74.276	14.263	457	82	89.078	34.038	123.116
2003	76.615	14.916	508	145	92.184	34.333	126.517
2004	81.939	16.902	593	192	99.626	35.912	135.538
2005	84.301	16.490	747	163	101.701	37.581	139.282
2006	85.694	18.389	949	289	105.321	39.240	144.561
2007	89.297	17.731	808	201	108.037	39.915	147.952
2008	90.449	20.077	846	212	111.584	40.034	151.618

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









De Vlaamse Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Ze heeft een advies- en aanbevelingsfunctie en een studie- en informatiefunctie. Het Vlaams Parlement, de Vlaamse Regering, de bevoegde minister en de SERV kunnen de Havencommissie om adviezen en studies vragen.

De Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, hebben ontegensprekelijk een groot belang voor de Vlaamse en Belgische economie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz. Elk van deze activiteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een groot belang hecht aan haar havens en aan een gedegen havenbeleid.

Daarom heeft de Vlaamse regering in 1989 een commissie opgericht: de Vlaamse Havencommissie (VHC). De Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Deze algemene opdracht werd in het Havendecreet herbevestigd. Ook in het daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluit over de werking en de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie bleven de taken vrijwel gelijk aan deze uit het oorspronkelijke oprichtingsbesluit.

De Vlaamse Havencommissie bestaat uit vier groepen leden: acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties, één vertegenwoordiger van respectievelijk de binnenscheepvaart, het wegtransport en het spoorvervoer en elf vertegenwoordigers van de Vlaamse havens (Antwerpen heeft vijf vertegenwoordigers; Zeebrugge, Oostende en Gent hebben telkens twee vertegenwoordigers). In het dagelijks bestuur zetelen een vertegenwoordiger van elke haven en van de vier grote Vlaamse sociale partners. De voorzitter is een onafhankelijke deskundige.