

Sterk door overleg



# Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006

*Vlaamse Havencommissie*

Jean-Pierre Merckx  
Dirk Neyts

Sterk door overleg



# Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006

*Feiten en ontwikkelingen, investeringen,  
sociaal-economische indicatoren en  
statistieken over 2006*

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](mailto: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. In vogelvlucht</b>	<b>5</b>
2.1.2. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2005	5
2.2. Overheidsuitgaven voor de Vlaamse havens	5
2.3. Havenarbeid in de Vlaamse havens	5
2.4. Sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens	6
2.5. Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens	6
2.6. De Belgische Spoorwegen	6
2.7. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding en binnenvaart	6
<b>3. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2006</b>	<b>7</b>
3.1. De haven van Antwerpen	7
3.1.1. Industrie	7
3.1.2. Infrastructuur	15
3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen	19
3.2. De haven van Gent	25
3.2.1. Industrie	25
3.2.2. Infrastructuur	27
3.2.3. Scheepvaartlijnen	30
3.3. De haven van Zeebrugge	31
3.3.1. Industrie	31
3.3.2. Infrastructuur en milieu	36
3.3.3. Scheepvaartlijnen	38
3.4. De haven van Oostende	42
3.4.1. Industrie	42
3.4.2. Infrastructuur	43
3.4.3. Scheepvaartlijnen	44
<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 sociaal-economisch 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	73
6.3.4. De haven van Zeebrugge	73
6.3.5. De haven van Oostende	74
6.4. Werkgelegenheid	77
6.4.1. Vlaamse havens algemeen	77
6.4.2. De haven van Antwerpen	78
6.4.3. De haven van Gent	78
6.4.4. De haven van Zeebrugge	79
6.4.5. De haven van Oostende	79
6.5. Investerings	82
6.5.1. Vlaamse havens algemeen	82
6.5.2. De haven van Antwerpen	83
6.5.3. De haven van Gent	83
6.5.4. De haven van Zeebrugge	83
6.5.5. De haven van Oostende	84
<b>7. Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens</b>	<b>87</b>
7.1. Inleiding	87
7.2. Algemeen overzicht	87
7.2.1. De Le Havre-Hamburg range	87
7.2.2. De haven van Antwerpen in 2006	88
7.2.3. De haven van Gent in 2006	89
7.2.4. De haven van Zeebrugge in 2006	91
7.2.5. De haven van Oostende in 2006	93
7.3. Statistische gegevens	95
7.3.1. Totaal maritiem verkeer	95
7.3.2. Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën	97
7.3.3. Containerverkeer	100
7.3.4. Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen	104
7.3.5. Oorsprong en bestemming van de goederen	114
7.3.6. Passagiers	117
7.3.7. Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens	119
7.3.8. Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range	121
<b>8. De Belgische spoorwegen</b>	<b>124</b>
<b>9. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding</b>	<b>130</b>
<b>10. Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens</b>	<b>132</b>



# 1

## Voorwoord

Het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006" ligt voor u, en het feit dat u dit leest, betekent dat u wellicht tot de grote groep van mensen behoort die betrokken is, op één of andere wijze, bij de Vlaamse havens. U bent dus één van de velen die niet meer overtuigd moet worden van het belang van de havens en u weet ook als geen ander dat het dagelijkse leven van de gemiddelde burger er heel anders uit zou zien als er geen havens waren in Vlaanderen. Veel van de goederen die u in huis heeft, komen per container, met een containerschip, via de haven en dan per binnenschip, trein en/of vrachtwagen naar een distributiecentrum of groothandel, dan naar de winkel, en zo naar uw huiskamer.

Er zijn ook outsiders. Veel mensen hebben niet zoveel met de havens te maken. Zij hebben van de havens een beeld dat fout of achterhaald is: vervuiling, scheepsrampen, ongebreidelde uitbreiding, enz. Het maatschappelijk draagvlak moet vergroot worden, veel meer mensen moeten overtuigd worden van het belang van de havens en van de essentiële economische functies die door een haven worden vervuld.

U hoeft niet meer overtuigd te worden, want u behoort tot de insiders. Maar ik denk toch dat u niet meer alles weet wat er in het afgelopen jaar is gebeurd: de nieuwe lijnen, nieuwe bedrijven, nieuwe infrastructuur en nieuwe ontwikkelingen die er in 2006 zijn geweest. U hebt er wel een idee van, maar heel precies weet u niet hoe groot de investeringen waren die de Vlaamse overheid in de Vlaamse havens heeft gedaan in het afgelopen jaar. Ook over de havenarbeid, het sociaal-economische belang van de havens en de maritieme trafieken herinnert u zich niet elk detail.



Daarom publiceert de Vlaamse Havencommissie dit "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006". Want wat u in de loop van 2006 in de pers kon lezen of via uw contacten kon vernemen, werd in deze publicatie geregistreerd en samengevat. De statistieken werden bij elkaar gebracht. Voor de insiders en de outsiders. Of voor u, als insider, zodat u de outsiders kunt overtuigen van het belang van de Vlaamse havens. Ik wens u veel lees- en naslagplezier.

Willy Winkelmans  
Voorzitter Vlaamse Havencommissie





# 2

## In vogelvlucht

### 2.1. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2006

In **Hoofdstuk 3** wordt uitvoerig ingegaan op de feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2006. Er werden tal van nieuwe installaties gebouwd, er werden nieuwe terreinen in gebruik genomen, er kwamen er nieuwe bedrijven bij en zijn er bedrijven verdwenen. Voor de vier Vlaamse havens worden achtereenvolgens 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** van dit Jaaroverzicht wordt een overzicht gegeven van de uitgaven door de Vlaamse overheid ten behoeve van de Vlaamse havens. Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsinvesteringen in de havens en in de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. Er wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2006, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. Er wordt afzonderlijke aandacht besteed aan de verdieping van de Westerschelde, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse Gemeenschap in 2006 ca. 322,9 miljoen euro in de havens. Meer dan de helft daarvan werd geïnvesteerd in de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse havens.

### 2.3. Havenarbeid in de Vlaamse havens

In **Hoofdstuk 5** wordt inzicht geboden in de ontwikkelingen in de havenarbeid in de Vlaamse havens. Het aantal gepresteerde arbeidstaken nam in 2006 toe in de vier havens. Het aantal havenarbeiders volgde in 2005 diezelfde trend: een stijging in alle Vlaamse havens. In **Hoofdstuk 5** worden gedetailleerde cijfergegevens weergegeven voor de volledige tijdreeks 1980-2006.

## 2.4. Sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens

In **Hoofdstuk 6** van dit Jaaroverzicht wordt dieper ingegaan op het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens. De evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in de periode 1997-2005 wordt besproken op basis van gegevens van de Nationale Bank van België. In 2005 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, meer dan 14,1 miljard euro. De directe tewerkstelling bedroeg 106.683 voltijdse equivalenten (VTE's) en er werd ruim 4,6 miljard euro geïnvesteerd.

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

In **Hoofdstuk 7** worden de ontwikkelingen bekeken op het vlak van goederenoverslag, inscheping en ontscheping van passagiers en scheepsbewegingen. Het overslagcijfer van 225 miljoen ton in 2005 nam toe tot bijna 239 miljoen ton in 2006. Dit is een absoluut record. In Antwerpen steeg de totale trafiek tot meer dan 167 miljoen ton. Ook in Zeebrugge en Oostende is het overslagcijfer van 2006 een absoluut record, met respectievelijk 39,5 miljoen ton en 7,8 miljoen ton. De trafiek in de haven van Gent is ook sterk gestegen,

tot 24,1 miljoen ton. Deze en vele andere statistische gegevens worden in dit hoofdstuk gedetailleerd weergegeven.

## 2.6. De Belgische Spoorwegen

Het Belgisch vervoerbeleid werd door de staatshervorming van 1988 geregionaliseerd, met uitzondering van de NMBS, de nationale luchthaven, de Regie der Luchtweegen (opgenomen in BIAC) en de Regie voor Maritiem Transport. De Belgische Spoorwegen zijn dus Belgische beleidsmaterie, niettegenstaande in 2006 67,5 % (in tonkilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS vervoerd wordt van en naar de Vlaamse havens. 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.

## 2.7. Rotterdam-Antwerpen pijpleiding en binnenvaart

In twee kleinere hoofdstukjes wordt aandacht besteed aan twee goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens: de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding en de binnenvaarttrafiek van en naar de Vlaamse havens.





# 3

## Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2006

### 3.1. De haven van Antwerpen

#### 3.1.1. Industrie

In januari 2006 kwam het opslagbedrijf Tabaknatie volledig in handen van de familie Heyndrickx doordat de afgevaardigd bestuurder, de overige partners heeft uitgekocht. Tot 1995 was de Tabaknatie nog in handen van een tiental natiebazen. Om het beslissingsproces sneller te laten verlopen, kochten drie vennoten toen de anderen uit. Tabaknatie is het grootste opslag- en overslagbedrijf voor tabak ter wereld. En heeft in Antwerpen permanent ongeveer 280.000 ton ruwe tabak in voorraad. Om te kunnen groeien, investeert het bedrijf 25 miljoen euro in de bouw van het nieuwe magazijnencomplex Argos, aan het Verrebroekdok op de Linkeroever. Het nieuwe complex heeft een oppervlakte van 102.000m<sup>2</sup>. De groei is verzekerd omdat Tabaknatie een groot contract heeft afgesloten met Japan Tobacco. Hoewel het sigarettenverbruik in West-Europa daalt, neemt de wereldwijde consumptie nog altijd toe, vooral in Centraal Europa en Rusland. Daarom moet Tabaknatie nu magazijnruimte huren bij derden. In Antwerpen wordt de tabak van overal ter wereld in containers aangevoerd en opgeslagen. De kwaliteit wordt er gecontroleerd en de distributie naar de sigarettenfabrieken georganiseerd. Dagelijks worden er bij Tabaknatie in Antwerpen ongeveer 140 veertig voetcontainers geladen en gelost.

Na een succesvolle testperiode is in januari 2006 het nieuwe product van Seagha, P@C-IT (pac-it) in gebruik genomen. P@C-IT staat als acroniem voor "Pre-Announcement for Cargo for Inland Transport". Het betreft een platform dat de inland carriers mee inscha-

kelt in de elektronische berichtenuitwisseling met zowel hun opdrachtgevers als de terminals en depots. Het systeem stelt vrachtwagen-, binnenvaart- en spooroperators in staat om transportopdrachten elektronisch te ontvangen en op basis daarvan vooraanmeldingen te versturen naar de verschillende terminals en/of depots. P@C-IT houdt ook rekening met de technologie die de bedrijven in huis hebben: EDI, XML, webapplicaties, e-mail of sms. Het elektronische systeem werkt als volgt: de scheepsagent of de expediteur stuurt een opdracht naar de webdatabank. De transporteur bekijkt die in zijn eigen systeem of via een eenvoudige webapplicatie. Na het ingeven van een paswoord en een gebruikersnaam zal de transporteur een overzicht krijgen van alle opdrachten die naar hem werden verstuurd. Hij kan dan beslissen over de opdrachten die hij zelf wil uitvoeren dan wel doorverwijzen naar een collega. Door middel van een statusbericht wordt de opdrachtgever op de hoogte gebracht en wordt ook de terminal of het depot in de communicatie betrokken. De transporteur kan immers vooraanmelden dat hij één of meer containers komt halen of brengen. Daarvoor zal P@C-IT de gegevens van het webformulier omvormen tot het COPINO-bericht, wat staat voor "Container Prenotification". De terminal stuurt dan een bevestiging terug, inclusief andere informatie. Op die manier kunnen onnodige bezoeken aan de terminal worden vermeden. In een later stadium zal P@C-IT worden gelinkt met het Barge Traffic System en ook aan het Alfapass-systeem.

Eind oktober 2005 vond een grondverzakking plaats bij Total in Kallo, waardoor 35.000m<sup>3</sup> ruwe aardolie uit een opslagtank wegvloede en in de bodem terecht kwam. Na de ramp werd een meetcampagne opgestart om



de precieze omvang van de verontreiniging te meten. Deze metingen hebben volgens de Total Raffinaderij Antwerpen aangetoond dat de verontreiniging beperkt is gebleven tot het gebied van het tankpark. Om verdere uitbreiding van de vervuiling te vermijden besloot Total om de nodige saneringswerken zo snel mogelijk uit te voeren. De opdracht werd gegeven aan twee bedrijven: DEC (DEME Environmental Contractors) en Mourik, die tijdelijk samenwerkten om de klus te klaren. De werken werden op 20 februari 2006 begonnen en duurden tot eind augustus. Om de geuroverlast, die na het lek veel inwoners van Kallo, de provincie Antwerpen en een deel van Nederland trof, tijdens de saneringswerken zo veel mogelijk te beperken, werd het graaffront beperkt en werd de verontreinigde grond afgevoerd in overdekte opleggers. Een vernevelsysteem moest de vluchtige stoffen neutraliseren. Na het afgraven van ongeveer vijftig tot zestig centimeter bodem, werd de grond gereinigd in het Grond Recyclage Centrum (GRC) van Kallo. De afgegraven grond werd vervangen door nieuwe grond. Na behandeling in het GRC verstreekte de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) een certificaat dat toelating geeft om de grond te hergebruiken als secundaire bouwgrondstof, onder meer voor funderingen en wegenwerken.



De Franse chemiegroep Air Liquide maakte in februari 2006 bekend dat het 80 miljoen euro investeert in een nieuwe waterstoffabriek in Antwerpen. Het betreft een tweede productie-eenheid voor waterstof op het terrein van het chemisch bedrijf BASF in de Antwerpse haven. Air Liquide, een internationaal vertakte groep die zich onder meer heeft gespecialiseerd in industriële gassen, levert al decennia lang aan BASF de gassen die nodig zijn voor de ontwikkeling van het bedrijf. Enkele jaren geleden nam Air Liquide in Antwerpen al een zeer grote fabriek voor waterstof in gebruik, waarmee BASF en andere chemische bedrijven en raffinaderijen worden bevoorrad. De tweede productie-eenheid zal een capaciteit hebben van 100.000m<sup>3</sup> per uur en hierdoor zal de waterstofproductie in Antwerpen verdubbelen. De nieuwe waterstoffabriek wordt onder meer gebouwd met het oog op de nieuwe fabrieken die BASF in Antwerpen bouwt en die een bijkomende hoeveelheid waterstof zullen nodig hebben. Eén van die nieuwe installaties is een productie-eenheid van propyleenoxide die BASF samen met Dow Chemical bouwt. Daarvoor is er een nieuwe productietechnologie ontwikkeld die steunt op het gebruik van waterstofperoxide, dat zal worden aangemaakt in samenwerking met Solvay. De nieuwe waterstoffabriek zal ook voorzien in de behoeften van andere ondernemingen in de industriegebieden van Antwerpen en Rotterdam die zijn aangesloten op een 900 kilometer lang pijpleidingennet van Air Liquide. De ingebruikname van de nieuwe waterstofinstallatie van Air Liquide bij BASF is voorzien tegen eind 2007.

In maart 2006 kocht Stolthaven Terminals BV 50 procent van de aandelen van het Antwerpse opslagbedrijf Oiltanking. De overname geldt met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2006. De nieuwe joint-venture kreeg de naam Oiltanking Stolthaven Antwerp NV mee. Oiltanking kocht de voormalige Gamatex-terminal in de Antwerpse haven in 2001 van de Amerikaanse groep GATX. Behalve chemicaliën slaat Oiltanking in Antwerpen ook petroleumproducten en gassen op voor een vijftigtal klanten in de haven. De terminal voor chemicaliën heeft een opslagcapaciteit van 500.000m<sup>3</sup>. In de loop van 2006 werden nog 21 extra chemische tanks bijgebouwd, goed voor nog eens 50.000m<sup>3</sup>. De totale investering van deze uitbreiding bedroeg 32 miljoen euro. Het bedrijf is via 26 pijpleidingen verbonden met de omliggende industrie. Oiltanking is een afdeling van het Duitse Marquard & Bahls AG, de tweede grootste onafhankelijke leverancier van opslagtanks voor petroleumproducten, chemische stoffen en gassen ter wereld. Het bedrijf is actief in 71 terminals in 21 landen in Europa, Noord- en Zuid-Amerika en Azië. De Noorse rederij Stolt Nielsen SA, één van de belangrijkste leve-

rancier van transportdiensten voor chemische stoffen, is eigenaar van Stolthaven Terminals BV.

De Duitse chemiegroep BASF investeert van 2006 tot 2008 meer dan 1 miljard euro in haar vestiging in de Antwerpse haven. De investeringen zullen meer dan 100 banen opleveren. Voor de bouw van de installaties zal gedurende drie jaar werk verschaffen aan circa 3.000 personen. Het grootste deel van het investeringsbedrag gaat naar het HPPO-project, een nieuwe technologie voor de productie van propyleenoxide op basis van waterstofperoxide en propyleen, twee grondstoffen die BASF aanmaakt op de site in Antwerpen. Propyleenoxide is de grondstof voor de aanmaak van polyurethaanschuim, gebruikt in de isolatie en in matrassen. De productie van propyleenoxide zal gebeuren in een joint-venture met Solvay en Dow Chemical. Voorts verhoogt BASF nog de productiecapaciteit van zijn naftakraker met 30 procent. Deze stoomkraker produceert basisproducten zoals benzeen, ethyleen, en propyleen voor de aanmaak van kunststoffen. Een andere belangrijke investering is de verhoging van de productie van superabsorberende polymeren (SAP), een grondstof voor de groeiende luiersmarkt, voor maandverbanden en voor incontinentiemateriaal. De capaciteit wordt verhoogd van 115.000 ton naar 175.000 ton per jaar. Verder komt er nog een tweede acrylzuurfabriek. BASF bouwt ook nog een nieuwe aniline-, nitrobenzeen- en een salpeterzuurinstallatie. In 2006 was 70 procent van het 600 hectare grote terrein van BASF in Antwerpen in gebruik. Na de geplande investeringen zal dat oplopen tot 75 procent.

De Amerikaanse rederij Independent Container Line (ICL) beschikt vanaf 1 april 2006 over een eigen terminal in de Antwerpse haven, door de overname van de exploitatie van de containerterminal van P&O Ports aan het Hansadok. ICL is sinds de oprichting in 1985 als niche-carrier op de Noord-Atlantische route actief. De rederij onderhoudt met vier containerschepen van 1.388 tot 1.578 TEU een wekelijkse dienst tussen Antwerpen, Liverpool, Chester en de thuishaven Richmond. In Antwerpen worden de schepen van ICL behandeld aan kaai 242, wat aanvankelijk een concessie van Maritime Terminals was. Later kwam de terminal in handen van ACT en via een overname vervolgens in die van P&O Ports. Met slechts één grote portaalkraan was deze terminal één van de kleinste in het netwerk van P&O Ports. ICL zet de activiteiten aan het Hansadok voort onder de naam Independent Maritime Terminals en nam het personeel over. De overname kadert voor ICL in een typische aanpak om als kleine niche-carrier de operaties zelf te controleren. Deze overname

illustreert het feit dat een dedicated terminal niet enkel het voorrecht is van grote rederijen. Ook in Richmond, in de Verenigde Staten, heeft ICL een eigen terminal en ontwikkelt het bedrijf er logistieke activiteiten.

Op 18 maart 2005 werd in de elektriciteitscentrale Zandvliet Power, op de terreinen van het chemiebedrijf BASF-Antwerpen, de eerste elektrische stroom geproduceerd. BASF-Antwerpen is de grootste individuele stroomverbruiker van het land. In zijn eentje vertegenwoordigt de chemieindustrie 3,2 procent van het Belgische elektriciteitsverbruik. In de herfst van 1998 besloot BASF-Antwerpen om naast Electrabel ook andere elektriciteitsproducenten de kans te geven om mee te dingen naar het stroomcontract van het chemiebedrijf. In de praktijk kwam dit neer op een concurrentieslag tussen Electrabel en het Duitse nutsbedrijf RWE. In 2001 werd er tussen beide leveranciers een overeenkomst gesloten waarbij werd besloten om de krachten te bundelen voor de bouw van een elektriciteitscentrale op het terrein van BASF in de Antwerpse haven. Zandvliet Power is een gasgestookte Steg-centrale met een vermogen van 400 megawatt. Drievierde van de stroomproductie van de nieuwe centrale is bestemd voor BASF-Antwerpen. Het resterende vermogen wordt aan andere klanten verkocht. De nieuwe elektriciteitscentrale werd in de eerste helft van 2005 uitvoerig getest en werd op 15 augustus 2005 volledig operationeel. Electrabel en RWE hebben samen 200 miljoen euro in de nieuwe installatie geïnvesteerd. De elektriciteitscentrale Zandvliet Power werd op 21 april 2006 plechtig geopend.

In mei 2006 kondigde de PSA-groep aan dat het vanaf het najaar van 2006 zou starten met het aanbieden van sleepdiensten op de Schelde. Voorheen trachtten zowel het Nederlandse Kotug als het Duitse Bugsier al tevergeefs om het monopolie van de Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) voor het leveren van sleepdiensten op de Schelde te breken. Kotug heeft zijn plannen nooit uitgevoerd wegens gebrek aan kritische massa en Bugsier stationeerde wel één sleepboot in Antwerpen, maar ook die poging was geen lang leven beschoren. PSA, al actief in de sleepvaart in Singapore, zou in het najaar van start zijn gegaan met vier sleepboten en een zestigtal personeelsleden. De vier sleepboten zouden met een Belgische bemanning onder de Belgische vlag varen en alle van toepassing zijnde CAO's zouden worden gerespecteerd. In oktober 2006 borg PSA echter de sleepvaartplannen voor Antwerpen weer op. Uit het businessplan bleken er immers aanzienlijke sociale kosten en bleek ook dat de nodige investering hoger waren dan eerst gedacht.

In mei maakte de Wijngaard Natie bekend dat het een nieuwe overdekte terminal voor het behandelen van staalproducten zou bouwen aan het Albertdok in Antwerpen. Na lange voorbereidingen werden in 2004 en 2005 tien concessies langs de westkade van het Albertdok samengevoegd tot één geheel, met een kaailengte van anderhalve kilometer. Daardoor werd niet alleen de bedrijfsoppervlakte van de terminal opgevoerd van 110 tot 220 hectare, maar werd ook de capaciteit verhoogd. Door de herinrichting achter de terminal ontstonden 25 % meer bruikbare haventerreinen. Enkele oude hangars werden afgebroken voor de bouw van een 90 meter lange nieuwe, overdekte terminal aan kaai 115. Binnenschepen en coasters met een draagvermogen tot 10.000 ton zullen er staalproducten kunnen laden of lossen. Maar ook het laden en het lossen van spoorwagens en vrachtwagens zal er gebeuren. Wijngaard Natie is er met zijn dochter ASI (Antwerp Stevedoring International) ook van plan om staalproducten ter plaatse te behandelen: snijden, zandstralen, schilderen, merken en sorteren. De nieuwe overdekte terminal moet eind 2007 operationeel zijn. In 2006 behandelde Wijngaard Natie ongeveer 650.000 ton ijzer en staal in de kustvaart en de binnenvaart. Het bedrijf voert veel staalproducten in uit het Russische Sint-Petersburg. Door de investeringen hoopt het bedrijf de behandelde hoeveelheden te kunnen opvoeren tot een miljoen ton per jaar. Wijngaard Natie investeert 18 miljoen euro in de nieuwe terminal. Daarnaast investeert het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een half miljoen euro voor de nodige aanpassingen aan de kaaimuren.



Vanaf begin juni 2006 heeft StoraEnso de haven van Antwerpen geïntegreerd in zijn North European Transport Supply System (NETSS), waarin de SECU (de "Storabox") als laadeenheid en de haven van Göteborg als draaischijf een centrale rol spelen. Daarmee werd Antwerpen de vierde basishaven van StoraEnso in West-Europa, naast Zeebrugge, Tilbury en Immingham. Later in 2006 werd daar ook nog de haven van Lübeck aan toegevoegd. Het eerste schip met papier vanuit Noord-Finland werd in het begin van juli op de terminal van Westerlund op de Linkeroever gelost. De trafiek op Antwerpen, goed voor ongeveer 320.000 ton per jaar, heeft dus betrekking op Noord-Finse papierproducten, die via de centrale draaischijf van het NETSS in Göteborg transiteren. De keuze voor Antwerpen, dat in de eerste fase van het project twee maal per week wordt aangelopen, werd ingegeven door de aanwezigheid van de Lumipaper-fabriek op de Linkeroever, waar papier op maat wordt versneden. Vanuit Antwerpen vertrekken de SECU's met cellulose opnieuw naar Göteborg.

Op 23 mei openden de Vlaamse minister van Openbare Werken, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters en havenscheper Leo Delwaide, officieel de terminal van PSA Hesse Noord Natie aan het Deurganckdok in Doel. Het gaat om het gedeelte dat onder de naam Antwerp International Terminal (AIT) werkt. De Antwerp International Terminal is gelegen aan het westelijk deel van het Deurganckdok en heeft een kaailengte van 1.780 meter. Medio 2005 had P&O Ports al een containerterminal geopend aan het oostelijke deel van het nieuwe dok. De Antwerp International Terminal heeft een oppervlakte van 80 hectare en, in de startfase, een capaciteit van 1,5 miljoen TEU per jaar. De totale oppervlakte van de terminals rond het Deurganckdok zal, na afwerking, 200 hectare bedragen, de totale kaailengte bedraagt 2.750 meter en de jaarcapaciteit wordt geschat op meer dan 6 miljoen TEU per jaar. De diepte aan de kaaien in het Deurganckdok bedraagt 15,5 meter, zodat de grootste containerschepen er kunnen aanmeren. De Antwerp International Terminal beschikt in de eerste fase over 8 super-postpanamax-containerkranen, 1 spoorcontainerkraan en 44 straddle carriers. In de volgende fasen komen daar nog 19 super-postpanamax-containerkranen, 2 spoorcontainerkranen en 106 straddle carriers bij. PSA Hesse Noord Natie zal daarmee in totaal 500 miljoen euro geïnvesteerd hebben in de nieuwe terminal aan het Deurganckdok.

Midden 2005 werd de Antwerp Gateway containerterminal geopend aan het Deurganckdok. Deze terminal wordt beheerd door een consortium van P&O Ports (thans DP World), Cosco Pacific, P&O Nedlloyd (thans



Maersk Line), CMA CGM en Duisport. In de eerste fase beslaat de terminal een oppervlakte van 78 hectare met een kaailengte van 1.650 meter. De containerschepen worden er behandeld met zes portaalkranen en twee lichterkransen. Voor de stacking van de containers wordt gebruik gemaakt van de klassieke straddle carriers. In de tweede fase wordt de terminal vergroot tot 125 hectare en wordt de beschikbare kaailengte op 2.450 meter gebracht. In die fase moeten er zeventien portaalkranen en vier lichterkransen in gebruik zijn. Bij wijze van pilootproject is P&O Ports in mei 2006 gestart met de installatie van de zogenoemde ASC's (Automated Stacking Cranes), ook soms RMG's (Rail Mounted Gantries) genoemd. De ASC's voor Antwerp Gateway werden geleverd door de Duitse firma Gottwald Port Technology uit Düsseldorf. De ASC's zijn vast gekoppeld aan een stapelmodule. Per stapelmodule kunnen twee ASC's op één spoor rijden. Ze kunnen wel beide over het volledige spoor van die module beschikken. De kranen kunnen operationeel blijven tot windkracht 10. De breedte van elke module is variabel en kan vrij bepaald worden door de klant. In totaal worden er op Antwerp Gateway 48 modules voorzien, dus in totaal goed voor 96 ASC's. Aanvankelijk zou het automatische systeem enkel worden geïnstalleerd in de tweede fase, maar intussen zijn er ook ASC's voorzien op de laatste twee percelen van de eerste fase. De twee systemen

(stacken van de containers met straddle carriers of met ASC's) zullen zeker nog een tijd naast elkaar functioneren. Pas wanneer het systeem met ASC's 100 % zeker blijkt wordt volledig op het nieuwe systeem overgeschakeld. Op de Antwerp Gateway beperkt de automatisering zich tot de stacking van de containers. De eigenlijke laad- en losoperaties worden nog uitgevoerd met klassieke portaalkranen en de containers worden nog van de stacking tot onder de containerkranen gebracht met kleine straddle carriers. Door het inzetten van de ASC's kan de opslagcapaciteit met ongeveer de helft worden verhoogd.

Op 15 juni werd aan de Luithagen in de Antwerpse haven de Econatie van de Sita-groep officieel in gebruik genomen in aanwezigheid van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters. De site is vooral gericht op de sortering en de recyclage van afval uit het havengebied, ongeveer 70.000 ton per jaar. De Econatie neemt 40.000m<sup>2</sup> in van een 110.000m<sup>2</sup> groot terrein en heeft 7,5 miljoen euro gekost. Voor het ophalen van het afval beschikt Sita in gans Vlaanderen over 375 voertuigen. In de installatie wordt het afval eerst gesorteerd. Ongeveer 70 % van het afval kan worden gerecycleerd, de rest gaat naar een verbrandingsinstallatie. De gerecycleerde stoffen zoals papier en plastic worden verscheept naar onder meer China.

In juli 2006 kondigde ExxonMobil aan dat op de site van de raffinaderij van haar dochtermaatschappij Esso in Antwerpen een warmtekrachtkoppelingsinstallatie (WKK) van 130 megawatt zou worden gebouwd. Met de bouw van deze centrale werd eind 2006 gestart. Op het einde van 2008 moet de centrale operationeel zijn. De nieuwe WKK-installatie vervangt de oude centrale van 50 megawatt, die in 1983 samen met Electrabel werd gebouwd. De nieuwe centrale wordt volledig met eigen middelen gebouwd. Naast elektriciteit produceert de nieuwe installatie ook 170 ton stoom per uur. Met de restwarmte wordt de ruwe petroleum opgewarmd in het fornuis, een proces net voor de raffinage. Het gebruik van de restwarmte is uniek en laat toe dat 80 % van de energiewaarde van het aardgas als brandstof nuttig wordt gebruikt. De elektriciteitsproductie overstijgt ruimschoots het eigen verbruik van de raffinaderij en is goed voor 80 % van het verbruik van ExxonMobil in België. Naast de petroleumraffinaderij in Antwerpen exploiteert ExxonMobil ook nog chemiebedrijven in Zwijndrecht en in Meerhout. De investering voor de bouw van de nieuwe warmtekrachtkoppelingsinstallatie bedraagt ongeveer 200 miljoen euro. In november 2006 werd in de raffinaderij een grote onderhoudsbeurt uitgevoerd. Ook werd de capaciteit opgetrokken van 14,5 miljoen ton tot 16 à 17 miljoen ton per jaar. Uniek in de raffinaderij van Esso in Antwerpen is ook de centrale aansturing van de installatie, waarbij zowel de verscheping als de afhandeling automatisch gebeurt. Bij de onderhoudsbeurt werd die aansturing volledig gedigitaliseerd. De totale kostprijs van de grote onderhoudsbeurt bedraagt ongeveer 70 miljoen euro.

Op initiatief van Vlaams minister van Openbare Werken, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters, heeft de Vlaamse Regering op 20 juli haar goedkeuring verleend aan de realisatie van het project AMORAS voor de verwerking van de onderhoudsbaggerspecie uit de maritieme toegangswegen op de Antwerpse Reichterscheldeoever. Dit project bestaat uit de bouw en de exploitatie van een mechanische ontwateringsinstallatie ter plaatse van de zone "Bietenveld" en de berging van de ontwaterde specie in de aangrenzende "Zandwinningsput". Het Vlaams Havendecreet van 2 maart 1999 bepaalt dat het verwerken van de onderhoudsbaggerspecie afkomstig van de havendokken, die zijn opgenomen in de lijst van de maritieme toegangswegen, met uitzondering van de ligplaatsen langs de commerciële kaaimuren, een bevoegdheid is van het Vlaams Gewest. In de Antwerpse haven behoren de zwaaikommen, de Kanaaldokken B1, B2, B3, het Vijfde Havendok, het Hansa-, Leopold-, Albert- en Amerikadok tot deze maritieme toegangswegen. Het verwerken van de onderhoudsbaggerspecie

afkomstig van de overige waterbodems in de haven blijft een bevoegdheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De onderhoudsbaggerspecie wordt momenteel nog geborgen in bestaande bergingssites, zoals de stortterreinen ten noorden van de Zandvlietsluis en de onderwatercellen in het Delwaidedok. De bergingscapaciteit van deze sites zal in de loop van 2008 opgebruikt zijn. Omdat berging zonder meer maatschappelijk niet meer haalbaar is diende gezocht naar nieuwe, toekomstgerichte en voor lange termijn bedrijfszekere verwerkingstechnieken. Uit studies blijkt dat de beste behandelingsmethode bestaat in de toepassing van twee opeenvolgende verwerkingsstappen: de ontwatering van de specie en de berging van de ontwaterde specie in een geschikte bergingslocatie. In het later te volgen bestek voor de bouw en de exploitatie van de installatie zal worden opgenomen dat de exploitatie van de installatie in handen zal worden gegeven van de begunstigde van de offerteaanvraag. De exploitatie zal gebeuren met eigen personeel van de contractant. Er wordt geopteerd voor een exploitatietermijn van 15 jaar. De bouw wordt geraamd op 60 miljoen euro. De bouwkosten zullen gespreid worden over de volledige exploitatieperiode van 15 jaar. Daarnaast zal het Vlaams Gewest jaarlijks ongeveer 20 miljoen euro voorzien voor de verwerking van de onderhoudsbaggerspecie door de nieuwe slibverwerkingsinstallatie.

Ook de sector van de maritieme agenturen wordt in Antwerpen geconfronteerd met een concentratiebeweging. In juli 2006 heeft de maritieme groep De Keyser Thornton, een dochter van de Franse groep Naxco, de agenturen Trimar en Unamar overgenomen van de Nederlandse groep Tromoteur. De twee agenten in kwestie werden ondergebracht in het gebouw van De Keyser Thornton. Trimar en Unamar behouden hun identiteit en zetten hun activiteiten verder. Het doel van de concentratie is synergieën te ontwikkelen. Trimar staat in voor de vertegenwoordiging van diensten van Senator Lines naar het Indisch subcontinent, het Verre Oosten, het Midden-Oosten en de oostkust van Zuid-Amerika. Unamar vertegenwoordigt een gans reeks rederijen, waaronder Europe West Indies Lines, Unifeeder, Universal Africa Lines, Van Uden Atlas Container Service en Bulcon. Ook Naxco vertegenwoordigt een hele reeks containerdiensten en heeft zich gespecialiseerd in logistieke oplossingen.

Op 1 september 2006 startte de firma Van Uden Forest, een dochter van Van Uden Nedcargo, met een expeditiekantoor gericht op de houtsector. Op termijn wil het bedrijf ook eigen opslag en behandeling van hout in Antwerpen. De expediteur Van Uden Forest heeft zich

gespecialiseerd in tropisch hardhout, voornamelijk uit Azië, maar ook in toenemende mate uit Zuid-Amerika. Omdat de prijzen van hardhout sterk stijgen, komt er ook alsmear meer hardhout uit Canada. Jaarlijks vervoert de firma ongeveer 200.000m<sup>3</sup> hout via de havens van Rotterdam en Moerdijk. Er wordt ook hout in containers aangevoerd via Antwerpen. Deze containers worden per binnenschip van Antwerpen naar Moerdijk gebracht, waar het hout in magazijnen wordt opgeslagen in afwachting van levering aan de klanten. Vanaf september 2006 is Van Uden Forest dus ook actief in Antwerpen. Ook conventionele partijen hardhout zullen voortaan via Antwerpen worden ingevoerd; Het gaat in totaal om ongeveer 80.000m<sup>3</sup>, waarvan 40.000m<sup>3</sup> bestemd is voor de Nederlandse markt en de rest voor Duitsland en België.

Op 5 september heeft Degussa Antwerpen de laatste fase van zijn nieuwe methionineinstallatie in Lillo opgestart. Het gaat om de grootste fabriek ter wereld voor de aanmaak van methionine, een additief voor veevoerders. Voor de bouw van de nieuwe installatie investeerde Degussa Antwerpen 300 miljoen euro. Acroleïne (AC) en methylmercaptaan (MC) leveren in reactie met blauwzuur het eindproduct methionine. Eens de installatie op volle kracht werkt zal er 120.000 ton methionine per jaar worden geproduceerd. Na de vernieuwing van de oude methionineinstallatie, zal de totale productiecapaciteit op 200.000 ton per jaar worden gebracht. Ongeveer 85 % van de productie wordt uitgevoerd naar Azië, waar het aan kippenvoer wordt toegevoegd. Het additief methionine zet voedingsstoffen voor pluimvee en varkens sneller om in proteïnen, zodat minder voeder nodig is. Door deze toepassing wordt ook het dierlijke mest sterk verminderd. Het product wordt bij Degussa Antwerpen in Lillo verpakt in zakken van 25 kg en gaat op paletten in containers, om daarna per schip naar de eindbestemming te worden verscheept. Door de bouw van de methioninefabriek werden 68 nieuwe banen gecreëerd, waarvan een gedeelte werd ingevuld door mensen die binnen het bedrijf van dienst veranderden en gedeeltelijk door nieuwkomers. Bij de bouw van de installatie waren 800 à 900 werknemers betrokken.

In september 2006 heeft de joint venture MSC Home Terminal bij het Finse Kalmar twee bijkomende superpostpanamaxkranen besteld. De kranen worden in juni 2007 geleverd. De MSC Home Terminal is een joint venture tussen de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company) en PSA Hesse Noord Natie. MSC is de belangrijkste containerklant van de Antwerpse haven en de groeiende volumes hebben de goederenbe-

handelaar gedwongen om de terminal sterk te moderniseren en te optimaliseren. Nu is de terminal uitgerust met 15 superpostpanamaxkranen die een hefvermogen hebben van 65 ton onder de spreader, een hijshoogte hebben van 38 meter en die schepen kunnen behandelen met 20 rijen containers aan dek. Bovendien is de terminal ook nog voorzien van 3 panamaxkranen. De twee bijkomende containerkranen zijn ook superpostpanamaxkranen met een hefvermogen van 65 ton onder de spreader. De kranen zullen echter een hijshoogte hebben van 41 meter en zullen schepen kunnen behandelen met 22 rijen containers aan dek.

Nog in september 2006 heeft Sea-Invest een nieuwe, volautomatische fruitterminal voor Dole in gebruik genomen aan kaai 220 aan het Leopolddok in Antwerpen. Sea-Invest is één van de wereldspelers voor wat de behandeling en de opslag van groenten en fruit betreft. De groep exploiteert installaties in België (in Antwerpen en in Zeebrugge), Frankrijk, Duitsland en Zuid-Afrika. Sinds de overname van de fruitterminal van PSA Hesse Noord Natie beschikt Sea-Invest in de haven van Antwerpen over 3,5 km kaai en over 90 hectare terreinen, met een temperatuurgecontroleerde opslagcapaciteit van 300.000m<sup>2</sup>. Sea-Invest heeft de voorbije jaren ongeveer 200 miljoen euro geïnvesteerd in de ontwikkeling van de fruitafdeling. De nieuwe, automatische terminal voor Dole en Compagnie Fruitière, heeft een oppervlakte van 11 hectare en omvat een gekoeld magazijnencomplex met een totale oppervlakte van 24.000m<sup>2</sup> en een klassiek magazijn van 6.200m<sup>2</sup>. De terminal behandelt bananen, ananassen en ander tropisch fruit uit Afrika en Centraal-Amerika. Er is plaats voor 9.600 paletten en er kunnen 500 containers worden opgeslagen. Eén magazijn is gereserveerd voor een aanzienlijk volume exportlading zoals aardappelen, uien of ander stukgoed. Er is ook nog een omheinde parking voor de opslag van 400 tweedehandse auto's. Na het lossen van het schip worden de paletten naar het magazijn overgebracht waar ze een kwaliteitscontrole ondergaan. Daarna worden ze op een interne, plasticen palet geplaatst en na scanning en identificatie via een transportband overgebracht naar de opslagruimte en er automatisch opgeslagen in rekken van vier tot vijf paletten hoog. Een warehouse management systeem controleert alle operaties. De nieuwe installatie kan tot 480 ingaande/uitgaande paletten per uur behandelen.

In september 2006 heeft Katoen Natie een verpakkinginstallatie voor titaniumdioxide in gebruik genomen op de site van het chemisch bedrijf DuPont in Kallo. De verpakkinginstallatie, waarvan de ontwikkeling

vijf jaar duurde, is een technologisch zeer vooruitstrevende technologie. Deze nieuwe technologie werd door DuPont gepatenteerd. De installatie heeft 15 miljoen euro gekost. Titaniumoxide is een wit pigmentpoeder dat voornamelijk wordt gebruikt in de verfindustrie, maar ook wordt verwerkt in papier en in plastic. Titaniumdioxide vergt een speciale behandeling omdat het product moeilijk schuift. In Antwerpen wordt titaniumoxide op verschillende terminals aangevoerd vanuit de Verenigde Staten en Mexico in 20 voet bulkcontainers. Vanaf de verschillende terminals worden de containers per binnenschip vervoerd naar de lichterterminal van Katoen Natie op de site in Kallo. Wanneer de containers in het Deurganckdok aankomen is het vervoer per lichter overbodig. Het Deurganckdok ligt op 2 kilometer van de nieuwe installatie van Katoen Natie. Op de site van Katoen Natie wordt het titaniumoxide ofwel rechtstreeks in een bulkwagen gelost, of in één van de zes silo's van 200m<sup>3</sup> opgeslagen. Jaarlijks voerde DuPont ongeveer 12.000 containers met voorverpakt titaniumdioxide in via Antwerpen. In Antwerpen werd het product terug uitgepakt en via silowagens of bulkcontainers tot bij de klant gebracht. Het nieuwe systeem laat toe het product in grotere hoeveelheden als bulk lading naar Antwerpen te verschepen. In zakken kan het nu vanuit Antwerpen op maat van de klant en just in time verpakt worden. Dit nieuwe procédé is ook veel milieuvriendelijker.

In september 2006 maakt Sea-Tank, een dochter van de Gentse havengroep Sea-Invest, bekend dat ze 40 miljoen euro investeert in een gespecialiseerde terminal voor de opslag en overslag van plantaardige oliën, dierlijke vetten en biobrandstoffen in de haven van Antwerpen. Sea-Tank kreeg daarvoor een concessie van 7,5 hectare aan het Hansadok. De terminal beschikt over een kaaimuur van 750 meter lengte met een waterdiepte van 12 meter. De totale opslagcapaciteit zal 200.000m<sup>3</sup> bedragen. Op de site worden opslagtanks met een capaciteit tot 7.000m<sup>3</sup> voorzien. De nieuwe terminal moet halverwege 2007 operationeel zijn. In de startfase wordt een trafiek verwacht van 60.000 ton per jaar. Er zal een trafiek per binnenschip naar het zuiden van België en Frankrijk ontwikkeld worden en per tanker naar overzeese bestemmingen, voornamelijk naar Azië.

In oktober 2006 heeft de firma Cargill, aan kaai 506, een zogenaamde evenwichtsgrijperkraan (ook nog "E-crane") in gebruik genomen. Cargill is al 30 jaar in handen van de Schelde-Natie, een onderdeel van de Nederlandse Schutter-groep, dat gespecialiseerd is in de behandeling en controle van granen, derivaten



en plantaardige oliën. De Schutter-groep zette samen met Cargill een nieuw project op voor het lossen van 575.000 ton koolzaad per jaar. In dat kader werden de oude graanzuigers vervangen door een nieuwe E-crane grijperkraan met bijhorende losbunker voor het lossen van de schepen. Voor het lossen van de treinen werd gekozen voor een "bulkflow", een soort megatrechter. Cargill was al vertrouwd met het gebruik van een E-crane, aangezien dit type kraan al langer wordt gebruikt door de vestigingen van de groep in de Verenigde Staten. Het evenwichtskraanontwerp is gebaseerd op een kraanarm in de vorm van een parallellogram, die zorgt voor een mechanische verbinding tussen het tegengewicht en de lading. Dit systeem zorgt voor een bijna perfecte balans gedurende alle mogelijke handelingen van de kraan. In vergelijking met conventionele kranen, die bijna 80 % van hun beschikbare energie nodig hebben voor het bewegen van de kraanarm en het grijpen, resulteert de E-crane in minder onderhoud en lagere bedrijfskosten. De kraan aan kaai 506 in Antwerpen loopt op een spoor van 200 meter lang en heeft een reikwijdte van 31,70 meter. De grijper heeft een capaciteit van 7 metrieke ton. Een ander voordeel van dit type behandelingstoestel is dat het veel minder lawaai maakt dan een graanzuiger.

3M maakte in december 2006 bekend dat het zijn productiecapaciteit van de grondstoffen voor de aanmaak van producten als Post-it en Scotch Tape op de site van het bedrijf in Zwijndrecht gaat verdubbelen tot 600 ton per jaar. Doorvoor investeert 3M 6 miljoen euro in de Antwerpse vestiging. De investering vermindert ook de energie-inhoud en het afval per kilogram product. De bouw van de uitbreiding start midden 2007 en moet tegen het einde van dat jaar volledig zijn afgewerkt. De uitbreiding creëert een tiental nieuwe banen. Het Amerikaanse bedrijf 3M stelt in België 650 mensen tewerk, waarvan 250 in Zwijndrecht. De fabriek van Zwijndrecht groeide de laatste 35 jaar uit tot het Europese productiecentrum voor kleefstoffen. De overige 400 personeelsleden van 3M werken in Diegem voor de verkoopsorganisatie en op het Europese hoofdkwartier van 3M.

In december 2006 kondigde DP World (ex P&O Ports) aan dat het zijn stukgoedterminal aan het Zesde Havendok en het Hansadok verkoopt aan de groep Sea-Invest. Sea-Invest wil er een terminal volledig herinrichten voor de verwerking van hoogwaardige industriële mineralen. Deze worden vooral gebruikt in de productie van verven, kunststoffen en keramiek. Aanvankelijk maakte DP World bekend dat het een akkoord had bereikt om een deel van de concessie, gelegen in het centrum van de haven (het schiereiland gevormd door het Hansadok en het Zesde Havendok), waar het een stukgoedterminal uitbaat, door te geven aan Sea-Invest. De overdracht van het stukje terminal, dat betrekking had op de kaaien 308-314) gebeurde op 1 januari 2007. In totaal gaat het om een kaai met een lengte van 525 meter en om een terrein met een oppervlakte van 55.000m<sup>2</sup>. In december 2006 maakt DP World dan bekend dat ook de rest van de concessie (kaaien 248-308) zal worden overgedragen aan Sea-Invest. Dit deel van de terminal, dat een kaailengte heeft van 1.325 meter een totale oppervlakte van 225.000m<sup>2</sup>, komt op 1 januari 2008 in handen van Sea-Invest. DP World wil al zijn stukgoedactiviteiten concentreren in het Churchilldok, waar het over een terminal beschikt met een kaailengte van 1.800 meter en een oppervlakte van 450.000m<sup>2</sup>. Daar gaat DP World een state-of-the-art terminal bouwen voor het behandelen van stukgoed.

De Britse chemiegroep Ineos streeft ernaar om van het begin van 2009 biodiesel te kunnen produceren in haar vestiging in Zwijndrecht. Het bedrijf kondigde in december 2006 aan dat het daarvoor 90 miljoen euro gaat investeren in een productie-installatie voor de aanmaak van biodiesel. De investering in de Antwerpse haven zal heel wat nieuwe banen creëren, terwijl de

bouw van de installatie zelf zal zorgen voor 600 tijdelijke banen. De nieuwe installatie in Zwijndrecht zal een jaarcapaciteit hebben van 500.000 ton. Naar Belgische maatstaven is dat een zeer grote installatie. De huidige fabrieken of de installaties waarvan de bouw eerder werd aangekondigd hebben maximaal een capaciteit van 200.000 ton biodiesel per jaar. De bouw van de biodieselfabriek zal gecombineerd worden met de bouw van een installatie voor de extractie van plantaardige oliën. Ineos wil in Antwerpen ook de ontwikkeling van glycerinegebaseerde technologie stimuleren. Glycerine is immers een bijproduct van de aanmaak van biodiesel. Ineos heeft de ambitie om de grootste producent van biodiesel van Europa te worden, door tegen 2010 ten minste 2 miljoen ton biodiesel te produceren. Daarbij wordt altijd geprobeerd om de fabrieken in die regio's te bouwen waar de vraag naar biodiesel het grootst is.

### 3.1.2. Infrastructuur

Door de nieuwe containertrafiek vanuit het Deurganckdok neemt het volume te keuren containers toe. Deze keuringen worden zowel door het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) als door de Administratie der Douane en Accijnzen uitgevoerd (naar analogie met de werking van de grensinspectiepost op Rechteroever). Omdat de grensinspectiepost Rechteroever niet over de nodige capaciteiten beschikt om dit toenemende volume te kunnen verwerken, en uitbreiding van de bestaande grensinspectiepost niet mogelijk is, is er behoefte aan een nieuwe grensinspectiepost op linkeroever. Daarnaast wenst de Douane in een aantal scantunnels te investeren om scancontrole op Linkeroever mogelijk te maken. Door het inrichten van één complex waar alle controles van zowel het FAVV als de Douane gebundeld worden, kan er efficiënter gewerkt worden én worden de controles op neutraal terrein uitgevoerd. Op het terrein zal ook een administratief en logistiek complex voor de Federale Politie gebouwd worden. Na overleg met de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid voor het Linkerscheldeoevergebied werd het terrein gelegen tussen de Sint-Antoniusweg en de noordelijke grens van het terrein van Borealis als meest geschikt bevonden voor de oprichting van de nieuwe grensinspectiepost. De bouw- en milieuvergunning werden in 2006 verleend en op 9 oktober 2006 werden de werken gegund aan de firma Stadsbader-Flamand. De werken werden gestart rond de jaarwisseling 2006-2007.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf schreef een openbare aanbesteding uit voor de renovatie van de kaaimuur aan de westkaai van het Albertdok, omdat ASI er wenst te investeren in de bouw van een all weather terminal



voor de behandeling van staalproducten. Ook werd, na grondige studie, de fundering vóór de kaaimuur t.b.v. de all weather terminal aanbesteed. Met Wijngaard Natie en Infrabel worden de nodige overeenkomsten gesloten waarin de rechten en verplichtingen van alle partijen in het kader van de uit te voeren werken worden vastgelegd. Deelfase A betrof de vervanging van de oude gemetselde kaaimuurkop door een kaaimuurkop in beton voorzien van een randijzer en dit vanaf meerpaal 44 tot aan meerpaal 50. De werken werden toegewezen aan de firma Herbosch-Kiere NV.

De rails van de onderrolwagen van de vier sluisdeuren van de Kallosluis waren zowel in de deurloop als in de deurkamer aan vernieuwing toe. Om de hinder voor het scheepvaartverkeer tot een minimum te beperken, opteerde het havenbestuur van Antwerpen om de werken uit te voeren door gebruik te maken van een drooglegkuip die toelaat om onder atmosferische omstandigheden de looprails in de deurloop en deurkamer te vernieuwen. Het betrof in totaliteit de vernieuwing van ca. 492 m rails. De vernieuwing van de rails ging gepaard met een vervanging van de loopwielen van de onderrolwagen en het schilderen van de onderrolwagens. Het vernieuwen van de looprails impliceerde het volledig wegnemen van de bestaande looprails en het leveren en plaatsen van nieuwe looprails die ondergaan werden met een epoxygietmortel. De drooglegkuip is modulair opgebouwd zodat ze kan ingezet worden om de rails van de meeste sluisen in de Antwerpse haven en de Vandammesluis in Zeebrugge te vernieuwen. Ingeval van de Kallosluis bedroeg de lengte van de kuip 45 m, de breedte 13 m en woog ze ca. 270 ton. Gedurende de volledige periode dat de sluis in bedrijf was werden er omwille van veiligheidsredenen geen activiteiten of personen (ook geen duikers) toegelaten in de deurkamer en in de drooglegkuip. De werken werden door de afdeling Maritieme Toegang aanbesteed en gegund aan de THV Roegiers-De Pret voor een bedrag van 2,8 miljoen euro. De projectleiding berustte bij het Havenbedrijf. De bouw van de drooglegkuip werd door de THV Roegiers- De Pret uitbesteed aan Willems uit Balen. Tussen maart 2006 en oktober 2006 werden de rails van de onderrolwagen van de vier sluisdeuren volledig vernieuwd.

De renovatie van de Kallosluis beperkte zich niet tot de vervanging van de bodemrails. Naast dit project werden ook volgende vernieuwingswerken uitgevoerd: de volledige modernisering van de elektrotechnische uitrusting, beginnend vanaf de hoogspanningstransformatoren, de realisatie van een nieuw nautisch commando op de vijfde verdieping en de sanering van de seinmasten.

Het Vlaams Gewest trad op als bouwheer in overleg met het Antwerps Havenbedrijf. De uitgaven voor het volledige project zijn begroot op 6,8 miljoen euro en worden gedragen door de Afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse overheid.

In maart 2006 startte de firma Scheepvaart en Konstruktiebedrijf S.K.B. met de bouw van een multifunctionele duwboot en drie splijtbakken voor het baggerbedrijf van de haven van Antwerpen. De bouw van de schepen past in het kader 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 650m<sup>3</sup>. Zij zijn uitgerust met bodemkleppen om de lading in onderwatercellen te kunnen lossen. De modernisering van deze vloot was dringend nodig 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>3</sup>) boven de kleine laadruimte. Daarom werd beslist tot de bestelling van drie splijtbakken met elk een inhoud van ca. 2.750m<sup>3</sup> en één duwboot voor het duwen van de bakken. Na gedetailleerd onderzoek bleek de voordeligste inschrijving afkomstig van "Scheepvaart en Konstruktiebedrijf S.K.B." uit Antwerpen. Rekening houdend met de gekozen varianten bedraagt de totale aannemingsprijs 21 miljoen euro. Op 16 januari 2006 werd de gunningsbrief voor het bouwen van een multifunctionele duwboot en drie splijtbakken dan ook aan deze firma verzonden.

De Van Cauwelaertsluis werd in 1928 in gebruik genomen en heette toen nog Kruisschanssluis. In 1976 werd aan de Scheldezijde de Van Cauwelaertbrug gebouwd en in 1992 werd de oude Kruisschansbrug (1928) vervangen door een nieuwe. De sluisdeuren zijn echter nog altijd de oorspronkelijke. Ondertussen zijn ook deze aan vervanging toe. Vooral de "tractoren", met daarin het aandrijfmechanisme, zijn erg versleten. Behalve de deuren met hun aandrijving, moeten ook de sporen vervangen worden. De schuiven van de omloopriolen worden aangepast en gemoderniseerd. De wanden van de saskom worden vernieuwd. De raming bedraagt ca. 50,9 miljoen euro voor de totale renovatie. De studie voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis werd uitgevoerd door AOSO en AMT, in samenwerking met Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De geraamde uitvoeringstijd bedraagt ca 36 maanden. De sluis zal 13 maanden buitendienst dienen gesteld te worden in de periode tussen de 15de en 27ste maand van



de werken. Momenteel staat de renovatie van de Van Cauwelaertsluis op de meerjarenplanning vanaf 2006 (cf. Beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005). De werken kunnen van start gaan na de betekening van het protocol en het beschikbaar stellen van de financiële middelen. De werken starten midden 2007.

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. Er werd een werkgroep opgericht om deze problematiek te onderzoeken, samengesteld uit een academische deskundige en vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest, het Havenbedrijf en PSA HNN (toen nog Hessenatie). Het door deze werkgroep uitgevoerde onderzoek bracht twee problemen met de kaaimuur naar voor:

- Zandtransport doorheen de voegen tussen de caissons. Aan dit 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;
- Inwendige erosie ter hoogte van de aanzet van de caissons. Hieraan werd lokaal verholpen door het uitvoeren van injecties. Op basis van bekende resultaten van proeven en metingen kan er echter vandaag nog altijd niet worden uitgesloten dat er zich in de caisson losgepakte zones en/of holtes bevinden.

Deze inwendige erosie vindt plaats in de laag van de zanden van Kruisschans. De aanzet van de caissons bevindt zich, afhankelijk van de locatie, ongeveer centraal in deze laagdikte. Het risico bestaat dat het voortschrijden van de inwendige erosie een instabiliteit van de caissons met zich zal meebrengen. In het verleden werden al enkele zones behandeld met de techniek van compaction grouting (injecteren van holle ruimten in de grond met een cementmortel). De hierbij opgedane ervaring heeft geleid tot de beslissing om alle caissons van de Europaterminal te behandelen met deze techniek. Het risico op instabiliteit van de caissons zal hiermee uitgesloten worden. De werken worden geraamd op 20.000.000 euro. Volgens de vooropgestelde timing zouden de werken dienen aan te vatten begin 2007.

Begin mei 2006 werd een nieuwe kaai, in het Kanaaldok tegenover het Delwaidedok, in gebruik genomen. Hierdoor zullen grotere containerschepen kunnen afmeren aan de MSC Home Terminal aan het Delwaidedok. Om de grootste schepen van MSC (Mediterranean Shipping Company) gemakkelijker vanuit het Kanaaldok naar de terminal van MSC te kunnen loodsen, werd een onderwatertalud vervangen door een kaaimuur. Daardoor kon de dieptezone die de grootste containerschepen nodig hebben om te manoeuvreren, met honderd meter worden verbreed. MSC is, met ongeveer 500 aanlopen per jaar, veruit de grootste containerrederij die de haven van Antwerpen aanloopt. De MSC Home Terminal heeft, met een twee kilometer lange kaaimuur aan de zuidkant van het Delwaidedok, een capaciteit van 3,3 miljoen TEU. Vijftien containerkranen en meer dan honderd straddle carriers kunnen er tot vijf schepen tegelijk behandelen. Naast de nieuwe kaaimuur in het

Kanaaldok tegenover het Delwaidedok, werd in mei 2006 ook nog de rechttrekking van de kaai van de MSC Home Terminal in gebruik genomen. Voorheen bevond er zich op die plaats een betonnen uitsteeksel van de kaaimuur. Op maandag 3 oktober 2005 werd het eerste deel van het betonnen uitsteeksel gedynamiteerd. In de maanden daarop werd hetzelfde gedaan met nog enkele andere stukken van de kaai. Op het einde van het Delwaidedok werd destijds een U-vormige uitstulping gebouwd. Die uitstulping van de kaai, 60 meter lang en 35 meter breed, werd door de vroegere Hessentatie gebruikt om roll-on-roll-offscheperen gemakkelijk te kunnen behandelen. Dit uitstekend deel van de kaai lag echter in de weg voor de grote containerschepen die niet gemakkelijk meer konden draaien in het dok. Na het verwijderen van de 21,5 meter hoge kaaimuur (15 meter onder water en 6,5 meter boven water) werd een nieuw recht stuk kaai van 60 meter gebouwd. De afbraak van het uitstekende kaaigedeelte en de bouw van een nieuwe kaaimoot hebben 3,3 miljoen euro gekost en werden elk voor de helft betaald door het Havenbedrijf Antwerpen en MSC Home Terminal.

In augustus 2006 werd op de Antwerpse Noordzee- en Europaterminals van PSA de eerste detectiepoorten op de illegale aanwezigheid van nucleair materiaal in containers getest. De poorten zijn een Amerikaans initiatief om daarmee de verspreiding van "vuile bommen" tegen te gaan. Eind 2004 bevestigde minister van Financiën Didier Reynders dat er met de Amerikanen een overeenkomst was gesloten voor de installatie van 54 nucleaire scanners in Antwerpen. Het ganse project kost 40 miljoen dollar. De Verenigde Staten zorgen voor de aankoop en de installatie van het materieel en het onderhoud en de opleiding van het Belgisch personeel. De Douane bedient de scanners en daarvoor kregen ongeveer 80 personeelsleden die uit eigen kring werden gerecruteerd een speciale opleiding. Deze personeelsleden werden overgeplaatst vanuit andere diensten van de Douane. Later zal de Belgische overheid 100 extra douanebeambten in dienst nemen die vanuit twee alarmstations (één op de rechteroever en één op de linkeroever) alle containerscans elektronisch zullen opvolgen. België betaalt alle taksen op de werken en huurt een glasvezelnetwerk dat de meetportieken en de alarmstations verbindt. De eerste detectiepoort werd op 19 oktober 2006 op de terminal van PSA geopend. Tegen midden 2007 moeten de 10 containerterminals in de haven van Antwerpen uitgerust zijn met dergelijk controleapparatuur. Later worden ook nog controleinstallaties gebouwd in Zeebrugge en in Gent. In totaal worden er 100 meetpoorten voorzien in de Vlaamse havens.

### Haven van Antwerpen

Oppervlakte Linkeroever	5.818 ha
Oppervlakte Rechteroever	7.539 ha
Totale oppervlakte	13.357 ha
Wateroppervlakte	2.109 ha
Totale lengte kaaimuren	129,8 km
Totale lengte spoorwegen	1.113 km
Totale lengte wegen	400 km

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

### Natuurcompensaties Deurganckdok<sup>1</sup>

Het Validatiedecreet van 14 december 2001 van het Vlaams Parlement over het Deurganckdok betreft enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden. Het decreet omvat naast regels over de te volgen vergunningenprocedures ook belangrijke natuurcompenserende maatregelen. De natuurcompensaties komen op een omvattende en ernstige wijze tegemoet aan alle bezwaren die de Europese Commissie en milieuorganisaties formuleerden rond de realisatie van het Verrebroek- en Deurganckdok.

De uitvoering van de compensaties, inclusief bepalingen over financiering en beheer (o.a. installatie van een beheercommissie) is voorts geregeld in:

- De resolutie van het Vlaamse Parlement betreffende de toepassing van de richtlijn 79/409/EEG en 92/43/EG ter compensatie van grote infrastructuurwerken in de Westerschelde en Zeeschelde, van 20 februari 2002;
- Het "protocol ter uitvoering van het compensatieplan van grote infrastructuurwerken in de Westerschelde en Zeeschelde" afgesloten tussen het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Landmaatschappij, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied op 18 maart 2002;
- Het "protocol ter uitvoering van het compensatieplan van grote infrastructuurwerken in de Westerschelde en Zeeschelde – Deel 2 'monitoring, beheercommissie en opvangregeling'" afgesloten tussen het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Landmaatschappij, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied op 21 juni 2002.

De volgende natuurcompenserende maatregelen werden vastgelegd:

- Het weidevogelgebied gelegen in het gecontroleerd overstromingsgebied Kruikeke-Bazel-Rupelmonde;

<sup>1</sup> Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, "Investeringswerken binnen het havengebied".

- *De Paardenschor (ten noorden van de kerncentrale in Doel). Deze aanleg van slikken en schorren werd gerealiseerd en wordt nu beheerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Gewest;*
- *De kreek in de buffer noord (in de onmiddellijke omgeving van de Schelde). Deze kreek werd gerealiseerd, echter vooralsnog zonder in- en uitlaatconstructie naar de Schelde. Het beheer valt onder de verantwoordelijkheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;*
- *De zoetwaterkreek in de buffer (ten westen van het niet te dempen deel van het Doeldok). Deze kreek is in oktober 2006 volledig gerealiseerd. Het beheer valt onder de verantwoordelijkheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;*
- *De plas "Drydijk" aan de westrand van het havengebied (ten zuidoosten van Kieldrecht). Deze plas is in oktober 2006 volledig gerealiseerd. Het beheer is een verantwoordelijkheid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van het Vlaams Gewest;*
- *De weidevogelgebieden 'Doelpolder noord' en 'Putten west'. Deze gebieden zijn in oktober 2006 volledig gerealiseerd. Het beheer gebeurt door de Vlaamse overheid, maar de financiering is ten laste van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;*
- *De verbetering van de ecologische kwaliteit van de polder. Op enkele locaties zijn percelen ingezaaid met een aangepast grasmengsel om zo de ecologische kwaliteit te verbeteren. Dit is een taak van de Vlaamse Landmaatschappij, gefinancierd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;*
- *De zoekzone 'Putten Plas' en de overige waterplassen (d.i. kunstmatig ontstane waterplassen als rust- en overwinteringsgebied voor watervogels). De belangrijkste "kunstmatige waterplas in Z2-gebied" is het gebied "Verrebroekse Plassen". Het beheer van deze natuurcompensatiegebieden is een verantwoordelijkheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;*
- *Het beheer van de spuitvelden 'Vlakte Zwijndrecht' en 'ex-Doeldok' en opgespoten MIDA-zones (ten westen van het Doeldok). Het eerstgenoemde gebied wordt beheerd door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van het Vlaams Gewest, de twee overige gebieden door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De financiering van het beheer is telkens de verantwoordelijkheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen;*
- *Natuurcompenserende maatregelen ter aanzuivering van het historisch passief: (a) De instandhouding van het 'Groot Rietveld', (b) de 'Zuidelijke Groenzone' (Haasop) en (c) slik- en schorrengebied in KBR-gebied. Wat het Historisch Passief betreft heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen geen verantwoordelijkheden. Dit is integraal een taak van de Vlaamse overheid.*

### 3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen

De rederij Transfennica kondigde al eind september 2005 aan dat het haar vervoerscapaciteit vanaf 2006 gevoelig zou opvoeren door de inzet van een reeks van zes grote roll-on-roll-offscheperen. De nieuwe schepen zijn 205 meter lang, hebben een draagvermogen van 18.250 ton en kunnen 640 TEU aan dek en aan boord nemen. De schepen hebben een roll-on en roll-off capaciteit van 2.900 lijnmeter. De nieuwe schepen lopen ook de terminal van Westerlund op de Antwerpse Linkeroever aan. Transfennica exploiteert een vloot van veertien schepen met een capaciteit van 1.500 à 2.900 lijnmeter. Jaarlijks vervoert de rederij ongeveer vier miljoen ton goederen, southbound vooral papier en northbound opleggers en containers. De schepen worden ingezet op een twaalfstal verbindingen van uit de Finse havens Hamina, Hanko en Rauma en de Zweedse haven Husum. Antwerpen is opgenomen in vijf diensten, vanuit Rauma (tweemaal per week), Hanko (driemaal per week), Hamina (driemaal per week), Paldiski (tweemaal per week) en Londen (éénmaal per week). Antwerpen is voor Transfennica een belangrijke aanloophaven van waaruit ook Luxemburg en Noord-Frankrijk wordt bediend. Antwerpen dient ook als transithaven voor Rusland via Hamina. Voor het behandelen van de grotere schepen moest de Antwerpse goederenbehandelaar Westerlund zijn installaties op de Linkeroever aanpassen. Twee loodsen met een oppervlakte van 8.500m<sup>2</sup> werden gesloopt om de nodige plaats vrij te maken voor de behandeling van de nieuwe schepen, die net als de andere schepen van Transfennica in één shift gelost en geladen moeten kunnen worden. Het verlies van de opslagcapaciteit voor papier van onder meer UMP Kymmeneen M-real op de voorkade wordt opgevangen door de bouw van de nieuwe Nordic Forest Products Terminal op de achterkade, in het voorjaar van 2007.

Begin 2005 heeft de Poolse rederij Euroafrica Shipping Lines (ESL) de status van regelmatige lijndienst verworven bij het Havenbedrijf Antwerpen. Sinds 2003 biedt de rederij geregeld afvaarten naar West-Afrika. Aanvankelijk meerden de schepen van ESL slechts sporadisch in Antwerpen aan, maar sinds het begin van 2004 verhoogde ESL haar frequentie. Euroafrica Shipping Lines is gegroeid uit de vroegere Poolse staatsrederij Polish Ocean Lines. Nu is de rederij in privé-handen: een belangrijk constructiebedrijf heeft de meerderheid van de aandelen en een minderheidsbelang is in handen van het personeel. In Antwerpen worden de schepen van ESL behandeld door ABES in het Vijfde Havendok en de firma Ahlers Bridge treedt op als agent. In de dienst naar West-Afrika zet ESL zeven multi-purpose schepen in, waarvan drie van 9.250 ton draagvermogen en

drie van 13.890 ton draagvermogen. Er is ook nog een schip van 11.460 ton. Alle schepen zijn uitgerust met eigen laadgerei met een hefvermogen tot 120 ton voor het behandelen van projectgoederen. De dienst laadt eerst in de Baltische havens en komt dan via de Poolse havenrange naar Antwerpen. Bij voldoende ladingaanbod wordt soms ook in Zweedse havens geladen. In Antwerpen laden de schepen vooral papier, staalproducten, chemicaliën en projectgoederen. Als er nog scheepsruimte rest, laden de schepen ook nog bij in de Spaanse haven Bilbao. Van daaruit gaat het rechtstreeks naar de drie Afrikaanse basislanden Ivoorkust, Ghana en Nigeria. Volgend vaarschema wordt gevolgd: Abidjan in Ivoorkust, Takoradi en Tema in Ghana en Lagos en Warri in Nigeria. Bij voldoende ladingaanbod worden ook de havens van Dakar, Douala en Lome aangelopen. Omdat de lading op de terugreis hoofdzakelijk uit landbouwproducten en hout (zowel gezaagd hout als boomstammen) bestaat wordt Antwerpen meestal niet aangedaan. Deze retourlading is vooral bestemd voor Baltische havens. In 2006 werd een achtste schip ingezet en er werd ook een nieuwe ropax ingevoerd op de shortseadienst in de Baltische regio.

Op 13 januari 2006 meerde aan De Noordzeeterminal van PSA Hesse-Noord Natie het Deense containerschip "Arthur Maersk" aan en vestigde daarmee het record van langste schip dat ooit een Belgische haven heeft aangelopen. Het containerschip heeft een lengte van 352,60 meter. Het vorige record stond op naam van de "Sovereign Maersk" (346,98 meter), dat op 30 september 2003 het 14 jaar oude record van de "Weser Ore" (335,03 meter) verpulverde. De 42,8 meter brede en 10,4 meter diepliggende "Arthur Maersk" kwam van Felixstowe nadat het schip eerder in Europa al Rotterdam en Bremerhaven had aangelopen. Vanuit Antwerpen vertrok het schip naar Duinkerke alvorens koers te zetten naar Saudi-Arabië en het Verre Oosten. In Antwerpen werden 825 containers behandeld. Het schip heeft officieel een capaciteit van 7.400 TEU en is dus zeker niet het containerschip met het grootste laadvermogen, uitgedrukt in TEU. Dat record stond op dat moment nog op naam van de "MSC Pamela" (9.178 TEU) dat in augustus 2005 in Antwerpen aanmeerde. Op 30 maart 2006 meerde in het Deurganckdok het Griekse containerschip "Cosco Guangzhou" dat, met een containercapaciteit van 9.449 TEU, een nieuw record vestigde op het vlak van containerlaadvermogen. Dit record was van korte duur want op 3 augustus 2006 liep het Chinese containerschip "Xin Los Angeles" de haven van Antwerpen aan. Dit containerschip heeft een capaciteit van 9.572 TEU.

In maart 2006 startten de rederijen China Shipping Container Line (CSCL) en CMA CGM een nieuwe containerlijn tussen Noord-Europa en de Noord Atlantische kust. De eerste afvaart vond plaats op 16 maart uit Le Havre. Daarna werden opeenvolgend volgende havens aangedaan: Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven en Liverpool. In Noord-Amerika staan New York, Baltimore, Norfolk en Charleston in het vaarschema. CMA CGM levert twee schepen en verkoopt de dienst onder de naam Liberty Bridge. CSCL zorgt op zijn beurt voor twee schepen. Naast de samenwerking met CMA CGM koopt CSCL ook slots op de Europe Container Line van de Iranese rederij IRISL (Islamic Republic of Iran Shipping Lines).

Vanaf 5 mei 2006 loopt de Europa-Azië loop (AME) van CSAV/Norasia de Antwerp Gateway aan het Deurganckdok op wekelijkse basis aan. Deze loop, die in april 2005 met een vloot van negen containerschepen van 4.500 TEU werd opgestart, liep elke week Zeebrugge vanuit Rotterdam aan. Felixstowe fungeerde als eerste laadhaven in Europa. De rederij besliste om naar Antwerpen te verhuizen omdat het er van overtuigd is dat er daar meer lading kan worden aangetrokken. Antwerpen is de terminus van veel internationale lijnen en is ook goed aangesloten op het binnenvaartnetwerk zodat de belangrijkste economische centra in Frankrijk, de Benelux, Duitsland en andere Europese regio's optimaal kunnen worden bediend. De verhuis is ook ingegeven door het feit dat de rederij veel lading vanuit Antwerpen per spoor naar Zeebrugge moest vervoeren. De schepen van 4.500 TEU werden op het einde van 2006 vervangen door grotere eenheden van 5.500 TEU. CSAV/Norasia ondertekende met DP World/Antwerp Gateway een driejarig contract dat goed is voor ongeveer 1.200 TEU per aanloop. Het vaarschema omvat de volgende aanlopen: Jeddah voor de bediening van het Midden-Oosten via een dedicated feeder, Port Kelang voor Zuidoost-Azië, Yantian, Xingang, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hongkong, Yantian, Port Kelang en terug naar Le Havre en Hamburg.

### **Loop**

*Een "loop" van een regelmatige lijndienst is één volledige rotatie vanuit de eerste laadhaven, via de diverse vaste laad- en loshavens terug naar de eerste laadhaven. Sommige regelmatige lijnen tussen twee gebieden bestaan uit verschillende "loops", waarbij al dan niet dezelfde havens worden aangedaan.*

*Op de website van de VHC ([www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc)) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.*

Begin mei 2006 meerde in Antwerpen in het Deurganckdok het eerste schip aan van de AME-containerdienst van de Zwitserse rederij CSAV Norasia, die vaart tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. Vanuit Noord-Europa loopt de AME-containerdienst volgende havens aan: Jeddah in Saudi-Arabië, Port Kelang in Maleisië en Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong en Yantian in China. De schepen van de AME-dienst worden in Antwerpen behandeld aan terminal Antwerp Gateway van P&O Ports aan het Deurganckdok. De AME-containerdienst is goed voor een omzet van ongeveer 30.000 TEU per jaar. Op 28 april 2006 meerde in Zeebrugge het laatste schip van de AME-containerdienst. Eerder had de rederij beslist om er de wekelijkse aanlopen in Zeebrugge in het kader van haar AME-containerdienst tussen Noord-Europa en het Verre Oosten met ingang van 1 mei 2006 te staken. De schepen van de AME-dienst doen voortaan dus de haven van Antwerpen aan. Een jaar daarvoor ging de rederij met de dienst in Zeebrugge van start, toen het na een jarenlange samenwerking met de Franse rederij CMA CGM besliste om alleen verder te gaan. In Zeebrugge werden de schepen behandeld aan de CHZ-terminal (Container Handling Zeebrugge) in de voorhaven.

Na de start op 16 maart 2006 van de Liberty Bridge, een eerste eigen trans-atlantische dienst van China Shipping Container Line (CSCL) en CMA CGM, openen beide rederijen in samenwerking met de Britse Evergreen-dochter Hatsu Marine, op 4 juni een nieuwe containerlijn tussen Noord-Europa en de Golf van Mexico. In Noord-Europa doet de nieuwe dienst, met uitzondering van Liverpool, dezelfde havens aan als de Liberty Bridge (Le Havre, Antwerpen, Rotterdam en Bremerhaven). In Noord-Amerika worden volgende havens aangelopen: New York, Baltimore, Norfolk en Charleston. Na Charleston gaat het verder naar de Golf van Mexico, waar achtereenvolgens Veracruz, Altamira en Houston op het vaarschema staan. Deze rotatie duurt vijf weken en er zijn dus vijf schepen nodig om een wekelijkse afvaart te kunnen garanderen. CSCL en CMA CGM leveren elk twee schepen, Hatsu Marine zorgt voor het vijfde schip. De eerste afvaart vanuit Antwerpen van de nieuwe dienst vond plaats op 6 juni 2006.

Eind april 2006 startte de Zuid-Afrikaanse rederij South African Independent Liner Services (SAILS) met een nieuwe containerlijn tussen Noord-Europa en Zuid-Afrika. Daarvoor werd in de beginfase één gecharterd ingezet met een capaciteit van 645 TEU. Het aantal schepen werd in de loop van het jaar opgevoerd tot drie zodat op het einde van 2006 veertiendaagse afvaarten vanuit Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven en Felix-

stowe mogelijk waren. In Zuid-Afrika loopt SAILS enkel de havens van Kaapstad en Port Elisabeth aan. In de Benelux treedt Neptumar zowel in Rotterdam als in Antwerpen op als agent van de nieuwe lijn.

In mei 2006 kondigde de Deense rederij Maersk Line aan dat het al zijn Antwerpse trafiek zou concentreren aan het Deurganckdok. Bij de verdeling van de concessies rond het Deurganckdok kreeg Maersk Line destijds geen plaats toegewezen aan dit nieuwe containerdok. Door de overname van P&O Nedlloyd kreeg Maersk Line uiteindelijk wel een aandeel in Antwerp Gateway. Toch besliste Maersk Line om al de Antwerpse trafiek te concentreren bij PSA, aan de overkant van de terminal van Antwerp Gateway. Het grote voordeel is dat de klanten van Maersk Line alle lading voortaan kunnen aanleveren op één terminal in Antwerpen. Containers bestemd voor de lijndiensten die uit Zeebrugge vertrekken, worden bij PSA op shuttles van de spoordochter Inter Ferry Boats geladen. De treinen rijden rechtstreeks naar Zeebrugge en hoeven dus niet door de Kennedytunnel en over het druk bezette spoornet op de Rechteroever te gaan.

In mei 2006 startte de Antwerpse breakbulk-agentuur Seabreak met een nieuwe breakbulkdienst vanuit Noordwest-Europa naar het Caraïbisch gebied en naar het noordelijk gedeelte van Zuid-Amerika. De nieuwe dienst biedt onder de naam van Esan Lines (Europe South America Navigation) maandelijkse afvaarten aan vanuit Antwerpen en Harwich naar Point Lisas, La Guaira, Puerto Cabello, Cartagena en Georgetown. Bij voldoende ladingaanbod worden ook Jamaica, de Dominicaanse Republiek, Puerto Rico en de Franse Antillen aangelopen. De nieuwe dienst mikt vooral op ijzer en staal als basislading, aangevuld met projectcargo en andere dekladingen. De schepen van Esan Lines worden behandeld op de stukgoedterminal van DP World aan kaai 306 van het Zesde Havendok.



In juni 2006 werd de Israëlische rederij Zim actief tussen Noord-Europa en Centraal-Amerika. Via dochter Golden Star Line werd een schip gecharterd dat meevaart in een nieuwe dienst van CMA CGM naar Jamaica, Colombia, Costa Rica, Honduras en Guatemala. Voor CMA CGM is de dienst de opvolger van het New Caribbean Consortium (NCS) met Hamburg Süd, Hapag-Lloyd en CSAV dat eind mei 2006 ophield te bestaan. De verschillende rederijen van NCS begonnen elk eigen diensten naar Latijns-Amerika, maar bleven wel onderling slots uitwisselen. CMA CGM staat in voor de bediening van Kingston, Cartagena, Puerto Limon, Puerto Cortes en Santo Tomas de Castilla. Daarvoor zet de rederij vier schepen in van 1.561 tot 2.105 TEU. Het vijfde schip is de "Irenes Logos" van 1.625 TEU van Gold Star Line. Zim was wel al actief in de Caraïben en gebruikte de haven van Kingston als hub voor de trafiek naar Noord- en Zuid-Amerika. De rederij was echter nog niet actief tussen Europa en de Caraïben. De Europese aanloophavens van de gezamenlijke lijndienst van CMA CGM en Zim zijn Rotterdam, Bremerhaven, Antwerpen en Le Havre. In Antwerpen meert de dienst aan bij Antwerp Gateway aan het Deurganckdok, omdat CMA CGM een aandeel in die terminal heeft.

Vanaf midden 2006 stuurden de Taiwanese rederij Yangming en zijn Japanse partner "K" Line hun eerste very large containerships (VLCS) naar Noord-Europa. De schepen vervangen kleinere post-panamax-schepen van 5.500 TEU, waarmee de rederijen een extra wekelijkse loop op dat vaargebied startten. De twee rederijen vormen samen met Cosco Container Lines en Hanjin de zogenaamde CYKH-alliantie, die tussen Noord-Europa en het Verre Oosten zes wekelijkse diensten onderhoudt. Hanjin heeft nog een zevende loop, maar deelt die capaciteit voorlopig alleen met United Arab Shipping Company (UASC). Yangming en "K" Line leverden 16 schepen van 5.551 tot 5.608 TEU voor twee CYKH-loops. Vanaf midden 2006 werden op de AES1-dienst (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Felixstowe, Port Saïd, Singapore, Hong Kong, Kaohsiung, Shanghai en Ningbo) grotere schepen ingezet. Yangming nam in augustus 2006 een eerste schip van 8.189 TEU (uit een reeks van vier) in ontvangst van de Koreaanse werf Hyundai Heavy Industries. "K" Line heeft acht VLCS laten bouwen op de Japanse werf van IHI (Ishikawajima-Harima Heavy Industries) in Kure. Daarvan werden de eerste vier schepen tussen juli 2006 en februari 2007 opgeleverd. Deze schepen hebben een capaciteit van 9.200 TEU. Met de acht schepen die in de AES1-dienst werden ingezet heeft Yangming en "K" Line vanaf eind 2006 een nieuwe AES3-dienst gestart. Deze nieuwe dienst doet ook Antwerpen aan omdat beide partners,

samen met Hanjin, aandeelhouder zijn in Antwerp International Terminal (AIT) aan het Deurganckdok. De AES1-dienst wordt ook al op de AIT behandeld. Yangming en "K" Line zijn niet de enigen die in 2006 de capaciteit van hun diensten hebben verhoogd door de inzet van grotere schepen. Ook Cosco Container Lines zet nu schepen in van 9.383 TEU.

Op 8 juli startte de Zuid-Koreaanse rederij Cido Car Carrier Services (CCCS) een nieuwe roll-on-roll-off-dienst vanuit Antwerpen naar Dar-es-Salaam en Mombassa. De dienst, die in de eerste fase één afvaart per maand voorziet, wordt uitgbaat met carcarriers met een capaciteit van 3.000 personenwagens. De schepen van CCCS worden behandeld op de grote roll-on-roll-off-terminal van PSA/Hesse-Noord Natie op de Linkeroever. De dienst vervoert naast nieuwe en tweedehandse auto's ook trucks en ander rollend materieel. Antwerpen is de enige laadhaven op het continent. In het Verenigd Koninkrijk wordt ook nog de haven van Sheerness aan de monding van de Thames aangelopen. De nieuwe dienst is het gevolg van de strategie van CCCS waarbij auto's afkomstig uit Azië vervoerd worden naar diverse Europese havens. Het vaarschema van CCCS is uitgebreid tot Oost-Afrika om aan de nodige retourvracht te geraken. Vanuit Oost-Afrika worden de schepen dan opnieuw gepositioneerd in Azië om de volgende lading auto's voor Europa aan boord te nemen.

In juli 2006 startte de Belgische rederij Cobelfret met een roll-on-roll-off-verbinding tussen de Zweedse haven van Göteborg en Antwerpen voor het Zweeds/Finse papierbedrijf StoraEnso. Cobelfret verzorgt al enkele jaren een gelijkaardige dienst tussen Göteborg en Zeebrugge, de belangrijkste hub van de papierproducent op het Europese continent. Vanaf 1 juli levert Cobelfret papier uit Noord-Finland aan in Antwerpen. De nieuwe dienst naar Antwerpen betreft twee afvaarten per week met een schip dat door StoraEnso wordt gecharterd.

Begin augustus 2006 begonnen de Israëlische rederij Zim en de Evergreen-dochter Italia Marittima Spa een nieuwe wekelijkse lijndienst over de Noord-Atlantische route. De voorbije jaren hebben de reders de capaciteit tussen Noord-Europa en de Verenigde Staten nauwelijks verhoogd. Omdat het ladingsaanbod bleef stijgen was er daarom soms scheepsruimte tekort voor de Europese exportlading. In 2006 werd het aanbod wel verhoogd. Mediterranean Shipping Company (MSC) stuurt nu postpanamax-schepen naar de Golf van Mexico en in februari 2006 begon MSC ook een wekelijkse Montreal Express naar Canada. Ook naar Australië kwamen er drie nieuwe diensten bij, waarbij rederijen als Hamburg

Süd en Maersk Line ook slots gebruiken voor trans-Atlantische lading. De Franse rederij CMA CGM startte, samen met China Shipping Container Line, eerder in 2006 ook al twee nieuwe lijnen naar respectievelijk het noordelijk en zuidelijk deel van de Atlantische Oceaan. Met deze laatste dienst doet ook de Britse rederij Hatsu Marine, een dochter van Evergreen, mee. Voor de nieuwe wekelijkse dienst zetten Italia Marittima en Zim elk twee schepen van 1.800 TEU in. Volgende havens worden aangelopen: Antwerpen, Hamburg, Liverpool, New York, Norfolk en Savannah. In Antwerpen worden de schepen van de nieuwe dienst behandeld op de Noordzeeterminal van PSA/Hesse-Noord Natie.

Nog in het begin van augustus startte de nieuwe rederij Balticon Lines een shortseadienst gericht op conventioneel stukgoed en breakbulk tussen Antwerpen en Sint-Petersburg. De nieuwe rederij werd pas in het begin van 2006 in Hamburg opgericht en hangt af van de holding 3A Marine Corp (Essex-UK). Aanvankelijk was met één schip één afvaart per maand voorzien, maar door de inzet van een tweede schip werd de frequentie verhoogd tot twee afvaarten per maand. De dienst is hoofdzakelijk gericht op conventioneel stukgoed en breakbulk, maar er worden ook containers vervoerd. In Antwerpen wordt de nieuwe scheepvaartlijn behandeld door ABES. De trafiek bestaat hoofdzakelijk uit staalproducten en machines. De schepen zijn uitgerust met eigen laadgerei tot 60 ton.

Op 29 augustus 2006 meerde aan de Scheldekaai in Antwerpen het cruiseschip "Crystal Serenity" van de Japanse rederij Nippon Yusen Kaisha. Het schip is het grootste cruiseschip dat ooit de haven van Antwerpen aanliep. Het maakte een twaalfdaagse reis van Stockholm, Warnemünde (Berlijn), Kopenhagen en Oslo via Edinburgh, Amsterdam naar London. Het schip, dat onder de vlag van de Bahamas vaart, meet 68.000 ton, is 249,9 meter lang en 32,3 meter breed en heeft 13 dekken. De topsnelheid van het schip bedraagt 22 knopen. Aan boord is er plaats voor 1.080 passagiers, verdeeld over 548 hutten, waarvan er 464 hutten een balkon hebben. De bemanning bestaat uit 655 personen uit 40 verschillende landen. Het merendeel van de bemanning is echter Noors of Japans. Bij aankomst in Antwerpen waren er 702 passagiers aan boord. Vanuit Antwerpen werden er voor de passagiers dagtrips georganiseerd naar Brugge, Gent, Breendonk en Brussel.

Op 1 oktober 2006 opende een nieuwe agentuur zijn deuren in Antwerpen: CSAV Agency Belgium. CSAV Agency Belgium is een 50/50 joint venture tussen de rederij CSAV en van Doosselaere & Achten/Döhle. Het

doel van het samengaan van de rederij en de agentuur is het versterken van de troeven van een grootschalige rederij met die van een lokale agentuur die de markt beter kent. Het gevolg van het opstarten van de nieuwe agentuur is dat alle lijnen van CSAV/Norasia, die tot dan toe onder de agenturen Zebra Transport en Neptumar vielen, voortaan vertegenwoordigd worden door CSAV Agency Belgium. Het nieuwe agentuurkantoor stelt in Antwerpen 72 personen tewerk. CSAV/Norasia was in 2006 in de Antwerpse haven goed voor een trafiek van ongeveer 175.000 TEU.

In oktober 2006 startte de Zwitserse rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) een rechtstreekse containerlijn tussen Noord-Europa en West-Afrika. MSC zet voor de nieuwe lijn vijf containerschepen in met een capaciteit van gemiddeld 1.500 TEU. Volgende havens worden aangelopen: Antwerpen, Felixstowe, Le Havre, Tema en Abidjan. Voorheen was MSC al actief in dat vaargebied, maar werkte tot dan toe volledig via overslag op de Canarische Eilanden. De containers met bestemming West-Afrika werden in Antwerpen geladen op de schepen naar Zuid-Afrika en werden in Las Palmas gelost. Van daaruit werden de containers verder verscheept naar Abidjan, Tema en Takoradi. Deze lijn werd in oktober 2006 doorgetrokken naar Noord-Europa. De haven van Takoradi wordt niet langer door deze lijn aangelopen, maar wel door een tweede





lijn van MSC vanuit Las Palmas naar Lomé, Cotonou, Lagos en Douala.

Midden november 2006 liep de "UAL Antwerp" voor het eerst de haven van Antwerpen aan. Het schip kwam de diensten van UAL (United Africa Lines) op West-Afrika versterken. Vanuit Antwerpen verzorgt UAL twee diensten op West-Afrika. De eerste is gericht op de bediening van Nigeria, Equatoriaal Guinea en Gabon (met respectievelijk Onne, Malabo en Port-Gentil als vaste loshavens). De tweede dienst heeft Angola (met Lobito, Luanda en Soyo) en Congo-Brazzaville (Pointe-Noire) als belangrijkste bestemming. Beide diensten hebben minstens één afvaart per maand. Antwerpen is samen met Aberdeen de voornaamste Europese laadhaven voor de twee diensten, die vooral inspelen op de behoeften van de olieindustrie in West-Afrika. De schepen van UAL worden in Antwerpen behandeld door DP World aan het Churchilldok. Met de aankomst van de "UAL Antwerp" wordt het aantal ingezette schepen op vijftien gebracht, elk met een draagvermogen dat varieert van 6.200 tot 10.500 DWT. Alle schepen zijn ook uitgerust met scheepskranen met een hefvermogen tot 80 ton. In combinatie kunnen ladingen tot 160 ton worden geladen. In Antwerpen treedt de firma Unamar op als agent voor UAL.

Begin december 2006 startte de Chinese rederij China Shipping en de Israëlische rederij Zim een nieuwe dienst van Noord-Europa naar West-Afrika. In Noord-Europa

loopt de lijn de havens van Felixstowe, Hamburg en Antwerpen aan en in West-Afrika worden Dakar, Tincan Island, Tema en Abidjan aangedaan. Voor de nieuwe containerdienst worden vier schepen ingezet zodat er om de tien dagen een afvaart kan aangeboden worden.

Op 18 december 2006 loste de "Heng Chang" van Hyundai Merchant Marine voor het eerst in Antwerpen een lading staal vanuit de Chinese haven Changshu. Het betrof een lading van 40.000 ton coils, staalpijpen en -buizen, die werd gelost op de terminals van NHS en Abes. Het lossen aan beide terminals nam vier dagen in beslag. Het betrof de eerste lading van staal van een maandelijkske trafiek uit China. Het schip kwam uit de haven van Changshu, waar de firma Westerlund een terminal voor woudproducten heeft.

Eind december startte CMA CGM, samen met de Duitse partners Hapag-Lloyd en Hamburg Süd, een tweede dienst tussen Europa en India. Deze tweede dienst kwam er omdat het ladingaanbod op die route sterk is gestegen. Voorheen bestond er al een wekelijkse dienst uit Tilbury, Hamburg, Antwerpen en Malta naar Port Said, Jebel Ali, Karachi (Port Qasim), Mundra en Mumbai (Nhava Sheva). Met de tweede nieuwe dienst kunnen de drie partners een aantal andere Europese havens rechtstreeks aanlopen. Het gaat om Felixstowe, Rotterdam en Le Havre. Hamburg ontvangt als enige de beide diensten. De nieuwe lijn bedient achtereenvolgens Alexandrië, Port Qasim, Mundra en Nheva Sheva. De Egyptische haven fungeert als draaischijf voor alle eastbound lading naar de Levant. De eerste dienst neemt op de terugweg uit India alle containers uit Egypte mee naar Europa en doet, vanaf de start van de tweede dienst, de haven van Karachi niet meer aan. De nieuwe dienst werd op 23 december ingevaren door de "CMA CGM Tulip" (2.826 TEU) met het vertrek vanuit de haven van Port Qasim. Het schip meerde voor het eerst aan in Antwerpen in januari 2007.



#### **"Westbound" en "eastbound"**

*De termen "eastbound" en "westbound" worden gebruikt om de richting aan te duiden waarin een schip vaart op de lijn. Een containerschip dat van Europa naar Amerika vaart, vaart "westbound". Een schip dat van Europa naar Azië vaart "eastbound". Een schip dat van Amerika naar Azië vaart, vaart "westbound".*

*Op de website van de VHC ([www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc)) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.*

## 3.2. De haven van Gent

### 3.2.1. Industrie

Volvo Logistics is in de Gentse havenzone al een vijftiental jaar gevestigd in de Skaldenstraat. De concessie van de locatie was in handen van Volvo Cars. Sinds de overname van Volvo Cars door de Ford Motor Company behoort Volvo Logistics tot een andere groep. Volvo Logistics wenst te anticiperen op de forse expansie van haar activiteiten. Daarom werd besloten om te clusteren in Oostakker, waar ook drie andere dochters van de Volvo-groep zijn ingeplant, nl. Volvo Trucks, Volvo Parts en Volvo IT. Volvo Logistics zal er een nieuw kantoorgebouw en magazijnen optrekken met een crossdock-capaciteit van 12.000m<sup>2</sup>, dubbel zo groot als in de Skaldenstraat. In de magazijnen van Volvo Logistics worden containers ontvangen met onderdelen vanuit heel Europa en van overzee. De onderdelen worden er gesorteerd en vervolgens aangeleverd aan de montagefabrieken van Volvo Cars en Volvo Trucks of aan het distributiecentrum van Volvo Parts in Gent zelf. Ze worden er ook in trailers geladen met bestemming Zweden of in containers gestufft voor export naar bestemmingen zoals Amerika en Brazilië. De behandelde volumes zijn de jongste jaren zo sterk gestegen dat Volvo Logistics nood had aan een uitbreiding. De keuze van de nieuwe locatie werd mede bepaald door de geplande ontsluiting van de Volvo-bedrijven in Oostakker met de R4. Een deel van de activiteiten, de verdeling van wagens die verdere aanpassingen vereisen op vraag van de klant, blijft behouden in het Skaldenpark. Volvo Logistics werkt niet enkel voor de zusterbedrijven binnen de Volvo-groep maar ook voor andere autobouwers als Jaguar en Land Rover, die samen met Volvo Cars deel uitmaken van de Ford Premier Automotive Group. Voor de distributie van wagens nam Volvo Logistics enkele jaren geleden een terrein in gebruik, gelegen op de achterkaai van het Mercatordok in de onmiddellijke nabijheid van de terminal waar de schepen van de EuroBridge-dienst van DFDS Tor Line (Gent-Göteborg) worden behandeld.

In januari 2006 werden de concessies van Euro-Silo gelegen aan het Sifferdok en aan het Rodenhuizedok hernieuwd. Euro-Silo heeft zich gespecialiseerd in de opslag en behandeling van granen en veevoerders. De groep VandenAvenue, waartoe Euro-Silo behoort, ziet de toekomst vol vertrouwen tegemoet door de bijkomende volumes die worden gecreëerd omdat de haven van Gent zich in samenwerking met de Universiteit Gent snel profileert als kenniscentrum van de biobrandstof-industrie in Europa. Euro-Silo werkt nauw samen met de biodieselproducent Bioro en bioalcoholproducent

Alco Bio Fuel. De bio-energie industrie is belangrijk voor Euro-Silo daar de aanvoer van granen en koolzaden, die nodig zijn voor de aanmaak van biodiesel en bioalcohol, in beide bedrijven via haar terminal zal gebeuren. De bijproducten van de productie van biobrandstof, zoals koolzaadmeel en eiwitrijk veevoeder, worden weer uitgevoerd via Euro-Silo. Het overslagbedrijf rekent op een significante toename van de trafiek. Deze groei zal ook een positieve invloed op de tewerkstelling hebben.

In het voorjaar van 2006 bouwde de Gentse projectontwikkelaar De Paepe Group een nieuw logistiek centrum van 18.000m<sup>2</sup> op het bedrijventerrein 'Hulsdonk' langs de Kennedylaan. De opdrachtgever was The Gates Corporation (hierna 'Gates'). Gates, een wereldwijd leverancier van rubberen aandrijfriemen, slangen en aanverwante producten startte er in september 2006 zijn nieuw Europees distributiecentrum. Het gebouw biedt ook plaats voor 1.200m<sup>2</sup> kantoorruimte. Wegens de strategische ligging dicht bij de E17, de E34, de E40 en de grens met Nederland, is het ideaal voor de distributie van goederen over West-Europa.

Gates had behoefte aan een groter magazijn om het hoofd te bieden aan de gestage toename van het aantal klanten en gestockeerde producten. Ze beschikten tot dan toe over een opslagmagazijn van 10.000m<sup>2</sup> in het Skaldenpark, goed voor ongeveer 10.000 palletplaatsen. Het nieuwe distributiecentrum wordt zowel bevoorradt door de eigen fabrieken als door de toeleveranciers. De Paepe Group investeerde ongeveer 10 miljoen euro in het nieuwe magazijn. Ze beheren al vier logistieke centra in de haven van Gent, gaande van 4.000 tot 12.000m<sup>2</sup>.

De logistiek dienstverlener Tailormade Warehouses en het Havenbedrijf Gent ondertekenden in juni 2006 een overeenkomst voor de bouw van een nieuw magazijn op het industrieterrein Hulsdonk. Tailormade Warehouses maakt deel uit van de Tailormade Logistics-groep, die al een vestiging heeft in de Skaldenstraat in de Gentse haven. In een eerste fase bouwt het bedrijf twee nieuwe opslagmagazijnen van elk 8.000m<sup>2</sup> op het industrieterrein "Hulsdonk". De twee magazijnen hebben een vrije hoogte van 10,6 meter, een twintigtal laadpoorten en ultramoderne beveiligingssystemen. Er zullen in totaal 250 mensen aan het werk kunnen.

De Oegandese groep Madhvani, die de Rhodia-fabriek in het Gentse havengebied overnam, kondigde in mei 2006 aan dat het bedrijf in de komende vijf jaar 100 miljoen euro wil investeren in de Nilefos Chemie fabriek, waar de productie gericht is op fosfaten en zwavelzuur. De investeringen zouden vooral betrekking hebben op de

uitbreiding van de overslagcapaciteit. Madhvani is één van de grootste Oegandese industriële groepen, met zeer gediversifieerde activiteiten. Nilefos Chemie gaat de volgende vijf jaar investeren in de modernisering van de installaties en de co-generatie van elektriciteit. De groep onderzoekt ook een aantal projecten waarbij de Gentse fabriek als platform zou kunnen dienen. Op termijn wil Nilefos Chemie er fosfaten behandelen, afkomstig van een eigen fosfaatmijn in Oeganda die in 2007 in productie wordt genomen. Momenteel worden de fosfaten aangevoerd vanuit andere mijnen. De aanlevering gebeurt via overslag van grote zeeschepen, waarvan slechts een deel de Gentse haven kan bereiken door de huidige zeesluis. De fosfaten worden daarom per duwbak naar een lossteiger van de fabriek langsheen het zeekanaal Gent-Terneuzen aangevoerd. Nilefos Chemie zou in de toekomst de fosfaten willen overslaan ex zeeschip naar fabriek. Daarover zullen studies worden uitgevoerd om de haalbaarheid te onderzoeken.

In juni 2006 heeft de firma van Hoorebeke Group zijn nieuwe terminal aan de zuidkant van het Kluisendok officieel in gebruik genomen. Hiermee verhuizen de opslagactiviteiten van de dochtermaatschappij Sidoco, die tot dan toe aan het Sifferdok actief was, naar het Kluisendok. De verhuis van Sidoco kadert mede in het streven van de Overheid om de toekomst van de automobielcluster aan het Sifferdok veilig te stellen. De Vlaamse Regering gaf in 2005 zijn akkoord voor de onteigening van het 7 hectare grote terrein van Sidoco aan het Sifferdok, in ruil voor een terrein aan het nieuwe Kluisendok. De firma van Hoorebeke Group is sinds vele generaties actief in de Gentse haven. De firma legt zich toe op de invoer en handel in hout en heeft vestigingen aan het Sifferdok en in Langerbrugge. De maritieme aanvoer van zacht hout wordt volledig aan het Kluisendok geconcentreerd. De verhuis van Sidoco naar de nieuwe site gebeurde in twee fasen en werd gecoördineerd door de logistieke dienstverlener Volvo Logistics. Naast de opslagterminal verwierf de van Hoorebeke Group ook de aanpalende watergebonden concessie, goed voor nog drie hectare. In totaal investeert van Hoorebeke ongeveer 15 miljoen euro in de nieuwe installaties aan het Kluisendok. Dit is de grootste investering die het bedrijf ooit deed. Sidoco heeft bijkomend geïnvesteerd in het bouwen van een schaverij.

Begin juli 2006 startte de producent van natuurlijke oliën Oleon uit Ertvelde met de bouw van een biodiesel-fabriek met een capaciteit van 100.000 ton per jaar, bedoeld voor de Belgische markt. Daarnaast bouwt Oleon haar vetalcoholfabriek om, waardoor een bij-

komende aanmaak van biodiesel wordt gerealiseerd. Oleon verdubbelt daarenboven ook de capaciteit voor de zuivering van glycerine, een product dat vrijkomt bij de productie van biodiesel. Voor de drie projecten samen (bouw nieuwe biodieseleenheid, ombouw vetalcoholfabriek en verdubbeling glycerineinstallatie) investeert Oleon 28,5 miljoen euro. Deze investering moet 25 nieuwe banen opleveren.

Aan het Rodenhuizedok werd in september 2006 de Ghent Bio Energy Valley bio-energiesite officieel geopend. Het project voorziet in de bouw van twee bio-energie fabrieken; één fabriek voor biodiesel en één voor bio-alcohol. De firma Bioro zal er jaarlijks 250.000 ton biodiesel produceren. De investering van 62 miljoen euro zal 195 nieuwe rechtstreekse en onrechtstreekse arbeidsplaatsen creëren. Alco Bio Fuel plant de bouw van een bio-ethanol raffinaderij met een jaarcapaciteit van 300.000m<sup>3</sup>. Dit vergt een investering van ongeveer 120 miljoen euro. Beide biobrandstoffen worden daarna bij de firma Oiltanking vermengd met benzine en diesel.

In juli 2006 maakte de West-Vlaamse firma Trans-Beton bekend dat ze aan de noordkant van het Kluisendok een terminal zal bouwen voor de aanvoer van grondstoffen die nodig zijn om haar productiecentra te bevoorraden. De firma Trans-Beton heeft zich gespecialiseerd in de productie van prefab- en stortklaar beton. De grondstoffen daarvoor worden via maritieme weg aangevoerd. Trans-Beton neemt een concessie van 11.250m<sup>2</sup> op de noordelijke hoek van het Kluisendok en het Kanaal Gent-Terneuzen en een optie op een bijkomend terrein van 19.500m<sup>2</sup>. Het bedrijf zal er een terminal uitbouwen voor de ontvangst, opslag en behandeling van de grondstoffen, die uitgerust is met silo's. De totale opslagcapaciteit van de terminal wordt op 50.000 ton geraamd. In een volgende fase overweegt Trans-Beton ook een nieuwe installatie te bouwen voor recyclage van bouwstoffen. De geplande investeringen belopen ongeveer 9 miljoen euro en er worden 40 nieuwe arbeidsplaatsen gecreëerd. Eens de terminal op kruissnelheid draait zal die goed zijn voor een jaarlijkse maritieme trafiek van ongeveer 300.000 ton. De afvoer naar de verschillende productievestigingen van Trans-Beton zal voor de helft per binnenschip en voor de helft per vrachtwagen gebeuren. Aanvankelijk zal Trans-Beton niet over een eigen kaai beschikken, maar de werken zijn al voorzien in de plannen voor de aanleg van het Kluisendok-complex en zullen dan ook snel aanvatten. In september kondigde Katoen Natie aan dat het zijn opslagcapaciteit langsheen de Kennedylaan in de haven van Gent de komende vijf jaar zal optrekken met

100.000m<sup>2</sup> naar een totale beschikbare magazijnruimte van 350.000m<sup>2</sup>. Het Antwerpse logistieke bedrijf startte in Gent in 1987 met een kleinschalige operatie voor het beheer en de logistiek van het verpakkingsmateriaal voor onderdelen bestemd voor de autofabriek van Volvo Cars. In en rond het Skaldenpark beschikt Katoen Natie thans over 250.000m<sup>2</sup> magazijnruimte, waarvoor in de laatste 15 jaar over 65 miljoen euro werd geïnvesteerd. Katoen Natie biedt er werk aan ongeveer 500 mensen. Zeer belangrijk voor de uitbreiding van het bedrijf was de aankoop, in 1997, van de 40 hectare gronden van de voormalige Texaco-raffinaderij in Oostakker. De opslagcapaciteit kon er worden verdubbeld en er werd een "suppliers park" uitgebouwd voor de toeleveranciers van Volvo Cars. Katoen Natie wil de ruimte die op de site nog beschikbaar is in de komende vijf jaar volledig innemen. Het bedrijf trekt 45 miljoen euro uit om er 12 loodsen van elk 8.000m<sup>2</sup> te bouwen. Het eerste magazijn uit die reeks moet in april 2007 operationeel zijn. Het uitbreidingsproject van Katoen Natie in Gent zal 200 nieuwe banen opleveren. De nieuwe opslagcapaciteit zal vooral aangewend worden voor nieuwe trajecten buiten de automotive-sector. De site in Gent is voor Katoen Natie het hoofdkwartier geworden voor alle logistieke activiteiten van de groep met betrekking tot de automotive-sector en de grootindustrie. Daarbij stuurt het logistieke park in Gent negen centra aan in het buitenland.

In oktober 2006 werd de nieuwe meststoffenterminal van Fertigent aan het Kluizendok plechtig in gebruik genomen. Fertigent is een joint venture van de Litouwse groep Achema en het Gentse stouwerijbedrijf GTS (Ghent Transport and Storage). Achema is de grootste industriële en financiële groep van Litouwen met onder meer aandelen in de chemie en in de media. Achema is via de dochter Klasco (het grootste stouwerijbedrijf van Litouwen) actief in de logistieke sector. Maar de hoofdpijler van de activiteiten van Achema is de productie van droge en vloeibare meststoffen. Op de achterkaai van de terminal van GTS aan het Kluizendok investeerde Fertigent 3 miljoen euro in de bouw van een opslagtank van 30.000 ton en vier laadstations voor vrachtwagens. De jaarlijkse aanvoer van vloeibare meststoffen via de terminal van Fertigent zal tussen de 150.000 en de 180.000 ton bedragen. De eerste lading vanuit Klaipeda werd in juni 2006 gelost. GTS treedt op als stouwer.

In 2006 werd bekend gemaakt dat Electrabel een windturbinepark en een biomassaverwarmingsinstallatie zal bouwen op de terreinen van de vrachtwagenfabriek van Volvo Europa Truck (VET) in Oostakker. Beide bedrijven

hebben een intentieverklaring ondertekend voor het afsluiten van een langetermijncontract. De productie van de beide installaties is bestemd voor VET zelf en kadert in het streven van het bedrijf om een CO<sup>2</sup>-vrije onderneming te worden. Naast de productie van de windturbines zal Electrabel ook groene energie leveren. Het windturbinepark omvat 3 turbines van 2 à 3 MW, met een masthoogte van 100 meter en een wiekenstraal van 40 meter. De drie windturbines zullen ongeveer één derde van het elektriciteitsverbruik van VET in Gent leveren. Een ander derde wordt in de vorm van groene energie geleverd door Electrabel. Het tweede project betreft de verwarming van het ganse complex van VET. Nu gebeurt dat met drie aardgasketels. Eén van die ketels wordt ontmanteld, een tweede wordt omgebouwd voor de verbranding van plantaardige olie en de derde blijft behouden als reserve. De verwarming zal hoofdzakelijk worden geleverd door een nieuwe biomassaverwarmingsinstallatie die op houtkorrels draait. De totale kostprijs van de twee projecten bedraagt ongeveer 10 miljoen euro.

### 3.2.2. Infrastructuur

In 2005 hebben het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports een studie laten uitvoeren naar de mogelijkheden tot integratie van beide havengebieden. Daarbij werd uitgegaan van de veronderstelling dat de havengebieden van Gent en Zeeland een functioneel geheel



vormen. Na een selectieprocedure werd de studie toegewezen aan Euricur, een onderzoeksbureau van de Erasmus Universiteit van Rotterdam. De studie werd gesubsidieerd door het Interreg IIIA programma via de Euroregio Scheldemond. De Provincie Oost-Vlaanderen was partner in het project. Het onderzoek startte in juni 2005 en in februari 2006 werden de resultaten bekend gemaakt. Uit het onderzoek blijkt dat er tussen beide havengebieden sprake is van economische samenhang. Het is duidelijk dat verdergaande samenwerking mogelijk is. Er zijn echter enkele belemmeringen zoals het Vlaamse Havendecreet en de ESM samenwerking tussen Zeeland Seaports en het Havenbedrijf van Rotterdam, die op korte termijn de samenwerking lastig maken, maar voor de toekomst niet onmogelijk. Het onderzoeksteam had daarom de havenbeheerders voorgesteld om, in tegenstelling tot de afspraken van 2003, een vastomlijnd samenwerkingstraject te starten dat 3 punten bevat:

1. op korte termijn een concreet en eenvoudig project realiseren met meerwaarde voor het bedrijfsleven;
2. een samenwerking met andere besturen om een gezamenlijke grensoverschrijdende visie op de regio te ontwikkelen. Infrastructuur is daarbij van groot belang;
3. een strategisch project met gezamenlijk businessplan om te komen tot een gezamenlijke grondontwikkelingsmaatschappij voor alle vrije en te ontwikkelen gronden in beide havens.

Beide havenbedrijven hebben de studie besproken. Het Havenbedrijf Gent onderschrijft de conclusies en de aanbevelingen. Zeeland Seaports erkent dat een economische integratie van de havens en de industrie-complexen aan beide kanten van de grens kan leiden tot meer toegevoegde waarde door gezamenlijk projecten aan te pakken. Commerciële samenwerking in de vorm van een op te richten exploitatiemaatschappij is voor Zeeland Seaports op dit moment echter een stap te ver.

In het Vlaams regeerakkoord van 19 juli 2004 staat vermeld dat de studies, het beslissingstraject en de besprekingen met Nederland over de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de haven van Gent en de bouw van een nieuwe sluis in Terneuzen tijdens deze legislatuur moeten worden afgerond. Om de vele aspecten van de gesprekken met de verschillende belanghebbenden (havenbesturen, havengebruikers industrie, landbouwers, milieugroeperingen enz.) in goede banen te leiden, werd door Vlaams minister van Openbare Werken, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters, naar analogie van het Antwerpse Schelde-overleg, een

Stakeholders Adviesforum Kanaal Gent-Terneuzen opgericht. Als Vlaamse co-voorzitter werd ex-minister Miet Smet aangesteld. De Nederlandse co-voorzitter van het overlegorgaan is de heer Gerrit Braks, voormalig minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Het Stakeholders Adviesforum biedt een platform voor alle partijen in de Kanaalzone en speelt een adviserende rol in de verkennende Vlaams-Nederlandse studie over de maritieme toegang tot het Kanaal Gent-Terneuzen. Deze verkennende studie is een uitvloeisel van afspraken die in maart 2005 tussen Vlaanderen en Nederland werden gemaakt in het Derde Memorandum van Overeenstemming over het Schelde-estuarium. Mevrouw Smet en de heer Braks richten zich op het proces rondom de totstandkoming van deze verkennende studie. De studie moet in september 2008 zijn afgerond. Minister Peeters heeft een budget van 5 miljoen euro ter beschikking gesteld. De projectorganisatie is gevestigd in Bergen Op Zoom.

In januari 2006 heeft de Vlaamse Regering op voorstel van Minister Kris Peeters beslist om 24,3 miljoen euro bij te dragen in de bouw van de tunnel van Sluiskil zodat de meerkost van een diepere ligging (voor een waterdiepte op termijn van 16 m) gedekt is en door Vlaanderen zal gedragen worden.

De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs en minister Kris Peeters hebben in juni 2006 een overeenstemming bereikt over de vervanging van de basculebruggen over de Westsluis in Terneuzen. Uit de praktijk is gebleken dat de bestaande basculebruggen kwetsbaar zijn voor aanvaringen door vooral autoschepen. Dit oude dossier was in een stroomversnelling geraakt toen een ernstige aanvaring plaats vond op 25 februari 2006 waarbij een zwaar gekwetste viel en er maanden nodig waren om de opgelopen schade te herstellen. Rijkswaterstaat zal de twee bestaande basculebruggen vervangen door twee nieuwe, die zes meter verder van de rand van de sluis komen te staan, en waardoor het risico op aanvaringen tot het minimum wordt beperkt. De bouwtijd van één brug en de noodzakelijke aanpassingen aan de basculekelder zal ongeveer één jaar in beslag nemen. De vervanging zelf zal maar korte tijd in beslag nemen en bijgevolg zal de verkeershinder minimaal zijn. Aansluitend wordt daarna de zuidelijke basculebrug vervangen. De kostprijs zal ongeveer 12 miljoen euro bedragen. De voorbereidende werken voor de vervanging van de twee basculebruggen startten in januari 2007.

In juli 2006 heeft het Havenbedrijf Gent afspraken gemaakt met Natuurlandpunt Gent over het beheer van alle braakliggende terreinen in het havengebied. In



de overeenkomst wordt door Natuurpunt erkend dat de economische functie van de haven primeert. Maar het havenbedrijf voelt zich ook medeverantwoordelijk voor de ecologische infrastructuur in de haven. Een aantal maal per jaar bespreken het Havenbedrijf Gent en Natuurpunt Gent voortaan de ontwikkelingen in het havengebied.

Op 6 september kwam Vlaams minister van Openbare Werken, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters, het nieuwe Closed Circuit Television (CCTV) in de haven van Gent inhuldigen. Het CCTV omvat een nieuw camerasysteem. Op masten en gebouwen langsheen het kanaal Gent-Terneuzen staan 40 kleurencamera's opgesteld, waardoor de kanaalzone en dokken, vanaf de brug van Zelzate tot aan het Grootdok, onder visuele controle worden gebracht. Met het systeem kunnen schepen begeleid worden in de dokken en op het kanaal, kan men toekijken op de laad- en losactiviteiten en kunnen, bij rampen, hulpdiensten en beleids mensen zien wat zich op het terrein afspeelt. Het vorige camerasysteem dateerde van begin de jaren tachtig en was totaal voorbijgestreefd. De camera's zijn essentieel voor het volgen van binnenschepen vermits enkel zeeschepen uitgerust dienen te zijn met AIS (Automatic Identification System), een systeem dat door het uitzenden van signalen, de juiste positie van het schip weergeeft. Zeeschepen kunnen dus gemakkelijk gevolgd worden. De beelden kunnen ook helpen als bewijsmateriaal bij scheepsbotsingen, vervuilingen, ongevallen en diefstallen. Naast de beveiliging van de haventerminals aan landszijde door de toepassing van ISPS, is de Gentse haven nu ook aan de waterkant beveiligd.

### ***AIS (Automatic Identification System)***

*AIS (Automatic Identification System) is een wereldwijd gebruikt transpondersysteem dat in de marifoonband werkt. De gebruikte frequenties zijn 161.975 en 162.025 MHz (marifoonkanalen 87H en 88H). De meeste zeeschepen dienen sinds enige tijd met AIS uitgerust te zijn.*

*Een AIS-zender op een schip zendt met regelmatige tussenpozen de positie, koers, snelheid en MMSI (het unieke maritieme identificatienummer) uit. Deze gegevens worden ontvangen door schepen in de nabijheid. Deze kunnen de gegevens automatisch laten plotten op een beeldscherm of radarscherm. Het bereik van AIS is ongeveer 30-40 km.*

*Iedere 2 - 10 seconden worden door een schip met AIS onder andere de volgende gegevens uitgezonden:*

- *MMSI-nummer*
- *Navigatiestatus, bijvoorbeeld geankerd, onderweg*
- *Grondsnelheid, van 0 tot 102 knopen in stappen van 0,1 knoop*
- *Draaisnelheid, 0 tot 720 graden per minuut*
- *Positie*
- *Koers*
- *De tijd waarop de bovenstaande informatie is bepaald*

*Daarnaast worden iedere 6 minuten onder meer de volgende gegevens uitgezonden:*

- *MMSI-nummer*
- *Roepletters van het schip*
- *Naam van het schip*
- *Type schip of lading*
- *Afmetingen van het schip*
- *Diepgang, 0.1 tot 25.5 m*
- *Bestemming*
- *Geschatte aankomsttijd (ETA) op de bestemming (niet verplicht)*

*Op de website van de VHC ([www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc)) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.*

Op 28 november 2006 werd door het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf Gent een protocol ondertekend, dat de bepalingen van de overeenkomst tussen het Gewest en de stad Gent van 6 oktober 1994 verduidelijkt en dat de interpretatie weergeeft van de partijen bij de ondertekening. In het protocol staan alle werken aan het Kluisendok precies opgesomd. Bij de aanvang van de werken aan het dok was nog niet duidelijk wat er precies zou uitgevoerd worden en hoeveel het allemaal zou kosten. Er was wel een overeenkomst, waarin per deelcontract vastgelegd was wat de verdeelsleutel

van de kostprijs zou zijn, maar op het moment van de ondertekening van de overeenkomst op 6 oktober 1994 waren nog geen plannen en bestekken opgemaakt. Sinds 1994 werd ook de subsidieregeling grondig gewijzigd en werd het Havenbedrijf Gent als gemeentelijk autonoom bedrijf (GAB) opgericht. In het protocol wordt voor beide partijen (het Havenbedrijf Gent en het Vlaamse Gewest) duidelijk vastgelegd wie wat financiert en volgens welke subsidiepercentages.

Nog op 28 november 2006 werd een protocol ondertekend betreffende de tweede fase van de baggerwerken in het Kluizendok. Daarmee wordt het restant van de baggerwerken bedoeld waarna het dok volledig af is. De baggerspecie wordt opgespoten en geborgen op het gebied Zandeken, dat daartoe door het Vlaams Gewest werd onteigend. De baggerwerken voor ongeveer 5 miljoen kubieke meter zuivere grond en zand zullen waarschijnlijk tot de zomer van 2008 duren.

<i>Haven van Gent</i>	
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>4.667 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>582 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>27,4 km*</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>211 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>135 km</i>
<i>Bron: volgens ontwerp RUP met GIS</i>	
<i>* inclusief 4,2 km van het Kluizendok</i>	

### 3.2.3. Scheepvaartlijnen

Vanaf de zomer van 2006 werd de EuroBridge-dienst tussen Gent en Göteborg van DFDS Tor Line in een nieuw kleedje gestoken. De ingezette vloot op die dienst werd teruggebracht op drie schepen, maar de frequentie van de dienst blijft behouden en de aangeboden capaciteit nam toe. De aanpassing van de EuroBridge-dienst, de belangrijkste regelmatige scheepvaartdienst in de haven van Gent, hield verband met de opleve-

ring van het zesde schip in een reeks dat de Duitse scheepswerf van Flensburg voor DFDS Tor Line heeft gebouwd. Op de EuroBridge-dienst werden er vanaf augustus 2006 drie schepen met een capaciteit van 3.800 lijnmeter (ongeveer 240 trailers) ingezet: de "Tor Magnolia", de "Tor Petunia" en de "Tor Primula". Tot op dat moment voeren de "Tor Magnolia" en de "Tor Primula" al op Gent, samen met de "Tor Scandia" en de "Tor Flandria" (die elk 2.875 lijnmeter rollende vracht en 400 personenauto's kunnen laden). Die twee laatste schepen werden in augustus 2006 uit de EuroBridge-dienst weggetrokken. Door de hogere dienstnelheid en de grotere capaciteit van de nieuwe schepen kan het aantal ingezette schepen worden verminderd van vier naar drie. De vaartijd en de leadtimes worden gereduceerd en de frequentie op Göteborg blijft behouden op zes afvaarten per week in beide richtingen (van dinsdag tot en met zondag in Gent). De globale capaciteit op de lijn neemt toe met 15 %. De frequentie op Brevik is verminderd tot één afvaart per week. Dit volstaat om de lading op Brevik te verwerken.

Op 18 juli 2006 liep voor het eerst een "Green Award"-schip de Gentse haven binnen. In 2003 verbond het Havenbedrijf Gent zich ertoe schepen met een "Green Award" een korting van 6 % toe te kennen op de havenrechten. De "Green Award" betreft een keurmerk dat, na inspectie, wordt toegekend aan olie- en product-tankers en bulkcarriers van ten minste 20.000 DWT die voldoen aan "hogere, maar haalbare" eisen van veiligheid en milieuvriendelijkheid. Wereldwijd komen zowat 3.000 tankers en bulkcarriers in aanmerking voor het behalen van de "Green Award". Er zijn al meer dan 200 schepen gecertificeerd. In Gent was het de 45.000 DWT metende tanker "Tom Gotland" die als eerste "green Award"-schip een lading kerosine kwam lossen. De haven van Gent is op dit moment de enige Vlaamse haven die al aangesloten is op het systeem van de "Green Award".

Op 13 november 2006 kwam voor het eerst de "Ibis Arrow" een lading geconcentreerd fruitsap uit Brazilië lossen in de Gentse haven. De "Ibis Arrow" is een breakbulk-schip van de rederij Gearbulk dat speciaal werd uitgerust met twee tanks voor het vervoer van geconcentreerd fruitsap. Het schip heeft een capaciteit voor 6.800 ton fruitsap. De aanvoer van het geconcentreerd fruitsap gebeurde voor rekening van de firma Louis Dreyfus Citrus, dat zijn fruitsapterminal in de haven van Gent verder zal ontwikkelen als draaischip voor de wereldwijde distributie van fruitsap. De "Ibis Arrow" zal voortaan pendelen tussen de havens van Santos en Gent.





### 3.3. De haven van Zeebrugge

#### 3.3.1. Industrie

In februari 2006 werd in de achterhaven van Zeebrugge het nieuwe Grond Recyclage Centrum (GRC) van DEME Environmental Contractors (DEC) en Mourik in gebruik genomen. De installatie is gelegen aan het Boudewijnkanaal, recht tegenover de site van Glaverbel en is ook toegankelijk via de binnenvaart. Het GRC in Zeebrugge richt zich net als zijn zusterinstallatie in Kallo tot aannemers en bouwheren die op zoek zijn naar een technische oplossing voor verontreinigde grond. In de installatie wordt de grond verwerkt tot een secundaire bouwgrondstof voor meerdere toepassingen. De installatie is volledig vergund door OVAM. Bij hergebruik van de grond wordt een officieel certificaat bijgeleverd. Bij de fysisch-chemische behandeling wordt 90 % van de grond herbruikbaar. Bij vervuiling met koolwaterstoffen zoals benzine, diesel of olie kan tot 97 % van de grond worden teruggewonnen. Grondverzet van meer dan 250m<sup>3</sup> is in Vlaanderen streng gereguleerd. Door het in gebruik nemen van de nieuwe installatie in Zeebrugge, zal de vervuilde grond uit West-Vlaanderen niet meer door heel het land worden getransporteerd. De nieuwe recyclage-installatie wordt geëxploiteerd door GRC-Kallo dat eigendom is van dezelfde partners. DEC is de gespecialiseerde milieudochter van de bagger-, milieu- en waterbouwgroep Dredging Environmental and Marine Engineering (DEME). Mourik is een industriële dienstverlener in de Belgische zeehavens. Met de nieuwe installatie in Zeebrugge versterkt GRC-Kallo zijn marktleiderspositie in België en breidt het zijn actieradius aanzienlijk uit, zonder bijkomende belasting van het wegennet. GRC-Zeebrugge zorgt voor vijf voltijdse banen. Het betreft een investering van twee miljoen euro.

Op 15 maart 2006 arriveerde het Chinese transportschip "Zhen Hua 8" in Zeebrugge, met aan boord de eerste vijf super post panamax-containerkranen. De vijf containerkranen werden vanuit Shanghai aangevoerd voor de nieuwe containerterminal van APM Terminals in de voorhaven. De "Zhen Hua 8" was acht weken onderweg met de kranen die in Shanghai werden gebouwd door de Chinese firma Shanghai Zhenhua Port Machinery Co. Ltd. (ZPMC). De vijf containerkranen werden voor hun vertrek uit China volledig opgebouwd. Ze hebben een hefvermogen van 100 ton en een reikwijdte over het water van 65 meter, waardoor ze schepen kunnen laden en lossen met containers tot 22 breed aan dek. Daarmee kunnen de schepen van de Emma-klasse van Maersk Line (Thans de grootste bestaande containerschepen ter wereld) behandelen. De nieuwe containerkranen zijn ook uitgerust om twee 40 voet-containers in één hijsbeweging te tillen. Later op het jaar, in het begin van juli, werden nog twee identieke containerkranen aangevoerd uit China aan boord van het transportschip "Zhen Hua 10" van ZPMC. Dit schip voerde ook nog twee volledig gemonteerde transtainers aan.

#### *Transtainer*

*Een transtainer is een hefvoestel waarmee containers worden geladen op of gelost van spoorwagens. Het is een portaalleraan die meestal op rails rijdt en wordt opgesteld over een spoorbundel op een containerterminal. De containers worden door de transtainer langs de spoorbundel geplaatst, waarna ze door straddle carriers verder worden vervoerd naar het opslagterrein. Transtainers worden soms ook ingezet op opslagterreinen van containerterminals voor het stockeren van containers in grote blokken. In dat geval rijden de transtainers op luchtbanden.*

*Op de website van de VHC ([www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc)) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.*

In maart 2006 opende de containeroperator 2XL Logistics in Zeebrugge een distributiecentrum voor de verdeling van waterproducten van het Franse voedingsbedrijf Danone. Danone sloot een contract met 2XL Logistics voor de bevoorrading, vanuit Zeebrugge, van de Britse markt met de watermerken Volvic en Evian. Het water wordt in Frankrijk gebotteld en dan naar Zeebrugge vervoerd. 2XL logistics levert rechtstreeks aan de Britse klanten. Het contract creëert 35 rechtstreekse jobs en minstens evenveel bij de logistieke partners van 2XL Logistics. Het vervoer verloopt grotendeels via het spoor. Het nieuwe distributiecentrum van 2XL Logistics in Zeebrugge past in een groter bouwproject op een terrein van 5 hectare op een uitbreidingsgebied van de Transportzone. Het magazijn heeft een capaci-



teit van 22.000m<sup>2</sup> stapelruimte, goed voor de opslag van 40.000 paletten. Het betreft een investering van ruim 20 miljoen euro. In een tweede fase bouwde 2XL Logistics een magazijn van 8.000m<sup>2</sup>, met kantoren, een fitnesscentrum en een kindercrèche. 2XL Logistics is voornamelijk actief op de markt van de 45-voetcontainers met ladingen tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland. Het was de eerste firma die een schuifzeilcontainer, die ook via de zijkanten kan worden geladen en gelost, introduceerde. Eind juni 2006 werd bekend gemaakt dat 2XL Logistics van Vlaamse minister van Economie Fientje Moerman 308.000 euro steun krijgt voor een investering van 8,2 miljoen euro in een nieuw distributiemagazijn. Die investering moet zorgen voor 50 directe bijkomende banen.

Eind maart 2006 werd een gloednieuw binnenschip in de haven van Zeebrugge gedoopt. Het betreft de "Love Boat" van de Gentse schipper-eigenaar Danny Behiels. De thuishaven van het nieuwe schip is Gent. Het casco van de "Love Boat" werd in Bac Monistor in Servië gebouwd en daarna naar Zeebrugge gesleept. In Zeebrugge werd het schip door de firma Gardec afgewerkt. Daarvoor zette Gardec gedurende vijf maanden twintig man in. Het is het eerste binnenschip dat in de haven van Zeebrugge wordt afgewerkt. De "Love Boat" is een polyvalent vaartuig voor het vervoer van droge bulkcladingen en containers. Het schip is 110 meter lang, 11,40 meter breed en heeft een capaciteit van ongeveer 200 TEU. Het schip is ontworpen voor éénmansbediening en het wordt voortgestuwd door een ABC-motor. De afmetingen van het schip laten het niet toe de binnenwateren te bereiken via de Ringvaart rond Brugge en het kanaal Oostende-Brugge. De capaciteit van de Ringvaart en het kanaal is beperkt tot schepen van 1.350 ton. De "Love Boat" voer vanuit Zeebrugge via de zee naar Antwerpen, van waaruit het alle internationale binnenvaartwegen kan bevaren.

In oktober 2005 werd door de goederenbehandelaar Sea-Ro Terminal gestart met de bouw van een garage voor de opslag van 4.000 personenwagens. Het gebouw werd opgetrokken op het Minervaplein, een terrein van Sea-Ro in de buurt van de Pierre Vandammesluis. Het gebouw is 320 meter lang, 50 meter breed en 12 meter hoog en is volledig opgetrokken uit staal. Het heeft een totale oppervlakte van 65.360m<sup>2</sup>. Wegens de onstabiele ondergrond is het gebouw gefundeerd op ongeveer 300 palen. De ruwbouw van de bovengrondse parkeergarage, die vier verdiepingen hoog is, was eind februari 2006 afgewerkt. De nieuwe parkeergarage werd eind april 2006 in gebruik genomen. Het betreft een investering van 7,6 miljoen euro. De garage wordt gebouwd

op vraag van enkele klanten en dient voor de opslag van nieuwe luxewagens, die best niet lang in de open lucht worden opgeslagen. Het is niet de eerste garage die Sea-Ro Terminal in de haven van Zeebrugge bouwt. Het eerste garagegebouw werd enkele jaren geleden door Sea-Ro gebouwd op de kade in het Brittaniadok. Maar dat eerste gebouw is maar één verdieping hoog en werd er in de eerste plaats gebouwd om een oplossing te bieden voor het plaatsgebrek op de kade.

In het begin van mei 2006 werden de activiteiten gestart van de nieuwe containerterminal van APM Terminals van de Deense Maerk-groep in de voorhaven van Zeebrugge. Het eerste schip dat er werd behandeld was de feeder "Ara Zeebrugge" van de rederij PortConnect, dat containers van over zee aanvoerde. Op 9 mei meerde het Deense schip "Olga Maersk" aan, een volcontainerschip van 41.028 DWT, met een capaciteit van 2.840 TEU en 237 meter lang. Het schip kwam vanuit de Britse haven Felixstowe en vertrok, na in Zeebrugge te zijn gelost en geladen, naar Kingston in Jamaica. Het schip vaart op de dienst van Maersk Lines vanuit Noord-Europa naar de Westkust van Zuid-Amerika. In de eerste weken na de start werden nog enkele schepen van Maersk Lines behandeld aan de terminal van CHZ (Container Handling Zeebrugge). Geleidelijk werden door Maersk meer diensten naar de nieuwe terminal in de voorhaven geleid. In december 2006 alleen al legde 29 grote containerschepen van Maersk en Safmarine aan bij APM Terminals, waaronder de "Gudrun Maersk", met 367,28 meter, het langste schip dat tot dan een Belgische haven aandeed. In 2006 deden al vier regelmatige lijndiensten van Maersk Line de APM T-terminal van Zeebrugge aan: de Andean-dienst (Europa - Caraïben, westkust van Zuid-Amerika en Centraal Amerika), de ME-dienst (Europa - Midden Oosten), AE10-dienst (Europa - Verre Oosten) en Eastbound-dienst van de Oceania Pendulum). Deze laatste dienst werd echter in het begin van 2007 gestaakt. Anderzijds komen er vanaf 2007 nog enkele wekelijkse diensten bij.

Op 22 september 2006 werd in het Egmontpaleis in Brussel, in aanwezigheid van de Chinese vice-premier Zeng Peiyan en van de Belgische vice-premier Didier Reynders, een akkoord ondertekend waarbij de Chinese goederenbehandelaar Shanghai International Port Group (SIPG) een optie neemt op 40 procent van de aandelen in de nieuwe containerterminal van de Maersk-dochter APM Terminals in de Zeebrugse voorhaven. Eerder waren er al overeenkomsten tussen SIPG en APM Terminals voor de gezamenlijke exploitatie van de Shanghai East Container Terminal in Wai Gao Qiao en voor de tweede fase van de nieuwe containerhaven

Yanshan voor de kust van Shanghai. In Zeebrugge zal SIPG niet actief deelnemen aan de exploitatie van terminal van APM Terminals. APM Terminals hoopt dat door de overeenkomst met SIPG het gemakkelijker zal zijn om andere klanten dan het zusterbedrijf Maersk Line aan te trekken op de terminal van Zeebrugge. De overeenkomst werd bezegeld door een bezoek van de Chinese vice-premier, Zeng Peiyan, aan de terminal van Zeebrugge op 23 september 2006.

Op 5 oktober 2006 werd de nieuwe containerterminal van APM Terminals, aan het Albert II-dok in de Zeebrugse voorhaven, plechtig geopend door Vlaams minister-president Yves Leterme. Op 13 oktober 2004 werd een intentieverklaring ondertekend met de Nederlandse containerterminaleigenaar en -operator APM Terminals (AP Møller Terminals) om de containerterminal aan het Albert II-dok uit te baten. APM Terminals maakt deel uit van de AP Møller - Maersk Group en van Maersk Sealand, de grootste containerrederij ter wereld. In de loop van 2005 heeft Maersk Sealand de Brits-Nederlandse rederij P&O Nedlloyd overgekocht, waardoor Maersk Sealand een zeer grote voorsprong nam op de concurrentie. Op 22 december 2004 werd de formele concessieovereenkomst met APM Terminals ondertekend. Volgens de overeenkomst krijgt APM Terminals een concessie voor een termijn van 36 jaar. APM Terminals zal er een multi-user terminal ontwikkelen en uitbaten. Dit betekent dat naast de eigen schepen van Maersk-Sealand en Safmarine ook schepen van derde rederijen kunnen behandeld worden. In een eerste fase heeft APM Terminals er zeven super postpanamax containerkranen opgericht. Dit aantal kan in een latere fase opgetrokken worden tot elf. De totale oppervlakte van de concessie bedraagt 84,5 hectare. Begin 2005 was slechts een twintigtal hectare van het terrein verhard. Deze oppervlakte werd in de eerste fase opgevoerd tot 48 hectare. Omdat de kade een diepgang heeft van 16 meter bij laag water is de terminal geschikt voor de behandeling van de grootste containerschepen ter wereld. De nieuwe verharding van de terreinen werd in 2005 en in het begin van 2006 uitgevoerd. De eerste 5 containerkranen kwamen in het begin van maart 2006. In september 2006 volgen er nog 2 bijkomende containerkranen. Verder is de nieuwe containerterminal van APM Terminals in Zeebrugge nog uitgerust met 23 straddle carriers (die containers tot 4 hoog kunnen stapelen) en 2 RMG's (Rail Mounted Gantries) voor het laden en lossen van spoorwagens. De eerste schepen van Maersk werden in Zeebrugge behandeld in februari 2006. Omdat de nieuwe terminal van APM Terminals aan het Albert II-dok toen nog niet was afgewerkt, werden de schepen behandeld aan de containerterminal

van CHZ (Container Handling Zeebrugge). APM Terminals Zeebrugge is een Belgische vennootschap met als hoofddoel het beheer en de exploitatie van de nieuwe containerterminal aan het Albert II-dok.

#### ***RMG (Rail Mounted Gantry)***

*Een RMG (Rail Mounted Gantry) is een hefstoel waarmee containers worden geladen op of gelost van spoorwagens. Het is een portaalkraan die meestal op rails rijdt en wordt opgesteld over een spoorbundel op een containerterminal. De containers worden door de RMG langs de spoorbundel geplaatst, waarna ze door straddle carriers verder worden vervoerd naar het opslagterrein. RMG's worden soms ook ingezet op opslagterreinen van containerterminals voor het stockeren van containers in grote blokken. In dat geval rijden de RMG's op luchtbanden.*

*Op de website van de VHC ([www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc)) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.*

Op 9 november 2006 heeft het Japanse Bridgestone Europe NV in de achterhaven van Zeebrugge zijn grootste bandenopslagplaats in Europa officieel geopend. In het Europees Logistiek Centrum (ELC) werken 100 mensen en is er plaats voor de opslag van 1,3 miljoen banden. Het ELC is een uitbreiding van de opslagplaats voor vrachtwagenbanden dat Bridgestone Europe in 1998 in Zeebrugge opende. Het eerste magazijn had een oppervlakte van 28.000m<sup>2</sup>. Toen was er plaats voor het opslaan van 110.000 banden of voor 1,8 miljoen verzendingen per jaar. In 2003 werd het magazijn verdubbeld in oppervlakte. Zeebrugge ontving toen de eerste banden voor passagiersvoertuigen, bestelwagens, landbouw- en constructievoertuigen. Deze uitbreiding zorgde voor kleinere nationale voorraden in de diverse Europese landen en voor een verbeterde klantenservice. Door de recentste uitbreiding werd de opslagruimte vergroot tot 87.500m<sup>2</sup>. Het Europees Logistiek Centrum van Bridgestone Europe ontvangt dagelijks ongeveer 40 containers met banden vanuit de productievestigingen van Bridgestone in Japan, Thailand en Turkije. Het vergrote logistiek centrum is vanaf het begin van 2007 volledig operationeel. Naast de installaties in Zeebrugge heeft Bridgestone Europe nog vestigingen in het Spaanse Madrid en in het Tsjechische Bor. Daarnaast bouwt het Japanse bedrijf een netwerk van ongeveer 20 regionale distributiecentra uit in Europa. Door een centraal beheer moet het nieuwe netwerk een 24-urenservice garanderen voor 96 % van de Europese klanten. Bridgestone Europe NV heeft in België nog vestigingen in Zaventem (de hoofd-zetel), Frameries (distributiecentrum voor vliegtuigbanden) en Luik. De omzet van Bridgestone Europe NV bedroeg in 2005 2,8 miljard euro.

Het Zeebrugse distributiebedrijf 2XL tekende in november 2006 een contract met een belangrijke papierleverancier voor de opslag en de distributie van Oostenrijkse papierwaren bestemd voor de markt in het Verenigd Koninkrijk. Het papier wordt in Zeebrugge per spoor aangevoerd. Dagelijks worden treinen met 400 à 500 ton papier gelost in het magazijn van 2XL. Een deel daarvan wordt opgeslagen en op afroep aan de klanten geleverd. Een ander deel wordt overgeslagen en rechtstreeks naar de klanten vervoerd. De papierwaren worden opgeslagen in het zogenaamde Blauwe Magazijn, een voormalige loods die IFB (Inter Ferry Boats) naast het vormingsstation in Zeebrugge liet bouwen, en dat 2XL in het voorjaar van IFB kocht. Deze opslagplaats heeft een oppervlakte van 10.000m<sup>2</sup> en staat op een terrein van 52.000m<sup>2</sup>. Voor de leveringen in het Verenigd Koninkrijk past 2XL haar zelf ontwikkeld DCS-concept toe. DCS staat voor "Direct Customer Shipment", het rechtstreeks leveren aan de klant. Het scharnierpunt van het DCS-concept is het centrale magazijn van 2XL in Zeebrugge. Alle klanten worden rechtstreeks vanuit dat magazijn bevoorrad. Hierdoor worden andere distributiecentra, die als tussenschakels zouden dienen, uitgeschakeld. Dankzij het DCS-concept kan 2XL binnen één dag leveren aan klanten in het Verenigd Koninkrijk. Cruciale elementen daarbij zijn de ferrydiensten vanuit de Vlaamse kusthavens. De leveringen van het Oostenrijks papier aan klanten in het Verenigd Koninkrijk startte op 1 december 2006 en het contract heeft een looptijd van drie jaar.

In 2004 besliste Fluxys, de uitbater van de LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge, om de capaciteit van de LNG-terminal te verhogen van 4,5 miljard m<sup>3</sup> tot 9 miljard m<sup>3</sup> per jaar. Daarvoor moet een vierde LNG-opslagtank en een bijkomende vergassingsinstallatie worden gebouwd. De werken startten al eind 2004. Na afwerking van de uitbreidingswerken zullen jaarlijks 110 LNG-schepen kunnen worden gelost, tegenover 60 vandaag.

#### ***Extra opslag- en uitzendcapaciteit van de LNG-terminal van Zeebrugge***

*De extra opslag- en uitzendcapaciteit vergen een investering van ongeveer 165 miljoen euro, waarvan voor de vierde LNG-opslagtank alleen al 80 miljoen euro. De LNG-terminal van Zeebrugge werd eind jaren '80 gebouwd met drie opslagtanks, elke met een capaciteit van 80.000m<sup>3</sup> vloeibaar aardgas. De nieuwe bijkomende tank is met een capaciteit van 140.000m<sup>3</sup> beduidend groter. Net zoals de drie bestaande tanks wordt de nieuwe opslagtank gedeeltelijk ingegraven, dit om veiligheidsredenen, maar ook om de visuele hinder zo veel mogelijk*

*te beperken. Daarvoor werd 160.000m<sup>3</sup> grond uitgegraven, die werd benut voor de uitbreiding van het Sierneneiland in de luwte van de oostelijke strekdam van de haven. De totale hoogte van de tank bedraagt ongeveer 45 meter, waarvan 23 meter in de grond is ingegraven. De metalen binnenconstructie van de betonnen tank werd afgewerkt. In februari 2006 werd het metalen dak op de tankwanden geplaatst. Daarbovenop werd het betonnen dak gegoten. De eerste radiografische en ultrasonische tests werden uitgevoerd. Bij de hydrotetest werd de tank gevuld met 140.000m<sup>3</sup> zeewater en werden dag en nacht een aantal parameters gemeten en opgevolgd. Door dit gewicht – zeewater is meer dan dubbel zo zwaar als LNG – zakte de tank ongeveer 7 cm. De tweede test is de pneumatische test, waarbij de tank respectievelijk in over- en in onderdruk wordt gebracht. De LNG-tank wordt zo gemaakt dat het eigenlijk een reusachtige thermos wordt, zodat het LNG vloeibaar kan gehouden worden op een temperatuur van -162°C. Langs de tankwanden komt een meterdikke laag van perliet-bollekes. Perliet is een vulkanische glassoort die als isolatiemateriaal wordt gebruikt. Onder de bodem van de binnentank liggen speciale isolerende schuimblokken en bovenop de tank, onder het tankdak, zit een dikke laag glaswol ter isolatie. Pas als de tank alle tests heeft doorstaan, kan worden gestart met de afkoeling, ter voorbereiding van de eerste lading. Dit wordt gedaan met stikstof. Deze afkoeling gebeurt zeer geleidelijk met vloeibaar aardgas dat verneveld wordt in de tank. Door de afkoeling tot -162°C krimpt de diameter van de tank met ongeveer 12 cm.*

In de zomer van 2007 moet de tank dan de eerste scheepslading LNG ontvangen. De oplevering van de vierde LNG-tank is voorzien voor oktober 2007. De capaciteitsverhoging van de LNG-terminal werd uitgevoerd door een consortium van Technigaz, Fontec en MBG. Niet alleen de opslagcapaciteit werd verhoogd, maar ook de hervergassingsinstallatie werd uitgebreid. Daartoe werden putten gegraven en gebetonneerd om hogedrukpompen in te plaatsen. Ondertussen zijn de pompen geïnstalleerd en is het overkoepelende gebouw klaar. Ook de LNG-verdampers werden ondergronds geplaatst. Momenteel worden er mechanische werken uitgevoerd om de pijpen en de kleppen te lassen en de boutverbindingen te realiseren. Ook het nutsgebouw voor elektriciteit en instrumentatie is klaar voor gebruik. Gelet op de evolutie in de aardgasmarkt gaat Fluxys ervan uit dat de marktvraag naar LNG in de toekomst echter zal blijven groeien. Het is vanuit deze hypothese dat Fluxys de mogelijkheid onderzoekt om bijkomende capaciteit aan te bieden op een nog aan te leggen schiereiland naast de bestaande terminal. Aangezien de duur van dit project geraamd wordt op ongeveer 7 jaar, kijkt Fluxys vandaag al uit naar de haalbaarheid van dit project. Om de totale capaciteit op 18 miljard m<sup>3</sup> te brengen, zal de terminal buiten



de bestaande periferie van de LNG-terminal worden gebouwd, maar met de bestaande installatie worden geïntegreerd. Daartoe moet het artificiële eiland waar de huidige terminal op gebouwd is, worden uitgebreid. De tweede uitbreiding beperkt zich tot 2 nieuwe opslagtanks voor LNG. Daarbij hoort ook een nieuwe steiger, die in staat zal zijn de nieuwe generatie jumboschepen voor LNG-transport te ontvangen (tot 250 000m<sup>3</sup> LNG). De beslissing om door te gaan met dit project hangt grotendeels af van de interesse van de markt. Fluxys wil in 2007 ook een marktbevraging houden om naar de interesse van de LNG-spelers te peilen om capaciteit op de terminal te reserveren.

In 2006 heeft de Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) beslist om vier nieuwe sleepboten in te zetten in de haven van Zeebrugge. Door het toenemend scheepvaartverkeer van grote schepen, vooral containerschepen, carcarriers en methaantankers, is het noodzakelijk om de vloot sleepboten uit te breiden. Tot eind 2006 waren er vijf sleepboten permanent gestationeerd in de haven, twee met een trekkracht van 65 ton, twee met een trekkracht van 47 ton en één met een trekkracht van 45 ton. Op piekmomenten werd deze vloot aangevuld met sleepboten die door de URS naar Zeebrugge werden overgebracht vanuit Terneuzen of Antwerpen. Tot dan toe werden de vijf sleepboten voor alle opdrachten ingezet, zowel in de voorhaven als in de achterhaven. Door de inzet van twee nieuwe sleepboten

in het begin van 2007 kan voortaan een opsplitsing worden gemaakt tussen de opdrachten in de voorhaven en die in de achterhaven. Twee nieuwe sleepboten, de "Union Amber" en de "Union Jade" zullen vanaf begin 2007 permanent in de achterhaven blijven. De vijf overige sleepboten voeren enkel nog opdrachten uit in de voorhaven tot in de P. Vandammesluis. In 2008 worden dan nog eens twee nieuwe sleepboten toegevoegd aan de URS-vloot in Zeebrugge. Met het oog op het inzetten van de nieuwe sleepboten werden eind 2006 twee vaste ligplaatsen gebouwd aan de westelijke retourkaai van het zuidelijk sluishoofd van de P. Vandammesluis. Er werd een steiger gebouwd, er werden extra bolders op de kaai geplaatst en de aanlegplaats werd voorzien van een aansluiting op het elektriciteitsnet.

#### **Reach-Stacker**

*Een reach-stacker is een hefvoestel waarmee containers kunnen worden gestapeld of worden geladen of gelost op of van opleggers en spoorwagens. Door middel van een telescopische hydraulische arm, die voorzien is van een spreader, kunnen de containers zeer hoog worden gestapeld (sommige toestellen kunnen de containers tot tien hoog stapelen).*

*Op de website van de VHC ([www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc)) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.*

In december 2006 hebben Case New Holland Global, moederbedrijf van New Holland in Zedelgem, en het Japanse concern Sumitomo de Europese joint-venture Case Special Excavators (CSE) opgericht. CSE wil van Zeebrugge zijn logistieke draaischijf maken. Sinds 1995 is de haven van Zeebrugge al het distributieplatform voor landbouwmachines van New Holland. Op de Canadakaai in de achterhaven startte Sea Park, dochter van de goederenbehandelaar Sea-Ro, toen met een centraal platform voor de opslag en de aanpassing van tractoren en oogstmachines. In 2006 werden ongeveer 12.000 stuks machines van Case New Holland behandeld door Sea Park. In 2006 is de trafiek uitgebreid met grondgraafmachines van de Japanse fabrikant Sumitomo, die nauw samenwerkt met Case New Holland. De aanpassingen aan de machines gebeuren in het voormalige atelier van Technimar aan de Canadakaai. CSE wil de activiteiten in Zeebrugge nog opvoeren en stroomlijnen. De inspectie en de aanpassingen van de machines, om ze klaar te maken voor de Europese markt, vereist een hogere technische ingreep en die wil CSE, de alliantie van Case New Holland Global en Sumitomo, zelf controleren. Eind 2006 was het nog niet duidelijk of CSE daarvoor zelf een installatie zou bouwen in de achterhaven dan wel zal blijven samenwerken met Sea Park.

### 3.3.2. Infrastructuur en milieu

Eind maart 2006 werd gestart met baggerwerken langsheen de zuidelijke kaai van het Albert II-dok, voor het op diepte brengen van de aanmeerposten van de in aanbouw zijnde containerterminal van APM Terminals. Bij deze werken werden verschillende schepen ingezet: de emmerbaggermolen "Zeearend", de sleepboten "Ecco" en "IJsselstroom" en verder nog de compressor "Airset" en de onderlossers "DD513" en DD514". Na het beëindigen van de baggerwerkzaamheden in het Albert II-dok, werd het baggermaterieel aansluitend ingezet voor onderhoudsbaggerwerken in het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge.

#### *Emmerbaggermolen*

*Een emmerbaggermolen is een werktuig in de baggerindustrie dat met een emmerladder met emmerketting zand en slib met behulp van baggeremmers van de waterbodem schept. Deze emmers worden rondgedraaid om de ladder en snijden daardoor erg nauwkeurig de grond af.*

*De emmerbaggermolen is een van de oudste werktuigen in de waterbouw welke aanvankelijk door spierkracht aangedreven werd. Later werden de werktuigen voortbewogen door stoom en dieselmotoren.*

*Op de website van de VHC ([www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc)) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.*

Op 11 augustus 2006 werden de ganse dag tests uitgevoerd met de automatische sturing van de noordelijke draaibrug over de Graaf Visartsuis. Wegens de toenemende activiteit in de achterhaven van Zeebrugge drongen de havengebruikers aan op het hergebruiken van de oude Visartsuis. Deze sluis dateert nog van het begin van de haven in 1907. Na de ingebruikname van de P. Vandammesluis werd de Visart eerst nog maar sporadisch en later zelfs helemaal niet meer gebruikt. De sluis was gedurende meer dan twintig jaar buiten gebruik. Daardoor waren belangrijke restauratie- en renovatiewerken nodig, vooral aan de zuidelijke Straussbrug over de sluis. Ook aan de sluisdeuren en aan het bedieningsmechanisme van de deuren moesten restauratiewerken worden uitgevoerd. Daarenboven waren ook aanpassingswerken nodig aan de kaaimuur van zowel het boven- als het benedenhoofd van de sluis. Op 21 augustus werd als test een eerste schutting door de sluis uitgevoerd. De sleepboot "Union 5" van de Unie voor Reddings- en Sleepdienst (URS) voer door de sluis naar de achterhaven. Door de test bleken nog enkele kleine aanpassingen noodzakelijk. Het is de bedoeling dat de kleinere schepen, zoals binnenschepen, bunkervaartuigen, sleepboten, vissersvaartuigen en coasters



via de Visartsuis naar de achterhaven van Zeebrugge varen. Daardoor zal de druk op de P. Vandammesluis kunnen worden vermindert.

Op 21 augustus 2006 gaf Vlaams minister van Openbare Werken, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters het startschot voor de uitdieping met één meter van de Pas van het Zand. Eerder in het jaar zette de Vlaamse Regering al het licht op groen voor de uitdieping van de Pas van het Zand en van de 30 kilometer lange vaarweg Het Scheur. Dit is de algemene vaarweg voor de Vlaamse kust. De Pas van het Zand is een aftakking van Het Scheur naar de haven van Zeebrugge. Door de toenemende schaalvergroting van de containerschepen was een aanpassing van de diepte van de toegangseul nodig. De vaargeul wordt verdiept met één meter zodat schepen met een diepgang van 46 voet (14,02 meter) tijongebonden de haven in- en uit kunnen. Voor de verdieping met één meter moet zes miljoen m<sup>3</sup> slib worden weggebaggerd. De baggerwerken werden uitgevoerd door THV Noordzee en Kust, een consortium van de baggerbedrijven Dredging International, Decloedt (beiden onderdeel van de DEME-groep) en Jan De Nul. Daarvoor zette het consortium de "Pearl River" in, één

van 's werelds grootste sleehopperzuigers. De werken hebben ongeveer vier maand geduurd. De kostprijs van de verdieping bedraagt 12,5 miljoen euro. Voor het onderhoud van de verdiepte geul werd 6 miljoen euro uitgetrokken, gespreid over de komende drie jaar. In een latere fase wordt de Pas van het Zand ook nog verbreed van 350 naar 500 meter.

### **Onderlosser**

*Een onderlosser - ook wel klepbak - is een niet gemotoriseerde stalen bak met roer en eigen ankergerie. Het middenschip bestaat uit een laadruim met luchtkasten ernaast. Via een centrale as kunnen de bodemkleppen geopend worden, waardoor de lading (zand, stortkeien, puin, e.d.) in één klap boven de stortplaats gelost kan worden. De kleppen vormen dus de bodem van het laadruim. De gemotoriseerde - zelfvarende - versie noemt men hopper. Een andere uitvoering is de splijtbak, waarbij de bak over de gehele lengte in twee waterdichte helften is gedeeld, die op de hoogte scharnieren. Ze worden gesloten gehouden door hydraulische cilinders, vallen open door de zwaarte van de lading en sluiten zich na lossing door de opwaartse kracht van het water.*

*Op de website van de VHC ([www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc)) vindt u deze en vele andere termen verklaard uit het haven- en scheepvaartjargon.*

Op 22 september 2006 heeft de Vlaamse Regering in grote lijnen het Zeehavengebied Brugge-Zeebrugge afgebakend in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). De komende jaren wordt dit plan verfijnd en zal het uiteindelijk het huidige gewestplan vervangen. Het RUP is volledig gebaseerd op het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge. De goedkeuring van het RUP is ook van belang voor het veiligheidsplan dat de havens tegen april 2007 moeten indienen om te voldoen aan Europese richtlijn voor de beveiliging van de havengebieden die op 1 juli 2007 in werking treedt. De afbakening van het zeehavengebied is ook van belang voor de haven.

Op 6 oktober 2006 besliste de Vlaamse Regering om 6,2 miljoen euro steun toe te kennen voor de verbetering van de containerkustvaart. Deze maatregel werd goedgekeurd door de Europese Commissie. Door de sterke stijging van de containeroverslag in de haven van Zeebrugge nam het aantal binnenschepen op de Brugse Ringvaart en op het kanaal Brugge-Gent ook fors toe. Het gevolg daarvan is dat in en rond Brugge de bruggen over de Ringvaart en over het kanaal vaak openstaan, met heel wat files tot gevolg. Bovendien kan de Ringvaart rond Brugge maar binnenschepen met maximaal 90 TEU aan. Daarom wil de Vlaamse Regering

rederijen aanmoedigen om met speciaal gebouwde of aangepaste binnenschepen containers te vervoeren langs de kustlijn van Zeebrugge tot aan de monding van de Westerschelde in Vlissingen, waar ze de binnenwateren opkunnen. Ook zeeschepen (vooral kruiplijncoasters) kunnen die verbinding maken, maar deze oplossing blijkt niet rendabel op dit traject. Anderzijds heeft kustvaart met binnenschepen te kampen met heel wat technische hinderpalen. Binnenschepen zijn niet gebouwd om te varen in woelig water: de boeg van die schepen is meestal niet stevig genoeg en ook de uitwatering (afstand tussen de waterlijn en het hoofddek van het schip) is niet groot genoeg. Daarom besliste de Vlaamse Regering om in de periode 2006-2008 6,2 miljoen euro steun uit te trekken om dit probleem te verhelpen. Daarvan dient 2,25 miljoen euro voor de ombouw van binnenschepen. De rest dient om de exploitatie van de estuaire vaart voor het containervervoer rendabeler te maken.

Op 15 december besliste de Vlaamse Regering, op voorstel van Kris Peeters, minister van openbare werken, energie, leefmilieu en natuur, om nog in het jaar 2006 de volledige kostprijs voor de verdieping van de vaargeul "Pas van het Zand" en de gedeeltes van de haven van Zeebrugge die toegang geven tot de containerterminals en de P. Vandammesluis, budgettair vast te leggen. Op 30 juni 2006 besliste de Vlaamse Regering al om de Vlaamse minister, bevoegd voor openbare werken, te gelasten in 2006 een bedrag van 12,5 miljoen euro en in 2007 een bedrag van 18,2 miljoen euro aan te rekenen en daartoe twee deelopdrachten op te dragen aan de aannemer THV Noordzee en Kust Ter uitvoering van deze beslissing werd voor de uitvoering van de opdracht op 28 juli 2008 door de minister de bijakte afgesloten met de THV Noordzee en Kust voor een totaal bedrag van 30,7 miljoen euro.

Volgende werken voor de haven van Brugge/Zeebrugge werden in 2006 uitgevoerd in opdracht van het Vlaamse Gewest:

- De oevers van het Verbindingsdok in de achterhaven in Zeebrugge werden verder hersteld;
- De werken voor de realisatie van een oeverbescherming aan de oostzijde van het zuidelijk kanaaldok in de achterhaven van Zeebrugge werden aangevat;
- De studie betreffende het strategisch havenproject ter hoogte van de Visartsluis in de haven van Zeebrugge (SHIP PROJECT) werd verder uitgevoerd;
- De studie voor de droogzetting van de sluishoofden van de P. Vandammesluis in Zeebrugge werd aangevat.

Volgende werken werden in 2006 door de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, MBZ, met subsidies door het Vlaams Gewest aanbesteed, aangevat of verder gezet:

- De werken voor het vrijbaggeren van de kaaimuren in het Albert II-dok werden aanbesteed;
- De werken voor de realisatie van het dokuiteinde van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven werden verder uitgevoerd;
- De werken voor het plaatsen van bodembescherming langs kaaimuren in de haven van Zeebrugge werden aangevat;
- De werken voor het verlengen van de kaaimuur aan het Albert II-dok noord in de westelijke voorhaven in Zeebrugge werden aangevat;
- De werken voor het bouwen van een kaaimuur langs de oostoever van het zuidelijk kanaaldok in de achterhaven te Zeebrugge werden aangevat.

Volgende werken werden in 2006 in de haven van Brugge/Zeebrugge door het havenbestuur MBZ uitgevoerd:

- Onderhoudswerken werden uitgevoerd aan diverse uitrustingen en domeingooderen;
- Ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet werden bodemonderzoeken uitgevoerd door Ecorem nv;
- Vernieuwingswerken werden uitgevoerd aan wegen en kaaiverhardingen;
- Belangrijke onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis werden uitgevoerd;
- Als gevolg van de ISPS -code werden verschillende nieuwe uitrustingen geplaatst;
- Ten behoeve van de nieuwe kranen voor de APM Terminal werd de bouw van een nieuwe kraanbalk aangelegd;
- Voor het uitvoeren van baggerwerken aan de commerciële ligplaatsen werd een overeenkomst afgesloten met THV Noordzee & Kust;
- De bodemsaneringswerken op de Leopold II-dam werden aangevat;
- Een nieuw veterinaire centrum werd opgericht op de Car Ferry Terminal;
- Verbouwingswerken werden uitgevoerd aan de onderhoudsloods op de APM Terminal;
- Aanpassingswerken aan diverse steigers werden uitgevoerd.

<i>Haven van Zeebrugge</i>	
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>2.847 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>1.009 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>15,9 km</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>38,2 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>166,0 km</i>
<i>Bron: MBZ</i>	

### 3.3.3. Scheepvaartlijnen

In februari 2006 heeft de Zuid-Afrikaanse Bidvest Group zijn Britse ferrydochter Dart Line verkocht aan de Belgische rederij Cobelfret Ferries. Door de overeenkomst worden niet alleen de roll-on-roll-offdiensten van Zeebrugge en Vlissingen naar Dartford overgenomen, maar ook de 22,5 hectare grote terminal in Dartford. Voordien waren Cobelfret Ferries en Dart Line elkaars directe concurrenten. Cobelfret Ferries vaart immers vanuit Zeebrugge en Rotterdam naar Purfleet, dat aan de overkant van Dartford op de Thames ligt. Cobelfret is ook nog actief tussen Vlissingen en Dagenham. Cobelfret Ferries was vooral geïnteresseerd in de routes en in de extra terminalcapaciteit in het Verenigd Koninkrijk. Door de overname van Dart Line kan Cobelfret Ferries voortaan aan beide oevers van de Thames laden en lossen. Om te kunnen blijven groeien heeft Cobelfret Ferries in het Duitse Flensburg nieuwe schepen besteld: twee Humbermax-schepen met een capaciteit van 4.600 lijnmeter en vier kleinere schepen met een capaciteit van 2.600 lijnmeter. Het eerste Humbermax-schip, de "Pauline", kwam eind 2006 in de vaart. Om de terminalcapaciteit in Zeebrugge op te voeren wordt een deel van het Britanniadok gedempt.

In 2006 vervoerde PortConnect 160.000 TEU, een stijging van 26 % tegenover 2005. Deze stijging heeft alles te maken met de toename van de containeroverslag in Zeebrugge. PortConnect verzorgt de aan- en afvoer van containers en ondeelbare stukken naar en vanuit Zeebrugge, naar bestemmingen waar de markt nog geen oplossingen voor bood. PortConnect verzorgt zowel zee- als binnenvaartverbindingen. Aldus bedient PortConnect vanuit Zeebrugge alle zeehavens in de Le Havre-Hamburg-range, maar ook alle inlandcontainerterminals in België en, in functie van de vraag, op de Rijn tot in Bazel. Op de diverse verbindingen zet PortConnect drie zeeschepen in: de "Mosa" (262 TEU), de "Ara Zeebrugge" (366 TEU) en de "Rasill" (200 TEU). PortConnect beheert ook een vloot van vier binnenschepen met een capaciteit van 32 tot 90 TEU.

Begin april 2006 meerde het containerschip "Hatsu Smart" aan in Zeebrugge. Het 7.024 TEU-grote contai-

nerschip was op haar maidentrip vertrokken uit Kobe, waar het werd gebouwd, op weg naar enkele Europese havens. Het schip is eigendom van de Britse rederij Hatsu Marine, een dochter van de Taiwanese rederij Evergreen. Het schip is het eerste van een reeks, die de kleinere schepen van Evergreen op de WAE-containerdienst vervangt. Hierdoor wordt de capaciteit van de containerdienst fors uitgebreid. De WAE-containerdienst is een dienst tussen Noord-Europa en het Verre Oosten waarbij volgende havens in het Verre Oosten worden aangedaan: Port Said, Colombo, Port of Tanjung, Kaoshiung, Yantian, Hong Kong, Osaka en Tokyo. In Zeebrugge worden de schepen behandeld aan de CHZ-terminal (Container Handling Zeebrugge).

Sinds mei 2006 keren de schepen van DFDS Lys Line, die vanuit de Oslofjord naar Gent varen, niet meer via de Britse haven van Immingham terug naar Noorwegen. Voortaan varen de schepen van Gent naar Zeebrugge om er Noorse papierladingen te lossen die bestemd zijn voor deepsea transshipments. Vanuit Zeebrugge varen de schepen dan naar Skogn, op de westkust van Noorwegen. De rechtstreekse verbinding van Gent was in de zomer van 2005 door een herschikking van de dienst weggefallen. Toen besliste DFDS Lys Line om de rotatie van zijn driehoeksdienst tussen Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en het continent om te draaien en vanuit de Oslofjord rechtstreeks naar Gent te varen, eerder dan eerst Immingham te bedienen, en dit om de Noorse klanten een snellere verbinding te kunnen bieden met het continent. De schepen van DFDS Lys Line voeren toen via Immingham terug naar Noorwegen. In mei 2006 werd de dienst andermaal aangepast: de schepen lopen nog altijd Gent aan, maar varen nadien naar Zeebrugge, waar ze bij Sea-Ro Terminal papierproducten lossen die met een deepseadienst naar Philadelphia worden doorgevoerd. Na Zeebrugge varen de schepen naar Noorwegen terug, niet naar de Oslofjord maar naar Skogn, in de regio van Trondheim, waar één van de belangrijke klanten van DFDS Lys Line is gevestigd. In Gent en Zeebrugge kunnen containers worden geladen met bestemming Skogn. Uitgaande lading met bestemming Oslofjord wordt via Rotterdam verscheept. Om de uitwisselingen tussen Gent en Rotterdam vlot te laten verlopen, werkt DFDS Lys Line met een dedicated lichterdienst die door Danzer Container Line wordt verzorgd.

Op 13 juni meerde aan de CHZ (Container Handling Zeebrugge) het containerschip "CMA CGM Medea" aan. Met een capaciteit van 9.415 TEU was het het grootste containerschip dat de haven van Zeebrugge tot dan toe aanded. Het schip, dat op 12 mei door

de Koreaanse scheepswerf Hyundai werd opgeleverd aan de Franse rederij CMA CGM, is het eerste van een reeks van acht identieke schepen. Het schip heeft een lengte van bijna 350 meter, een breedte van 42,80 meter en een geladen diepgang van 14,5 meter. Aan boord zijn er aansluitingen voor 700 reefercontainers van 40 voet. Het schip heeft één motor van 96.000 PK, die één schroef met een diameter van 9,20 meter aandrijft. Het schip haalt daarmee een dienstsnelheid van 24,1 knopen. In Zeebrugge werden 1.596 containers gelost of geladen. De "CMA CGM Medea" werd tijdelijk ingezet op de FAL-dienst (French Asia Line) van Europa en Azië. Deze dienst werd dan tijdelijk uitgebaat door zes schepen van 8.500 TEU en twee van 9.500 TEU. Dit was slechts zo gedurende enkele weken, tot de twee schepen van 8.500 TEU werden vervangen door twee nieuwe eenheden van 9.500 TEU. De twee containerschepen van 9.500 TEU (de "CMA CGM Medea" en de "CMA CGM Fidelio") werden eind augustus 2006 overgeheveld naar de FAL-2-dienst, samen met twee andere, zelfs nog grotere schepen (de "CMA CGM Rigolletto" en de "CMA CGM Norma"). De FAL-2-dienst is een samenwerking tussen de Franse rederij CMA CGM en de Chinese rederij China Shipping Container Line (CSCL). Ook CSCL zet vier zeer grote schepen in op de FAL-2-dienst. Op 29 september 2006 meerde in Zeebrugge de "Xin Los Angeles", een containerschip met een capaciteit van 9.600 TEU, andermaal een nieuw record voor Zeebrugge. Eerder had dit schip ook al Antwerpen aangedaan, waar het ook het record van het grootste containerschip brak. Door het inzetten van de nieuwe, zeer grote containerschepen, en door het herschikken van scheepstypes op de diverse routes, verhoogt CMA CGM de geboden capaciteit op Zeebrugge in aanzienlijke mate, dit spijs het stopzetten van de Sunda Express-dienst.

#### ***"Xin Los Angeles": record containerschip in Antwerpen en in Zeebrugge***

*Het containerschip "Xin Los Angeles" werd voor rekening van China Shipping Container Line (CSCL) in Zuid-Korea gebouwd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. Het containerschip heeft een capaciteit van 9.600 TEU. De hoofdafmetingen van het schip zijn als volgt:*

*Containercapaciteit: 9.600 TEU*

*Bruto tonnenmaat: 108.069,00*

*Deadweight ton (draagvermogen): 102.200,00 ton*

*Lengte over alles: 336,70 meter*

*Lengte tussen de loodlijnen: 321,00 meter*

*Maximum zomerdiepgang: 14,50 meter*

In augustus 2006 startte een nieuwe trafiek op de terminal van Tate & Lyle Molasses Zeebrugge in de achter-





haven. Het betreft de aanvoer van betaine, een derivaat van suikerbietmelasse, dat in zeer kleine hoeveelheden wordt toegevoegd aan veevoeders. De parceltanker "Kerim" voerde de eerste lading aan vanuit de Verenigde Staten. Vanuit Zeebrugge wordt de betaine verdeeld over gans Europa en zelfs vervoerd naar Azië. Voor de nieuwe trafiek heeft Tate & Lyle Molasses Zeebrugge zijn installaties moeten aanpassen. Er werd een nieuwe opslagtank gebouwd evenals een apart leidingennet voor de behandeling van de betaine. Er werd ook een nieuwe, aparte laadinstallatie voor vrachtwagens en tankcontainers gebouwd. Tot voorheen werd er enkel melasse overgeslagen op de terminal in Zeebrugge. De installaties en vergunning laten Tate & Lyle Molasses Zeebrugge toe om onschadelijke plantaardige oliën te behandelen op zijn terminal. Het bedrijf hoopt daarmee een rol te kunnen spelen in de farmaceutische sector en in de energiesector.

Op 25 september 2006 startte de Franse rederij CMA CGM met een tweede wekelijkse loop van French Asia Line (FAL Service) tussen Noord-Europa en Azië. Hier toe sloot CMA CGM een samenwerkingsakkoord met de Chinese rederij China Shipping Container Line (CSCL). De nieuwe dienst laat beide rederijen toe hun bestaande scheepvaartverbindingen op de route Europa-Azië te rationaliseren. De nieuwe loop kreeg bij CMA CGM

de naam "FAL-2-Service". CSCL noemt de nieuwe lijn "AEX7-Service. De rotatie van de dienst is als volgt: Ningbo, Shanghai, Yantian, Hong Kong, Port Kelang, Le Havre, Rotterdam, Hamburg, Zeebrugge, Port Kelang en Ningbo. Acht zeer grote containerschepen (met een capaciteit van 9.400 tot 9.600 TEU) zorgen voor wekelijkse afvaarten. Met de start van de FAL-2-dienst biedt CMA CGM een rechtstreekse bediening aan van de Zuid-Oost-Aziatische markt vanaf Port Kelang. Bovendien biedt de rederij met de nieuwe verbinding een tweede afvaart per week aan vanuit Zeebrugge naar de havens van Shanghai, Ningbo, en Shenzhen.

Op 9 november 2006 meerde het containerschip "MSC Susanna" in Zeebrugge aan de CHZ (Zeebrugge Container Handling). De "MSC Susanna" heeft een capaciteit van 9.200 TEU en vaart in de Silk Express-dienst van MSC, een containerdienst van Noord Europa naar China, Hong Kong en Zuid-Korea. Er wordt een tussenstop in Singapore gemaakt. Bij aankomst in Europa staat Valencia als eerste loshaven geprogrammeerd, meteen ook de enige aanloophaven van de Silk Express in de Middellandse Zee. Door een staking in heel wat Spaanse havens kon het schip, dat uit Singapore was vertrokken met een volle lading, de voor Valencia bestemde containers niet in die haven lossen. De "MSC Susanna" zette daarom koers naar Noord-Europa, waar een extra aanloop in Zeebrugge werd ingepast om een deel van de lading te lossen. Op de CHZ (Container Handling Zeebrugge) werden ongeveer 1.500 containers gelost. Het schip had bij aankomst in Zeebrugge een diepgang van 15,10 meter. Dit is de grootste diepgang van een containerschip dat in Zeebrugge ooit werd gemeten. Na lossing in Zeebrugge zette de "MSC Susanna" haar gebruikelijke route in Noordwest-Europa verder: Rotterdam, Le Havre, Felixstowe en Antwerpen. Antwerpen is de laatste aanloophaven en van daaruit zetten de schepen van de Silk Express opnieuw koers naar Azië. De in Zeebrugge geloste containers werden opnieuw geladen aan boord van de "MSC Gina", die ze naar Valencia terugbracht.

Eind november 2006 stopte Horn Line haar wekelijkse fruitlijn vanuit de Kameroense haven van Douala naar Zeebrugge en Dover. De fruitlijn startte in de tweede helft van januari 2005 met de aankomst van de "Prima-donna" van Horn Line. Dit was de start van een nieuwe wekelijkse lijn die vanaf dan iedere dinsdag bananen en ananassen aanvoerde vanuit het West-Afrikaanse Kameroen. Het fruitvervoer gebeurde voor rekening van Delmonte. De schepen van de fruitlijn vanuit Kameroen werden in Zeebrugge behandeld door Belgian New Fruit Wharf (BNFW) aan de Nieuw-Zeelandkaai van het

noordelijk insteekdok in de achterhaven. Op de terugreis naar Kameroen namen de schepen retourlading mee in de vorm van containers, auto's en stukgoed. De retourladingen werden verzorgd door Camship (Cameroon Shipping Line), dat hiervoor scheepruimte charterde aan boord van de schepen van Horn Line. Op die manier bood Camship een wekelijkse dienst Douala-Zeebrugge-Douala met een transittijd van tien dagen. Het Antwerpse bedrijf Unamar trad op als boekingsagent voor Camship, terwijl John P. Best, in Zeebrugge vertegenwoordigd door Zeemar, voor de schepen van Horn Line als plaatselijk scheepsagent handelde. De fruitlijn bleek echter niet rendabel en Horn Line besliste om de lijn vanaf eind november 2006 te staken. Delmonte bevoorraadt voortaan de Noord-Europese markt met fruit uit Kameroen via een fruitlijn van Dole, die de haven van Antwerpen aanloopt. Het fruit bestemd voor Zuid-Europa wordt via een andere lijn naar een haven in de Middellandse Zee verscheept.

In december 2006 kondigde de Deense rederij Maersk Line aan dat het vanaf januari 2007 van start zou gaan met een nieuwe fruitlijn onder de naam Central American Reefer Express, kortweg CRX. Het betreft een nieuwe scheepvaartverbinding tussen Europa en Centraal-Amerika en de Caraïben. Hierbij zullen vanuit de havens van Zeebrugge en Southampton de havens van Puerto Limon in Costa Rica, Kingston in Jamaica en Colon in Panama worden aangelopen. De nieuwe dienst van Maersk Line mikt volledig op de verscheping van koellading uit de fruitsector, zoals bananen en ananas, richting Europa. De aanwezigheid van de belangrijke fruitterminal van Belgian New Fruit Wharf (BNFW) in de Zeebrugse achterhaven zou doorslaggevend geweest zijn bij de keuze van Maersk Line van Zeebrugge als aanloophaven voor de nieuwe fruitlijn.

Superfast Ferries, een onderdeel van de Griekse Attica Group, maakte in december 2006 bekend dat het vanaf januari 2007 de "Superfast X" wordt vervangen door een andere ferry op de lijn van Zeebrugge naar Rosyth in Schotland. Superfast Ferries zette sinds 17 mei 2002 twee snelle ferries in op de lijn, de "Superfast IX" en de "Superfast X". Naast de passagiers- en vrachtverbinding tussen Zeebrugge en Rosyth, baat de rederij ook ferry-verbindingen uit tussen Italië en Griekenland en tussen havens in Duitsland en Finland. In oktober 2005 besliste de Griekse rederij Superfast Ferries om het aantal afvaarten vanuit Zeebrugge naar de Schotse haven van Rosyth te halveren. Niettegenstaande het aantal vervoerde passagiers en de vervoerde vrachtvolumes bleven stijgen op de lijn Zeebrugge-Rosyth, wordt Superfast Ferries nog altijd geconfronteerd

hevige concurrentie van het wegvervoer. Bovendien waren de hoge brandstofprijzen een tegenslag voor de zeescheepvaart in het algemeen. Daarom besliste Superfast Ferries om de "Superfast IX" vanaf 8 november 2005 niet langer meer in te zetten op van de lijn Zeebrugge-Rosyth en over te hevelen naar de Baltische Zee. Hierdoor verminderde het aantal afvaarten vanuit Zeebrugge van zes tot drie per week. Intussen heeft de Attica Group de "Superfast IX" en de "Superfast X" verkocht. De lijn Zeebrugge/Rosyth wordt echter wel voortgezet door een andere ferry. Het nieuwe schip, de "Blue Star 1", vervangt de "Superfast X" dat in februari 2007 werd overgedragen aan de nieuwe eigenaars. De "Blue Star 1" werd in 2000 gebouwd en heeft een capaciteit van 830 passagiers, 120 personenwagens en 100 opleggers. De dienstsnelheid van het schip bedraagt 28 knopen.

In 2006 meerden in totaal 55 cruiseschepen aan in de voorhaven van Zeebrugge. Daarbij behoorden verschillende grote prestigieuze schepen zoals de bijna 300 meter lange "Queen Elizabeth 2" van Cunard Line en de "Golden Princess", een cruiseschip van 109.000 GT van Princess Cruises. De 55 schepen hadden in totaal 109.086 passagiers aan boord. Zeebrugge doet het de jongste jaren alsmar beter als cruisehaven en ook de komende jaren worden alsmar meer cruiseschepen verwacht. Omdat de Zweedse Kaai slechts één cruiseschip kan ontvangen, in tegenstelling tot de kaai aan de zuidkant van het Albert II-dok (waar de grote cruiseschepen voorheen aanmeerden, maar waar nu de containerterminal van APMT is gelegen), werd naar alternatieven gezocht. Schepen tot 220 meter lang kunnen aanleggen aan het Zeestation aan de Leopold II-dam. De langere schepen meren aan aan de Zweedse kaai.



### 3.4. De haven van Oostende

#### 3.4.1. Industrie

Op 21 januari 2006 werd de Greenbridge Incubator officieel geopend door Vlaams vice-minister president Fientje Moerman, rector Paul Van Cauwenberghe van de Universiteit Gent in aanwezigheid van de h. Johan Vande Lanotte, voorzitter van de NV Plassendale. Daarmee werd het eerste gebouw op het nieuwe Greenbridge Wetenschapspark voltooid. De eerste steen werd gelegd in februari 2005. De "Greenbridge"-incubator is de eerste stap in de richting van een nieuw wetenschapspark in de Oostendse achterhaven. Het project is een samenwerking tussen de Universiteit Gent, de Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende (KHBO), de GOM West-Vlaanderen en Plassendale NV. Al in augustus 2001 ondertekende de Universiteit Gent een intentie-overeenkomst om een erfpacht te nemen op een bedrijventerrein in het hinterland van Oostende, met de bedoeling er een tweede wetenschapspark in te richten. Het betreft een terrein van 20 hectare op het industrieterrein Plassendale, eigendom van het Vlaams Gewest en beheerd door Plassendale NV (AG Haven Oostende). Het terrein kreeg de naam "Greenbridge", met als doel een toekomstgericht voorbeeldterrein te

zijn, ecologisch ingericht met groen- en waterpartijen waartussen bedrijven zich in een unieke omgeving kunnen ontwikkelen. De oprichting van de "Greenbridge"-incubator is het eerste concrete initiatief op het nieuwe wetenschapspark in Plassendale. De incubator zal de jonge hoogtechnologische starters, waaronder spin-offs van de Universiteit Gent en de KHBO, ondersteunen in hun groei. De jonge high-tech ondernemingen kunnen op die manier een beroep doen op advies rond financiering, business development en commercialisering van intellectuele eigendomsrechten. Omdat veel starters bij de aanvang ook nood hebben aan een infrastructuur voor onderzoek en productontwikkeling, wordt hen in het 3.000m<sup>2</sup> grote incubatorgebouw niet enkel kantoorruimte maar ook aangepaste labo-infrastructuur en ateliers voor grotere proefopstellingen geboden. Vanuit de "Greenbridge"-incubator zullen nieuwe initiatieven op het wetenschapspark worden opgestart. Daarbij denkt men in de eerste plaats aan regiogebonden high-tech sectoren als mariene wetenschappen, milieutechnologie, chemie en voeding. Het project kan ook rekenen op Europese steun. Het eerste bedrijf dat zich op de site van de Greenbridge Incubator heeft gevestigd is Metha Pharma, een bedrijf dat nutraceuticals commercialiseert.



Op 19 oktober 2006 maakte de federale regering bekend welke bedrijven in België op grote schaal biobrandstoffen mogen produceren en hoeveel. Tot het jaar 2013 mag in totaal 380 miljoen liter biobrandstof op de Belgische markt gebracht worden. Het bedrijf Proviron, dat gelegen is op het industrieterrein van Plassendale in de Oostendse achterhaven, mag tot 30 september 2007 48,32 miljoen liter aanmaken. Daarvoor zal Proviron in Oostende een installatie bouwen met een jaarcapaciteit van 100.000 ton. Het bedrijf investeert hiervoor 10 miljoen euro om één van haar bestaande installaties om te bouwen. De productie eenheid kan gebruik maken van de bestaande nutsvoorzieningen zoals warmte en stoom die al op de site aanwezig zijn. Voor de aanmaak van biodiesel is er geen aanvoer van fossiele brandstoffen nodig. Proviron verwacht om in het voorjaar van 2007 te kunnen starten met de productie. Het project zal 15 rechtstreekse en 15 onrechtstreekse nieuwe banen opleveren. Proviron heeft al meer dan 50 jaar ervaring in de productie van esters. De productie van biobrandstoffen past in de strategie van Proviron om zich meer en meer te gaan toespitsen op producten afgeleid uit gerecycleerd materiaal.

De rederij Ferryways bevestigde in oktober 2006 dat het besprekingen voert met een Chinese scheepswerf voor de mogelijke bestelling van zes roro-schepen voor

de diverse diensten van Ferryways vanuit Oostende naar het Verenigd Koninkrijk. De besprekingen zullen waarschijnlijk leiden tot een bestelling van de zes schepen voor levering in 2009. Van de zes ferry's zouden er twee een capaciteit hebben van 1.800 lijnmeter en vier van 2.200 lijnmeter, tegenover de 1.150 lijnmeter van de huidige schepen.

Op 29 oktober werd het nieuwe bedrijfsgebouw van XL Video plechtig geopend. Dit nieuwe gebouw werd gebouwd op het industrieterrein Plassendale III. XL Video werd in 1996 opgericht en heeft zich gespecialiseerd in video productie voor beurzen, in- en outdoor evenementen, concerten en televisieshows. Intussen is het bedrijf uitgegroeid tot internationale marktleider in de sector. XL Video had al vestigingen in Hamburg, Düsseldorf, Londen, Atlanta en Los Angeles. Vanuit de Oostendse vestiging worden de lokale bedrijven aangestuurd. Voor de concerten en evenementen worden alsmaar vaker de nieuwste technologische installaties ingezet, zoals ronde schermen, schermen die zich in twee helften kunnen splitsen of kunnen openen en opnieuw sluiten. Omdat de Belgische holdingmaatschappij behoefte had aan meer bedrijfsruimte, werd besloten te verhuizen naar een nieuwe vestiging op het industrieterrein van Plassendale III.

### 3.4.2. Infrastructuur

Op 17 februari 2006 vond een werkbezoek plaats van Vlaams minister-president Yves Leterme en Vlaams minister van Openbare Werken, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters aan de haven van Oostende. Tijdens dit bezoek werd een budgettering afgesproken over de infrastructuurwerken die het Havenbedrijf van Oostende in de komende jaren wil realiseren. Daarbij staat de verbetering van de maritieme toegang tot de haven centraal. Er werd afgesproken om de zwaikom ter hoogte van het Zeewezendok te verbreden tot 350 meter. Voor de verbreding wordt het staketsel ter hoogte van het Maritiem Plein ontmanteld en wordt de glooiing daar net voor uitgebaggerd. Verder werd er afgesproken om het betonnen oosterstaketsel en de aanpalende dam af te breken. Met het afbraakmateriaal zal de eerste fase van de nieuwe oostelijke strekdam worden gebouwd. Verder wordt de nieuwe vaargeul tot 1 zeemijl (1.852 meter) in zee uitgediept en verbreed. De werken werden op 31 augustus 2006 aanbesteed en worden in het voorjaar van 2007 aangevat. Door de verbeterde toegankelijkheid zullen schepen met een lengte tot 200 meter de haven kunnen aanlopen. Dit is belangrijk voor de roll-on-roll-offscheperen die het Zeewezendok aandoen en voor het aantrekken van meer cruiseschepen. De werken vormen de eerste fase van

de bouw van twee nieuwe strekdammen in zee, die aansluitend op die eerste fase zullen worden gebouwd. Op de westelijke havendam zal onder meer een passerelle worden gebouwd. De eerste fase moet tegen het einde van 2007 klaar zijn en de volledige afwerking van de beide nieuwe dammen is voorzien voor het jaar 2010. Tijdens het bezoek werden voorts nog de integratie van de Vismijnlaan in het havengebied en de op- en afrit Oudenburg van de A10 goedgekeurd. Door de ombouw van de Vismijnlaan van een viervaksbaan naar enerzijds een toegangsweg naar de terminal van Ferryways en anderzijds een toegangsweg naar de vismijn en de daar gevestigde bedrijven, kan een groot deel van de oppervlakte van de bestaande Vismijnlaan worden toegevoegd aan de terminal van Ferryways. Door de realisatie van de op- en afrit Oudenburg van de A10 wordt het Plassendale-industriegebied beter ontsloten.

Op 12 juli 2006 is in de Oostendse haven het nieuwe gebouw van het Maritime Rescue and Coördination Centre (MRCC) in gebruik genomen. Het MRCC verzorgt de verkeersbegeleiding in, van en naar de haven van Oostende en coördineert de incidentenbestrijding op zee. Het nieuwe coördinatiecentrum beschikt over de allernieuwste technologie. Het centrum waakt over de duizenden scheepsbewegingen die jaarlijks voor de kust van Oostende worden geregistreerd. Daarnaast coördineert het MRCC ook gemiddeld ongeveer 370 meldingen van incidenten per jaar. Het gaat hier vooral om drenkelingen, over boord geslagen ladingen van vrachtschepen en ook milieu-incidenten. Een consortium van Fabricom GTI, Tein Telecom en Barco leverde de technologie voor het nieuwe centrum. Via beeldschermen krijgen de verkeersbegeleiders toegang tot alle noodzakelijke gegevens voor het sturen van de scheepvaart voor de Belgische kust. Het betreft onder meer radarbeelden, scheepsgegevens, weerberichten enz. Indien er bijvoorbeeld een drenkeling of een overboord geslagen container wordt gesignaleerd, dan kan de operator een zoekpatroon laten bepalen voor de reddingsdiensten. Daarbij wordt rekening gehouden met de windrichting en de stroming op het moment van de actie. Het nieuwe MRCC is ook aangepast om de nodige data te delen met externen, zoals de marine of buitenlandse MRCC-stations. In het gebouw bevindt zich ook het crisiscentrum voor het rampenplan van de Noordzee. Het nieuwe MRCC heeft 4,2 miljoen euro gekost.

In mei 2005 verleende AG Haven Oostende een concessie ter hoogte van de Halve Maan op de Oosteroever aan de firma C-Power. C-Power is de groep die de vergunning heeft gekregen voor de bouw van een

park met 60 windturbines op de Thorntonbank vóór de Vlaamse kust. Het terrein, dat aan C-Power in concessie werd gegeven, bevindt zich vlak aan de havengeul. C-Power bouwt er de onderstellen voor de windturbines. De betonnen sokkels hebben een gewicht van 200 ton en een hoogte van 35 meter. Op de sokkels worden later, in zee, de windturbines gemonteerd. Aangezien het terrein gelegen is aan de vaargeul kan het transport van de sokkels vlotter verlopen. Voor het transporteren van de sokkels van de windmolens vanop de site van de Halve Maan naar zee, is een nieuwe verstevigde kaai noodzakelijk. Deze nieuwe kaai werd in 2006 goedgekeurd en aanbesteed. Met de bouw van de sokkels en met de bouw van de nieuwe kaaimuur wordt gestart in het voorjaar van 2007. Op het terrein wordt ook een bezoekerscentrum gebouwd, waar de geïnteresseerden uitleg kunnen krijgen over het windturbinepark op de Thorntonbank.

De roll-on-roll-offponton van kaai 206 wordt door de firma Aelterman aangepast. Op de ponton wordt een bovenstuk gebouwd zodat de roll-on-roll-offscheperen tegelijk bovendeks en benedendeks zullen kunnen worden geladen en/of gelost. Voor de nodige aanpassingen werd de ponton in oktober 2006 in een droogdok geplaatst. De nieuwe constructie wordt in april 2007 geplaatst ter hoogte van kaai 201. Dit is dan de tweede aanlegplaats voor de rederij Trans Europa Ferries.

<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

Op het einde van 2005 werd een overeenkomst gesloten tussen de Zweedse bedrijf Volvo Logistics en de rederij Ferryways voor het vervoer van nieuwe personen- en vrachtwagens van de autofabrieken in Gent naar de Britse haven Immingham. De trafiek startte in het begin van 2006. Het gaat over een volume van ongeveer 15.000 wagens/vrachtwagens per jaar. De rederij Ferryways voldoet aan alle vereisten van Volvo op het vlak van de kwaliteit van de dienstverlening, de computersystemen en de veiligheid van de terminal in Oostende. Voor de nieuwe trafiek werden twee van de vier schepen die op de route naar Immingham worden ingezet voorzien van een autodek. De twee andere schepen waren al met een dergelijk dek uitgerust. Na de aanpassingswerken kunnen de schepen 80 à 90 opleggers en 100 personenwagens laden. Wekelijks worden ongeveer 600 auto's verscheept. Vermits de opslagcapaciteit op de terminal beperkt is, worden dagelijks ongeveer 150 auto's per vrachtwagen uit Gent aangevoerd, die nog dezelfde nacht worden verscheept. In Oostende treedt het zusterbedrijf van Ferryways, Searoad Stevedores, op als behandelaar van de wagens. In Immingham neemt Associated British Ports (ABP) de zorg voor de auto's over. Daarvoor beschikt ABP over een eigen PDI-centrum (Pre Delivery Inspection Centre). De activiteiten van Ferryways in deze autotrafiek beperken zich tot het zeevervoer. Voor het vervoer van wagens naar Denemarken heeft Volvo Logistics een operatie opgezet waarbij de trafiek over Oostende naar Immingham en dan richting Esbjerg verloopt, waarbij Ferryways en DFDS Tor Line als zeevervoerders optreden.

Op 26 juni 2006 startte de rederij Ferryways met een nieuwe regelmatige vrachtverbinding tussen de haven van Oostende en de haven van Tilbury op de Theems. De nieuwe vrachtlijn van Ferryways is een aanvulling op de al bestaande lijnen naar Ipswich en Immingham, zodat nu gans het Verenigd Koninkrijk dagelijks bereikbaar is voor de klanten. Op de nieuwe lijn wordt de "Ipswich Way" ingezet, een vrachtschip met een capaciteit van 70 trailers. Met het oog op de nieuwe dienst heeft de rederij een aantal verschuivingen doorgevoerd in haar vloot. De "Ipswich Way" wordt ingezet op de lijn naar Tilbury ter vervanging van de gecharterde "Seine", die wordt overgeheveld naar de dienst op Immingham. Bij aanvang van de lijn was er één afvaart in beide richtingen geprogrammeerd. De schepen op de nieuwe lijn vertrekken 's avonds om 21.30 uur vanuit Oostende zodat de Londense markt de volgende morgen kan bevoorrad worden. De schepen van Ferryways worden in Tilbury, achter de sluis, aan kaai 33/34 behandeld.

Daar werden belangrijke investeringen gedaan voor de inrichting van een volledig beveiligde roro-terminal met een oppervlakte van 3 hectare. De sluis van Tilbury is groot genoeg om de grote roro-schepen, die na de aanleg van de nieuwe maritieme toegang in Oostende zullen kunnen aanmeren, te schutten. Door het succes van de nieuwe vrachtverbinding werd al op 12 september een tweede schip ingezet op de lijn, de "Ostend Way", een roro-schip met een capaciteit van 70 trailers. Dit schip vertrekt dagelijks om 11.00 uur.

Op 14 september 2006 meerde het cruiseschip "Braemar" aan aan de cruisekaai in Oostende. Dit cruiseschip is, met een lengte van 163,8 meter, een breedte van 22,5 meter, een diepgang van 5,542 meter en een brutotonnenmaat van 19.089 ton, het grootste cruiseschip dat ooit de haven aandeed. Het schip van de rederij Fred Olsen Lines meerde aan in het kader van een driedaagse minicruise Newcastle Upon Tyne-Oostende - Honfleur - Southampton. Aan boord waren 555 passagiers, waarvan een vierde op excursie naar Brugge ging. De rest van de passagiers bleef in Oostende. De "Braemar" was op dat moment het zestiende cruiseschip dat in 2006 Oostende aandeed, op een totaal van 19. Op 16 september meerden voor het eerst twee cruiseschepen tegelijkertijd aan, de "Nordnorge" en de "Seabourne Pride". De laatste jaren stijgt het aantal cruiseschepen voortdurend, waardoor de haven van Oostende de tweede cruisehaven van het land is geworden, na Zeebrugge.

Op 28 september 2006 meerde het eerste schip aan aan de nieuwe zandterminal van de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij in de voorhaven. De Sleephopperzuiger "Swalinge" loste er 2.000m<sup>3</sup> zand aan kaai 608, één van de twee losplaatsen van de terminal. De Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (NHM) startte haar activiteiten op een site gelegen aan kaai 608 en 609 in de voorhaven van Oostende. De terreinen waren vroeger eigendom van het Ministerie van Defensie en waren in gebruik door de Belgische Zeemacht. Door de verhuis van de activiteiten van de Belgische Zeemacht naar de haven van Zeebrugge kwamen de terreinen opnieuw vrij. Het Vlaams Gewest heeft een onteigeningsprocedure opgestart om de grond van het Ministerie van Landsverdediging te verwerven. De Nieuwpoortse Handelsmaatschappij kreeg op 1 januari 2006 een concessie om op de terreinen een zand- en grindterminal te bouwen. Het bedrijf heeft er van twee nieuwe steigers om de schepen te lossen gebouwd. Door de vaststelling van bodemverontreiniging op het terrein dreigde het project aanvankelijk op de lange baan te worden geschoven. Maar door een versnelde

sanering kon de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij de terminal in september 2005 in gebruik nemen. Het lossen, behandelen en doorvoeren van zand en grind, dat voorheen gedeeltelijk in Nieuwpoort en in Oostende werd uitgevoerd, worden nu op de nieuwe terminal in Oostende geconcentreerd. De maatschappij verwacht om jaarlijks ongeveer 300.000 ton zeegranulaten te behandelen. De afvoer van het zand en grind gebeurt via de weg en de binnenvaart en later ook via het spoor, wanneer de spoorlijn, die vlak achter het terrein is voorzien, klaar zal zijn.

Verhelst Logistics, voorheen Ter Polder, heeft in het najaar van 2006 een belangrijk contract binnengehaald voor het behandelen van boomstammen in de achterhaven van Oostende. Dit contract is gesloten in nauwe samenwerking met B-Cargo, de vrachtafdeling van de spoorwegmaatschappij NMBS. Voorheen, eind juli 2006, vond er al een proefzending plaats vanuit de Baltische Staten. Deze proef bleek een succes. De boomstammen worden met zeeschepen in Oostende aangevoerd vanuit de Baltische Staten. In Oostende worden de boomstammen overgeslagen op treinwagons voor verder vervoer naar de finale bestemming in Walonië, waar ze worden verwerkt tot papierpulp.

In oktober 2006 heeft de Belgische rederij Ferryways, die al verschillende dagelijkse roll-on-roll-offlijnen uitbaat naar diverse havens in het Verenigd Koninkrijk, een dossier ingediend bij de Europese Commissie om financiële steun te vragen voor de start van een nieuwe roll-on-roll-offverbinding tussen Oostende en de Spaanse haven van Ferrol. De haven van Ferrol ligt aan de kust van Galicië, in de nabijheid van La Coruña. De gevraagde steun past in het kader van het Marco Polo programma van de Europese Commissie, een specifiek maritiem programma met als doel de start van nieuwe zeevaartlijnen te ondersteunen. Dit past in de filosofie van de concepten "Short Sea Shipping" en "Motorways of the seas", waarbij de Europese Commissie tracht de groei van het goederenvervoer naar het zeevervoer te kanaliseren om zo de groeiende congestie op de Europese wegen aan te pakken. Het is de bedoeling van Ferryways om te starten met één afvaart per week, in beide richtingen. Vanuit Oostende zou het schip op vrijdagavond afvaren, vanuit Ferrol op maandag. Dit zou betekenen dat de lading vanuit Oostende al op maandagmorgen in Spanje kan worden gelost. Dit zou een groot voordeel bieden tegenover het wegvervoer.

# 4

## Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens



### 4.1. Inleiding

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsuitgaven in de havens en in de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. In dit onderdeel van het jaaroverzicht wordt een overzicht gegeven van de overheidsuitgaven voor de volledige periode 1989-2006, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De laatste verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In

totaal besteedde de Vlaamse Gemeenschap in 2006 ca. 322,9 miljoen euro in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

In de edities tot 2004 van het jaarverslag en van het jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie was hier sprake van overheidsinvesteringen. Vermits in de cijfers ook bedragen voor werkingskosten (bijvoorbeeld voor de havenkapiteindiensten en de exploitatie van sluisen) zijn inbegrepen is het beter te spreken van

Jaar	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping + wrakkenruiming Schelde	78,68	87,87	77,80	88,55	104,75	123,22	126,52
Verdieping Westerschelde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,70	20,93
Ruimen wrakken in de Westerschelde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Antwerpen	92,07	68,82	85,14	91,62	78,21	24,19	48,81
Gent	14,83	17,68	23,36	29,63	15,69	17,82	25,19
Zeebrugge	29,52	27,04	41,67	33,81	33,44	25,92	16,80
Oostende	5,45	6,66	13,91	1,77	3,10	14,04	12,99
Totaal incl. maritieme toegang	220,56	208,06	241,87	245,38	235,20	205,19	230,31
Totaal excl. maritieme toegang en wrakkenruiming	141,88	120,19	164,08	156,83	130,45	81,97	103,79
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%	32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%

Nota: onder voorbehoud van wijzigingen die nog kunnen gebeuren via het Financieringsfonds voor schuldafbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU) Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang

overheidsuitgaven. Uiteraard is het grootste deel daarvan bestemd voor investeringen in vaste activa.

Het onderdeel "Overheidsuitgaven in de Vlaamse havens" wordt in het jaaroverzicht opgenomen sinds 1995 (jaarverslag over 1994). Telkens wordt extra uitleg gegeven over de lopende projecten van het betreffende jaar. Zo worden in het hiernavolgende hoofdstuk hoofdzakelijk de projecten besproken die in 2006 werden aangevat of in uitvoering waren.

Om de investeringen voor de diverse jaren op een correcte wijze te kunnen vergelijken en op te tellen, worden alle investeringsbedragen uitgerekend in prijzen van 2005 door middel van de ABEX-index<sup>2</sup>.

#### 4.2. De vier Vlaamse havens samen

De eerste tabel geeft een overzicht van de uitgaven van de Vlaamse Gemeenschap voor de vier havens voor de periode 1989-2006. In deze tabel zijn zowel de totale uitgaven van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk weergegeven als de uitgaven in de maritieme toegankelijkheid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de recent beëindigde verdieping van de Westerschelde en voor het opruimen van wrakken in de Schelde inbegrepen.

De Vlaamse Gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 in totaal 5.007,9 miljoen euro geïnvesteerd in de vier Vlaamse zeehavens. De bedragen, uitgeven voor de maritieme toegankelijkheid, inclusief het ruimen van wrakken, bedragen bijna de helft van dit totale budget (48,0 %). De laatste jaren investeert de Vlaamse overheid meer in de Vlaamse zeehavens dan in de periode 1989-1995. Deze inhaaloperatie is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme

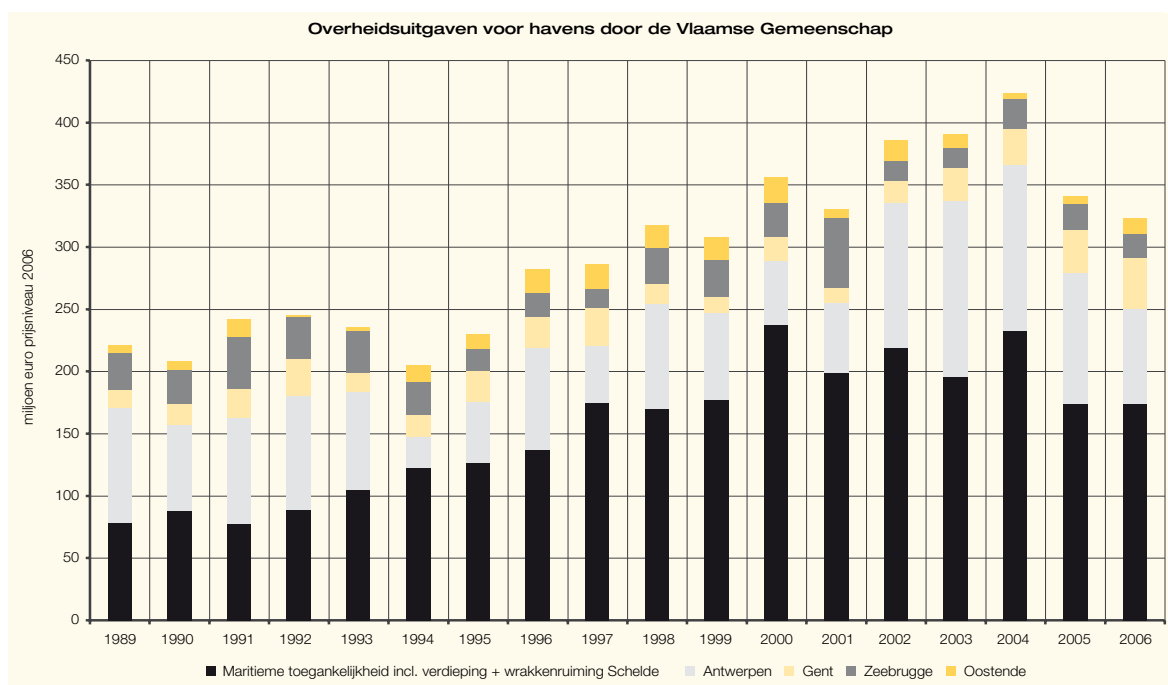


Overheidsuitgaven voor havens door de Vlaamse Gemeenschap in mln EUR voor de periode 1989-2006 (in prijzen 2006)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totaal
137,16	174,77	170,24	177,23	237,28	198,70	219,16	196,30	232,70	173,99	174,23	2.604,90
19,32	52,78	53,30	64,80	21,97	15,48	10,12	4,11	1,87	5,79	0,00	272,17
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19,71	45,84	0,00	0,00	65,55
81,71	45,71	84,24	69,00	51,16	55,96	116,31	140,69	132,77	105,14	75,63	1.371,57
25,18	30,35	15,90	13,52	20,22	13,18	17,86	26,39	29,99	34,50	41,09	371,30
18,80	14,76	28,67	29,42	26,75	55,34	15,57	15,76	23,60	20,57	18,87	457,44
19,40	20,93	18,36	18,68	20,36	7,29	17,25	11,24	4,40	6,86	13,03	202,69
282,26	286,51	317,41	307,85	355,77	330,46	386,16	390,39	423,46	341,06	322,85	5.007,91
145,10	111,75	147,17	130,62	118,49	131,76	167,00	194,09	190,77	167,07	148,62	2.403,00
48,6%	61,0%	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	55,3%	65,8%	51,0%	54,0%	53,3%

<sup>2</sup> De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkostprijzen.





Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Rechteroever</b>							
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	20,15	25,23	22,90	14,16	9,40	0,41	0,00
Containerkade Zuid	46,06	12,09	2,23	1,38	0,24	0,00	0,03
Containerkade Noord	3,82	0,08	1,08	0,65	27,09	0,54	20,62
Zandvlietsluis	0,00	0,00	6,67	5,43	0,00	0,00	2,27
Renovatie Amerikadok tot en met 3 <sup>de</sup> Havendok	4,51	12,28	26,47	41,97	25,15	13,88	8,50
Renovatie van het 5 <sup>de</sup> Havendok en Marshalldok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vierde Havendok	1,04	0,87	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	0,38
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal Rechteroever</b>	<b>75,58</b>	<b>50,54</b>	<b>59,35</b>	<b>63,59</b>	<b>61,89</b>	<b>14,83</b>	<b>31,79</b>
<b>Linkeroever</b>							
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	5,93	8,08	6,10	10,34	12,09	3,52	2,07
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,68	1,27	2,62	1,52	0,36	1,35	0,00
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00	7,48	0,00	0,58	0,00	0,00
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00	0,00	9,81	0,00	0,10	0,00
Verrebroekdok	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,01	14,83
Containerdok West (Deurganckdok)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11
Herstellingswerken Kallossluis	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>6,61</b>	<b>9,35</b>	<b>16,20</b>	<b>21,76</b>	<b>13,03</b>	<b>4,98</b>	<b>17,02</b>
<b>Overige (kleinere werken en diversen)</b>							
Decreetkosten: werking sluisen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Decreetkosten: toelage kanaaldokken	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
<b>Totaal Haven van Antwerpen</b>	<b>92,07</b>	<b>68,82</b>	<b>85,14</b>	<b>91,62</b>	<b>78,21</b>	<b>24,19</b>	<b>48,81</b>

toegankelijkheid en meer bepaald het verdiepingsprogramma voor de Schelde. In 1994 werd officieel gestart met de "Verdieping van de Westerschelde". Op twaalf jaar tijd werd hierin meer dan 272,2 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is 11,3 % van het totale bedrag dat sinds 1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 2001 werd het vorige verdiepingsprogramma van de Westerschelde bijna volledig afgewerkt. Deze werken werden al in 2004 volledig afgerond.

Wanneer geen rekening wordt gehouden met de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid van de vier Vlaamse havens, dan heeft het Vlaams gewest in 2006 148,6 miljoen euro voor de havens uitgegeven. Het grootste deel daarvan, 75,6 miljoen euro of 50,9 % van het totaal, ging naar de haven van Antwerpen. Daarna volgden Gent, Zeebrugge en Oostende met respectievelijk 41,1 miljoen euro (27,6 %), 18,9 miljoen euro (12,7 %) en 13,0 miljoen euro (8,8 %).

### 4.3. De haven van Antwerpen

De Vlaamse Gemeenschap heeft in de periode 1989-2006 1.371,6 miljoen euro in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Daarvan werd 475,6 miljoen euro, of 34,7 % van deze totale uitgaven, besteed aan havenprojecten op de Rechteroever en 715,2 miljoen euro of 52,1% aan projecten op de Linkeroever van Antwerpen. In 2006 bedroegen de overheidsuitgaven van het Vlaams Gewest voor de haven van Antwerpen 75,6 miljoen euro. Een groot deel daarvan, 30,4 miljoen euro, was bestemd voor de Linkeroever en 43,7 miljoen euro voor de decreetkosten. Meer uitleg over de decreetkosten wordt gegeven op bladzijde 47 van het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004". (zie ook [www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc), kies "Havendecreet").

De toename van het aandeel van overheidsuitgaven voor projecten op de Linkeroever in Antwerpen is sinds

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2006 in mln EUR (in prijzen 2006)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totaal
0,26	0,00	0,02	0,01	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	92,64
0,00	3,99	2,41	6,07	0,12	0,84	0,18	0,04	0,30	6,25	0,00	82,23
32,63	7,29	2,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	96,41
0,00	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,12
13,48	0,73	6,04	8,93	1,81	2,08	0,68	0,86	0,41	0,00	0,10	167,78
0,00	7,93	0,60	3,23	0,16	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,08
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,91
0,04	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77
0,00	0,00	0,00	0,00	0,89	0,52	0,18	0,00	0,00	5,11	0,06	6,69
<b>46,41</b>	<b>20,69</b>	<b>12,04</b>	<b>18,25</b>	<b>3,07</b>	<b>3,59</b>	<b>1,03</b>	<b>0,90</b>	<b>0,71</b>	<b>11,36</b>	<b>0,16</b>	<b>475,63</b>
0,00	0,68	8,68	0,85	6,33	1,03	5,62	7,01	1,34	2,99	1,20	82,67
0,00	3,47	0,40	4,20	0,52	0,00	0,00	0,00	2,51	5,27	0,05	24,17
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,06
0,50	4,29	2,85	4,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22,33
33,42	8,19	15,38	14,55	8,76	14,40	3,20	0,04	0,00	0,00	0,00	112,86
1,17	8,38	44,48	26,37	29,26	34,97	101,20	71,72	85,22	51,64	28,91	454,53
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,37	0,24	7,37
0,00	0,00	0,00	0,00	3,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,21
<b>35,09</b>	<b>25,02</b>	<b>71,78</b>	<b>50,76</b>	<b>48,09</b>	<b>50,40</b>	<b>110,02</b>	<b>78,77</b>	<b>89,07</b>	<b>67,28</b>	<b>30,40</b>	<b>715,21</b>
<b>0,21</b>	<b>0,00</b>	<b>0,42</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,40</b>	<b>1,47</b>	<b>1,35</b>	<b>1,30</b>	<b>1,34</b>	<b>48,49</b>
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,41	11,68	9,46	9,14	39,56
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	34,62	21,96	4,65	23,84	61,23
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,97	3,86	6,52	8,01	11,08	10,75	31,44
<b>81,71</b>	<b>45,71</b>	<b>84,24</b>	<b>69,00</b>	<b>51,16</b>	<b>55,96</b>	<b>116,31</b>	<b>140,69</b>	<b>132,77</b>	<b>105,14</b>	<b>75,63</b>	<b>1.371,57</b>

1998, met de start van de bouw van het Containerdok West (Deurganckdok), heel duidelijk waar te nemen. In 2006 ging opnieuw een groot deel (40,2 %) van de uitgaven naar de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. Het belangrijkste deel van de uitgaven voor de Linkeroever in 2006 ging andermaal naar de bouw van het Deurganckdok. Daarvoor werd in 2006 28,9 miljoen euro of 38,2 % van de totale overheidsuitgaven in Antwerpen uitgegeven. Het aandeel van de uitgaven voor het Deurganckdok in de totale overheidsuitgaven op de Linkeroever bedroegen in 2006 95,1 %. In 2005 werd de bouw van de kaaimuren van het Deurganckdok beëindigd. Dit blijkt ook uit de cijfers van de uitgaven voor dit dok: in vergelijking met de uitgaven in 2004 daalde de overheidsuitgaven voor het Deurganckdok van 81,1 miljoen euro in 2004 tot 49,2 miljoen euro in 2005 en tot 28,9 miljoen euro in 2006.

In 2006 bedroegen de overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen in de haven van Antwerpen 29,5 miljoen euro minder dan in 2005. Dit is een vermindering van 28,1 % tegenover 2005. Met een totaal aan overheidsuitgaven van 75,6 miljoen euro in 2006, lagen de overheidsuitgaven ongeveer op het niveau van de gemiddelde jaarlijkse overheidsuitgaven van de periode 1989-2006. De vermindering van de uitgaven in 2006

tegenover 2005 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan vermindering van de vastleggingen/uitkeringen in 2006 voor het Deurganckdok, de beëindiging van de bouw van de oprit voor de Straatsburgbrug en van het wegvallen van extra kosten voor de containerkade Zuid. De vastleggingen/uitgaven voor de decreetkosten daarentegen zijn in 2006 gestegen van 25,2 miljoen euro in 2005 tot 43,7 miljoen euro in 2006. Dit komt vooral door de toename van de toelage voor de kanaaldokken (van 4,7 miljoen euro in 2005 tot 23,8 miljoen euro in 2006).

#### **Overheidsuitgaven: terminologie**

*Overheidsuitgaven 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 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.*

Project	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,18	0,00	2,48	2,37	0,57	0,00	0,00
Uitbouw Petroleumdok	7,35	8,63	4,09	21,16	0,49	2,57	4,57
Renovatie Zuidek	2,15	0,00	0,00	0,50	3,57	0,00	0,00
Renovatie Noordek	0,00	3,98	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00	9,80	0,00	7,29	6,85	0,38
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,28	0,00
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Kaaimuur Rodenhuisendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	0,00	0,00
Kluizendok	0,00	0,00	0,12	0,00	0,18	0,00	17,23
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,68	0,06	1,31	0,96	0,49	0,70	0,76
Moervaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Baggerstortterrein en studies	0,14	4,12	0,50	0,00	0,00	0,41	0,00
Studies (nieuwe) zeesluis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,00	0,00
Overige (kleinere werken en diversen)	4,35	0,89	4,95	4,63	2,74	0,00	2,25
Decreetkosten: baggeren Zeekanaal	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
<b>Totaal Haven van Gent</b>	<b>14,83</b>	<b>17,68</b>	<b>23,36</b>	<b>29,63</b>	<b>15,69</b>	<b>17,82</b>	<b>25,19</b>

In 2006 bedroegen de vastleggingen voor de decreetkosten voor de haven van Antwerpen 43,7 miljoen euro, waarvan 9,1 miljoen euro voor de werking van de sluisen, 23,8 miljoen euro voor instandhouding en onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie (de kanaaldokken) en 10,8 miljoen euro voor de havenkapiteindienst.

#### 4.4. De haven van Gent

De Vlaamse Gemeenschap heeft tussen 1989 en 2006 bijna 371,3 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Gent. Ongeveer 49 % van dit bedrag werd aangewend voor de bouw van het Kluizendok.

In 2006 werd ongeveer 34,3 miljoen euro of 83,4% van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok.

De tussenkomst van het Vlaamse gewest in de decreetkosten was voor Gent in 2005 voor de baggerwerken op enkele delen van het Kanaal Gent-Terneuzen (waar geen aanmeerfaciliteiten voorzien zijn voor het laden en lossen van goederen en/of het in- en ontschepen van passagiers) en voor de havenkapiteindiensten. De uitgaven daarvoor bedroegen in 2006 respectievelijk 0,04 miljoen euro en 2,5 miljoen euro.



Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2006 in mln EUR (in prijzen 2006)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totaal
1,86	2,02	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,66
6,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,26	0,00	0,00	56,05
0,00	0,15	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,43
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,08
0,74	0,02	0,82	0,16	0,37	0,41	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	27,06
0,12	0,00	0,00	0,00	0,18	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,91
0,20	0,00	1,60	0,00	0,05	0,00	0,01	0,08	0,00	0,00	0,00	1,95
0,00	0,04	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,38
15,13	20,05	12,18	7,75	18,47	10,32	13,58	11,46	25,20	30,18	34,25	181,85
0,18	7,06	0,99	4,96	0,74	1,14	2,25	11,05	0,89	1,38	3,35	35,59
0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13
0,00	0,00	0,00	0,14	0,00	0,47	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	5,79
0,04	1,00	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,58
0,00	0,00	0,00	0,00	0,34	0,01	0,83	2,32	0,04	0,11	0,91	23,46
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21	0,22	0,04	0,43
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,49	0,96	1,48	3,40	2,62	2,54	8,94
<b>25,18</b>	<b>30,35</b>	<b>15,90</b>	<b>13,52</b>	<b>20,22</b>	<b>13,18</b>	<b>17,86</b>	<b>26,39</b>	<b>29,99</b>	<b>34,50</b>	<b>41,09</b>	<b>371,30</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 en Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang

De totale overheidsuitgaven van het Vlaamse gewest voor de haven van Gent in 2006 bedroeg 41,1 miljoen euro. Dit is 6,6 miljoen euro of 19,1 % meer dan in 2005 (34,5 miljoen euro).

#### 4.5. De haven van Zeebrugge

De Vlaamse Gemeenschap gaf in de periode 1989-2006 457,4 miljoen euro uit voor diverse havenprojecten in de haven van Zeebrugge. Daarvan werd 65,5 % of 299,9 miljoen euro van dit budget aangewend voor werken in de voorhaven. De twee belangrijkste projecten uit die periode zijn de bouw van de kaaimuur voor de Flanders Container Terminals (84,9 miljoen euro of 18,6 %) en van de kaaimuren voor het Wielingendok (65,7 miljoen euro of 14,4 %). Ook naar de aanleg van het zuidelijk insteekdok in de achterhaven ging een

belangrijk deel van de fondsen (32,1 miljoen euro of 7,0 %). Andere belangrijke investeringen in de haven zijn de verlenging van de kaaimuur van de OCHZ-terminal (19,5 miljoen euro of 4,3 %) en de restauratie van de Leopold II-dam in de voorhaven (19,9 miljoen euro of 4,3 %). Een groot deel van de overheidsuitgaven van het Vlaamse gewest ging in de periode 1989-2006 naar de afwerking van de voorhaven. (82,5 miljoen euro of 18,0 %). Een groot deel daarvan (43,5 miljoen euro) ging in 2001 naar een schadeclaim vanwege de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand voor schade die de aannemerscombinatie heeft geleden door het stilvallen van de werken van de nieuwe buitenhaven begin jaren tachtig. De schade ontstond door vertragingen bij de goedkeuring van enkele deelcontracten. In 2002 werden daarvoor 2,2 miljoen euro besteed als aanvullende interesten en kapitalisaties.

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)	6,30	17,41	6,40	0,00	0,00	4,80	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	4,30	2,67	0,00	0,71	2,69
Radarcentrale en W-buitenhaven (met aansluitingswegen)	0,00	0,00	0,75	0,00	0,00	0,00	0,00
Brittanniadok	0,00	0,00	0,00	0,89	0,00	0,23	0,88
Flanders Containerterminal	0,00	0,00	18,70	25,42	19,71	16,63	4,45
Aanleg Wielingendok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,14
Verlenging OCHZ-terminal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aanleg Alber 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	0,66	0,00	0,00
<b>Totaal Voorhaven</b>	<b>6,33</b>	<b>17,41</b>	<b>30,17</b>	<b>28,97</b>	<b>20,37</b>	<b>22,37</b>	<b>9,22</b>
<b>Achterhaven</b>							
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,25	1,99	0,48	0,00	0,00	0,19	0,00
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00	0,01	0,00	3,10	2,06	0,00
Cast-terminal	0,00	0,00	5,79	0,00	0,00	0,00	0,00
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00	0,00	1,44	5,89	1,29	6,29
Bastennakenkade	0,00	0,00	0,00	0,00	3,45	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
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal Achterhaven</b>	<b>0,25</b>	<b>1,99</b>	<b>6,29</b>	<b>1,44</b>	<b>12,43</b>	<b>3,54</b>	<b>6,29</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	22,94	7,64	5,21	3,39	0,63	0,00	1,28
Decreetkosten: werking sluizen	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
<b>Totaal Haven van Zeebrugge</b>	<b>29,52</b>	<b>27,04</b>	<b>41,67</b>	<b>33,81</b>	<b>33,44</b>	<b>25,92</b>	<b>16,80</b>



Belangrijke overheidsuitgaven/investeringen/vastleggingen van de Vlaamse overheid in de Zeebrugse haven in 2006 gingen naar de restauratiewerken aan de Pierre Vandammesluis, naar de restauratiewerken aan de Leopold II-dam en naar de bouw van de kaaimuur in het zuidelijk insteeddok in de achterhaven ten behoeve van Toyota.

De vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2006 respectievelijk 2,8 miljoen euro en 2,6 miljoen euro. Het principe dat de Vlaamse overheid tussenkomt in de kosten voor de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst werd op 20 oktober 2004 door de Europese Commissie goedgekeurd.

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2006 in mln EUR (in prijzen 2006)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,49	6,62	0,00	0,00	0,00	13,11
0,00	0,00	0,00	0,00	1,62	43,54	2,38	0,00	0,00	0,00	0,00	82,50
0,00	0,00	0,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
0,04	4,33	0,41	0,31	0,80	0,00	0,81	0,00	0,08	2,71	0,15	19,87
1,56	0,83	0,00	0,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,48
0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,31
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	84,91
2,28	0,73	18,63	14,62	11,99	7,91	2,43	2,82	3,15	0,00	0,65	65,71
8,89	4,19	1,55	1,86	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19,49
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,78	2,51	0,00	7,29
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,66
<b>13,09</b>	<b>10,09</b>	<b>21,07</b>	<b>17,13</b>	<b>17,41</b>	<b>51,45</b>	<b>12,11</b>	<b>9,43</b>	<b>8,01</b>	<b>5,22</b>	<b>0,80</b>	<b>299,86</b>
0,85	0,01	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,29	3,91
0,89	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41	0,00	0,38	0,59	0,36	7,66
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,79
2,08	3,25	1,16	0,78	2,09	1,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,40
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,45
0,00	1,20	3,27	10,69	6,48	1,21	0,71	0,52	0,22	0,00	0,00	24,30
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,48	1,30	0,19	7,78
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,95	0,00	0,01	0,15	0,00	0,00	1,10
<b>3,83</b>	<b>4,67</b>	<b>4,56</b>	<b>11,47</b>	<b>8,57</b>	<b>3,28</b>	<b>1,12</b>	<b>0,52</b>	<b>7,23</b>	<b>1,89</b>	<b>2,84</b>	<b>79,39</b>
1,89	0,00	3,04	0,82	0,77	0,00	1,16	0,56	2,49	7,90	9,85	59,72
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,42	3,25	2,89	2,79	9,55
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	1,19	1,83	2,62	2,67	2,59	8,92
<b>18,80</b>	<b>14,76</b>	<b>28,67</b>	<b>29,42</b>	<b>26,75</b>	<b>55,34</b>	<b>15,57</b>	<b>15,76</b>	<b>23,60</b>	<b>20,57</b>	<b>18,87</b>	<b>457,44</b>



De totale overheidsuitgaven van het Vlaamse gewest voor de haven van Zeebrugge in 2006 bedroegen 18,9 miljoen euro. Dit is een daling met 9,0 % tegenover 2004, toen de overheidsinvesteringen 20,6 miljoen euro bedroegen.

#### 4.6. De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid in 1989 heeft de Vlaamse Gemeenschap bijna 202,7 miljoen euro uitgegeven voor de haven van Oostende. Iets meer dan 47 % van dit bedrag werd besteed aan de "Beperkte Renovatie", die in hoofdzaak betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok.

De twee belangrijkste projecten uit de periode 1989-2006 zijn het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok (57,5 miljoen euro of 28,3 %) en het Plassendaleproject (33,3 miljoen euro of 16,4 %).

In 2006 werden belangrijke investeringen/vastleggingen uitgevoerd voor de werken aan de Demeysluis, voor de verdere uitbouw van Plassendale 1 en voornamelijk voor de aanzet van de nieuwe haventoeegang. In 2006 investeerde het Vlaamse gewest daarvoor respectie-

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	0,08	0,00	6,15	1,34	0,00	5,90	11,37
Voorhaven	4,23	2,72	0,00	0,00	1,00	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	2,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Verdiepingswerken	0,00	0,00	4,45	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal beperkte renovatie</b>	<b>4,31</b>	<b>5,38</b>	<b>10,59</b>	<b>1,34</b>	<b>1,00</b>	<b>5,90</b>	<b>11,37</b>
<b>Eigenlijk renovatieprogramma</b>							
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,56
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	0,08	0,19	0,10	0,00	0,00	0,08	0,00
Zeesluis (ook nautische studies)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,66	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
Demeysluis: basculebrug/wachtkaai	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovatie scheepslift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totaal eigenlijke renovatie</b>	<b>0,08</b>	<b>0,19</b>	<b>0,10</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>6,74</b>	<b>1,60</b>
Overige (kleinere werken en diversen)	1,05	1,08	3,21	0,43	2,01	1,40	0,02
Decreetkosten: werking sluizen	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
<b>Totaal Haven van Oostende</b>	<b>5,45</b>	<b>6,66</b>	<b>13,91</b>	<b>1,77</b>	<b>3,10</b>	<b>14,04</b>	<b>12,99</b>

velijk 0,8 miljoen euro, 0,8 miljoen euro en 6,7 miljoen euro. Deze drie projecten vertegenwoordigen samen 62,9 % van het jaarbudget van het Vlaamse gewest voor de haven van Oostende.

De vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2006 respectievelijk 0,6 miljoen euro en 0,9 miljoen euro.

Het totale investeringsbedrag van het Vlaamse gewest in de Oostendse haven in 2005 bedroeg 13,0 miljoen euro. Dit is een stijging tegenover 2005 van 89,9 % (6,2 miljoen euro).



Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2006 in mln EUR (in prijzen 2006)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,90	0,00	0,00	0,00	0,00	2,90
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,07	0,00	0,73	0,82	0,38	6,62
10,16	5,83	6,30	5,43	2,38	0,88	0,14	0,93	0,57	0,04	0,00	57,50
0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,10
0,00	5,08	0,00	2,56	2,95	0,47	0,40	0,18	0,24	0,04	0,00	11,91
0,00	0,00	0,13	0,00	0,52	1,04	0,00	0,06	0,18	0,00	0,00	4,60
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,45
<b>10,16</b>	<b>10,91</b>	<b>6,44</b>	<b>8,14</b>	<b>5,84</b>	<b>2,39</b>	<b>8,50</b>	<b>1,16</b>	<b>1,72</b>	<b>0,90</b>	<b>0,38</b>	<b>96,07</b>
6,52	2,16	4,11	0,19	1,47	0,07	0,35	0,32	0,03	0,04	0,00	16,83
1,21	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,34
0,00	0,00	0,00	0,00	1,62	0,00	0,63	0,00	0,08	0,00	0,00	2,34
0,00	7,85	0,00	1,77	0,00	0,01	0,14	0,00	0,46	0,00	0,00	10,24
0,00	0,01	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
0,00	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65
1,52	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,35
0,00	0,00	6,47	8,06	0,16	4,72	7,04	1,09	4,63	1,13	0,75	33,30
0,00	0,00	0,00	0,00	11,25	0,00	0,19	0,00	0,00	0,00	6,66	11,44
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,90	0,27	0,70	0,79	7,87
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,29	0,00	0,00	0,00	0,29
<b>9,24</b>	<b>10,02</b>	<b>10,88</b>	<b>10,22</b>	<b>14,51</b>	<b>4,80</b>	<b>8,35</b>	<b>8,59</b>	<b>0,00</b>	<b>1,88</b>	<b>8,20</b>	<b>87,22</b>
0,00	0,00	1,04	0,31	0,01	0,00	0,22	0,06	1,23	2,48	2,91	14,65
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,10	1,05	0,62	0,60	2,78
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,19	0,32	0,40	0,98	0,94	1,98
<b>19,40</b>	<b>20,93</b>	<b>18,36</b>	<b>18,68</b>	<b>20,36</b>	<b>7,29</b>	<b>17,25</b>	<b>11,24</b>	<b>4,40</b>	<b>6,86</b>	<b>13,03</b>	<b>202,69</b>



# 5

## Havenarbeid in de Vlaamse havens



### 5.1. Inleiding

In de Vlaamse havens bekleedt de havenarbeid 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 2006 meer arbeidstaken gepresteerd, het aantal havenarbeiders volgde in 2006 diezelfde trend, een stijging in elk van de vier havens. In dit hoofdstuk van het jaaroverzicht wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2006.

### 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. Binnen de studies van de Nationale Bank van België (NBB) vormen zij geen aparte entiteit<sup>3</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 alléén verricht mag worden door erkende havenarbeiders. Op bepaalde punten bestaan er wel kleine verschillen in de diverse havens. Deze verschillen vinden hun voedingsbodemp 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>4</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 vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de haven-

<sup>3</sup> In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de MBZ worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

<sup>4</sup> Met uitzondering van de haven van Oostende die de Codex van de haven van Zeebrugge volgt.

arbeiders 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: CWO*

*(Centrale der Werkgevers Oostende)*

Over het algemeen zijn de havenarbeiders aangesloten bij één van de drie grote werknemersorganisaties. Deze drie grote vakbonden plegen regelmatig gezamenlijk overleg over 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>5</sup> geen havenarbeid in de strikte zin van het woord vereist is. Voor de behandeling van andere vloeibare bulk, zoals 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>5</sup> Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt door vissersvaartuigen.

### 5.3. De haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen telde steeds het grootste aantal havenarbeiders van de vier Vlaamse havens. Het Algemeen Contingent bedroeg eind 2006 6.900 tewerkgestelde personen<sup>6</sup>.

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen was voor het totale aantal havenarbeiders, en die zich in 1998 en 1999 enigszins stabiliseerde, zette zich verder tot 2001. Het contingent havenarbeiders steeg echter vanaf 2002 opnieuw en in 2005 werd andermaal een sterke toename genoteerd met 158 eenheden (+2,3 %). Ook het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2006 met 2,3 %. (+29.251 eenheden). Dit is de zevende opeenvolgende stijging op rij van het jaarlijks aantal gepresteerde arbeidstaken door

het contingent havenarbeiders. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider, namelijk van 200 arbeidstaken in 2005, bleef in 2006 op hetzelfde niveau. Hierdoor blijft het gemiddelde van 2006 opnieuw op het niveau van 1997. De stagnatie van het gemiddelde is toe te schrijven aan de gelijke toename van het contingent havenarbeiders en de stijging van het aantal gepresteerde RSZ-taken (telkens met 2,3 %). De stijging van het contingent havenarbeiders en van het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2006 heeft andermaal te maken met de zeer sterke toename van de containertrafiek in de haven (+8,3 %).

Jaar	Contingent havenarbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/2	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

<sup>6</sup> Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

### 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, hoewel 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 aanwervingskaart.

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

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

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

### Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-2006; gegevens einde jaar)

Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar (3)	Contingent magazijnarbeiders (4)	Vaklui Log. arb.	Fruitsorteersters (5)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart (1)	Alle gepresteerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloeibare buik (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare buik (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

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.

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 B;
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 altijd 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 havenarbeiders die niet in vast dienstverband werken moeten zich dagelijks in het aanwervingsbureau aanbieden, op de aanwervingszitting waarvoor zij aangeduid zijn. Het aanwervingsbureau 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 10.30 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 gelegenheden arbeiders beroep gedaan worden.

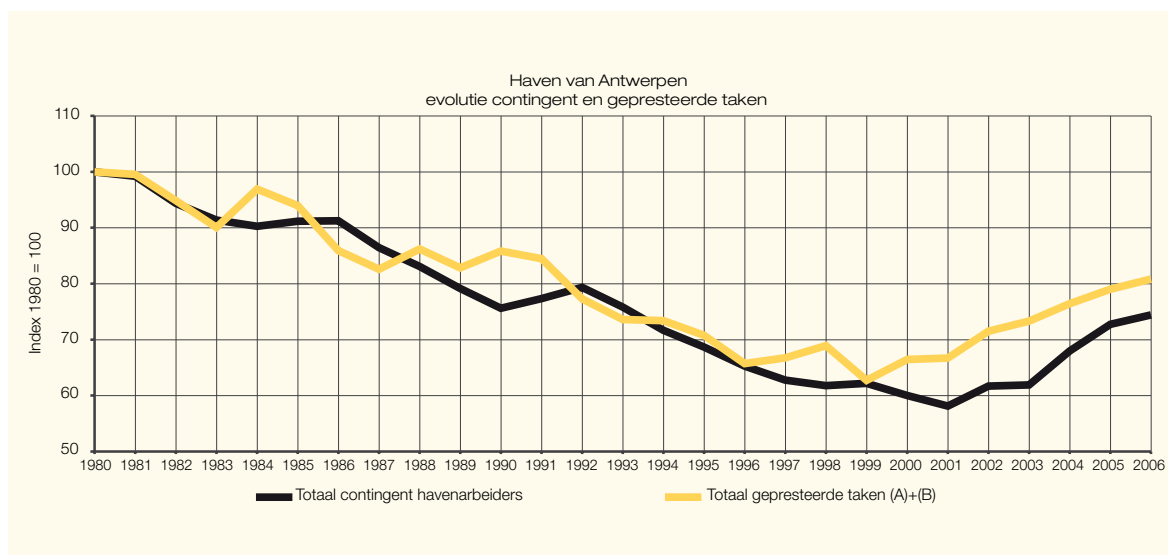
Zoals al vermeld wordt het contingent magazijnarbeiders van 2006 niet meer afzonderlijk vermeld in de statistieken. In 2002 werd een nieuwe klasse ingevoerd, het logistiek contingent dat magazijnarbeiders B, fruitsorteerders en logistieke arbeiders bevat. De categorie logistieke arbeiders deed in 2002 voor het eerst zijn intrede. Eind 2006 bevatte deze nieuwe klasse 135 arbeiders, of 4 minder dan in 2005 (-2,9 %). Het logistiek contingent telde eind 2006 in totaal 923 personen, verdeeld in 724 magazijnarbeiders type B, 64 fruitsorteerders en 135 logistieke arbeiders. In 2006 nam het aantal magazijnarbeiders toe met 6,6 %. Het aantal fruitsorteerders en het aantal logistieke arbeiders daalde in 2006 respectievelijk van 66 in 2005 tot 64 in 2006 (-3,0 %) en van 139 in 2005 tot 135 in 2006 (-2,9 %). Vanaf 2002 wordt het contingent fruitsorteerders niet meer afzonderlijk vermeld maar opgenomen in het logistiek contingent. De stijging van het aantal vaklui zette zich door tot in 2005. In 2006 bleef het aantal vaklui nagenoeg op hetzelfde niveau als in 2005: 902 vaklui of een toename met 2 personen (+0,2 %).

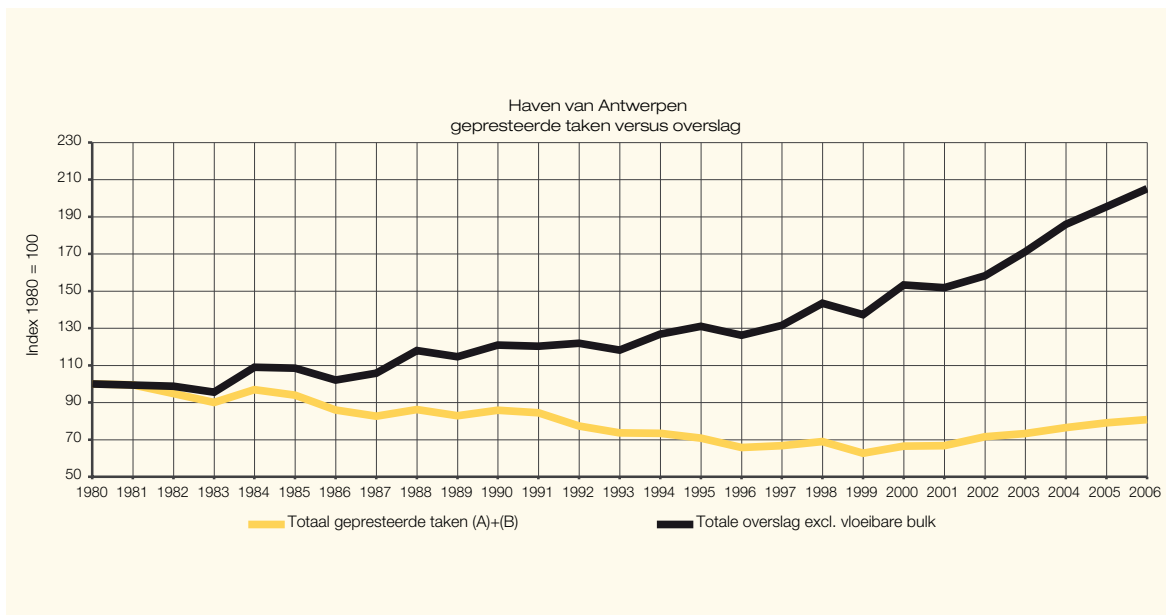
Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart steeg met meer dan 4 %: van 1.808.795 in 2005 tot 1.834.249 in 2006. De procentuele stijging (+1,4 %) van het totaal aantal uitgevoerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart ligt iets lager dan de procentuele toename (+2,3 %) van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders (1.274.413 in 2005 en 1.303.664 in 2006).

Het algemeen contingent daalde gedurende de periode 1980-2006 met 2.370 tewerkgestelde personen (-25,6 %) en het aantal arbeidstaken lag in 2006 19,2 % lager (-309.441 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 2006 bijna 9,2 % (-186.522 taken)

lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders sterk dalen per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door de toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui, fruitsorteerders en vanaf 2002 de logistieke arbeiders. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 2006, met 525.585 taken, bijna één derde (28,7 %) van het totaal. In 1980 namen zij nog maar één vijfde (20,2 %) van het aantal taken voor hun rekening, in 2006 al meer dan een kwart (28,9 %). In 2006 voerden zij 122.919 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2006 onder andere door de vermeerdering van de goederenoverslag (+4,6 %) en in het bijzonder door de forse toename van de containertrafiek (+8,3 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent erkende havenarbeiders (+2,3 %) steeg even sterk als het aantal erkende havenarbeiders (+2,3 %). Het gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar bleef daardoor gelijk (200 taken per jaar per havenarbeider). De hoeveelheid behandelde conventioneel stukgoed steeg in 2006 sterker dan in 2005. Na de sterke daling van 9,1 % in 2002, een geringe vermindering in 2003 (-0,3 %) en in 2004 (-0,5 %) vermeerderde de hoeveelheid behandelde stukgoederen in 2005 opnieuw met 1,0 %. De groei van de overslag van conventioneel stukgoed steeg in 2006 tot 3,9 %.





#### 5.4. De haven van Gent

In de haven van Gent steeg het aantal havenarbeiders in 2006 met 2 eenheden (+0,5 %). De dalende trend die zich vanaf 1987 manifesteerde, wordt hiermee gestopt. Sinds 1987 verminderde het aantal havenarbeiders onafgebroken tot 2003. In 2000 daalde het contingent havenarbeiders zelfs voor het eerst sinds 1980 tot beneden het peil van 500 eenheden. Over de periode 1980-2005 is de afname van het totale contingent havenarbeiders sterker dan in de haven van Antwerpen. Deze daling laat zich in Gent het sterkst voelen in de periode 1988-1995. De afname was in 1995, met een vermindering van 15,0 % het grootst. Na een stabilisatie in de periode 1996-1998 verminderde het contingent havenarbeiders fors verder tot 2003. In 2004 kwam er een kentering in de dalende trend en steeg het contingent havenarbeiders tot 442. Deze heropleving zette zich in 2005 echter niet verder: opnieuw daalde het contingent tot 430 eenheden, of een vermindering met 2,7 % tegenover 2004. In 2006 bleef het aantal havenarbeiders nagenoeg op hetzelfde peil als in 2006. Na de sterke daling in 2002 (-10,1 %) steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2003 met 1.148 eenheden (+1,7 %). Ook in 2004 werden meer arbeidstaken gepresteerd, namelijk 8.213 taken meer dan in 2003 of een toename met 11,9 %. In 2005 kwam aan die stijging opnieuw een einde: het aantal gepresteerde arbeidstaken daalde opnieuw met 2.014 taken (-2,6 %). De op- en neergaande trend zette zich ook in 2006 verder: na een daling in 2005 steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken in de haven van Gent in 2006 opnieuw met 6,0 % tot 79.465. Doordat het aantal gepresteerde

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

arbeidstaken in 2006 sterker steeg dan het Algemeen Contingent havenarbeiders, respectievelijk +6,0% en +0,5 %, steeg het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider van 174 in 2005 gelijk tot 184 of een toename met 5,7 %.

### *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 (1980-2006; gegevens begin van het jaar)**

Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeiders 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

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.

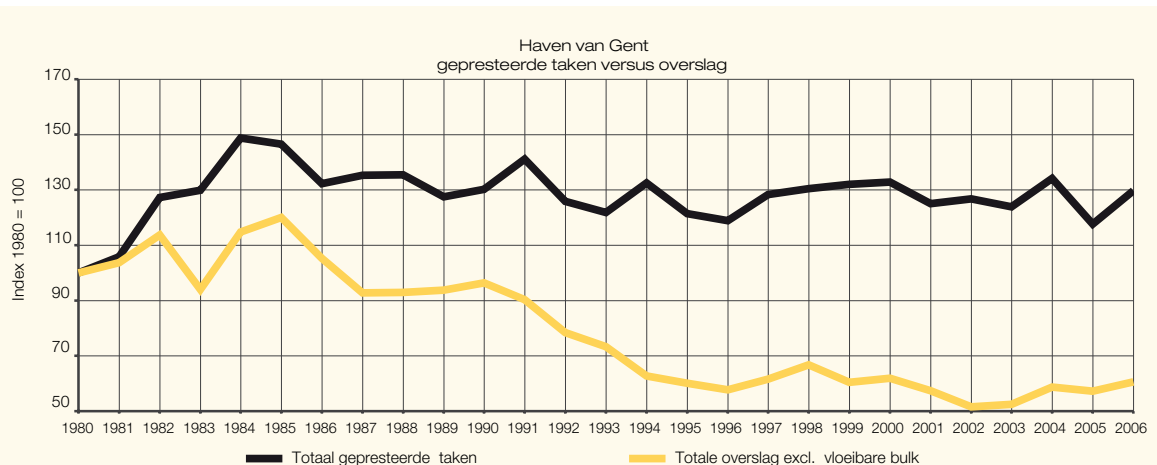
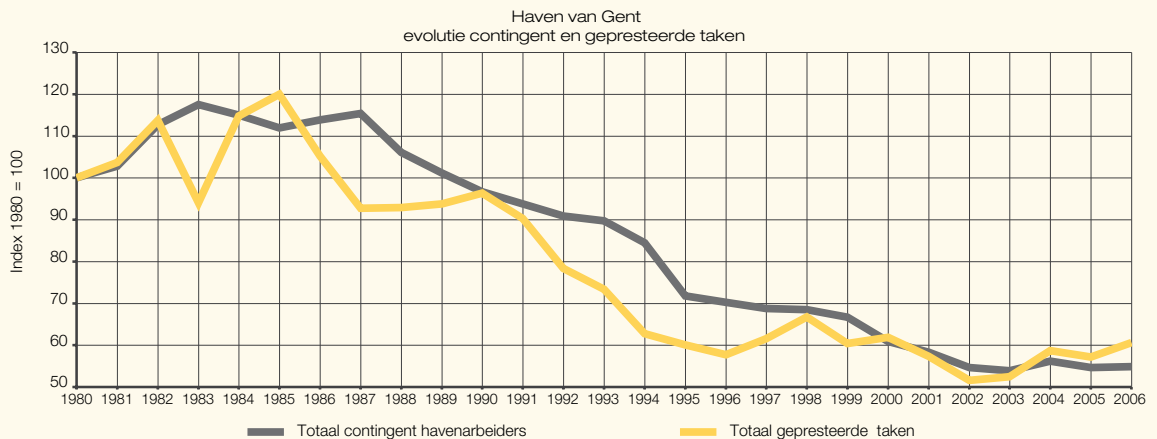


Over de periode 1980-2006 daalde het algemeen contingent met 45,1 %<sup>7</sup> of 355 tewerkgestelde personen. Het is opmerkelijk dat het contingent havenarbeiders zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna, tot 2003, drastisch af te nemen (gemiddeld met 4,6 % per jaar). Vanaf 1994 tot en met 2003 daalt het contingent jaarlijks verder met 4,9 %. De uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent, is de voornaamste oorzaak van de sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995. In 2006 daalt het aantal havenarbeiders-markeerder met 1 eenheid (-2,3 %), terwijl er bij de vaklui er 4 personen wegvallen (-4,6 %) en het aantal kraanmannen-havenarbeiders gelijk blijft.

De toename van het contingent havenarbeiders gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoename tot en met 1985 in de haven

van Gent, die weerspiegeld wordt in het aantal gepresteerde arbeidstaken. In de jaren 1987-1991 treedt een zekere stabilisatie op van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf het jaar 1992 is er echter een sterke afname van het aantal arbeidstaken (met 36 % tussen 1991 en 1996). In 1997 en 1998 neemt het aantal gepresteerde arbeidstaken terug toe, om in 1999 terug drastisch te dalen. Na een korte stabilisering in 2000 zet deze dalende trend zich in 2002 sterk door (-10,1 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken nam in 2003 opnieuw licht toe (+1,7 %). In 2004 zette deze trend zich sterk door. Het totaal aantal gepresteerde taken steeg tot bijna 77.000, een toename met 11,9 % ten opzichte van 2003. In 2005 kwam er echter andermaal een einde aan de stijging. In dat jaar daalde het aantal gepresteerde arbeidstaken met 2.014 taken (-2,6 %). In 2006 werd de op- en neergaande trend van het aantal gepresteerde arbeidstaken verder gezet. De daling van 2005 werd in 2006 een stijging met 6,0 %. Het aantal gepresteerde arbeidstaken bedroeg in 2006 79.465.

7 Voor de havens van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Oostende gaat het om de toestand op het einde van het jaar. Voor de haven van Gent gaat het telkens om de toestand op 1 januari.



## 5.5. De haven van Zeebrugge

Na de sterke stijging met 8,9 % in 2004 en met 14,4 % in 2005, steeg het contingent havenarbeiders in de haven van Zeebrugge in 2006 andermaal met 149 personen (+ 12,0 %). Het totale contingent bedraagt 1.395 personen. Dit is het hoogste niveau sinds 1980. Het algemeen contingent havenarbeiders steeg in 2000 voor het eerst in de geschiedenis van de haven boven de 1.000 eenheden (1080 eenheden). Sindsdien daalde het aantal havenarbeiders echter geleidelijk maar het aantal bleef nog altijd boven de 1.000. Aan de dalende trend kwam in 2004 een einde met een stijging van het contingent met bijna 8,9 %. Ook het aantal gepresteerde arbeidstaken is in 2006 opnieuw gestegen, van 281.247 in 2005 naar 309.241 in 2006, zijnde een toename met 10,0 % (27.994 eenheden). De stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken heeft opnieuw te maken met het toenemend containerverkeer en de gestage groei van het aantal behandelde

personenwagens. Beide trafieken kenden in 2006 een sterke groei, respectievelijk met 15,3 % en met 11,5 %. Doordat in 2006 het aantal gepresteerde arbeidstaken relatief trager groeide (+10,0 %) dan het contingent havenarbeiders (+12,0 %), daalde het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider licht met ongeveer 1,8 % tussen 2005 en 2006. Het gemiddelde in 2006 bedraagt 222 tegenover 226 in 2005.

### *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 2003 waren er in Zeebrugge 18 dergelijke bedrijfsovereenkomsten afgesloten.*

**Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2006; gegevens einde van het jaar)**

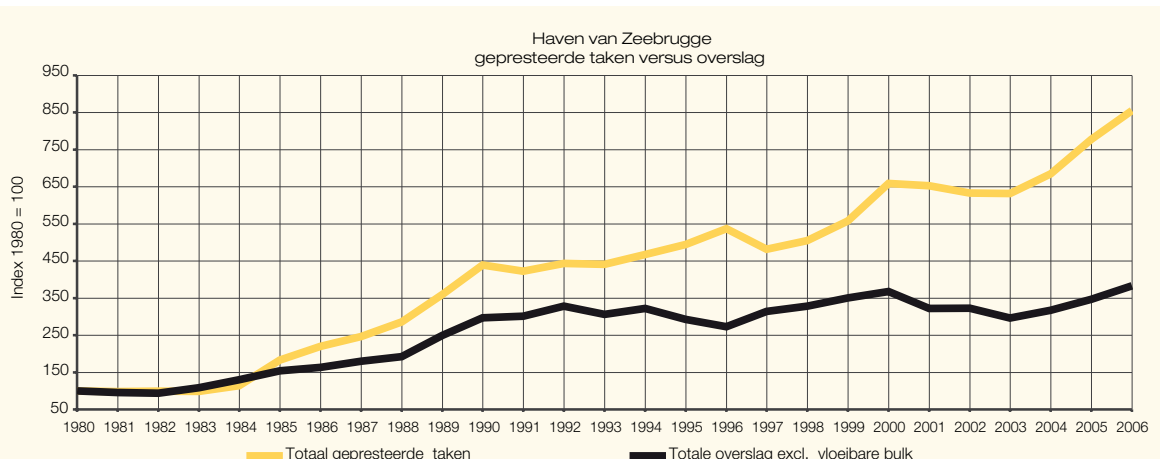
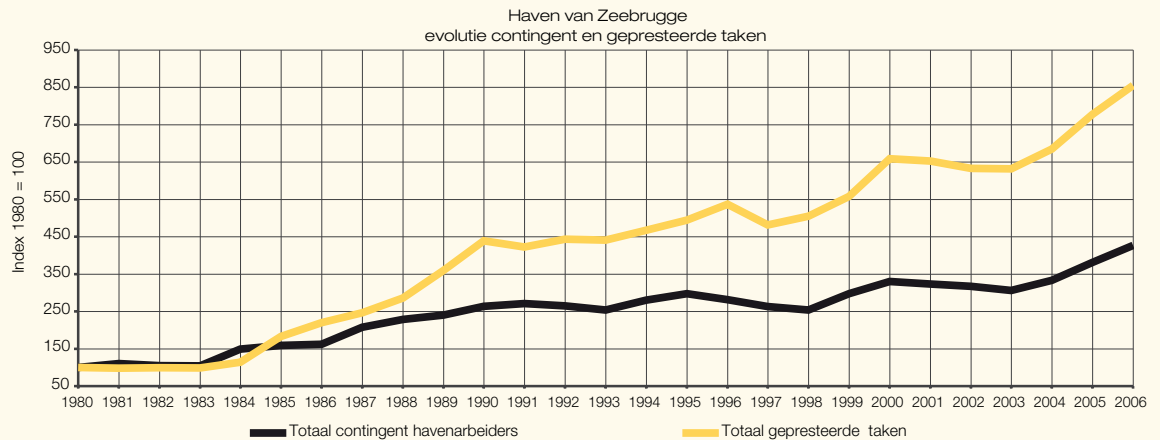
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 (1)	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde RSZ-taken (2)	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000 ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
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

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 sterke stijging in het contingent in de periode 1980-2006 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; wat op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. De sterke stijging van het aantal arbeidstaken is vooral te wijten aan de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals autotrafieken. Maar ook de voortdurende groei van de containertrafiek speelde hier mee. Het aantal gepresteerde arbeidstaken verachtvoudigde bijna in deze periode. De gemiddelde jaarlijkse groei is hierbij 8,6 %. De overslagactiviteiten verdrievoudigden tussen 1980 en 2000 (gemiddelde jaarlijkse groei 4,7 %). Na 2000 daalde de totale goederenoverslag in de haven hoofdzakelijk door het wegvallen van de ferryverbindingen naar Felixstowe en Dover. De trafiekdaling na 2000 had echter weinig weerslag op het aantal gepresteerde arbeidstaken, dat nagenoeg gelijk bleef in vergelijking met de vorige jaren. Dit is vooral het gevolg van de stijging van de containeroverslag en van de sterke toename van het aantal behandelde nieuwe wagens in de haven. Deze trafieken ontwikkelden zich alsmaar verder en resulteren in een



forse stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken (+10,0 % in 2006).

## 5.6. De haven van Oostende

Net zoals in de andere Vlaamse havens steeg in 2006 het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Oostende. Na een sterke stijging met 31,1 % in 2003, daalde in 2004 en in 2005 het contingent havenarbeiders. In 2006 echter steeg het algemeen contingent havenarbeiders opnieuw. Daarnaast steeg ook het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2006 opnieuw met 7,1 % ten opzichte van 2005 (+843 taken). De totale goederenoverslag in de haven van Oostende nam opnieuw licht toe, van 7,7 miljoen ton in 2005 tot 7,8 miljoen ton in 2006. Het verschil tussen het groei-cijfer van het maritieme verkeer (+1,9 % in 2006) en de stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken (+7,1 % in 2006) is voor een deel te verklaren doordat goederenbehandelaar Searoads sinds 2006 vooral werkt met volle shifts, daar waar voorheen vaak met

halve shifts werd gewerkt. Een andere oorzaak van de toename van het aantal gepresteerde taken is de sterke trafiekstijging van ongebeleide vracht op de lijnen van Transeuropa Ferries. Tenslotte speelt ook mee dat er in de haven van Oostende, naast het behandelen van schepen, ook alsmear meer treinen worden geladen en gelost. Na een onderbreking in 2002 en 2003 zet de dalende trend van het aantal havenarbeiders in Oostende zich in 2004 en in 2005 fors verder. In 2006 echter breidde het algemeen contingent havenarbeiders zich weer uit tot 58 personen. De stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken tot 2001, niettegenstaande de voortdurende daling van het algemeen contingent havenarbeiders, kwam door het bestaan van een grote, niet benutte reserve aan capaciteit in de voorbije jaren. Daar reserve uitgeput is was het sinds 2002 nodig het contingent te versterken om de stijgende goederenoverslag te kunnen behandelen. Tussen 2001 en 2003 steeg het contingent met 73 % van 34 eenheden in 2001 tot 59 in 2003. Het algemeen contingent havenarbeiders daalt vanaf 2004 echter opnieuw, met

### Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-2006)

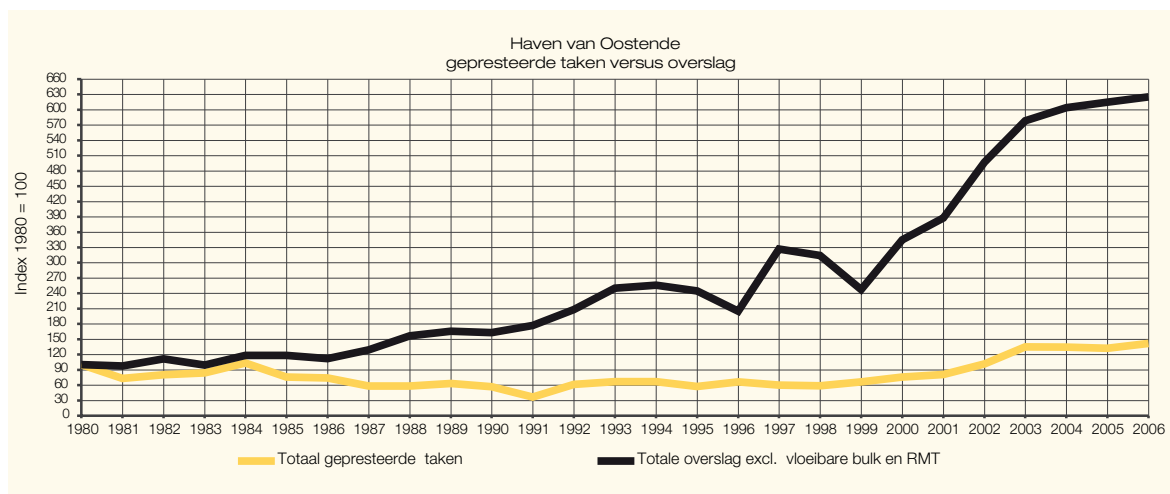
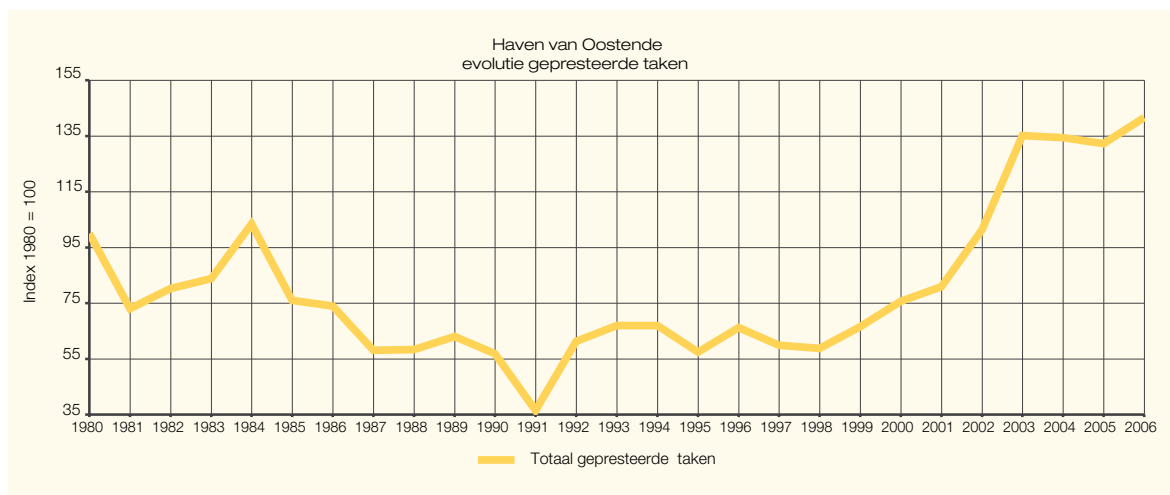
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (in ton)	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (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	226	7.629.000	615
2006	58	105	12.792,0	142	221	7.758.000	625

3,4 % in 2004 en met 7,0 % in 2005. In 2006 keerde de trend zich en werd er opnieuw een groei van 9,4 % genoteerd.

Voor de haven van Oostende zijn alle gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-2006. In de periode 1990-2002 verminderde het algemeen contingent van havenarbeiders met 10 eenheden of bijna 18 % (ge-middelde jaarlijkse daling 1,7 %). In 2002 en in 2003 samen steeg het aantal havenarbeiders in de haven van Oostende opnieuw tot 59, het hoogste aantal sinds 1990. Het contingent daalde in 2004 licht tot 57 personen. Met een daling van 4 havenarbeiders zette die trend zich in 2005 verder. In 2006 keerde de dalende trend. Het algemeen contingent havenarbeiders steeg met 5 havenarbeiders tot 58 (+9,4 %). Het aantal arbeidstaken lag in 2006 echter iets meer dan 7.657 eenheden hoger dan in 1990 (+149 % tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in

1990-1991 vrij laag (60 arbeidstaken per havenarbeider in 1991). Omdat het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2006 trager steeg dan het algemeen contingent havenarbeiders respectievelijk +9,4 % en +7,1 %), daalde het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider tot 221, tegenover 225 in 2005. Dit is een daling van 1,8 %.

Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gegevens vanaf 1997 niet meer vergelijkbaar zijn met de gegevens van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activiteiten immers stopgezet. Deze werden gedeeltelijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht was om met havenarbeiders te werken, in tegenstelling tot de RMT. Eind 1998 stopte ook Sally-Lines deze activiteiten. Deze worden nu gedeeltelijk verder gezet door Trans Europe Shipping Line.





# 6

## Het sociaal-economisch 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 1997-2005 besproken<sup>8</sup>. Het is gebaseerd op het rapport ("Economisch belang van de Belgische zeehavens: Verslag 2005") dat door de Nationale Bank van België (NBB) in het voorjaar van 2007 werd gepubliceerd<sup>9</sup>. In 2005 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, meer dan 14,1 miljard euro. In deze havens bedroeg de directe tewerkstelling 106.683 voltijdse equivalenten (VTE's) en werd er 4,6 miljard euro geïnvesteerd.

### 6.2. Definities

De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op het rapport "Economisch belang van de Belgische zeehavens: Verslag 2005", dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks "Working papers- document series" in het voorjaar van 2007 werd gepubliceerd. Dit rapport belicht ook 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.

In het jaarverslag 2002 van de Vlaamse Havencommissie werd in het hoofdstuk betreffende het sociaal-

economisch belang van de Vlaamse havens de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier havens besproken voor de periode 1991 - 2001. Dit hoofdstuk was gebaseerd op de vier aparte studies die de Nationale Bank van België tot in 2003 maakte van het belang van de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Vanaf 2004 werd de methodologische aanpak grondig gewijzigd. Voor het eerst werden in 2004 de vier havens niet meer door de lokale afdelingen of bijbanken van de NBB ontleed, maar centraal door één afdeling in Brussel. Bovendien werd afgestapt van de onderverdelingen, havendiensten, industrie en publieke sector voor de verschillende indicatoren (de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen) om het belang van de havens weer te geven. In de nieuwe methodieke aanpak wordt sinds 2004 een opdeling gemaakt in een maritieme en niet-maritieme cluster, waarbij de niet-maritieme cluster verder wordt opgedeeld in handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land. Vandaar dat de cijfers in dit hoofdstuk sterk kunnen afwijken van de cijfers die te vinden zijn in de jaarverslagen van de Vlaamse Havencommissie van vóór 2003. Bovendien werd de methodiek van de Nationale Bank van België in 2005 opnieuw licht bijgeschaafd (bij de opmaak werd rekening gehouden met enkele nieuwe bedrijfstakken, voornamelijk om in overeenstemming te zijn met de studie van de haven van Luik, die de Nationale Bank van België opmaakt) zodat de gegevens ook kunnen afwijken van de cijfers vermeld in het Jaaroverzicht van de Vlaamse havens 2005.

In dit hoofdstuk wordt enkel het directe effect van de havens op de toegevoegde waarde, de werkgelegen-

<sup>8</sup> De methodiek is licht aangepast zodat de cijfers iets kunnen afwijken tegenover deze van de vorige editie van het jaaroverzicht.

<sup>9</sup> Lagneaux, F., "Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex, verslag 2004", reeks "Working paper documents", Nationale Bank van België, Brussel, 2007.

heid en de investeringen behandeld. In de studie van het economisch belang van de Vlaamse havens van de Nationale Bank van België wordt ook het indirecte belang van de havens becijferd.

Heel wat onderzoek dat werd uitgevoerd door onderzoeksinstituten 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 er mee interactie hebben.

Om nog enigszins coherent te zijn met de studies van de Vlaamse havens die de Nationale Bank van België voordien publiceerde, en met andere studies die de Nationale Bank van België opmaakt, en om alle activiteiten die aan de havens verbonden zijn te betrekken, werd overeengekomen om ook andere segmenten te bestuderen. 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 is van de geografische nabijheid van die havens. Het betreft vier segmenten:

- Het segment industrie dat onder meer de petroleumindustrie, 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 informatica-diensten, 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 echter 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 echter 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 koelpakhuisen;
- 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 "ruim 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 scheepsherstelling;
- 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

Toegevoegde waarde Totaal Vlaamse havens	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.036,3	1.871,0	7,7%
Industrie	5.774,3	7.563,5	3,4%
Andere logistieke diensten	460,5	756,5	6,4%
Vervoer over land	254,9	371,4	4,8%
Niet-maritieme cluster	7.526,0	10.562,4	4,3%
Maritieme cluster	1.947,2	3.526,7	7,7%
<b>Totaal</b>	<b>9.473,2</b>	<b>14.089,1</b>	<b>5,1%</b>

In de vier Vlaamse havens samen werd in 2005 een toegevoegde waarde gerealiseerd van bijna 14,1 miljard euro. Daarvan bedroeg het aandeel van de maritieme cluster 3,5 miljard euro, terwijl de niet-maritieme cluster 10,6 miljard euro realiseerde. In 2005 realiseerden de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende een toegevoegde waarde van respectievelijk 9,3 miljard euro, 3,5 miljard euro, 800 miljoen euro en 419 miljoen euro. Het aandeel van de vier Vlaamse havens bedroeg bijgevolg respectievelijk 66,3 %, 25,0 %, 5,7 % en 3,0 %. Voor het geheel van de Vlaamse havens is het vooral de industrie waarin een groot deel van de toegevoegde waarde in de niet-maritieme cluster wordt gerealiseerd (71,6 % in 2005). Zowel voor de maritieme als voor de niet-maritieme cluster neemt de gerealiseerde toegevoegde waarde in absolute cijfers in de periode 1997-2005 toe. Dit is ook zo voor de deelsegmenten (handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land) binnen de niet-maritieme cluster. In absolute cijfers gerekend, stijgt de gerealiseerde toegevoegde waarde van de maritieme cluster tussen 1997 en 2005 in de vier Vlaamse havens. Het relatief aandeel van de maritieme cluster in de vier Vlaamse havens samen steeg in de periode 1997-2005 van 20,6 % naar 25,0 %. Binnen de niet-maritieme cluster steeg het relatief aandeel van de handel en de andere logistieke diensten, in de periode 1997-2005. Het relatief aandeel van de industrie en van het vervoer over land in de toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster daalde echter. Het relatief aandeel van de havens in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens in de periode 1997-2005 steeg in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, respectievelijk van 65,0 % naar 66,3 %, van 5,5 % naar 5,7 % en van 2,4 % naar 3,0 %. In de haven van Gent daalde het relatief aandeel in de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens van 27,1 % naar 25,0 %.

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

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

##### **Privé-bedrijven:**

De toegevoegde waarde is samengesteld uit volgende elementen die uit de geaggregeerde 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 herstructureeringskosten geactiveerde bedrijfskosten);
- Bedrijfsresultaat: rubriek 70/64 (winst) of 64/70 (verlies, in min);
- Exploitatiesubsidies: rubriek 740 (in min).

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

Toegevoegde waarde Antwerpen	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	493,0	962,4	8,7%
Industrie	3.685,9	4.719,0	3,1%
Andere logistieke diensten	267,3	529,1	8,9%
Vervoer over land	155,3	220,1	4,5%
Niet-maritieme cluster	4.601,5	6.430,6	4,3%
Maritieme cluster	1.555,7	2.912,0	8,2%
<b>Totaal</b>	<b>6.157,2</b>	<b>9.342,6</b>	<b>5,4%</b>

In Antwerpen is de gerealiseerde toegevoegde waarde tussen 1997 en 2005 gestegen van 6,2 tot 9,3 miljard euro. Dit is een gemiddelde jaarlijkse groei van 5,4 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde is in de periode 1997-2005 licht gestegen van 25,3 % naar 31,2 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook fors toegenomen van 1,6 naar 2,9 miljard euro (+87,2 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster is ook sterk vermeerderd van 4,6 miljard euro in 1997 naar 6,4 miljard euro in 2005 (+39,8 %). Binnen die cluster gaan de vier segmenten handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land tussen 1997 en 2005 fors vooruit, respectievelijk met 95,2 %, 28,0 %, 98,0 % en 41,8 %. De gemiddelde jaarlijkse groei in de periode 1997-2005 bedraagt respectievelijk 8,7 %, 3,1 %, 8,9% en 4,5 %. De gemiddelde jaarlijkse groei van de niet-maritieme cluster in de periode 1997-2005 bedraagt 4,3 %, terwijl de gemiddelde jaarlijkse groei van de maritieme cluster in die periode 8,2 % bedraagt. In de haven van Antwerpen zijn het vooral de industrie en de maritieme cluster die een groot deel van de toegevoegde waarde realiseren. In 2005 waren beide sectoren respectievelijk goed voor 50,5 % en 31,2 % van de toegevoegde waarde. De handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land zijn met respectievelijk 10,3 %, 5,7 % en 2,4 % relatief minder belangrijk.

### 6.3.3. De haven van Gent

Toegevoegde waarde Gent	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	453,5	805,9	7,5%
Industrie	1.792,4	2.364,7	3,5%
Andere logistieke diensten	130,7	103,5	-2,9%
Vervoer over land	43,9	55,4	3,0%
Niet-maritieme cluster	2.420,5	3.329,5	4,1%
Maritieme cluster	151,3	198,7	3,5%
<b>Totaal</b>	<b>2.571,8</b>	<b>3.528,2</b>	<b>4,0%</b>

In de haven van Gent steeg de toegevoegde waarde van 2,6 miljard euro in 1997 tot 3,5 miljard euro in 2005, of met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 4,0 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2005 is in de haven van Gent gedaald van 5,9 % naar 5,6 %. De toegevoegde waarde is in die cluster in de periode 1997-2005 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 3,5 % van 151,3 miljoen euro in 1997 tot 198,7 miljoen euro (+31,3 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster is in sterkere mate toegenomen van 2,4 miljard euro in 1997 naar 3,3 miljard euro (+37,6 %) in 2005. Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 4,1 %. Binnen die cluster gaan de segmenten handel, industrie, en vervoer over land tussen 1997 en 2005 vooruit, respectievelijk met 77,7 %, 31,9 % en 26,2 %. Het segment andere logistieke diensten echter gaat erop achteruit (-20,8 %). De gemiddelde jaarlijkse groei van de segmenten handel, industrie, en vervoer over land bedraagt respectievelijk 7,5 %, 3,5 % en 2,9 %. De gemiddelde jaarlijkse groei van het segment andere logistieke diensten bedraagt -2,9 %. Het zijn dus vooral de segmenten handel en industrie die in Gent in de periode 1997-2005 fors vooruit gaan. Nog meer dan in Antwerpen neemt de industrie in Gent een groot deel van de toegevoegde waarde voor haar rekening, nl. 67,0 % in 2005. Het aandeel van de maritieme cluster (5,6 %) is er kleiner dan dat van de handel (22,8 %) en de industrie (67,0 %). Het aandeel van de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedraagt in de haven van Gent in 2005 respectievelijk 2,9 % en 1,6 %.

### 6.3.4. De haven van Zeebrugge

Toegevoegde waarde Zeebrugge	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	71,2	79,2	1,3%
Industrie	202,5	260,7	3,2%
Andere logistieke diensten	38,1	71,2	8,1%
Vervoer over land	43,9	74,0	6,7%
Niet-maritieme cluster	355,6	485,1	4,0%
Maritieme cluster	164,8	314,5	8,4%
<b>Totaal</b>	<b>520,4</b>	<b>799,6</b>	<b>5,5%</b>

In de haven van Zeebrugge steeg de toegevoegde waarde van 520,4 miljoen euro in 1997 tot 799,6 miljoen euro in 2005 (+ 53,6 %), of met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 5,5 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2005 is in de haven van Zeebrugge

sterk gestegen van 31,7 % naar 39,3 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 8,4 % van 164,8 miljoen euro in 1997 tot 314,5 miljoen euro in 2005 (+90,8 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster steeg minder sterk van 355,6 miljoen euro in 1997 naar 485,1 miljoen euro in 2005 (+36,4 %). Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 4,0 %. Binnen die cluster gaan de segmenten handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land in de periode 1997-2005 vooruit, respectievelijk met 11,3 %, 28,8 %, 86,9 % en 68,6 %. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 1,3 %, 3,2 %, 8,1 % en 67 %. Het is dus voornamelijk het segment vervoer over land dat er in Zeebrugge in de periode 1997-2005 fors op vooruit gaat. In Zeebrugge is het aandeel van de maritieme cluster in de totale toegevoegde waarde het grootst. Met een aandeel van 39,3 % is de maritieme cluster zelfs nog belangrijker dan de industrie, die in 2005 32,6 % van de toegevoegde waarde realiseerde. Het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land is er relatief minder belangrijk (respectievelijk 9,9 %, 8,9 % en 9,3 %).

### 6.3.5. De haven van Oostende

Toegevoegde waarde Oostende	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	18,7	23,5	2,9%
Industrie	93,5	219,1	11,2%
Andere logistieke diensten	24,5	52,7	10,1%
Vervoer over land	11,8	21,9	8,0%
Niet-maritieme cluster	148,5	317,2	10,0%
Maritieme cluster	75,3	101,5	3,8%
<b>Totaal</b>	<b>223,7</b>	<b>418,7</b>	<b>8,1%</b>

In de haven van Oostende steeg de toegevoegde waarde van 223,7 miljoen euro in 1997 tot 418,7 miljoen euro in 2005 (+87,1 %), d.i. met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 8,1 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2005 is in de haven van Oostende fors gedaald van 33,6 % naar 24,2 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster echter vermeerderd van 75,3 miljoen euro in 1997 tot 101,5 miljoen euro in 2005 (+34,8%). Ook de gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster steeg sterk van 148,5 miljoen euro in 1997 naar 317,2 miljoen euro in 2005 (+113,7 %). Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 10,0 %. Net als in de haven van Antwerpen gaan de vier segmenten binnen die cluster, handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land in de periode 1997-2005 vooruit, respectievelijk met 26,0 %, 134,3 %, 115,3 % en 85,6 %. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 2,9 %, 11,2 %, 10,1 % en 8,0 %. Zoals in Antwerpen en Gent is in Oostende de industrie de belangrijkste sector met een aandeel van 52,3 % in 2005. Zoals in Zeebrugge en in Antwerpen heeft ook de maritieme cluster een belangrijk aandeel: 24,2 %. Het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedraagt er in 2005 respectievelijk 5,6 %, 12,6 % en 5,2 %.



## Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997-2005 (in euro)

Antwerpen - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.555,7	493,0	3.685,9	267,3	155,3	6.157,2
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	1.784,4	704,4	3.952,7	384,2	160,5	6.986,5
2001	1.728,7	677,9	3.933,9	448,8	170,3	6.959,5
2002	1.686,2	735,4	4.038,0	463,3	188,1	7.110,9
2003	1.968,7	797,7	3.951,2	472,9	204,9	7.395,4
2004	2.410,4	890,8	4.269,8	509,6	217,8	8.298,4
2005	2.912,0	962,4	4.719,0	529,1	220,1	9.342,6

Gent - 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	133,1	49,5	2.871,5
1999	185,5	536,2	1.782,0	73,1	49,6	2.626,5
2000	170,9	537,1	1.964,6	88,4	61,1	2.822,2
2001	176,6	601,2	1.744,5	81,5	55,6	2.659,4
2002	181,6	574,5	1.916,7	88,9	61,2	2.822,8
2003	183,2	603,6	1.888,5	95,2	59,9	2.830,4
2004	203,5	768,4	2.266,2	99,4	63,6	3.401,2
2005	198,7	805,9	2.364,7	103,5	55,4	3.528,1

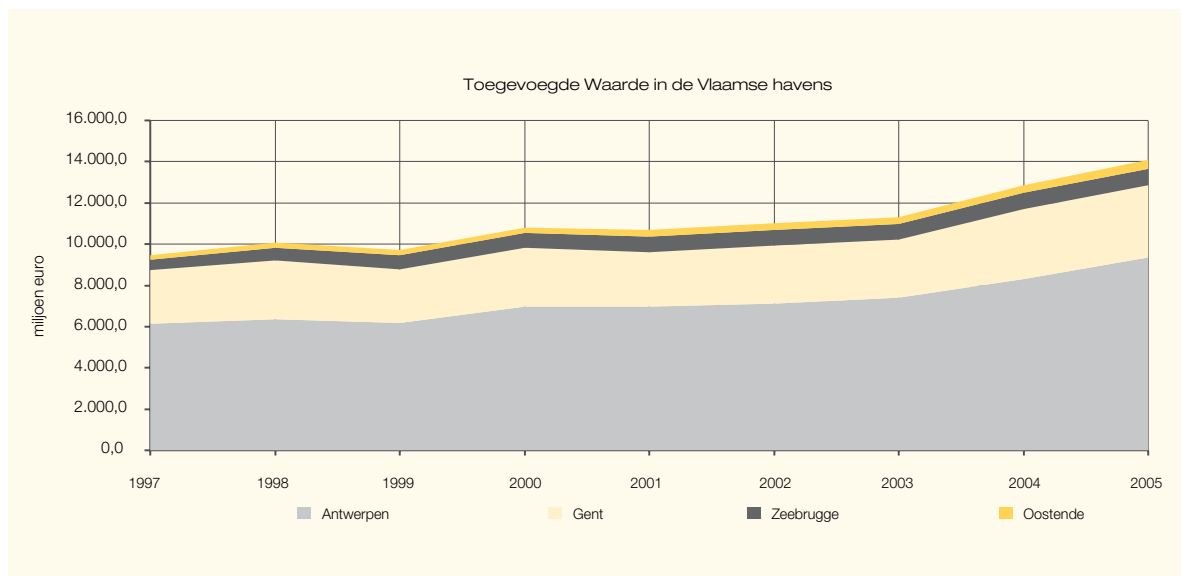
Zeebrugge - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	164,8	71,2	202,5	38,1	43,9	520,4
1998	198,5	83,0	223,8	40,9	49,4	595,7
1999	245,3	85,3	232,4	45,1	54,9	663,0
2000	278,6	74,0	275,9	45,1	60,0	733,6
2001	279,0	79,2	276,7	49,8	62,6	747,4
2002	273,6	63,4	304,4	54,5	70,6	766,5
2003	286,4	60,1	267,5	55,7	73,3	743,0
2004	293,9	81,0	283,1	64,1	84,1	806,2
2005	314,5	79,2	260,7	71,2	74,0	799,7

Oostende - 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	26,1	120,1	37,5	13,3	266,6
2001	71,1	24,0	166,4	40,9	20,1	322,5
2002	69,6	21,3	169,6	50,7	20,9	332,1
2003	78,0	21,9	167,6	56,1	22,6	346,2
2004	116,1	22,4	162,0	45,1	24,3	369,8
2005	101,5	23,5	219,1	52,7	21,9	418,8

Totaal Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	
1997	1.947,2	1.036,3	5.774,3	460,5	254,9	9.473,2
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	2.303,4	1.342,0	6.313,3	555,3	294,9	10.808,9
2001	2.255,4	1.382,3	6.121,5	621,0	308,6	10.688,8
2002	2.211,0	1.394,6	6.428,7	657,4	340,8	11.032,3
2003	2.516,3	1.483,4	6.274,8	679,9	360,7	11.315,0
2004	3.023,9	1.762,6	6.981,1	718,2	389,8	12.875,6
2005	3.526,7	1.871,1	7.563,5	756,6	371,4	14.089,2

Totaal Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	6.157,2	2.571,8	520,4	223,7	9.473,2
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	6.986,5	2.822,2	733,6	266,6	10.808,9
2001	6.959,5	2.659,4	747,4	322,5	10.688,8
2002	7.110,9	2.822,8	766,5	332,1	11.032,3
2003	7.395,4	2.830,4	743,0	346,2	11.315,0
2004	8.298,4	3.401,2	806,2	369,8	12.875,6
2005	9.342,6	3.528,1	799,7	418,8	14.089,2



## 6.4. Werkgelegenheid

### 6.4.1. Vlaamse havens algemeen

Werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	1997 (VTE)	2005 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	6.486	7.209	1,3%
Industrie	54.701	51.797	-0,7%
Andere logistieke diensten	6.881	9.259	3,8%
Vervoer over land	5.440	5.901	1,0%
Niet-maritieme cluster	73.508	74.166	0,1%
Maritieme cluster	31.390	32.517	0,4%
<b>Totaal</b>	<b>104.898</b>	<b>106.683</b>	<b>0,2%</b>

De vier Vlaamse havens samen stelden in 2005 106.683 voltijdse equivalenten (VTE's) tewerk. Hiervan werkten 32.517 VTE's in de maritieme cluster, terwijl de niet-maritieme cluster 74.166 VTE's telde. In de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende beliep het aantal VTE's in 2005 respectievelijk 63.080, 28.395, 10.658 en 4.550. Het aandeel van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende bedroeg bijgevolg respectievelijk 59,1 %, 26,6 %, 10,0 % en 4,3 %. In de totale werkgelegenheid in de vier havens samen heeft de industrie het grootste aandeel met 51.797 VTE's (48,6 %). De maritieme cluster volgt met 32.517 VTE's (30,5 %). Minder belangrijk zijn de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land met respectievelijk 7.209 VTE's (6,8 %), 9.259 VTE's (8,7 %) en 5.901 VTE's (5,5 %).

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

*De werkgelegenheid in de studies van de Nationale Bank van België wordt 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 ook worden meegeteld in het personeelsbestand van hun respectievelijke werkgevers: CEPA (Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen), CEPG (Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent), CEWEZ (Centrale der Werkgevers aan de Haven van Zeebrugge) en CEWO (Centrale der Werkgevers aan de Haven van Oostende). Om die dubbeltelling te vermijden wordt in de berekeningen een correctie toegepast.*

*Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale werkgelegenheid verdeeld over de ver-*

*schillende 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.*

In de periode 1997-2005 steeg de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen licht van 104.898 tot 106.683 VTE's (+1,7 %). Deze stijgende trend is vooral in Gent en Zeebrugge waarneembaar. In Oostende daalde de werkgelegenheid van 4.879 VTE's in 1997 tot 4.550 VTE's in 2005 (-6,7 %). In Antwerpen, Gent en Zeebrugge nam het aantal VTE's tussen 1997 en 2005 toe, respectievelijk van 62.732 VTE's tot 63.080 VTE's (+0,6 %), van 27.644 VTE's tot 28.395 VTE's (+2,7 %) en van 9.643 VTE's tot 10.658 VTE's (+10,5 %). De tewerkstelling in de maritieme cluster steeg in de periode 1997-2005 licht van 31.390 VTE's naar 32.517 VTE's (+3,6 %). Ook de werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg van 73.508 VTE's in 1997 tot 74.166 VTE's in 2005 (+0,9 %). Binnen de niet-maritieme cluster steeg de werkgelegenheid in de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land respectievelijk van 6.486 VTE's in 1997 tot 7.209 VTE's in 2005 (+11,1 %), van 6.881 VTE's tot 9.259 VTE's (+34,6 %) en van 5.440 VTE's tot 5.901 VTE's in 2005 (+8,5 %). De werkgelegenheid in de industrie daarentegen daalde in die periode van 54.701 VTE's tot 51.797 VTE's (-5,3 %).

### 6.4.2. De haven van Antwerpen

Werkgelegenheid Antwerpen	1997 (VTE)	2005 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.526	3.117	2,7%
Industrie	29.160	25.758	-1,5%
Andere logistieke diensten	4.348	6.040	4,2%
Vervoer over land	3.184	3.556	1,4%
Niet-maritieme cluster	39.218	38.471	-0,2%
Maritieme cluster	23.514	24.609	0,6%
<b>Totaal</b>	<b>62.732</b>	<b>63.080</b>	<b>0,1%</b>

De werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2005 63.080 VTE's. Dit is 0,6 % meer dan in 1997 toen de haven nog 62.732 VTE's werk verschafte. De tewerkstelling is in de periode 1997-2005 voornamelijk gedaald in de industrie, waar de daling 1,5 % bedroeg. De werkgelegenheid in de maritieme cluster steeg licht met een jaarlijks gemiddelde van 0,6 %, van 23.514 VTE's in 1997 naar 24.609 VTE's in 2005. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daalde echter licht tussen 1997 en 2005 van 39.218 VTE's tot 38.471 VTE's (-1,9 %). Binnen de niet-maritieme cluster steeg de werkgelegenheid in de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land met respectievelijk 23,4 %, 38,9 % en 11,7 %. In de belangrijkste tak van de niet-maritieme cluster, de industrie, daarentegen verminderde de werkgelegenheid van 29.160 VTE's in 1997 tot 25.758 VTE's in 2005 (-11,7 %). Met een aandeel van 40,8 % is de industrie de voornaamste verschafter van werkgelegenheid. De maritieme cluster heeft een aandeel van 39,0 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land respectievelijk 4,9 %, 9,6 % en 5,6 % bedragen in 2005. In de periode 1997-2005 is het aandeel van de maritieme cluster licht gestegen terwijl ook het relatief belang van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land toenam. Het belang van de industrie daarentegen verminderde van 46,5 % naar 40,8 %. De toename van de werkgelegenheid was het grootst in het segment andere logistieke diensten (+38,9 %).

### 6.4.3. De haven van Gent

Werkgelegenheid Gent	1997 (VTE)	2005 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.523	2.592	0,3%
Industrie	21.417	21.491	0,0%
Andere logistieke diensten	1.130	1.415	2,9%
Vervoer over land	816	815	0,0%
Niet-maritieme cluster	25.886	26.313	0,2%
Maritieme cluster	1.758	2.082	2,1%
<b>Totaal</b>	<b>27.644</b>	<b>28.395</b>	<b>0,3%</b>

In de haven van Gent bedroeg de werkgelegenheid in 2005 28.395 VTE's. Dit is 2,7 % meer dan in 1997 toen er in de haven van Gent 27.644 VTE's werkten. De tewerkstelling is in de periode 1997-2005 ook gestegen in de maritieme cluster, waar de stijging 18,4 % bedroeg. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg bovendien ook licht tussen 1997 en 2004 (+1,6 %). Binnen deze cluster noteerden de handel, de andere logistieke diensten en de industrie in die periode groeicijfers van respectievelijk 2,7 %, 25,2 % en 0,3 %. In de kleinste tak van de niet-maritieme cluster, het vervoer over land, daarentegen verminderde de werkgelegenheid van 816 VTE's in 1997 tot 815 VTE's in 2005 (-0,1 %). Met een aandeel van 75,7 % is de industrie veruit de voornaamste bron van werkgelegenheid in de Gentse haven. De maritieme cluster heeft een aandeel van slechts 7,3 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land respectievelijk 9,1 %, 5,0 % en 2,9 % bedragen in 2005. In de periode 1997-2005 is het aandeel van de maritieme cluster, van de handel, van de industrie en van de andere logistieke diensten echter licht toegenomen terwijl het relatief belang van het vervoer over land daalde. De relatieve toename van de werkgelegenheid was het grootst in de andere logistieke diensten (25,2 %).

#### 6.4.4. De haven van Zeebrugge

Werkgelegenheid Zeebrugge	1997 (VTE)	2005 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.049	1.178	1,5%
Industrie	2.656	2.693	0,2%
Andere logistieke diensten	746	1.116	5,2%
Vervoer over land	1.267	1.220	-0,5%
Niet-maritieme cluster	5.718	6.207	1,0%
Maritieme cluster	3.925	4.451	1,6%
<b>Totaal</b>	<b>9.643</b>	<b>10.658</b>	<b>1,3%</b>

In de haven van Zeebrugge bedroeg de werkgelegenheid in 2005 10.658 VTE's. Dit is 10,5 % meer dan in 1997, toen er in de haven 9.643 VTE's werkten. De tewerkstelling is in de periode 1997-2005 fors gestegen in de maritieme cluster, waar de stijging 13,4 % bedroeg. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg ook, maar veel minder sterk, met 8,6 % in de periode 1997-2005. Binnen deze cluster noteerde het vervoer over land een daling (-3,7 %). In de handel, de industrie en de andere logistieke diensten steeg de werkgelegenheid in Zeebrugge tussen 1997 en 2005 met respectievelijk 12,3 %, 1,4 % en 49,6 %. Zeebrugge is de enige van de vier Vlaamse havens waar de industrie niet het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid heeft (25,3 %). Met een aandeel van 41,8 % is de maritieme cluster veruit de voornaamste bron van werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge. Dit illustreert het feit dat Zeebrugge in de eerste plaats een overslaghaven is. De andere logistieke diensten hebben een aandeel van slechts 10,5 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de industrie en het vervoer over land respectievelijk 11,1 %, 25,3 % en 11,4 % bedraagt in 2005. In de periode 1997-2005 is het aandeel van de maritieme cluster gestegen van 40,7 % naar 41,8 %.

#### 6.4.5. De haven van Oostende

Werkgelegenheid Oostende	1997 (VTE)	2005 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	388	322	-2,3%
Industrie	1.468	1.855	3,0%
Andere logistieke diensten	657	688	0,6%
Vervoer over land	173	310	7,6%
Niet-maritieme cluster	2.686	3.175	2,1%
Maritieme cluster	2.193	1.375	-5,7%
<b>Totaal</b>	<b>4.879</b>	<b>4.550</b>	<b>-0,9%</b>

In de haven van Oostende waren in 2005 4.550 VTE's tewerkgesteld. Dit is 6,7 % minder dan in 1997, toen er in de haven van Oostende nog 4.879 VTE's werkten. De daling van de tewerkstelling is in de periode 1997-2005 voornamelijk gesitueerd in de maritieme cluster, waar de daling tussen 1997 en 2005 37,3 % bedroeg. Deze sterke daling heeft te maken met het verdwijnen van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) en de grondige herstructurering van de havenactiviteiten die daarvan het gevolg was. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg sterk met 18,2 % in de periode 1997-2005. Binnen deze cluster noteerde enkel de handel een daling (-17,0 %). In de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land steeg de werkgelegenheid in Oostende tussen 1997 en 2005 met respectievelijk 26,4 %, 4,7 % en 79,2 %. Net zoals in Antwerpen en Gent heeft in Oostende de industrie het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid (40,8 %). Met een aandeel van 30,2 % is de maritieme cluster op één na de voornaamste bron van werkgelegenheid in de haven van Oostende. In de periode 1997-2005 is het aandeel van de maritieme cluster in de werkgelegenheid in de haven van Oostende fors gedaald van 44,9 % naar 30,2 %. Het aandeel van de handel daalde van 8,0 % in 1997 naar 7,1 % in 2005, terwijl het aandeel van de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land fors toenam, respectievelijk van 30,1 % naar 40,8 %, van 13,5 % naar 15,1 % en van 3,5 % naar 6,8 %.



## Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997-2005 (in VTE)

Antwerpen - Werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	23.514	2.526	29.160	4.348	3.184	62.732
1998	23.052	2.533	28.501	4.661	3.048	61.795
1999	22.249	2.511	27.365	5.141	3.053	60.319
2000	22.111	2.359	27.730	5.538	3.275	61.013
2001	22.401	2.460	28.626	6.148	3.342	62.977
2002	22.624	2.500	28.184	5.941	3.373	62.622
2003	23.399	2.871	26.604	5.673	3.348	61.895
2004	23.918	2.973	26.089	6.019	3.579	62.578
2005	24.609	3.117	25.758	6.040	3.556	63.080

Gent - Werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	1.758	2.523	21.417	1.130	816	27.644
1998	1.919	2.514	21.237	1.101	867	27.638
1999	2.069	2.431	21.438	1.162	826	27.926
2000	1.862	2.458	21.474	1.368	963	28.125
2001	1.899	2.617	21.551	1.285	933	28.285
2002	1.814	2.679	20.877	1.322	953	27.645
2003	1.829	2.641	20.883	1.321	937	27.611
2004	2.008	2.658	21.106	1.451	975	28.198
2005	2.082	2.592	21.491	1.415	815	28.395

Zeebrugge - Werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	3.925	1.049	2.656	746	1.267	9.643
1998	4.139	1.191	2.802	763	833	9.728
1999	4.622	1.176	2.832	797	947	10.374
2000	4.973	938	2.997	877	1.023	10.808
2001	4.814	993	3.336	851	1.086	11.080
2002	4.395	1.052	3.082	923	1.190	10.642
2003	4.345	924	2.925	923	1.223	10.340
2004	4.310	1.171	2.891	1.110	1.414	10.896
2005	4.451	1.178	2.693	1.116	1.220	10.658

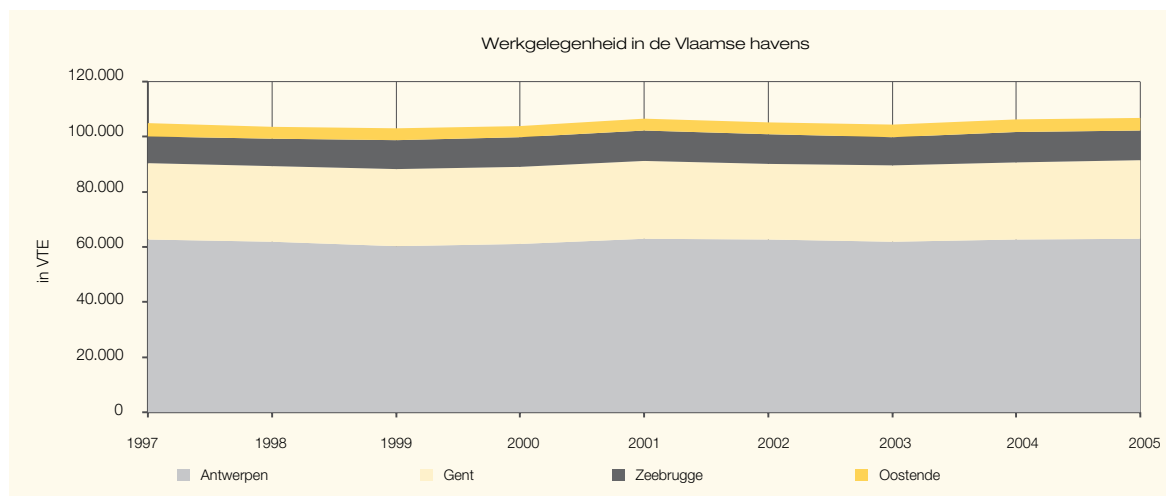
  

Oostende - Werkgelegenheid (VTE)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	2.193	388	1.468	657	173	4.879
1998	1.716	361	1.548	688	206	4.519
1999	1.629	370	1.639	705	172	4.515
2000	1.044	417	1.568	764	180	3.973
2001	1.040	408	1.724	700	297	4.169
2002	1.069	364	1.813	784	290	4.320
2003	1.209	337	1.810	813	310	4.479
2004	1.433	324	1.762	692	328	4.539
2005	1.375	322	1.855	688	310	4.550

Totaal Vlaamse havens - 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	29.989	6.172	53.769	8.547	5.441	103.918
2001	30.154	6.478	55.236	8.984	5.659	106.511
2002	29.902	6.594	53.956	8.971	5.806	105.229
2003	30.782	6.773	52.222	8.730	5.818	104.325
2004	31.669	7.126	51.848	9.272	6.296	106.211
2005	32.517	7.209	51.797	9.259	5.901	106.683

Totaal Vlaamse havens - 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	61.013	28.125	10.808	3.973	103.919
2001	62.977	28.285	11.080	4.169	106.511
2002	62.622	27.645	10.642	4.320	105.229
2003	61.895	27.611	10.340	4.479	104.325
2004	62.578	28.198	10.896	4.539	106.211
2005	63.080	28.395	10.658	4.550	106.683



## 6.5. Investerings

### 6.5.1. Vlaamse havens algemeen

Investerings	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Totaal Vlaamse havens			
Handel	109,9	105,9	-0,5%
Industrie	1.003,5	1.160,1	1,8%
Andere logistieke diensten	210,6	351,6	6,6%
Vervoer over land	67,7	82,3	2,5%
Niet-maritieme cluster	1.391,7	1.699,9	2,5%
Maritieme cluster	532,4	2.932,8	23,8%
<b>Totaal</b>	<b>1.924,1</b>	<b>4.632,7</b>	<b>11,6%</b>

In 2005 bedroegen de totale investeringen in de vier Vlaamse havens samen 4,6 miljard euro. Dit is 140,8 % meer dan in 1997, toen er 1,9 miljard euro in de havens werd geïnvesteerd. De groei in de investeringen in de periode 1997-2005 doet zich vooral in de maritieme cluster voor (+450,9 %). Deze sterke stijging heeft voor een groot deel te maken met de bestelling van baggerschepen door het baggerbedrijf DEME, dat in het Antwerpse havengebied is gevestigd. In de niet-maritieme cluster is de groei eerder gering (+22,1 %). In de niet-maritieme cluster is de groei in het de segmenten andere logistieke diensten erg belangrijk. De groei tussen 1997 en 2005 bedraagt er 67,0 %. De groei van de investeringen in de industrie en in het vervoer over land waren minder belangrijk (respectievelijk +15,6 % en +21,6 %). De investeringen in de handel liepen tus-



sen 1997 en 2005 met 3,6 % achteruit. De jaarlijkse gemiddelde groeicijfers voor de vier segmenten van de niet-maritieme cluster (handel, industrie, andere logistieke diensten en vervoer over land) in die periode zijn respectievelijk -0,5 %, 1,8 %, 6,6 % en -2,5 %. In absolute cijfers waren de investeringen in 2005 het grootst in de haven van Antwerpen, waar 3,8 miljard euro werd geïnvesteerd. Antwerpen wordt gevolgd door Gent, Zeebrugge en Oostende, waar de investeringen in 2005 respectievelijk 366,1 miljoen euro, 356,5 miljoen euro en 102,2 miljoen euro bedroegen. Het relatief aandeel van de vier havens in de totale investeringen van 2005 bedraagt voor Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende respectievelijk 82,2 %, 7,9 %, 7,7 % en 2,2 %. In de periode 1997-2005 stegen de investeringen in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende (respectievelijk van 1,3 miljard euro tot 3,8 miljard euro, van 135,5 miljoen euro tot 356,5 miljoen euro en van 94,4 miljoen euro tot 102,2 miljoen euro), terwijl ze verminderden in Gent van 374,4 miljoen euro in 1997 tot 366,1 miljoen euro in 2005.

#### *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 werkgelegenheid.*

#### **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)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	52,0	52,1	0,0%
Industrie	694,0	822,7	2,1%
Andere logistieke diensten	125,7	286,1	10,8%
Vervoer over land	45,2	48,0	0,8%
Niet-maritieme cluster	916,9	1.208,9	3,5%
Maritieme cluster	404,8	2.599,0	26,2%
<b>Totaal</b>	<b>1.321,7</b>	<b>3.807,9</b>	<b>14,1%</b>

In Antwerpen bedroegen de totale investeringen in 2005 in de haven 3,8 miljard euro, waarvan het grootste deel in de maritieme cluster heeft plaatsgevonden, 2,6 miljard euro. Het aandeel van de maritieme cluster bedroeg in 2005 68,3 %. De investeringen in 2005 in de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedroegen respectievelijk 52,1 miljoen euro, 822,7 miljoen euro, 286,1 miljoen euro en 48,0 miljoen euro. Dit is respectievelijk 1,4 %, 21,6 %, 7,5 % en 1,3 % van het totaal. Tussen 1997 en 2005 stegen de investeringen van 1,3 miljard euro tot 3,8 miljard euro. Zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster werd in 2005 meer geïnvesteerd dan in 1997.

### 6.5.3. De haven van Gent

Investerings Gent	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	40,8	38,3	-0,8%
Industrie	256,3	219,1	-1,9%
Andere logistieke diensten	30,3	34,2	1,5%
Vervoer over land	4,6	6,4	4,2%
Niet-maritieme cluster	332,0	298,0	-1,3%
Maritieme cluster	42,4	68,1	6,1%
<b>Totaal</b>	<b>374,4</b>	<b>366,1</b>	<b>-0,3%</b>

In de haven van Gent werd in 2005 in totaal 366,1 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is een kleine stijging ten opzichte van het jaar ervoor, toen nog 358,7 miljoen werd geïnvesteerd in de Gentse haven. Daarvan ging het grootste deel naar de industrie, waar 219,1 miljoen euro werd geïnvesteerd. Dit is 59,8 % van het totaal voor de haven van Gent in 2005. De investeringen in 2005 in de maritieme cluster, de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedroegen 68,1 miljoen euro, 38,3 miljoen euro, 34,2 miljoen euro en 6,4 miljoen euro. Dit is respectievelijk 18,6 %,

10,5 %, 9,3 % en 1,7 % van het totaal. Tussen 1997 en 2005 stegen de investeringen in de andere logistieke diensten, in de vervoer over land en in de maritieme cluster, respectievelijk van 30,3 miljoen euro in 1997 tot 34,2 miljoen euro in 2005, 4,6 miljoen euro in 1997 tot 6,4 miljoen euro in 2004 en van 42,4 miljoen euro in 1997 tot 68,1 miljoen euro in 2005. De totale investeringen in de haven van Gent daalden tussen 1997 en 2005 van 374,4 miljoen euro tot 366,1 miljoen euro. In de niet-maritieme cluster werd in 2004 minder geïnvesteerd dan in 1997.

### 6.5.4. De haven van Zeebrugge

Investerings Zeebrugge	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	10,0	9,7	-0,4%
Industrie	33,9	77,0	10,8%
Andere logistieke diensten	29,4	20,3	-4,5%
Vervoer over land	14,6	22,4	5,5%
Niet-maritieme cluster	87,9	129,4	5,0%
Maritieme cluster	46,4	227,1	22,0%
<b>Totaal</b>	<b>134,3</b>	<b>356,5</b>	<b>13,0%</b>

In Zeebrugge werd in 2005 in totaal 356,5 miljoen euro geïnvesteerd. Daarvan werd het grootste deel (227,1 miljoen euro) geïnvesteerd in de maritieme cluster. Dit is 63,7 % van het totaal voor de haven van Zeebrugge in 2005. De investeringen in 2005 in de niet-maritieme cluster bedroegen 129,4 miljoen euro, of 36,3 % van het totaal van 2005. De investeringen in de vier deelsegmenten, de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedroegen respectievelijk 9,7 miljoen euro, 77,0 miljoen euro, 20,3 miljoen euro en 22,4 miljoen euro. Dit is respectievelijk 2,7 %, 21,6 %, 5,7 % en 6,3 % van het totaal. Uit het grote aandeel van de maritieme cluster en van de andere logistieke diensten blijkt het belang van Zeebrugge als een typische overslaghaven. Een vergelijking van 2005 met 1997 toont aan dat de investeringen in de maritieme cluster nog altijd toenemen evenals de investeringen in de niet-maritieme cluster. De investeringen in de niet-maritieme cluster stegen van 87,9 miljoen euro in 1997 tot 129,4 miljoen euro in 2005. De investeringen in de maritieme cluster stegen nog sterker, van 46,4 miljoen euro in 1997 tot 227,1 miljoen euro in 2005. In de niet-maritieme cluster daalden de investeringen in de segmenten handel en andere logistieke diensten, terwijl de investeringen in de industrie en het vervoer over land toenamen.

#### 6.5.4. De haven van Oostende

Investerings Oostende	1997 (mln euro)	2005 (mln euro)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	7,0	5,8	-2,3%
Industrie	19,3	41,3	10,0%
Andere logistieke diensten	25,2	11,0	-9,8%
Vervoer over land	3,3	5,5	6,6%
Niet-maritieme cluster	54,8	63,6	1,9%
Maritieme cluster	38,8	38,6	-0,1%
<b>Totaal</b>	<b>93,6</b>	<b>102,2</b>	<b>1,1%</b>

In de haven van Oostende werd in 2005 in totaal 102,2 miljoen euro geïnvesteerd. Daarvan werd 38,6 miljoen euro of 37,8 % geïnvesteerd in de maritieme cluster en 63,6 miljoen euro (62,2 %) in de niet-maritieme cluster. Het grootste deel, 41,3 miljoen euro, werd geïnvesteerd

in het segment industrie van de niet-maritieme cluster. Dit is 40,4 % van het totaal voor de haven van Oostende in 2005. De investeringen in de vier deelsegmenten, de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het vervoer over land bedroegen in 2005 respectievelijk 5,8 miljoen euro, 41,3 miljoen euro, 11,0 miljoen euro en 5,5 miljoen euro. Dit is respectievelijk 5,7 %, 40,4 %, 10,8 % en 5,4 % van het totaal. In vergelijking met 1997 zijn de investeringen in de maritieme cluster nagenoeg niet veranderd: van 38,8 miljoen euro in 1997 tot 38,6 miljoen euro in 2005. De investeringen in de niet-maritieme cluster zijn gestegen van 54,8 miljoen euro in 1997 tot 63,6 miljoen euro in 2005. Met uitzondering van de industrie en het vervoer over land, zijn de investeringen in alle segmenten (maritieme en niet maritieme cluster en alle geledingen daarvan) tussen 1997 en 2005 gedaald.



## Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1997-2005 (in euro)

Antwerpen - Investerings (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
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	1.277,1
1999	320,8	38,7	565,7	118,5	52,5	1.096,3
2000	417,9	38,8	724,5	154,4	79,3	1.414,9
2001	431,7	46,7	893,2	156,3	56,8	1.584,7
2002	465,9	55,7	771,3	141,1	42,5	1.476,6
2003	786,1	65,8	787,1	158,3	66,7	1.864,0
2004	1.467,7	60,0	850,6	170,8	38,4	2.587,5
2005	2.599,0	52,1	822,7	286,1	48,0	3.807,9

Gent - Investerings (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
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	39,0	49,3	428,7	48,8	8,1	573,9
2001	34,8	62,8	456,1	36,5	8,8	599,0
2002	49,0	62,3	645,5	25,3	9,0	791,1
2003	48,1	47,7	627,5	18,8	12,7	754,8
2004	38,1	37,5	236,4	21,0	11,8	344,8
2005	68,1	38,3	219,1	34,2	6,4	366,1

Zeebrugge - Investerings (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
1997	46,4	10,1	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	95,2	9,5	37,0	31,9	16,6	190,2
2001	59,9	13,0	38,6	20,3	11,7	143,5
2002	54,5	10,7	64,8	10,8	24,6	165,4
2003	62,1	13,0	51,8	11,3	18,3	156,5
2004	59,2	10,1	72,8	38,1	19,0	199,2
2005	227,1	9,7	77,0	20,3	22,4	356,5

Oostende - Investerings (miljoen euro)						
Niet-maritieme cluster						
Jaar	Maritieme cluster	Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Vervoer over land	Totaal
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	7,5	38,2	20,3	3,7	105,4
2001	15,4	4,3	30,3	8,6	4,8	63,4
2002	9,8	6,0	17,8	16,6	5,2	55,4
2003	12,0	5,9	22,6	20,0	1,8	62,3
2004	20,1	20,8	21,5	16,9	2,8	82,1
2005	38,6	5,8	41,3	11,0	5,5	102,2

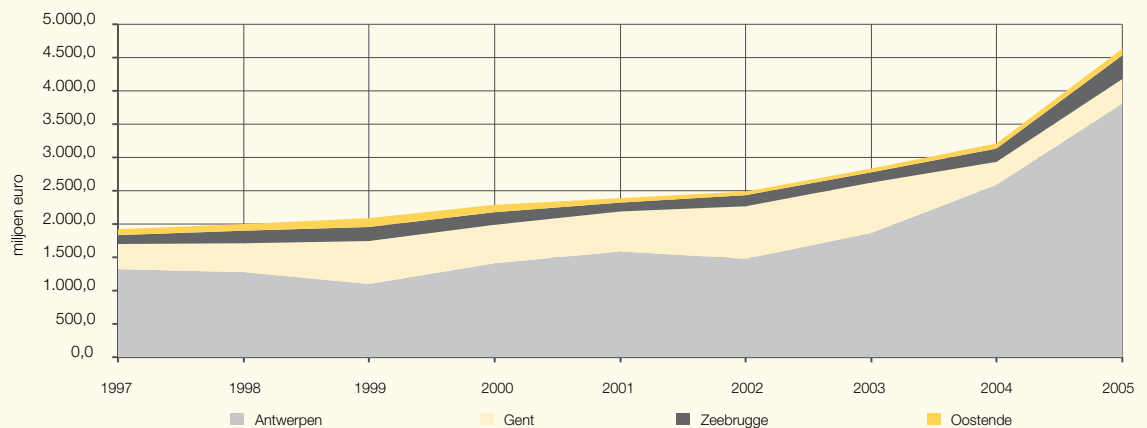
## Totaal Vlaamse havens - Investerings (miljoen euro)

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	587,8	105,1	1.228,4	255,4	107,7	2.284,4
2001	541,8	126,8	1.418,2	221,7	82,1	2.390,7
2002	579,2	134,7	1.499,4	193,9	81,3	2.488,5
2003	908,3	132,4	1.489,0	208,4	99,5	2.837,6
2004	1.585,1	128,4	1.181,3	246,8	72,0	3.213,6
2005	2.932,8	105,9	1.160,1	351,6	82,3	4.632,7

## Totaal Vlaamse havens - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	1.321,6	374,5	134,3	93,7	1.924,1
1998	1.277,1	432,8	190,1	105,5	2.005,4
1999	1.096,3	647,9	216,0	126,3	2.086,4
2000	1.414,9	573,9	190,2	105,4	2.284,4
2001	1.584,7	599,0	143,5	63,4	2.390,6
2002	1.476,6	791,1	165,4	55,4	2.488,5
2003	1.864,0	754,8	156,5	62,3	2.837,6
2004	2.587,5	344,8	199,2	82,1	3.213,6
2005	3.807,9	366,1	356,5	102,2	4.632,7

Investerings in de Vlaamse havens





# Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens

## 7.1. Inleiding

Na de lichte daling van de totale trafiek in de Vlaamse havens in 2001 steeg de totale goederenoverslag opnieuw vanaf 2002. Het overslagcijfer van 225 miljoen ton in 2005 steeg naar bijna 239 miljoen ton in 2006 (+6,3 %). In 2003 werd voor het eerst de kaap van 200 miljoen ton gerond en werd in 2006 opnieuw een absoluut record bereikt. De goederenoverslag steeg in 2006 in de vier Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. De goederenoverslag was het grootst in Antwerpen. De totale trafiek steeg er voor het eerst tot boven de 167 miljoen ton (+4,6%). Ook in Zeebrugge en in Oostende is het overslagcijfer van 2006 een absoluut record, met respectievelijk 39,5 miljoen ton (+14,1 %) en 7,8 miljoen ton (+1,9 %). Na een daling van 11,0 % in 2005, steeg de goederenoverslag in de haven van Gent in 2006 opnieuw met 8,6 % tot 24,1 miljoen ton. Daarmee kwam de goederenoverslag in Gent opnieuw op het niveau van ongeveer 24 miljoen ton dat er sinds het jaar 1998 wordt bereikt. In 2006 werd de grootste groei opgetekend in Zeebrugge: de goederenoverslag steeg er in 2006 met 14,1 % en daarmee werden alle vorige recordjaren overtroffen.

## 7.2. Algemeen overzicht

### 7.2.1. 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. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot deze range. In 2006 werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range een totale overslag gerealiseerd

van 1.007,2 miljoen ton. Dit is 49,8 miljoen ton méér dan in 2005, of een stijging van 5,2 %. De totale overslag in de Le Havre-Hamburg range steeg in 2006 voor de eerste keer tot boven de 1 miljard ton.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range bevindt zich in de periode 2001-2006 tussen de 23,5 en de 23,9 %. In 2006 steeg het marktaandeel van de Vlaamse havens van 23,5 % in 2005 tot 23,6 % in 2006. Het marktaandeel van de haven van Antwerpen in de Le Havre-Hamburg range daalde licht van 16,7 % in 2005 naar 16,6 % in 2006. Gent en Zeebrugge versterkten hun marktaandeel, respectievelijk van 2,3 % naar 2,4 % en van 3,6 % naar 3,9 %, terwijl het marktaandeel van Oostende in de totale goederenoverslag van de Le Havre-Hamburg range stagneerde op 0,8 %. Het aandeel van de overige havens van de Le Havre-Hamburg range in de totale goederenoverslag steeg in 2006 in de havens van Hamburg, Bremen en Amsterdam, daalde in de havens van Rotterdam en Le Havre en blijft ongewijzigd in de haven van Duinkerke.

Na een zeer sterke groei van 4,5 % in 2005 nam de goederenoverslag in de Le Havre-Hamburg range in 2006 andermaal sterk toe (+5,2 %). De goederenoverslag in de havens van de Le Havre-Hamburg range steeg in 2006 in alle havens, op één na (Le Havre). De grootste procentuele groei werd genoteerd in de havens van Bremen, Zeebrugge en Amsterdam. In deze havens steeg de overslag met respectievelijk 19,8 %, 14,1 % en 13,4 %. Maar ook de havens van Gent, Hamburg en Duinkerke noteerden in 2006 groeicijfers van meer dan 5 % (respectievelijk +8,6 %, +7,3 % en +6,0 %). In



absolute cijfers kende de haven van Bremen, met 10,8 miljoen ton, de grootste trafiekstijging, gevolgd door Hamburg, Antwerpen en Amsterdam met respectievelijk 9,1 miljoen ton, 7,3 miljoen ton en 7,2 miljoen ton. Ook de havens van Rotterdam, Zeebrugge en Duinkerke noteerden trafiekstijgingen van meer dan 2 miljoen ton in 2006. De enige daler in de Le Havre-Hamburg range was de haven van Le Havre, waar de goederenoverslag in 2006 met 1,2 miljoen ton daalde.

### 7.2.2. De haven van Antwerpen in 2006

Andermaal nam de goederenoverslag in de haven van Antwerpen in 2006 fors toe. Nadat in 2003 voor het eerst de kaap van 140 miljoen ton goederenoverslag en in 2004 de kaap van 150 miljoen ton werd gehaald, werd in 2005 de kaap van 160 miljoen ton voor het eerst in de geschiedenis van de Antwerpse haven overschreden. In 2006 werden in de haven van Antwerpen 167,4 miljoen ton goederen overgeslagen, dit is 7,3 miljoen ton meer dan in 2005 of een toename met 4,6 %. Zowel bij de aanvoer als bij de afvoer steeg de overslag, respectievelijk met 4,9 miljoen ton (+5,6 %) en met 2,4 miljoen ton (+3,3 %).

Na drie opeenvolgende jaren waarin de overslag van droge massagoederen in de haven van Antwerpen daalde, steeg in 2004 de overslag opnieuw. In 2006 zette de negatieve trend zich echter opnieuw verder. In 2006 werden er 26,1 miljoen ton droge massagoederen behandeld, tegenover 26,9 miljoen ton in 2005. Dit is een daling met 3,0 %. Voornamelijk de sterke vermindering van de overslag van erts, meststoffen en zand en grind is de oorzaak van de daling van de overslag van droge bulkclading. De behandeling van erts daalde in 2006 met meer dan 0,4 miljoen ton, van 6,2 miljoen ton in 2005 tot 5,8 miljoen ton in 2006. Dit is een daling van 6,4 %. De overslag van meststoffen verminderde van 5,2 miljoen ton in 2005 tot 4,9 miljoen ton in 2006 (-4,1 %) en de behandeling van zand en grind verminderde van 2,3 miljoen ton in 2005 tot 2,0 miljoen ton in 2006, een daling van 12,0 %. De overslag van chemicaliën kende een groei van 2,4 % (+ 0,2 miljoen ton). De overslag van granen bleef in 2006 nagenoeg op hetzelfde niveau als in 2006: 1,1 miljoen ton. De grootste stijging in de overslag van droge massagoederen werd genoteerd bij de behandeling van chemicaliën: de overslag nam toe van 7,0 miljoen ton in 2005 tot 7,1 miljoen ton in 2006, of een stijging met 170.000 ton. Bij de overslag van overige massagoederen werd er, na twee jaar na elkaar te zijn gedaald, een stijging opgetekend tegenover 2005 (+4,1 %). De behandeling van meststoffen daalde, na een stagnatie

in 2005, opnieuw van 5,2 miljoen ton in 2005 tot 4,9 miljoen ton in 2006 (-4,1 %).

Na de stagnatie in 2003 en 2004 op het peil van 35 miljoen ton, steeg de overslag van vloeibare massagoederen in 2005 tot 37,0 miljoen ton. Deze trend werd in 2006 verder gezet: de overslag van vloeibare massagoederen steeg tot 38,2 miljoen ton. Dit is een stijging van 3,2 % tegenover 2005. Deze stijging is vooral toe te schrijven aan de forse stijging van de aan- en afvoer van aardolie-derivaten van 23,4 miljoen ton in 2005 tot 24,8 miljoen ton in 2006, of een stijging van 5,8 %. De daling van de aanvoer van ruwe petroleum van 2004 en 2005 zette zich in 2006 verder: van 6,2 miljoen ton in 2005 tot 5,7 miljoen ton in 2006 (-7,0 %). Deze daling werd goedgehaakt door de stijging van de overslag van aardolie-derivaten. Na de sterke groei van de overslag van chemicaliën in 2003 (+6,8 %), in 2004 (+3,7 %) en in 2005 (+2,2 %), steeg de overslag opnieuw met 2,4 % tot 7,1 miljoen ton. In totaal werd er meer dan 38,0 miljoen ton vloeibare massagoederen per zeeschip aan- of afgevoerd naar de haven van Antwerpen. Dit is het hoogste cijfer dat in de periode 1980-2006 werd genoteerd.

Droge en vloeibare massagoederen samen maakten in 2006 38,4 % uit van de totale Antwerpse haventrafiek (64,3 miljoen ton).

Voor wat de totale overslag van stukgoed betreft (containers, roll-on-roll-off en conventioneel stukgoed) werd, na de sterke groei met 8,5 miljoen ton in 2003, 7,9 miljoen ton in 2004 en 6,4 miljoen ton in 2005, in 2006 andermaal een forse groei van 7,0 miljoen ton (+7,3 %) genoteerd. In absolute termen is de stijging het grootst bij de sector van het containerverkeer: een toename van 6,2 miljoen ton (+8,3 %). De stijgende trend zet zich al door in de containersector sinds 1980. Na twee zeer sterke groei-cijfers van het containerverkeer gedurende 2003 en 2004 (+15,7 % in 2003 en +11,3 % in 2004) is de groei in 2005 opnieuw iets vertraagd tot 9,3 %. In absolute cijfers bleef de groei nagenoeg gelijk (6,2 miljoen ton in 2006 tegenover 6,3 miljoen ton in 2005). Ook de overslag van voedingsproducten en veevoerders, vaste minerale brandstoffen, ijzer-, staal- en non-ferrometalen, chemische producten en voertuigen en machines is gestegen tegenover 2005, respectievelijk met 8,3 %, 1,6 %, 6,9 %, 3,0 % en 3,8 %. De overslag van non-ferrometalen, hout, fruit, graangewassen en suiker daalde in 2006 met respectievelijk 8,2 %, 28,6 %, 11,8 %, 65,9 % en 1,7 %. De overslag van conventioneel stukgoed steeg met 3,9 %. Na de sterke stijging met 17,2 % in 2004, daalde

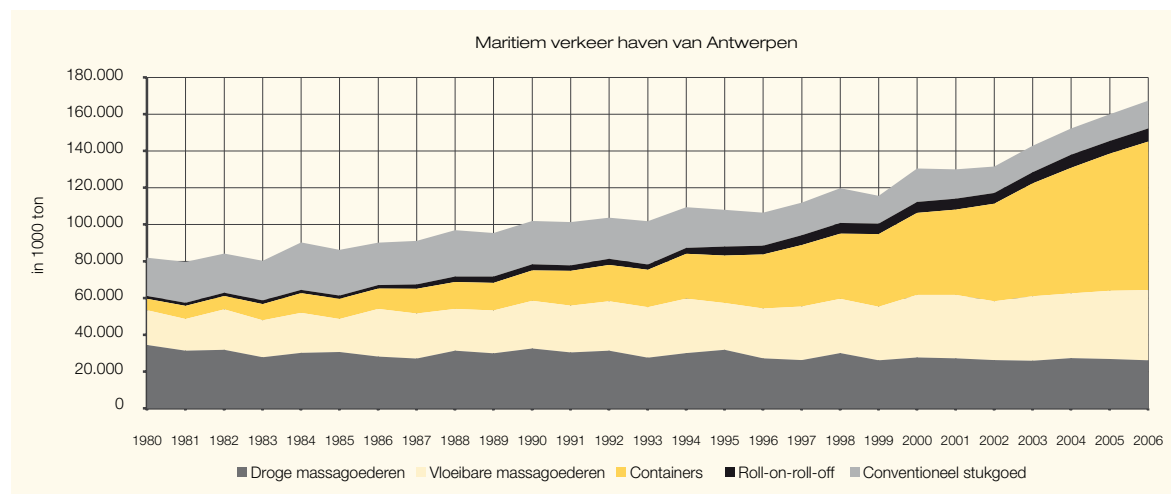
het roll-on-roll-offverkeer in 2005 licht met 1,2 %. In 2006 zette de licht stijgende trend zich door: het roll-on-roll-offverkeer steeg licht met 2,2 %. Hiermee blijft het roll-on-roll-offverkeer nog boven de kaap van 7 miljoen ton. Dit is nog altijd het hoogste niveau sinds 1980.

In 2006 kwamen er 15.770 zeeschepen de haven van Antwerpen binnen, met een totale bruto tonnage van 265 miljoen BT. Het aantal aangekomen zeeschepen steeg in 2006 met 487 eenheden of met 3,2 %. De totale BRT/BT steeg ook met 16,7 miljoen ton (+6,7 %). Doordat de totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen sneller steeg (+6,7 %) dan het aantal aangekomen zeeschepen daalde (+4,7 %), steeg de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen van 16.257 BT in 2005 tot 16.815 BT in 2006 (+3,4 %). De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen in de periode 1990-2006 neemt alsmaar toe. Ter vergelijking: de gemiddelde grootte van een zeeschip dat in de haven van Antwerpen aanmeerde lag in 1980 op 5.988 BRT/BT. In 1994 lag de gemiddelde scheepsgrootte voor het eerst boven de 10.000 BRT/BT. In 2006 is de gemid-

delde grootte van de aangekomen schepen gestegen tot 16.815 BT, of een toename met meer dan 180 %. De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 35,9 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika, Azië en Afrika zijn ook van groot belang met een aandeel van respectievelijk 14,6 %, 9,6 %, 21,9 % en 14,2 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (27,8 %), Azië (31,9 %), Noord-Amerika (18,3 %) en Afrika (11,6 %) als bestemming.

#### Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen:

	Miljoen ton 2006	Evolutie 2005-2006	Aandeel 2006
<b>Totaal maritiem verkeer:</b>	<b>167,4</b>	<b>+4,6%</b>	<b>100,0%</b>
Droge massagoederen:	26,1	-3,0%	15,6%
Vloeibare massagoederen:	38,2	+3,2%	22,8%
Containers:	80,8	+8,3%	48,3%
Roll-on-roll-off:	7,2	+2,2%	4,3%
Conventionele stukgoederen:	15,1	+3,9%	9,0%



### 7.2.3. De haven van Gent in 2006

In de haven van Gent werd in 2006 in totaal bijna 24,1 miljoen ton goederen overgeslagen in zeeschepen. Het gaat daarbij vooral over aanvoer (lossingen), want die maken 79,2 % uit van het totaal. De totale overslag steeg van 22,2 miljoen ton in 2005 tot 24,1 miljoen ton in 2006: een stijging met 1,9 miljoen ton +8,6 %. De stijging van de totale goederenoverslag is vooral te wijten aan de stijgende aanvoer (van 17,7 miljoen ton in 2005 naar 19,1 miljoen ton in 2006, of een stijging van 7,9 %). Ook de uitvoer van goederen steeg van 4,5 miljoen ton in 2005 tot 5,0 miljoen ton in 2006, of een stijging van 11,6 %. Bovendien moet ook opgemerkt worden dat de totale goederenoverslag in 2005 een plotse inzinking vertoonde tegenover de jaren daarvoor.

De stijging van de totale goederenoverslag is vooral toe te schrijven aan de toename van de overslag van droge bulk (steenkol, ijzererts, granen en oliehoudende zaden).

De overslag van droge massagoederen is, na een sterke daling in 2005, opnieuw fors gestegen van 15,6 tot 16,9 miljoen ton, een stijging van 8,5 %. Ook de overslag van roll-on-roll-offtrafiek, containers en stukgoed steeg in 2006 respectievelijk met 7,7 %, 16,1 % en 26,5 %. Enkel de trafiek van vloeibare bulk daalde in 2006: van 2,8 miljoen ton in 2005 tot 2,7 miljoen ton in 2006, of een daling van 2,3 %. De aanvoer van granen, die twee jaar op rij een sterke daling kende (-23,4 % in 2004 en -34,8 % in 2005), steeg in 2006 opnieuw sterk met 348.000

ton (+68,6 %). Ook de overslag van veevoerders kende twee jaar op rij een dalende trend. De overslag van veevoerders bleef in 2006, met een trafiek van 1,1 miljoen ton, nagenoeg op het niveau van 2005 (+0,6 %). De overslag van oliëhoudende zaden en dierlijke en plantaardige oliën daarentegen nam in 2005, na de daling met 35,7 % in 2004, opnieuw toe van 1,3 miljoen ton in 2004 tot 1,4 miljoen ton in 2005, of een stijging van 9,8 %. Deze trafiek kende in 2006 een sterke groei tot bijna 2 miljoen ton, een stijging van 41,0 %. De vermindering van de totale overslag van vloeibare massagoederen, die al sinds 2003 wordt genoteerd, zette zich in 2006 verder. De aanvoer van petroleum en petroleumproducten kende, na een stijging van 16,2 % in 2004, in 2005 opnieuw een daling van 25,7 % (-258.000 ton). Deze sterk dalende trend zette zich in 2006 verder: een vermindering met 159.000 ton (-21,3 %). Ook de trafiek van ijzererts en steenkool noteerde in 2006 een forse groei. De overslag van ijzererts en steenkool steeg met respectievelijk 0,4 miljoen ton (+8,6 %) en 0,2 miljoen ton (+7,1 %). De aanvoer van cokes echter daalde sterk met 0,2 miljoen ton (-52,4 %). De aanvoer van schroot bleef in 2006, met 1,4 miljoen ton, op hetzelfde peil als in 2005. De aanvoer van dranken (hoofdzakelijk fruitsappen) steeg in 2006 andermaal, na een stijging in 2005 met 39,2 %, opnieuw met 63.000 ton (+12,0%). In 2006 nam de trafiek van producten van de metaalindustrie echter opnieuw fors toe, van 1,6 miljoen ton in 2005 tot 2,0 miljoen ton in 2006 (+25,5 %). Binnen deze categorie steeg vooral de overslag van half-fabricaten van ijzer en staal met 75,8 % (+401.000 ton). Ook de behandeling van platen van ijzer en staal nam in 2006 toe met 4,7 % of met 39.000 ton. De trafiek van staven, ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal en van staven, profielen en draad van ijzer en staal daalden respectievelijk met 14,2 % (-23.000 ton) en met 41,0 % (-16.000 ton). De overslag van buizen en pijpen van ijzer en staal en van ruwe non-ferrometalen, half-fabricaten en eindproducten bleef in 2006 op hetzelfde niveau als in 2005. De overslag van kunstmeststoffen, die in 2002 en 2003 nog fors steeg (respectievelijk met 12,0 % en met 39,8 %) en in 2004 opnieuw sterk daalde met 34,2 % (-347.000 ton), bleef in 2005 op hetzelfde peil als in 2005 (+0,1 %). In 2006 groeide die trafiek opnieuw met 132.000 ton (+22,3 %). Veruit de belangrijkste stijging werd genoteerd in de trafiek van de voedingsproducten en veevoerders: deze trafiek steeg in 2006 met 0,7 miljoen ton (+20,7 %). Maar ook de overslag van producten van de metaalindustrie en van landbouwproducten stegen sterk, respectievelijk met 25,5 % en 48,7 %.

De stijgende trend van het roll-on-roll-offverkeer in de haven van Gent sinds 2003 zette zich in 2006 verder door. Na de stijging van 10,8 % in 2004 en van 8,9 % in 2005, werd in 2006 een stijging van 7,7 % genoteerd. Het roll-on-roll-offverkeer bereikte in 2006 opnieuw haar hoogste peil sinds 1980 (1,9 miljoen ton). Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge".

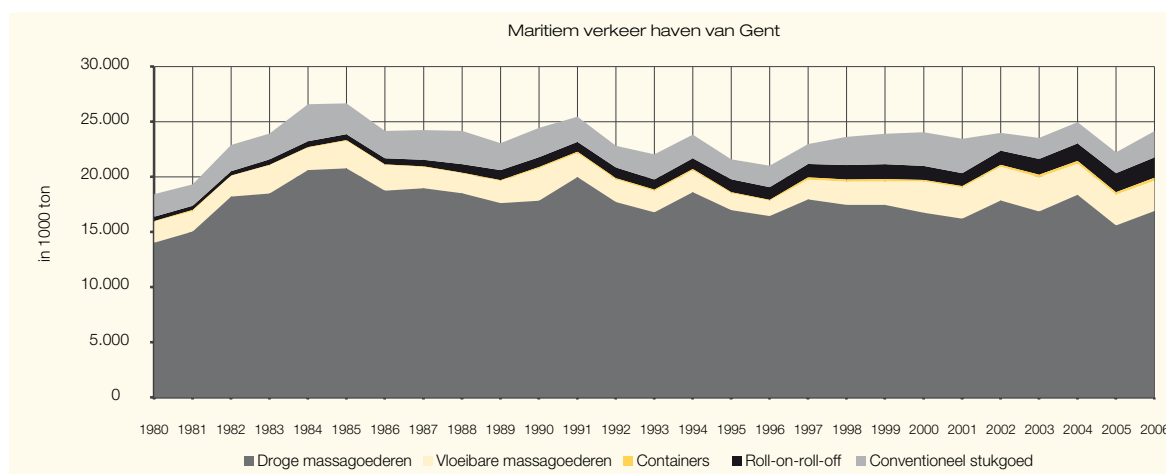
Na de daling met 48,4 % in 2002 herstelde de trafiek van het conventionele stukgoedverkeer zich in 2003. Deze trafiek stabiliseerde zich in 2004. In 2005 werd echter opnieuw een daling van de overslag opgetekend. Dit verlies kon echter in 2006 ruimschoots goed gemaakt worden. De behandelde hoeveelheid steeg fors van 1,9 miljoen ton in 2005 tot 2,4 miljoen ton (+26,5 %). Ook de overslag van containers steeg in 2006 opnieuw, na de daling met 12,9 % in 2005, met 37.000 ton (+16,1 %).

Na een stijging van de gemiddelde scheepsgrootte in 2004 en 2005 is de gemiddelde scheepsgrootte echter opnieuw gedaald tot 10.618 BT (-1,6 %). In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 3.072 zeeschepen aan in 2006. Dit is 278 schepen meer dan in 2005 of een stijging met 10,0 % tegenover 2005. Na een stagnatie in 2005 steeg de totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen in 2006: een sterke stijging van 30,2 miljoen ton in 2005 tot 32,6 miljoen ton in 2006 (+8,1 %).

Van de in Gent geloste goederen heeft 35,9 % Europa als herkomst; 17,5 % van de goederen komt uit Noord-Amerika, 4,7 % uit Afrika, 4,6 % uit Azië en 34,2 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 84,0 %) in Europa gelegen. Ruim 8,0 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming, ongeveer 6,1 % Afrika en 1,3 % Azië. Zuid-Amerika, dat het grootste aandeel in de herkomst heeft, heeft slecht een aandeel van 0,1 % in de bestemmingen.

#### Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent:

	Miljoen ton 2006	Evolutie 2005-2006	Aandeel 2006
<b>Totaal maritiem verkeer:</b>	<b>24,1</b>	<b>+8,6%</b>	<b>100,0%</b>
Droge massagoederen:	16,9	+8,5%	70,1%
Vloeibare massagoederen:	2,7	-2,3%	11,3%
Containers:	0,3	+16,1%	1,1%
Roll-on-roll-off:	1,9	+7,7%	7,7%
Conventionele stukgoederen:	2,4	+26,5%	9,9%



#### 7.2.4. De haven van Zeebrugge in 2006

Na de sterke stijging van 2005 (+8,8 %), steeg de trafiek in de haven van Zeebrugge opnieuw van 34,6 miljoen ton in 2005 tot 39,5 miljoen ton in 2006 (+14,1 %). De groei was zowel merkbaar bij de overslag van droge en vloeibare bulk, bij de overslag van containers en roll-on-roll-off als bij de overslag van stukgoed. De groei van de goederenoverslag vond zowel bij de lossing als bij de lading van goederen plaats, respectievelijk met 16,9 % en 11,3 %.

De aanvoer van droge bulkgoederen steeg in 2005 opnieuw met 7,7 %, na de daling in 2003 met 3,0 % en met 3,9 % in 2004. Deze stijging zette zich in 2006 sterk door (+13,8 %). Deze toename is in hoofdzaak toe te schrijven aan de stijging van de aanvoer van zand en grind, dat voor de Vlaamse en Britse kust wordt opgebaggerd en dat hoofdzakelijk wordt gebruikt in de bouwnijverheid. Deze trafiek kende in 2006 een stijging van 234.000 ton of 14,7 %. Ook de aanvoer van vloeibare bulk steeg in 2006 zeer sterk met 39,4 % van 4,5 miljoen ton in 2005 tot 6,2 miljoen ton in 2006. Deze stijging is de resultante van de sterke stijging van de overslag van bunkerbrandstoffen van 1,9 miljoen ton in 2005 tot 2,6 miljoen ton in 2006 (+40,3 %) en van de aanvoer van LNG. De aanvoer van vloeibaar aardgas (LNG) is in 2006 sterk toegenomen van 1,9 miljoen ton in 2005 tot 3,1 miljoen ton in 2006 (+65,0 %). Het LNG werd voor de Belgische markt tot maart 2007 aangevoerd vanuit Algerije. Vanaf april 2007 gebeurt de bevoorrading vooral uit Qatar. Sinds enkele jaren wordt de LNG-terminal van Fluxys in de voorhaven van Zeebrugge ook gebruikt als hub voor spot-ladingen door derde rederijen. Ook de aanvoer van dranken (hoofdzakelijk fruitsap) steeg van 138.000 ton in 2005 tot 147.000 ton in 2006 (+6,5 %). De aanvoer van vloeibare brandstoffen daarentegen daalde in 2006 met 38,9 % (-198.000 ton).

Wat het stukgoed betreft ging de haven van Zeebrugge er in 2006 licht op vooruit (+2,9 %). Deze stijging is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de groei van de overslag van fabricaten en halffabricaten (+132.000 ton of +64,1 %). De behandeling van cellulose en papierpulp, van aardappelen en van verse groenten en vruchten daarentegen liep in 2006 terug, respectievelijk met 5,1 %, 70,7 % en 6,4 %. De overslag van roll-on-roll-offgoederen, die zich in 2004 stabiliseerde rond de 11 miljoen ton, kende in 2005 opnieuw een groei. Deze groei werd in 2006 verdergezet: de roll-on-roll-offtrafiek steeg in 2006 met 468 ton of met 4,0 %. De roll-on-roll-offtrafiek van en naar het Verenigd Koninkrijk bleef vrijwel ongewijzigd tegenover het jaar ervoor. Bij nadere analyse stelt men vast dat een aantal minposten worden geneutraliseerd door andere posten die gestegen zijn. Superfast Ferries halveerde zijn aanbod in het begin van het jaar en DFDS TorLines staakte de dienst op Immingham. De daling die dat veroorzaakte werd echter goedge maakt door de diensten van P&O Ferries en van Cobelfret Ferries naar het noorden van Engeland. Alle diensten naar Scandinavië noteerden groeicijfers in 2006. In het tweede dienstjaar kende de lijn naar Esbjerg een zeer sterke groei en ook de dagelijkse dienst naar Göteborg noteerde goede resultaten, onder meer door de overslag van papier vanuit Finland via het NETSS-netwerk van StoraEnso. Ook op de lijnen naar Zuid-Europa werden in 2006 meer schepen ingezet.

De snelle groei van de overslag van nieuwe auto's van de laatste jaren vertraagde enigszins in 2005 (+1,4 % tegenover 2004). In 2006 werd andermaal een sterke toename van de overslag van nieuwe wagens genoteerd. In 2006 werden er bijna 1.934.000 nieuwe wagens overgeslagen. Dit is een toename met 11,5 % tegenover 2005. Daarmee bekleedde Zeebrugge in 2006 andermaal de eerste plaats in deze goederencategorie

in Europa (vlak voor Bremerhaven). Deze stijging van het aantal behandelde nieuwe wagens heeft echter weinig invloed op het roll-on-roll-offverkeer uitgedrukt in ton. De verscheping van toeristenwagens daarentegen daalde van 106.984 in 2005 tot 86.042 in 2006. Dit is een stijging van 19,6 %. Deze daling werd vooral veroorzaakt doordat Superfast Ferries het aantal afvaarten op de lijn Zeebrugge/Rosyth halveerde.

Na de groei van 3,4 % in 2003, van 14,2 % in 2004 en van 11,4 % in 2005 van de containeroverslag, steeg de containeroverslag in 2006 opnieuw met 15,3 % tot 18,0 miljoen ton. Uitgedrukt in TEU is de stijging in 2006 nog belangrijker: een stijging met meer dan 245.500 TEU (+17,4 %). De containertrafiek maakt in de haven van Zeebrugge 45,6 % van de totale goederenoverslag uit. De stijging van het containervervoer doet zich zowel in het shortsea als in het deepsea verkeer voor. De stijging van het deepseaverkeer is vooral te danken aan de opening van nieuwe containerterminal van APM Terminals in de voorhaven, waar in 2006 diverse nieuwe containerlijnen werden gestart. PortConnect, een in 2002 opgerichte structuur om het containertransport vanuit Zeebrugge van en naar het hinterland te organiseren per spoor, de kustvaart, en de binnenwateren, vervoerde in 2006 ongeveer 160.000 TEU over het water. Dit is 30.000 TEU meer dan in 2005. Van die 160.000 TEU werden 120.000 TEU over zee vervoerd per feeder en 40.000 TEU per binnenschip via de binnenvaartkanalen. Het vervoer van containers via de binnenvaartkanalen verviervoudigde in 2006 tegenover 2004, toen via deze modus 10.000 TEU werden vervoerd. Ook de regelmatige containerlijn vanuit Zeebrugge naar Ierland, C2C Line (Coast to Coast Line), boekte in 2006 minder goede resultaten. Op die lijn werden er in 2006 45.991 containers vervoerd (94.281 TEU) tegenover 55.563 containers in 2005 (109.996 TEU). Dit is een daling van het aantal container met 17,2 % en van het aantal TEU met 14,3 %.

Na de sterke stijging van de overslag van conventioneel stukgoed in 2004 (+21,5 %) en in 2005 (+25,9 %), werd in 2006 een kleine groei genoteerd tot 1,0 miljoen ton (+2,9 %). De stijging zat vooral in de groei van de overslag van fabricaten en halffabricaten, die in 2006 steeg met 64,1 % (+132.000 ton).

Van de goederen die in de haven werden gelost in 2006, had 57,0 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (13,8 % van de aanvoer). De aanvoer vanuit Azië neemt in Zeebrugge in belang toe. In 2006 was 15,0 % van de aanvoer afkomstig uit Azië. De

goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (70,2 %) Europa als bestemming. Met 16,2 % komt Azië op de tweede plaats. Noord-Amerika en Afrika zijn minder belangrijk met respectievelijk 3,0 % en 2,1 % van de bestemmingen.

In 2006 werden er via de haven van Zeebrugge 654.329 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar Groot-Brittannië. Dit betekent een daling van 6,9 % ten opzichte van 2005, toen nog 702.486 passagiers gebruik maakten van de haven van Zeebrugge. Na twee opeenvolgende jaren van daling (-12,9 % in 2003 en -3,6 % in 2004) steeg het aantal passagiers in 2005 (+8,1 %). Door de daling met 6,9 % in 2006 en komt het aantal passagiers aldus opnieuw op het niveau van 2004. De sterke daling van het aantal passagiers in 2003 (-12,9 %) werd veroorzaakt door het stopzetten van de ferrydiensten naar Felixstowe en Dover in 2002. De start door Superfast Ferries van de passagiers- en vrachtlijn Zeebrugge-Rosyth kon de trend toen niet helemaal ombuigen. In 2005 was er echter een duidelijke heropleving te merken in het aantal passagiers. Deze was bijna uitsluitend toe te schrijven aan de sterke toename van het aantal passagiers dat mee cruiseschepen de haven van Zeebrugge aandoen. Na de duidelijke inzinking van de cruisemarkt als gevolg van de aanslag van 11 september 2001 op het WTC in New York, herstelde het cruiseverkeer zich in Zeebrugge vanaf 2003. In 2005 meerden 55 cruiseschepen aan in de Zeebrugse voorhaven, samen goed voor 129.086 passagiers. Daarmee lag het aantal cruiseschepen en -passagiers ongeveer op het zelfde niveau als in 2005. De belangstelling van de cruisemaatschappijen voor de Europese markt neemt alsmaar toe en voor het jaar 2007 zijn nog meer aanlegbeurten van cruiseschepen in Zeebrugge gepland. De daling van het aantal passagiers in de haven van Zeebrugge in 2006 is voor een groot deel toe te schrijven aan de halvering van

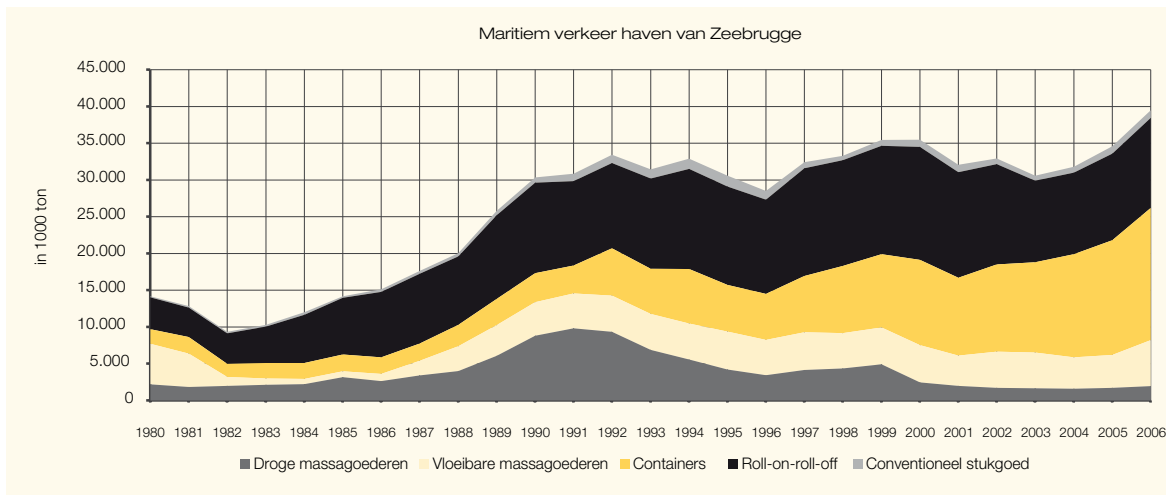


het aantal afvaarten van Superfast Ferries op de lijn Zeebrugge-Rosyth.

In 2006 kwamen er in de haven van Zeebrugge 8.756 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 93,6 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 10.687 BT. Het aantal schepen steeg in 2006 met 2,4 %, de totale brutotonnenmaat met 11,8 % en de gemiddelde scheepsgrootte met 9,30 %. De gemiddelde scheepsgrootte steeg in Zeebrugge voor het eerst sinds 1980 boven de 10.000 BT.

**Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge:**

	Miljoen ton 2006	Evolutie 2005-2006	Aandeel 2006
<b>Totaal maritiem verkeer:</b>	<b>39,5</b>	<b>+14,1%</b>	<b>100,0%</b>
Droge massagoederen:	2,0	+13,8%	5,0%
Vloeibare massagoederen:	6,2	+39,4%	15,8%
Containers:	18,0	+15,3%	45,6%
Roll-on-roll-off:	12,2	+4,0%	31,0%
Conventionele stukgoederen:	1,0	+2,9%	2,6%



**7.2.5. De haven van Oostende in 2006**

De haven van Oostende realiseerde een totale overslag van 7,8 miljoen ton in 2006. De groei tegenover 2005 bedroeg 1,7 %. De dalende trend, die ingezet werd in 1994, zette zich jaar na jaar verder tot in 1999. Pas in 2000 werd de evolutie weer positief. De groei van de goederenoverslag was zeer sterk in 2003 (+15,7 %). Deze groei zet zich de laatste jaren verder, maar in een trager tempo. In 2006 groeide de trafiek opnieuw (+1,9 %). In 2006 werden er in de haven van Oostende 7,8 miljoen ton goederen behandeld. Dit is de grootste goederenoverslag in de geschiedenis van de haven van Oostende.

Roll-on-roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 79,8 % van de totale overslag (6,2 miljoen ton). Tegenover 2005 nam de roll-on-roll-offtrafiek andermaal toe (+1,5 %). Deze stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar de diverse bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk. Na de forse daling van de passagierstrafiek in 2003, als gevolg van het stoppen van de passagiersverbinding van Hoverspeed naar Dover, is het aantal passagiers vanaf 2004 opnieuw gestegen. Deze trend zette zich in 2005 en 2006 ver-

der. Het totaal aantal passagiers steeg van 214.794 in 2005 tot 231.364 in 2006, of een toename van 7,7 %. Het aantal passagiers dat de haven van Oostende in 2006 bezocht aan boord van cruiseschepen daalde van 7.651 in 2005 tot 4.696 in 2006 (-38,6 %). Het aantal zeegaande cruiseschepen dat in Oostende aanmeerde steeg van 18 in 2005 tot 21 in 2006.

De aanvoer van zand en grind maakt ruim 17,0 % uit van de totale overslag in de haven van Oostende. In 2006 ging het om 1,33 miljoen ton, of 3,9 % meer dan in 2005 (1,28 miljoen ton).

Nadat in 2001 voor het eerst containers werden behandeld in de haven van Oostende groeide deze trafiek tot 2004. In 2004 werden er nog 8.515 containers of 15.418 TEU geladen of gelost. In 2005 echter daalde de containertrafiek zeer sterk. Deze trend zette zich in 2006 onverminderd verder. Zowel het aantal containers, het aantal TEU als de tonnage daalde in 2006. Het aantal TEU verminderde van 8.890 TEU in 2005 tot 4.555 TEU in 2006, een daling van 48,8 % en ook de behandelde tonnage van het containerverkeer daalde van 44.000 ton in 2005 tot 24.000 ton in 2006 (-45,5 %).

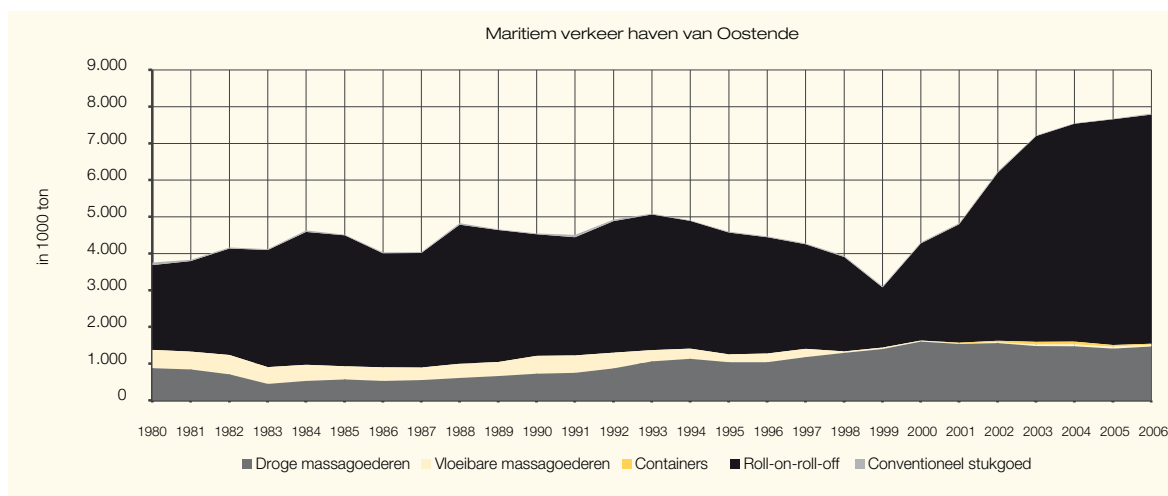
De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor meer dan 98,9 % afkomstig uit Europa (voornamelijk Groot-Brittannië). Een deel van de Europese lading (17,0 %) heeft als oorsprong de zee. Het betreft zand en grind die, als bouw materiaal, op zee worden gewonnen. Bijna alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Er kwamen in 2006 4.657 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 36,1 miljoen BT. Het aantal aangekomen schepen daalde met 186 tegenover 2005, of een daling van 3,8 %. De totale BT daarentegen steeg met 619.000 BT (+1,7 %). Door de daling van het aantal schepen en de toename van de totale BT, steeg de gemiddelde scheepsgrootte tot 7.756 BT, of een

stijging van 426 BT (+5,8 %). Dit is de hoogste totale brutotonnenmaat sinds 1980.

#### Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende:

	Miljoen ton 2006	Evolutie 2005-2006	Aandeel 2006
<b>Totaal maritiem verkeer:</b>	<b>7,81</b>	<b>+1,9%</b>	<b>100,0%</b>
Droge massagoederen:	1,47	+3,8%	18,8%
Vloeibare massagoederen:	0,05	+3,8%	0,7%
Containers:	0,02	-45,5%	0,3%
Roll-on-roll-off:	6,24	+1,5%	79,8%
Conventionele stukgoederen:	0,03	+141,7%	0,4%

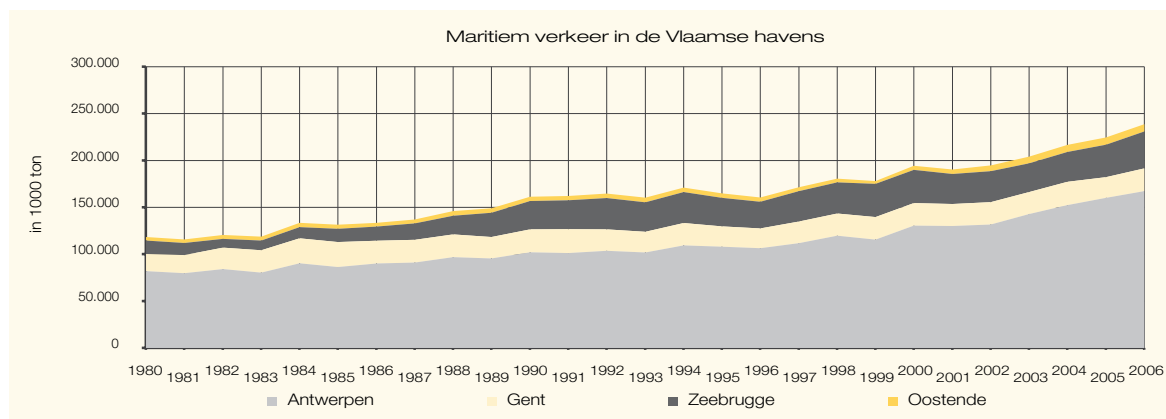


## 7.3. Statistische gegevens

### 7.3.1. Totaal maritiem verkeer

In de tabellen O1-01, O1-02 en O1-03 wordt het totale maritieme verkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Voor de haven van Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen tot eind februari 1997. Daarna werden de maritieme activiteiten van de RMT overgenomen door private rederijen. De RMT-gegevens waren echter enkel beschikbaar in aantal voertuigen (vrachtwagens, personen-

wagens, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Voor de uitsplitsing in lossing en lading voor de periode 1980-1985 werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992. De verkeerscijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationaal maritiem verkeer en exclusief bunkers.



Tabel O1-01 : Lossingen, in 1000 ton, 1980-2006

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	105.295
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

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC, \* Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.



Tabel 01-02 : Ladingen, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
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

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC. Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01-03 : Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	81.935	18.424	14.190	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

Bron : tabellen 01-01 en 01-02

### 7.3.2. Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën

Het maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen O2-01 tot en met O2-04, werd door de havens zelf geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteinsdienst.

De havens van Gent en Zeebrugge gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der Vervoers Statistieken). Antwerpen gebruikt een eigen indeling, maar stelt ook een indeling ter beschikking in de

NVS-nomenclatuur (op hoofdstukkeniveau). Beide indelingen worden in dit jaaroverzicht weergegeven. Oostende gebruikt een eigen indeling. Omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet altijd op dezelfde manier gebeurt (zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling), is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. De tabellen zijn wél geschikt om een algemeen inzicht te geven in het goederenpakket dat in elk van de havens wordt behandeld.

Tabel O2-01 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2006

Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
<b>Stukgoedbehandeling</b>	<b>45.387</b>	<b>57.645</b>	<b>103.032</b>
IJzer en staal	4.487	6.049	10.536
Non-ferro-metalen	422	5	427
Meststoffen / chemicaliën	51	140	191
Hout	317	138	455
Houtcellulose, papierpulp	1.227	260	1.487
Fruit	1.293	2	1.295
Graangewassen	0	14	14
Rollend materieel	923	1.914	2.837
Meel	2	343	345
Suiker	0	529	529
Containers	34.625	46.185	80.810
Overig stukgoed	2.040	2.066	4.106
<b>Massagoedbehandeling</b>	<b>46.586</b>	<b>17.755</b>	<b>64.341</b>
Ruwe aardolie	5.538	210	5.748
Aardoliederivaten	16.539	8.268	24.807
Chemicaliën	4.585	2.555	7.140
Ertsen	5.408	430	5.838
Kolen	8.800	534	9.334
Granen	616	513	1.129
Meststoffen	1.778	3.162	4.940
Zand en grind	1.552	427	1.979
Overig massagoed	1.770	1.656	3.426
<b>TOTAAL :</b>	<b>91.973</b>	<b>75.400</b>	<b>167.373</b>

Bron : Havenbedrijf Antwerpen.

Haven van Antwerpen			
Goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0. Landbouwproducten en levende dieren	3.343	522	3.865
1. Voedingsproducten en veevoerders	523	1.817	2.340
2. Vaste minerale brandstoffen	8.934	537	9.471
3. Aardoliën en aardolieproducten	22.080	8.483	30.563
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	5.448	1.199	6.647
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	5.163	6.153	11.316
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.674	1.024	3.698
7. Meststoffen	1.827	3.291	5.118
8. Chemische producten	5.098	2.607	7.705
9. Voertuigen, machines en overige ...	2.258	3.582	5.840
10. Containers	34.625	46.185	80.810
<b>TOTAAL :</b>	<b>91.973</b>	<b>75.400</b>	<b>167.373</b>

Bron : Havenbedrijf Antwerpen.

Tabel O2-O2 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2006

Goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Gent		
	lossing	lading	totaal
<b>0 - Landbouwproducten</b>	<b>822</b>	<b>244</b>	<b>1.066</b>
01 - Granen	664	191	855
02 - Aardappelen			0
03 - Andere verse groenten en vruchten	5		5
05 - Hout en kurk	151	29	179
06 - Suikerbieten		9	
09 - Ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	3	16	18
<b>1 - Voedingsproducten en veevoeder</b>	<b>3.509</b>	<b>419</b>	<b>3.928</b>
11 - Suiker	108	41	149
12 - Dranken	588	1	589
16 - Producten op basis van graan, fruit en groenten	96	22	118
17 - Veevoeder	873	214	1.088
18 - Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.845	140	1.985
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>2.596</b>	<b>124</b>	<b>2.753</b>
21 - Steenkool	2.330	101	2.270
22 - Bruinkool	99		99
23 - Cokes	166	23	189
<b>3 - Petroleum en petroleumproducten</b>	<b>1.871</b>	<b>558</b>	<b>2.429</b>
32 - Vloeibare petroleumbrandstoffen	348	240	587
34 - Andere petroleumproducten	1.523	318	1.842
<b>4 - Ertsen en metaalresiduen</b>	<b>6.003</b>	<b>825</b>	<b>6.828</b>
41 - IJzererts	5.368		5.368
45 - Andere ertsen en afvalen daarvan	56	2	58
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	579	823	1.402
<b>5 - Producten van de metaalindustrie</b>	<b>851</b>	<b>1.124</b>	<b>1.975</b>
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	137	2	139
52 - Halffabrikaten van ijzer en staal	554	377	930
53 - Staven, profielen en draad van ijzer en staal	20	3	23
54 - Platen van ijzer en staal	131	740	871
55 - Buizen en pijpen van ijzer en staal	10		10
56 - Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten		1	1
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>1.062</b>	<b>98</b>	<b>1.160</b>
61 - Zand, grind, klei en slakken	450	5	455
62 - Zout, ijzerkies en zwavel	115		115
63 - Andere ruwe mineralen	492	78	571
64 - Cement en kalk	5	14	19
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>659</b>	<b>251</b>	<b>910</b>
71 - Natuurlijke meststoffen	149	53	202
72 - Kunstmeststoffen	510	198	708
<b>8 - Chemische producten</b>	<b>365</b>	<b>317</b>	<b>681</b>
81 - Chemische basisproducten	309	211	520
83 - Producten van steenkoolchemie	26	104	
84 - Cellulose en oud papier	16		16
89 - Andere chemische producten	14	1	16
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>1.382</b>	<b>1.066</b>	<b>2.447</b>
91 - Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	270	109	380
92 - Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	6	7
93 - Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	12	50	61
94 - Artikelen van metaal	1	0	1
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	277	161	438
99 - Bijzondere transacties	822	738	1.561
<b>TOTAAL :</b>	<b>19.121</b>	<b>5.023</b>	<b>24.144</b>

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2006

Goederencategorie (NVS-indeling)	Haven van Zeebrugge		
	lossing	lading	totaal
<b>0 - Landbouwproducten</b>	<b>455</b>	<b>5</b>	<b>460</b>
01 - Granen (m.i.v. rijst)	22	0	22
02 - Aardappelen	20	4	24
03 - Verse groenten en vruchten	394	1	395
04 - Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	19	0	19
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	0
<b>1 - Andere voedingsproducten en veevoeders</b>	<b>236</b>	<b>12</b>	<b>248</b>
11 - Suiker	66	0	66
12 - Dranken	147	0	147
13 - Voedings- en genotsmiddelen	0	0	0
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	0
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	0	0
17 - Veevoeder	23	11	34
18 - Oliezaad, oliën en vetten	0	1	1
19 - Andere voedingsproducten	0	0	0
<b>2 - Vaste minerale brandstoffen</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>57</b>
21 - Steenkool	30	0	30
22 - Bruinkool en turf	27	0	27
<b>3 - Aardolie &amp; -producten</b>	<b>3.398</b>	<b>0</b>	<b>3.398</b>
32 - Vloeibare brandstoffen	311	0	311
33 - Energiegassen	3.087	0	3.087
<b>4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
45 - Andere ertsen	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	0	0	0
<b>5 - IJzer, staal en non-ferrometalen</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	0
56 - Non-ferro metalen	0	0	0
59 - Andere prod. v.d. metaalindustrie	0	1	1
<b>6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen</b>	<b>1.826</b>	<b>23</b>	<b>1.849</b>
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.821	4	1.825
64 - Cement, kalk	0	18	18
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	5	1	6
<b>7 - Meststoffen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
72 - Kunstmeststoffen	0	0	0
<b>8 - Chemische producten</b>	<b>218</b>	<b>7</b>	<b>225</b>
81 - Chemische basisproducten	0	0	0
84 - Cellulose, papierpulp	218	6	224
89 - Andere chemische producten	0	1	1
<b>9 - Overige goederen</b>	<b>13.860</b>	<b>19.375</b>	<b>33.235</b>
91 - Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	12.450	17.794	30.244
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	0	0
93 - Elektrische machines, apparaten ,...	13	2	15
94 - Metaalwaren	1	0	1
97 - Andere fabrikaten en halfabrikaten	51	287	338
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	1.345	1.292	2.637
99 - Speciale transacties	0	0	0
<b>TOTAAL :</b>	<b>20.050</b>	<b>19.423</b>	<b>39.473</b>

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel 02-04 : Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 2006

Goederencategorie	Haven van Oostende		
	lossing	lading	totaal
<b>Algemene goederen</b>	<b>1.546</b>	<b>6</b>	<b>1.552</b>
Ammoniumnitraat			0
Bouwmaterialen		2	2
Cement			0
Chemicaliën			0
Erts	4		4
Ferrochrome	42		42
Gasolie	48		48
Glas			0
Grind en zand	1.328		1.328
Hoogovenslakken			0
Hout	25	4	29
Kabels en Materialen			0
Kassei			0
Katoen			0
Keien			0
Kunstmeststof			0
Magnesiumoxide	11		11
Microsilica			0
Marmer			0
Orthoxyleen	6		6
Schroot			0
Sepeoliet	45		45
Sigaretten			0
Staal			0
Steenkool	18		18
Veevoeder			0
Waterglass	19		19
<b>Containers</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>24</b>
<b>Roll-on-roll-off</b>	<b>2.310</b>	<b>3.926</b>	<b>6.236</b>
<b>Toeristische wagens*</b>			<b>0</b>
<b>TOTAAL :</b>	<b>3.876</b>	<b>3.936</b>	<b>7.812</b>

Bron : AG Haven Oostende. \* 1 personenwagen werd geteld als 1 ton goederen.



### 7.3.3. Containerverkeer

In de tabellen 03-01 tot en met 03-06 wordt het containerverkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. Telkens zijn de lege containers inbegrepen.

Tabel 03-01 : Lossingen containers, in TEU, 1980-2006

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

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

Tabel 03-02 : Ladingen containers, in TEU, 1980-2006

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

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

Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
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

Bron : Tabellen 03-01 en 03-02. TEU = Twenty foot Equivalent Unit. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	277.013	4.567	78.989	0	360.569
1981	304.772	8.076	90.546	0	403.394
1982	317.675	4.443	73.244	0	395.362
1983	389.144	4.238	81.432	0	474.814
1984	466.919	3.339	78.692	0	548.950
1985	485.633	4.697	84.558	0	574.888
1986	488.537	4.525	79.414	0	572.476
1987	571.371	3.517	79.820	0	654.708
1988	523.960	3.691	95.537	0	623.188
1989	552.100	4.608	117.671	0	674.379
1990	563.254	3.994	130.645	0	697.893
1991	625.172	3.681	117.866	0	746.719
1992	654.059	3.187	199.115	0	856.361
1993	663.516	3.356	186.494	0	853.366
1994	767.090	2.256	228.879	0	998.225
1995	824.213	1.175	193.712	0	1.019.100
1996	914.669	831	198.173	0	1.113.673
1997	1.028.241	4.048	223.153	0	1.255.442
1998	1.130.791	4.146	266.010	0	1.400.947
1999	1.226.441	4.321	273.352	0	1.504.114
2000	1.355.741	3.189	299.406	0	1.658.336
2001	1.403.708	4.022	253.732	1.357	1.662.819
2002	1.555.080	5.004	275.659	2.424	1.838.167
2003	1.741.492	6.718	285.332	3.830	2.037.372
2004	1.920.974	7.708	335.420	4.411	2.268.513
2005	2.059.915	8.031	396.848	2.424	2.467.218
2006	2.241.095	9.296	462.363	1.589	2.714.343

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05 : Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	277.679	5.258	76.969	0	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	0	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	0	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	0	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	0	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	0	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	0	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	0	660.557
1988	564.861	4.351	98.246	0	667.458
1989	582.224	4.773	116.405	0	703.402
1990	582.094	4.593	121.149	0	707.836
1991	665.857	4.056	115.245	0	785.158
1992	684.068	4.062	194.955	0	883.085
1993	696.916	4.331	186.718	0	887.965
1994	830.248	5.003	227.681	0	1.062.932
1995	855.304	3.635	197.260	0	1.056.199
1996	972.196	2.797	196.716	0	1.171.709
1997	1.076.747	3.318	229.636	0	1.309.701
1998	1.143.260	3.286	264.337	0	1.410.883
1999	1.255.035	3.274	295.404	0	1.553.713
2000	1.405.658	3.529	326.809	0	1.735.996
2001	1.444.617	5.800	285.772	1.177	1.736.189
2002	1.625.212	9.004	308.562	2.646	1.942.778
2003	1.869.077	10.940	325.505	3.658	2.205.522
2004	2.048.126	12.400	385.020	4.104	2.445.546
2005	2.187.760	10.600	454.310	2.572	2.652.670
2006	2.340.455	12.750	535.271	957	2.888.476

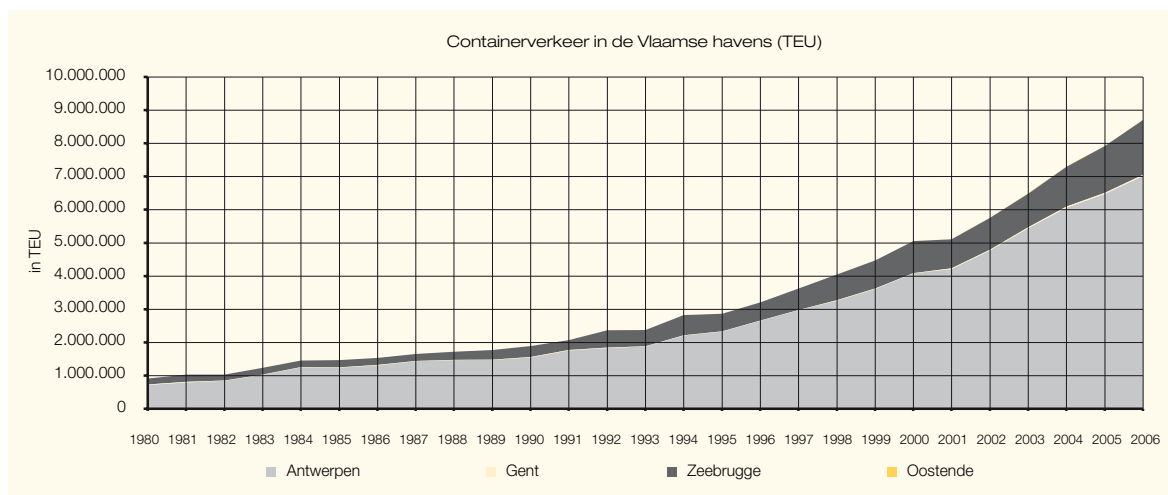
Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06 : Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	554.692	9.825	155.958	0	720.475
1981	624.886	16.784	180.694	0	822.364
1982	653.395	8.196	142.874	0	804.465
1983	794.860	8.235	161.091	0	964.186
1984	965.003	7.192	156.692	0	1.128.887
1985	991.215	9.194	166.863	0	1.167.272
1986	1.005.773	9.317	157.973	0	1.173.063
1987	1.145.226	8.062	161.977	0	1.315.265
1988	1.088.821	8.042	193.783	0	1.290.646
1989	1.134.324	9.381	234.076	0	1.377.781
1990	1.145.348	8.587	251.794	0	1.405.729
1991	1.291.029	7.737	233.111	0	1.531.877
1992	1.338.127	7.249	394.070	0	1.739.446
1993	1.360.432	7.687	373.212	0	1.741.331
1994	1.597.338	7.259	456.560	0	2.061.157
1995	1.679.517	4.810	390.972	0	2.075.299
1996	1.886.865	3.628	394.889	0	2.285.382
1997	2.104.988	7.366	452.789	0	2.565.143
1998	2.274.051	7.432	530.347	0	2.811.830
1999	2.481.476	7.595	568.756	0	3.057.827
2000	2.761.399	6.718	626.215	0	3.394.332
2001	2.848.325	9.822	539.504	2.534	3.397.651
2002	3.180.292	14.008	584.221	5.070	3.778.521
2003	3.610.569	17.658	610.837	7.488	4.239.064
2004	3.969.100	20.108	720.440	8.515	4.709.648
2005	4.247.675	18.631	851.158	4.996	5.117.464
2006	4.581.550	22.046	997.634	2.546	5.601.230

Bron : tabellen 03-04 en 03-05. Lege containers inbegrepen.





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

In de tabellen 04-01 tot en met 04-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen. Hierbij worden de vijf traditionele vormen

onderscheiden: "droge massagoederen", "vloeibare massagoederen", "containers", "roll-on-roll-off" en "overige stukgoederen". De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.

Tabel 04-01 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2006

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

Tabel 04-02 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2006

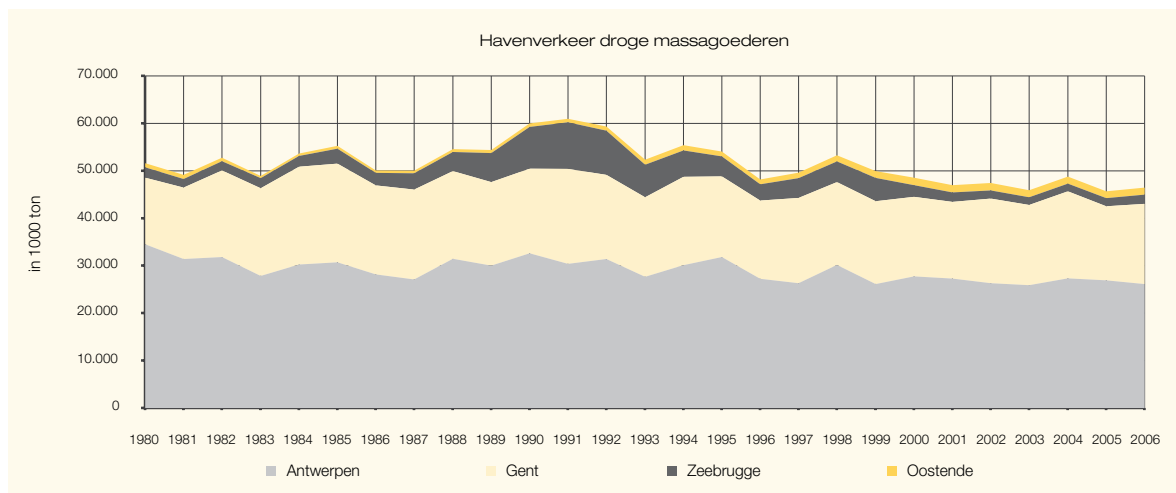
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-03 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	Totaal
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

Bron : Tabellen 04-01 en 04-02. \* Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-04 : Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2006

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

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05 : Ladingen vloerbare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2006

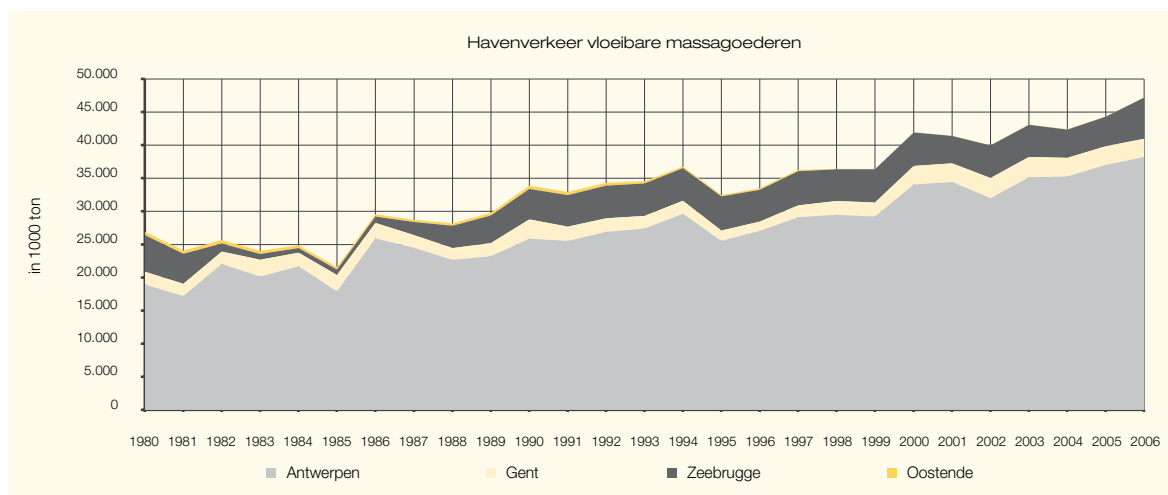
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	295	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	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	719	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

Bro Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-06 : Lossing + lading vloerbare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
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	5.143	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

Bron : Tabellen 04-04 en 04-05. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-07 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
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	33.862
2005	30.827	77	6.383	37.287
2006	34.625	91	7.365	42.081

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-2006

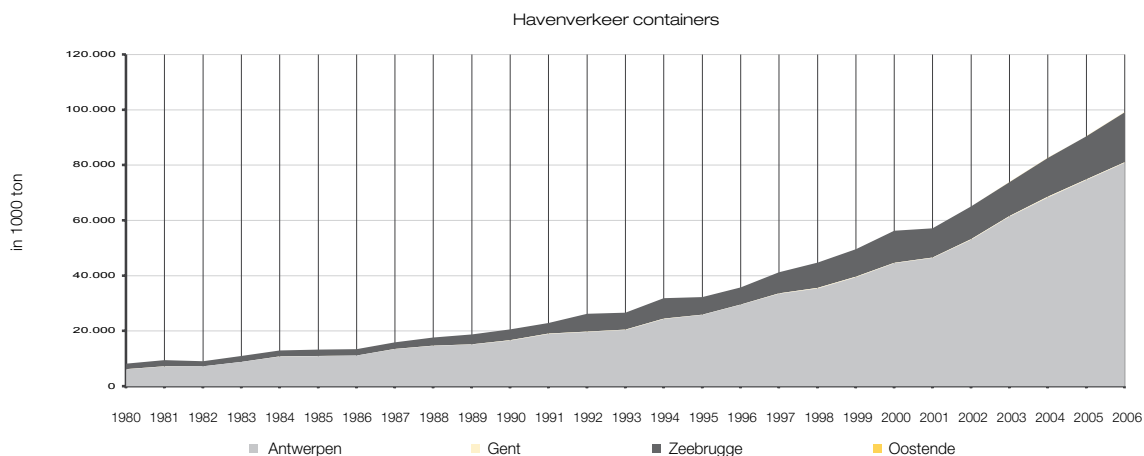
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.082	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-09 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	Totaal
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	8.792	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

Bron : Tabellen 04-07 en 04-08. \* Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



Tabel 04-10 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2006

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	3.244	886	4.517	8.646
2005	3.000	981	4.828	8.809
2006	2.980	1.055	5.086	9.121

Tabel 04-11 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
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	6.387	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	4.003	738	6.949	11.689
2006	4.179	796	7.159	12.134

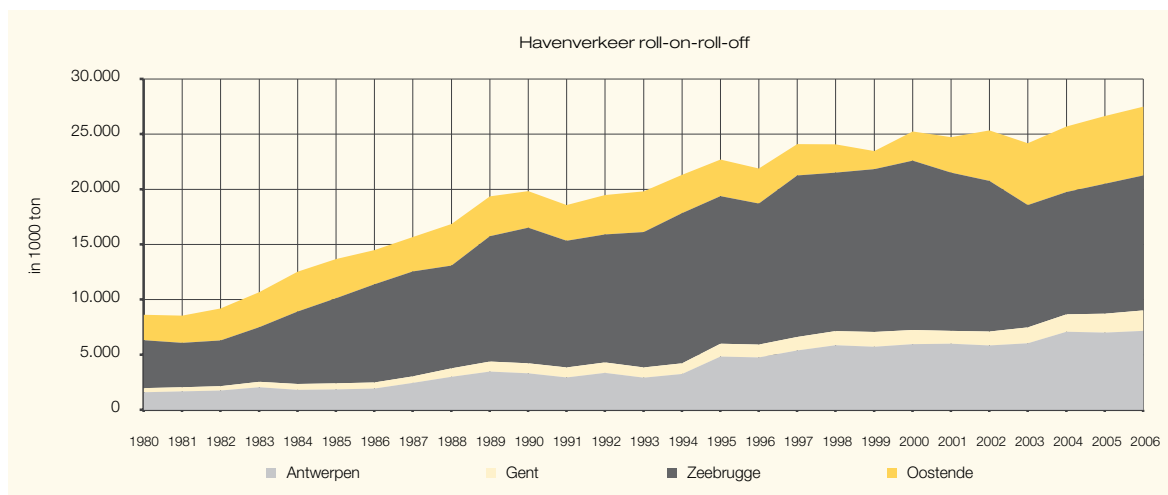
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-12 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
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	500	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

Bron : Tabellen 04-10 en 04-11. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende





Tabel 04-13 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2006

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

Tabel 04-14 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2006

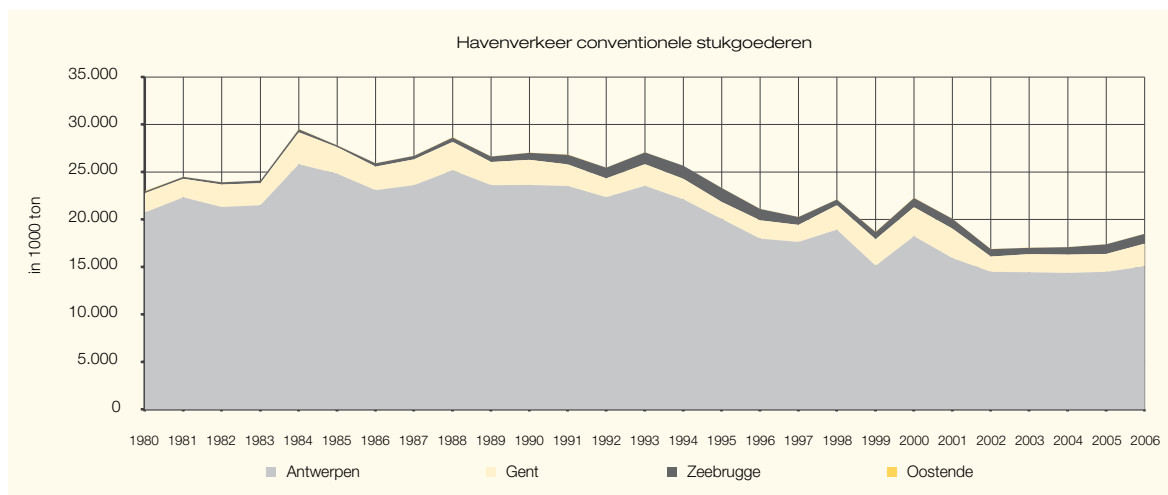
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-15 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
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

Bron : Tabellen 04-13 en 04-14. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



### 7.3.5. Oorsprong en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 tot en 05-02 wordt de oorsprong en de bestemming weergegeven van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende).

De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (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 05-01 : Trafiek naar herkomst, in %

Herkomst	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	35,9%	35,9%	57,0%	98,9%
N-Amerika	14,6%	17,5%	0,8%	0,0%
Z-Amerika	9,6%	34,2%	2,9%	0,0%
Oceanië	2,0%	3,0%	1,4%	0,0%
Azië	21,9%	4,6%	15,0%	0,0%
Afrika	14,2%	4,7%	13,8%	1,1%
Andere	1,9%	0,0%	9,1%	0,0%

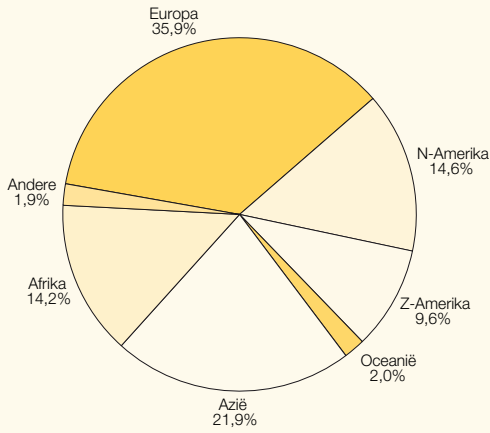
Bron : Havenbesturen.

Tabel 05-02 : Trafiek naar bestemming, in %

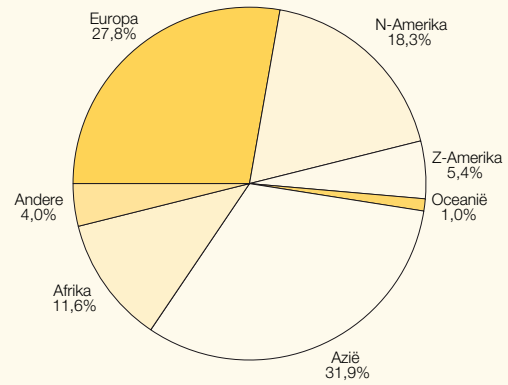
Bestemming	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	27,8%	84,0%	70,2%	100,0%
N-Amerika	18,3%	8,0%	3,0%	0,0%
Z-Amerika	5,4%	0,1%	1,2%	0,0%
Oceanië	1,0%	0,2%	0,7%	0,0%
Azië	31,9%	1,3%	16,2%	0,0%
Afrika	11,6%	6,1%	2,1%	0,0%
Andere	4,0%	0,3%	6,7%	0,0%

Bron : Havenbesturen.

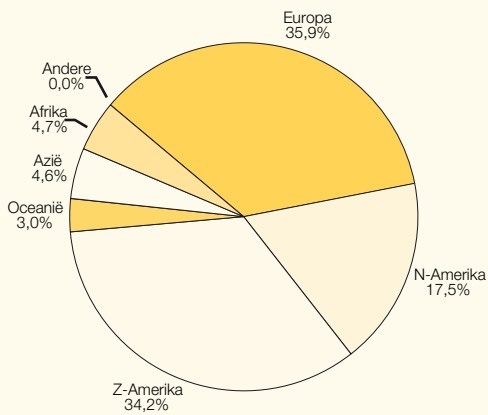
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



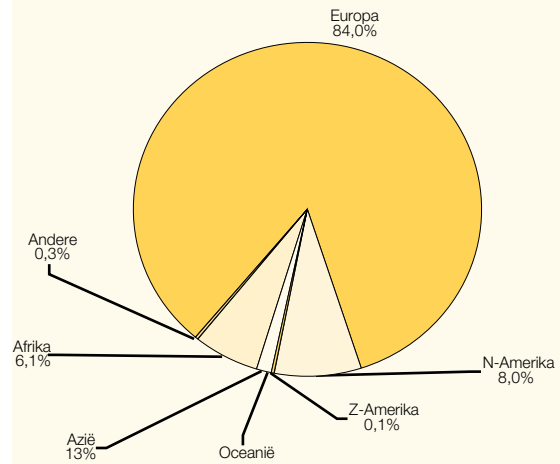
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



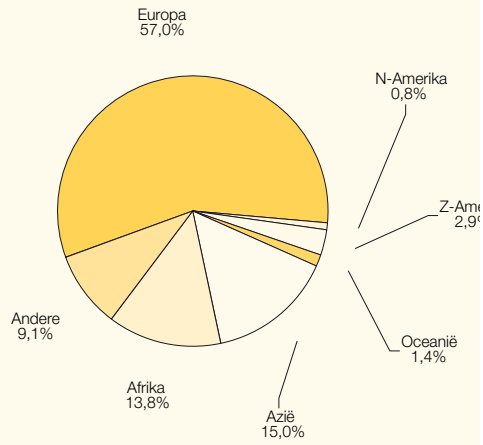
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent



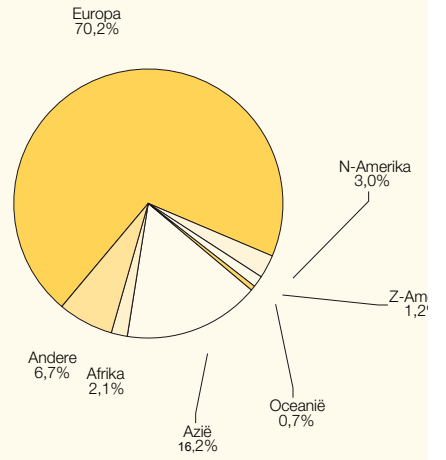
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



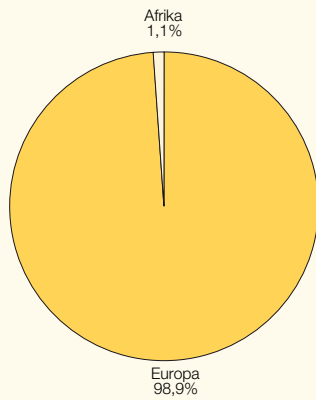
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



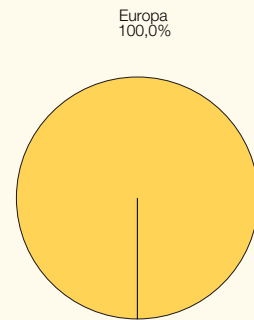
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



### 7.3.6. Passagiers

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 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 gege-

vens verstrekt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998: Waterschoutsambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 voor Antwerpen op een andere manier berekend: het aantal transitpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers.



Tabel 06-01 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
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

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld).

Tabel 06-02 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2006

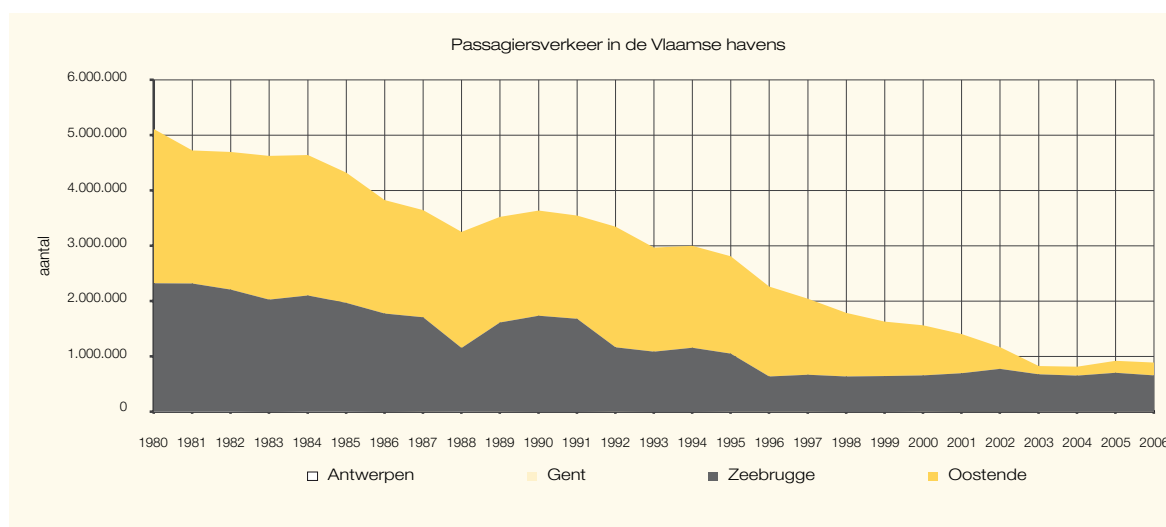
Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	2.675	n.b.	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	n.b.	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	n.b.	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	n.b.	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	n.b.	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	n.b.	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

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsamtb). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld).

Tabel 06-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2006

Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
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

Bron : Tabellen 06-01 en 06-02



### 7.3.7. Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

In tabel 07-01 wordt weergegeven hoeveel zeeschepen in de Vlaamse havens zijn aangekomen. Tabel 07-02 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze schepen.

Wordt de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01 : Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2006

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	8.756	4.657	32.255

Bron : Havenbesturen. Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.



Tabel 07-02 : Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2006

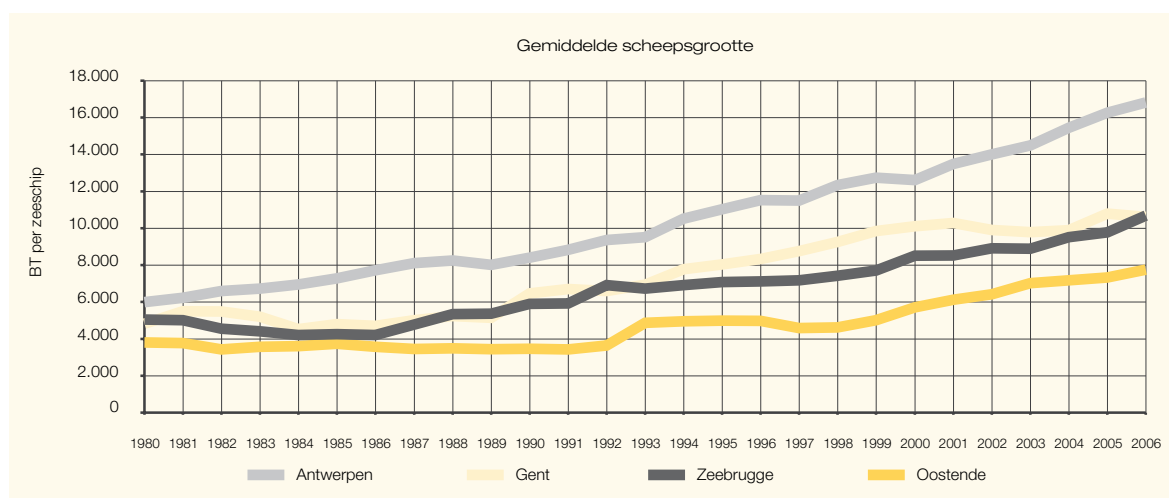
Jaar	Haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.072	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	68.105	23.353	294.467
1997	182.340	27.319	73.559	18.630	301.849
1998	198.874	28.648	75.607	16.862	319.992
1999	197.346	30.395	84.609	15.894	328.244
2000	203.064	29.215	90.917	23.422	346.619
2001	214.274	28.073	86.351	25.680	354.378
2002	217.918	27.961	88.984	27.498	362.361
2003	227.885	29.453	72.235	32.993	362.566
2004	237.408	30.101	74.636	35.044	377.189
2005	248.462	30.162	83.655	35.501	397.779
2006	265.165	32.618	93.571	36.120	427.474

Bron : Havenbesturen. Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-03 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2006

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	7.116	4.971
1997	11.496	8.759	7.170	4.582
1998	12.336	9.253	7.421	4.624
1999	12.738	9.840	7.704	5.012
2000	12.609	10.102	8.506	5.709
2001	13.489	10.279	8.519	6.123
2002	14.006	9.901	8.908	6.420
2003	14.493	9.788	8.887	7.023
2004	15.445	9.889	9.511	7.177
2005	16.257	10.795	9.779	7.330
2006	16.815	10.618	10.687	7.756

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.



### 7.3.8. Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

De tabellen 08-01 en 08-02 geven het totale maritieme verkeer weer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de "Le Havre-Hamburg range". Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat geografisch wordt afgebakend door de

havens van Le Havre en Hamburg: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-03 geeft het marktaandeel weer van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-01 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2006, 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	291.985
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	293.165
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.209
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.871
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	292.927
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.020
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.143
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	314.408
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	303.392
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	322.072
2001	130.050	23.456	32.080	4.826	314.703
2002	131.629	23.981	32.935	6.238	322.107
2003	142.875	23.538	30.570	7.219	327.799
2004	152.327	24.956	31.794	7.545	352.359
2005	160.054	22.223	34.591	7.681	370.240
2006	167.373	24.144	39.473	7.812	376.733

Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-02 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2006, in 1.000 ton

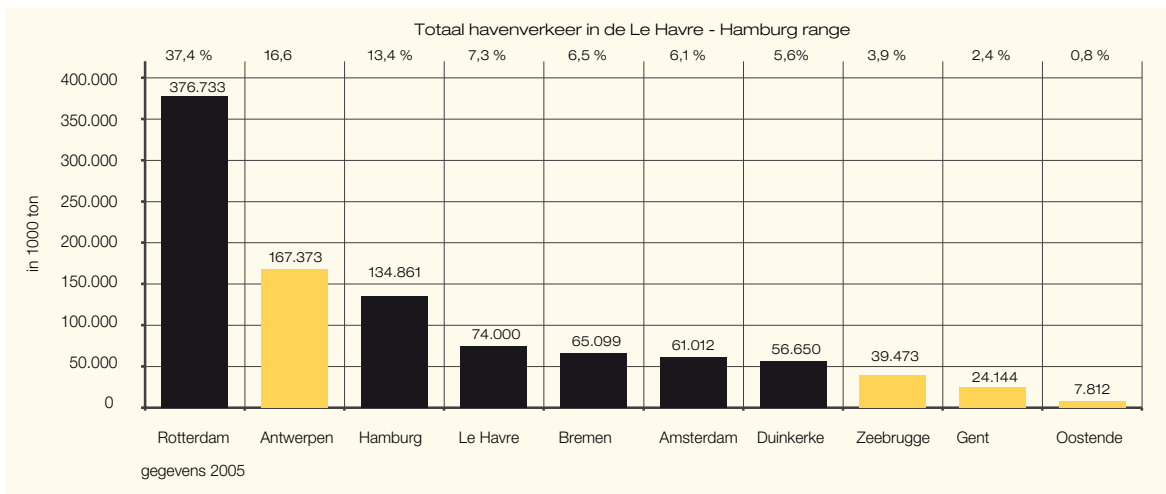
Jaar	Haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.962	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.765	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.223	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.826	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.491	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.981	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.458	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	30.882	54.376	37.168
1995	31.229	72.129	31.193	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.560	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	33.987	59.691	36.547
1998	36.091	75.820	34.521	66.922	39.230
1999	37.628	81.003	36.036	64.424	38.286
2000	44.624	85.093	44.968	68.005	45.283
2001	49.349	92.361	46.134	68.970	44.450
2002	50.326	97.641	46.558	68.117	47.585
2003	44.541	106.283	48.973	71.800	50.088
2004	51.892	114.484	52.285	76.291	50.999
2005	53.817	125.743	54.340	75.200	53.440
2006	61.012	134.861	65.099	74.000	56.650

Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-03 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-2006, 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%	24,1%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%	23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%	23,7%
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%	23,5%
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	16,6%	2,4%	3,9%	0,8%	23,7%

Bron : Tabellen 08-01 en 08-02.



# 8

## De Belgische spoorwegen



Door de staats hervorming van 1988 werd het Belgisch vervoerbeleid geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de waterinfrastructuur 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.

Daar de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die in 2006 67,5 % (in ton-kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. In 2005 was het aandeel nog 69,5 %. De daling is voor een deel te verklaren door privé-vervoersmaatschappijen die de jongste jaren alsmaar nieuwe goederenlijnen startten van en naar de Vlaamse havens. 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 tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

### *Hervorming NMBS in het kader van de Europese regelgeving*

*Op 1 januari 2005 heeft de NMBS haar structuren gewijzigd om te voldoen aan de Europese regelgeving betreffende de liberalisering van het spoorvervoer. Er werd een holdingmaatschappij*

*opgericht, "NMBS-Holding" genaamd, met twee dochters, "Infrabel" en "NMBS". Infrabel is de infrastructuurbeheerder en is verantwoordelijk voor alles wat met spoorinfrastructuur en veiligheidssystemen te maken heeft. De exploitant, die de naam "NMBS" behoudt, is verantwoordelijk voor de uitbating van het reizigers- en goederenvervoer. De NMBS-Holding is voornamelijk de moedermaatschappij van de hele Belgische spoorweggroep. Ze heeft het statuut van een naamloze vennootschap van publiek recht en is de juridische erfgenaam van de vroegere NMBS. De NMBS-Holding hangt voor bijna 100 % af van de Belgische Staat, haar aandeelhouder, en heeft als opdracht een coördinerende rol te spelen tussen de NMBS – de vervoerder van goederen en reizigers – en de infrastructuurbeheerder Infrabel, met inachtneming van de zelfstandigheid van deze laatste.*

Voor het jaar 2007 worden de totale investeringen begroot op 1.699,3 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2007). Hiervan is ongeveer 958,8 miljoen euro of 56,4 % bestemd voor de klassieke investeringen, 77,6 miljoen euro of 4,6 % voor herstructureringswerken, 207,7 miljoen euro of 12,2 % voor de Hoge Snelheidstrein HST, 364,6 miljoen euro of 21,4 % voor het rollend materieel en 91,0 miljoen euro of 5,4 % voor de informatica en de algemene diensten.

Dit voor 2007 begrote bedrag van 1.699,3 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: 206,8 miljoen euro, infrastructuurbeheerder Infrabel: 1.051,4 miljoen euro en spoorweguitbater NMBS: 441,1 miljoen euro. Bij de bespreking van de begrote bedragen voor de havens voor 2007 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.

Het is niet de bedoeling om in dit Jaaroverzicht het totale "Investeringsbudget 2007" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel de investeringen - in tabelvorm - voor 2007 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2007 zal 56,0 miljoen euro geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 22,1 miljoen euro (of 65,11 %) meer dan in 2006. Dit bedrag ligt nagenoeg 16,6 miljoen euro hoger dan het gemiddelde jaarlijkse investeringsbudget voor de periode 1995-2007, dat 39,4 miljoen euro bedraagt.

Naast de rechtstreekse investeringen in de vier Vlaamse havens, moet ook de bouw van het derde en vierde spoor op de lijn 50A, tussen Gent-Sint-Pieters en Drogen, worden vermeld. Deze investering van 15,0 miljoen euro in 2007, komt ook de havens van Zeebrugge en Oostende ten goede.

*Het aantal door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, steeg in 2006 tot 8,572 miljard tonkilometer. Dit is een stijging van 7,5 % ten opzichte van 2005, toen 7,975 miljard tonkilometer werd vervoerd. Hiervan werd 5,783 miljard tonkilometer of 67,5 % gerealiseerd vanuit of naar de Vlaamse havens. Dit is een toename van 4,3 % tegenover 2005. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met 4,275 miljard tonkilometer (49,9 %); de haven van Gent 0,667 miljard tonkilometer (7,8 %), de haven van Brugge-Zeebrugge 0,725 miljard tonkilometer (8,5 %) en de haven van Oostende 0,117 miljard tonkilometer (1,4 %). Het aandeel van de Vlaamse havens in het totaal aantal tonkilometer goederenverkeer daalde van 69,5% in 2005 naar 67,5 % in 2006, een daling van 2,0 %. Het aandeel van de haven van Antwerpen daarentegen stagneerde in 2006 op 49,9 % (50,0 % in 2005). In absolute cijfers steeg het aantal tonkilometers van en naar de havens in elke haven, met uitzondering van Zeebrugge. Het aantal, door de NMBS gepresteerde tonkilometers steeg in Antwerpen van 3,988 miljard in 2005 tot 4,275 miljard in 2006 (+7,2 %), in Gent van 0,645 miljard in 2005 tot 0,667 miljard in 2006 (+3,4 %) en in Oostende van 0,087 miljard in 2005 tot 0,117 miljard in 2006 (+34,5 %). Deze sterke stijging van het aantal door de NMBS vervoerde tonkilometer van en naar Oostende is toe te schrijven aan het in gebruik nemen van een nieuwe spoorterminal in deze haven. Daarentegen daalde het aantal, door de NMBS vervoerde tonkilometers van en naar de haven van Zeebrugge van 0,821 miljard in 2005 naar 0,725*

*miljard in 2006 (-11,7 %). De daling van het spoorwegverkeer van de NMBS van en naar Zeebrugge is toe te schrijven aan de activiteiten van de private spoorwegvervoerders zoals bijvoorbeeld DLC (Dillen & Le Jeune Cargo NV), Hupac en Rail4Chem.*

*In 2006 vervoerde de NMBS 62,2 miljoen nettoton goederen. Het aandeel van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge daarin bedraagt in totaal 39,8 miljoen nettoton (64,0 %). De verdeling over de vier havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende bedraagt respectievelijk 30,5 miljoen nettoton (49,0 %), 4,6 miljoen nettoton (7,4 %), 4,3 miljoen nettoton (6,9 %) en 433.000 ton (0,7 %). Het aandeel van de Vlaamse havens in de vervoerde hoeveelheid goederen steeg in 2006 licht in vergelijking met het jaar daarvoor; van 63,7 % in 2005 tot 64,0 % in 2006. Dit is te danken aan de havens van Antwerpen, Gent en Oostende waar het aantal de door de NMBS vervoerde goederen respectievelijk steeg van 29,8 miljoen ton in 2005 tot 30,5 miljoen ton in 2006 (+2,3 %), van 4,1 miljoen ton in 2005 tot 4,6 miljoen ton in 2006 (+12,2 %) en van 358.000 ton in 2005 tot 433.000 ton in 2006 (+20,9 %). Enkel in de haven Zeebrugge daalde het aantal door de NMBS vervoerde goederen van 4,9 miljoen ton in 2005 tot 4,3 miljoen ton in 2006, of een vermindering van 12,2 %. Zoals al vermeld is deze daling vooral toe te schrijven aan de opkomst van private spoorwegvervoerders.*

Wanneer voor Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende het aandeel in de door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, wordt vergeleken met het aandeel van de vervoerde hoeveelheden goederen uitgedrukt in ton, dan blijkt dat de verder van het hinterland gelegen havens (Zeebrugge en vooral Oostende) beter scoren dan de meer centraal gelegen havens (Antwerpen en Gent). Oostende heeft een aandeel van 1,4 % in het aantal vervoerde tonkilometer en een aandeel van 0,7 % in het aantal vervoerde tonnen. Zeebrugge heeft een aandeel van 8,5 % in het aantal gepresteerde tonkilometer en een aandeel van 6,9 % in het aantal vervoerde tonnen. Voor Gent is het aandeel in de tonkilometers 7,8 % en in de tonnen 7,4 %. Voor Antwerpen tenslotte zijn de aandelen respectievelijk 49,9 % en 49,0 %.

Verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is zeer belangrijk voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen - waaronder de spoorverbindingen - worden een alsmaar belangrijker factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens, gezien de alsmaar toenemende mobiliteitsproblemen op de wegen.

## Investeringsplan 2007 (in duizend euro - prijzen 2007)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens		Investeringsplan 2007 (in 1.000 EURO)
<b>Haven van Antwerpen</b>		<b>41.084</b>
P10 (Tweede toegang tot de Haven van Antwerpen)		32
Tweede spoorverbinding onder de Schelde		21.377
Pré-fase P10 (Tweede toegang tot de Haven van Antwerpen)		1.025
Antwerpen-Noord: vernieuwen kruisingsbrug L223 / L27C km 1,030		93
Antwerpen Haven: vernieuwen van sporen		2.284
Antwerpen DS - ASI, Achterkaai 107-123 (vrieskaai)		132
Spoorinstellingen Antwerpen: aanleg-, opbraak- en omvormingswerken		211
Antwerpen-Noord: modernisering verlichting dienstwegen en bundels		196
L211 - Optische vezelkabel		21
Antwerpen DS LO Deurganckdok		1.622
Antwerpen DS LO Verrebroekdok		103
Ontsluiting westkant Verrebroekdok		2.781
Aanleg lijn 10/1 - Burgerlijke bouwkunde + onteigeningen		839
Antwerpen DS LO L229 op dubbel spoor, elektrificatie + Gentboog		2.132
Antwerpen DS LO L59 /L10 verbindingsbocht		412
Antwerpen DS LO: Gent-boog lijn 10/1 (SI)		556
Waeslandhaven bundel zuid VVDK		103
Aanleg, opbraak en omvorming van spoorinstellingen in de zone Antwerpen		1.265
Antwerpen DS bundel Oorderen gedeeltelijke elektrificatie		10
Antwerpen DS LO aanleg B zuid F6		1.791
Aantwerpen DS Oorderen-Hessenatie-staalterminal		268
Antwerpen DS westelijke ontsluiting (Aann & EB)		433
Haven Antwerpen aanleg van weg-spoorplatformen		242
Linkeroever - Lijn 211 - westelijke ontsluiting - VVDK		52
Omvorming inrit bundel Alaska (EB & A)		51
Antwerpen-Noord (inclusief Main Hub)		660
Concentratie van seinhuizen		2.393
<b>Haven van Gent</b>		<b>2.390</b>
Vernieuwing sporen		258
Gent-Zeehaven: bundelverlichting		10
Gent Zeehaven: aanleg bundel "groene banaan"		103
Haven van Gent: aanpassen bundel- en kaaisporen		515
Haven van Gent: Mercator dok - werken SI (Blok 2)		52
Haven van Gent: L seinhuis met bundels Zandeken		206
L58 kp9,446 - vernieuwen remmingswerken		1.236
Concentratie seinhuizen: Gent Zeehaven - blok 1 uitbreiding gebouw		10
<b>Haven van Zeebrugge</b>		<b>12.435</b>
Spoorvernieuwingen Haven van Zeebrugge		515
L51A + Zeebrugge-Vorming: vervangen oude verlichtingspalen		5
Zeebrugge Haven: werken VVDK		10
Aanleg van een glasvezelkabel		162
L51 Brugge-Dudzele 3° spoor onteigeningen, bedding en kunstwerken		516
Dienstspoor verbinding Pelikaan-Ramskapelle + driehoek Pelikaan-spoorwerken		1.000
Aanleg bundel Wielingen		500
Ramskapelle - sporen 11, 12, 13, 14 en 15		2.400
Vorming Masterplan: studies, seininrichting en spoorwerken		520
Uitbreiding bundel Ramskapelle + Pelikaan + elektrificatie + verlichting		1.070
Aanpassing bundel sporen		258
Bundel Voorhaven West: aanleg sporen 1 en 2		412
Verlichting bundels Ramskapelle en Pelikaan		103
Omvorming bundel Pelikaan en Overgavebundel ex ZBM		3.614
Aanleg Bocht Ter Doest		552
Concentratie seinhuizen		798
<b>Haven van Oostende</b>		<b>103</b>
Haven van Oostende: spoorontsluiting Plassendale 1: werken SI		103
<b>Totaal</b>		<b>56.012</b>

Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen vraagt de haven van Antwerpen, die ook de belangrijkste spoorweghaven van Europa is, al een aantal jaren de uitvoering van enkele belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn", de tweede spoor-toegang voor de haven van Antwerpen en de ontsluiting per spoor van de linkeroever.

De IJzeren Rijn<sup>10</sup> is voor Antwerpen van zeer 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. Door de groei van de overslag in de Antwerpse haven werd een directe spoorverbinding met het Duitse Ruhrgebied weer wenselijk. 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 het tracé.

Een uitgebreide beschrijving van de evolutie van het dossier van de IJzeren Rijn vindt u in het "Jaaroverzicht van de Vlaamse havens 2005", op bladzijde 128 en 129. In dit jaaroverzicht worden daarom enkel de feiten van het jaar 2006 vermeld.

Uit de planning van de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel bleek in februari 2006 dat de Belgische spoorwegen pas op zijn vroegst in 2022 een volledige ingebruikname willen van een gemoderniseerde IJzeren Rijn. Intussen zoeken de Belgische politici een akkoord met Nederland voor een snellere beperkte heropening van het korte spoortraject van Antwerpen naar het Ruhrgebied. Nog in februari 2006 ging Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Bruno Tuybens bij zijn ambtgenoten in Nederland en Duitsland een snelle, beperkte heropening van de IJzeren Rijn bepleiten. Voor die tijdelijke heropening zette de NMBS circa 40 miljoen euro opzij.

Op 6 juli 2006 stelden de Belgische minister van Overheidsbedrijven, Bruno Tuybens, en de Nederlandse minister van Verkeer Karla Peys een commissie van deskundigen aan, die de kosten moet ramen en een voorstel voor de verdeling moet uitwerken. Duitsland heeft al de nodige middelen begroot voor de heractivering van het Duitse stuk.

In een brief aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal schetst de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs op 13 september 2006 de gekozen aanpak die moet leiden tot de reactivering van de IJzeren Rijn. Uit de brief blijkt dat zij tijdens het overleg op 6 juli 2006 met de Belgische minister Tuybens heeft duidelijk gemaakt dat van beperkt tijdelijk rijden geen sprake kan zijn.

Het Nederlandse ministerie van Verkeer & Waterstaat, spoorbeheerder Prorail, de provincie Nederlands Limburg en Midden-Limburgse gemeenten overleggen op 30 oktober 2006 over een nieuw tracé waarbij de Meinweg zou worden gespaard. Het nieuwe tracé zou via de voormalige Engelse legerbasis in Niederkrüchten en Wegberg kunnen aansluiten op bestaand spoor richting Ruhrstreek. Bij het overleg is ook een commissie van deskundigen aanwezig die de eerste financiële gegevens aanreikt over de kosten van de verschillende tracés.

Op 7 december 2006 stuurde Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Tuybens twee oud-politici uit om het dossier van de IJzeren Rijn te deblokken: voormalig minister Wivina Demeester en uittredend burgemeester van Lommel Louis Vanvelthoven.

Op 16 december 2006 begon Prorail met de voorbereidende werkzaamheden voor de spoorverbinding tussen Budel en Weert. Tussen 8 januari en 5 maart 2007 werden over een lengte van 7 km nieuwe spoorstaven en dwarsliggers geplaatst. Ook het ballastbed werd vernieuwd. Voorts werden twee overwegen aangepakt. Het vernieuwde stuk werd op 14 maart 2007 door Prorail geopend en al de dag daarna reed de NMBS met een eerste trein over het tracé tussen Budel en Weert. Het was meer dan tien jaar geleden dat er nog een trein over dit tracé reed. Het stuk tussen Budel en Weert is echter slechts één van de missing links om de IJzeren Rijn te heractiveren. De discussie tussen België, Nederland en Duitsland bestaat vooral over het stuk tussen Roermond en de Duitse grens. Daar loopt het spoor door het natuurgebied de Meinweg. Nederland eist een tunnel om dat stuk natuurgebied te ontzien. Het Permanent Hof van Arbitrage heeft midden 2005 beslist dat Nederland de heractivering van de IJzeren Rijn niet mag verhinderen, maar dat België mee moet betalen voor de kosten om de Meinweg te ontzien.

Naast de heropening van de IJzeren Rijn is de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven van zeer groot belang. De enige spoortoegang tot de rechteroever van

<sup>10</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 en naar de Jaarverslagen van de Vlaamse Havencommissie.



de Antwerpse haven (met onder meer het vormingsstation Antwerpen-Noord) loopt nu langs de L27A en de vertakking Schijn. Het feit dat er maar één toegang is maakt het spoorvervoer van en naar de haven kwetsbaar. Bovendien is de L27A al 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. Omdat het project van een tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen tot Lier op meer dan één miljard euro wordt geraamd en Infrabel al belangrijke bedragen moet reserveren voor de bouw van een extra spoor-tunnel onder de Schelde om de verbinding tussen het Deurganckdok en de rechteroever te maken, werd de tweede spoortoegang uit het investeringsplan 2002-2014 gehaald. Om het capaciteitsprobleem bij Antwerpen-Noord al vroeger op te lossen, wil Infrabel twee extra sporen aanleggen tussen het rangeerstation van Antwerpen-Noord en het station Antwerpen Noorderdokken. Daar ligt er bovendien al een tijdelijk spoor, waarlangs het materiaal, nodig voor de bouw van de hogesnelheidslijn, wordt aangevoerd. Er komt ook een tunnel in het natuurgebied de Oude Landen in Ekeren. Verderop in Mortsel aan de Krijgsbaan is ook een ondergrondse kruising gepland. De aanleg van de twee extra sporen zou ongeveer 165 miljoen euro kosten. Later zouden die twee sporen de aanzet kunnen vormen voor de tweede spoortoegang tot de haven. Door de aanleg van de twee bijkomende sporen wordt de capaciteit met 30 procent verhoogd: in plaats van de huidige 360 goederentreinen per dag zullen er dan 470 goederentreinen per dag kunnen verwerkt worden.

Naast de tweede spoorwegtoegang is ook de ontsluiting van de linkeroever van de haven van Antwerpen van zeer groot belang. Het spoorvervoer van en naar Antwerpen-Linkeroever zal in de komende jaren sterk toenemen. Dit heeft vooral te maken met de geleidelijke ingebruikname van het Deurganckdok, waardoor het aantal behandelde containers zeer sterk zal stijgen. Verwacht wordt dat het Deurganckdok, op termijn meer dan zes miljoen TEU zal genereren. Een groot deel daarvan moet naar het vormingsstation Antwerpen-Noord op de rechteroever worden gebracht, waar de treinen met bestemming in het hinterland worden gevormd. Maar de zuidelijke toegang van het vormingsstation, het zogenaamde Y-Schijn, loopt vandaag nog over slechts twee sporen. Dit vormt een flessenhals die op piekmomenten capaciteitsproblemen creëert. Een capaciteitsstudie wijst uit dat, omwille van capaciteitsproblemen op de spoortoegang tot Antwerpen-Linkeroever, slechts 8,8 miljoen nettoton van de verwachte 12,8 miljoen

nettoton effectief per spoor kan aan- of afgevoerd worden als er geen aanpassing van het spoorwegnet komt. De bouw van een verbinding van de rechter- en de linkeroever van Antwerpen biedt een oplossing voor de capaciteitsproblemen. In het meerjarenplan 2002-2014 van Infrabel is de bouw van een tweede tunnel onder de Schelde, de Liefkenshoektunnel, het belangrijkste spoorwegproject voor de Antwerpse haven. Deze nieuwe spoorwegtunnel wordt op bijna 700 miljoen euro geraamd en moet tegen 2011 operationeel zijn. Het project wordt zowel met overheids- als met privégeld gefinancierd in het kader van een PPS (Publiek Private Samenwerking).

In januari 2006 werd een nieuw Belgische spoorwegmaatschappij aangekondigd. Het betreft Trainsport, een goederenvervoerder met roots in Duitstalig België en waarin een Duitse spoorwegmaatschappij de helft van de aandelen in handen heeft. Trainsport werd officieel al in april 2003 opgericht, maar was in 2006 nog volop bezig om de nodige vergunningen binnen te krijgen voor haar materieel en voor het verkrijgen van de nodige veiligheidslicenties voor het precieze traject dat de treinen van Trainsport afleggen. Voor het goederenvervoer per spoor huurt Trainsport het spoormaterieel en er werden drie treinbestuurders, ex-werknemers van de NMBS, in dienst genomen. Hiermee volgt Trainsport het voorbeeld van DLC (Dillen & Le Jeune Cargo), het eerste bedrijf dat het monopolie op vrachtvervoer per spoor van de NMBS doorbrak.

Ook de spoorwegmaatschappij Rail4Chem kreeg in mei 2006 toestemming om met eigen treinen van BASF in Ludwigshafen tot in de haven van Antwerpen te rijden. Nog in mei 2006 startte diezelfde spoorwegmaatschappij Rail4Chem met een nieuwe spoorwegverbinding tussen de haven van Zeebrugge en Polen voor het vervoer van Toyota-wagens in opdracht van



de transportgroep Horst Mosolf. Rail4Chem beschikt sinds begin 2006 via zijn dochter Rail4Chem Benelux over een licentie en een veiligheidscertificaat om op het Belgische spoornet te rijden. Onmiddellijk daarna kondigde Rail4Chem al aan dat het daarmee flexibeler wenste in te spelen op de wensen van de klanten en dat het de transportverbindingen van de zeehavens naar de industriecentra in Midden- en Oost-Europa zou uitbouwen. De nieuwe verbinding tussen Zeebrugge en Polen is daarvan een voorbeeld. Rail4Chem is een joint venture tussen BASF, Bertschi, Hoyer en VTG, die al over spoorlicenties beschikt voor Nederland, België en Zwitserland.

In het kader van het project AIS (Antwerp Intermodal Solutions) werd begin 2006 een spoorshuttle tussen Antwerpen en het Oostenrijkse Wolfurt opgestart. Het AIS-project kadert in de bezorgdheid van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de terminaloperators PSA-HesseNoord Natie en DP World (vroeger P&O Ports) om met de ingebruikname van het Deurganckdok en de verwachte containervolumes een zo efficiënt mogelijk havenintern containervervoer per spoor te realiseren en de ontwikkeling van shuttletreinen naar het hinterland te bevorderen. In overleg met spoorwegoperatoren werden de mogelijkheden voor nieuwe spoorwegverbindingen onderzocht. De bestemming die voor het AIS-project in aanmerking komen zijn voornamelijk Nordrhein-Westfalen, Midden-Duitsland, Noordoost-Frankrijk, Beieren en Oostenrijk. De eerste opgestarte shuttle tussen Antwerpen en het Oostenrijkse Wolfurt werd opgestart door Panalpina/LMS in samenwerking met Intercontainer Austria (ICA), dat in Antwerpen vertegenwoordigd is door IFB (Inter Ferry Boats). In de aanvangsfase gingen het om één trein per week met een zestigtal containers die vanop kaai 869 vertrekken. Andere shuttles vanuit Antwerpen stonden in 2006 al in de steigers.

In juni 2006 startte een nieuwe spoorshuttle tussen de haven van Duisburg enerzijds en Antwerpen en Zeebrugge anderzijds. Operator van deze shuttle is Inter Ferry Boats (IFB) en de initiatiefnemers van de spoorverbinding zijn de havens van Duisburg en Zeebrugge, de Franse containerrederij CMA CGM en Inter Ferry Boats (IFB). Vanaf september 2006 werd het aantal vertrekken opgevoerd tot acht per week en wordt ook het Deurganckdok rechtstreeks aangedaan. Vanuit Zeebrugge en Antwerpen vertrekken de shuttles op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag. De treinen worden 's nachts in Duisburg gelost en geladen om de volgende morgen weer naar respectievelijk Antwerpen en Zeebrugge terug te keren. In Duisburg

wordt zowel de DeCeTe-terminal als de DUSS- en de DIT-containerterminal aangelopen. Er is ook een rechtstreekse aansluiting mogelijk op de shuttle naar Wenen en Boedapest en andere Kombiverkehr-shuttles naar het Europese hinterland. In Antwerpen is er aansluiting naar de containerterminals aan het Deurganckdok en in Zeebrugge lopen de shuttles de CHZ-terminal, het Britanniadok en de P&O-terminal aan.

Op 19 juni 2006 startte de Belgische gecombineerd wegvervoer/spooroperator TRW een nieuwe spoorverbinding tussen de havens van Oostende, Zeebrugge en Antwerpen, via Muizen, en de terminal voor gecombineerd vervoer van Neuss-Hessentor, nabij Düsseldorf. De trein van 2.000 brutoton rijdt vijf maal per week. De reden voor de start van de spoorverbinding is de groeiende trafiek van en naar het Verenigd Koninkrijk. Daarbij mikt TRW zowel op de havens als op Unilog, dat vanuit Muizen een verbinding naar Engeland verzorgt via de Kanaaltunnel. In Neuss is er dankzij de aansluiting van Kombiverkehr mogelijkheid om Duitsland en Oostenrijk te bedienen en van daaruit Hongarije, Slovenië enz.

Vanaf oktober 2006 rijdt er drie keer per week een rechtstreekse trein tussen de containerterminal van DP World (vroeger P&O Ports) aan het Deurganckdok en de terminal voor gecombineerd vervoer in de haven van Keulen. Het initiatief van de nieuwe spoorwegverbinding gaat uit van de firma's CTS, Shipit en DP World. De firma CTS richt zich ook op de binnenvaart, maar omwille van de onregelmatige waterstanden van de Rijn werd een complementaire oplossing opgezet. De spoordienst tussen Antwerpen en Keulen mikt enerzijds op importlading die dringend geleverd moet worden zoals just-in-time leveringen of expresszendingen en anderzijds aan uitvoerzijde op lading die laattijdig in Keulen wordt aangeleverd en toch nog op tijd in Antwerpen wil geraken voor verscheping. Deze nieuwe spoordienst is de eerste die rechtstreeks van en naar het Deurganckdok rijdt, dus zonder de Main Hub te passeren. Omdat het niet mogelijk is om rechtstreeks vanuit de Kennedytunnel naar Lier en het hinterland van de Antwerpse haven te rijden, rijdt de trein naar het station Schijnpoort, waar de locomotieven een kop/staartmanoeuvre uitvoeren. De locomotieven van de private spoorwegmaatschappij DLC (Dillen & Le Jeune Cargo) worden ingezet voor de tractie van de treinen tussen Antwerpen en Keulen. De spoorverbinding Antwerpen-Keulen kadert in het AIS (Antwerp Intermodal Solutions)-initiatief, dat het spoorandeel in het containervervoer van en naar de haven probeert te vergroten door containervolumes te

# 9

## Rotterdam-Antwerpen pijpleiding

Om van de voordelen van de enorme schaalvergroting van de petroleumtankers in de jaren zestig, onder meer als gevolg van de sluiting van het Suezkanaal, te kunnen genieten, gaf het Belgisch Ministerie van Economische Zaken vier toenmalige petroleummaatschappijen (Petrofina, Esso, BP en Chevron) de toestemming om zich te bevoorraden van ruwe aardolie via een pijpleiding vanuit de haven van Rotterdam. Rotterdam was toen immers al toegankelijk voor schepen van 250.000 ton draagvermogen, terwijl de grootte van schepen die rechtstreeks de haven van Antwerpen konden bereiken beperkt was tot 80.000 ton draagvermogen. De pijpleiding wordt uitgebaat door het bedrijf Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. (afgekort RAPL). Niettegenstaande er vier petroleummaatschappijen participeerden in de RAPL, werden er geen vier raffinaderijen

bevoorrad. Petrofina en BP hadden een aandeel van 50/50 in de toenmalige raffinaderij van SIBP (Société Industrielle Belge des Pétroles). De raffinaderij van Chevron in Feluy werd bevoorrad vanuit de tankfarm van Kallo, op haar beurt bevoorrad door de RAPL. In 1982 is Chevron uit de joint-venture van de RAPL gestapt en de aandelen van Chevron werden over de drie resterende partners verdeeld. In 1988 nam het toenmalige Petrofina het aandeel van BP in de SIBP-raffinaderij over. Later is dat Total geworden. Thans worden de twee grootste raffinaderijen van Antwerpen, die van Total en die van Esso, via de RAPL bevoorrad. Sinds de ingebruikname van de RAPL in 1971, werd in Antwerpen meer dan 800 miljoen ton ruwe petroleum vanuit Rotterdam aangevoerd. In de periode 1972-1981 is er daarvan in totaal ook 9 miljoen ton ruwe petroleum

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

Jaar	Vervoerde hoeveelheid ruwe petroleum	Index 1980 = 100
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

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

geleverd aan de raffinaderij van RBP (Raffinerie Belge de Pétrôle). De jaarlijkse aanvoer neemt gestaag toe en in 2003 werd een recordhoeveelheid van 30,7 miljoen ton vanuit Rotterdam getransporteerd. In 2004 werden 30,4 miljoen ton vervoerd en deze hoeveelheid liep in 2005 achteruit tot 28,3 miljoen ton (-7,1 %). Deze daling tegenover 2004 is toe te schrijven aan een onderhoudsbeurt in het voorjaar van 2005 van een distillatietoren in de Total raffinaderij in Antwerpen. Omdat in 2006 de raffinaderij van Esso, voor onderhoud, tijdelijk buitendienst werd gesteld, lag de aanvoer in 2006 ongeveer op hetzelfde niveau als in 2005: 28,4 miljoen ton (+0,5 %). In 2007 krijgt de tweede distillatietoren bij Total een grote onderhoudsbeurt, zodat ook voor 2007 geen sterke groei van de aanvoer via de RAPL wordt verwacht. Meer informatie over de geschiedenis van de Rotterdam-Antwerpen pijpleiding vindt u op bladzijde 125 van het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004".

# 10

## Binnenvaart van en naar de Vlaamse havens



De goederen die vanuit een zeeschip worden geladen en gelost in de Vlaamse zeehavens worden voor een deel per binnenschip van en naar het hinterland aan- en afgevoerd. In 2006 werd in totaal bijna 145 miljoen ton goederen geladen en gelost in en vanuit een binnenschip. Het grootste deel daarvan wordt geladen en gelost in de havens (vooral Antwerpen en Gent). Ook op de kanalen en rivieren in Vlaanderen, die worden beheerd door De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal, wordt een grote hoeveelheid goederen geladen en gelost in/vanuit binnenschepen (zie kolom "Waterwegen in Vlaanderen" in de tabel). 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.

In de vier Vlaamse havens, alsook op de Vlaamse waterwegen, is een stijgende tendens waar te nemen. De binnenvaart is vooral belangrijk in de havens van Antwerpen en Gent en op de kanalen en rivieren in

Vlaanderen. In Antwerpen nam de binnenvaarttrafiek toe tussen 1998 en 2006 van 60,7 tot 85,7 miljoen ton (jaarlijkse gemiddelde groei 4,4%). In Gent is de trend in de periode 1998-2006 ook zeer positief: van 12,5 tot 18,4 miljoen ton, d.w.z. een jaarlijkse gemiddelde groei van 5,0% (met tussen 2005 en 2006 een stijging van bijna 12%). Op de Vlaamse kanalen en rivieren bedraagt de jaarlijkse gemiddelde groei van de binnenvaart 3,7%. Tussen 1998 en 2006 steeg de binnenvaarttrafiek er van 29,2 tot 39,2 miljoen ton. In de havens van Zeebrugge en Oostende ligt de binnenvaarttrafiek relatief laag. In Zeebrugge groeide de binnenvaarttrafiek sterk (+27 %) tussen 2005 en 2006, tot 949.000 ton. Dit kan voor een groot deel verklaard worden door de ingebruikname van de APMT-containerterminal in de voorhaven, waardoor de aan- en afvoer van containers per binnenschip sterk is toegenomen. In Oostende fluctueren de cijfers vrij sterk van jaar tot jaar. In 2006 werd er 289.000 ton geladen en gelost in/vanuit een binnenschip.

Lossingen en ladingen door de binnenvaart in de Vlaamse havens, in 1000 ton, 1998-2006

Jaar	Haven				Totaal Vlaamse havens	Waterwegen 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	18.400	949	289	105.332	39.240	144.572

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

Het algemene totaal van de ladingen en lossingen in/ vanuit binnenschepen in de Vlaamse havens (dus exclusief de waterwegen) is gegroeid van 73,8 tot 105,3 miljoen ton, d.i. jaarlijks gemiddeld een stijging van 4,6 %. Alle lossingen en ladingen uit en naar binnenschepen in Vlaanderen, dus zowel in de havens als op de binnenwateren, zijn toegenomen van 103,0 miljoen ton in 1998 tot 144,6 miljoen ton in 2006 (jaarlijkse gemiddelde groei: 4,3 %).













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.