

Sterk door overleg



SERV



Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004

Vlaamse Havencommissie

Jean-Pierre Merckx

Dirk Neyts



Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004

*Feiten en ontwikkelingen, investeringen,
sociaal-economische indicatoren en
statistieken over 2004*

Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts

Vlaamse Havencommissie



Colofon

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

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

Redactie

Jean-Pierre Merckx, Dirk Neyts

Opmaak

Drukkerij Poot N.V.

Foto's

AG Haven Oostende
Fluxys, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Havenbedrijf Gent GAB
Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen MBZ
VHC - Dirk Neyts

Drukkerij

Drukkerij Poot N.V.

Verantwoordelijke uitgever

Pieter Kerremans
Wetstraat 34-36
1040 Brussel

WD/2005/4665/13

1. Voorwoord	4
2. De functies en kenmerken van de Vlaamse zeehavens	5
2.1. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2004	5
2.2. Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens	5
2.3. Havenarbeid in de Vlaamse havens	5
2.4. Sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens	5
2.5. Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens	6
2.6. De Belgische Spoorwegen	6
2.7. Europese haven- en vervoerdossiers	6
3. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2004	11
3.1. De haven van Antwerpen	11
3.2. De haven van Gent	24
3.3. De haven van Zeebrugge	29
3.4. De haven van Oostende	40
4. Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens	44
4.1. Inleiding	44
4.2. De vier Vlaamse havens samen	44
4.3. De haven van Antwerpen	46
4.4. De haven van Gent	48
4.5. De haven van Zeebrugge	48
4.6. De haven van Oostende	50
5. Havenarbeid in de Vlaamse havens	52
5.1. Inleiding	52
5.2. Achtergronden en specifieke situaties	52
5.3. De haven van Antwerpen	54
5.4. De haven van Gent	58
5.5. De haven van Zeebrugge	61
5.6. De haven van Oostende	63
6. Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens	65
6.1. Inleiding	65
6.2. Definities	65
6.3. Toegevoegde waarde	68
6.4. Werkgelegenheid	73
6.5. Investerings	78
7. Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens	83
7.1. Inleiding	83
7.2. Algemeen overzicht	83
7.3. Statistische gegevens	89
8. De Belgische spoorwegen	119



1

Voorwoord

Met genoegen stel ik u het “Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004” voor. Het is de tweede publicatie in een rij die dergelijke naam draagt, maar eigenlijk bouwt dit document voort op een ondertussen 15-jarige traditie om jaarverslagen, jaaroverzichten, rapporten en studies te publiceren met heel wat interessante informatie. Zo stel ik vast dat er in dit Jaaroverzicht wederom op een quasi encyclopedische wijze verslag wordt uitgebracht van de gebeurtenissen in en rond de havens. Nieuwe lijnen, nieuwe bedrijven, nieuwe infrastructuur, nieuwe ontwikkelingen. Op het vlak van de statistieken in dit Jaaroverzicht stel ik voor de zoveelste keer vast dat de Vlaamse havens het goed doen, dat er veel goederen worden aan- en afgevoerd en dat dit weer is toegenomen in 2004. Elk van de vier Vlaamse havens heeft, van groot naar klein, elk zijn eigen kenmerken en specialisaties. Er wordt veel toegevoegde waarde gegenereerd, veel geïnvesteerd en er werken enorm veel mensen in of voor de haven.

In havenmiddens weten we al die dingen eigenlijk al lang. Maar als we het belang van de Vlaamse havens tegenover het brede publiek willen aangeven dan moeten we dat in de eerste plaats kunnen doen door middel van concreet cijfer- en feitenmateriaal. Al deze informatie wordt in dit Jaaroverzicht bij elkaar gebracht in één publicatie. 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 2004

In Hoofdstuk 3 van dit Jaaroverzicht wordt uitvoerig beschreven welke feiten en ontwikkelingen hebben plaatsgevonden in 2004 in de Vlaamse havens. Er werden tal van nieuwe installaties gebouwd, er werden nieuwe terreinen in gebruik genomen, er kwamen er nieuwe bedrijven bij en er zijn bedrijven verdwenen. Nieuwe evoluties in belangrijke dossiers zoals het Deurganckdok in Antwerpen, de Scheldeverdieping, de omlegging van spoorlijn 55 in functie van de ingebruikname van een deel van het Kluisendok in Gent, de vrijgave als haventerrein van de terreinen in de achterhaven van Zeebrugge of de vernieuwing van de Wandelaarskaai in Oostende, werden belicht. Ook werd ingegaan op de nieuwe scheepvaartlijnen en andere ontwikkelingen op scheepvaartgebied.

2.2. Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens

Hoofdstuk 4 van dit Jaaroverzicht belicht de overheidsinvesteringen in 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 1989-2004, 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 2004 ca. 395,1 miljoen euro in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

2.3. Havenarbeid in de Vlaamse havens

Hoofdstuk 5 van dit Jaaroverzicht gaat in op de havenarbeid in de Vlaamse havens. Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2004 in de haven van Antwerpen, Gent en Zeebrugge, terwijl in Oostende het aantal gepresteerde arbeidstaken licht terugliep. Het aantal havenarbeiders volgde in 2004 diezelfde trend: een stijging in Antwerpen, Gent en Zeebrugge en een lichte daling in Oostende. In Hoofdstuk 5 worden gedetailleerde cijfergegevens weergegeven voor de volledige tijdreeks 1980-2004.

2.4. Sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens

Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens wordt cijfermatig weergegeven en toegelicht in Hoofdstuk 6 van dit Jaaroverzicht. De evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier Vlaamse zeehavens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende in de periode 1997-2003 wordt besproken. In 2003 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, meer dan 11,5 miljard €. De directe tewerkstelling bedroeg 105.417 voltijdse equivalenten (VTE's) en er werd 2,5 miljard € geïnvesteerd in 2003.

2.5. Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens

Hoofdstuk 7 bespreekt de ontwikkelingen op het vlak van goederenoverslag, inscheping en ontscheping van passagiers en scheepsbewegingen. Het overslagcijfer van 204 miljoen ton in 2003 steeg naar meer dan 216 miljoen ton in 2004 en daarmee werd opnieuw een absoluut record bereikt. In Antwerpen steeg de totale trafiek tot meer dan 152 miljoen ton. Ook in Oostende is het overslagcijfer van 2004 een absoluut record. Voor het eerst steeg de totale goederenoverslag er boven de kaap van 7,5 miljoen ton. Hoofdstuk 7 geeft deze en vele andere gedetailleerde gegevens weer.

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 Luchtwezen (opgenomen in BIAC) en de Regie voor Maritiem Transport. De Belgische Spoorwegen zijn dus Belgische beleidsmaterie, niettegenstaande in 2004 70,7 % (in ton-kilometer) 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. Bovendien wordt een duidelijke uitleg verschaft over de nieuwe structuren van de NMBS: Teneinde te voldoen aan de Europese regelgeving betreffende de liberalisering van het spoorvervoer, is de NMBS omgevormd tot een holdingmaatschappij "NMBS-Holding" genaamd, met twee dochters, "Infrabel" en "NMBS".

2.7. Europese haven- en vervoerdossiers

De Europese Unie doet zeer regelmatig nieuwe voorstellen van richtlijnen, mededelingen en verordeningen die van belang kunnen zijn voor de havens. Deze voorstellen doorlopen een complexe procedure (meestal de medebeslissingsprocedure), waarbij in elke stap van de procedure nieuwe verslagen, documenten of adviezen worden geproduceerd. Het volgen van één of meerdere dossiers is daarom niet eenvoudig. Ook blijken sommige oudere dossiers op dit moment een grote impact te hebben op de havens (bijvoorbeeld de Vogel- en de Habitatrichtlijn). Niettegenstaande de Europese Unie een massale hoeveelheid informatie via diverse websites verspreidt, is het moeilijk om voor elke dossier de korte inhoud, de actuele stand van zaken en de relevante documenten te achterhalen.

De Vlaamse Havencommissie heeft daarom begin 2004 een boekje gepubliceerd, "Wegwijzer in Europese haven- en vervoerdossiers", met daarin voor een hele reeks actuele Europese onderwerpen een samenvatting, een stand van zaken en een opsomming van relevante documenten. In maart 2005 verscheen de geactualiseerde versie van deze publicatie. Via de website (www.serv.be/vhc) wordt deze informatie geactualiseerd (via paswoord toegankelijk voor wie het boekje heeft) en kan het boekje besteld worden.

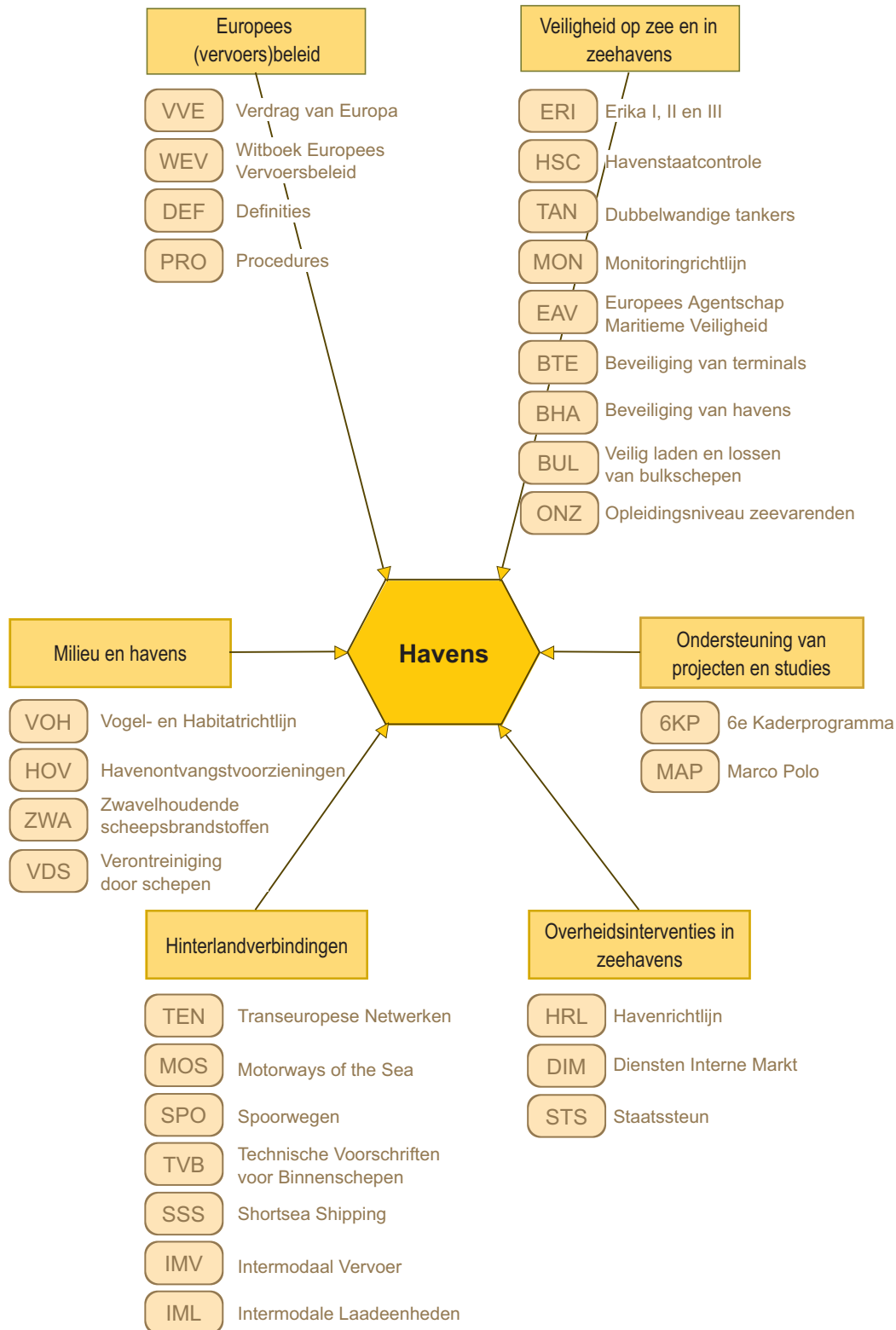
In figuur 1 worden de behandelde onderwerpen schematisch weergegeven. Tegenover het vorige Jaaroverzicht / de eerste editie van de Wegwijzer werden de volgende onderwerpen toegevoegd:

Beveiliging van terminals (BTE): In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001 op het World Trade Centre van New York krijgt de scheepvaart- en havensector steeds meer te maken met nieuwe regelgeving die probeert de transportstromen naar de Verenigde Staten van Amerika te beveiligen. Twee initiatieven, die uitgaan van de Amerikaanse douaneadministratie, zijn het Container Security Initiative (CSI) en het Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT).

België was, na Nederland, het tweede Europese land dat een intentieverklaring met de US Customs ondertekende. Op 26 juni 2002 trad België toe tot het Container Security Initiative (CSI), dat voorziet in de tijdelijke stationering van Amerikaanse douanebeambten in ons land. De fysieke controle van de goederen gebeurt echter uitsluitend door de Belgische douane.

Het CSI past tevens in het streven van de Europese lidstaten om het accent van de douanecontroles te verplaatsen van het land van invoer naar het land van uitvoer. Door de ontwikkelingen in de communicatietechnologie is het thans mogelijk om de resultaten van de douanecontroles bij het laden van goederen in het land van vertrek door te sturen naar de douane van het land van invoer. Daardoor kunnen controles in het land van invoer tot een minimum worden beperkt en kan de douane een snellere doorgang van de goederen garanderen.

Beveiliging van havens (BHA): Op 10 februari 2004 lanceerde de Europese Commissie een nieuw voorstel van richtlijn "betreffende het verhogen van de veiligheid van havens", dit als aanvulling op de verordening "betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten". De voorgestelde richtlijn breidt de beveiligingsmaatregelen uit tot de gehele haven-



Figuur 1: Diverse Europese onderwerpen hebben een invloed op havens

zone, zonder daarbij bijkomende verplichtingen op te leggen voor de zones (terminals) die reeds door de andere richtlijn worden gedekt.

Een gezamenlijke IMO-ILO-werkgroep (International Maritime Organisation - International Labour Organisation) werkt thans aan een gedragscode voor de beveiliging van de havens. Maar het kan nog een hele poos duren vooraleer die gedragscode klaar is. Bovendien zou die gedragscode niet juridisch bindend zijn. Daarom werkt de Europese Commissie thans aan een eigen systeem om de veiligheid van de havens te verbeteren. Het voorstel van de Commissie vult de werkzaamheden van IMO-ILO aan.

Zwavelhoudende scheepsbrandstoffen (ZWA): Zwavel is van nature aanwezig in vloeibare en vaste brandstoffen als olie en kolen. Bijgevolg bevatten de meeste scheepsbrandstoffen zwavel. De uitstoot van zwaveldioxide kan schade aan de gezondheid van de mens en milieu toebrengen en via een bijdrage tot de verzuring kwetsbare ecosystemen aantasten.

Deze emissies kunnen worden verminderd door grenswaarden vast te stellen voor het zwavelgehalte van brandstoffen als voorwaarde voor het gebruik ervan op het grondgebied van de Gemeenschap. Dit was het doel van de Richtlijn van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG. De richtlijn was echter niet van toepassing op het gebruik van de meeste brandstoffen die door zeeschepen worden gebruikt.

Daarom proberen het Europees Parlement en de Raad om via een wijziging van Richtlijn 1999/32/EG de uitstoot van zwaveldioxide en zwevende deeltjes door schepen te beperken. Zij stellen hiervoor verschillende maatregelen voor, onder meer in de vorm van nieuwe grenswaarden voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen.

Verontreiniging door schepen (VDS): De grondslag van het beleid van de Gemeenschap op het gebied van maritieme veiligheid werd gelegd op 24 februari 1993 in een mededeling van de Europese Commissie met als titel "Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee". In het daarbij gevoegde kaderprogramma wordt een aantal maatregelen opgesomd die voornamelijk de tenuitvoerlegging en eventuele aanvulling beogen van normen die zijn opgesteld door internationale organisaties zoals IMO (Internationale Maritieme Organisatie) en de IAO (Internationale Arbeidsorganisatie).

Het actieprogramma omvat een reeks wettelijke maatregelen op een groot aantal gebieden die verband houden met maritieme veiligheid en bescherming van het mariene milieu. De aanpassing van de communautaire wetgeving hangt sterk af van de nieuwe regels die op internationaal vlak worden goedgekeurd. Deze internationale regels zijn meestal van technische aard en moeten als gevolg van de snelle technologische ontwikkelingen op het vlak van scheepsbouw, uitrusting, navigatie en communicatie geregeld worden gewijzigd.

Door de Europese Commissie, het Europees parlement en de Raad werden verschillende initiatieven genomen om de internationale regels te integreren in de Europese regelgeving en deze bijgevolg toegepast te zien in de lidstaten. Hiervoor werd onder meer een Comité opgericht voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

Motorways of the Sea (MOS): Op lange termijn is ongeveer 600 miljard Euro nodig om de infrastructuur, noodzakelijk om het trans-Europees netwerk te realiseren, af te werken. Het vrachtverkeer over de weg zal tegen 2013 met meer dan 60 procent toenemen en een verdubbeling is te verwachten voor de 10 nieuwe lidstaten tegen 2020. Bovendien is het vrachtvervoer over de weg volledig afhankelijk van fossiele brandstoffen, wat het transportsysteem afhankelijk maakt van wijzigende bevoorradingsscenario's.

In antwoord op de grote uitdagingen wordt door de Europese Commissie een nieuw en aangepast Marco Polo Programma II voorgesteld voor de periode 2007-2013. Zich baserend op de ervaring opgedaan in het eerste programma stelt de Europese Commissie enkele initiatieven voor die de toename van het goederenvervoer van de weg moet tegenhouden. Eén van die initiatieven betreft de "Motorways of the sea" ("Snelwegen van de zee").

De idee "Motorways of the sea" houdt in dat er voor het goederenvervoer binnen de Gemeenschap logistieke "wegen" voorzien worden, die gebaseerd zijn op de kustvaart en die vergelijkbaar zijn met snelwegen op het land.

Technische voorschriften voor binnenschepen (TVB): Op 9 december 1997 diende de Europese Commissie een voorstel in voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van richtlijn 82/714/EEG van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Met de nieuwe richtlijn werd dus beoogd de oude

richtlijn uit 1982 te actualiseren en de communautaire technische voorschriften in overeenstemming te brengen met de geavanceerde normen van de Rijnvaart. Het doel van de technische voorschriften is ervoor te zorgen dat schepen volgens goed scheepsbouwgebruik worden gebouwd en dat hun stabiliteit in overeenstemming is met de toepassing waarvoor de schepen bestemd zijn. Zo moet bijvoorbeeld de romp van het schip voldoende sterk zijn om bestand te zijn tegen alle belastingen waaraan de romp normaal wordt onderworpen en moeten alle waterinlaten en -uitlaten zodanig zijn uitgevoerd dat elk ongewenst binnendringen van water in het schip onmogelijk is.

Het in 1997 gelanceerde voorstel voor de actualisatie van de richtlijn uit 1982 doorliep een groot deel van de procedures doch werd op 6 augustus 2004 door de Europese Commissie ingetrokken. Bijna tegelijkertijd werd een vernieuwd voorstel gedaan door de Europese Commissie. Dit voorstel moet nu de volledige medebeslissingsprocedure doorlopen.

Intermodaal vervoer (IMV): Intermodaliteit bestaat uit de integratie, op operationeel gebied en op het gebied van het beheer, van de verschillende vervoermodi, via de aaneenschakeling van de verschillende modi tot een keten en met inachtneming van de eenheid van de vervoerde vracht, dit is zonder dat deze hoeft te worden opgedeeld, gewijzigd of aan een andere bewerking onderworpen.

Teneinde een betere werking van de interne markt, een verbetering van de mobiliteit in het goederenvervoer, een reële concurrentie en een versterking van de economische en sociale cohesie te bewerkstelligen, is het volgens de Europese Commissie noodzakelijk om een trans-Europees vervoersnetwerk tot stand te brengen in de vorm van een multimodaal infrastructuurnetwerk.

Door de verschillende instanties van de Europese Unie werden reeds verscheidene initiatieven genomen in verband met intermodaal vervoer. Zowel het Europees Parlement als de Europese Raad hebben resoluties geformuleerd over de bevordering van intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer in de Europese Unie.

Intermodale laadeenheden (IML): De richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden vloeit voort uit het Witboek van de Europese Commissie over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010. Het voorstel is gebaseerd op de artikelen 71 en 80 van het EG-Verdrag.

In het voorstel doet de Europese Commissie een voorstel voor een optimale intermodale laadeenheid, de UECI (Unité Européenne de Chargement Intermodale). Deze intermodale laadeenheid heeft zowel de voordelen van de container (stevig en stapelbaar) als die van de wissellaadbak (grotere capaciteit). Een dergelijke Europese eenheid kan bij de vier vervoermodi (spoor, weg, zee- en binnenvaart) worden gebruikt en de overslag tussen deze vervoerwijzen zal daardoor eenvoudiger worden.

De eenheid moet stapelbaar zijn en aan de bovenzijde vastgenomen kunnen worden om voor maximale intermodaliteit te zorgen. Tevens moet de eenheid een zo groot mogelijke laadruimte bieden voor het vervoer van ISO-pallets (met gestandaardiseerde afmetingen van 800 x 1.200 mm of 1.000 x 1.200 mm (ISO 6780)) en laden en lossen moet snel kunnen gebeuren om de kosten en het tijdverlies te beperken. Het vervoer over zee moet tevens mogelijk zijn.

Diensten interne markt (DIM): Het voorstel voor een richtlijn "betreffende diensten op de interne markt" (dikwijls ook de Bolkestein-richtlijn genoemd) maakt deel uit van het proces van economische hervorming met het doel van de EU tegen 2010 de meest concurrerende en dynamische kenniseconomie van de wereld te maken. De voorgestelde richtlijn beoogt de vaststelling van een rechtskader om de belemmeringen, die de vrijheid van vestiging van dienstverrichters en het vrije verkeer van diensten tussen de lidstaten in de weg staan, te verwijderen.

De richtlijn is niet van toepassing op niet-economische activiteiten of activiteiten waarbij het kenmerk van vergoeding ontbreekt, bijvoorbeeld bij activiteiten die de staat zonder economische tegenprestatie verricht in het kader van zijn taken op sociaal, cultureel, gerechtelijk of onderwijsgebied.



3

Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2004

3.1. De haven van Antwerpen

3.1.1. Industrie

In januari 2004 heeft de Nederlandse sleepvaart- en bergingsgroep Smit Internationale een joint-venture opgericht met de Duitse sleepvaartgroep Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard voor het beheer van het Antwerps sleepvaartbedrijf Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS). Beide partijen hebben een aandeel van 50 % in de nieuwe joint-venture en hebben in dat raam een overeenkomst afgesloten waarin zaken zoals de dividendpolitiek, investeringen en het bestuur worden geregeld. Aan de zelfstandigheid van de URS wordt niet geraakt. In feite betreft de transactie de verkoop door Smit Internationale van een aandeel van 50 % in het Antwerps bedrijf. In 2003 had de Nederlandse sleepvaart- en bergingsgroep Smit Internationale haar eerdere participatie in de URS opgetrokken van 49 % tot 100 % door de aankoop van de Bofor-aandelen die in handen waren van de groep Gevaert. In 1999 had Smit Internationale reeds een minderheidsparticipatie genomen in de URS. Deze participatie werd geleidelijk opgevoerd tot 49 % en uiteindelijk, in 2003, tot 100 %. De joint-venture met Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard past in de politiek van Smit Internationale dat de zeggingschap in de bedrijven waarin het participeert wil behouden en in de afbouw van de sterke aanwezigheid in het vaargebied Antwerpen/Rotterdam ten voordele van andere geografische regio's.

Op 16 maart 2004 namen de Antwerpse logistieke groep Katoen Natie en het Amerikaanse chemiebedrijf DuPont

op de Linkeroever een nieuwe installatie in gebruik voor de verwerking van titaniumdioxide. De nieuwe fabriek van DuPont werd gebouwd op de vroegere terreinen van Kallo Industries, ten noorden van de Kallo-sluis. Deze terreinen zijn eigendom van Katoen Natie. Titaniumdioxide wordt onder meer gebruikt voor het wit kleuren van papier, kunststof, tandpasta en porselein. Tot dan toe produceerde DuPont titaniumdioxide in de Verenigde Staten en in Mexico en werd het in containers of op paletten naar Antwerpen verscheept. Om de productie beter af te stemmen op de klanten besliste DuPont om een verwerkingsinstallatie te bouwen in Antwerpen. Het product komt nu in bulk aan en het wordt in de nieuwe installaties verwerkt in functie van de vraag van de klanten. De verwerkingsinstallatie op de Linkeroever werd gebouwd door Katoen Natie, die ze nadien verkocht aan DuPont. Katoen Natie staat ook in voor de verwerking van het titaniumdioxide: opslag, mengen, opzakken en transport. Katoen Natie investeerde 20 miljoen euro in nieuwe magazijnen en verpakingsinstallaties. Daarnaast werd nog eens 5 miljoen euro geïnvesteerd in de verwerkingsinstallatie. Deze verwerkingsinstallatie voor titaniumdioxide is de eerste dergelijke installatie ter wereld. Vooral voor Katoen Natie is de start van de verwerkingsinstallatie een mijlpaal. Tot dan toe bleven de logistieke activiteiten van Katoen Natie beperkt tot de fysieke behandeling van de goederen, zonder dat deze in één of ander productieproces werden getransformeerd. In de nieuwe DuPont-installatie wordt het product wel veranderd door het toevoegen van additieven volgens de wensen van de klanten (papierproducenten en kunststofverwerkers). De productie van de nieuwe vestiging is bestemd voor Europa, het Midden-Oosten en Noord-

Afrika. In totaal leverde de investering 92 nieuwe jobs op: 70 bij Katoen Natie en 22 bij DuPont.

In maart 2004 nam het Antwerpse logistieke bedrijf Wijngaard Natie het havenbedrijf Atlantic over. Atlantic is gespecialiseerd in de goederenbehandeling en de opslag van chemicaliën, voedingsmiddelen en project-cargo. Het bedrijf werd in 1880 gesticht en heeft in de haven van Antwerpen een magazijn capaciteit van 30.000 m². De Wijngaard Natie werd in 1864 opgericht en is één van de laatste onafhankelijke groepen in de haven. In de goederenbehandeling opereert Wijngaard Natie onder de naam Antwerp Stevedoring International en baat een terminal uit van 9 hectaren met een kaailengte van 850 meter. Conpack is de afdeling die de maritieme verpakking van goederen op de kaai en het vastzetten van lading in schepen verzorgt. Het dochterbedrijf Trans Polymer International is actief in de opslag en de behandeling van polymeren en pigmenten. In Antwerpen beschikt Wijngaard Natie over 100.000 m² magazijnen en 30.000 m² open ruimte. Zowel Wijngaard Natie als Atlantic zijn gespecialiseerd in magazijnopslag en logistieke activiteiten.

Eind maart 2004 kreeg het Nederlandse technologie-concern Stork van Belgian Refining Company (BRC) de opdracht om voor een bedrag van 5,5 miljoen euro een procesinstallatie op te bouwen op de site van BRC in Ant-

werpen. Met deze procesinstallatie worden op het einde van het raffinageproces de laatste onzuiverheden uit de benzine verwijderd, waardoor de benzine een hoger octaangetal heeft. BRC kocht de procesinstallatie van Shell, die deze installatie eerder gebruikte in het Noorse Stavanger. Stork heeft de procesinstallatie in verschillende stukken over zee naar België vervoerd en, na controle van alle onderdelen, in Antwerpen weer in elkaar gezet. Daardoor is de procesinstallatie 30 à 40 procent goedkoper dan een nieuwe installatie. Bovendien beschikt BRC na één jaar reeds over deze installatie, terwijl voor nieuwbouw twee à drie jaar nodig was geweest. BRC beschikte in Antwerpen reeds over een gelijkaardige installatie, maar door de wijziging van de geldende normen was een upgrading noodzakelijk. Het in gebruik nemen van de bijkomende procesinstallatie zal noch de tewerkstelling, noch het productievolume van BRC beïnvloeden.

Het Franse bedrijf Air Liquide kondigde in 2002 de bouw aan van een nieuwe waterstoffabriek op de terreinen van BASF in Antwerpen. Met de bouw van de nieuwe installatie werd in juli 2002 gestart en de nieuwe fabriek werd in april 2004 officieel in gebruik genomen. De waterstoffabriek heeft een capaciteit van 100.000 m³ per uur en is de grootste waterstofproductie-eenheid van Air Liquide. Air Liquide bouwde de nieuwe waterstoffabriek op de terreinen van BASF-Antwerpen omdat daar de restwarmte nuttig kan omgezet worden in stoom voor de plaatselijke BASF-fabrieken en omwille van de aanwezigheid aldaar van een aardgaspijpleiding. Aardgas is immers een basisproduct voor de aanmaak van waterstof. Een andere reden voor de keuze van die locatie is het feit dat een deel van de waterstofproductie voor de fabrieken van BASF-Antwerpen bestemd is. Waterstof wordt er immers gebruikt voor de aanmaak van polyuretaangrondstoffen. Naast BASF worden meerdere kleinere klanten vanuit de fabriek in Antwerpen bevoorrad. Dit gebeurt via een pijpleidingennet van ongeveer 900 km lengte dat vanuit Antwerpen vertrekt. Via dit net nemen klanten in Nederland, voornamelijk in Rotterdam, in de streek van Feluy in België en in de omgeving van Arras en Douai in Frankrijk waterstof van de installatie in Antwerpen af. In de bouw van de nieuwe waterstoffabriek investeerde Air Liquide 80 miljoen euro. In 2004 startte Air Liquide in Antwerpen eveneens met de bouw van een installatie voor de productie van koolstofmonoxide. In deze nieuwe installaties wordt 20 miljoen euro geïnvesteerd. De investeringen zijn goed voor 26 nieuwe banen. Air Liquide, dat in 1902 werd gesticht, is de wereldleider in de productie en de levering van industriële en medische gassen.



Het Antwerps logistieke bedrijf Katoen Natie sloot in 2004 een overeenkomst met het Amerikaanse bedrijf Quiksilver om de Quiksilver-producten vanuit Antwerpen te verdelen op de Europese markt. Quiksilver is afkomstig uit Australië en is uitgegroeid tot een bekend kleedings- en accessoiremerk van sportartikelen. In Europa heeft de onderneming, die intussen in Amerikaanse handen is, een gedecentraliseerde organisatiestructuur. Het hoofdkwartier is gevestigd nabij Biarritz in Frankrijk. Tot dan toe werd de Europese markt bevoorrad van drie locaties in Frankrijk. Quiksilver besloot echter om de logistieke organisatie uit te besteden aan de gespecialiseerde logistieke dienstverlener Katoen Natie. Daarvoor stelt Katoen Natie een magazijn van 8.000 m² ter beschikking op de Linkeroever. Vanaf 15 mei 2004 staat Katoen Natie in voor het ontvangen, controleren, opslaan en verdelen van de sportartikelen naar de winkels en de distributeurs. De goederen zijn voor het grootste deel afkomstig uit Azië, maar ook uit Portugal en de Maghreb-landen. De belangrijkste afzetmarkten in Europa zijn Frankrijk, Het Verenigd Koninkrijk en Spanje.

Op 21 november 2001 ondertekenden RWE en Electrabel in een consortium een contract met hun klant BASF voor de stoombevoorrading van de productiesite van BASF in Antwerpen. Elk van de partijen leverde toen al tot 150 MW elektriciteit aan BASF. Reeds in maart 1999 ondertekenden RWE en Electrabel op vraag van hun klant BASF een Protocol akkoord waarin ze zich engageerden om samen een joint-venture uit te werken voor de productie van elektriciteit op de site. Na een hevige competitie om de energiebevoorrading van de Antwerpse vestiging besliste BASF om de helft van het contract respectievelijk aan RWE en aan Electrabel toe te kennen. In het kader van dit engagement hebben de twee energieondernemingen in 2001 beslist om samen te investeren in de bouw van een eerste STEG (Stoom en Gas)-centrale met een vermogen van 400 MW, voorzien van een stoomaftap met een capaciteit tot 300 ton processtoom per uur, overeenkomstig de behoeften van de klant. Elk van beide partners in het consortium zal zijn overschot aan elektriciteit geproduceerd door de STEG op de markt commercialiseren. De bouw van de elektriciteitscentrale op de site van BASF startte begin 2003 en moet midden 2005 voltooid zijn. De totale investering bedraagt ongeveer 200 miljoen euro.

In juni 2004 opende Hoek Loos NV uit Niel een depot op de bedrijfsterreinen van Antwerp Ship Repair in het Antwerpse havengebied. Hoek Loos behoort tot de Duitse Linde-groep en startte zijn activiteiten in België in 1991. Het bedrijf is gespecialiseerd in de productie van tech-

nische en medische zuurstof en in de distributie van industriële gassen in cilinders en in bulk. Het nieuwe depot kreeg de naam "Gas!" mee. Gas! is het eerste depot dat Hoek Loos in eigen beheer in gebruik neemt. In België werkte de onderneming tot dan toe met een vijftiental onafhankelijke depothouders. Op de terreinen van Antwerp Ship Repair beschikt Gas! over een beveiligde site waar een buffervoorraad gassen in flessen en in palletverpakkingen kan opgeslagen worden.

Op de kaai van Atlas PCS (Project Cargo Solutions) werd in juli 2004 gestart met de montage van een installatie voor de aanmaak van LNG (het vloeibaar maken van gas). Atlas PCS voert de montage uit in opdracht van Fabricom uit Hoboken, die op zijn beurt als onderaannemer optreedt van het Duitse engineeringbedrijf Linde AG. Linde AG kreeg de opdracht van de Noorse olie- en gaswinningsmaatschappij Statoil. De LNG-fabriek is bestemd voor de ontginning van gas van het Snøwhit-gasveld nabij Hammerfest in de Barentssee. Onderdelen van de installatie werden in Antwerpen per ponton aangevoerd vanuit Bremen. Wegens de uitzonderlijke afmetingen van de LNG-installatie heeft Fabricom een overeenkomst gesloten met Atlas PCS dat voor de montage tot mei 2005 een terrein van 18.000 m² ter beschikking stelt ter hoogte van kaai 496 in de Antwerpse haven. Atlas PCS staat ook in voor de volledige coördinatie van het project. Om de enorme constructie te kunnen dragen werden op het terrein 55 schroefpalen, die elk een puntbelasting van ongeveer 100 ton kunnen weerstaan, 28 meter diep in de grond gedreven. Daarop rust het grondvlak (van 30 op 30 meter) van de constructie. Na volledige montage heeft de toren een hoogte van 68 meter en een gewicht van 3.300 ton. In april 2005 wordt de toren op een ponton gereden en met sleepboten tot aan de monding van de Schelde gebracht, waar wordt overgeladen op een speciaal zeeschip voor verder vervoer naar het gasveld nabij Hammerfest.

Eind juli 2004 heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een braakliggend terrein van 31 hectaren aangekocht van New Holland Tractor, een onderdeel van de Fiat-groep. Het terrein van 307.800 m² is gelegen aan de Noorderlaan/Luithagen. De aankoop is belangrijk omdat de strategische plannen de gebieden die voor mogelijke havenactiviteiten in aanmerking komen strak afbakenen. De verwerving van het braakliggend terrein op de Rechteroever biedt perspectieven voor de verdere havenontwikkeling. Alvorens de terreinen in concessie kunnen worden gegeven moet eerst een milieueffectenrapport (MER) worden opgemaakt en moet een rooi-

vergunning worden afgegeven. Indien alles volgens plan verloopt zal het Havenbedrijf de terreinen in 2006 in concessie kunnen geven.

De Duitse chemiegroep BASF en het Amerikaanse Dow Chemicals beslisten in augustus 2004 tot de bouw van een nieuwe productie-eenheid voor propyleenoxide in Antwerpen. Met de bouw wordt in 2006 gestart en de eerste productie van propyleenoxide is voorzien in 2008. Als basis voor de aanmaak van propyleenoxide zal waterstofperoxide worden gebruikt. In 2003 sloten BASF en Dow een overeenkomst voor de ontwikkeling van een nieuw procédé voor de productie van propyleenoxide. Dit is de grondstof voor de aanmaak van polyurethaanschuim of schuimrubber. Bij het klassieke productieproces van propyleenoxide wordt styreen als nevenproduct gevormd. Het nieuwe procédé op basis van waterstofperoxide levert alleen water als restproduct. De keuze van inplanting in Antwerpen werd ingegeven doordat BASF er reeds polyethers maakt, een tussenproduct tussen propyleenoxide en polyurethaan. Bovendien zal, door zelf propyleenoxide te produceren, de productieketen van polyurethaan bij BASF in Antwerpen volledig gesloten worden. Nu moet propyleenoxide nog aangekocht worden bij derden. Met een capaciteit van 300.000 ton per jaar, wordt de installatie de grootste propyleenoxidefabriek op basis van waterstofperoxide ter wereld. Het nieuw ontwikkelde procédé zal er voor het eerst worden toegepast. De Belgische chemie- en farmagroep Solvay en BASF tekenden in 2002 reeds een intentieverklaring voor de bouw van een gezamenlijke waterstofperoxidefabriek op voorwaarde dat BASF een propyleenoxide-installatie opstartte. De waterstofperoxidefabriek op de terreinen van BASF wordt, met

een jaarcapaciteit van 200.000 ton, één van de grootste in haar soort. Het grootste deel van de productie van waterstofperoxide is bestemd voor BASF en Dow. Het saldo zal Solvay vrij op de markt verkopen.

De Italiaanse firma Fercam opende begin oktober 2004 een kantoor in de haven van Antwerpen. Fercam zal in eerste instantie de klemtoon leggen op het intermodaal vervoer. Fercam werd in 1949 opgericht en heeft zijn hoofdzetel in Bolzano in Noord-Italië. Tot 2003 was Fercam hoofdzakelijk een transportonderneming. Pas in 2003 werd definitief de weg ingeslagen van een Europese logistieke dienstverlener. In Europa heeft Fercam 44 vestigingen, waarvan 32 in Italië en 12 in zeven andere landen (Duitsland, Spanje, Frankrijk, Nederland, Slowakije, het Verenigd Koninkrijk en nu ook België). Met activiteiten als het vervoer van volle ladingen, gecombineerd vervoer, nationale en internationale stukgoedropage, logistiek, opslag, expresvervoer en koeltransport is Fercam één van de grootste vervoerbedrijven van Italië. Het Antwerpse kantoor biedt dagelijkse vertrekken aan per spoor of vrachtwagen naar Italië, het Verenigd Koninkrijk, Spanje en andere bestemmingen in Europa. In de toekomst wil Fercam zich toeleggen op de internationale lucht- en zeevrachtactiviteiten.

Vanaf 1 november 2004 heeft de Antwerpse Nova Natie Group het handelsfonds en alle contractuele verplichtingen van de firma AD Logistics NV in Antwerpen en Zeebrugge en van AD Logistics BV in Rotterdam overgenomen. AD Logistics is gespecialiseerd in de behandeling van bederfelijke goederen. De behandeling van deze goederencategorie is een zeer interessant marktsegment en wint vooral in de luchtvracht steeds meer aan belang. Via zijn holding 3AD investeerde AD Logistics eerder in 2004 in het Brussels Perishables Center (BPC), dat op Brucargo is gevestigd. Op Brucargo richt 3AD zich met zijn BPC op alle partijen die zich met de trafiek van bederfelijke goederen bezighouden. Daarbij worden ook pogingen ondernomen om bestaand luchtvrachtverkeer van andere luchthavens weg te halen ten voordele van Brussel. Nova Natie is geëvolueerd van een goederenbehandelaar tot een logistieke onderneming. Onder het filiaal Nova Natie Logistics baat de groep in Antwerpen verschillende magazijnen uit. Deze activiteit wordt ondersteund door de bevrachtings- en expeditie dochter Novatrans NV. Het bedrijf Novachem Storage daarentegen is gespecialiseerd in de opslag en het behandelen van gevaarlijke goederen. Enkele jaren geleden tenslotte integreerde Nova Natie zich in de in woudproducten gespecialiseerde Hout-Natie De Eendracht.





In november 2004 besliste Bayer MaterialScience om in Antwerpen een nieuwe installatie voor de productie van anilin te bouwen. Anilin is een basisgrondstof waarmee, via het tussenproduct difenylmethaan-diisocyaanaat (MDI) de kunststof polyurethaan wordt gemaakt. Polyurethaan wordt voornamelijk als isolatieproduct gebruikt bij de productie van koel- en diepvrieskasten en als isolatie voor huizen, maar ook als elastomeer in de schoenen- en automobielsector en in de elektronische industrie. Bayer wil de productie van MDI in zijn fabrieken tegen 2006 in totaal met 140.000 ton per jaar verhogen. Naast de installaties in Antwerpen beschikt Bayer ook over soortelijke productie-eenheden in het Spaanse Taragona, het Duitse Brunsbüttel en het Amerikaanse Baytown. De directie van Bayer in het Duitse Leverkusen besliste om ook de capaciteit in Antwerpen op te voeren door een capaciteitsverhoging van de bestaande installaties en door de bouw van een bijkomende productie-eenheid. De bestaande installaties worden aangepast zodat de capaciteit met 25.000 ton toeneemt tot 165.000 ton per jaar. Deze uitbreiding moet tegen het einde van 2005 klaar zijn. De nieuwe productie-eenheid van 50.000 ton moet in de loop van 2006 operationeel zijn. Om de productiecapaciteit in Antwerpen met 75.000 ton per jaar te verhogen investeert Bayer 20 miljoen euro.

Op 10 december 2004 werd op de terreinen van BASF Antwerpen een nieuwe Styreenkunststof ABS-installatie in gebruik genomen. ABS wordt gebruikt als behuizing van huishoudapparaten, in auto-onderdelen, in speelgoed enz. De nieuwe productie-eenheid heeft een capaciteit van 200.000 ton per jaar en behoort tot de grootste dergelijke installaties ter wereld. De installatie heeft 100 miljoen euro gekost en biedt werkgelegenheid aan 100 man. De logistiek van de ABS-productie werd toevertrouwd aan het Duitse bedrijf Schmidt, dat in dat kader een nieuwe vestiging in Antwerpen heeft geopend. De ABS-korrels komen via een pijpleiding uit de productie-eenheid in het magazijn dat BASF heeft gebouwd maar door Schmidt wordt uitgebaat. Schmidt staat in voor de verpakking, het palletiseren en het vervoer naar de klanten. De productie van ABS in Antwerpen is bestemd voor gans Europa. Diezelfde dag, 10 december 2004, was het precies veertig jaar geleden dat het Duitse BASF AG, de 100 %-dochter, BASF Antwerpen oprichtte. In die veertig jaar heeft BASF 6 miljard euro geïnvesteerd in Antwerpen: in 53 installaties op het 800-hectaren grote terrein werken meer dan 4.000 vaste personeelsleden.

In december 2004 liepen in de autofabriek van General Motors Belgium in Antwerpen de eerste exemplaren van het nieuwe model Astra GTC (Grand Turismo Compact) van de band. De GTC is het derde model van de Astra-reeks. De wagen is uitgerust met heel wat innoverende technologie. De nieuwe Astra wordt in Antwerpen op een montagelij, tussen twee andere modellen door, gebouwd. De arbeiders aan de montagelij moeten dus voortdurend omschakelen. Deze flexibiliteit is een sterkte van de fabriek. De autofabriek draaide in 2004 nog steeds niet op de volle capaciteit van 264.000 wagens per jaar. In de voorbije jaren werden twee nieuwe modellen geïntroduceerd en dat vergt van het personeel heel wat aanpassing waardoor de productie niet meteen op de volle capaciteit komt. In 2004 schommelde het productievolume rond de 236.000 auto's. Dit is ongeveer hetzelfde volume als in 2003. Of de productie in 2005 zal stijgen is volledig afhankelijk van de marktsituatie.

3.1.2. Infrastructuur

Stand van zaken Scheldeverdieping

In het Verdrag tussen Vlaanderen en Nederland over de Scheldeverdieping (17 januari 1995), was de mogelijkheid voorzien om een 2de fase van de Scheldeverdieping uit te voeren (het 40'-50'-programma). Op de vergadering van de Technische Scheldecommissie (TSC) van 19 juni 1997 deelde Rijkswaterstaat aan Vlaanderen mee dat een langetermijnvisie (LTV) een volgende fase van de Scheldeverdieping diende vooraf te gaan.

Op de Technische Scheldecommissie vergadering van 27 maart 1998 stelde Nederland dat: "elke discussie over enige verdere verdieping moest gestart worden vanuit de integrale langetermijnvisie". De Vlaamse delegatie aanvaardde dit voorstel.

De langetermijnvisie beoogt een integrale aanpak van alle functies van het Schelde-estuarium vanuit de drie samenhangende en prioritaire invalshoeken: veiligheid, toegankelijkheid en natuur. Deze aanpak moest uitmonden in een integrale beleidsvisie die op 18 januari 2001 in de Technische Scheldecommissie zou worden gepresenteerd.

Op 28 september 1999 keurde de Vlaamse Regering éénparig een memorandum goed waarin de mogelijkheid van een getijdenonafhankelijke vaart voor schepen met een diepgang tot 14m (46') naar Antwerpen (uitbaggering drempels tot 15,75m) werd gevraagd.

Op 19 januari 2001 werd het langetermijnvisie-rapport door de Technische Scheldecommissie aan de bevoegde ministers in Vlaanderen en Nederland aangeboden. De kenmerken van het streefbeeld in 2030 zijn:

- De instandhouding van de fysieke kenmerken van het estuarium is uitgangspunt van beheer en beleid.
- Maximale veiligheid is een belangrijke bestaansvoorwaarde voor beide landen.
- Als trekpaarden voor de welvaart zijn de Scheldehavens optimaal toegankelijk.
- Het estuarien ecosysteem is gezond en dynamisch.
- Nederland en Vlaanderen werken bestuurlijke-politiek en operationeel samen.

Om dit streefbeeld te bereiken werden vier mogelijke ontwikkelingsschetsen beschreven.

- Ontwikkelingsschets A schetst een beleid op middellange termijn waarin het huidige afgesproken beleid niet wezenlijk wordt aangevuld.

- Ontwikkelingsschets B representeert een beleid op de middellange termijn, waarin de studieoptie uit het bestaande verdrag (50'/40') tussen Nederland en Vlaanderen (17 januari 1995) wordt uitgevoerd.
- Ontwikkelingsschets C omvat een beleid op de middellange termijn van een gecontroleerde ontwikkeling van de veranderingen. Op basis van voortschrijdend inzicht worden stapsgewijs besluiten genomen over ingrepen van veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. De vaargeulen laten een getijdenongebonden toegang toe voor schepen met een diepgang > 12,2m.
- Ontwikkelingsschets D representeert een beleid op de middellange termijn waarbij grote ingrepen in het estuarium in één keer worden uitgevoerd.

Ministers T. Netelenbos (minister van Verkeer en Waterstaat, Nederland) en S. Stevaert (minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Vlaanderen) ondertekenden op 5 februari 2001 een Memorandum van overeenstemming tussen Nederland en Vlaanderen inzake de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium.

De Schelde werd reeds in een eerste fase verdiept door de ondertekening van de 'Waternverdragen' op 17 januari 1995. De uitvoering van het zogenaamde 48'/43'/48'-programma zorgde ervoor dat de vaarmogelijkheden op de Westerschelde naar Antwerpen aanzienlijk werden uitgebreid en dat de tijongebonden diepgang 11,6 meter bereikte. Dit liet containerschepen van 5.500 TEU en meer toe Antwerpen aan te lopen. Voor een diepliggend schip was het echter nog steeds enkel onder een extreem gunstig getij mogelijk om de haven in één opvaart aan te lopen, zonder te moeten wachten op de volgende hoogwaterstand.

In het "Verdrag tot vernieuwing van de vaarweg op de Westerschelde" werd nog een volgende fase van verdieping voorzien, de zogenaamde 50'/40'-verdieping. In januari 1999 gaf de Technische Scheldecommissie de opdracht aan de Nederlandse Rijkswaterstaat en de Belgische Administratie Waterwegen en Zeewezen om een studie uit te voeren voor het volledige Schelde-estuarium. Deze studie, de zogenaamde Langetermijnvisie, werd op 18 januari 2001 beëindigd en omvat een overzicht van verschillende mogelijkheden tot verdieping, waarbij zowel de economische, de ecologische, de nautisch-morfologische en de veiligheidsaspecten in kaart worden gebracht. In een memorandum dat de Vlaamse minister Stevaert en zijn Nederlandse collega Netelenbos op 5 februari 2001 ondertekenden, drukten ze de wil uit een integraal vaar-

wegbeheer voor de Westerschelde uit te werken. In deze geest werd ook een nauwgezette planning vooropgesteld aangaande de beslissingsprocedure in de verdiepingproblematiek.

In uitvoering van dit memorandum werd door het Vlaams Parlement in juni 2001 een vraag tot verdieping geformuleerd, waarbij een diepgang van 12,8 meter met een kielspeling van 15% werd vooropgesteld. Nederland kreeg tijd tot december 2001 om zijn standpunt te formuleren. Nederland vroeg onderzoek naar drie alternatieven: de nuloptie, 14,7 meter waterdiepte (13,1 meter plus 12,5 % kielspeling) en 12,8 meter plus 12,5% kielspeling.

Op 4 maart 2002 ondertekenden beide ministers in Vlissingen een tweede Memorandum van Overeenstemming. Op verzoek van de Antwerpse havengemeenschap drong de Vlaamse Regering aan op het naleven van een strikt tijdschema voor de uitvoering van het wetenschappelijk onderzoek en de effectieve besluitvorming. Binnen twee jaar moest het noodzakelijke studiewerk, met een strategisch milieueffectenrapport en een maatschappelijke kosten-batenanalyse, afgerond zijn. Daarna volgde een periode van negen maanden om concrete politieke afspraken te formuleren. Langs Nederlandse zijde werd de loskoppeling van de loodsgelden centraal gesteld. Er werd overeengekomen in stappen te evolueren naar een mogelijk volledige ont koppeling in 2008.

Centraal in dit Memorandum van Overeenstemming staat de uitwerking van een ontwikkelingschets, een visie, van hoe het Schelde estuarium er in 2010 moet uitzien. Hierbij moet een evenwicht gevonden worden tussen soms tegengestelde belangen. De drie prioritair functies van het estuarium, met name natuurlijkheid, toegankelijkheid en veiligheid moeten immers gewaarborgd worden.

De ontwikkelingschets werd opgesteld aan de hand van, onder meer een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en een Strategische Milieu Effecten Rapportage (MER).

Deze studies onderzochten volgende thema's:

- de verruiming;
- de Overschelde (een verbinding tussen de Ooster- en Westerschelde bij Bath ter bevordering van de veiligheid tegen overstromingen);
- een natuurontwikkelingsplan voor het estuarium.

Het volledige studietraject moest binnen de twee jaar na ondertekening van het Memorandum van Overeen-

stemming, dus voor 4 maart 2004, afgewerkt zijn. Binnen de 9 maand na afwerking van de ontwikkelingschets, dus voor 4 december 2004, diende dan politieke besluitvorming plaats te vinden.

Om deze veelzijdige onderzoeken binnen de vooropgestelde tijdspanne af te ronden werd een gezamenlijke ambtelijke projectorganisatie opgericht, kortweg ProSes (Projectdirectie ontwikkelingschets Schelde- estuarium) genaamd. ProSes bestond voor de ene helft uit Vlaamse ambtenaren en voor de andere helft uit Nederlandse ambtenaren. Zij stelden de ontwikkelingschets 2010 op en zagen toe op de daarvoor noodzakelijke studies zoals de MKBA en de MER. Verder begeleidde zij het maatschappelijke debat en zorgden zij dat alle betrokken partijen inspraak kregen. Het uiteindelijke doel van dit hele traject was om tot een zo ruim mogelijk gedragen ontwikkelingschets te komen. Voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen was het behoud van het specifieke Schelde-statuut, zoals verworven in het Scheidingsverdrag, van groot belang.

In 2004 werd de ontwikkelingschets - een visie van hoe het Schelde-estuarium er in 2010 zal uitzien - afgerond. De resultaten van zowel de Milieueffectenrapportage als de Maatschappelijke Kosten Batenanalyse, die in dit kader werden uitgevoerd waren gunstig. Ook de resultaten van de risicoactualisatiestudie die binnen het luik externe veiligheid past, waren erg positief. De risico's verbonden aan het transport van ammoniak en brandbare gassen op de Westerschelde worden tot ver onder de Nederlandse wettelijke norm teruggebracht. Dit is verwezenlijkt door de invoering van allerhande nautische bronmaatregelen en door het incorporeren van de recentste wetenschappelijke inzichten en actueelste data in de risicoactualisatiestudie. Concreet betekent dit dat de kans dat een persoon op de oever van de Westerschelde zou overlijden ten gevolge van een ongeluk met een gastanker aanzienlijk lager is dan één op een miljoen jaar.

Op 17 december 2004 keurde de Vlaamse Regering de strategische besluiten van de Ontwikkelingschets 2010 goed. Op 11 maart 2005 ondertekenden de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs, de Nederlandse ministers Cees Veerman en Melanie Schultz en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu & Natuur, Kris Peeters in Den Haag een derde Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium. In het Memorandum werd ondermeer overeengekomen de gemaakte afspraken vast te leggen in verschillende ver-

dragen. De onderhandelingsdelegaties, aan Vlaamse zijde onder voorzitterschap van mevrouw Wivina Demeester en de heer Jan Strubbe, streven ernaar om over de verschillende ontwerpverdragen een akkoord te sluiten vóór het einde van 2005. Hiermee is de weg geëffend om in 2007 te starten met de uitdieping van de Westerschelde tot 13,10 meter.

Nadat de Raad van State de werken aan het Deurganckdok voor de tweede keer had laten stilleggen, werd op 14 december 2001 in het parlement een speciaal nooddecreet of validatiedecreet, goedgekeurd, dat de uitgave van een reeks nieuwe bouwvergunningen mogelijk maakte. Omdat het parlement door het validatiedecreet de regeringsbesluiten bekrachtigt, krijgen de besluiten de juridische waarde van een decreet, waardoor beroep bij de Raad van State onmogelijk wordt. Op 18 maart 2002 verleende de Vlaamse ministerraad acht nieuwe bouwvergunningen voor onder andere de bouw van de kaaimuren, de aanleg van een leefbaarheidsbuffer rond het dorp Doel, de baggerwerken in het dok, de terreinophogingen, de aanleg van ontsluitingswegen, spoorinfrastructuur en drie vergunningen voor natuurcompensaties. Het validatiedecreet voorziet tevens drie afzonderlijke vergunningen voor een gecontroleerd overstromingsgebied ten zuiden van de haven op het grondgebied van Kruibekke, Bazel, en Rupelmonde. Met het decreet van 29 maart 2002 bekrachtigde het Vlaams Parlement de elf bouwvergunningen die de Vlaamse Regering op 18 maart voor de aanleg van het Deurganckdok had verleend. Op 25 april 2002 werden door de bestendige deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen twee milieuvergunningen verstrekt. Een eerste vergunning werd afgeleverd aan de afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse administratie en heeft betrekking op de aanleg van het dok zelf. Het havenbedrijf zelf kreeg een milieuvergunning voor de exploitatie van het dok gedurende een eerste termijn van twintig jaar. Op 22 januari 2004 werden nog eens vier stedenbouwkundige vergunningen door de Verenigde Commissies voor Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening van het Vlaams Parlement bekrachtigd. Het decreet voor de aflevering van de laatste bouwvergunningen voor de bouw van het Deurganckdok werd begin december 2004, met meerderheid van stemmen, door het Vlaams Parlement goedgekeurd.

Op 25 februari 2003 werd een akkoord bereikt over de verdeling van de concessies aan het nieuwe Deurganckdok. De beslissing van MSC (Mediterranean Shipping Company) om al haar containertrafiek op de MSC

Home Terminal aan het Delwaidedok, achter de sluizen, te concentreren, resulteerde in een herschikking van de concessieovereenkomsten. Deze herschikking werd in september 2003 afgerond. De volledige oostkant van het Deurganckdok werd in concessie gegeven aan P&O Ports en de noordwestelijke concessie blijft, na de verhuis van MSC naar het Delwaidedok, voor PSA/Hesse-Noord Natie. Hoewel in september 2003 dus in grote lijnen een overeenkomst werd bereikt over de verdeling van de concessies, werd nog maandenlang onderhandeld over de details van de concessieovereenkomsten. De definitieve concessie-akkoorden werden op 3 februari 2004 gefinaliseerd en op 13 februari 2004 werd de overeenkomst met PSA/Hesse-Noord Natie ondertekend. De concessieovereenkomst met P&O Ports werd in april 2004 ondertekend.

Op 31 maart 2004 werd de zelfvarende evenwichtsbaggerkraan "De Neus" plechtig ingehuldigd. Het nieuwe baggervaartuig werd gebouwd door Scheepswerf De Donge uit Vlissingen voor een totaalprijs van zowat 6,7 miljoen euro. De baggerkraan zelf werd gebouwd door de Franse firma Seram uit Perpignan. Dit bedrijf is gespecialiseerd in de bouw van evenwichtskranen en heeft het grootste marktaandeel ter wereld in dit soort kranen. De kraan voor "De Neus" is de grootste ooit door de firma Seram gebouwd. De kraan werd in februari 2004 overgevoerd naar Antwerpen waar ze, na baggerproeven in de haven, werd overgedragen aan het Havenbedrijf. De combinatie van een evenwichtskraan op een zelfvarend ponton voor onderhoudsbaggerwerken is een wereldpremière. De baggerkraan kreeg traditiegetrouw een naam die verwijst naar de Antwerpse folklore. Omwille van de typische vorm van de kraan en de uitgesproken positie van de kraangiek in baggerpositie werd dat "De Neus".

Onmiddellijk na de ondertekening van de concessieovereenkomst aan het Deurganckdok maakte PSA/Hesse-Noord Natie bekend dat er 300 miljoen euro wordt geïnvesteerd in de superstructuur van de nieuwe containerterminal. Dit bedrag gaat naar de bouw van kantoorgebouwen, de verharding van de terreinen, de aankoop van straddle carriers en van super postpanamax-containerkranen. De terminal van PSA/Hesse-Noord Natie aan het Deurganckdok heeft een kaailengte van 2.750 meter, een oppervlakte van 200 hectaren en zal, wanneer hij tegen 2010 volledig wordt benut, een capaciteit hebben van 3,75 miljoen TEU. De eerste zes containerkranen werden reeds in juni 2004 besteld bij Kalmar Industries. Bovendien bestelde PSA/Hesse-Noord Natie twee extra portaalkranen voor de Noordzeeter-

minal. Na volledige afwerking zal deze terminal uitgerust zijn met 10 super postpanamax-containerkranen. Aan het Deurganckdok voorziet PSA/Hesse-Noord Natie 24 postpanamax portaalkranen.

In het raam van de onderhandelingen over de concessiegronden aan het Deurganckdok werd aan rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) een exploitatievergunning toegekend aan de zuidkant van het Delwaidedok. MSC plant daar de MSC Home Terminal waar ook post-panamax schepen zullen behandeld worden. Het Havenbedrijf heeft daarom studies laten uitvoeren om de nodige aanpassingswerken aan de kaaimuur te bepalen en om de vereiste bodembescherming te dimensioneren. De werken aan de renovatie van het Delwaidedok startten op 22 maart 2004 en worden in zes fasen uitgevoerd tot midden 2006. De renovatiewerken omvatten het vervangen van de dekstenen door een nieuwe gewapende betonkop, en dit over een lengte van zowat 2 kilometer. Voorts wordt aan de kaaimuur een 400tal strengenankers geplaatst, die elk een capaciteit hebben van 200 ton. Om de twintig meter worden de huidige meerpalen met een trekkracht van 100 ton vervangen, door telkens twee nieuwe bolders met elk een capaciteit van 200 ton. Om de kaaimuur van het dok te kunnen rechtekken wordt een lokale uitbouw in de kaaimuur, de zogenaamde "Linkspan", afgebroken. De opdracht, inclusief het leveren en plaatsen van de bodembescherming, is toegewezen aan de firma Herbosch-Kiere uit Kallo voor een bedrag van ongeveer 10,7 miljoen euro. Eind 2004 was al zowat 1 kilometer kaaimuur aangepast. Het slopen van de lokale uitbouw en de bouw van een nieuwe kaaimuur ter hoogte van deze uitbouw vormen een apart project dat begin mei 2005 van start moet gaan en eind oktober 2005 afgerond moet zijn. Begin 2005 past het Havenbedrijf bovendien het elektriciteitsnet aan om de werking van de containerkranen aan het Delwaidedok mogelijk te maken.

Van 19 april tot 15 oktober 2004 werden, door de aannemer Stadsbader NV, herstellingswerken uitgevoerd aan de Scheldelaan en de Noorderlaan. Deze werken waren nodig om de veiligheid te garanderen. In het noordelijke havengebied is het kruispunt van de Scheldelaan met de Oudedijkweg vernieuwd en aangepast zodat het geschikt is voor de extra grote vrachtwagens van 4TEU-transporten. Van 2 februari tot 14 april heeft de firma Broekhoven NV de heraanleg van het kruispunt uitgevoerd. Bovendien heeft de firma Stadsbader NV tussen augustus en december 2004 de Belle- en Ordamstraat vernieuwd.

Haven van Antwerpen

<i>Oppervlakte Linkeroever</i>	<i>5.818 ha</i>
<i>Oppervlakte Rechteroever</i>	<i>7.539 ha</i>
<i>Totale oppervlakte</i>	<i>13.357 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>2.109 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>129,8 km</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>1.113 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>400 km</i>
<i>Bron: Havenbedrijf Antwerpen</i>	

In april 2004 kondigde de Australische goederenbehandelaar P&O Ports aan dat het samen met de Nederlandse containerrederij P&O Nedlloyd en de haven van Duisburg 450 miljoen euro zal investeren in hun nieuwe containerterminal aan de oostkant van het Deurganckdok. Hiervoor hebben deze drie partijen een joint-venture afgesloten waarin P&O Ports een aandeel heeft van 67,5 %, P&O Nedlloyd 25 % en de haven van Duisburg 7,5 %. P&O Ports zal de containerterminal uitbaten onder de naam "Antwerp Gateway". In de eerste fase wordt medio 2005 een kaai van 1.650 meter in gebruik genomen. Met de eerste fase is een investering van 160 miljoen euro gemoeid waardoor de capaciteit van de terminal op 1,4 miljoen TEU wordt gebracht. Met de tweede fase wordt in 2007 gestart. In deze fase, van 290



miljoen euro, wordt de kaailengte op 2.500 meter gebracht en worden extra portaalkranen geïnstalleerd. De totale oppervlakte van de terminal zal 125 hectaren bedragen. In juni 2004 heeft P&O Ports zes super postpanamax-portaalkranen besteld bij Kalmar Industries die in juni en augustus 2005 moeten worden geleverd. Na volledige voltooiing zal de containerterminal van P&O Ports aan het Deurganckdok een capaciteit hebben van 3,5 miljoen TEU en zullen er 26 containerkranen operationeel zijn. Op 16 november 2004 werd een overeenkomst getekend waarbij Cosco Pacific, de investeringsholding van de Chinese staatsmaatschappij Cosco (China Overseas Shipping Co.), een participatie neemt van 25 % in de nieuwe "Antwerp Gateway". Hierdoor verankert Cosco zich verder in de haven van Antwerpen.

De werken aan de renovatie van de Nassaubrug startten begin mei 2003, de verwachte einddatum werd verschoven naar eind april 2005. De renovatie omvat het wegnemen van de bestaande brug en de vervanging door een replica, het vernieuwen en herstellen van het steenwerk en het vernieuwen van de mechanische onderdelen en de elektromechanische uitrusting. Een tijdelijke oeververbinding garandeert de bereikbaarheid van de Sint-Laureiskaai voor fietsers en voetgangers. De THV Baeck & Jansen/ Demako kreeg de opdracht. Voor de renovatie van de Nassaubrug, een beschermd monument, kon het Havenbedrijf rekenen op subsidie van de stad Antwerpen, de provincie en het Vlaams Gewest.

Een ander bijzonder project is de renovatie van de kerktoren van Wilmarsdonk, een beschermd monument temidden van bedrijfsterreinen. De toren is in oktober en november 2004 volledig vrijgemaakt, gezuiverd en afgedicht. Het dak is hersteld en de toren is behandeld tegen waterinsijpeling. Extra aandacht is in 2004 ook gegaan naar de fietspaden in het havengebied. Met een aantal kleinere ingrepen zijn de veiligheid verbeterd, de signalisatie aangepast en de oversteekplaatsen beter aangegeven.

Op 4 oktober 2004 zijn de wegeninfrastructuurwerken gestart in het kader van het herindelen van de beschikbare terreinen aan de westkant van het Albertdok. De hoofdontsluiting van het gebied wordt de De Ouland. De kasseien worden vervangen door asfalt en de weg is van twee op drie rijvakken gebracht. Bovendien zijn een aantal dienstgebouwen gesloopt om ruimte te maken voor een mogelijk nieuw omloopspoor van de NMBS. Het uitvoeren van de werken werd toegewezen aan de firma Aannemingen Van Wellen NV. Deze werken moeten in het voorjaar van 2005 afgerond zijn.

Deurganckdok: wat voorafging

De bouw van het Deurganckdok ging eind 1999 van start, maar in juni 2000 werden de werken reeds stilgelegd omdat de Raad van State de bouwvergunning had geschorst wegens procedurefouten. Na een nieuwe bouwvergunning konden de werken voortgezet worden, in 2001 echter oordeelde de Europese Commissie dat er onvoldoende compensaties voor de schending van natuurwaarden waren in het kader van het beschermde vogelrichtlijngebied "Schorren en polders van de Beneden-Schelde". Dit probleem werd opgelost door het zgn. "validatiedecreet", dat de uitgave van een reeks nieuwe bouwvergunningen mogelijk maakte. Het validatiedecreet regelt de heropstart van de werf en een reeks compensaties voor het milieu en vergunningen voor een gecontroleerd overstromingsgebied ten zuiden van de haven op het grondgebied van Kruikeke, Bazel, en Rupelmonde.

De eerste kaaimuren van het containerdok werden in december 2003 opgeleverd. Intussen werden de baggerwerken aangevat en kan de superstructuur gebouwd worden. De tweede fase bestaat uit een kaaimuur van 1.370 meter lang aan de overzijde van het dok en de derde en laatste fase voorziet in een bijkomende 1.100 meter kaaimuur aan zowel de westzijde als de oostzijde van het dok. Aan de west- en oostkant van het Deurganckdok komt telkens één terminalexploitant. De werken van de derde fase van het Deurganckdok startten in juli 2003. De eerste containerschepen mogen medio 2005 in het nieuwe containerdok worden verwacht.

Voor meer details over het voortraject: zie Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003.

3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen

In 2004 breidde de Chinees-Poolse joint-venture Chipolbrok haar activiteiten in de Antwerpse haven fors uit door het in de vaart brengen van nieuwe "triple deck multipurpose carriers". Chipolbrok is al jaren een belangrijke klant van de haven als specialist voor de verschepingen van en naar China vanuit de Baltische regio/Polen en Noordwest-Europa. Voor deze dienst zet Chipolbrok een uitgebreide vloot van triple deck multipurpose carriers in. De grootte van deze schepen varieert van 16.000 tot 28.000 dwt. Deze schepen zijn, met hun drie dekken in het laadruim, bijzonder geschikt voor het vervoer van niet-stapelbare projectlading en voor het vervoer van zware ladingen aan dek. In 2003 bestelde Chipolbrok vier



nieuwe schepen op werven in Shanghai. Ze zijn speciaal aangepast aan de vervoersmarkt van en naar China. De schepen bieden grotere flexibiliteit doordat de hoogte van de tussendeckken verstelbaar is. De nieuwe schepen zijn beter uitgerust voor de behandeling van zware ladingen en containers. Ze hebben een draagvermogen van 30.000 dwt, zijn 200 meter lang en 27,80 meter breed en halen een snelheid van 20 knopen. De containercapaciteit bedraagt 1.900 TEU, waarvan 1.104 TEU aan dek. De vier schepen zijn elk uitgerust met vier dekranen, waarvan er twee een capaciteit hebben van 320 ton, zodat ze gecombineerd lasten van 640 ton kunnen laden en lossen. De schepen worden niet ingezet als vervangers van oudere eenheden, maar als bijkomende schepen. Daardoor neemt de totale capaciteit van de lijn fors toe.

In het begin van 2004 voerde Seatrade Liner de rotatiesnelheid van haar regelmatige dienst tussen Nieuw-Zeeland en Noord-Europa op van één afvaart vanuit Antwerpen om de zeventien dagen tot één afvaart om de veertien dagen. Seatrade Liner is een rederij die zich onderscheidt door haar operationeel concept dat bestaat uit de exploitatie van een dienst van Nieuw-Zeeland naar Noord-Europa met vijf eigen koelschepen

in combinatie met een lijndienst op de terugreis die gericht is op het vervoer van conventionele lading, break-bulk, containers en auto's. De ingezette schepen zijn alle vijf uitgerust met eigen laadgerei. Vanuit Nieuw-Zeeland vervoert Seatrade Liner hoofdzakelijk fruit. Van midden mei tot begin november worden kiwi's aangevoerd, die in Zeebrugge bij BNFV (Belgian New Fruit Wharf) worden gelost, terwijl van midden maart tot juli appels worden aangevoerd, die in Antwerpen worden gelost. Ook in Antwerpen wordt de lading bij BNFV gelost. In de Engelse havens van Sheerness en Portsmouth wordt ook fruit gelost. De retour lijndienst doet volgende havens aan: Portsmouth, Antwerpen, Duinkerke en Le Havre. In Antwerpen worden de schepen van Seatrade Liner behandeld op de terminal van PSA/Hesse-Noord Natie. De terugreis verloopt via Papeete, Noumea in Nieuw-Caledonië naar Auckland, Napier en soms ook Tauranga. Indien genoeg lading beschikbaar is, worden ook andere havens aangelopen.

In maart 2004 startte CSCL (China Shipping Container Line) een tweede loop tussen Azië en Europa. Deze tweede wekelijkse dienst kreeg de naam "AEX2" mee (Asia Europe Express 2). Op de nieuwe dienst worden negen containerschepen met een capaciteit van 4.100 TEU ingezet, waarvan er zes worden ingebracht door CSCL, en de twee partners in de containerlijn, met name ZIM en Norasia, respectievelijk twee en één. De rotatie van de AEX2-lijn ziet er als volgt uit: Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Felixstowe, Port Kelang, Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Honkong, Chiwan, Port Kelang en terug naar Rotterdam. Deze dienst is dus vooral op Noord China gericht. Op de bestaande AEX1-lijn werden in 2004 enkele schepen vervangen door andere eenheden en in juli 2004 startte CSCL met een derde loop vanuit Europa naar Azië. CSCL maakt deel uit van de staatsrederij van de Chinese Volksrepubliek. Pas in 1997 maakte de rederij haar debuut in de containervaart door het openen van een lijn op Australië. Sindsdien is de rederij uitgegroeid tot één van de belangrijkste containercarriers ter wereld. Door de bestelling van zeer grote containerschepen zal de rederij in de toekomst nog aan belang winnen.

Half maart 2004 startte de Holland Maas Container Line een nieuwe containerdienst op naar de Franse Antillen en Cuba. Op deze nieuwe dienst, die een tiendaagse afvaartfrequentie heeft, worden drie containerschepen met een capaciteit van 868 TEU ingezet (de "Holland Maas Habana", de "Holland Maas Antilles" en de "Holland Maas Caraïbes"). Deze schepen werden in 2001 en in 2002 gebouwd en hebben elk 150 reefer-

aansluitingen. Het vaarschema van de containerlijn ziet er als volgt uit: Bilbao, Antwerpen, Le Havre, Fort-de-France in Martinique, Pointe-à-Pitre in Guadeloupe en Havana in Cuba. Op de terugweg naar Bilbao wordt eerst Freetown aangelopen om te bunkeren. Deze nieuwe containerlijn is de enige rechtstreekse lijn vanuit Noord-Europa naar Cuba.

In maart 2004 werd vanuit de haven van Antwerpen een nieuwe regelmatige shortsea-dienst gestart voor het vervoer van conventioneel stukgoed en breakbulk naar diverse havens op het Iberisch schiereiland. De lijn wordt uitgebaat door de rederij Iberian Express Line, een onderdeel van de Spaanse operator Sitrans. Op deze nieuwe lijn worden geen containers vervoerd. Antwerpen is de basishaven van de vrachtlijn, maar bij voldoende ladingaanbod wordt ook geladen in havens in Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Iberian Express Line zet op de nieuwe lijn eigen schepen in, die een draagvermogen hebben van ongeveer 3.000 dwt. Per maand worden twee afvaarten verzekerd. In Antwerpen treedt TRS op als agent en de schepen worden behandeld op de terminal van Trouw Natie & Stevedoring aan kaai 125 der dokken.

De Antwerpse goederenbehandelaar Westerlund heeft in 2004 een nieuwe trafiek opgestart van pulp vanuit Brits Columbia in Canada. Westerlund baat in de Antwerpse haven de grootste woudproductenterminal uit van Europa. De nieuwe trafiek heeft een jaarlijks volume van 60.000 ton. De eerste lading pulp werd in april 2004 vanuit Brits Columbia aangevoerd aan boord van de "Saga Spray", een "open hatch bulkcarrier" van de rederij Saga Forest Carriers. De terminal van Westerlund

werd gekozen omdat de exporteur een beroep wou doen op een woudproductenterminal met een geïntegreerd dienstenaanbod, inclusief opslag en distributie. De rederij koos tevens voor de haven van Antwerpen omdat het de rederij in staat stelt de dienst te consolideren met de dienst naar Chili die Saga Forest Carriers overnam van Hoegh Lines, die reeds gebruik maakte van de Westerlund-terminal. Op de terugreis naar Canada en Chili laden de schepen van de twee diensten stukgoed.

Medio april 2004 ging een tweede loop van MSC (Mediterranean Shipping Company) van start tussen Noord-Europa en Azië. De nieuwe lijn wordt uitgebaat onder de naam "Lion Service" en omvat een wekelijkse afvaart op een vaste dag met 9 schepen van 5.050 TEU. MSC baat de nieuwe lijn, net zoals de eerste loop of de "Silk Service", zonder partners uit. Op deze eerste loop werden met 9 containerschepen van 6.700 TEU ingezet. Door de start van de "Lion Service" worden nu twee afvaarten per week aangeboden vanuit Noord-Europa. Vanuit Zuid-Europa baat MSC reeds twee loops uit: de "Dragon service" opereert vanuit de Middellandse Zee met 6 schepen van 6.700 TEU en de "Tiger Service" uit het oosten van de Middellandse Zee en de Zwarte Zee met 8 schepen van 2.700 TEU. Het vaarschema van de nieuwe "Lion Service" ziet er als volgt uit: Antwerpen, Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen, Singapore, Chiwan, Busan, Shanghai, Xiamen, Hongkong, Shenzhen, Singapore en terug naar Antwerpen. Antwerpen is dus de eerste loshaven en de laatste laadhaven op de lijn. De reden daarvan is het feit dat in Antwerpen 20 lijnen van MSC op elkaar aansluiten. De schepen van de "Silk Service" en van de nieuwe "Lion Service" worden behandeld op de Europa-terminal, de getijdenterminal van PSA/Hesse-Noord Natie op de Schelde.

Eveneens in april 2004 werd door MSC (Mediterranean Shipping Company) een nieuwe dienst gestart tussen Felixstowe en Antwerpen in Noord-Europa en de Turkse havens Istanbul en Gemlik. De nieuwe lijn werd opgestart omdat de vier schepen van 4.056 à 4.367 TEU uit de bestaande wekelijkse dienst naar Griekenland en Turkije onvoldoende capaciteit hadden om het ladingaanbod te kunnen vervoeren. Door de lading uit de Benelux-landen en uit het Verenigd Koninkrijk voor Istanbul en Gemlik naar een nieuwe afzonderlijke dienst over te hevelen, kan MSC op de bestaande containerlijn meer lading vervoeren naar de Griekse haven Piraeus, die als hub fungeert voor bestemmingen in de Zwarte Zee en in het oostelijk deel van de Middellandse Zee. Door de rotatie van de nieuwe lijn te beperken tot vier aanloophavens volstaan drie schepen voor een wekelijkse



frequentie. De schepen van de nieuwe lijn worden in Antwerpen behandeld aan de MSC Home Terminal aan het Delwaidedok.

Voor de vijfde keer begint de Franse rederij Marfret een regelmatige lijn tussen Noord-Europa en Montreal in Canada. De vier vorige pogingen werden gestaakt omwille van de lage rendabiliteit en enkele malen wegens het faillissement van de partner waarmee Marfret in zee ging. Begin 2004 sloot de rederij Marfret een overeenkomst als co-loader bij CMA CGM. Daardoor neemt Marfret deel aan de nieuwe gezamenlijke containerdienst naar Montreal die CMA CGM en Lloyd Triestino/Hatsu vanaf eind april 2004 verzorgen. De nieuwe dienst biedt een wekelijkse afvaart aan vanuit Hamburg en Antwerpen naar Montreal. Er worden drie containerschepen van 1.500 TEU ingezet: één wordt geleverd door CMA CGM, de twee andere door Lloyd Triestino. Marfret wordt in Antwerpen vertegenwoordigd door Marfret Benelux Agencies, een afdeling van ACSA92.

Vanaf eind mei 2004 meren wekelijks containerschepen van Wan Hai Lines (WHL) af aan de Noordzee-terminal van PSA/Hesse-Noord Natie in Antwerpen. De nieuwe lijn van Shanghai naar Hamburg, Rotterdam en Antwerpen is de eerste die Wan Hai Line inlegt op Europa. Wan Hai Lines is een rederij uit Taiwan, die zich tot nu toe beperkte tot het uitbaten van containerlijnen in Azië en naar de westkust van de Verenigde Staten. Dit is ook de reden waarom de rederij hier nog vrij onbekend is. Wan Hai Line beschikt over 65 containerschepen, waarvan er 40 eigendom van de rederij zijn. Op de nieuwe dienst zet de rederij, in samenwerking met Pil, 8 containerschepen met een capaciteit van 2.500 TEU in. Indien het ladingaanbod dit zou vereisen worden later grotere schepen ingezet. In Antwerpen treedt Van Ommeren op als agent voor Wan Hai Line.

Vanaf mei 2004 biedt Transfennica, een onderdeel van de Nederlandse Spliethoff-groep, een wekelijkse afvaart aan vanuit Antwerpen naar Tilbury op de Theems. Transfennica bood reeds vijf afvaarten per week naar Finland aan, maar tijdens één van die vijf overvaarten vaart het schip vanaf mei 2004 eerst naar Tilbury alvorens naar Antwerpen te komen. Omgekeerd wordt één schip per week op de dienst van Tilbury naar Finland, eerst naar Antwerpen afgeleid alvorens de reis naar Finland verder te zetten. Op die wijze wordt één afvaart per week in beide richtingen aangeboden. In Antwerpen treedt Transfennica Belgium op als agent en de schepen worden behandeld op de terminal van Westerlund op de Lineroever.

In mei 2004 startte Hyundai Merchant Marine (HMM) een nieuwe breakbulk-dienst vanuit Noord-Europa naar het Verre Oosten. In Europa worden Hamburg, Bremen, Antwerpen en Teesport aangelopen en in het Verre Oosten Singapore, Huangpu, Surabaya en Kaoshiung. De lading bestaat hoofdzakelijk uit staal en projectcargo. Het accent van de nieuwe lijn ligt op lading die niet in containers wordt vervoerd. Bij aanvang van de lijn wordt slechts één schip van 29.500 dwt ingezet, die één afvaart om de twee maand zal verzekeren. Wanneer het ladingaanbod toeneemt zullen meer schepen worden ingezet. Unamar is algemeen agent voor Hyundai Merchant Marine in Europa en de schepen worden in de haven van Antwerpen behandeld aan de terminal van P&O Ports aan kaai 480. Hyundai Merchant Marine loopt de haven van Antwerpen al langer aan met een regelmatige lijn vanuit het Verre Oosten. De nieuwe lijn wordt nu een verlengstuk in omgekeerde richting.

Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) biedt vanaf juli 2004 verschepings-mogelijkheden aan naar India, door toevoeging van een extra loshaven in India op een bestaande lijn. IRISL heeft in Noord-Europa reeds rechtstreekse aanlopen in Felixstowe, Hamburg en Antwerpen. Via Genua en Malta in de Middellandse Zee varen de schepen verder naar Bandar Abas in Iran en naar Dubai. Door toevoeging van een loshaven tussen de twee laatste havens wordt ook India bediend. Het toevoegen van een extra loshaven in India is mogelijk door één extra schip toe te voegen aan de lijn. De schepen van IRISL worden in Antwerpen behandeld op de terminal van P&O Ports aan het Delwaidedok.

In november 2003 heeft Universal Africa Lines (UAL) voor het eerst twee schepen op lange termijn in tijdbevrachting genomen voor de dienst tussen Noord-Europa en de westkust van Afrika. Hierdoor kon de rederij ook een retourdienst vanuit West-Afrika naar Noord-Europa ontwikkelen. Daarbij werd voornamelijk gemikt op lading uit de petroleumindustrie. Tot dan toe opereerde UAL met schepen die enkel voor de uitgaande reis (van Noord-Europa tot West-Afrika) werden gecharterd. Dit betekende dat de charter ophield op het moment dat de loods in de laatste loshaven van boord ging. Dit hield echter in dat er nooit retourreizen werden gemaakt, waardoor dus geen retourvracht kon worden geboekt. Met het charteren van schepen voor een lange termijn kan dat wel. De rederij zoekt retourlading in de petroleumsector maar zet de schepen ook in voor het herpositioneren van lege containers. Het charteren van schepen voor een relatief langere periode werd noodzakelijk doordat het steeds moeilijker werd om de juiste tonnage op de spotmarkt te

vinden. Om de beschikbaarheid van de juiste tonnage veilig te stellen werd beslist om schepen op langere termijn in te huren. De dienst van UAL is in Noord-Europa hoofdzakelijk gericht op Antwerpen en Aberdeen, maar ook Moerdijk in Nederland. De voornaamste loshavens zijn Malabo, Luba, Pointe Noire, Lobito, Luanda, Soyo en Port Harcourt-Onne. Wegens het grote ladingsaanbod werd de capaciteit van de lijn in de loop van 2004 uitgebreid door extra schepen voor een lange termijn te charteren.

In november 2004 besliste de Tunesische rederij Global Rina Shipping om van januari 2005 te starten met een nieuwe lijndienst voor conventioneel stukgoed en breakbulk tussen Antwerpen en Tunesië. Hiervoor zullen twee schepen van 5.000 en 3.000 dwt worden ingezet. De lijn vaart van Iskenderun via Antwerpen naar Tunis. Iskenderun wordt als vertrekhaven gekozen omdat er een belangrijk aanbod van lading is vanuit die haven naar Antwerpen.

North Western Shipping Lines (NWS) opende op 1 december 2004 een nieuwe containerlijn tussen Antwerpen en Sint-Petersburg. Deze Russische privé-rederij zet daarvoor schepen van het type Baltisky in, die een containercapaciteit hebben van 128 TEU, waarvan 20 reefercontainers. De schepen worden in Antwerpen behandeld op de terminal van Nova-Hesse-Noord Natie aan het Zesde Havendok. De firma De Keyser Thornton treedt in Antwerpen op als agent voor North Western Shipping Lines. De nieuwe wekelijkse containerlijn is gericht op het bilaterale handelsverkeer tussen België en Rusland, maar richt zich ook tot grote containerconcerns voor feeding van containers.

3.2. De haven van Gent

3.2.1. Industrie

Begin maart 2004 verwierf de Gentse goederenbehandelaar Sea-Invest een meerderheidsparticipatie in de Gentse tankterminaluitbater Locachim. De tankterminal van Locachim werd herdoopt in Sea-Tank Terminal - Gent. Met deze participatie doet Sea-Invest zijn intrede op de markt van de behandeling en opslag van vloeibare bulkloadingen. Tot dan toe was Sea-Invest gespecialiseerd in de opslag en de overslag van droge bulk en fruit, op de markt van dewelke Sea-Invest één der belangrijkste spelers in West Europa is. Locachim investeerde in 2002 en 2003 5 miljoen euro in zijn terminal in Gent en beschikt over een tankopslagcapaciteit van 180.000 m³. De jaarlijkse overslag op de terminal bedraagt onge-

veer 1,20 miljoen ton, waarvan het overgrote deel bestaat uit dierlijke en plantaardige vetten. Door de integratie in de Sea-Invest-groep krijgt Locachim de aanpalende terreinen van Sea-Invest aan het Zuid- en het Middendok ter beschikking. Locachim zou zich voortaan ook willen toespitsen op de opslag en de overslag van chemische en petrochemische producten. Door het verschuiven van drogebultactiviteiten naar andere terminals van Sea-Invest binnen het Gentse havengebied, kan Locachim zijn opslagcapaciteit meer dan verdubbelen. Hiervoor zou een investering van 150 à 200 miljoen euro nodig zijn.

Op 3 juni 2004 is in de fabriek van Volvo Cars Gent de 3.000.000ste wagen van de band gerold. Volvo startte in 1965 met de montage van personenwagens in Gent, aanvankelijk om te ontkomen aan de hoge invoerrechten die op afgewerkte personenwagens werden geheven wanneer die uit niet-EU-landen werden ingevoerd. In 1972 werd de montagefabriek aangevuld met een las- en een spuitfabriek. Aanvankelijk werden jaarlijks slechts ongeveer 50.000 wagens gebouwd. Het duurde dan ook 23 jaar vooraleer de miljoenste wagen bij Volvo Cars Gent van de band liep.

De autoproducent Volvo Cars Gent gaat de productiecapaciteit van de fabriek aan het Sifferdok in de haven van Gent andermaal opvoeren. Nadat Volvo Cars Gent de voorbije jaren 340 miljoen euro investeerde in de fabriek in Gent, bedraagt de productiecapaciteit thans 270.000 personenauto's per jaar. In het kader van de bouw van een nieuw model zal de capaciteit opgetrokken worden tot 300.000 personenwagens per jaar. Op dit ogenblik worden er in de autofabriek van Gent vier modellen gebouwd: de S40 en de V50 op het kleine platform en de S60 en de V70 op het grote platform. Het nieuwe model zal het vijfde model zijn dat in Gent wordt gemaakt. Daarvoor zal de autoconstructeur een bijkomende investering doen van 40 miljoen euro. De uitbreiding kadert ook in het streven van het Zweedse merk, dat deel uitmaakt van de Ford-groep, om zijn gamma verder uit te breiden en zijn globale productie op te trekken van 450.000 naar 600.000 wagens per jaar. Het investeringsbedrag ligt relatief lager dan de vorige investeringen omdat het nieuwe model een afgeleid model zal zijn, waardoor er minder ingrijpende aanpassingen aan de installaties in de fabriek nodig zijn. Tot nu toe werd altijd verondersteld dat een verhoging van het productievolume of de bouw van een bijkomend nieuw model, omwille van plaatsgebrek, onmogelijk was. Hierdoor werd in 2001 immers beslist om de productiecapaciteit te verhogen tot 270.000 wagens per jaar en niet tot 320.000 wagens, zoals oorspronkelijk gepland. Om

het vijfde model in Gent te kunnen bouwen zullen enkele aanpassingen in de fabriek in Gent worden uitgevoerd en zullen productievolumes van bepaalde modellen worden herverdeeld tussen de fabrieken van Gent en Göteborg in Zweden. Het plaatsgebrek zal eind 2005 wellicht opgelost kunnen worden omdat Volvo Cars Gent dan in principe zeven hectare aanpalende terreinen van houthandel Sidoco zal kunnen overnemen. Sidoco, een onderdeel van het houthandelbedrijf Van Hoorebeke, verhuist eind 2005 zeer waarschijnlijk naar een nieuw terrein in de omgeving van het Kluizendok. Aanvankelijk had Honda Europe, voor een eventuele uitbreiding van hun activiteiten, een optie op de terreinen van Sidoco. Deze optie maakte deel uit van de concessieovereenkomst van Honda Europe met het havenbedrijf van Gent. Bij de ondertekening van de verlenging van de concessieovereenkomst ziet Honda Europe af van dit recht, waardoor Volvo Cars Gent er wellicht gebruik van zal kunnen maken. Deze bijkomende oppervlakte zal door Volvo Cars Gent gebruikt worden voor de logistieke operaties maar deels ook voor de uitbreiding van de lasafdeling van de autofabriek. Voor de verhuis van Sidoco heeft de Vlaamse Regering in 2004 twaalf miljoen euro vrijgemaakt.

Begin juli 2004 werd een nieuwe concessieovereenkomst ondertekend tussen het Gentse havenbedrijf en het Japanse Honda Europe. Met de ondertekening van de overeenkomst voor de komende 26 jaar, verankert Honda Europe zich verder als logistieke draaischijf van de autobouwer Honda in West Europa. Zoals hoger reeds vermeld ziet Honda Europe in de nieuwe overeenkomst af van een optie die het in de vorige concessieovereenkomst had op terreinen die door Sidoco werden gebruikt. Honda Europe ondertekende in 1978 een eerste concessieovereenkomst van 26 jaar met het havenbedrijf voor de uitbouw van een logistiek park op een terrein van ongeveer 40 hectare aan de kop van het Sifferdok en tussen het Mercatordok en het Sifferdok. In maart 1979 rolde de eerste wagen van Honda uit het Car Reception Centre. Sindsdien werden bijna 2,2 miljoen wagens vanuit Japan, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten behandeld. Het overgrote deel daarvan is bestemd voor de Duitse markt. Gaandeweg werd de behandeling en distributie van wagens aangevuld met andere logistieke activiteiten. Zo worden door Honda Europe nu ook motorfietsen, "power equipment", losse industriële motoren en auto-onderdelen via de haven van Gent op de Europese markten verdeeld. Voor al deze logistieke activiteiten beschikt Honda Europe in de haven over 71 hectare terreinen, waarvan 50 hectare wordt gebruikt als parking waar in totaal 22.000 wagens kunnen worden geplaatst.

In Gent stelt Honda Europe 650 mensen tewerk en is hiermee één van de belangrijkste werkgevers in de haven.

Op 15 juli 2004 liep in de Gentse vrachtwagenfabriek van Volvo Europa Truck de 500.000ste vrachtwagen van de assemblagelijijn. Volvo Europa Truck bouwt sinds 1964 vrachtwagens in België. Tot het jaar 1975 bouwde Volvo vrachtwagens in de fabriek van het Brabantse Alseberg. In het begin van de jaren '70 startte Volvo Trucks een samenwerkingsverband met drie andere vrachtwagenbouwers, Daf, Magirus-Deutz en Saviem. Samen ontwikkelden de vier een middelzware vrachtwagen en Volvo besliste om deze vrachtwagen te bouwen in een nieuwe fabriek in Oostakker, aan de Gentse Kanaalzone. De productie in de fabriek in Oostakker startte in 1975 en vanaf 1976 werden er ook zware vrachtwagens geassembleerd. In 1990 werd de fabriek in het Brabantse Alseberg gesloten en werd de bouw van vrachtwagens in Gent gecentraliseerd. Door het grote succes van het in 1993 gelanceerde FH-gamma was het nodig om de productiecapaciteit van de vrachtwagenfabriek te



verhogen. Vanaf 1997 is de fabriek uitgerust met twee afzonderlijke montagelijnen. In augustus 1999 startte in Gent ook de bouw van het FM-gamma. Naast de bouw van de zware FH- en FM-vrachtwagens, worden nog steeds middelzware distributievrachtwagens gemonteerd: de bouw van het eerste type, de Volvo F6, startte in 1975. Met de bouw van de opvolger, de Volvo FL6, werd in 1985 een aanvang genomen, terwijl het recentste type, de Volvo FL, in 2000 begon. Om aan de groeiende vraag, die zich vooral vanaf het najaar 2003 manifesteert, te kunnen voldoen, besliste Volvo Europa Truck om tijdens het zomerverlof van 2004 één van de twee productielijnen om te bouwen tot een mix-assemblagelijijn. Op deze mix-montagelijijn kunnen zowel distributievrachtwagens van het type FL als zwaardere FM- en FH-vrachtwagens worden gemonteerd. De ombouw van de assemblagelijijn betreft een investering van 2,4 miljoen euro en leverde 100 nieuwe jobs op. Door de aanpassingswerken verhoogt de productiecapaciteit van de Volvo-fabriek in Oostakker van 132 tot 148 vrachtwagens per dag. Meteen is de fabriek één der grootste vrachtwagenfabrieken ter wereld.

Sinds september 2004 is de stofhinder in de omgeving van het staalbedrijf Sidmar dankzij de ingebruikname van een nieuwe ontstoffingsinstallatie teruggelopen tot 5 % van het vroegere peil. Het stof ontstond hoofdzakelijk op twee momenten van de staalproductie: enerzijds bij de productie van het staal zelf en anderzijds bij het laden van de convertoren waarmee ook staal wordt gemaakt. Voorheen was er bij de productie reeds een ontstoffingsinstallatie in gebruik, maar bij het laden van de convertoren stelden zich nog problemen. Voor het laden moesten de convertoren schuin worden gezet om het schroot te kunnen vermengen met het vloeibaar ijzer. Door het plotselinge temperatuurverschil bij het laden van dit schroot kwam er stof vrij en omdat het ijzerschroot veelal geroest was had de stofwolk die vrijkwam een roestbruine kleur. Door de nieuwe ontstoffingsinstallatie wordt deze stofwolk voor ongeveer 95 % opgevangen. De bouw van de nieuwe installatie heeft een investering van 30 miljoen euro gevergd.

Eind september 2004 werd een concessieovereenkomst gesloten tussen de raad van bestuur van het Gentse havenbedrijf en goederenbehandelaar Sea-Invest voor een terrein aan het nieuwe Kluizendok. De concessie betreft een terrein van 3,6 hectare langs de parallelkaai nabij het in aanbouw zijnde Kluizendok. Het terrein heeft een kaailengte van 300 meter en is 120 meter diep. Sea-invest heeft nog een optie op een identieke aansluitende concessie die het binnen de twee jaar moet lich-



ten. De kaaimuur is reeds sinds 2001 afgewerkt maar wegens nodige saneringswerken van de aanpalende terreinen van La Floridienne en de aanslepende werken voor het verleggen van spoorlijn 55, konden de terreinen niet eerder in concessie worden gegeven. Sea-Invest hoopt er onder meer trafieken te behandelen van het Belgische houthandelbedrijf Van Hoorebeke, dat een concessie van 15 hectare op het oog heeft op de achterliggende terreinen. De firma Van Hoorebeke is van plan om al haar activiteiten te concentreren in de Gentse haven. Door de nieuwe concessie versterkt Sea-Invest zijn positie in de Gentse haven. Sea-Invest heeft zijn hoofdzetel in Gent en baat in de haven van Gent reeds de kolen- en ertsenterminal Ghent Coal Terminal, de bulkterminal Compagnie Belge de Manutention en de 90.000 m² grote magazijnen voor bulkgoederen van Sogatra uit. Begin 2004 nam Sea-Invest nog het Gentse tankopslagbedrijf Locachim over. Verder is Sea-Invest ook actief in de haven van Antwerpen waar het eigenaar is van het fruitoverslagbedrijf BNFV (Belgian New Fruit Wharf) en van de kolen- en ertsenterminal Antwerp Bulk Terminal. De Sea-Invest-groep is ook actief in een tiental Franse havens. In 2003 behandelde Sea-Invest in totaal 85 miljoen ton droge bulk en 2 miljoen ton fruit.

3.2.2. Infrastructuur

Om het probleem van plaatsgebrek, waarmee het Havenbedrijf Gent reeds lang worstelt, op te lossen werd geopteerd voor het aanbouwen van een nieuwe vleugel aan het bestaande administratieve gebouw aan de J. Kennedylaan. Daarbij zal een volledige herschikking van de diverse afdelingen doorgevoerd worden. Het nieuwe gebouw is een ontwerp van EVR Architecten in samenwerking met Cenergie, studiebureau Paul Vandenberghe en studiebureau stabiliteit H. Fraeye. Op 22 augustus 2003 werd het definitief ontwerp aanbesteed. De voorbereidende werken startten op 3 november 2003. Deze werken betreffen eveneens de aanpassingen aan het bestaande gebouw.

Het nieuwe gebouw is het eerste energievriendelijke kantoorgebouw in Vlaanderen. Om het energieverbruik in het gebouw zo laag mogelijk te houden werd gekozen voor een compact gebouw, met grote isolatiediktes, super-isolerend houten schrijnwerk, driedubbele beglazing, een optimale luchtdichtheid en het voorkomen van koudebruggen. In het nieuwe gebouw zal geen verwarmingsinstallatie nodig zijn. Enkel in extreme omstandigheden dient de ventilatielucht extra verwarmd te worden. Het klimaat in het kantoorgebouw wordt geregeld door een uiterst efficiënte zonnewering, een passieve koeling in de vorm van grondluchtwarmtewisselaars en nachtventilatie. De nieuwbouw omvat een oppervlakte van 1.800 m², verdeeld over vier niveaus. Omdat het gebouw in een stofrijke omgeving wordt ingeplant, is veel aandacht besteed aan de gevelbekleding, die zo glad mogelijk wordt uitgevoerd om stofaanslag te voorkomen. De ingebruikname van de nieuwbouw is voorzien voor het midden van het jaar 2005.

Op 14 augustus 2003 werd gestart met het omleggen van de goederenspoorlijn 55 tussen Wondelgem en Zelzate. De omlegging van lijn 55 past in het kader van de bouw van het Kluizendok. De lijn sneed door de terreinen van het nieuwe dokkencomplex en moest tussen de brug over de Ringvaart en Rieme een nieuwe route volgen. Volgens de oorspronkelijke planning had de omlegging reeds in januari 2000 moeten gereed zijn, maar de werken liepen forse vertragingen op. De omlegging van lijn 55 gebeurt op vraag van en op kosten van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) van het Vlaams Gewest. Daarvoor werd in maart 1999 een overeenkomst afgesloten die bepaalt dat de NMBS in opdracht van het Vlaams Gewest instaat voor de aanleg van het nieuwe spoor, de seininrichting en de signalisatie van de overwegen. De spoorzaten waarop de sporen worden geplaatst, worden aangelegd door AWZ. De aanleg van de sporen was klaar op het einde van 2003, waarna de seininrichtingen en de overwegen werden geïnstalleerd. Op 28 juni 2004 werd de nieuwe spoorlijn officieel in gebruik genomen door havenschepen Daniël Termont, door NMBS-topman Marc Descheemaeker en NMBS-districtsdirecteur Christiane Van Rijckegem, die op een symbolische wijze de rode vlaggen van de lijn verwijderden en het sein op groen zetten. Onmiddellijk na de openstelling van de nieuwe spoorlijn werd gestart met de afbraak van de bestaande lijn en met het dichten van de sleuf, doorheen de opgehoogde achterkaai aan de zuidkant van het Kluizendok en waarin de oude spoorlijn nog lag. Doordat de sleuf, met daarin het oude traject van spoorlijn 55, de zone achter de nieuwe kaaien doorsneed, konden de terreinen in deze zone tot het dichten

van de sleuf niet in concessie worden gegeven. Bovendien kon door het verleggen van spoorlijn 55 op 15 november 2004 worden gestart met de bouw van de twee, nog resterende kaaimoten (in totaal 80 meter lang) in de noordelijke kaaimuur van het nieuwe Kluizendok. Deze twee kaaimoten werden immers nog niet gebouwd om het spoorwegverkeer op de oude lijn 55 niet te onderbreken.

In 2004 werd volop gewerkt aan de verdere afwerking van de kaaimuren van het Kluizendok. Zoals hoger reeds vermeld kon de bouw van de twee resterende kaaimoten van de noordelijke kaai, ter hoogte van het tracé van de oude spoorweglijn 55, worden aangevat door de afwerking en opening van het nieuwe spoortracé. Deze twee kaaimoten moeten tegen het bouwverlof van 2005 volledig afgewerkt zijn. De eerste fase van de bouw van de kaaimuren van het Kluizendok omvatte de aanleg van 1.200 meter kaai, waarvan 1.040 meter evenwijdig met het Kanaal Gent-Terneuzen en 160 meter in het schuin gedeelte aan de zuidelijke ingang van het nieuwe dok. De kaaimuur die parallel loopt met het zeekanaal is 150 meter landinwaarts gebouwd, zodat het kanaal daar in feite wordt verbreed tot 350 meter. De eerste fase werd uitgevoerd door de aannemerscombinatie Besix-Strukton De Meyer voor een bedrag van 21,15 miljoen euro. De bouw van de eerste fase werd op 4 oktober 1996 gestart en pas midden februari 2001 voltooid. Door problemen met de sanering van het Floridiennestort liep de eerste fase vertraging op. De tweede fase van de bouw van de kaaimuren van het Kluizendok, met name de noordelijke kaaimuur die een lengte heeft van 1.820 meter, werd, op twee kaaimoten ter hoogte van spoorlijn 55 na, in 2003 volledig afgewerkt door de Tijdelijke Vereniging Besix-De Meyer-Van Laere. De eerste fase van de zuidelijke kaaimuren van het dok, een stuk van 440 meter lang, werd door dezelfde Tijdelijke Vereniging op 2 februari 2004 aangevat. Als alles volgens plan verloopt zal dit eerste deel van de zuidelijke kaai in maart/april 2005 afgewerkt zijn en zal men aansluitend beginnen met de bouw van de laatste 480 meter kaai aan de zuidkant van het dok. Verwacht wordt dat alle kaaimuren van het Kluizendok (4.280 meter) in mei/juni 2006 zullen klaar zijn.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	4.701 ha
Wateroppervlakte	569 ha
Totale lengte kaaimuren	26,5 km*
Totale lengte spoorwegen	190 km
Totale lengte wegen	120 km
Bron: volgens ontwerp RUP met GIS	
*inclusief 4,2 km van het Kluizendok	

Zoals hoger reeds vermeld liep de bouw van de eerste fase van het Kluizendok, en bijgevolg het verlenen van concessies op die plaats, vertraging op door de aanwezigheid van vervuilde grond op het voormalige fabrieksterrein "La Floridienne", de bouwplaats van het dok. Op dit terrein werden twee haarden van verontreiniging gevonden ter hoogte van de aansluiting van het Kluizendok met het Kanaal Gent-Terneuzen. De verontreiniging is afkomstig van het chemische bedrijf "La Floridienne" dat er van 1931 tot 1960 metaalzouten produceerde, zoals zinksulfaat, lood, loodchloride, loodcarbonaat evenals ferri- en ferrocyaniden. De naam van het bedrijf dateert nog van toen het in de 19^{de} eeuw fosfaten delfde in Florida. De Stad Gent is sinds 1975 eigenaar van de site. Bijgevolg gebeurden de saneringswerken niet in opdracht van het Havenbedrijf Gent, maar wel van de Dienst Leefmilieu van de Stad Gent, in samenwerking met OVAM. De werken werden toevertrouwd aan DEME Environmental Contractors NV (DEC NV), het milieubedrijf van de DEME-Groep. De immobilisatie- en isolatiewerken startten op 4 november 2003 en werden eind oktober 2004 voltooid. Wel werden tijdens de sanering veel hogere concentraties van vervuiling dan oorspronkelijk vastgesteld gemeten in de zone die nog moet weggebaggerd worden. De verontreiniging bleek ook een stuk dieper in de bodem te zijn doorgedrongen. De volledige sanering van de terreinen heeft 19,50 miljoen euro gekost.

Op 15 maart 2004 werd gestart met de tweede fase van de aanleg van de wegenis rond het Kluizendok. De werken omvatten de verdere verwezenlijking van de noordelijke primaire weg en de aanleg van de zuidelijke primaire weg, een primaire verbindingsweg en een secundaire zuidelijke weg. In 2004 werd ongeveer 4,0 miljoen euro geïnvesteerd in wegeniswerken in de haven van Gent. Van dit bedrag werd 3,4 miljoen euro besteed aan de aanleg van primaire wegen en 0,6 miljoen euro aan de bouw van secundaire wegen. Bovendien werd er in 2004 0,5 miljoen euro uitgegeven voor de noodzakelijke onderhouds- en herstellingswerken aan havenwegen, bevloeringen en kaaien.

Eind november is, langsheen de ontsluitingswegen ten noorden en ten zuiden van het nieuwe Kluizendok, begonnen met de bouw van het grootste vergunde windmolenpark op het Belgische grondgebied voor rekening van de publieke stroomproducent SPE en de windenergieproducent Ecopower. In totaal werden er elf grote windmolens opgericht. Het energiebedrijf Ecopower commercialiseert 20 % van de groene stroom. Citypower neemt de overige 80 % voor zijn rekening. De elf wind-

turbines zijn vanaf april 2005 operationeel. De windturbines zijn uitgerust met wieken met een uniek profiel, waardoor ze minder lawaaihinder veroorzaken en waardoor de windmolens ook een grotere energieopbrengst hebben. Samen produceren de elf windturbines ongeveer 44 miljoen kWh per jaar, wat overeenkomt met het elektriciteitsverbruik van nagenoeg 12.500 gezinnen. De windmolens aan het Kluizendok zullen een totale hoogte hebben van 130 meter. Indien het project een succes is, zullen op andere locaties in de Gentse Kanaalzone nog meer windturbines worden gebouwd.

3.2.3. Scheepvaartlijnen

Sinds begin juni 2004 voert de shortsea-autocarrier UECC (United European Car Carriers) Honda's aan in de haven van Gent. De aangevoerde wagens worden gebouwd in de Britse fabriek van Honda in Southampton en zijn bestemd voor de markt op het Europese vasteland. Honda koos voor de rechtstreekse aanvoer naar Gent en zette daarvoor een Cetam-schip in. UECC sprong onmiddellijk in na het wegvallen van de lijn van Cetam. Het UECC-schip "Autoprestige" doet wekelijks de haven van Gent aan in het raam van een dienst op Ierland waarin Zeebrugge als continentale draaischijf dienst doet. In Gent treedt de firma Lalemant op als agent voor UECC en Stukwerkers Havenbedrijf zorgt voor het laden en het lossen van de schepen.

In juni 2004 meerde het gloednieuwe Nederlandse grindschip "Scelveringhe" voor het eerst aan de installaties van de zand- en grindhandel Kesteley in de Gentse haven aan. Het schip kwam er een lading van 6.400 ton zeezand lossen. De "Scelveringhe" is een moderne sleephopperzuiger die speciaal voor de winning van zand en grind op zee is ontworpen en gebouwd. Met een 35 meter lange zuigbuis baggert het schip het zand en grind van de zeebodem op en lost het in het ruim. Via afvoerbuizen loopt het water daarbij onmiddellijk weer overboord. In amper één uur tijd is het schip volledig geladen. Het schip is uitgerust met een transportband waarmee de lading aan land wordt gelost. Het lossen neemt twee en een half uur in beslag. Door de inzet van het nieuwe baggerschip kan Kesteley zijn jaarlijkse omzetvolume van zeezand nagenoeg verdubbelen tot 500.000 ton. Kesteley is sinds 1949 aan het Zuiddok in Gent gevestigd en levert zand en grind aan de bouwindustrie. In Gent wordt het zeezand overgeslagen in binnenschepen en vrachtwagens voor verder vervoer naar betoncentrales in België, Nederland en Noord-Frankrijk. In 2003 behandelde Kesteley in de Gentse haven ongeveer 1,6 miljoen ton zand. Het aandeel van zeezand wordt steeds groter.

Vanaf eind september 2004 is het mogelijk om lading vanuit Gent te verschepen naar de Poolse haven Gdansk, via overslag in Göteborg. De nieuwe verschepingsmogelijkheid vanuit Gent kadert in het netwerk van roro-rederij DFDS Tor Line, die in september de nieuwe Pol-Bridge-dienst tussen Gdansk en Göteborg opstartte. Zes maal per week vaart DFDS Tor Line vanuit Gent op zijn Euro-Bridge-dienst naar Göteborg. Lading voor Polen wordt er overgeslagen op de PolBridge-dienst die twee maal per week een verbinding tussen de Zweedse haven en Gdansk maakt, met een tussenstop in de Deense havenstad Kopenhagen. Met het nieuwe aanbod mikt DFDS Tor Line onder meer op verschepers en vervoerders die de prijsstijging van het wegvervoer naar Oost-Europa, door de invoering op 1 januari 2005 van de wegenbelasting LKW-Maut in Duitsland, willen omzeilen door gebruik te maken van vervoer over zee.

Op 18 oktober 2004 heeft DFDS Tor Line, met de aanloop van het roro-schip "Tor Primula", de eerste stap gezet in de herlancering van zijn Euro-Bridge-dienst tussen de haven van Gent enerzijds en Göteborg in Zweden en Brevik/Kristiansand in Noorwegen anderzijds. Naar Göteborg zijn zes afvaarten per week voorzien terwijl er naar Brevik/Kristiansand twee maal per week wordt gevaren. De "Tor Primula" werd in het begin van 2005 bijgestaan door de "Tor Magnolia". Beide schepen hebben een capaciteit van 3.900 lijnmeter, wat overeenkomt met 280 grote trailers, en vervangen de veel kleinere "Tor Dana" en "Tor Belgia" (2.695 lijnmeter). De twee andere schepen op de dienst naar Gent, de "Tor Scandia" en de "Tor Flandria" (met een capaciteit van 2.875 lijnmeter plus 400 personenwagens) blijven varen op de verbinding tussen Gent en Scandinavië. De herschikking van de roro-dienst beperkt zich niet tot het verschuiven van de vloot. Ook het vaarschema wordt anders omdat door de inzet van snellere schepen de vaartijd kan worden verminderd, waardoor de schepen vroeger in Gent aankomen en bijgevolg vroeger kunnen worden gelost en geladen.

3.3. De haven van Zeebrugge

3.3.1. Industrie

Vanaf 1 januari 2004 vervult Barwil Benelux de taak van scheepsagent voor alle aanlopen in de Vlaamse havens van de schepen van de Scandinavische rederij Wallenius Wilhelmsen. Het betreft op jaarbasis meer dan 400 aanlopen in de havens van Zeebrugge, Antwerpen en Gent. Voorheen werd de scheepsagentuur van de schepen van die rederij door Cobelfret gedaan. In dit kader

stichtte Barwil Benelux in januari 2004 een dochteronderneming in Zeebrugge en opende er een kantoor op de Canadaterminal aan de Alfred Ronsestraat in de achterhaven. Barwil is een volle dochter van de Noorse rederij Wilhelm Wilhelmsen AS uit Oslo. Het biedt een uitgebreid gamma van diensten aan, niet alleen in de sector van de scheepvaart, maar ook in die van de goederenbehandeling. De afdeling scheepagentuur van Barwil omvat 220 kantoren in 58 diverse landen met een uitgebreid internationaal cliënteel. Daarnaast gaat Barwil heel wat joint-ventures aan met lokale belangen en versterkt het aldus haar positie. De Hoofdzetel van Barwil Benelux is gevestigd in Antwerpen.

Op 1 februari 2004 startte de Gentse goederenbehandelaar Stukwerkers haar activiteiten in de haven van Zeebrugge. Het Gentse bedrijf behandelt er de autoschepen van de Japanse rederij KESS ("K" Line European Sea Highway Services). KESS, dat gespecialiseerd is in short-seavervoer van wagens, ontstond in 2003 toen de Japanse rederij "K" Line de resterende aandelen overkocht van het Duitse E. H. Harms. In Zeebrugge staat Stukwerkers in voor de behandeling van de intra-Europese Toyota-trafiek. Het betreft vier tot vijf aanlopen per week in het Zuidelijk Insteekdok in de achterhaven met een totale jaarlijkse trafiek van ongeveer 140.000 wagens. Vanuit Zeebrugge vaart KESS naar de havens van Grimsby, Bremerhaven, Cuxhaven, Malmö en Halmstadt. De door Stukwerkers in de haven van Zeebrugge behandelde volumes werden tot dan toe door CTO (Combined Terminal Operators) en Sea-Ro Terminal behandeld.

Op 3 februari 2004 startte CTS (Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service) een belangrijke treinsuttle vanuit het Duitse Keulen naar Antwerpen, Zeebrugge en het Verenigd Koninkrijk, onder de naam van "Cologne Rail Shuttle" (CRS). Driemaal per week vertrekt



er vanuit Keulen een bloktrein met een capaciteit van 60 TEU. De trein rijdt via Aken, waar een Belgische locomotief de tractie overneemt, over de draaischijf Muizen naar de diverse eindbestemmingen. De dienst werd opgestart in samenwerking met Inter Ferry Boats (IFB) en Unilog verzorgt de transit via de Kanaaltunnel naar Groot-Brittannië. In Zeebrugge wordt de trein opgesplitst voor rechtstreekse bediening van de terminals van de OCHZ (Ocean Containerterminal Hesse-Noord Natie Zeebrugge), FCT (Flanders Container Terminals) en P&O Ferries.

Midden februari 2004 meerde langsheen de Bastenaakenkaai in de achterhaven het drijvende droogdok "Dok 7" aan. Het droogdok werd vanuit de haven van Rotterdam aangevoerd alwaar het tot dan toe dienst deed bij de scheepshersteller Rotterdam United. Alvorens het dok naar Zeebrugge werd gebracht werden er belangrijke aanpassingswerken uitgevoerd. Het dok, dat destijds in Kiel werd gebouwd, heeft een lengte van 122 meter en een nuttige binnenbreedte van 22 meter. Schepen met een lengte tot 106 meter en een gewicht van maximaal 7.000 ton kunnen erin worden droog gezet. Het drijvend droogdok werd afgemeerd aan de Bastenaakenkaai omdat die kaai het diepst is in de achterhaven. Er is immers een diepte van 15 meter nodig om het dok zodanig te kunnen afzinken dat schepen in of uit het dok kunnen varen. Het drijvend droogdok wordt uitgebaat door de nieuwe vennootschap Zeebrugge Drydock NV, waarin drie partners participeren, met name Flanders Shiprepair (Longueville Zeebrugge), Stefan Soenen BVBA en Dick Vander Kamp uit het Nederlandse Hellevoetsluis.



Eind maart 2004 werden de nieuwe installaties van European Transport Systems (ETS) en van zusterbedrijf Cheron op de Transportzone van Zeebrugge in gebruik genomen. Sinds de oprichting in 1990, levert ETS logistieke diensten op de markt van de bouwmachines zoals transport, opslag, assemblage, modificatie en controle. Voornamelijk de producenten van grondverzet- en wegenbouwmachines behoren tot de klantenkring van ETS. De bouwmachines komen zonder opties of aanpassingen toe bij ETS in Zeebrugge, alwaar de extra opties en accessoires opgeslagen zijn en alwaar de machines land- en klantspecifiek worden gemaakt. Zo worden bijvoorbeeld voor Caterpillar de mini-graafmachines en de skid steer loaders van de gevraagde opties voorzien. Het zusterbedrijf Cheron is op dezelfde locatie gevestigd en is gespecialiseerd in uitzonderlijk vervoer. Onder meer met Case New Holland/CPN sloot Cheron een overeenkomst om, in samenwerking met andere transporteurs, de logistieke afhandeling van CNH-producten, zoals de graafmachines van Case New Holland, Fiat-Kobelco, O&K en de landbouwmachines van Case New Holland, te doen. Zowel ETS als Cheron maken deel uit van de Groep Van der Vliet uit het Nederlandse Groot-Ammers. Dit bedrijf, dat in 1930 werd opgericht, heeft vestigingen in een 10-tal Europese landen en in Indonesië. In Zeebrugge beschikt het bedrijf over een terrein van 4 hectare met een overdekte opslag- en werkruimte van 5.000 m². De totale investering in de nieuwe installaties bedraagt 5 miljoen euro.

Huberator staat in voor de hubdiensten op Hub Zeebrugge, de eerste en belangrijkste kortetermijnmarkt voor aardgas op het Europese continent. Huberator werd in 1999 opgericht als zelfstandig filiaal van wat toen nog Distrigas was. Momenteel is Huberator een zelfstandige dochter van Fluxys. Huberator volgt uur na uur op hoe het aardgas van eigenaar wisselt en of de hoeveelheden aardgas die klanten kopen en verkopen op de Hub Zeebrugge met elkaar in overeenstemming zijn. Dit wordt ook "matching" van de nominaties genoemd. Indien er problemen rijzen met de fysieke toevoer van aardgas, bijvoorbeeld in de Interconnector, dan zal Huberator de volumes die tekort of teveel zijn, gedurende 5 uur, bijpassen, op voorwaarde dat Huberator deze extra volumes ter beschikking heeft of kan afnemen. Dit betekent dat de verschepers een grotere zekerheid hebben voor het doorgaan van hun transacties. Dank zij de diensten van Huberator zijn de afgesproken hoeveelheden daadwerkelijk beschikbaar op de Hub voor handel en voor verder transport. Dit noemt men de "Automatic Back-up Service". Hub Zeebrugge is gegroeid uit de ontwikkelingen in de aardgasmarkt in Europa. In het Verenigd Konink-

rijk wordt de prijs van het aardgas vooral bepaald door vraag en aanbod op het National Balancing Point (NBP, de eerste Europese aardgasbeurs). In continentaal Europa werd de gasprijs, vóór de start van de Interconnector, hoofdzakelijk bepaald door de lange termijn contracten, die op hun beurt verbonden zijn met de olieprijs. Op het moment dat deze twee markten met elkaar verbonden werden door de Interconnector, van Bacton naar Zeebrugge, ontstond er een markt door het prijsverschil. Vanuit Zeebrugge is er, via pijpleidingen, transport mogelijk naar Nederland, Duitsland en Frankrijk. Daardoor is Zeebrugge het ideale punt om de handel van continentaal Europa met het Verenigd Koninkrijk te organiseren.

In het begin van maart 2004 ondertekenden APX⁷, Endex⁸ en Huberator (de operator van de Hub Zeebrugge) een intentieverklaring om de haalbaarheid van een aardgasbeurs op Hub Zeebrugge te onderzoeken. Uit de studie bleek dat het project haalbaar is en de samenwerkingsovereenkomst legt de krijtlijnen vast voor de uitvoering ervan. Begin 2005 werd APX Gas Zeebrugge opgericht, een joint venture tussen APX en Huberator, die instaat voor het online verhandelen van aardgas via een elektronisch platform. APX exploiteert het platform en staat in voor de clearing. Huberator daarentegen zorgt voor de interfaces tussen het platform en het Huberator-systeem voor fysieke leveringen. Aanvankelijk zal dit enkel kunnen voor de kortetermijnmarkt en voor producten voor de fysieke levering van aardgas. De producten zullen transacties voor de volgende dag en transacties binnen de dag omvatten, beide met clearing, met daarnaast nog een aantal andere kortetermijnproducten. In een tweede fase zullen ook financiële producten worden aangeboden met de mogelijkheid van fysieke levering en zullen in een eerste

fase clearing-diensten voor onderhandse transacties op lange termijn omvatten. De handel in forwards en futures zal in een tweede fase worden toegevoegd. Het platform en de producten werden ontwikkeld in overleg met de traders die op Hub Zeebrugge actief zijn. Fluxys heeft een participatie genomen in Endex, dat een afzonderlijke divisie zal oprichten voor de clearing-diensten en andere financiële producten.

In juni 2004 keurde de CREG (de Belgische federale Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit- en de Gasmarkt) de belangrijkste voorwaarden goed waaraan leveranciers moeten voldoen om toegang te krijgen tot de LNG-terminal van Fluxys LNG in Zeebrugge. Door deze goedkeuring kon Fluxys LNG binnen de gestelde termijn met leveranciers van aardgas onderhandelen. Door de beslissing werd ook het licht op groen gezet voor de uitbreiding van de LNG-terminal in Zeebrugge door de bouw van een vierde opslagtank. De goedgekeurde voorwaarden gaan over de berekening van de capaciteit, de regels voor toewijzing van de verhandelbare capaciteit, het congestiebeleid, vereisten voor de kwaliteit van aardgas en bepalingen over de financiële garanties. Door de goedkeuring heeft Fluxys LNG als één van de eersten in Europa een gedragscode in handen die goedgekeurd is door de regulator.

Volgend op de goedkeuring van CREG maakten Qatar Petroleum, het dochterbedrijf Qatar Terminal Limited, Zeebrugge LNG Trading Company Limited, een dochterbedrijf van Exxon Mobil Corporation en Fluxys LNG, op 30 juni 2004 bekend dat ze een langetermijncontract hebben ondertekend voor de reservering van terminalcapaciteit op de LNG-terminal van Zeebrugge. Met deze overeenkomst wordt vanaf 2007 voor een periode van 20 jaar een capaciteit gereserveerd van 3,4 miljoen ton LNG per jaar (4,5 miljard m³ aardgas per jaar) op de terminal van Fluxys LNG in Zeebrugge. Het LNG zal per tanker aangevoerd worden vanuit het North Field in Qatar, een aardgasveld dat recupereerbare aardgasreserves omvat van naar schatting meer dan 24.000 miljard m³. De exploitatie van het aardgasveld gebeurt door Ras Laffan Natural Gas Co., waarin Qatar Petroleum en Exxon-Mobil een aandeel hebben van respectievelijk 70 % en 30 %. De LNG-terminal in Zeebrugge is de ideale locatie om LNG aan te leveren voor de West-Europese gasmarkt: hij is gelegen in het centrum van het Atlantisch bekken van de LNG-markt en op het kruispunt van pijpleidingen die toegang geven tot een waaier van eindverbruikersmarkten. Gelet op deze strategische ligging stuurde Fluxys LNG begin 2003 een open season marktbevraging naar LNG-ondernemingen om te peilen naar

7 APX (Amsterdam Power Exchange) is een elektronisch platform voor energiehandel (schermt trading) en ging in 1999 van start. Dit bedrijf startte een joint venture met Huberator en ging begin 2005 van start met zo'n elektronisch platform voor de kortetermijnhandel op de Hub Zeebrugge. Een zelfde constructie werd opgezet tussen APX en GTS voor de zogenoemde TTF (Title Transfer Facility) in Nederland, een pendant van NBP (de aardgasbeurs National Balancing Point) in het Verenigd Koninkrijk. Het gaat om transacties voor de dag zelf (within day) en voor de volgende dag (day ahead). Eind 1999 introduceerde EnMo al de elektronische on-the-day handel. EnMo is in 2004 overgenomen door APX en is ondergebracht bij APX-Gas.

8 Endex (European Energy Derivatives Exchange) zal in de loop van 2005 in een eerste fase de clearing services verzorgen voor de handel op langere termijn van bedrijven die bilateraal handelsovereenkomsten afsluiten (de zogenoemde over-the-counterhandel). In een tweede fase later in het jaar zal Endex ook aardgasfutures- en forwardscontracten aanbieden. Daarmee wordt het contractenaanbod aangevuld met hedging-instrumenten die ook aantrekkelijk zijn voor een grotere groep partijen die in de eerste plaats in financiële operaties zijn geïnteresseerd.

hun interesse om vanaf 2007 capaciteit te reserveren. De overeenkomst om aardgas uit Qatar via de LNG-terminal van Zeebrugge in te voeren is het eerste capaciteitscontract dat uit de marktbevraging resulteert.

Op 6 juli 2004 maakten Distrigas en Fluxys LNG bekend dat ze een overeenkomst hebben ondertekend om vanaf 2007, voor een periode van 20 jaar, 2,5 miljard m³ aardgas per jaar te lossen en te hervergassen via de LNG-terminal van Zeebrugge. Een gelijkaardige overeenkomst werd op 8 juli 2004 bekendgemaakt tussen Tractebel Global LNG (SUEZ) en Fluxys LNG voor de behandeling van 2,1 miljard m³ aardgas per jaar voor een periode van 20 jaar vanaf eind 2007.

De raden van bestuur van Fluxys LNG en van het moederbedrijf Fluxys hebben in de context van de contracten met Qatar Petroleum/ExxonMobil, Distrigas en TractebelGlobal LNG beslist om de capaciteit van de LNG-terminal in Zeebrugge te verdubbelen tot ongeveer 7 miljoen ton LNG per jaar (dit komt overeen met 9 miljard m³ aardgas per jaar). Het betreft een investering van 165 miljoen euro. De opdracht van Leidinggevend Ingenieur voor de uitbreidingswerken werd toegekend aan Tractebel Engineering, terwijl het EPC-contract (Engineering, Procurement & Construction) werd afgesloten met de Tijdelijke Vereniging SN Technigaz-Fontec-MBG. Tractebel Engineering zal de opvolging verzorgen van de werken: het zal bij de EPC-contractant en zijn onderaannemers de belangen van Fluxys LNG behartigen inzake planning, veiligheid, kwaliteit en budget. Als APC-contractant zal de Tijdelijke Vereniging SN Technigaz-Fontec-MBG instaan voor de kant-en-klare oplevering van de nieuwe installaties. De capaciteitsuitbreiding van de LNG-terminal omvat de bouw van een vierde opslagtank voor vloeibaar aardgas en bijkomende installaties om vloeibaar aardgas te hervergassen en in het vervoersnet uit te zenden. De uitbreidingswerken startten in augustus 2004 en de nieuwe uitzend- en opslagcapaciteit zou respectievelijk tegen eind 2006 en 2007 operationeel moeten zijn.

Eind september 2004 werd de nieuwe havensleepboot "Union Coral" in gebruik genomen in de haven van Zeebrugge. De sleepboot is de eerste van twee nieuwe havensleepboten die door de URS (Unie van Reddings- en Sleepdiensten) voor de kusthaven werden besteld bij de Spaanse scheepswerf Astilleros Armon in Navia. Het tweede schip, de "Union Pearl" werd op 17 september 2004 te water gelaten en zal de "Union Coral" in 2005 vervoegen. De nieuwe sleepboten hebben een lengte van 33 meter, een breedte van 11 meter en een diepgang van



4,40 meter. Met hun trekkracht van 65 ton op de paal behoren ze tot de sterkste havensleepboten ter wereld. Met de bestelling van de twee nieuwe havensleepboten wil URS tegemoet komen aan de groeiende vraag naar capaciteit in de Zeebrugse haven. Het gebeurde immers steeds vaker dat grote schepen bij in- of uitvaren moesten wachten op sleepassistentie. Bovendien verhoogt de veiligheid in de haven omdat nu bij stormweer meer sleepboten beschikbaar zijn.

De goederenbehandelaar PSA/Hesse-Noord Natie verwierf op 1 november 2004 de volledige controle over de OCHZ-terminal (Ocean Containerterminal Hesse-Noord Natie Zeebrugge) in de voorhaven van Zeebrugge. PSA/Hesse-Noord Natie bezat reeds 50 % van de aandelen in de OCHZ-terminal en kocht, door gebruik te maken van haar voorkeepsrecht, de overige 50 % van de aandelen van de medeaandeelhouder, de NMBS-dochter IFB (Inter Ferry Boats). De aankoop werd op 10 september 2004 door de raad van bestuur van de OCHZ goedgekeurd. Aanvankelijk was IFB maandenlang in onderhandeling met de Franse containerrederij CMA

CGM, tevens de belangrijkste klant van de OCHZ-terminal. Deze onderhandelingen mondten niet uit op een overeenkomst doordat PSA/Hesse-Noord Natie gebruik maakte van haar voorkooprecht. Op het einde van 2004 heeft PSA/Hesse-Noord Natie OCHZ als juridisch onafhankelijk bedrijf ontbonden. Daardoor is OCHZ voortaan een onderdeel van PSA/Hesse-Noord Natie. OCHZ werd in 1997 opgericht als een partnerschap tussen Hessianatie en IFB (Inter Ferry Boats) voor de exploitatie van de containerterminal in de voorhaven van Zeebrugge.

Eind september 2004 werd de berging van wrakstukken en autowrakken uit het Noorse autoschip "Tricolor" beëindigd. De "Tricolor" zonk in de vroege morgen van 14 december 2002 voor de kust van Duinkerke, na een aanvaring met het containerschip "Kariba". De "Tricolor" had een lading van 2.862 dure personenwagens aan boord en was op weg van Zeebrugge naar Southampton. Bij de scheepsramp konden alle opvarenden worden gered. Omdat het schip midden in een drukke internationale vaarroute was gezonken moest het wrak zo snel mogelijk worden geruimd. De berging van het volledig schip bleek technisch niet mogelijk. De eigenaar van de "Tricolor", de Noorse rederij Wilhelm Wilhelmsen, vertrouwde op 11 april 2003 de berging van het wrak toe aan de tijdelijke vereniging Combinatie Berging Tricolor, bestaande uit de Nederlandse bedrijven SMIT Salvage BV en Multtraship Salvage BV en de Belgische firma's Scaldis Salvage & Marine Contractors NV en URS Salvage & Maritime Contracting NV. De eigenlijke berging startte op 22 juli 2003. Het wrak werd in 9 stukken gezaagd door middel van een stalen zaagkabel, met drijvende kranen uit het water gelicht en op een semi-afzinkbaar ponton geplaatst voor vervoer naar de haven van Zeebrugge, waar de stukken tot schroot werden verwerkt. Dit werk moest in november 2003 door het slechte weer echter worden gestopt. De werken werden in mei van 2004 verder gezet. Door de stormen van de voorbije wintermaanden waren de nog resterende secties van het wrak echter helemaal in elkaar gezakt zodat ze niet meer in hun geheel op een ponton konden worden gehesen. De rest van het wrak werd met behulp van grijpers uit het water gevist en naar Zeebrugge gebracht voor verdere verschroting. Na 132 dagen werken in 2004 zijn de "Tricolor" en alle autowrakken van de zeebodem verwijderd.

Eind oktober 2004 nam Hanson Aggregates Belgium (HAB), de Belgische afdeling van de Britse bouwmaterialengroep Hanson, een gloednieuwe betoncentrale en een zand- en grindinstallatie aan het Prins-Filipsdok in

de achterhaven van Zeebrugge in gebruik. Hanson Aggregates Belgium investeerde 2,20 miljoen euro in de installatie die de sluiting van enkele kleine West-Vlaamse vestigingen moet compenseren. Hanson Aggregates Belgium concentreert voortaan alle opslag- en productiefaciliteiten in de havens zodat ze de diverse transportmodi optimaal kunnen gebruiken en daardoor hun kosten kunnen drukken. De betoncentrale heeft een capaciteit van 120 m³ beton per uur, de zeefinstallatie een capaciteit van 200 ton zand en grind per uur. De investering komt in de plaats van een eerder project, waarbij in de achterhaven 12 miljoen euro zou geïnvesteerd worden in een volledig nieuwe terminal aan het Verbindingskanaal tussen de Vandammesluis en het Boudevijnkanaal. Omwille van eisen van de Europese Vogelrichtlijn werd het project uiteindelijk afgeblazen door het Britse management van Hanson en werd bijkomende capaciteit ontwikkeld in de haven van Oostende.

Eind oktober 2004 startte Combined Terminal Operators (CTO), een dochter van PSA/Hesse-Noord Natie, met de bouw van een gloednieuwe autoterminal aan de Bastenakenkaai in de achterhaven van Zeebrugge. In een eerste fase, die tegen augustus 2005 klaar moet zijn, wordt een autoterminal met een oppervlakte van 27 hectare gebouwd. Indien later nodig, kan de terminal in oppervlakte worden verdubbeld tot 54 hectare. De nieuwe terminal is nodig omdat CTO steeds meer congestieproblemen ondervindt op hun huidige terminal aan het Noordelijk Insteekdok.

Vanaf 1 november 2004 is de terminal van StoraEnso, die door Sea-Ro Terminal aan het Wielingendok in de voorhaven geëxploiteerd wordt, dagelijks door een spoorshuttle met Keulen verbonden. De Zweedse woudproductengroep StoraEnso heeft daarvoor een contract gesloten met de Belgische spoorwegoperator Dillen & Le Jeune Cargo nv (DLC) die een vergunning heeft om op het Belgische spoorwagennet te rijden. DLC zet op de lijn naar Keulen diesellocomotieven in voor de tractie van de treinen die uit 22 spoorwagons bestaan. Dit komt overeen met een trein met een laadvermogen van 1.500 ton. De wagons worden in Zeebrugge in de loodsen aan het Wielingendok geladen, dus onafhankelijk van de weersomstandigheden. StoraEnso heeft voor de lijn naar Keulen een contract gesloten met Noordwagon voor de huur van de spoorwagons. DLC beperkt zich tot de tractie van de treinen. In Keulen staat Deutsche Bundesbahn (DB)/Stinnes in voor het ontbinden van de treinen en voor het verdere transport naar diverse locaties in het Duitse hinterland. Een deel van de treinen rijdt verder naar Italië. Na lossing keren de wagons leeg terug

naar Zeebrugge. StoraEnso genereert dagelijks vier tot vijf treinen van 1.000 à 1.500 ton naar diverse bestemmingen in Europa, onder meer naar Frankrijk en via de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk.

Belgisch-Amerikaans akkoord over stralingsdetectoren

Eind november 2004 sloot de Belgische overheid een akkoord met de Amerikaanse douane- en veiligheidsdiensten voor het plaatsen van stralingsdetectoren in de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Met die detectoren moeten alle containers, die vanuit Antwerpen en Zeebrugge naar de Verenigde Staten worden verscheept, worden gecontroleerd op de eventuele aanwezigheid van radioactieve materialen. In eerste instantie er aan de incheckpoorten van diverse terminals in Antwerpen, een tachtigtal opsporingssystemen worden geplaatst. Later worden dergelijke toestellen ook in Zeebrugge opgesteld. Met het controlesysteem willen de Amerikanen de dreiging van een nucleaire terroristische aanval te voorkomen. Het akkoord voor de plaatsing van een detectiesysteem voor radioactieve substanties komt bovenop een reeds bestaand akkoord, waarbij de Amerikaanse douanediensten in Antwerpen en Zeebrugge de bevoegdheid hebben exportcontainers met bestemming de Verenigde Staten te controleren. Voor deze controletaak krijgen de Amerikaanse douane in de Vlaamse havens administratieve en logistieke steun van de Belgische federale douanediensten.



Midden mei 2003 werd een minnelijke schikking bereikt tussen de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen MBZ, Katoen Natie en de Belgische rederij Cobelfret over Flanders Container Terminals FCT. Daarbij kwam de concessie voor de containerterminal in de Zeebrugse voorhaven opnieuw in handen van MBZ en verliet Katoen Natie, die de terminal uitbaatte, Zeebrugge. Het dispuut tussen MBZ, Katoen Natie en Cobelfret over de containerterminal FCT sleepte jaren aan. Het havenbestuur MBZ deed in januari 2004 een oproep tot kandidatuurstelling voor de "toekenning van een concessie voor een containerterminal in de westelijke voorhaven van Zeebrugge (Albert II-dok zuid)". Verschillende bedrijven stelden zich kandidaat. De kandidaturen werden grondig overwogen en op 13 december 2004 werd een intentieverklaring ondertekend met de Nederlandse containerterminaleigenaar en -operator APM Terminals (AP Møller Terminals) om de containerterminal aan het Albert II-dok (de vroegere Flanders Container Terminals (FCT) van Katoen Natie). APM Terminals maakt deel uit van de AP Møller - Maersk Group en van Maersk Sealand, de grootste containerrederij ter wereld. Eind 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 zal APM Terminals er zeven super postpanamax containerkranen oprichten. Dit aantal kan in een latere fase opgetrokken worden tot elf. De oppervlakte zal in de eerste fase opgevoerd worden tot 57 hectare. Vermits de kade een diepgang van 15 meter bij laag water heeft is de terminal geschikt voor de behandeling van de grootste containerschepen. De plaatsing van de nieuwe containerkranen en de verharding van de terreinen worden in 2005 uitgevoerd zodat de terminal begin 2006 in bedrijf moet zijn. APM Terminals probeerde ook om aan het Deurganckdok in Antwerpen een concessie in de wacht te slepen, maar slaagde daar niet in.

DEME Environmental Contractors (DEC) bouwde in 2004 een centrum voor de opslag en het verwerken van baggerspecie en ongevaarlijk slib in de achterhaven van Zeebrugge. Daarvoor werd in het voorjaar van 2003 een milieuvergunning aangevraagd. DEC exploiteert reeds dergelijke centra in Zwijndrecht, Ruisbroek

en Zwijnaarde. Om de vraag naar slibverwerking uit zowel Oost- als West-Vlaanderen optimaal te kunnen beantwoorden en zo ook de transportafstanden te beperken bouwde DEC in Zeebrugge een (bagger)slibontwaterings- en slibverwerkingscentrum op een terrein aan het Boudewijnkanaal ter hoogte van de Jozef Verschaveweg. De installatie heeft een opslagcapaciteit van 280.000 ton. Bij de plaatselijke behandeling van de specie denkt DEC ongeveer 70 % te kunnen recycleren tot materiaal voor de bouw en voor bodemverbetering. De rest van het verwerkte slib zal definitief geborgen worden op een bergingssite buiten Zeebrugge. DEC zal in de nieuwe installatie ook het slib dat gebaggerd moet worden in de vissershaven van Zeebrugge verwerken.

3.3.2. Infrastructuur en milieu

In het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge werd het uiteinde van het dok opgeleverd. Over de volledige breedte van het dok (225 meter) werd een dubbele damplankenwand gebouwd met erop een verhard talud. De werken werden toegewezen aan MBG nv voor een bedrag van 1,67 miljoen euro en werden gedragen door de MBZ, met subsidie door het Vlaams Gewest. De baggerwerken werden uitgevoerd door de firma Decloedt voor een bedrag van 0,932 miljoen euro. Door de voltooing is het mogelijk om er vier roro-schepen tegelijkertijd te behandelen.

Ten behoeve van de papier- en pulpterminal van Stora-Enso in de westelijke voorhaven werden in 2004 de werken beëindigd voor de bouw van de kaaimuur met een lengte van 657 meter in het Wielingendok en van 440 meter in het Albert II-dok. De kostprijs van de kaai belooft 45,3 miljoen euro. De werken werden uitgevoerd door de firma Van Laere. Een gedeelte van de terreinen tussen het Wielingendok en het Albert II-dok werd verder verhoogd. Dit werd uitgevoerd door de Tijdelijke Vereniging Noordzee & Kust voor ongeveer 20,3 miljoen euro. De technische controle en de algemene coördinatie van de veiligheid op de werven in de westelijk voorhaven werd voor een bedrag van 380.000 euro toevertrouwd aan SECO cv.

Tijdens de ministerraad van 6 februari 2004 bereikte de Vlaamse Regering een akkoord om 282 ha terreinen in de Zeebrugse achterhaven, die als vogel- en habitatgebied waren ingekleurd, opnieuw vrij te geven voor haven- en andere economische activiteiten door compensatie met andere natuurgebieden. In het raam van de expansieplannen van de haven, eind jaren zeventig, werd de nieuwe haven ingedeeld in een voorhaven en een achterhaven die met elkaar verbonden zijn door een grote zeesluis. Grote delen van de landbouwzone werden in de achterhaven onteigend en kregen een nieuwe bestemming als havenuitbreidingsgebied. Het gebied werd als vogelrichtlijngebied ingekleurd waardoor de oorspronkelijke bestemming als havengebied werd gehypothecerd. Reeds in 2000 compenseerde de Vlaamse Regering de 282 ha opgespoten vogelrichtlijngebied in de Zeebrugse achterhaven met een even groot gebied in het poldercomplex rond Klemskerke, Vlissegem, Jabbeke en Oudenburg. Dit was nodig omdat het vogelrichtlijngebied de ontwikkeling van de Zeebrugse haven dreigde te blokkeren. De beslissing van 2000 bleek echter onvoldoende; Europa eiste dat de compensaties op basis van een concreet plan zouden worden uitgewerkt. Bovendien kwamen er klachten vanuit de natuurbeweging tegen de te vage ruilovereenkomst. Op 6 februari 2004 werd uiteindelijk een overeenkomst bereikt over een duidelijke tijdstabel en een concrete financiering. De gronden in de Zeebrugse achterhaven worden fasegewijs ingericht voor industriële ontwikkeling. Tegerlijkertijd komen er concrete stappen om het nieuwe vogelrichtlijngebied in Klemskerke, Vlissegem en Jabbeke in te richten. Dat gaat van aankoop van landbouwgronden tot gedetailleerde inrichtingsmaatregelen zoals



Haven van Zeebrugge

<i>Totale oppervlakte</i>	<i>2.847 ha</i>
<i>Wateroppervlakte</i>	<i>1.009 ha</i>
<i>Totale lengte kaaimuren</i>	<i>14,7 km</i>
<i>Totale lengte spoorwegen</i>	<i>38,2 km</i>
<i>Totale lengte wegen</i>	<i>166,0 km</i>

Bron: MBZ

aanplantingen en dergelijke. De Vlaamse Regering trekt hiervoor een budget uit van 10 miljoen euro, vanaf 2004 en dit over vier begrotingsjaren. Aan het niet opgespoten gedeelte van het vogelrichtlijngebied in de achterhaven, gekend als de Dudzeelse Polders, wordt voorlopig niet geraakt.

Begin april 2004 werd begonnen met de herstellingswerken aan de oevers van het Verbindingsdok tussen de P. Vandammesluis en het Boudewijnkanaal in de achterhaven van Zeebrugge. Door de golfslag, veroorzaakt door voorbijvarende schepen, waren de oevers erg geërodeerd en bleek herstel noodzakelijk. De werken werden door het Vlaams Gewest toegekend aan de firma Hye uit Burcht die de herstellingen in drie deelcontracten zal uitvoeren voor een totaal bedrag van 3,72 miljoen euro (deelcontract 1 en 2: 2,23 miljoen euro; deelcontract 3: 1,49 miljoen euro). De herstellingen omvatten het verwijderen van de totaal geërodeerde oeverbekleding en het vervangen ervan door een nieuwe bekleding die bestaat uit betonblokmatten onderwater, een damwand in damplanken en een asfaltbekleding op het talud boven water. De afwerking van de twee eerste deelcontracten is voorzien in het begin van september 2005.

In juli 2004 startte de firma Electrawinds met de bouw van zeven nieuwe windturbines langsheen de Kleine Pathoekeweg in de Brugse achterhaven. De turbines hebben een hoogte van 120 meter en een rotordiameter van 70 meter. Voor Electrawinds zijn de zeven windturbines, met een totaal nominaal vermogen van 12.600 kW, het laatste project op de site Pathoekeweg/Herdersbrug in Brugge. Met de bouw van de zeven windturbines wordt het windturbinepark in de binnenhaven van Brugge één van de grootste van het land. Bij gunstige wind kunnen er bijna 10.000 gezinnen mee bevoorrad worden. Het stadsbestuur van Brugge heeft zich tegen de bouw van de zeven windturbines verzet wegens veiligheidsredenen en een klacht ingediend bij de Raad van State.

Van september tot november 2004 werd, in opdracht van het Vlaams Gewest, door de Tijdelijke Vereniging Noordzee & Kust grondwerken voor een bouwzate uitgevoerd aan het uiteinde van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven van Zeebrugge.

In 1996 sloot Carcoke haar cokesfabriek in de achterhaven van Zeebrugge. De installaties dateren nog van het begin van de vorige eeuw en om de terreinen een andere bestemming te kunnen geven was een uitgebreide sanering van de ondergrond nodig. Niettegenstaande het stadsbestuur van Brugge inspanningen leverde om het

dossier te bespoedigen duurde het nog tot 2002 alvorens een overeenkomst werd bereikt tussen de Vlaamse Gemeenschap en de vereffenaar van de nv Carcoke, de vroegere eigenaar van de cokesfabriek. Door de overeenkomst werden de fabrieksterreinen eigendom van OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij) en werd de afhandeling geregeld voor de zusterbedrijven Marly in Brussel en Tertre in Wallonië. De overeenkomst voorziet dat OVAM de saneringskosten voor de terreinen van de oude cokesfabriek in Zeebrugge voor haar rekening neemt in ruil voor het nog resterende kapitaal en de grond die voorheen eigendom was van Carcoke. Na de grondsanering krijgt het terrein van 15 hectare, dat aansluiting heeft op het spoor en op het binnenscheepvaartnet, een nieuwe bestemming als industriegrond. De saneringswerken werden officieel op 30 oktober 2004 gestart met het opblazen van de eerste grote schoorsteen. Om de veiligheid van de omgeving niet in gevaar te brengen worden in een eerste fase de bovengrondse installaties grondig gereinigd en gesloopt. Deze fase moet in juni 2005 klaar zijn. Na de voorbereidingen en de onderzoeken voor de effectieve bodemsanering en de sanering van het Zijdelingse Vaartje worden deze werken vanaf 2007 uitgevoerd. De saneringswerken van de eerste fase werden door OVAM toegewezen aan de Tijdelijke Vereniging Mourik Aclagro uit Antwerpen. De bodemdeskundige Ecorem nv uit Aartselaar en een veiligheidscoördinator uit Heist werden aangesteld als permanente en eerstelijnsadviseurs voor OVAM. De eerste fase van het saneringsproject betreft een investering van 10 miljoen euro.

De haven van Zeebrugge krijgt Raad van Overleg

Op 14 juni 2004 werd in Zeebrugge een memorandum ondertekend inzake de oprichting van een overlegraad voor de havens van Brugge en Zeebrugge. Deze overlegraad heeft overeenkomstig artikel 7 van het Vlaams Havendecreet de opdracht om het havenbedrijf te adviseren op het vlak van het havenbeleid in het algemeen. De raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van het havenbestuur (zes leden), de vakbonden (zeven leden) en de beroepsorganisaties zoals APZI en CEWEZ (zeven leden). De overlegraad wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder van de MBZ (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen), de h. Joachim Coens, en zal zich toespitsen op de problematiek van de infrastructuur, de ontwikkeling, de veiligheid, het strategisch beleid, de werkegelegenheid en de competitiviteit. De belangen in het algemeen zullen daarbij in overweging genomen worden.

In 2004 werden in de haven van Zeebrugge diverse werken uitgevoerd door het havenbedrijf MBZ: er werden onderhoudswerken uitgevoerd aan diverse uitrustingen, aan domeingoederen en aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis; vernieuwingswerken werden uitgevoerd aan wegenis en kaaiverhardingen; er werden diverse werken uitgevoerd om, in het kader van de ISPS-regelgeving, de beveiliging van de haven te verbeteren en door Ecorem nv werden bodemonderzoeken uitgevoerd.

Tenslotte werden door de privé-sector onder meer nog volgende werken uitgevoerd: door Sea-Ro Terminal werden de werken aangevat voor de bouw van bijkomende distributieloodsen op de papier- en pulpterminal van StoraEnso; eveneens door Sea-Ro Terminal nv werd gestart met de aanleg van bijkomende verhardingen op de ro-ro-terminal aan het Brittaniadok en door diverse private bedrijven werden werken uitgevoerd om de beveiliging van hun terminals te verbeteren teneinde te voldoen aan de normen gesteld in de ISPS-regelgeving.

3.3.3. Scheepvaartlijnen

Nadat de Franse rederij CMA CGM midden 2003 startte met een wekelijkse "North Sea Feeder Service" naar havens in de Noordzee (Zeebrugge, Rotterdam, Grangemouth, Teesport, Immingham, Zeebrugge), baat CMA CGM vanaf januari 2004 ook een feederdienst uit voor containers van Zeebrugge naar Ierland. De feederdienst draagt de naam Irish Sea Feeder Service en volgend aanloopschema wordt gevolgd: Zeebrugge, Le Havre, Liverpool, Dublin en terug naar Zeebrugge. Ook deze havens worden wekelijks aangedaan. In mei 2004 startte de rederij CMA CGM een derde feederdienst vanuit de haven van Zeebrugge. Het betreft een tweede loop van de bestaande Irish Sea Feeder Service en verbindt de havens van Zeebrugge, Le Havre, Bristol en Cork op een wekelijkse basis. De schepen van CMA CGM worden in Zeebrugge behandeld op de OCHZ-terminal in de voorhaven.

De gespecialiseerde Zweeds-Noorse autocarrier Wallenius Wilhelmsen Line (WWL) startte op 1 april 2004 met een gans nieuw logistiek concept voor autoproducent BMW. Het betreft een globale deur tot deur levering vanuit diverse BMW-fabrieken op drie verschillende continenten tot bij de autoverdelers op de markten van Australië en Nieuw-Zeeland. De overeenkomst kreeg de naam BMW Pilot LLP (Lead Logistics Provider) Program en voorziet in de organisatie door WWL van alle vervoer vanuit de BMW-fabrieken in Oostenrijk (Graz), Duitsland (Beieren), het Verenigd Koninkrijk (Oxford), de

Verenigde Staten (Spartanburg) en Zuid-Afrika (Rosalyn) naar de BMW-dealers in Australië en Nieuw-Zeeland. Behalve in Zuid-Afrika (waar het vortransport per trein gebeurt) wordt het vortransport hoofdzakelijk via de weg gedaan. Voor de haven van Zeebrugge is die overeenkomst van groot belang. WWL zet haar Zeebrugge Euro Terminal (ZET) in voor het verschepen van de Europese productie. Van de verschepingen naar Australië neemt Zeebrugge 45 % voor haar rekening (naast 16 % voor Savannah, 30 % voor Durban en 9 % voor Southampton). Voor Nieuw-Zeeland staat Zeebrugge zelfs in voor 54 % van het totaal. Australië wordt bediend via de havens van Fremantle, Melbourne, Sydney en Brisbane, Nieuw-Zeeland via Auckland. Op jaarbasis gaat het om ongeveer 18.000 wagens, waarvan er 16.000 bestemd zijn voor Australië en 2.000 voor de Nieuw-Zeelandse markt.

Begin april 2004 werd de capaciteit van de containerlijn C2C Lines (Coast to Coast) uitgebreid door de inzet van een nieuw schip, de "C2C Aquarius". Het schip heeft een capaciteit van 707 TEU met een draagvermogen van 8.500 DWT. Het schip is speciaal gebouwd voor het efficiënte vervoer van diverse types containers. Verscheidene combinaties van containers van diverse afmetingen (45', 40', 30' en 20') zijn hierdoor mogelijk. In Zeebrugge worden de schepen behandeld aan de FCT (Flanders Container Terminals) aan het Koning Albert II-dok. Cobelfret treedt op als lokaal scheepsagent terwijl ECS (European Container Service) instaat voor de boekingen. C2C Lines is een 50/50 joint-venture van Cobelfret Ferries en het Zeebrugse containerbedrijf ECS. Het beheer van de lijn wordt verzorgd door Cobelfret Ferries. De rederij baat twee containerlijnen uit tussen het Europese vasteland en Ierland. Vanuit de Franse haven Radicatel (Rouen) en vanuit Zeebrugge wordt twee maal per week gevaren op de Ierse haven Waterford. De twee containerlijnen zijn hoofdzakelijk gericht op 45'-containers in ISO 40'-configuratie omdat beide partners van C2C Lines beschikken over een grote vloot dergelijke laadkisten.

In mei 2004 bracht de Luxemburgse sleepopperzuiger "Charlemagne" van de baggermaatschappij Dredging International 17.000 ton zand naar Zeebrugge om het te lossen op de kaai van de FCT-terminal in de westelijke voorhaven. Het zand werd voor de Belgische kust in verschillende sleepbeurten opgebaggerd. Vanuit de voorhaven werd het zand per vrachtwagen vervoerd naar het strand van Knokke-Heist om een eerder uitgevoerde kustverdediging af te werken. Deze strandverdediging werd uitgevoerd met de sleepopperzuiger

ger "Pallierter" van Baggerwerken Decloedt en Zoon, die hiervoor bij hoog tij tot vlak aan de laagwaterlijn manoeuvreerde om het zand met een persleiding op het strand te stuwen. Het zand dat vanuit de voorhaven van Zeebrugge per vrachtwagen werd aangevoerd heeft als eigenschap erg stabiel te zijn en werd gebruikt om het opgespoten zand af te dekken om het beter te beschermen tegen erosie. Een identieke operatie gebeurde in 2004 vanuit de haven van Oostende voor de bescherming van de opgespoten stranden van Middelerke.

De Finse rederij Finnlines startte in mei 2004, samen met TransRussiaExpress, een nieuwe roro-verbinding die de Spaanse haven van Bilbao en enkele Noordzeehavens verbindt met de Russische haven Sint-Petersburg en de Finse haven Helsinki. Naast de havens van Amsterdam en Antwerpen wordt wekelijks ook Zeebrugge aangelopen. De nieuwe lijn is gericht op de verscheping van alle rollende vracht, zoals zware bouwmachines, projectcargo, vrachtwagens, maar ook op het vervoer van containers die voor verscheping op maffi-trailers worden geplaatst. De schepen meren af in het Wielingendok in de westelijke voorhaven. De Zeebrugse stevedore Sea-Ro Terminal treedt op als goederenbehandelaar, terwijl Finnlines in de kusthaven zelf instaat voor de scheepsagentuur.

In de periode april 2004/februari 2005 werden vanuit de Franse binnenhaven van Straatsburg/Lauterbourg 20 metrorijtuigen naar Zeebrugge verscheept, bestemd voor de Finse hoofdstad Helsinki. De treinstellen wegen elk 54 ton en werden gebouwd door Alstom in Reichshoffen in de buurt van Straatsburg/Lauterbourg. Vanuit Reichshoffen werden de spoorstellen over de weg vervoerd naar Straatsburg, van waaruit ze hun reis naar Zeebrugge over de Rijn verder zetten aan boord van het binnenschip "Deseo" van PortConnect. De metrovoertuigen werden in Zeebrugge overgeladen aan boord van een roro-schip van Finnlines voor verdere verscheping naar Helsinki.

In juli 2004 startte de Franse rederij CMA CGM een vierde loop tussen Azië en Noord-Europa. De nieuwe lijn kreeg de naam SCX (South China Express) mee en wordt uitgebaat in samenwerking met APL (American President Line) en Norasia. Op de lijn worden zeven containerschepen ingezet waarvan de capaciteit schommelt tussen 3.800 en 5.500 TEU. Tijdens de rotatie van 49 dagen lopen de schepen achtereenvolgens volgende havens aan: Hongkong, Chiwan, Singapore, Salalah, Zeebrugge, Hamburg, Rotterdam, Singapore en terug naar Hongkong. Vanaf september 2004 is er één afvaart per

week en tegen het einde van 2004 werden geleidelijk nieuwe schepen van 5.700 TEU op de SCX-lijn ingezet. Voor de Franse rederij gaat het om de vierde loop vanuit Noord-Europa. Naast de SCX-loop betreft het nog de FAL-dienst (French Asia Line), de NCX-dienst (North China Express) en de Sundex-diensten. Met de nieuwe SCX-lijn komt het aantal afvaarten van CMA CGM op vier per week, de feederdiensten niet meegerekend. Wanneer de slot-uitwisselingsakkoorden in het raam van de CSG- (China Shipping Agency), WAE- (US-West-Coast Asia Europe Pendulum van Evergreen Marine Corporation), JEX- (Japan Europe Express van MOL (Mitsui OSK Lines)) en CEX-diensten (China Europe Express van APL (American President Line)) worden meegeteld, biedt de rederij acht afvaarten per week vanuit Noord-Europa.

In juli 2004 nam de Belgische rederij Cobelfret drie nieuwe estuaire-oro-schepen in de vaart. Het betreft de "Waterways 1", "Waterways 2" en "Waterways 3", drie prototype-schepen voor het vervoer van wagens in het Rijnstroomgebied en op het kanalenstelsel in Noordwest-Europa. De schepen worden ook ingezet op het korte traject over zee tussen Zeebrugge en Vlissingen. De drie vaartuigen werden gebouwd bij de Nederlandse scheepsbouwer Damen Shipyards en zijn uitgerust met twee vaste, twee beweegbare en één demonteerbaar garagedek. Het demonteerbaar garagedek is nodig om onder de bruggen van het Albertkanaal te kunnen varen wanneer ze worden ingezet op de route naar de autofabrieken van Genk. De open garagedekken worden met zeildoeken afgedicht wanneer de schepen op zee varen.



Om aan de stijgende vraag op de markt van containerfeederling te kunnen voldoen zet PortConnect vanaf begin oktober 2004 een derde schip in. Het betreft de "Natali", een containerschip met een capaciteit van 212 TEU. Bovendien beschikt het schip over een hekkleur, zodat, indien gewenst, ook roro-lading aan boord kan genomen worden. Het bijkomende schip versterkt de vloot van twee kruiplijnkusters, de "Cast Salmon" en de "Rasill" (ex "Bass"), die door PortConnect voor het vervoer van containers tussen Zeebrugge en Oostende enerzijds en Rotterdam, Antwerpen, Vlissingen, Le Havre, Southampton, Felixstowe en Sint-Petersburg anderzijds worden ingezet. Naast deze zeegaande dienstverlening biedt PortConnect ook vervoersmogelijkheden aan met vijf binnenschepen, elk met een capaciteit van 90 TEU. Hiermee wordt in hoofdzaak op het Rijngebied gevaren, maar ook de Vlaamse inlandcontainerterminals worden geregeld aangelopen. PortConnect spruit voort uit de fluviomarieme bevrachtingsafdeling van het Zeebrugse havenbedrijf MBZ, dat op 1 juli 2003 het statuut van naamloze vennootschap kreeg en daardoor een onafhankelijk filiaal werd van de MBZ. Het bedrijf legt zich toe op het vervoer over het water van containers van de Zeebrugse haven naar het hinterland en omgekeerd.

In het begin van november 2004 startte de Spaanse rederij Suardiaz, die gespecialiseerd is in het vervoer van wagens, een nieuwe wekelijkse roro-verbinding voor in- en uitvoer van nieuwe wagens tussen de havens van Bilbao, Vlissingen, Zeebrugge en Santander. Op de lijn wordt het autoschip "Roline" ingezet dat een capaciteit heeft van 670 wagens. Dit schip zal vanuit Bilbao Opelwagens aanvoeren en terugvaren naar Santander met invoerwagens vanuit België en met wagens die in Zeebrugge vanuit het Verenigd Koninkrijk worden aangevoerd. Het volume van de trafiek bedraagt ongeveer 80.000 wagens per jaar.

Begin november 2004 besliste de Duitse rederij Horn Line om in januari 2005 te starten met een nieuwe bananenlijn voor rekening van Delmonte. De havens van Zeebrugge en Dover werden als loshaven uitgekozen. De nieuwe lijn, de Cameroon Express, zal de haven wekelijks vanuit de Kameroense haven Douala aanlopen en er op jaarbasis tussen de 50.000 en de 70.000 ton bananen lossen. De schepen zullen in Zeebrugge worden behandeld op de fruitterminal van Belgian New Fruit Wharf (BNFW) aan de Nieuwzeeland Kaai van het Noordelijk Insteekdok. De koelschepen zullen in Zeebrugge ook retourlading aan boord nemen, bestaande uit containers en wagens. De beslissing van Horn Line is belangrijk voor de werkgelegenheid in de haven aangezien het behan-

delen van fruit in een haven relatief arbeidsintensief is.

Nog in november 2004 kondigde de Japanse rederij Toyofuji Shipping Co aan om op 1 januari 2005 te starten met een shortsea autolijn naar het Verenigd Koninkrijk. Daarvoor zal de rederij een autoschip met een capaciteit van 600 wagens inzetten. Toyofuji Shipping Co werd in 1964 opgericht. De aandeelhouders zijn Toyota Motor Corporation, Fujitrans Corporation en Toyota Transport Co. De rederij richt zich in de eerste plaats op het vervoer van nieuwe wagens en auto-onderdelen. Tot nu toe was Toyofuji Shipping Co enkel actief in Azië, Oceanië en Noord-Amerika. Met de lijn vanuit Zeebrugge treedt de rederij voor het eerst op de Europese markt.

In december 2004 besliste de Deense rederij DFDS Tor Line om vanaf januari 2005 van start te gaan met een nieuwe dagelijkse roro-lijn tussen de haven van Zeebrugge en de Britse haven Immingham op de Humber. De nieuwe vrachtlijn krijgt de naam BelgoBridge Service. Hiermee wil DFDS Tor Line haar netwerk tussen het Verenigd Koninkrijk en de Benelux havens versterken. Tot op dat ogenblik baat de rederij twee dagelijkse roro-lijnen uit tussen Rotterdam en Immingham en tussen IJmuiden en Newcastle. Bovendien baat de rederij reeds een lijn uit tussen Gent en Göteborg in Zweden. Op hetzelfde moment sloot DFDS Tor Line een samenwerkingsakkoord af met Dart Line voor de behandeling van de schepen van de nieuwe lijn Zeebrugge-Immingham op de terminal van Dart Line aan het Wielingendok in de voorhaven van Zeebrugge. Daarvoor reserveert DFDS Tor Line een terrein van 165.000 m² op de terminal. Deze terminal wordt uitgerust door Combined Terminal Operators (CTO). De overeenkomst tussen DFDS Tor Line en Dart Line omvat tevens een uitwisselingsakkoord van capaciteit op de twee roro-lijnen van beide rederijen: Dart Line bedient via Dartford het zuiden van het Verenigd Koninkrijk, terwijl DFDS Tor Line zich via Immingham toespitst op het noorden van Engeland. Op 10 december 2004 staakte Dart Line haar regelmatige roro-lijn tussen de Franse haven Duinkerke en Dartford. Als reden werd opgegeven dat de heersende marktomstandigheden van die aard zijn dat ze geen rendabele exploitatie van de lijn mogelijk maken. De trafiek - die in 2004 goed was voor 480.000 roro-eenheden en 100.000 vrijetijdswagens - zal voor een groot deel overgeheveld worden op de lijnen van Dart Line tussen Zeebrugge en Dartford en Vlissingen en Dartford.

3.4. De haven van Oostende

3.4.1. Industrie

Volgens het VLAREA.5.5.4 "Afwal van de scheepvaart (een omzetting van Europese richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen in nationale en regionale wetgeving) hebben alle schepen die een haven aanlopen een meldingsplicht en een afgifteplicht voor scheepsafval. Het betreft diverse categorieën afval waaronder oliegebonden afval (afvalolie, olie uit de machinekamer, waswater van olietanks, door olie vervuild ballastwater enz.), schadelijke vloeistoffen in bulk (restanten en waswater die resten van schadelijke vloeistoffen bevatten), scheepsvuilnis (verpakkingsmaterialen, keukenafval, papier, karton enz.) en vanaf september 2004 ook onbehandeld sanitair afval. Vanaf 1 januari 2004 komt de haven zijn verplichtingen qua afvalcollectie na. De haven beschikt over een afvalbeheersplan en over controlesystemen om de toepassing van de Europese richtlijn te kunnen controleren. Het havenbestuur heeft zelf geen havenontvangstinstallatie in eigen beheer, maar dit wordt door derden verzorgd.

Het Nederlandse transportbedrijf Balkenende besliste in augustus 2004 om de distributie van bederfelijke goederen vanuit Afrika op de Britse markt via de lucht- en zeehaven van Oostende te organiseren. Oostende wordt de draaischijf voor de multimodale overslag van fruit, groenten en bloemen uit voornamelijk Zambia, Zuid-Afrika, Oeganda en Kenya. De bederfelijke waren worden dagelijks door MK Airlines aangevoerd op de luchthaven van Oostende, waar ze worden overgeladen in koelwagens van de firma Balkenende. Een groot deel van de goederen is bestemd voor het Verenigd Koninkrijk. Balkenende scheept de koelwagens daarna in aan boord van een ferry van Transeuropa Ferries op de lijn Oostende-

Ramsgate, om via de "Thanet Way", Dartford en de M25 het noorden van Londen te bereiken. Koelwagens die 's middags op de luchthaven van Oostende worden geladen, kunnen zo nog dezelfde nacht ter bestemming worden afgeleverd.

Op 30 september werd de firma Icemark NV als nieuwe investeerder op het industrieterrein Plassendale 4 verwelkomd. Icemark is een invoerder en groothandelaar in verse vis, die het invoert uit IJsland, Canada en Oeganda via de luchthavens van Oostende, Luik, Brussel, Amsterdam, Maastricht, Luxemburg, Frankfurt, Keulen, Londen, Glasgow, Parijs en Kopenhagen. De verse vis wordt vanop de diverse luchthavens per vrachtwagen vervoerd naar de eigen magazijnen in Oostende. Vandaar wordt de vis, na grondige controle, met eigen vrachtwagens en door derden verder verdeeld over gans Europa. Om aan de gestage groei het hoofd te kunnen bieden besliste Icemark om een nieuwe vestiging te bouwen op Plassendale 4. De firma doet dit in samenwerking met het transportbedrijf John Driege, die in Oostende een eigen site wil uitbouwen. De firma Icemark is in Oostende sinds 1989 actief. Reeds van het begin af aan was het gespecialiseerd in de invoer van verse vis via luchtvracht voor distributie in Europa. De meeste klanten van Icemark zijn supermarkten, groothandelaars, catering ketens en semi-grossisten. Vanaf 2002 voert Icemark ook groenten en fruit, bestemd voor de markt in het Verenigd Koninkrijk, in uit Afrika. De firma heeft in Oeganda een dochteronderneming opgericht, die er intussen is uitgegroeid tot de grootste exporteur van groenten en fruit.

Veiligheid en beveiliging in de haven van Oostende

Sinds de aanslagen van 11 september 2001 op de twee WTC-torens in New York, is het verzekeren van de veiligheid en het voorkomen van terroristische aanslagen in havens en aan boord van schepen van essentieel belang geworden. Met veiligheid in de haven bedoelt men twee zaken: enerzijds de veiligheid van de personen die in de haven actief zijn en anderzijds de beveiliging van de terminals om te voorkomen dat onbevoegden er ongewenst binnen komen. In het Engels spreekt men respectievelijk van "safety" en "security". Vroeger lag het accent voornamelijk op veiligheid ("safety"). Maar het laatste decennium hebben steeds meer havens te kampen met problemen van beveiliging ("security"). Voor de havens aan het Kanaal is de eerste zorg het bestrijden van de illegale migratie. Het probleem van de illegalen wordt er, in samen-



werking met de Belgische en Britse immigratiediensten, de terminaloperators en de havenbesturen, zo veel mogelijke bestreden. Daarom werd geïnvesteerd in omheiningen met grote weerstand, werd apparatuur om indringers te detecteren geplaatst, werden "Schengen"-gates gebouwd voor de scheepvaartpolitie, werden nieuwe in- en oprijgates in gebruik genomen, werden hartslagdetectoren geleverd door de Britse immigratiediensten en werden toegangscontrolesystemen met bagdes ingevoerd. Daarenboven is, sinds 11 september 2001, een hele beweging voor de beveiliging tegen het terrorisme en de criminaliteit op gang gekomen. Dit heeft zich vertaald in Europese en internationale regelgeving (ISPS). Om de haven van Oostende nog beter te verzekeren werd in november 2004 een geïntegreerd camerasysteem in gebruik genomen. Voor de ganse haven geldt slechts één enkele systeem waarop alle terminaluitbaters en havengebruikers (ferry maatschappijen, goederenbehandelaars, scheepvaartpolitie, scheepvaartbegeleiding, vloot, havenbestuur enz.) zijn aangesloten. In het gehele havengebied staan 54 camera's opgesteld die met een glasvezelkabel verbonden zijn. Vanaf een PC kan iedereen selectief toegang krijgen tot kleurenbeelden met televisiekwaliteit en kan men de 54 camera's met een eenvoudige klik van de muis bedienen. Alle beelden worden opgeslagen op de harde schijf van een krachtige server. De basis van het cameranet is de solidariteit tussen alle havengebruikers en de officiële diensten. Wie op het systeem is aangesloten is meteen ook zeker van ISPS certificatie.

3.4.2. Infrastructuur

In 2004 werden drie belangrijke investeringen in infrastructuur uitgevoerd in de haven van Oostende: de bouw van de Wandelaarskaai werd verder gezet, de werken voor de bouw van een wachtkaai ter hoogte van de Demey-sluis en de renovatie van de sluisdeuren van deze sluis werden aangevat.

De Wandelaarskaai ligt ter hoogte van de vismijn van Oostende en is een oude kaai met een diepgang van slechts 2,5 meter. Vóór de oude kaaimuur werd, over een afstand van 250 meter, een totaal nieuwe kaai gebouwd zodat de aanlegplaats kon uitgebaggerd worden tot 8,50 meter voor schepen met een diepgang van 8 meter. De vernieuwing van de Wandelaarskaai werd, voor een bedrag van 4,3 miljoen euro, begin oktober 2003 aangevat door de bouwonderneming Hye uit Antwerpen en de werken waren in januari 2005 gereed. Aan het uiteinde van de kaai, dat uitkomt op het Zeewezendok, wordt door

het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende een nieuw ro-ro-ponton gelegd waardoor een derde aanlegplaats voor roll-on roll-off-schepen wordt gecreëerd op de terminal van het Zeewezendok, die in concessie is gegeven aan Searod Stevedores.

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

In mei 2004 werden de werken voor de bouw van de wachtkaai vóór de Demeysluis aangevat. In het kader van de renovatie van de Demeysluis werd de problematiek van de scheepsbewegingen en de toegankelijkheid van de sluis bekeken. Door de groeiende trafiek in de haven wordt de organisatie van de nodige ligplaatsen en van de scheepsbewegingen in de haven steeds moeilijker. Bovendien is de scheepvaart van en naar de achterhaven, door het in dienst nemen van de ring rond Oostende, dagelijks gebonden aan spertijden om door de conterdambruggen en de Demeysluis te varen. Daardoor gebeurt het geregeld dat schepen moeten wachten om door de sluis te varen. Bovendien heeft de inzet van steeds meer ferryschepen door Transeuropa Ferries en Ferryways tot gevolg dat af en toe een wachtkaai nodig is voor schepen die tijdelijk opliggen. Het toekennen van een wachtkaai aan die schepen is dus niet altijd gemakkelijk en daarom was de bouw van een wachtkaai noodzakelijk. Vóór de bouw van de nieuwe wachtkaai was de Demeysluis aan de noordkant begrensd door twee staketsels van ongeveer 150 meter lang. Deze waren echter niet geschikt als aanlegplaats voor wachtende schepen. Het westelijk staketsel lag in het verlengde van de kaaimuur van de sluis waardoor schepen die daar zouden meren in de weg zouden liggen voor schepen die in of uit de sluis varen. Bovendien zouden de schepen die aan dit staketsel zouden meren worden gehinderd door de stroming als gevolg van het openen van de sluisdeuren. Het oostelijk staketsel was ook niet bruikbaar als aanmeerplaats voor wachtende schepen omdat dit staketsel rond van vorm was en bovendien gebouwd was bovenop een talud. Van de bouw van de nieuwe wachtkaai wordt tevens gebruik gemaakt om aan de oostkant van de vaarweg een roll-on roll-off ponton te plaatsen zodat de Cockerillkaai als roll-on roll-off-terminal kan gebruikt worden door Transeuropa Ferries. De bouw van de wachtkaai wordt uitgevoerd door de firma Depret NV uit Zeebrugge. De kaai heeft een lengte van ongeveer

150 meter en wordt uitgebaggerd tot 8,50 meter, zodat schepen met een maximale diepgang van 8 meter er gebruik zullen kunnen van maken. De bouw van de wachtkaai betreft een investering van 5 miljoen euro en moet in juli 2005 klaar zijn.

Een ander belangrijk investeringsproject betreft de renovatie van de sluisdeuren van de oude Demeysluis. Deze sluis dateert van 1905 en is uitgerust met 8 houten sluisdeuren die nog door middel van kettingen worden bewogen. Door slijtage van de oude deuren kon de bedrijfszekerheid van de sluis niet meer worden gegarandeerd. Daarom worden de 8 houten deuren nu vervangen door stalen deuren met hydraulische bediening. De werken werden voor een bedrag van 3,3 miljoen euro toevertrouwd aan het waterbouwkundig bedrijf Depret NV uit Zeebrugge. De stalen sluisdeuren zelf werden gebouwd door de firma Victor Buyck uit Eeklo. De werken werden gestart in het voorjaar van 2004 en moesten in juli 2005 klaar zijn. Door de renovatie van de Demeysluis zal het schutten van schepen veel sneller gebeuren en zal de werking van de sluis veel betrouwbaarder zijn.

3.4.3. Scheepvaartlijnen

Op 31 maart 2004 besliste Transeuropa Ferries om een bijkomende afvaart in te lassen in het vaarschema Oostende-Ramsgate. De rederij was daartoe genoodzaakt door de stijgende trafiek op die lijn. De vrachtferry "Larkspur" vaart vanaf die datum twee maal per dag en de "Oleander" verzorgt een extra overvaart per dag. Het totaal aantal afvaarten op de lijn Oostende-Ramsgate stijgt daarmee tot 10 per dag. Sinds 21 november 1998 baat Transeuropa Shipping Lines een vrachtdienst uit tussen de havens van Oostende en Ramsgate. Het bedrijf Transeuropa Ferries NV werd op 1 juni 2001 als Belgische en Britse haven- en ferryafdeling van Transeuropa Shipping Lines uit Slovenië, een bedrijf met als voornaamste activiteiten scheepvaart, stevedoring en lijnvaart-agentuur. Transeuropa Ferries zet zes ro-pax-ferries in op de lijn ("Begonia", "Eurovoyager", "Gardenia", "Larkspur", "Oleander" en "Primrose"). Ro-Pax ferries zijn schepen die gelijktijdig roro-lading als passagiers kunnen vervoeren. Op de lijn Oostende-Ramsgate worden zowel begeleide als niet-begeleide vrachtvoertuigen verscheept. De schepen hebben voldoende accommodatie aan boord voor de begeleidende chauffeurs.

Op 20 juli 2004 om 13.30 uur vertrok vanuit de haven van Oostende de roro-ferry "Larkspur" richting haven Ramsgate, een kleine haven aan de oostkant van het Britse graafschap Kent. Met deze afvaart startte de nieu-



we passagierslijn Oostende-Ramsgate en werd Oostende opnieuw op de kaart gezet als passagiershaven. In eerste instantie werden vier afvaarten voor passagiers in beide richtingen verzekerd door de "Larkspur" en de "Oleander". Vanaf september 2004 neemt ook de "Eurovoyager" passagiers met voertuig aan boord. De lijn vervoert enkel personenwagens, mobilhomes en motorfietsen. Autobussen en voetpassagiers kunnen geen gebruik maken van de passagierslijn. Het was sinds begin 2003 geleden dat er nog een passagiersverbinding vanuit Oostende naar het Verenigd Koninkrijk bestond. Hoverspeed kondigde in december 2002 immers de sluiting aan van de ferryverbinding Oostende-Dover. Op de lijn naar Dover vervoerde Hoverspeed, met twee afvaarten per dag, geen vracht meer maar enkel nog passagiers en voertuigen. De trafiek op de lijn naar Dover liep de laatste jaren steeds verder achteruit: van 934.137 passagiers in 1999, 824.370 passagiers in 2000, 613.723 passagiers in 2001 naar 269.759 passagiers in 2002. Ook het aantal vervoerde auto's daalde sterk: 179.558 in 1999, 175.022 in 2000,

119.237 in 2001 en 51.199 in 2002. De sterke pond en de toenemende concurrentie met de Kanaaltunnel en met de andere passagierslijnen op het Kanaal waren de belangrijkste oorzaken van de achteruitgang. Om aan de moeilijkheden het hoofd te bieden besliste Hoverspeed reeds eind 2001 om over te schakelen op een seizoensdienst, waarbij de overtochten in de wintermaanden werden gestaakt. Dit regime werd voor het eerst toegepast in 2002 maar droeg niet bij tot een betere rendabiliteit van de ferryverbinding. Bijgevolg werd beslist om de dienst vanaf januari 2003 volledig te staken en was Oostende geen passagiershaven meer.

Op 1 oktober 2004 werd het cruiseseeizoen in de haven van Oostende afgesloten met de aankomst van het Noorse passagiersschip "Nordnorge" van de rederij Hurtigruten. Normaal vaart het schip op de Hurtigrutendienst, een passagiers- en vrachtdienst langsheen de Noorse kust tussen Bergen en Kirkenes. De Hurtigrutendienst verbindt dorpen en haventjes langsheen de Noorse kust die normaal moeilijk via de weg bereikbaar zijn. Het schip vertrok vanuit Oostende naar Spanje en zette later haar reis uit Noorwegen verder naar Patagonië in Argentinië. In totaal meerden in 2004 9 cruiseschepen af aan de cruisekaai. Daarboven brachten ook nog 6

binnenvaartcruiseschepen een bezoek aan de haven. Op 9 juni 2004 meerde het Italiaanse cruiseschip "Silver Cloud" aan in de haven van Oostende. Dit schip heeft een tonnenmaat van 16.800 GT en is het grootste cruiseschip dat ooit de haven van Oostende heeft aangegolpen. Het schip heeft een lengte van 155,80 meter, een breedte van 21,40 meter en een diepgang van 5,30 meter. Op één na is het schip ook het langste schip dat Oostende is binnengevaren. De meeste passagiers die in België van cruiseschepen ontschepen bezoeken de historische steden Antwerpen, Brussel, Brugge en Gent.

Sinds 2004 worden geregeld containers per binnenschip vervoerd vanuit de haven van Oostende naar Antwerpen. Het betreft het herpositioneren van lege containers die in Oostende voor de Japanse firma Daikin worden gelost. Drie maal per week worden containers afkomstig uit het Verre Oosten in Rotterdam gelost en overgeslagen op een feederschip die ze tot in Oostende vervoert. Het herpositioneren van de lege containers gebeurt via de binnenwateren met het binnenschip "Paraña". De Zeebrugse firma PortConnect staat in voor zowel de feedering over zee vanuit Rotterdam als voor het vervoer van de lege containers over het binnenscheepvaartnet naar Antwerpen.



4

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens



4.1. Inleiding

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. In dit onderdeel van het jaaroverzicht wordt een overzicht gegeven van deze investeringen. Er wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2004, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse Gemeenschap in 2004 ca. 395,1 miljoen euro in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

Het onderdeel "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" wordt in het jaaroverzicht opgenomen sinds 1995 (jaaroverzicht betreffende 1994). Telkens wordt extra uitleg gegeven over de lopende projecten van het betreffende verslagjaar. Zo worden in het hiernavolgende hoofdstuk hoofdzakelijk de projecten besproken die in 2004 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 2004 door middel van de ABEX-index⁹.

4.2. De vier Vlaamse havens samen

De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-2004. In deze tabel zijn zowel de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk weergegeven als de investeringen in de maritieme toegankelijkheid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor

Jaar	1989	1990
Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping + wrakkenruiming Schelde	72,48	80,95
Verdieping Westerschelde	0,00	0,00
Ruimen wrakken in de Westerschelde	0,00	0,00
Antwerpen	84,82	63,39
Gent	13,67	16,28
Zeebrugge	27,20	24,91
Oostende	5,02	6,13
Totaal incl. maritieme toegang	203,17	191,67
Totaal excl. maritieme toegang en wrakkenruiming	130,70	110,72
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%

⁹ De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkoopprijs.

de 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 reeds meer dan 4.304,1 miljoen euro geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen¹⁰ voor de maritieme toegankelijkheid, inclusief het ruimen van wrakken, bedragen ruim de helft van dit totale budget (53,4 %). 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 toegankelijkheid en meer bepaald het verdiepingsprogramma voor de Schelde. In 1995 werd officieel gestart met de "Verdieping van de Westerschelde"¹¹. Op elf jaar tijd werd hierin meer dan 245 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is 11,0 % van het totale bedrag dat sinds 1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 2001 werd het verdiepingsprogramma van de Westerschelde bijna volledig afgewerkt. In 2004 werden nog slechts 1,7 miljoen euro uitgegeven voor de verdere verdieping van de Westerschelde. Het betreft hoofdzakelijk

opdrachten voor studies in functie van de verdere verdieping van de stroom. In het kader van de verdieping van de Schelde werden bovendien heel wat wrakken geruimd. Daarvoor werden in 2003 en 2004 samen 60,4 miljoen euro uitgegeven. In 2004 werd ongeveer 64,9 % van het totale budget uitgegeven aan maritieme toegankelijkheid en het ruimen van wrakken.

Wanneer geen rekening wordt gehouden met de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid van de vier Vlaamse havens, heeft het Vlaams gewest in 2004 180,8 miljoen euro in de havens geïnvesteerd. Het grootste deel daarvan, 122,3 miljoen euro of 67,7 % van het totaal, ging naar de haven van Antwerpen. Daarna volgden Gent, Zeebrugge en Oostende met respectievelijk 27,6 miljoen euro (15,3 %), 21,74 miljoen euro (12,0 %) en 9,1 miljoen euro (5,0 %).



10 De cijfergegevens voor maritieme toegankelijkheid voor de jaren 1995, 1996, 1997 en 1998 werden gecorrigeerd met recentere informatie.

11 In 1994 werd reeds een beperkt wrakkenonderzoek uitgevoerd. In het jaarverslag van 1998 was deze vastlegging niet weergegeven.

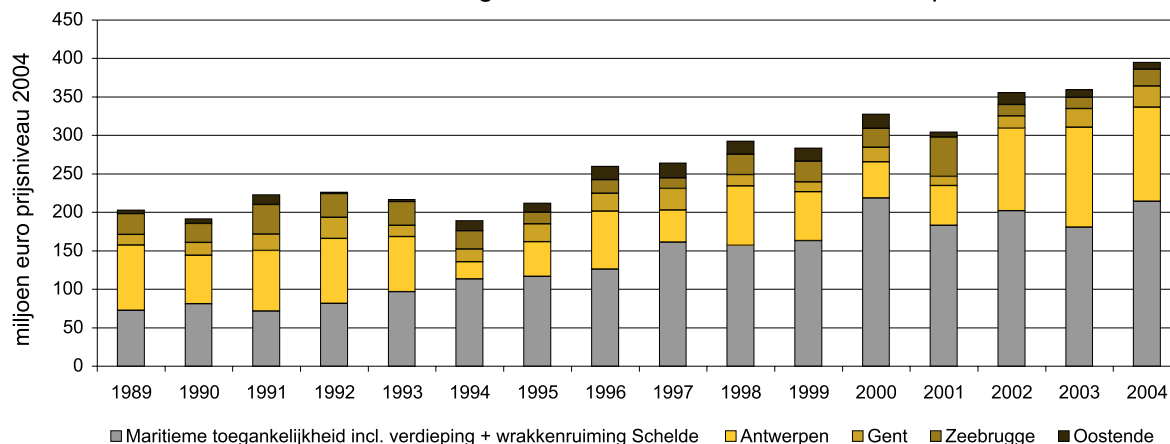
Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap in mln EUR voor de periode 1989-2004 (in prijzen 2004)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Totaal
71,67	81,57	96,50	113,51	116,55	126,35	160,99	156,82	163,26	218,58	183,04	201,89	180,83	214,36	2.239,35
0,00	0,00	0,00	1,57	19,28	17,80	48,62	49,10	59,69	20,24	14,26	9,32	3,78	1,72	245,39
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,16	42,23	60,39
78,43	84,40	72,05	22,28	44,96	75,27	42,11	77,60	63,57	47,13	51,55	107,15	129,61	122,31	1.166,63
21,52	27,29	14,46	16,42	23,21	23,20	27,96	14,64	12,46	18,63	12,14	16,45	24,31	27,63	310,26
38,38	31,15	30,81	23,87	15,47	17,32	13,60	26,41	27,10	24,64	50,98	14,35	14,52	21,74	402,44
12,81	1,63	2,86	12,93	11,97	17,87	19,28	16,91	17,20	18,76	6,72	15,89	10,36	9,09	185,45
222,81	226,04	216,67	189,02	212,16	260,01	263,94	292,39	283,59	327,74	304,42	355,73	359,62	395,14	4.304,13
151,15	144,47	120,17	75,51	95,61	133,67	102,94	135,57	120,33	109,16	121,38	153,84	178,80	180,78	2.064,78
32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	55,3%	64,9%	53,4%

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

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap



4.3. De haven van Antwerpen

De Vlaamse Gemeenschap heeft in de periode 1989-2004 1.166,6 miljoen euro in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Daarvan werd 427,7 miljoen euro, of 36 % van deze totale investering, besteed aan havenprojecten op de Rechteroever en 596,9 miljoen euro of 50 % aan projecten op de Linkeroever van Antwerpen. Bijna 14 % van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap in Antwerpen sinds 1989, of ongeveer 165,7 miljoen euro, werden aangewend voor de renovatie van het oude havengedeelte, met name van het Amerikadok tot en met het Marshalldok. Tussen 1997 en 1999 werden er herstellingswerken uitgevoerd aan de Containerkade Zuid. Enkele jaren na de afwerking van de terminal werden er grondverzakkingen vastgesteld. Deze herstellingswerken hebben in totaal een extra investering van bijna 12,8 miljoen euro gevegd, waarvan nog 0,28 miljoen euro in 2004.

De toename van het aandeel van investeringen in projecten op de Linkeroever in Antwerpen is sinds 1998, met de opstart van het Containerdok West (Deurganckdok), heel duidelijk waar te nemen. In 2004 ging het leeuwenaandeel (67 %) van de investeringen naar de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. Het belangrijkste deel van de investeringen op Linkeroever in 2004 ging naar de bouw van het Deurganckdok. Daarvoor werd in 2004 78,5 miljoen euro of 64 % van de totale overheidsinvesteringen in Antwerpen uitgegeven. Dit is merkbaar meer dan de uitgaven in 2003 voor het Deurganckdok, die toen 66,1 miljoen euro bedroegen.

In 2004 bedroegen de investeringen/vastleggingen in de haven van Antwerpen 7,3 miljoen euro minder dan in 2003 (of een daling van 6 %). Dit is bijna 50 miljoen euro hoger dan het gemiddelde investeringsbedrag van de

periode 1989-2004. Deze daling is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de sterke daling van de vastleggingen/uitkeringen in 2004 van de decreetkosten van 54,87 miljoen euro in 2003 tot 38,4 miljoen euro in 2004 (een daling van 30 %). Door een toename van de uitgaven voor het Deurganckdok van 66,1 miljoen euro in 2003 tot 78,5 miljoen euro in 2004 (een stijging van 19 %), werd de daling van het globale investeringscijfer enigszins afge remd tot 122,3 miljoen euro in 2004 tegenover 129,6 miljoen euro in 2003.

Project	1989	1990
Rechteroever		
Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989)	18,57	23,24
Containerkade Zuid	42,43	11,13
Containerkade Noord	3,52	0,07
Zandvlietsluis	0,00	0,00
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	4,16	11,31
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,00	0,00
Vierde Havendok	0,96	0,80
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,00
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00
Totaal Rechteroever	69,63	46,56
Linkeroever		
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	5,46	7,45
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,63	1,17
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00
Verrebroekdok	0,00	0,00
Containerdok West	0,00	0,00
Vrasendok geschil	0,00	0,00
Totaal Linkeroever	6,09	8,62
Overige (kleinere werken en diversen)	9,11	8,22
Decreetkosten: werking sluisen		
Decreetkosten: toelage kanaaldokken		
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Antwerpen	84,82	63,39

Financiële tussenkomsten door de overheid: de decreetkosten

Het Vlaamse Gewest komt sinds 2001 tussen in de exploitatiekosten van de sluisen in de Vlaamse havens. Sinds de invoering van het Havendecreet in 1999 is de Vlaamse overheid financieel verantwoordelijk voor de exploitatie van de sluisen. In de nieuwe regeling blijven de havenbesturen operationeel verantwoordelijk voor de exploitatie van de sluisen. Het Havendecreet voorziet een jaarlijkse te verantwoorden maximale toelage voor deze exploitatiekosten. Deze vergoeding wordt afgestemd op de werkelijke kosten. De havenbesturen blijven dus operationeel verantwoordelijk, maar de financiële lasten daarvan vallen nu onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest. Bovendien voorziet het Havendecreet in artikel 31 en 32 dat het Vlaams Gewest subsidies kan toekennen aan de havenbedrijven ten behoeve van de instandhouding en het onderhoud voor het gedeelte van de maritieme toegangsweg waaraan aanmeerinfrastuctuur voor zee- en binnenschepen met het oog op de overslag van goederen of het vervoer van personen is gelegen en van de havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. Het geheel van vergoedingen voor de exploitatie van de sluisen, de havenkapiteindiensten en onderhoud en instandhou-

ding van toegangswegen met aanmeerfunctie worden de decreetkosten genoemd. De regeling dat het Vlaamse Gewest tussenkomt in de kosten voor de havenkapiteindiensten, de exploitatie van zeesluisen en de instandhouding en het onderhoud voor het gedeelte van de maritieme toegangsweg waaraan aanmeerinfrastuctuur voor zee- en binnenschepen met het oog op de overslag van goederen of het vervoer van personen is gelegen, werd ter goedkeuring voorgelegd aan de Europese Commissie. De Europese Commissie keurde de regeling voor de havenkapiteindiensten reeds eerder goed. Op 20 oktober 2004 werd ook de tussenkomst voor de werking van de zeesluisen en voor de instandhouding en het onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie door de Europese Commissie goedgekeurd.

Voor meer informatie: zie www.serv.be/vhc, kies "Havendecreet".

In 2004 bedroegen de vastleggingen voor de decreetkosten voor de haven van Antwerpen 38,4 miljoen euro, waarvan 10,8 miljoen euro voor werking van de sluisen, 20,2 miljoen euro voor instandhouding en onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie (de kanaaldokken) en 7,4 miljoen euro voor de havenkapiteindienst.

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2004 in mln EUR (in prijzen 2004)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Totaal
21,09	13,05	8,66	0,38	0,00	0,24	0,00	0,02	0,01	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	85,34
2,05	1,28	0,22	0,00	0,03	0,00	3,67	2,22	5,59	0,11	0,77	0,16	0,04	0,28	70,00
0,99	0,60	24,96	0,50	18,99	30,05	6,72	2,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	88,81
6,15	5,00	0,00	0,00	2,09	0,00	0,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,93
24,38	38,66	23,17	12,79	7,83	12,42	0,67	5,56	8,23	1,66	1,92	0,62	0,79	0,38	154,56
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,31	0,56	2,98	0,15	0,14	0,00	0,00	0,00	11,13
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,76
0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	0,04	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,71
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,82	0,48	0,16	0,00	0,00	1,46
54,67	58,58	57,01	13,67	29,29	42,75	19,06	11,09	16,81	2,83	3,31	0,95	0,83	0,66	427,69
5,62	9,52	11,14	3,24	1,91	0,00	0,63	7,99	0,79	5,84	0,95	5,17	6,46	1,23	73,40
2,41	1,40	0,33	1,24	0,00	0,00	3,20	0,37	3,87	0,48	0,00	0,00	0,00	2,31	17,41
6,89	0,00	0,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,42
0,00	9,03	0,00	0,09	0,00	0,46	3,95	2,62	4,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,57
0,00	0,09	0,00	0,01	13,67	30,79	7,54	14,16	13,40	8,07	13,26	2,95	0,04	0,00	103,97
0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	1,08	7,72	40,97	24,29	26,96	32,21	93,23	66,07	78,50	371,14
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,96	0,00	0,00	0,00	0,00	2,96
14,92	20,04	12,00	4,59	15,67	32,33	23,05	66,12	46,76	44,30	46,43	101,35	72,56	82,05	596,87
8,84	5,78	3,04	4,03	0,00	0,19	0,00	0,39	0,00	0,00	0,00	1,29	1,35	1,24	43,47
												16,96	10,76	27,72
												31,90	20,23	52,12
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,81	3,56	6,01	7,38	18,76
78,43	84,40	72,05	22,28	44,96	75,27	42,11	77,60	63,57	47,13	51,55	107,15	129,61	122,31	1.166,63

4.4. De haven van Gent

De Vlaamse Gemeenschap heeft tussen 1989 en 2004 iets meer dan 310,3 miljoen euro geïnvesteerd in de haven van Gent. Ongeveer 45 % van dit bedrag werd aangewend voor de bouw van het Kluizendok.

In 2004 werd ongeveer 23,2 miljoen euro of 84 % 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 enkel voor de havenkapiteindiensten en bedroeg in 2004 voor de haven van Gent 3,1 miljoen euro.

Het totale investeringsbedrag van het Vlaamse Gewest in de haven van Gent in 2004 bedroeg 27,6 miljoen euro. Dit is 3,3 miljoen euro of 13,7 % meer dan het jaar daarvoor (24,3 miljoen euro).

4.5. De haven van Zeebrugge

De Vlaamse Gemeenschap investeerde in de periode 1989-2004 402,4 miljoen euro in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Daarvan werd 67,4 % of 271,4 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 (78,2 miljoen euro of 19,4 %) en van de kaaimuren voor het Wielingendok (60,5 miljoen euro of 15,0 %). Ook naar de aanleg van het zuidelijk insteekdok in de achterhaven ging een belangrijk deel van de fondsen (28,4 miljoen euro of 7,0 %). Andere belangrijke investeringen in de haven zijn de verlenging van de kaaimuur van de OCHZ-terminal (18,0 miljoen euro of 4,5 %) en de restauratie van de Leopold II-dam in de voorhaven (15,8 miljoen euro of 3,9 %).



Project	1989	1990
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,16	0,00
Uitbouw Petroleumdok	6,77	7,95
Renovatie Zuiddok	1,98	0,00
Renovatie Noorddok	0,00	3,66
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,00
Kaaimuur Rodenhuizendok	0,00	0,00
Kluizendok	0,00	0,00
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,63	0,05
Moervaart	0,00	0,00
Baggerstortterrein en studies	0,13	3,79
Studies (nieuwe) zeeluis	0,00	0,00
Overige (kleinere werken en diversen)	4,00	0,82
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Gent	13,67	16,28

Project	1989	1990
Voorhaven		
Verdiepingsprogramma 55'/46'	0,00	0,00
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	5,81	16,03
Verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,00	0,00
Beasac-projecten	0,03	0,00
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,00
Radarcentrale en W-buithaven (met aansluitingswegen)	0,00	0,00
Brittanniadok	0,00	0,00
Flanders Containerterminal	0,00	0,00
Aanleg Wielingendok	0,00	0,00
Verlenging OCHZ-terminal	0,00	0,00
Aanleg Alber II-dok	0,00	0,00
Vaargeul oude zeeluis	0,00	0,00
Totaal Voorhaven	5,83	16,03
Achterhaven		
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,23	1,84
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00
Cast-terminal	0,00	0,00
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00
Bastennakenkade	0,00	0,00
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,00	0,00
Bouw kaai in Zuidelijk dok (Toyota)	0,00	0,00
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,00	0,00
Totaal Achterhaven	0,23	1,84
Overige (kleinere werken en diversen)	21,13	7,04
Decreetkosten: werking sluisen		
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Zeebrugge	27,20	24,91

Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2004 in mln EUR (in prijzen 2004)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Totaal
2,28	2,19	0,53	0,00	0,00	1,71	1,86	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,90
3,77	19,49	0,45	2,37	4,21	6,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	51,63
0,00	0,46	3,29	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	5,92
0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,76
9,02	0,00	6,71	6,31	0,35	0,68	0,02	0,76	0,15	0,34	0,38	0,20	0,00	0,00	24,93
0,00	0,00	0,00	6,71	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,17	0,30	0,00	0,00	0,00	7,29
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	0,00	1,47	0,00	0,05	0,00	0,01	0,08	0,00	1,80
0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35
0,11	0,00	0,17	0,00	15,88	13,94	18,47	11,22	7,14	17,01	9,51	12,51	10,55	23,21	139,72
1,21	0,89	0,45	0,65	0,70	0,17	6,51	0,91	4,57	0,68	1,05	2,08	10,18	1,01	31,71
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12
0,46	0,00	0,00	0,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,44	0,01	0,00	0,00	5,34
0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,04	0,92	0,00	0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,46
4,56	4,27	2,52	0,00	2,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31	0,01	0,76	2,14	0,03	21,51
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,45	0,88	1,36	3,13	5,83
21,52	27,29	14,46	16,42	23,21	23,20	27,96	14,64	12,46	18,63	12,14	16,45	24,31	27,63	310,26

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 Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2004 in mln EUR (in prijzen 2004)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,98	6,09	0,00	12,07
5,89	0,00	0,00	4,42	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	1,49	40,11	2,19	0,00	0,00	76,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44
0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
3,96	2,46	0,00	0,66	2,48	0,04	3,99	0,38	0,28	0,74	0,00	0,74	0,00	0,07	15,80
0,69	0,00	0,00	0,00	0,00	1,44	0,77	0,00	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,21
0,00	0,82	0,00	0,21	0,81	0,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,13
17,22	23,41	18,16	15,32	4,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	78,22
0,00	0,00	0,00	0,00	1,05	2,10	0,67	17,16	13,47	11,05	7,29	2,24	2,60	2,90	60,53
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,19	3,86	1,43	1,71	2,76	0,00	0,00	0,00	0,00	17,96
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,40	4,40
0,00	0,00	0,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,61
27,79	26,69	18,77	20,61	8,49	12,06	9,29	19,41	15,78	16,04	47,40	11,15	8,69	7,38	271,42
0,45	0,00	0,00	0,17	0,00	0,78	0,01	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,60
0,01	0,00	2,85	1,90	0,00	0,82	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,38	0,00	0,35	6,51
5,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,33
0,00	1,33	5,43	1,19	5,80	1,92	2,99	1,06	0,72	1,92	1,03	0,00	0,00	0,00	23,40
0,00	0,00	3,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,17
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,10	3,01	9,84	5,97	1,12	0,66	0,48	0,20	22,38
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,97	5,97
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,87	0,00	0,01	0,14	1,02
5,79	1,33	11,46	3,27	5,80	3,53	4,30	4,20	10,56	7,90	3,02	1,03	0,48	6,66	71,39
4,80	3,13	0,58	0,00	1,18	1,74	0,00	2,80	0,76	0,71	0,00	1,06	0,51	2,30	47,74
												3,15	2,99	6,14
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,56	1,10	1,69	2,41	5,76
38,38	31,15	30,81	23,87	15,47	17,32	13,60	26,41	27,10	24,64	50,98	14,35	14,52	21,74	402,44

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Bovendien ging een groot deel van de investeringen in de periode 1989-2004 naar de afwerking van de nieuwe voorhaven. (76,0 miljoen euro of 20,1 %). Een groot deel daarvan (40,1 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.

De belangrijkste investeringen/vastleggingen van de Vlaamse overheid in de Zeebrugse haven in 2004 gingen naar de verdere afwerking van de kaaien aan het Wielingendok (2,9 miljoen euro of 13,3 %), naar de uitbouw van het Albert II-dok (4,4 miljoen euro of 20,2 %) en naar de bouw van een nieuwe kaaimuur voor Toyota in het Zuidelijk Kanaaldok van de achterhaven (6,0 miljoen euro of 27,5 % van het totaal).

De vastleggingen van het Vlaamse Gewest voor de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2004 respectievelijk 3,0 miljoen euro en 2,4 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.

Het totale investeringsbedrag van het Vlaamse Gewest in de haven van Zeebrugge in 2004 bedroeg 21,7 miljoen euro. Dit is een stijging met 49,7 % tegenover 2003, toen de overheidsinvesteringen 14,5 miljoen euro bedroegen.



4.6. De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid in 1989 heeft de Vlaamse Gemeenschap reeds meer dan 185,45 miljoen euro geïnvesteerd in de haven van Oostende. Iets meer dan 47 % van dit totaal 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 1989-2004 zijn het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok (52,9 miljoen euro of 32,3 %) en het Plassendaleproject (29,6 miljoen euro of 16,0 %).

In 2004 werden belangrijke investeringen uitgevoerd voor de bouw van een wachtkaai vóór de Demeysluis en voor de verdere uitbouw van Plassendale 1. In 2004 investeerde het Vlaamse Gewest daarvoor 4,3 miljoen euro. Dit is 47,0 % van het jaarbudget van het Vlaamse Gewest voor de haven van Oostende.

Project	1989	1990
Beperkte renovatie		
Verdiepingsprogramma	0,00	0,00
Wandelaarskaai	0,00	0,00
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,07	0,00
Voorhaven	3,90	2,50
Aanleg toeristische kaai	0,00	0,00
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,00	2,46
Verdiepingswerken	0,00	0,00
Totaal beperkte renovatie	3,97	4,96
Eigenlijk renovatieprogramma		
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,00	0,00
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,00
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,00	0,00
Andere wegenwerken	0,00	0,00
Studies	0,08	0,18
Zeesluis (ook nautische studies)	0,00	0,00
Plassendaleproject	0,00	0,00
Nieuwe havendammen	0,00	0,00
Demeysluis: basculebrug/wachtkaai		
Renovatie scheepsliift		
Totaal eigenlijke renovatie	0,08	0,18
Overige (kleinere werken en diversen)	0,97	1,00
Decreetkosten: werking sluisen		
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Oostende	5,02	6,13



De vastleggingen van het Vlaamse Gewest voor de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2004 respectievelijk 1,0 miljoen euro en 0,4 miljoen euro.

Het totale investeringsbedrag van het Vlaamse Gewest in de Oostendse haven in 2004 bedroeg 9,1 miljoen euro. Dit is een daling tegenover van 13,3 % tegenover 2003 (10,4 miljoen euro).

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2004 in mln EUR (in prijzen 2004)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,67	0,00	0,00	2,67
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,67	0,00	0,67	5,34
5,66	1,24	0,00	5,44	10,47	9,36	5,37	5,81	5,00	2,19	0,81	0,13	0,85	0,53	52,93
0,00	0,00	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,47
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,68	0,00	2,36	2,71	0,44	0,37	0,16	0,22	10,93
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00	0,48	0,96	0,00	0,05	0,17	4,24
4,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,10
9,76	1,24	0,92	5,44	10,47	9,36	10,05	5,93	7,50	5,38	2,20	7,83	1,07	1,58	87,67
0,00	0,00	0,00	0,00	1,44	6,00	1,99	3,79	0,18	1,36	0,07	0,32	0,29	0,03	15,46
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,11	0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,24
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,49	0,00	0,58	0,00	0,08	2,15
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,23	0,00	1,63	0,00	0,01	0,13	0,00	0,43	9,43
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
0,10	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60
0,00	0,00	0,00	6,14	0,03	1,40	0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,69
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,96	7,43	0,15	4,35	6,48	1,00	4,27	29,63
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,36	0,00	0,17	0,00	0,00	10,53
												6,35	0,25	6,60
												0,27	0,00	0,27
0,10	0,00	0,00	6,21	1,48	8,52	9,23	10,02	9,41	13,37	4,42	7,69	7,91	5,04	83,66
2,96	0,40	1,93	1,29	0,02	0,00	0,00	0,96	0,29	0,01	0,00	0,20	0,06	1,13	11,21
												1,02	0,97	1,99
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,17	0,30	0,36	0,92
12,81	1,63	2,86	12,93	11,97	17,87	19,28	16,91	17,20	18,76	6,72	15,89	10,36	9,09	185,45

5

Havenarbeid in de Vlaamse havens



5.1. Inleiding

Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2004 in de haven van Antwerpen, Gent en Zeebrugge, terwijl in Oostende het aantal gepresteerde arbeidstaken licht terugliep. Het aantal havenarbeiders volgde in 2004 diezelfde trend, een stijging in Antwerpen, Gent en Zeebrugge en een lichte daling in Oostende. In dit hoofdstuk van het jaaroverzicht wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2004.

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. Zij vormen geen aparte entiteit binnen de studies van de Nationale Bank van België (NBB)¹². De havenarbeiders zijn inbegrepen in de personeelssterkte van de stouwers en de opslagbedrijven die hen aanwerven voor het uitoefenen van bepaalde opdrachten. In de studies van de NBB worden de werkende havenarbeiders opgenomen. Deze aantallen worden bovendien uitgedrukt in voltijdse equivalenten. Deze berekeningswijze houdt

geen rekening met werkloze en arbeidsongeschikte havenarbeiders. Het aantal bij de havengebonden activiteiten betrokken havenarbeiders is dus groter dan wat blijkt uit de tewerkstellingscijfers vermeld in de studies van de NBB.

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

5.2.2. Historische achtergrond

De algemene principes over Havenarbeid worden in België geregeld in de kaderwet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid en de uitvoeringsbesluiten ervan. 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 voedingsbodem in regionale-sectorale CAO's en zijn meestal te verklaren door de specificiteit van iedere haven en haar historische achtergronden.

Deze collectieve arbeidsovereenkomsten bepalen de rechten en de plichten van zowel de havenarbeiders als van de werkgevers die hen tewerkstellen. De Codex¹³, een vorm van arbeidsreglement, wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast door het paritair subcomité van

¹² In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de MBZ worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

¹³ Met uitzondering van de haven van Oostende die de Codex van de haven van Zeebrugge volgt.

iedere haven. Dit paritair subcomité is een officieel organisme. Het is paritair samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en anderzijds uit vertegenwoordigers van de vakbonden waarbij de havenarbeiders aangesloten zijn. Het paritair subcomité wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid.

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)

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

Werknemersorganisaties:

BTB (Belgische Transportarbeidersbond)

ACV-Transcom (ACV – Transport en Communicatie)

ACLVB (Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België).

5.2.3. Het algemeen toepassingsgebied

Onder havenarbeid wordt conform het Koninklijk Besluit van 12 januari 1973 (Belgisch Staatsblad van 23 juli 1973) verstaan alle behandelingen 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. Dit betekent concreet 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. Bij nadere beschouwing van deze diverse uitzonderingen kan men stellen dat voor alle Vlaamse havens, bij de aan- en afvoer en behandeling van vloeibare aardolieproducten,¹⁴ geen havenarbeid in de strikte zin van het woord te pas komt. Voor de behandeling van andere vloeibare bulk, zoals bijvoorbeeld fruitsap of visolie, moeten wel havenarbeiders worden aangeworven. Bovendien moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de bedrijven gericht op in-, uit- en doorvoer en anderzijds de industriële ondernemingen.

De geografische havengebieden waarbinnen de reglementeringen van de havenarbeid van toepassing zijn, zijn territoriaal vastgelegd en duidelijk beschreven in de Codex van iedere haven. Het is echter wel zo dat de grenzen, waarbinnen de wet op de havenarbeid van toepassing is, niet steeds samenvalt 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.

¹⁴ Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt door vissersvaartuigen.

5.3. De haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen heeft steeds het grootste aantal havenarbeiders gehad van de vier Vlaamse havens. Eind 2004 telde het Algemeen Contingent 6.303 tewerkgestelde personen¹⁵.

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 2004 werd een sterke toename genoteerd met 564 eenheden (+9,8 %). Ook het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2004 met meer dan 4,3 %. (+50.424 eenheden). Dit is de vijfde opeenvolgende stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders in één jaar tijd. De grootste procentuele toename van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders in de periode 1980-2004 werd genoteerd in 1984. De stij-

ging bedroeg in dat jaar 7,6 %. Ook in absolute cijfers was de stijging het grootst tussen 1983 en 1984 met een toename met 110.677 arbeidstaken van het contingent havenarbeiders. Voor het eerst sinds 1999 daalde het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider daalde van 222 in 2003 tot 208 in 2004. Hierdoor komt het gemiddelde van 2004 opnieuw op het niveau van 2000. De daling van het gemiddelde is toe te schrijven aan de snellere relatieve toename van het contingent havenarbeiders dan de stijging van het aantal gepresteerde RSZ-taken. De stijging van het contingent havenarbeiders en van het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2004 heeft andermaal te maken met de zeer sterke toename van de containertrafiek in de haven (+11,3 %). Hierdoor ontstond een tekort aan havenarbeiders. Om het hoofd te bieden aan dit probleem werden er opnieuw havenarbeiders aangeworven voor de containerterminals.

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

¹⁵ 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, alhoewel er hier en daar wel kleine afwijkingen bestaan.

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

Het "Algemeen contingent" omvat "havenarbeiders A" en "havenarbeiders B", die op hun beurt in verschillende beroeps categorieën worden onderverdeeld.

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

1. havenarbeiders algemeen werk (inclusief de huidige magazijnarbeiders A);
2. gespecialiseerde beroeps categorieën dokautovoerders, dokautovoerders-kraanmannen, dekmanen, 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 (1980-2004; gegevens einde jaar)

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

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 beroeps categorieën.

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 beroeps categorieën:

1. magazijnarbeiders B;
2. logistieke arbeiders;
3. fruitsorteerders;
4. fruitpakekers.

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

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

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

- het kaderpersoneel;
- de beroeps categorieën bestuurders speciale tuigen;
- de beroeps categorie 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 beroeps categorieën.

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 nachtshift). '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 gelegenheidsarbeiders beroep gedaan worden.

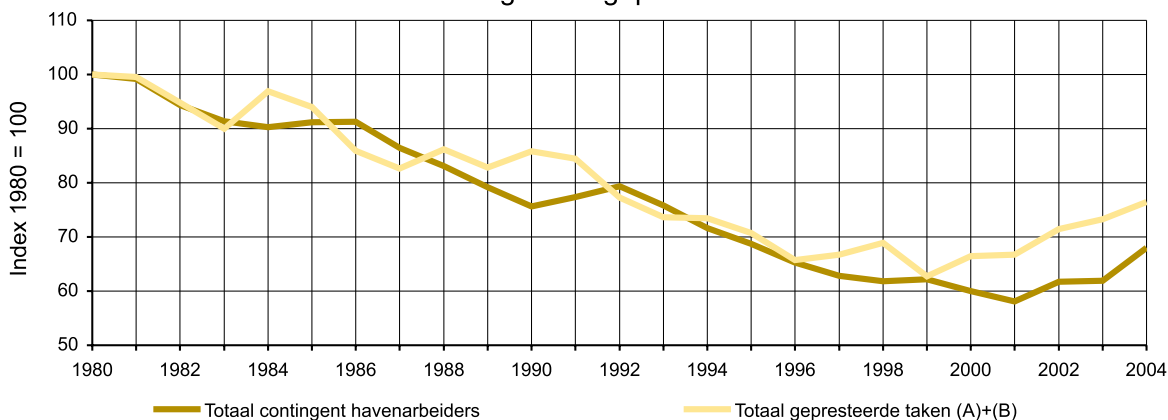
Zoals reeds vermeld wordt het contingent magazijnarbeiders van 2004 niet meer afzonderlijk vermeld in de statistieken. Er werd in 2002 een nieuwe klasse ingevoerd, het logistiek contingent dat magazijnarbeiders B, fruitsorteerders en logistieke arbeiders bevat. De categorie logistieke arbeiders deed in 2002 voor het eerst zijn intrede. Eind 2004 bevatte deze nieuwe klasse 115 arbeiders, of 33 meer dan in 2003 (+ 40,2 %). Het logistiek contingent telde eind 2004 in totaal 796 personen, verdeeld in 598 magazijnarbeiders type B, 83 fruitsorteerders en 115 logistieke arbeiders. Zowel het aantal magazijnarbeiders, fruitsorteerders als logistieke arbeiders nam in 2004 toe. Het contingent fruitsorteerders wordt vanaf 2002 niet meer afzonderlijk vermeld maar wordt opgenomen in het logistiek contingent. Het contingent vaklui daalde in 2002 met 56 personen, maar steeg in 2003 opnieuw met 19 personen en in 2004 met 53 personen. Dit is voor 2004 een vermeerdering met meer dan 6,5 % tegenover het jaar 2003.

Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart steeg van 1.632.985 in 2003 tot 1.732.382 in 2004, of een toename met meer dan 6 %. De procentuele stijging (+6,1 %) van het totaal aantal uitgevoerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart ligt in lijn met de procentuele toename (+4,3 %) van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders (1.182.298 in 2003 en 1.232.722 in 2004).

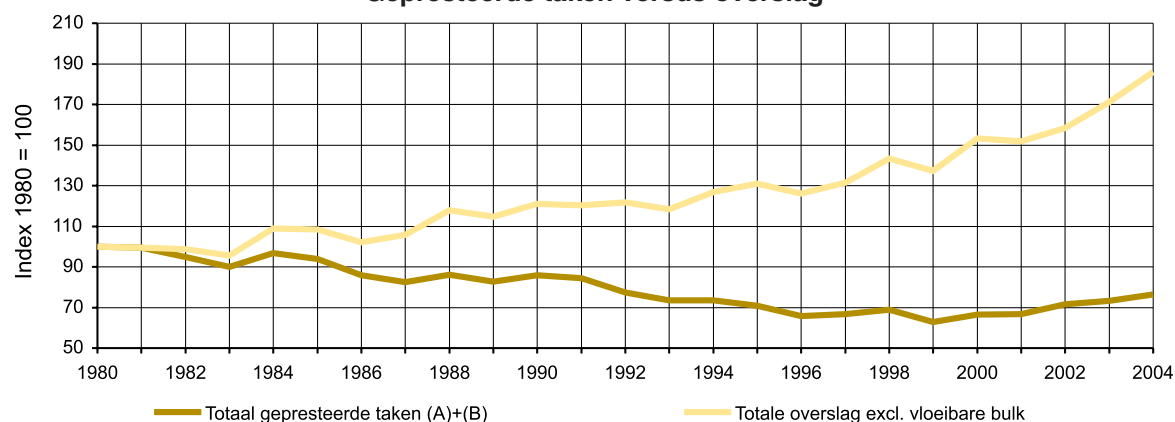
Gedurende de periode 1980-2004 daalde het algemeen contingent met 2.967 tewerkgestelde personen (-32,0 %) en het aantal arbeidstaken lag in 2004 23,6 % lager (-380.383 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 2004 meer dan 14,3 % (-288.389 taken) lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk 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 2004, met 499.660 taken, bijna één derde (28,8 %) van het totaal. In 1980 namen zij nog maar één vijfde (20,2 %) van het aantal taken voor hun rekening. Zij voerden in 2004 91.994 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

Mede door de stijging van de goederenoverslag (+6,6 %) en in het bijzonder door de forse toename van de containertrafiek (+11,3 %) steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2004. Het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent erkende havenarbeiders (+4,3 %) steeg minder sterk dan het aantal erkende havenarbeiders (+9,8 %). Daardoor daalde het gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar van 222 in 2003 naar 208 in 2004, d.i. een vermindering met 6,3 %. De hoeveelheid behandelde stukgoederen daalde in 2004 opnieuw. Na de sterke daling van 9,1 % in 2002 en een geringe vermindering in 2003 (-0,3 %), verminderde de hoeveelheid behandelde stukgoederen in 2004 met 0,5 %. Hiermee zet de daling van de hoeveelheid behandelde stukgoed in de haven van Antwerpen zich verder.

Haven van Antwerpen
Evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Antwerpen Gepresteerde taken versus overslag



5.4. De haven van Gent

In de haven van Gent steeg het aantal havenarbeiders in 2004 met 18 eenheden (+4,3 %). Dit was de eerste stijging van het contingent havenarbeider sinds 1987. Sinds dat jaar daalde 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 1980-2004 is de afname van het totale contingent havenarbeiders sterker dan in de haven van Antwerpen. De daling van het contingent havenarbeiders laat zich in Gent het sterkst voelen in de periode 1988-1995. De daling was in 1995, met een vermindering van 15,0 % het grootst in 1995. Na een stabilisatie in de periode 1996-1998 zet de trend van de laatste tien jaar zich weer fors door tot 2003. In 2004 kwam er dus een kentering in de dalende trend. En steeg het contingent havenarbeiders tot 442. Na de sterke daling in 2002 (-10,1 %) steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2003 met 1.148 eenheden (+1,7 %). Deze trend zette zich in 2004 sterk door: er werden 8.213 taken meer gepresteerd dan in 2003 of een toename met 11,9 %. Doordat het aantal gepresteerde taken in 2004 sterker steeg dan de toename van het Algemeen Contingent havenarbeiders (respectievelijk +11,9 % en + 4,3 %), steeg het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider met 12 eenheden van 162 in 2003 tot 174 in 2004 (+7,4 %), en bereikte daardoor bijna opnieuw het niveau van 1985. De behandelde goederenstroom, exclusief vloeibare bulk, steeg tussen 2003 en 2004 met 1,69 miljoen ton van 20,5 miljoen ton in 2003 tot 22,5 miljoen ton in 2004 (+9,8 %).

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

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 tewerkgesteld.



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-2004; gegevens begin van het jaar)

Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen-havenarbeiders (2)	Havenarbeiders-markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	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

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.

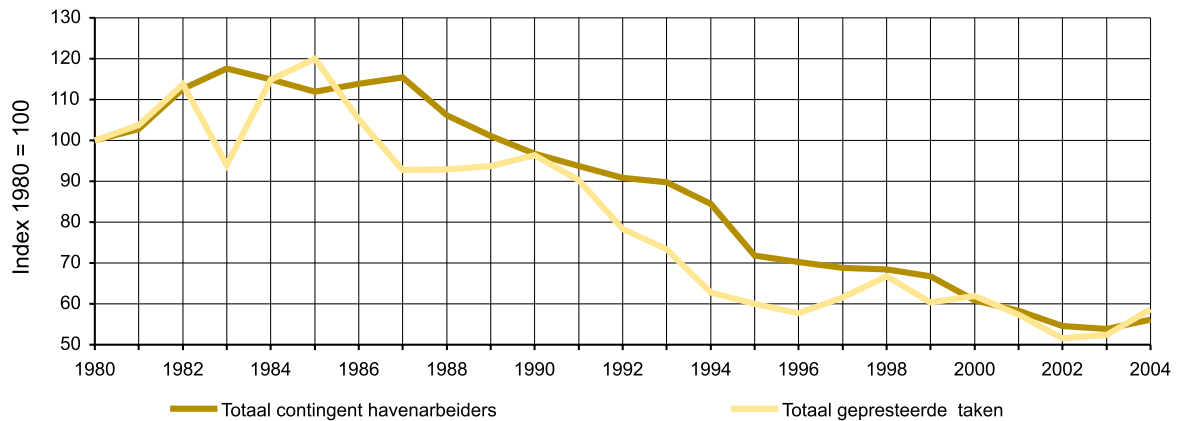
Over de periode 1980-2004 daalde het algemeen contingent met 43,8 %¹⁶ of 345 tewerkgestelde personen. Het is opmerkelijk dat het contingent havenarbeiders zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna, tot 2003, drastisch af te nemen (gemiddeld met 4,6 % per jaar). Vanaf 1994 tot en met 2003 daalt het contingent jaarlijks verder met 4,9 %. De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent. Het aantal vaklui steeg in 2004 licht, terwijl het aantal kraanmannen en havenarbeiders-markeerders in 2004 licht daalde. Enkel het aantal vaklui stijgt licht met 1 eenheid (+1,1 %), terwijl er bij de havenarbeiders markeerders er 5 personen weggaan

(-11,9 %) en het aantal kraanmannen havenarbeiders vermindert met 2 personen (-4,9 %).

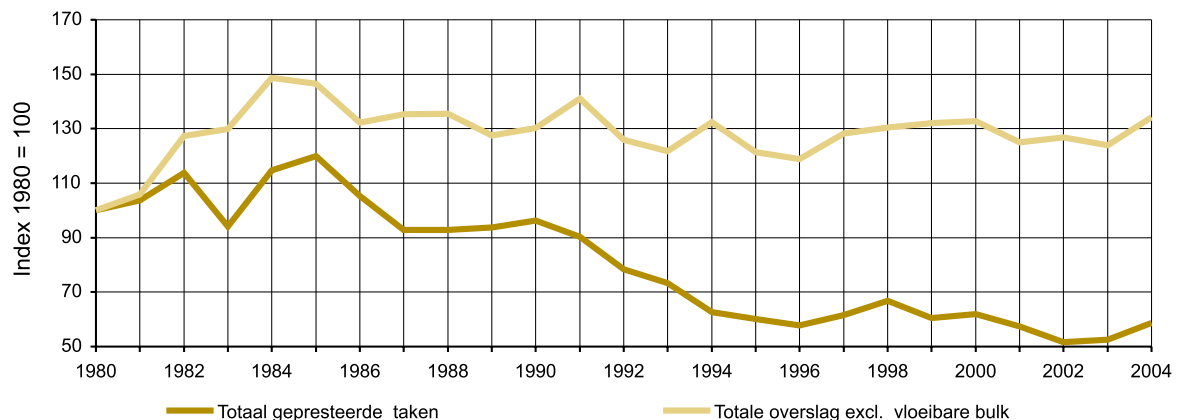
De toename van het contingent havenarbeiders gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoe name tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het aantal gepresteerde arbeidstaken. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van 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 %). In 2003 nam het aantal gepresteerde arbeidstaken echter opnieuw licht toe (+1,7 %). Deze trend zette zich in 2004 sterk door. Het totaal aantal gepresteerde taken steeg tot bijna 77.000 of een toename met 11,9 % ten opzichte van 2003.

¹⁶ 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.

Haven van Gent
Evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Gent
Gepresteerde taken versus overslag



5.5. De haven van Zeebrugge

Na een daling met 4% in 2003 steeg het contingent havenarbeiders in de haven van Zeebrugge opnieuw met 89 personen. Dit is een stijging van 8,9 %. Het totale contingent bedraagt 1089 personen. Dit is het hoogste niveau sinds 1980. In 2000 steeg het algemeen contingent havenarbeiders 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 steeds boven de 1.000. In 2004 kwam, met een stijging van het contingent met bijna 9 %, een einde aan de dalende trend. Ook het aantal gepresteerde arbeidstaken is in 2004 voor het eerst sinds 2000 opnieuw gestegen, van 228.463 in 2003 naar 247.497 in 2004, zijnde een toename met 8,3 % (19.034 eenheden). Hiermee wordt het hoogste aantal jaarlijks uitgevoerde arbeidstaken bereikt sinds 1980. De stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken heeft onder meer te maken met het toenemend containerverkeer en de gestage groei van het aantal behandelde personenwagens. Doordat in 2004 het

aantal gepresteerde arbeidstaken relatief trager groeide (+8,3 %) dan het contingent havenarbeiders (+8,9 %), daalde het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider licht met ongeveer 0,4 % tussen 2003 en 2004. Het gemiddelde in 2004 bedraagt 227 tegenover 228 in 2003. Dit is, op één na, het hoogste jaarlijks gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider dat in de periode 1980-2004 werd opgetekend.

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 werkegever 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 werkegever. Eind 2003 waren er in Zeebrugge 18 dergelijke bedrijfsovereenkomsten afgesloten.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2004; 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)	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

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

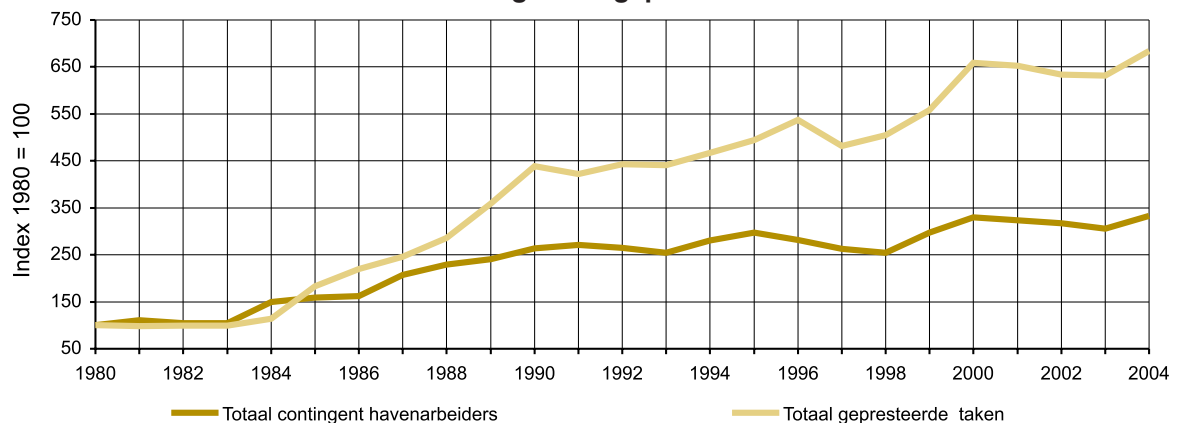
(1) Tot en met het jaarverslag van 1998 van de Vlaamse Havencommissie werden de cijfers weergegeven op 1 januari van het betreffende jaar.

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

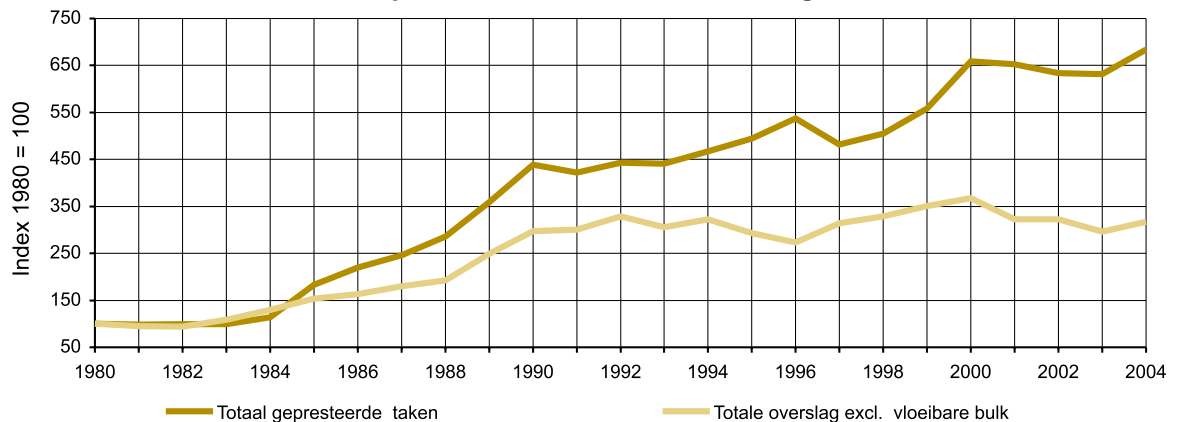
De sterke stijging in het contingent in de periode 1980-2004 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. Vooral de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals autotrafieken, leidden tot een sterke stijging van het aantal arbeidstaken. Maar ook de forse groei van de containertrafiek speelde hier mee. Het aantal gepresteerde arbeidstaken verzeenvoudigde bijna in deze periode. Hierbij bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei 8,3 %. De overslagactiviteiten verdriedvuldigden 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 hoofdzakelijk het gevolg van de stijging de containeroverslag en van de sterke toename van het aantal behandelde nieuwe wagens in de haven.



Haven van Zeebrugge
Evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge
Gepresteerde taken versus overslag



5.6. De haven van Oostende

In tegenstelling tot de drie andere Vlaamse havens, Antwerpen, Gent en Zeebrugge daalde in 2004 in de haven van Oostende het algemeen contingent havenarbeiders. Na een sterke stijging met 31,1 % in 2003, daalde in 2004 het contingent havenarbeiders opnieuw met 3,4 %. Bovendien daalde ook het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2004 met meer dan 0,5 % ten opzichte van 2003 (64 taken). Niettegenstaande het aantal gepresteerde arbeidstaken nagenoeg ongewijzigd bleef, nam de totale goederenoverslag in de haven van Oostende in 2004 licht toe, van 7,2 miljoen ton in 2003 tot 7,5 miljoen ton in 2004. Het verschil tussen het groeicijfer van het maritieme verkeer (+4,5 % in 2004) en de lichte daling van het aantal gepresteerde arbeidstaken (-0,5 % in 2004) is voor een deel te verklaren door de groei van het aandeel van niet-begeleide trailers en door de verdere stijging van het aantal behandelde containers in de haven van Oostende. Na een onderbreking in 2002 en 2003 zet de dalende trend van het

aantal havenarbeiders in Oostende zich verder. Dat tot 2001 het aantal gepresteerde arbeidstaken bleef stijgen, niettegenstaande de voortdurende daling van het algemeen contingent havenarbeiders, was te verklaren door het bestaan van een grote, niet benutte reserve aan capaciteit in de voorbije jaren. Deze reserve is nu uitgeput en sinds 2002 was het 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. In 2004 bleef het contingent nagenoeg op hetzelfde niveau van 2003.

Voor de haven van Oostende zijn alle gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-2004. In de periode 1990-2002 daalde het algemeen contingent van havenarbeiders met 10 eenheden of bijna 18 % (gemiddelde jaarlijkse daling 1,7 %). In 2003 steeg het aantal havenarbeiders in de haven van Oostende opnieuw tot 59, het hoogste aantal sinds 1990. In 2004 daalde het con-

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-2004)

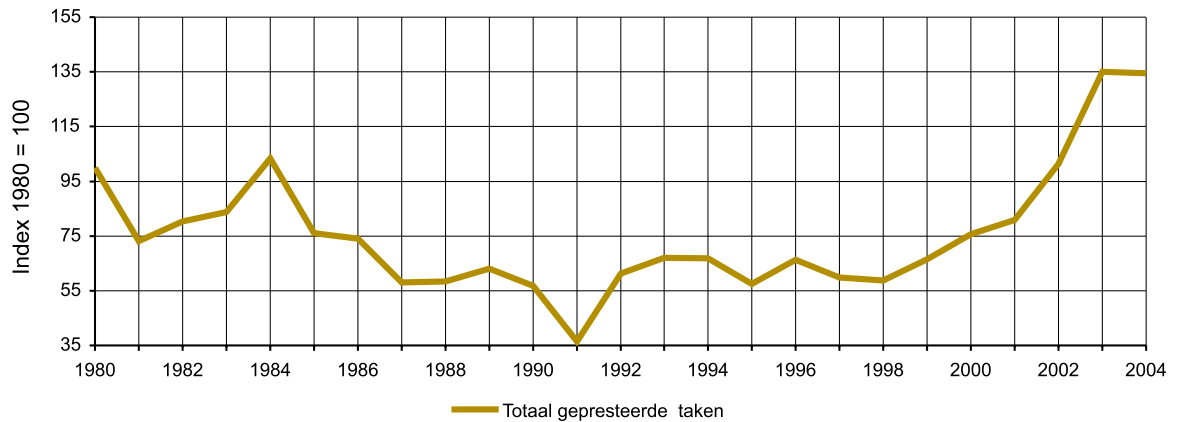
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
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

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

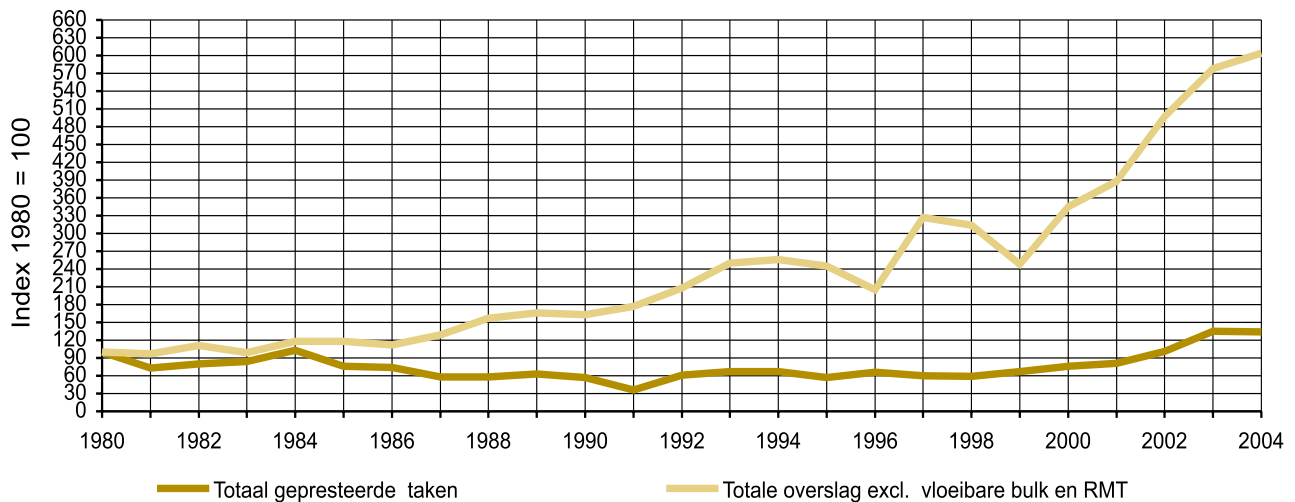
tingent licht tot 57 personen. Het aantal arbeidstaken ligt in 2004 echter iets meer dan 7.000 eenheden hoger dan in 1990 (+136 % tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 vrij laag (60 arbeidstaken per havenarbeider in 1991). In 2001 wordt hierin na 2000, een nieuw hoogtepunt bereikt sinds 1990, met een gemiddelde van 215 taken per havenarbeider. In 2004 stijgt het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per jaar per havenarbeider echter opnieuw tot 213 taken.

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.

Haven van Oostende
Evolutie gepresteerde taken



Haven van Oostende
Gepresteerde taken versus overslag





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 1997-2003 besproken¹⁷. Het is gebaseerd op het rapport ("Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: Verslag 2003") dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks "Working papers-document series" in het voorjaar van 2005 werd gepubliceerd. In 2003 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, meer dan 11,5 miljard €. In deze havens bedroeg de directe tewerkstelling 105.417 voltijdse equivalenten (VTE's) en werd er 2,5 miljard € geïnvesteerd.

6.2. Definities

De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op het rapport "Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: Verslag 2003", dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks "Working papers-document series" in het voorjaar van 2005 werd gepubliceerd. Dit rapport belicht tevens uitvoerig de methodiek die de auteurs hebben toegepast. Het is niet de bedoeling om hier de toegepaste methodiek in detail te beschrijven. Daarvoor wordt verwezen naar de studie van de NBB zelf.

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, haven-diensten, 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 methodiek wordt sinds 2004 een opdeling gemaakt in een maritiem en niet-maritiem cluster, waarbij de niet-maritieme cluster verder wordt opgedeeld in handel, industrie, andere logistieke diensten en transport. 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 2003.

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

¹⁷ De methodiek is licht aangepast zodat de cijfers iets kunnen afwijken tegenover deze van de vorige editie van het jaaroverzicht.

heid en de investeringen behandeld. In de studie van het economisch belang van de Vlaamse havens van de Nationale Bank van België wordt tevens 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 naar gelang het land of de regio kan de interpretatie enigszins verschillen, maar algemeen wordt aangenomen dat de haven zich op het kruispunt van die activiteitstakken bevindt. Om het belang van de haven te kennen moet men bijgevolg die bedrijfstakken bestuderen die de haven uitmaken of die ermee interactie hebben.

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 teneinde 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 afhangt van de geografische nabijheid van die havens.

Het betreft vier segmenten:

- Het segment industrie dat onder meer de petroleum-industrie, de chemische industrie, de metaalindustrie, de automobiellindustrie 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 transport dat de verschillende ver-

voermodi te land omvat (wegvervoer, spoorwegvervoer, pijpleidingen enz.);

- Het segment andere logistieke diensten dat de bedrijven groepeerd die niet-specifieke maritieme diensten leveren in de havens, zoals informaticadiensten, financiering, sommige openbare diensten enz.

De bedrijven die behoren tot de maritieme cluster maken de havenactiviteit uit en hebben bijgevolg een rechtstreeks economisch verband met de havens. De bedrijven van de niet-maritieme cluster daarentegen hebben slechts een onrechtstreekse economische band met de havens, een band die tot uiting komt door hun vestiging in het havengebied.

Het al dan niet opnemen van een onderneming in de analyse van de Nationale Bank verschilt naar gelang de cluster.

Voor de niet-maritieme cluster worden eerst de activiteiten (Nace-codes) geselecteerd die van belang kunnen zijn voor een haven. Bij de bepaling daarvan heeft men zich gebaseerd op de studies die in het verleden werden gemaakt. Ondernemingen die voldoen aan dit functioneel criterium moeten bovendien ook nog voldoen aan een geografisch criterium, d.w.z. zij moeten daadwerkelijk in het gedefinieerde havengebied liggen.

Die definiëring van het havengebied berust op het koninklijk besluit van 2 februari 1993, dat op 4 maart 1993 in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd. Het havengebied kan wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en van de ruimtelijke ordening. In functie van de studie van de Nationale Bank werden de vier Vlaamse havengebieden aan de hand van de straatnamen en de postcodes opnieuw nauwkeurig in overeenstemming met het KB gedefinieerd. Het volstaat in de toekomst na te gaan of een bepaalde straat nog tot het havengebied behoort om de bedrijven die er gevestigd zijn al dan niet op te nemen in de studie.

Voor wat de bedrijven betreft die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, werden met behulp van gegevens van het Instituut voor de Nationale Rekeningen de exploitatiezetels in het havengebied geselecteerd.

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

Samenvatting selectiebasis bedrijven in de vier Vlaamse havens

Bedrijven behorend tot de niet-maritieme cluster:

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

Voor de bedrijven die slechts in één arrondissement zijn gevestigd, hun sociale zetel hebben in het havengebied zoals het werd gedefinieerd in het koninklijk besluit van 2 februari 1993; voor de bedrijven die vestigingen hebben in meerdere arrondissementen, een exploitatievestiging hebben in het havengebied dat wegens statistische beperkingen noodgedwongen ruimer is gedefinieerd dan het KB. Deze laatste bedrijven werden individueel geëvalueerd voor al of niet opname in de studie.

Bedrijven behorend tot de maritieme cluster:

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

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

- Visverwerkende en visconserverende bedrijven;
- Productie van diepgevroren vis en visproducten;
- Bouw en herstelling van pleziervaartuigen;
- Baggerwerken;
- Overige waterbouw;
- Overige handel;
- Overige goederenbehandeling;
- Opslag in koelpakhuizen;
- Overige opslag;
- Douaneagentschappen;
- Tussenpersonen in het vervoer;
- Andere activiteiten in verband met de organisatie van 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 zelf, zoals gedefinieerd in het koninklijk besluit van 2 februari 1993.

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

- Visserij;
- Scheepsbouw en sloopsherstelling;
- 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 €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.040,2	1.546,7	6,8%
Industrie	5.789,5	6.376,7	1,6%
Andere logistieke diensten	460,4	705,0	7,4%
Transport	255,0	360,1	5,9%
Niet-maritieme cluster	7.545,1	8.988,6	3,0%
Maritieme cluster	1.936,1	2.461,8	4,1%
Totaal	9.481,2	11.450,4	3,2%

In de vier Vlaamse havens samen werd in 2003 een toegevoegde waarde gerealiseerd van bijna 11,5 miljard €. Daarvan bedroeg het aandeel van de maritieme cluster 2,5 miljard €, terwijl de niet-maritieme cluster 9,0 miljard € realiseerde. In 2003 realiseerden de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende een toegevoegde waarde van respectievelijk 7,4 miljard €, 3,0 miljard €, 714 miljoen € en 341 miljoen €. Het aandeel van de vier Vlaamse havens bedroeg bijgevolg respectievelijk 65,0 %, 25,8 %, 6,2 % 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 (70,9 % in 2003). Zowel voor de maritieme als voor de niet-maritieme cluster neemt de gerealiseerde toegevoegde waarde in absolute cijfers in de periode 1997-2003 toe. Dit is eveneens zo voor de deelsegmenten (handel, industrie, andere logistieke diensten en transport) binnen de niet-maritieme cluster. In absolute cijfers gerekend, stijgt de gerealiseerde toegevoegde waarde van de maritieme cluster tussen 1997 en 2003 in Antwerpen, Gent en Zeebrugge terwijl het in Oostende daalt. Het relatief aandeel van de maritieme cluster in de vier Vlaamse havens samen steeg in de periode 1997-2003 van 20,4 % naar 21,5 %. Binnen de niet-maritieme cluster steeg het relatief aandeel van zowel de handel, de andere logistieke diensten als het transport, terwijl het aandeel van de industrie in de periode 1997-2003 licht daalde. Het aandeel van de havens in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens in de periode 1997-2003 steeg in Zeebrugge en Oostende, respectievelijk van 5,4 % naar 6,2 % en van 2,4 % naar 3,0 %. In de haven van Gent daalde het aandeel in de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens van 27,2 % naar 25,8 %. Het aandeel van de haven van Antwerpen bleef ongewijzigd op 65,0 %.

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 herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten);
- Bedrijfsresultaat: rubriek 70/64 (winst) of 64/70 (verlies, in min);
- Exploitatiesubsidies: rubriek 740 (in min).

De methode om de toegevoegde waarde te berekenen verschilt licht van de methode die wordt toegepast in de nationale rekeningen, onder meer in de manier waarop met de afschrijvingen wordt rekening gehouden. Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale toegevoegde waarde verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR. 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 werkegelegenheid 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 medegegeerde 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 €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	494,4	796,3	8,3%
Industrie	3.694,1	4.028,6	1,5%
Andere logistieke diensten	266,5	476,2	10,2%
Transport	155,3	207,9	5,0%
Niet-maritieme cluster	4.610,2	5.509,0	3,0%
Maritieme cluster	1.550,4	1.934,3	3,8%
Totaal	6.160,6	7.443,3	3,2%

In Antwerpen is de gerealiseerde toegevoegde waarde tussen 1997 en 2003 gestegen van 6,1 tot 7,4 miljard €. Dit is een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,2 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde is in de periode 1997-2003 licht gestegen van 25,2 % naar 26,0 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook fors toegenomen van 1,55 naar 1,93 miljard € (+24,8 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster is eveneens sterk vermeerderd van 4,61 miljard € in 1997 naar 5,51 miljard € in 2003 (+19,5 %). Binnen die cluster gaan de vier segmenten handel, industrie, andere logistieke diensten en transport tussen 1997 en 2003 fors vooruit, respectievelijk met 61,1 %, 9,1 %, 78,7 % en 33,9 %. De gemiddelde jaarlijkse groei in de periode 1997-2003 bedraagt respectievelijk 8,3 %, 1,5 %, 10,2 % en 5,0 %. De gemiddelde jaarlijkse groei van de niet-maritieme cluster in de periode 1997-2003 bedraagt 3,0 %, terwijl de gemiddelde jaarlijkse groei van de maritieme cluster in die periode 3,8 % 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 2003 waren beide sectoren respectievelijk goed voor 54,1 % en 26,0 % van de toegevoegde waarde. De handel, de andere logistieke diensten en het transport zijn met respectievelijk 10,7 %, 6,4 % en 2,8 % relatief minder belangrijk.

6.3.3. De haven van Gent

Toegevoegde waarde Gent	1997 (mln €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	456,0	652,7	6,2%
Industrie	1.794,3	1.927,5	1,2%
Andere logistieke diensten	130,7	116,5	-1,9%
Transport	43,9	64,1	6,5%
Niet-maritieme cluster	2.424,9	2.760,8	2,2%
Maritieme cluster	156,3	191,5	3,4%
Totaal	2.581,2	2.952,3	2,3%

In de haven van Gent steeg de toegevoegde waarde van 2,6 miljard € in 1997 tot 3,0 miljard € in 2003, of met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 2,3 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2003 is in de haven van Gent gestegen van 6,1 % naar 6,5 %. De toegevoegde waarde is in die cluster in de periode 1997-2003 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 3,4 % van 156,3 miljoen € in 1997 tot 191,5 miljoen € (+22,5 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster is in mindere mate toegenomen van 2,4 miljard € in 1997 naar 2,8 miljard € (+13,9 %) in 2003. Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 2,2 %. Binnen die cluster gaan de segmenten handel, industrie, en transport tussen 1997 en 2003 vooruit, respectievelijk met 43,2 %, 7,4 % en 45,9 %. Het segment andere logistieke diensten daarentegen gaat erop achteruit (-10,9 %). De gemiddelde jaarlijkse groei van de segmenten handel, industrie, en transport bedraagt respectievelijk 6,2 %, 1,2 % en 6,5 %. De gemiddelde jaarlijkse groei van het segment andere logistieke diensten bedraagt -1,9 %. Het zijn dus vooral de segmenten handel en transport die in Gent in de periode 1997-2003 fors vooruit gaan. Nog meer dan in Antwerpen neemt de industrie in Gent een groot deel van de toegevoegde waarde voor haar rekening, nl. 65,3 %. Het aandeel van de maritieme cluster (6,5 %) is er kleiner dan dat van de handel (22,1 %). Het aandeel van de andere logistieke diensten en het transport bedraagt in de haven van Gent in 2003 respectievelijk 3,9 % en 2,2 %.

6.3.4. De haven van Zeebrugge

Toegevoegde waarde Zeebrugge	1997 (mln €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	71,2	75,3	0,9%
Industrie	207,3	252,5	3,3%
Andere logistieke diensten	38,0	54,2	6,1%
Transport	43,9	65,5	6,9%
Niet-maritieme cluster	360,4	447,5	3,7%
Maritieme cluster	155,3	266,1	9,4%
Totaal	515,7	713,6	5,6%

In de haven van Zeebrugge steeg de toegevoegde waarde van 515,7 miljoen € in 1997 tot 713,6 miljoen € in 2003 (+ 38,4 %), of met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 5,6 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2003 is in de haven van Zeebrugge sterk gestegen van 30,1 % naar 37,3 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook toegenomen met een

jaarlijks gemiddelde van 9,4 % van 155,3 miljoen € in 1997 tot 266,1 miljoen € (+71,3 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster steeg minder sterk van 360,4 miljoen € in 1997 naar 447,5 miljoen € (+24,2 %). Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 3,7 %. Binnen die cluster gaan de vier segmenten handel, industrie, andere logistieke diensten en transport in de periode 1997-2003 vooruit, respectievelijk met 5,8 %, 21,8 %, 42,5 % en 49,2 %. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 0,9 %, 3,3 %, 6,1 % en 6,9 %. Net zoals in de haven van Gent is het dus voornamelijk het segment transport dat er in Zeebrugge in de periode 1997-2003 fors op vooruit gaat. In Zeebrugge is het aandeel van de maritieme cluster in de totale toegevoegde waarde het grootst. Met een aandeel van 37,3 % is de maritieme cluster bijna even belangrijk als de industrie, die in 2003 35,4 % van de toegevoegde waarde realiseerde. Het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het transport is er relatief minder belangrijk (respectievelijk 10,6 %, 7,6 % en 9,2 %).

6.3.5. De haven van Oostende

Toegevoegde waarde Oostende	1997 (mln €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	18,7	22,4	3,1%
Industrie	93,9	168,2	10,2%
Andere logistieke diensten	25,1	58,1	15,0%
Transport	11,9	22,6	11,3%
Niet-maritieme cluster	149,6	271,3	10,4%
Maritieme cluster	74,1	69,8	-1,0%
Totaal	223,7	341,1	7,3%

In de haven van Oostende steeg de toegevoegde waarde van 223,7 miljoen € in 1997 tot 341,1 miljoen € in 2003 (+52,5 %), d.i. met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 7,3 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2003 is in de haven van Oostende fors gedaald van 33,1% naar 20,5 %. De gemiddelde jaarlijkse achteruitgang bedraagt 1,0 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook verminderd van 74,1 miljoen € in 1997 tot 69,8 miljoen € in 2003 (-5,8 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster daarentegen steeg sterk van 149,6 miljoen € in 1997 naar 271,3 miljoen € in 2003 (+81,4 %). Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 10,4 %. Net als in de andere Vlaamse havens gaan de vier segmenten binnen die cluster, handel, industrie, andere logistieke diensten en transport in de periode 1997-2003 vooruit, respectievelijk met 19,8 %, 79,1 %, 131,2 % en 90,4 %. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 3,1 %, 10,2 %, 15,0 % en 11,3 %. Zoals in Antwerpen en Gent is in Oostende de industrie de belangrijkste sector met een aandeel van 49,3 % in 2003. Zoals in Antwerpen heeft ook de maritieme cluster een belangrijk aandeel: 20,5 %. Het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het transport bedraagt er in 2003 respectievelijk 6,6 %, 17,0 % en 6,6 %.



Antwerpen - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	1.550,4	494,4	3.694,1	266,5	155,3	6.160,7
1998	1.578,5	482,8	3.828,7	311,1	157,5	6.358,6
1999	1.537,2	604,4	3.500,9	372,1	153,4	6.167,9
2000	1.778,7	712,6	3.976,6	381,3	160,5	7.009,7
2001	1.721,5	699,1	3.943,5	444,3	170,3	6.978,7
2002	1.678,9	754,9	4.047,6	460,1	188,1	7.129,5
2003	1.934,3	796,3	4.028,6	476,2	207,9	7.443,4

Gent - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	156,3	456,0	1.794,3	130,7	43,9	2.581,2
1998	179,7	632,5	1.887,9	133,1	49,5	2.882,7
1999	191,1	538,2	1.785,6	73,2	49,6	2.637,8
2000	177,7	544,3	1.979,5	115,1	63,3	2.879,8
2001	177,7	608,5	1.770,0	104,4	60,5	2.721,2
2002	185,3	579,4	1.936,9	113,3	63,6	2.878,5
2003	191,5	652,7	1.927,5	116,5	64,1	2.952,3

Zeebrugge - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

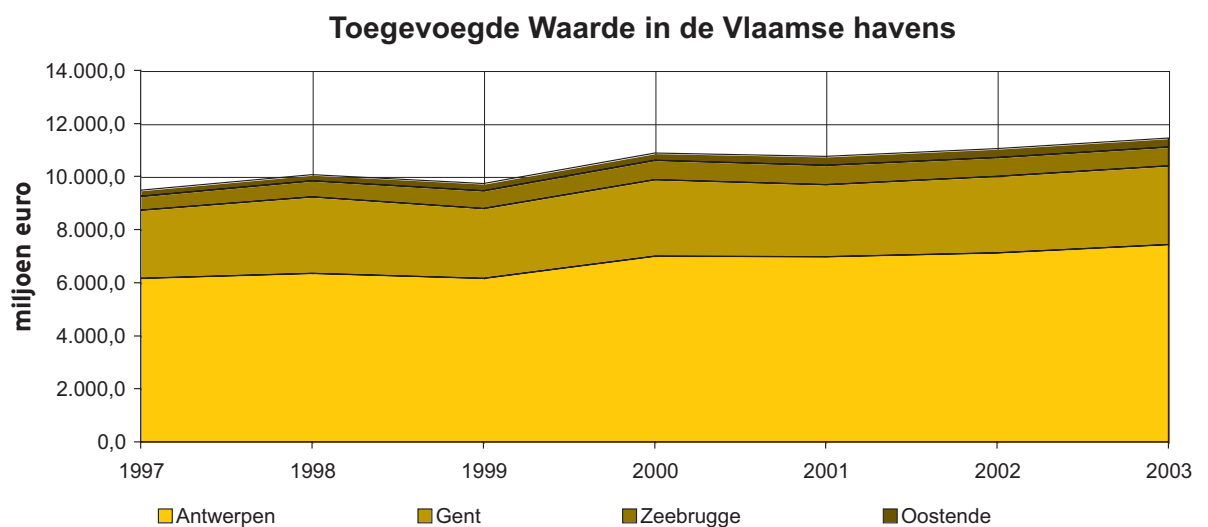
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	155,3	71,2	207,3	38,0	43,9	515,7
1998	187,4	83,0	229,9	40,8	49,5	590,6
1999	234,7	85,3	237,7	45,0	54,9	657,6
2000	266,4	76,0	283,8	45,2	53,7	725,1
2001	263,5	81,2	285,4	50,1	56,3	736,6
2002	257,1	65,4	270,0	53,1	63,1	708,6
2003	266,1	75,3	252,5	54,2	65,5	713,6

Oostende - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	74,1	18,7	93,9	25,1	11,9	223,7
1998	83,4	21,5	97,0	31,8	13,6	247,3
1999	84,4	24,5	127,0	34,5	12,4	282,8
2000	67,7	26,3	120,6	38,4	13,4	266,4
2001	69,0	24,1	166,7	43,6	20,2	323,6
2002	66,8	21,4	169,9	54,1	20,9	333,0
2003	69,8	22,4	168,2	58,1	22,6	341,1

Totaal Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	1.936,1	1.040,3	5.789,6	460,3	255,0	9.481,3
1998	2.029,0	1.219,8	6.043,5	516,8	270,1	10.079,2
1999	2.047,4	1.252,4	5.651,2	524,8	270,3	9.746,1
2000	2.290,5	1.359,2	6.360,5	580,0	290,9	10.881,1
2001	2.231,7	1.412,9	6.165,6	642,4	307,3	10.759,9
2002	2.188,1	1.421,1	6.424,4	680,6	335,7	11.049,9
2003	2.461,7	1.546,7	6.376,8	705,0	360,1	11.450,3

Totaal Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	6.160,6	2.581,2	515,7	223,7	9.481,2
1998	6.358,6	2.882,7	590,6	247,3	10.079,2
1999	6.167,9	2.637,8	657,6	282,8	9.746,1
2000	7.009,7	2.879,8	725,1	266,4	10.880,9
2001	6.978,7	2.721,2	736,6	323,6	10.760,1
2002	7.129,5	2.878,5	708,6	333,0	11.049,6
2003	7.443,4	2.952,3	713,6	341,1	11.450,4



6.4. Werkgelegenheid

6.4.1. Vlaamse havens algemeen

Werkgelegenheid	1997 (VTE)	2003 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Totaal Vlaamse havens			
Handel	6.554	7.168	1,5%
Industrie	54.956	53.042	-0,6%
Andere logistieke diensten	6.886	9.036	4,6%
Transport	5.440	5.788	1,0%
Niet-maritieme cluster	73.837	75.034	0,3%
Maritieme cluster	31.102	30.385	-0,4%
Totaal	104.937	105.419	0,1%

De vier Vlaamse havens samen stelden in 2003 105.419 voltijdse equivalenten (VTE's) tewerk. Hiervan werkten 30.385 VTE's in de maritieme cluster, terwijl de niet-maritieme cluster 75.034 VTE's telde. In de vier Vlaamse havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Oostende beliep het aantal VTE's in 2003 respectievelijk 62.276, 28.330, 10.386 en 4.426 VTE's. Het aandeel van Antwerpen, Gent, Oostende en Oostende bedroeg bijgevolg respectievelijk 59,1 %, 26,9 %, 9,9 % en 4,2 %. In de totale werkgelegenheid in de vier havens samen heeft de industrie het grootste aandeel met 53.042 VTE's (50,3 %). De maritieme cluster volgt met 30.385 VTE's (28,8 %). Minder belangrijk zijn de handel, de andere logistieke diensten en het transport met respectievelijk 7.168 VTE's (6,8 %), 9.036 VTE's (8,6 %) en 5.788 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 tevens worden meegemeld 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 verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR per arrondissement. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de toegevoegde waarde en de investeringen.

Overheidsbedrijven

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

In de periode 1997-2003 steeg de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen licht van 104.937 tot 105.419 VTE's (+0,5 %). Deze stijgende trend is, met uitzondering van Antwerpen en Oostende, in Gent en Zeebrugge waarneembaar. In Antwerpen daalde de werkgelegenheid van 62.777 VTE's in 1997 tot 62.276 VTE's in 2003 (-0,8 %) en in Oostende van 4.853 VTE's naar 4.426 VTE's in 2003 (-8,8 %). In Zeebrugge nam het aantal VTE's toe van 9.458 VTE's naar 10.386 VTE's (+9,8 %). Ook in Gent nam de werkgelegenheid in de periode 1997-2003 toe van 27.849 VTE's naar 28.330 VTE's (+1,7 %). De tewerkstelling in de maritieme cluster liep in de periode 1997-2003 licht achteruit met een daling van 31.102 VTE's naar 30.385 VTE's (-2,3 %). De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daarentegen steeg van 73.836 VTE's in 1997 tot 75.034 VTE's in 2003 (+1,6 %). Binnen de niet-maritieme cluster steeg de werkgelegenheid in de handel, de andere logistieke diensten en het transport respectievelijk van 6.554 VTE's in 1997 tot 7.168 VTE's in 2003 (+9,4 %), van 6.886 VTE's tot 9.036 VTE's (+31,2 %) en van 5.440 VTE's tot 5.788 VTE's in 2003 (+6,4 %). De werkgelegenheid in de industrie daarentegen daalde in die periode van 54.956 VTE's tot 53.042 VTE's (-3,5 %).

6.4.2. De haven van Antwerpen

Werkgelegenheid Antwerpen	1997 (VTE)	2003 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.539	2.804	1,7%
Industrie	29.316	27.118	-1,3%
Andere logistieke diensten	4.347	5.776	4,9%
Transport	3.184	3.393	1,1%
Niet-maritieme cluster	39.386	39.091	-0,1%
Maritieme cluster	23.392	23.185	-0,1%
Totaal	62.778	62.276	-0,1%

De werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2003 62.276 VTE's. Dit is 0,8 % minder dan in 1997 toen de haven nog 62.777 VTE's werk verschafte. De tewerkstelling is in de periode 1997-2003 voornamelijk gedaald in de industrie waar de daling 7,5 % bedroeg. De werkgelegenheid in de maritieme cluster daalde licht met een jaarlijks gemiddelde van 0,1 %, van 23.392 VTE's in 1997 naar 23.185 VTE's in 2003. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daalde eveneens licht tussen 1997 en 2003 van 39.386 VTE's tot 39.091 VTE's (-0,7 %). Binnen de niet-maritieme cluster steeg de werkgelegenheid in de handel, de andere logistieke diensten en het transport met respectievelijk 10,4 %, 32,9 % en 6,6 %. In de belangrijkste tak van de niet-maritieme cluster, de industrie, daarentegen verminderde de werkgelegenheid van 29.316 VTE's in 1997 tot 27.118 VTE's in 2003 (-7,5 %). Met een aandeel van 43,5 % is de industrie de voornaamste verschafter van werkgelegenheid. De maritieme cluster heeft een aandeel van 37,2 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het transport respectievelijk 4,5 %, 9,3 % en 5,4 % bedragen in 2003. In de periode 1997-2003 is het aandeel van de maritieme cluster licht gedaald terwijl het relatief belang van de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het transport toenam. Het belang van de industrie in deze periode verminderde van 46,7 naar 43,5 %. De toename van de werkgelegenheid was het grootst in het segment andere logistieke diensten.

6.4.3. De haven van Gent

Werkgelegenheid Gent	1997 (VTE)	2003 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	2.577	2.849	1,7%
Industrie	21.462	20.996	-0,4%
Andere logistieke diensten	1.132	1.501	4,8%
Transport	816	990	3,3%
Niet-maritieme cluster	25.987	26.336	0,2%
Maritieme cluster	1.863	1.994	1,1%
Totaal	27.849	28.330	0,3%

In de haven van Gent bedroeg de werkgelegenheid in 2003 28.330 VTE's. Dit is 1,7 % meer dan in 1997 toen er in de haven van Gent 27.849 VTE's werkten. De tewerkstelling is in de periode 1997-2003 wel gestegen in de maritieme cluster waar de stijging 7,0 % bedroeg. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg bovendien ook licht tussen 1997 en 2003 (+1,3 %). Binnen deze cluster noteerden de handel, de andere logistieke diensten en het transport in die periode forse groeicijfers van respectievelijk 10,6 %, 32,7 % en 21,4 %. In de belangrijkste tak van de niet-maritieme cluster, de industrie, daarentegen verminderde de werkgelegenheid van 21.462 VTE's in 1997 tot 20.996 VTE's in 2003 (-2,2 %). Daarmee volgen de vier segmenten van de niet-maritieme cluster dezelfde tendens als in de haven van Antwerpen. Met een aandeel van 74,1 % is de industrie veruit de voornaamste bron van werkgelegenheid in de Gentse haven. De maritieme cluster heeft een aandeel van slechts 7,0 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het transport respectievelijk 10,1 %, 5,3 % en 3,5 % bedragen in 2003. In de periode 1997-2003 is het aandeel van de maritieme cluster, van de handel, van de andere logistieke diensten en van het transport echter licht toegenomen terwijl het relatief belang van de industrie daalde. De relatieve toename van de werkgelegenheid was het grootst in de andere logistieke diensten.

6.4.4. De haven van Zeebrugge

Werkgelegenheid Zeebrugge	1997 (VTE)	2003 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	1.049	1.178	2,0%
Industrie	2.699	3.109	2,4%
Andere logistieke diensten	746	904	3,3%
Transport	1.267	1.094	-2,4%
Niet-maritieme cluster	5.760	6.285	1,5%
Maritieme cluster	3.698	4.101	1,7%
Totaal	9.458	10.386	1,6%

In de haven van Zeebrugge bedroeg de werkgelegenheid in 2003 10.386 VTE's. Dit is 9,8 % meer dan in 1997, toen er in de haven 9.458 VTE's werkten. Daarmee volgt Zeebrugge de stijgende trend van Gent. De tewerkstelling is in de periode 1997-2003 fors gestegen in de maritieme cluster waar de stijging 10,9 % bedroeg. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster steeg ook sterk met 9,1 % in de periode 1997-2007. Binnen deze cluster noteerde enkel het transport een daling (-13,6 %). In de handel, de industrie en de andere logistieke diensten steeg de werkgelegenheid in Zeebrugge tussen 1997 en 2003 met respectievelijk 12,3 %, 15,2 % en 21,2 %. Zeebrugge is de enige van de vier Vlaamse havens waar de industrie niet het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid heeft (29,9 %). Met een aandeel van 39,5 % 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 8,7 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de handel, de industrie en het transport respectievelijk 11,3 %, 29,9 % en 10,5 % bedraagt in 2003. In de periode 1997-2003 is het aandeel van de maritieme cluster en van de niet-maritieme cluster nagenoeg niet veranderd.



6.4.5. De haven van Oostende

Werkgelegenheid Oostende	1997 (VTE)	2003 (VTE)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	389	336	-2,4%
Industrie	1.479	1.819	3,5%
Logistiek	662	855	4,4%
Transport	173	311	10,3%
Niet-maritieme cluster	2.703	3.322	3,5%
Maritieme cluster	2.150	1.104	-10,5%
Totaal	4.853	4.426	-1,5%

In de haven van Oostende waren in 2003 4.426 VTE's tewerkgesteld. Dit is 8,8 % minder dan in 1997 toen er in de haven van Oostende nog 4.853 VTE's werkten. De daling van de tewerkstelling is in de periode 1997-2003 voornamelijk gesitueerd in de maritieme cluster waar de daling tussen 1997 en 2003 48,6 % 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 22,9 % in de periode 1997-2003. Binnen deze cluster noteerde enkel de handel een daling (-13,6 %). In de industrie, de andere logistieke diensten en het transport steeg de werkgelegenheid in Oostende tussen 1997 en 2003 met respectievelijk 23,0 %, 29,2 % en 79,7 %. Net zoals in Antwerpen en Gent heeft in Oostende de industrie het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid heeft (41,1 %). Met een aandeel van 24,9 % is de maritieme cluster op één na de voornaamste bron van werkgelegenheid in de haven van Oostende. In de periode 1997-2003 is het aandeel van de maritieme cluster in de werkgelegenheid in de haven van Oostende fors gedaald van 44,3 % naar 24,9 %. Het aandeel van de handel in die periode bleef nagenoeg ongewijzigd, terwijl het aandeel van de industrie, de andere logistieke diensten en het transport fors toenam.

Antwerpen - Werkgelegenheid (VTE)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	23.392	2.539	29.316	4.347	3.184	62.777
1998	22.928	2.549	28.700	4.659	3.048	61.885
1999	22.173	2.541	27.583	5.138	3.053	60.489
2000	22.009	2.433	28.209	5.502	3.275	61.429
2001	22.231	2.539	29.278	6.105	3.342	63.496
2002	22.462	2.576	28.858	5.909	3.373	63.178
2003	23.185	2.804	27.118	5.776	3.393	62.276

Gent - Werkgelegenheid (VTE)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	1.863	2.577	21.462	1.132	816	27.849
1998	2.028	2.562	21.289	1.101	867	27.848
1999	2.174	2.479	21.528	1.164	826	28.170
2000	1.975	2.570	21.828	1.552	992	28.917
2001	2.045	2.732	21.871	1.474	1.006	29.129
2002	1.932	2.768	21.136	1.509	980	28.325
2003	1.994	2.849	20.996	1.501	990	28.330

Zeebrugge - Werkgelegenheid (VTE)

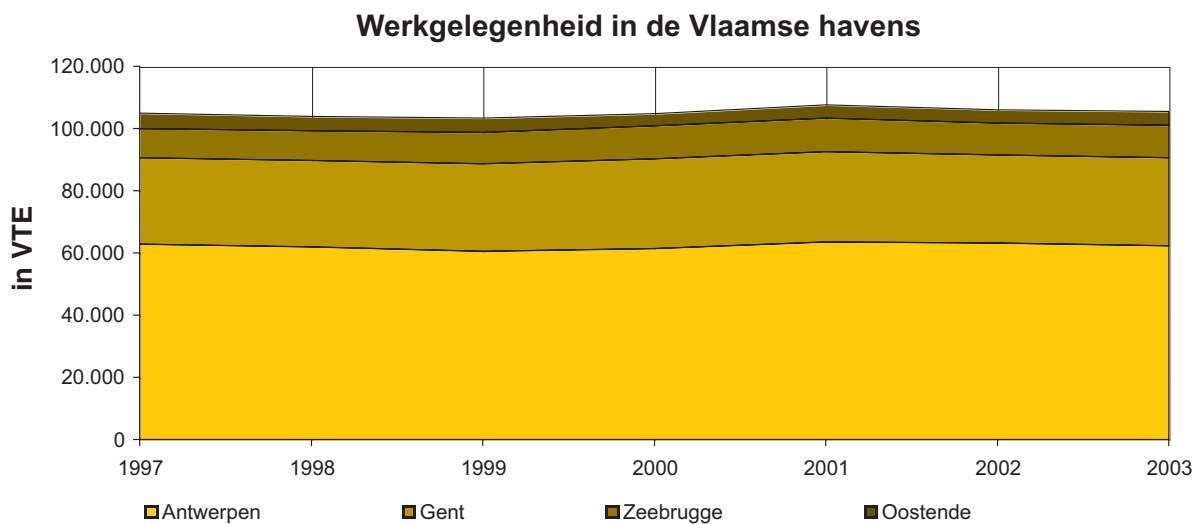
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	3.698	1.049	2.699	746	1.267	9.458
1998	3.985	1.192	2.842	763	833	9.615
1999	4.378	1.176	2.874	797	947	10.172
2000	4.723	981	3.056	878	924	10.562
2001	4.566	1.036	3.295	858	984	10.740
2002	4.151	1.096	3.029	913	1.070	10.260
2003	4.101	1.178	3.109	904	1.094	10.386

Oostende - Werkgelegenheid (VTE)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	2.150	389	1.479	662	173	4.853
1998	1.677	365	1.558	690	206	4.496
1999	1.590	373	1.649	715	172	4.499
2000	1.006	423	1.579	766	180	3.954
2001	1.007	414	1.731	737	297	4.187
2002	1.031	364	1.821	825	290	4.331
2003	1.104	336	1.819	855	311	4.426

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (VTE)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	31.103	6.554	54.956	6.887	5.440	104.940
1998	30.618	6.668	54.310	7.213	4.954	103.763
1999	30.315	6.569	53.543	7.814	4.998	103.239
2000	29.713	6.407	54.742	8.698	5.371	104.931
2001	29.849	6.721	56.023	9.174	5.629	107.396
2002	29.576	6.804	54.754	9.156	5.713	106.003
2003	30.384	7.167	53.042	9.036	5.788	105.417

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (VTE)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	62.777	27.849	9.458	4.853	104.937
1998	61.885	27.848	9.615	4.496	103.843
1999	60.489	28.170	10.172	4.499	103.330
2000	61.429	28.917	10.562	3.954	104.862
2001	63.496	29.129	10.740	4.187	107.551
2002	63.178	28.325	10.260	4.331	106.095
2003	62.276	28.330	10.386	4.426	105.419



6.5. Investerings

6.5.1. Vlaamse havens algemeen

Investerings	1997 (mln €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Totaal Vlaamse havens			
Handel	110,6	133,7	3,2%
Industrie	1.006,6	1.489,8	6,8%
Andere logistieke diensten	211,8	220,3	0,7%
Transport	67,8	96,0	6,0%
Niet-maritieme cluster	1.396,7	1.939,9	5,6%
Maritieme cluster	522,0	525,5	0,1%
Totaal	1.918,8	2.465,4	4,3%

In 2003 bedroegen de totale investeringen in de vier Vlaamse havens samen 2,47 miljard €. Dit is 28,5 % meer dan in 1997, toen er 1,92 miljard € in de havens werd geïnvesteerd. De groei in de investeringen in de periode 1997-2003 doet zich vooral in de niet-maritieme cluster voor. In de maritieme cluster is de groei zeer gering. Binnen de niet-maritieme cluster is de groei in drie van de vier de segmenten (handel, industrie en transport) erg belangrijk. De groei tussen 1997 en 2003 bedraagt respectievelijk 21,0 %, 48,0 % en 41,6 %. De groei van de investeringen in de andere logistieke diensten bleef beperkt tot 4,0 %. De jaarlijkse gemiddelde groeicijfers voor de vier segmenten van de niet-maritieme cluster (handel, industrie, andere logistieke diensten en transport) in die periode zijn respectievelijk 3,2 %, 6,8 %, 0,7 % en 6,0 %. In absolute cijfers waren de investeringen in 2003 het grootst in de haven van Antwerpen, waar 1,50 miljard € werd geïnvesteerd. Antwerpen wordt gevolgd door Gent, Zeebrugge en Oostende, waar de investeringen in 2003 respectievelijk 754,2 miljoen €, 135,0 miljoen € en 72,3 miljoen € bedroegen. Het relatief aandeel van de vier havens in de

totale investeringen van 2003 bedraagt voor Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende respectievelijk 61,0 %, 30,6 %, 5,5 % en 2,9 %. In de periode 1997-2003 stegen de investeringen in de havens van Antwerpen en Gent (respectievelijk van 1,3 miljard € tot 1,5 miljard € en van 376,1 miljoen € tot 754,1 miljoen €), terwijl ze verminderden in Oostende (van 94,9 miljoen € in 1997 tot 72,3 miljoen € in 2003). In Zeebrugge bleven de investeringen in 2003 nagenoeg op hetzelfde niveau als in 1997 (135,0 miljoen € in 2003).

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 werkelegheid.

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 €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	52,2	63,5	3,3%
Industrie	695,5	807,6	2,5%
Andere logistieke diensten	126,0	153,5	3,3%
Transport	45,2	65,4	6,3%
Niet-maritieme cluster	918,9	1.090,0	2,9%
Maritieme cluster	392,6	414,0	0,9%
Totaal	1.311,5	1.504,0	2,3%

In Antwerpen bedroegen de totale investeringen in 2003 in de haven 1,50 miljard €, waarvan het grootste deel in de niet-maritieme cluster heeft plaatsgevonden (72,5 %). Het aandeel van de maritieme cluster bedroeg in 2003 27,5 %. Het grootste deel van de investeringen gingen in 2003 naar de industrie, waar 807,6 miljoen € werden geïnvesteerd. Dit is 53,7 % van het totaal voor de haven van Antwerpen in 2003. De investeringen in 2003 in de maritieme cluster, de handel, de andere logistieke diensten en het transport bedroegen respectievelijk 414,0 miljoen €, 63,5 miljoen €, 153,5 miljoen € en 65,4 miljoen €. Dit is respectievelijk 27,5 %, 4,2 %, 10,2 % en 4,3 % van het totaal. Tussen 1997 en 2003 stegen de investeringen van 1,3 miljard € tot 1,5 miljard € (+14,7 %). Zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster én in de vier segmenten van de niet-maritieme cluster apart werd in 2003 meer geïnvesteerd dan in 1997. De grootste groei werd genoteerd in het segment van het transport, waar de investeringen stegen van 45,2 miljoen € in 1997 tot 65,4 miljoen € in 2003. Dit is een stijging van 6,3 %.

6.5.3. De haven van Gent

Investerings Gent	1997 (mln €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	41,3	51,0	3,6%
Industrie	256,8	617,3	15,7%
Andere logistieke diensten	30,5	25,5	-2,9%
Transport	4,6	14,2	20,7%
Niet-maritieme cluster	333,2	708,1	13,4%
Maritieme cluster	42,9	46,1	1,2%
Totaal	376,1	754,2	12,3%

In de haven van Gent werd in 2003 in totaal 754,2 miljoen € geïnvesteerd. Daarvan ging het grootste naar de industrie, waar 617,3 miljoen € werd geïnvesteerd. Dit is 81,9 % van het totaal voor de haven van Gent in 2003. De investeringen in 2003 in de maritieme cluster, de han-

del, de andere logistieke diensten en het transport bedroegen respectievelijk 46,1 miljoen €, 51,0 miljoen €, 25,5 miljoen € en 14,2 miljoen €. Dit is respectievelijk 6,1 %, 6,8 %, 3,4 % en 1,9 % van het totaal. Tussen 1997 en 2003 stegen de investeringen in de industrie van 256,8 miljoen € tot 617,3 € (+140,4 %). Zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster werd in 2003 meer geïnvesteerd dan in 1997. Uitgedrukt in absolute cijfers werd de grootste groei genoteerd in de industrie. Dit illustreert andermaal het belang van de industrie voor de haven van Gent. Op de andere logistieke diensten na noteerde de segmenten van de niet-maritieme cluster allemaal een sterke groei in 2003 tegenover de investeringen in 1997. De groei in de handel, de industrie en het transport bedroeg in die periode respectievelijk 23,5 %, 140,4 % en 209,1 %. De investeringen in de logistieke sector daalden in 2003 met 16,2 % tegenover 1997.

6.5.4. De haven van Zeebrugge

Investerings Zeebrugge	1997 (mln €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	10,0	13,3	4,8%
Industrie	34,9	42,2	3,2%
Andere logistieke diensten	29,4	11,4	-14,6%
Transport	14,7	14,6	-0,1%
Niet-maritieme cluster	89,1	81,5	-1,5%
Maritieme cluster	47,2	53,5	2,1%
Totaal	136,3	135,0	-0,2%

In Zeebrugge werd in 2003 in totaal 135,0 miljoen € geïnvesteerd. Daarvan werd het grootste deel (53,5 miljoen €) geïnvesteerd in de maritieme cluster. Dit is 39,6 % van het totaal voor de haven van Zeebrugge in 2003. De investeringen in 2003 in de niet-maritieme cluster bedroegen 81,5 miljoen €, of 60,4 % van het totaal van 2003. De investeringen in de vier deelsegmenten, de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het transport bedroegen respectievelijk 13,3 miljoen €, 42,2 miljoen €, 11,4 miljoen € en 14,6 miljoen €. Dit is respectievelijk 9,8 %, 31,3 %, 8,4 % en 10,8 % van het totaal. Uit het grote aandeel van de maritieme cluster en van het transport blijkt het belang van Zeebrugge als een typische overslaghaven. Een vergelijking van 2003 met 1997 toont aan dat de investeringen in de maritieme cluster toenemen terwijl de investeringen in de niet-maritieme cluster verminderen. De investeringen in de maritieme cluster stegen van 47,2 miljoen € in 1997 tot 53,5 miljoen € in 2003. Dit is een stijging van 13,3 %. De investeringen in de niet-maritieme cluster dalen van 89,0 miljoen € in 1997 tot 81,5 miljoen € in 2003 (-8,5 %).

In de niet-maritieme cluster daalden de investeringen in de segmenten andere logistieke diensten en transport, terwijl de investeringen in handel en industrie toenamen. De investeringen in de andere logistieke diensten en het transport waren in 2003 respectievelijk 61,3 % en 0,8 % lager dan in 1997. De investeringen in het deelsegment handel en transport daarentegen waren in 2003 respectievelijk 32,3 % en 20,8 % hoger dan in 1997.

6.5.5. De haven van Oostende

Investeringsen Oostende	1997 (mln €)	2003 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Handel	7,0	5,9	-2,7%
Industrie	19,3	22,7	2,7%
Andere logistieke diensten	25,9	29,9	2,4%
Transport	3,3	1,8	-9,4%
Niet-maritieme cluster	55,6	60,3	1,4%
Maritieme cluster	39,3	11,9	-18,0%
Totaal	94,9	72,3	-4,4%

In de haven van Oostende werd in 2003 in totaal 72,3 miljoen € geïnvesteerd. Daarvan werd 11,9 miljoen € of 16,5 % geïnvesteerd in de maritieme cluster en 60,3 miljoen € (83,5 %) in de niet-maritieme cluster. Het grootste deel, 29,9 miljoen €, werd geïnvesteerd in het segment andere logistieke diensten van de niet-maritieme cluster. Dit is 41,3 % van het totaal voor de haven van Oostende in 2003. De investeringen in de vier deelsegmenten, de handel, de industrie, de andere logistieke diensten en het transport bedroegen in 2003 respectievelijk 5,9 miljoen €, 22,7 miljoen €, 29,9 miljoen € en 1,8 miljoen €. Dit is respectievelijk 8,2 %, 31,4 %, 41,3 % en 2,6 % van het totaal. In vergelijking met 1997 zijn de investeringen in de maritieme cluster fors gedaald van 39,3 miljoen € in 1997 tot 11,9 miljoen € in 2003, zijnde een daling van 69,6 %. De investeringen in de niet-maritieme cluster daarentegen stegen van 55,6 miljoen € in 1997 tot 60,3 miljoen € in 2003 (een vermeerdering met 8,6 %). De investeringen in de segmenten industrie en andere logistieke diensten van de niet-maritieme cluster zijn in 2003 hoger dan in 1997 (respectievelijk 17,3 % en 15,3 %). De investeringen in de handel en het transport daarentegen waren in 2003 lager dan in 1997 (respectievelijk -15,3 en -45,7 %).



Antwerpen - Investerings (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	392,6	52,2	695,5	126,0	45,2	1.311,5
1998	524,1	40,7	533,4	109,4	67,1	1.274,7
1999	321,3	38,8	569,5	118,5	52,5	1.100,6
2000	418,0	38,7	727,9	154,5	79,3	1.418,3
2001	430,8	46,8	900,5	155,9	56,8	1.590,9
2002	465,0	55,8	777,3	141,1	42,5	1.481,8
2003	414,0	63,5	807,6	153,5	65,4	1.504,0

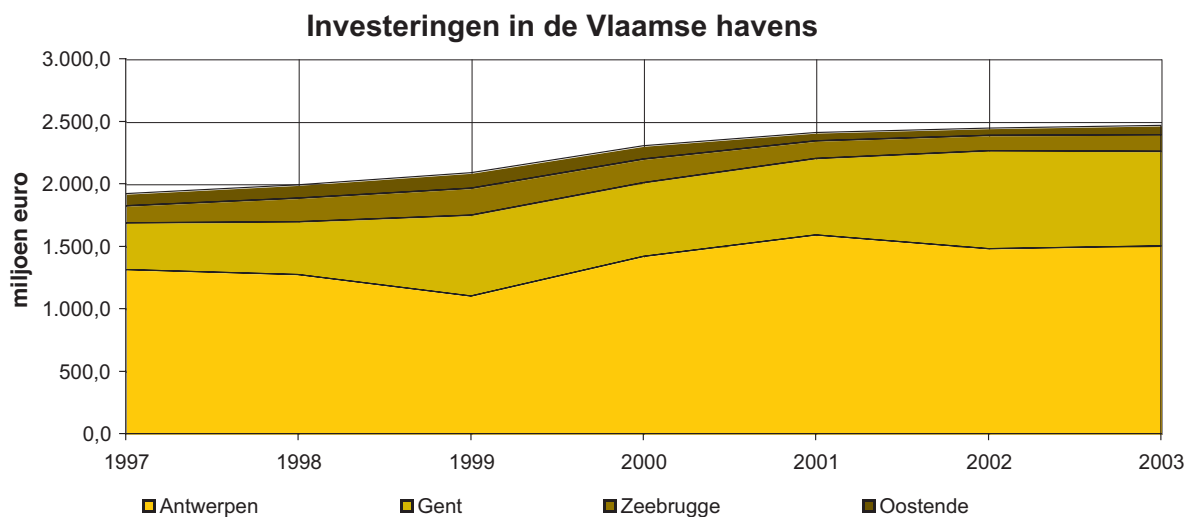
Gent - Investerings (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	42,9	41,3	256,8	30,5	4,6	376,1
1998	47,8	36,1	293,5	28,9	14,1	420,5
1999	59,3	39,5	510,3	22,3	18,1	649,5
2000	40,0	49,7	440,1	52,6	10,2	592,7
2001	36,3	63,8	462,3	38,3	9,8	610,6
2002	51,4	62,9	632,4	28,1	9,9	784,7
2003	46,1	51,0	617,3	25,5	14,2	754,2

Zeebrugge - Investerings (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	47,2	10,0	34,9	29,4	14,7	136,3
1998	57,8	11,9	79,7	26,3	15,3	191,0
1999	113,8	13,7	35,1	34,7	16,0	213,5
2000	89,6	10,2	39,8	32,1	14,9	186,7
2001	53,0	13,7	43,2	21,1	9,7	140,7
2002	50,6	10,9	29,3	10,9	17,7	119,3
2003	53,5	13,3	42,2	11,4	14,6	135,0

Oostende - Investerings (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	39,3	7,0	19,3	25,9	3,3	94,9
1998	35,2	10,4	31,1	25,2	4,1	106,0
1999	71,2	7,0	26,6	19,2	2,6	126,6
2000	35,9	7,5	38,4	20,4	3,7	105,8
2001	15,6	4,3	30,4	12,0	4,8	67,0
2002	10,0	6,0	17,8	22,0	5,3	61,1
2003	11,9	5,9	22,7	29,9	1,8	72,3

Totaal Vlaamse havens - Investeringsen (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Handel	Industrie	Andere logistieke diensten	Transport	
1997	522,0	110,5	1.006,5	211,8	67,8	1.918,6
1998	664,9	99,1	937,7	189,8	100,6	1.992,1
1999	565,6	99,0	1.141,5	194,7	89,2	2.090,0
2000	583,5	106,1	1.246,2	259,6	108,1	2.303,5
2001	535,7	128,6	1.436,4	227,3	81,1	2.409,1
2002	577,0	135,6	1.456,8	202,1	75,4	2.446,9
2003	525,5	133,7	1.489,8	220,3	96,0	2.465,3

Totaal Vlaamse havens - Investeringsen (miljoen euro)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1997	1.311,5	376,1	136,3	94,9	1.918,8
1998	1.274,7	420,5	191,0	106,0	1.992,2
1999	1.100,6	649,5	213,5	126,6	2.090,2
2000	1.418,3	592,7	186,7	105,8	2.303,5
2001	1.590,9	610,6	140,7	67,0	2.409,1
2002	1.481,8	784,7	119,3	61,1	2.446,9
2003	1.504,0	754,2	135,0	72,3	2.465,4





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 204 miljoen ton in 2003 steeg naar meer dan 216 miljoen ton in 2004 (+6,1 %). In 2003 werd voor het eerst de kaap van 200 miljoen ton gerond en werd in 2004 opnieuw een absoluut record bereikt. De goederenoverslag steeg in 2004 in de vier Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. In Antwerpen steeg de totale trafiek tot meer dan 152 miljoen ton. Dit is een stijging van 6,6 % tegenover 2003. Voor het eerst stijgt de goederenoverslag er tot boven de 150 miljoen ton. Ook in Oostende is het overslagcijfer van 2004 een absoluut record. Voor het eerst steeg de totale goederenoverslag er boven de kaap van 7,5 miljoen ton.

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 2004 werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range een totale overslag gerealiseerd van 914,9 miljoen ton. Dit is 61,2 miljoen ton méér dan in 2003, of een stijging van 7,2 %.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range stabiliseert zich sinds 2001 tussen de 23,5 en de 23,9 %. Het Vlaamse marktaandeel

daalde tegenover 2004 licht, van 23,9 naar 23,7 %. Dit is terug het niveau van 2001. In Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende liep het marktaandeel in de totale goederenoverslag van de Le Havre-Hamburg range terug van respectievelijk 16,74 % tot 16,65 %, van 2,76 % tot 2,73 %, van 3,58 % tot 3,48 % en van 0,85 % tot 0,82 %. Het aandeel van de overige havens van de Le Havre-Hamburg range in de totale goederenoverslag steeg in 2004 in de havens van Rotterdam, Hamburg en Amsterdam en daalde in de havens van Le Havre, Duinkerke en Bremen.

Na een forse groei van 3,2 % in 2003 nam de goederenoverslag in de Le Havre-Hamburg range in 2004 andermaal sterk toe (+7,2 %). De goederenoverslag in de havens van de Le Havre-Hamburg range steeg in 2004 in alle havens. De grootste procentuele groei werd genoteerd in de havens van Amsterdam, Hamburg en Rotterdam. In deze havens steeg de overslag met respectievelijk 16,5 %, 7,7 % en 7,5 %. Maar ook de havens van Antwerpen, Le Havre, en Gent noteerden in 2004 groeicijfers van meer dan 6 %. In absolute cijfers kende de haven van Rotterdam, met 24,6 miljoen ton, de grootste trafiekstijging, gevolgd door Antwerpen, Hamburg en Amsterdam met respectievelijk 9,5 miljoen ton, 8,2 miljoen ton en 7,4 miljoen ton. Ook de havens van Le Havre, Bremen, Gent en Zeebrugge noteerden trafiekstijgingen van meer dan 1 miljoen ton in 2004.

7.2.2. De haven van Antwerpen in 2004

De goederenoverslag in de haven van Antwerpen nam in 2004 opnieuw fors toe. Nadat pas in 2003 voor het eerst de kaap van 140 miljoen ton goederenoverslag

werd gehaald, werd in 2004 de kaap van 150 miljoen ton voor het eerst in de geschiedenis van de Antwerpse haven overschreden.

Na drie opeenvolgende jaren waarin de overslag van droge massagoederen in de haven van Antwerpen daalde, steeg in 2004 de overslag opnieuw. In 2004 werden er 27,3 miljoen ton droge massagoederen behandeld, tegenover 25,9 miljoen ton in 2003. Dit is een toename met 1,4 miljoen ton of 5,4 %. Voornamelijk de sterke stijging van de overslag van kolen is de oorzaak van de groei van de overslag van droge bulkclading. De behandeling van kolen steeg in 2004 met meer dan 2 miljoen ton, van 7,7 miljoen ton in 2003 tot 9,7 miljoen ton in 2004. Dit is een stijging van 26,3 %. Ook de overslag van chemicaliën kende een groei van 3,7 %. De overslag van granen daarentegen kende een sterke daling van 1,3 miljoen ton in 2003 tot 1,0 miljoen ton in 2004, d.i. een achteruitgang van 20,3 %. Bij de overslag van overige massagoederen werd er, in tegenstelling tot het jaar ervoor, eveneens een forse daling opgetekend tegenover 2003 (-9,3 %). Bij de overslag van ertsen werd tevens een vermindering van de aan- en afvoer geregistreerd met 1,9 %. De behandeling van meststoffen bleef nagenoeg ongewijzigd. Daarvan werden er in 2004 ongeveer 5,1 miljoen ton overgeslagen.

De overslag van vloeibare massagoederen bleef steken op het hoge peil van 2003. Hier werd een lichte stijging opgetekend van 0,4 % tegenover 2003. De daling van de aanvoer van ruwe petroleum van 6,8 miljoen ton in 2003 tot 6,5 miljoen ton in 2004 werd goed gemaakt door de stijging van de overslag van aardoliederivaten. Na de sterke groei van de overslag van chemicaliën in 2003 (+6,8 %) steeg de overslag in 2004 opnieuw met 3,7 % tot 6,8 miljoen ton. In totaal werd er meer dan 35,3 miljoen ton vloeibare massagoederen per zeeschip aan- of afgevoerd naar de haven van Antwerpen. Dit is het hoogste cijfer dat in de periode 1980-2004 werd genoteerd.

Droge en vloeibare massagoederen samen maakten in 2004 41,1 % uit van de totale Antwerpse haventrafiek.

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, in 2004 opnieuw een forse groei van 7,9 miljoen ton (+9,6 %) genoteerd. In absolute termen is de stijging het grootst bij de sector van het containerverkeer: een toename van 6,9 miljoen ton (+11,3 %). De stijgende trend zet zich reeds door in de containersector sinds 1980. Na twee zeer sterke groeicijfers van het containerverkeer gedurende de

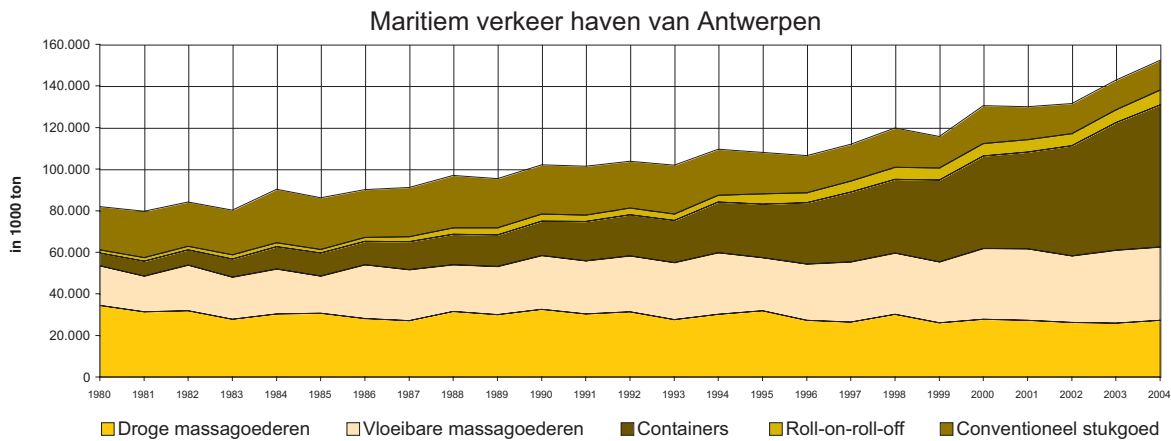
twee voorafgaande jaren (+14,2 % in 2003 en +15,7 % in 2004) is de groei in 2004 iets vertraagd tot 11,3 %. Ook de overslag van meel, hout, houtcellulose en papierpulp, fruit en graangewassen is gestegen tegenover 2003, respectievelijk met 19,2 %, 5,2 %, 8,1 %, 2,5 % en 5,6 %. De overslag van suiker daarentegen daalde in 2004 met 26,4 %. Het conventioneel stukgoed daalde licht met 0,1 %. Hierdoor bereikte de overslag van stukgoed in de Antwerpse haven het laagste peil sinds 1980. Het roll-on roll-off verkeer steeg in 2004 fors met 17,2 % en kwam daardoor voor het eerst sinds 1980 boven de kaap van 7 miljoen ton.

In 2004 kwamen er 15.371 zeeschepen de haven van Antwerpen binnen, met een totale bruto tonnage van 237 miljoen BT. Het aantal aangekomen zeeschepen daalde in 2004 met 353 eenheden of met 2,2 %. De totale BRT/BT daarentegen steeg met 9,5 miljoen ton (+4,2 %). Doordat de totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen steeg (+4,2 %), terwijl het aantal aangekomen zeeschepen daalde (-2,2 %), steeg de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen van 14.493 BT in 2003 tot 15.445 BT in 2004 (+6,5 %). Dit is, op twee na, de grootste stijging van de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen in de periode 1980-2004. 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.

De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 36 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika, Azië en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 17 %, 10 %, 18 % en 16 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (27 %), Azië (33 %), Noord-Amerika (23 %) en Afrika (11 %) als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen:

	Miljoen ton 2004	Evolutie 2003-2004	Aandeel 2004
Totaal maritiem verkeer	152,3	+6,6 %	100,0 %
Droge massagoederen	27,3	+5,4 %	17,9 %
Vloeibare massagoederen	35,3	+0,4 %	23,2 %
Containers	68,3	+11,3 %	44,8 %
Roll-on-roll-off	7,1	+17,2 %	4,7 %
Conventionele stukgoederen	14,3	-0,5 %	9,4 %



7.2.3. De haven van Gent in 2004

In de haven van Gent werd in 2004 in totaal bijna 25,0 miljoen ton goederen overgeslagen in zeeschepen. Het gaat daarbij vooral over aanvoer (lossingen), want die maken 82,8 % uit van het totaal. De totale overslag is gestegen van 23,5 miljoen ton in 2003 tot 25,0 miljoen ton in 2004: een stijging met 1,5 miljoen ton (+6,0 %). Deze stijging is vooral toe te schrijven aan de toename van de overslag van droge bulk (vaste minerale brandstoffen en ijzererts).

De overslag van droge massagoederen is, na een sterke daling in 2003 die hoofdzakelijk toe te schrijven was aan het stilleggen van de hoogovens van Sidmar voor onderhoudswerken, in 2004 opnieuw fors gestegen van 16,9 tot 18,4 miljoen ton, een toename met 8,9 %. Ook de overslag van containers, roll-on roll-off en stukgoed steeg in 2004 respectievelijk met 8,6 %, 10,8 % en 0,6 %. Sommige goederencategorieën kenden een zeer sterke stijging, andere een belangrijke daling. De aanvoer van granen, die ook in 2003 een sterk stijging kende, daalde in 2004 opnieuw met 238.000 ton (-23,4 %). Ook bij de overslag van veevoerders en oliehoudende zaden zette de dalende trend van 2003 zich in 2004 verder. Beide trafieken daalden in 2004 met respectievelijk 307.000 ton (-17,3 %) en 712.000 ton (-35,7 %). De totale overslag van vloeibare massagoederen daalde in 2004 met 276.000 ton (-9,0 %). De aanvoer van petroleum en petroleumproducten daarentegen kende, na een daling van 12,4 % in 2003, opnieuw een stijging van 16,2 % (+402.000 ton). Ook de trafiek van ijzererts, steenkool en cokes noteerde in 2004 forse groeicijfers. De overslag van ijzererts, steenkool en cokes steeg met respectievelijk 1,3 miljoen ton (+30,6 %), 446.000 ton (+15,0 %) en 372.000 ton (+68,8 %). De aanvoer van schroot steeg met 276.000 ton (+23,7 %). De aanvoer van dranken (hoofdzakelijk fruitsap-

pen) daalde, na een stabilisatie in 2003, in 2004 met 8,5 % (-35.000 ton). De aan- en afvoer van producten van de metaalindustrie steeg licht met 3,3 % (+52.000 ton). Binnen deze categorie steeg de overslag van platen van ijzer en staal gestegen met 32,1 % (+295.000 ton). De trafiek van ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal, halffabrikaten van ijzer en staal en staven, profielen en draad van ijzer en staal daalden daarentegen in 2004 met 19,6 % (-27.000 ton), 54,7 % (-201.000 ton) en 15,1 % (-22.000 ton). De overslag van kunstmeststoffen, die in 2002 en 2003 fors steeg (respectievelijk met 12,0 % en met 39,8 %), daalde in 2004 met 34,2 % (-347.000 ton). Veruit de belangrijkste stijging werd genoteerd in de trafiek van ijzererts: deze trafiek steeg in 2004 met 1,3 miljoen ton. De grootste daler was de overslag van oliehoudende zaden. Deze trafiek verminderde in 2004 met 0,7 miljoen ton.

Na de sterke stijging van 2003, steeg het roll-on-roll-off-verkeer de haven van Gent in 2004 opnieuw met 10,8 % tot bijna 1,6 miljoen ton. Hierdoor zet de stijgende trend, die tussen 2000 en 2002 werd onderbroken, zich verder. Het roll-on-roll-off-verkeer bereikte in 2004 opnieuw haar hoogste peil sinds 1980. 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. De behandelde hoeveelheid stukgoed steeg licht met 12.000 ton (+0,6 %) tot 1,9 miljoen ton. Ook de overslag van containers steeg in 2004 met 21.000 ton (+8,6 %).

Na een daling in 2003 van de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is de gemiddelde grootte in 2004 opnieuw toegenomen van 9.788 BT in 2003 tot

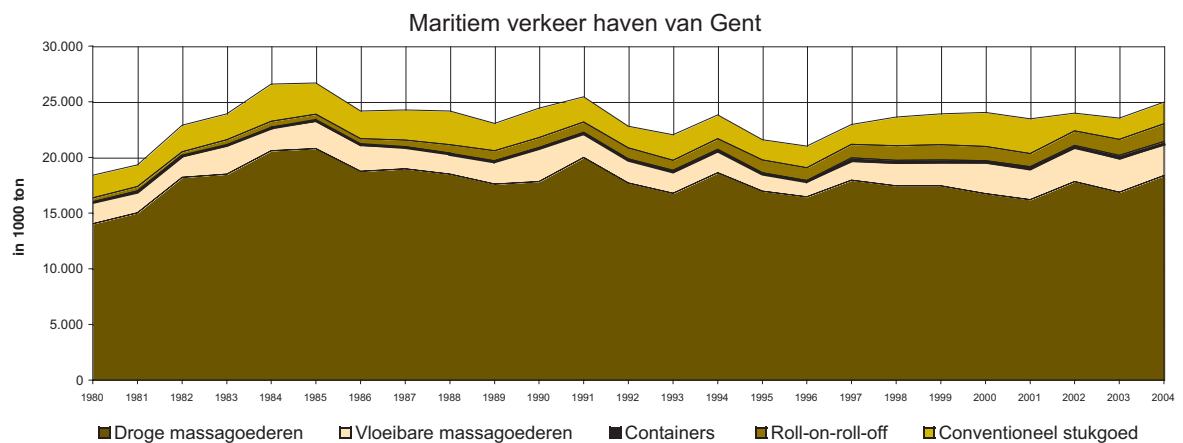
9.889 BT in 2004. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 3.044 zeeschepen aan in 2004. Dit is een toename met meer dan 1,2 % tegenover 2003. Ook de totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen steeg in 2004 met 2,2 % van 29,5 miljoen ton in 2003 tot 30,1 miljoen ton in 2004.

Van de in Gent geloste goederen heeft 30 % Europa als herkomst; 14 % van de goederen komt uit Noord-Amerika, 6 % uit Afrika, 12 % uit Azië en 33 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 90 %) in Europa gelegen. Ruim 5 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestem-

ming, ongeveer 2 % Afrika en eveneens 2 % Azië. Zuid-Amerika, dat het grootste aandeel in de herkomst heeft, heeft slechts een aandeel van 0,5% in de bestemmingen.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent:

	Miljoen ton 2004	Evolutie 2003-2004	Aandeel 2004
Totaal maritiem verkeer	25,0	+6,0 %	100 %
Droge massagoederen	18,4	+8,9 %	73,6 %
Vloeibare massagoederen	2,8	-9,0 %	11,2 %
Containers	0,3	+8,6 %	1,1 %
Roll-on-roll-off	1,6	+10,8 %	6,3 %
Conventionele stukgoederen	1,9	+0,6 %	7,7 %



7.2.4. De haven van Zeebrugge in 2004

Na de forse daling van 2003 (-7,2 %), steeg de trafiek in de haven van Zeebrugge opnieuw van 30,6 miljoen ton in 2003 tot 31,8 miljoen ton in 2004 (+4,0 %). De trafiekvermindering van 2003 was vooral toe te schrijven aan de daling van het roll-on roll-off-verkeer door het wegvallen van de vrachtverbindingen tussen Zeebrugge enerzijds en Dover en Felixstowe in het Verenigd Koninkrijk anderzijds. Beide vrachtlijnen werden reeds in 2002 gestaakt, maar de volle impact op de globale trafiekcijfers was pas in het jaar 2003 merkbaar. De overslag in 2004 herstelde zich in 2004, hoofdzakelijk door de blijvende groei van de containeroverslag (+14,2 % in 2004).

De aanvoer van droge bulkgoederen bleef, na de daling in 2003 met 3,0 %, in 2004 verder dalen tot 1,6 miljoen ton (-3,9 %). Deze daling is in hoofdzaak toe te schrijven aan de verdere vermindering van de aanvoer van zand en grind, dat voor de Vlaamse en Britse kust wordt

opgebaggerd en dat hoofdzakelijk wordt gebruikt in de bouwnijverheid. Dit is een daling van 25.000 ton of 1,7 %. Ook de aanvoer van vloeibare bulk is in 2004 verder gedaald tot 4,3 miljoen ton (-12,0 %). Deze daling is voornamelijk het gevolg van de vermindering met 9,0 % van de aanvoer van LNG (vloeibaar aardgas). Het LNG wordt voor de Belgische markt aangevoerd vanuit Algerije maar 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 vloeibare brandstoffen daalde in 2004 met 11,3 %. Daardoor daalde de globale overslag van vloeibare bulkkladingen in 2004 in de haven van Zeebrugge met 9,4 %. Bovendien daalde de aanvoer van bunker- en stookolie van 1,8 miljoen ton in 2003 tot 1,4 miljoen ton in 2004, d.i. een vermindering met 19,1 %.

Wat het stukgoed betreft ging de haven van Zeebrugge erop vooruit in 2004 (+21,5 %). Deze stijging is hoofd-

zakelijk toe te schrijven aan de forse groei van de overslag van groenten en fruit (+68,4 %) en de toename van de overslag van papierpulp (+13,6 %). De overslag van roll-on roll-off goederen stabiliseerde zich in 2004 rond de 11 miljoen ton. Deze trafiek kende in 2003 nog een sterke daling als gevolg van de vermindering van het verkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk door de herschikking van de vloot van P&O in 2002. Door de verhuis van een deel van de Ford-trafiek door Cobelfret Ferries naar de haven van Vlissingen en door de opstart van een vrachtdienst door P&O North Sea Ferries tussen Rotterdam en Purfleet daalde de roll-on roll-off trafiek in de haven van Zeebrugge in de eerste helft van 2004. Deze dalende trend werd echter in de tweede helft van het jaar omgebogen door goede resultaten op andere lijnen, voornamelijk op de diensten van Dart Line en van Cobelfret Ferries en StoraEnso op Göteborg.

De groei van de overslag van nieuwe auto's zet zich de laatste jaren snel door. In 2004 werden er meer dan 1.710.000 nieuwe wagens overgeslagen. Dit is een toename met 8,4 %. Daarmee bekleedde Zeebrugge in 2004 opnieuw de eerste plaats in deze goederencategorie in Europa (vlak voor Bremerhaven). Deze sterke stijging van het aantal behandelde nieuwe wagens heeft echter weinig invloed op het roll-on roll-off-verkeer. Ook de verscheping van toeristenwagens steeg, na een vermindering met 6,8 % in 2003, in 2004 van 102.407 in 2003 tot 103.193 in 2004. Dit is een stijging van 0,8 %.

Na de groei van 12,1 % in 2002 en van 3,4 % in 2003 van de containeroverslag, steeg de containeroverslag in 2004 opnieuw met 12,4 % tot 14,0 miljoen ton. Het aantal behandelde containers steeg met bijna 110.000 stuks. Dit is een stijging van 17,9 %. Uitgedrukt in TEU is de stijging in 2004 nog belangrijker: een stijging met meer dan 184.000 TEU (+18,2 %). De containertrafiek maakt in de haven van Zeebrugge 44,1 % van de totale goederenoverslag uit. De stijging van het containervervoer doet zich zowel in het shortsea als in het deepsea verkeer voor. De beslissing van de Franse rederij CMA CGM om de haven van Zeebrugge op te nemen in haar nieuwe containerdienst South China Express had in 2004 een gunstige invloed op het deepsea containerverkeer. In het raam van een verdere integratie van de havens in de logistieke keten van en naar het hinterland heeft het havenbestuur van Zeebrugge in 2002 een structuur opgericht om het containertransport van en naar het hinterland te organiseren per spoor, de kustvaart, en de binnenwateren. De nieuwe constructie kreeg de naam van PortConnect mee. In het kader van PortConnect worden sinds 2002 twee kruiplijncoasters ingezet die regelmatige feederdiensten verzekeren naar de

naburige havens en naar diverse havens op de Rijn. Sindsdien werd het aantal ingezette schepen door PortConnect verhoogd. In 2004 vervoerde PortConnect 27,2 % meer containers dan in 2003. Ook de regelmatige containerlijn vanuit Zeebrugge naar Ierland, C2C Line (Coast to Coast Line), boekte in 2004 goede resultaten. Op die lijn werden er in 2004 43.000 containers vervoerd (88.150 TEU) tegenover 33.850 containers in 2003 (69.390 TEU). Dit is een stijging van ongeveer 27 %.

Na de sterke daling van de overslag van conventioneel stukgoed in 2003, steeg opnieuw sterk met 21,5 %. De stijging zat vooral in de groei van de overslag van groenten en fruit die in 2004 een stijging van 68,4 % noteerde. Ook de overslag van cellulose en papierpulp steeg in 2004 met 13,6 %.

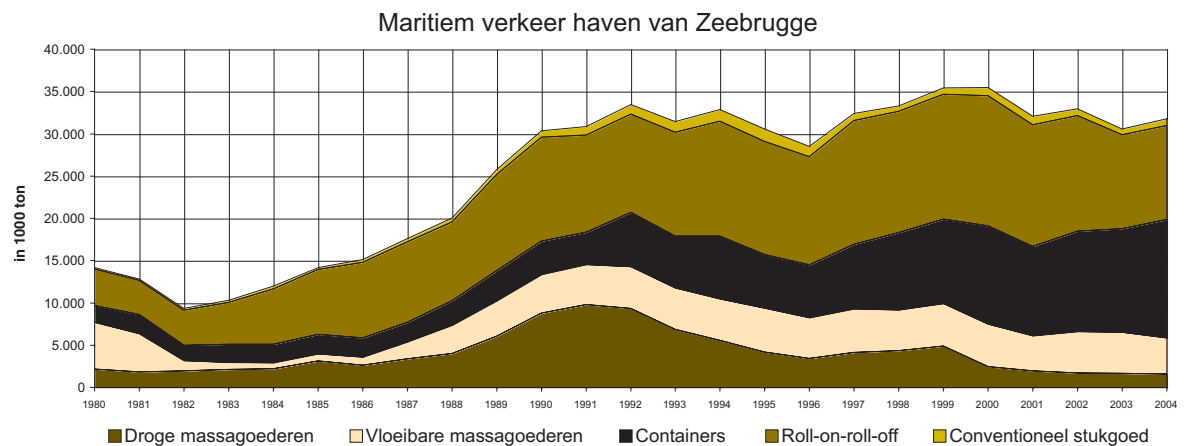
Van de goederen die in de haven werden gelost in 2004, had 63 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (13 % van de aanvoer). De aanvoer vanuit Azië neemt in Zeebrugge in belang toe. In 2004 was 9 % van de aanvoer afkomstig uit Azië. De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (75 %) Europa als bestemming. Met 14 % komt Azië op de tweede plaats. Noord-Amerika en Afrika zijn minder belangrijk met respectievelijk 3 % en 2 % van de bestemmingen.

In 2004 werden er via de haven van Zeebrugge 649.844 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar Groot-Brittannië. Dit betekent een daling van 3,6 % ten opzichte van 2003, toen nog 674.153 passagiers gebruik maakten van de haven van Zeebrugge. De daling van het aantal passagiers bedroeg in 2003 nog 12,9 %. Deze forse daling kon verklaard worden door het stopzetten van de ferrydiensten naar Felixstowe en Dover in 2002. De opstart door Superfast Ferries van de passagiers- en vrachtlijn Zeebrugge-Rosyth kon de trend niet helemaal ombuigen. Na de duidelijke inzinking van de cruise-markt als gevolg van de aanslag van 11 september 2001 op het WTC in New York, herstelde het cruiseverkeer in Zeebrugge zich in 2003 tot op het niveau van vóór de aanslag. In 2004 meerden 40 cruiseschepen aan in de Zeebrugse voorhaven, samen goed voor 67.172 passagiers. Dit is een lichte daling tegenover 2003, toen 45 cruiseschepen (goed voor 74.535 passagiers) aanmeerden. In 2002, waren dit slechts 22 cruiseschepen en 27.756 passagiers. De belangstelling van de cruise-maatschappijen voor de Europese markt neemt toe en voor het jaar 2005 zijn heel wat meer aanlegbeurten van cruiseschepen in Zeebrugge gepland.

In 2004 kwamen er in de haven van Zeebrugge 7.847 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 74,6 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 9.511 BT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge:

	Miljoen ton 2004	Evolutie 2003-2004	Aandeel 2004
Totaal maritiem verkeer	31,8	+4,0 %	100,0 %
Droge massagoederen	1,6	-3,9 %	5,0 %
Vloeibare massagoederen	4,3	-12,0 %	13,5 %
Containers	14,0	+14,2 %	44,1 %
Roll-on-roll-off	11,1	-0,1 %	34,9 %
Conventionele stukgoederen	0,8	+21,5 %	2,5 %



7.2.5. De haven van Oostende in 2004

De haven van Oostende realiseerde een totale overslag van 7,5 miljoen ton in 2004. De groei tegenover 2003 bedroeg 4,5 %. 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 zette zich zeer sterk voort in 2003 (+15,7 %). In 2004 groeide de trafiek opnieuw, zij het iets trager dan in 2003. In 2004 werden er in de haven van Oostende 7,5 miljoen ton goederen behandeld. Dit is de grootste goederenoverslag sinds 1980.

Roll-on roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 78,6 % van de totale overslag (5,9 miljoen ton). Tegenover 2003 nam de roll-on roll-off-trafiek opnieuw sterk toe (+5,7 %). Deze stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar de diverse bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk. In tegenstelling met de forse daling van de passagierstrafiek in 2003 is het aantal passagiers in 2004 opnieuw gestegen. Het stopzetten in 2003 van de ferrylijn vanuit Oostende naar Dover door

de rederij Hoverspeed was de oorzaak van de sterke daling in 2003. Het totaal aantal passagiers daalde van 394.107 in 2002 tot 148.928 in 2003, of een daling met 62,2 %. In 2004 steeg het aantal opnieuw tot 163.436 of +9,7 %. Deze stijging is voor een deel toe te schrijven aan het feit dat vanaf september 2004 opnieuw passagiers worden vervoerd door de rederij Transeuropa Ferries op de lijn van en naar Ramsgate.

De aanvoer van zand en grind maakt ruim 17,1 % uit van de totale overslag in de haven van Oostende. In 2004 ging het om 1,29 miljoen ton, of 0,9 % minder dan in 2003 (1,30 miljoen ton).

Nadat in 2001 voor het eerst containers werden behandeld in de haven van Oostende groeit deze trafiek verder. In 2004 werden 8.515 containers of 15.418 TEU geladen of gelost. In 2003 was dit nog respectievelijk 7.488 containers en 13.266 TEU. Het aantal behandelde containers en het aantal behandelde TEU stegen in 2004, maar minder sterk dan in 2003. Het aantal behandelde containers steeg van 7.488 in 2003 tot 8.515 in

2004 (+13,7 %) en het aantal behandelde TEU van 13.266 in 2003 tot 15.418 in 2004 (+16,2 %). In 2003 waren de groeicijfers nog respectievelijk 47,7 % (voor het aantal containers) en 44,9 % (voor het aantal TEU). De totale containertrafiek steeg van 72.000 ton in 2003 naar 79.000 ton in 2004, of een stijging van 9,7 %. In 2003 bedroeg de stijging van de containertrafiek nog 75,6 %.

De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor 99 % afkomstig uit Europa (voornamelijk Groot-Brittannië). Daarvan heeft 17 % als oorsprong de zee (zand en grind die op zee worden gewonnen). Bijna alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

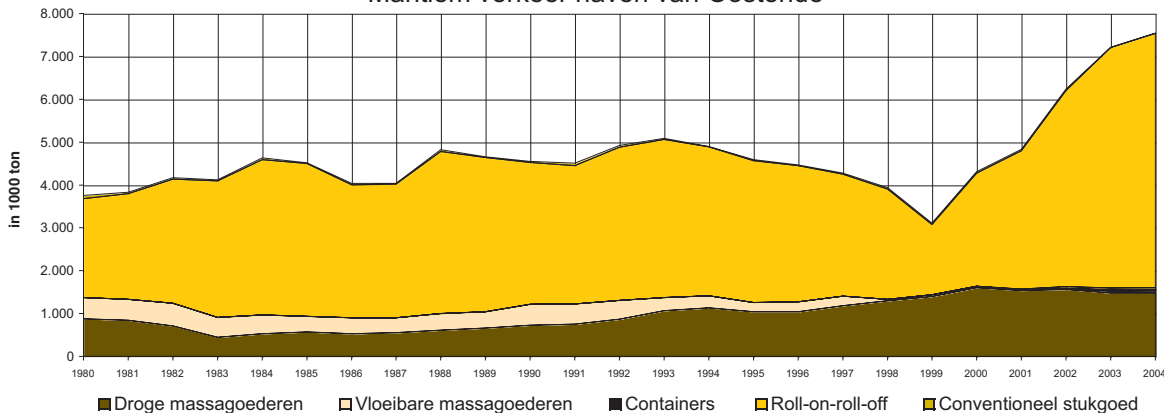
Er kwamen in 2004 4.883 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 35,0 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte bedraagt 7.177 BT. Dit is het hoogste aantal aangekomen schepen sinds 1993.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende:

	Miljoen ton 2004	Evolutie 2003-2004	Aandeel 2004
Totaal maritiem verkeer	7,55	+4,5 %	100,0 %
Droge massagoederen	1,48	-0,1 %	19,6 %
Vloeibare massagoederen	0,05	+14,0 %	0,6 %
Containers	0,08	+9,7 %	1,0 %
Roll-on-roll-off	5,93	+5,7 %	78,6 %
Conventionele stukgoederen	0,01	-37,5 %	0,1 %



Maritiem verkeer haven van Oostende



7.3. Statistische gegevens

7.3.1. Totaal maritiem verkeer

In de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03 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, personenwagens, auto-

bussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personen-voertuig 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 01-01 : Lossingen, in 1000 ton, 1980-2004

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

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, 1980-2004

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

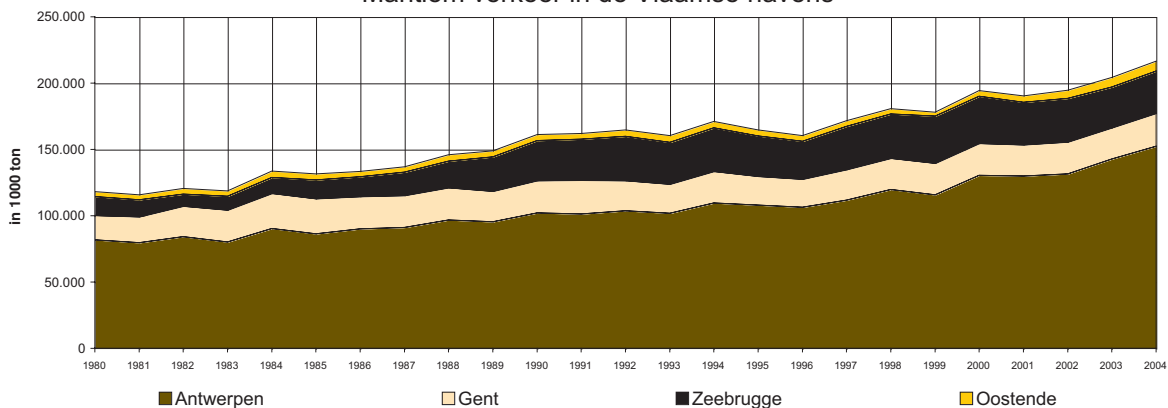
Bron : havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01-03 : Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-2004

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

Bron : tabellen 01-01 en 01-02

Maritiem verkeer in de Vlaamse havens



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 VervoersStatistieken). Antwerpen gebruikt een eigen indeling, maar stelt ook een indeling ter beschikking in de NVS-nomenclatuur

(op hoofdstukkenniveau). Beide indelingen worden in dit jaaroverzicht weergegeven. Oostende gebruikt een eigen indeling. Omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds 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, 2004

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	Haven van Antwerpen		
	Lossing	Lading	Totaal
Stukgoedbehandeling	37.975	51.754	89.729
IJzer en staal	3.380	6.459	9.838
Non-ferro-metalen	399	19	418
Meststoffen / chemicaliën	55	188	243
Hout	449	122	570
Houtcellulose, papierpulp	2.768	353	3.121
Fruit	1.532	12	1.544
Graangewassen	14	5	19
Rollend materieel	767	1.757	2.524
Meel	0	447	447
Suiker	6	388	395
Containers	27.838	40.442	68.280
Overig stukgoed	767	1.564	2.331
Massagoedbehandeling	45.134	17.463	62.597
Ruwe aardolie	6.447	103	6.550
Aardoliederivaten	13.340	8.271	21.611
Chemicaliën	4.145	2.674	6.819
Ertsen	6.177	567	6.745
Kolen	9.556	149	9.705
Granen	489	515	1.004
Meststoffen	1.997	3.141	5.138
Zand en grind	888	404	1.292
Overig massagoed	2.095	1.638	3.733
TOTAAL :	83.109	69.217	152.326

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	Haven van Antwerpen		
	Lossing	Lading	Totaal
0. Landbouwproducten en levende dieren	3.593	487	4.080
1. Voedingsproducten en veevoeders	521	1.483	2.004
2. Vaste minerale brandstoffen	9.655	149	9.804
3. Aardoliën en aardolieproducten	19.787	8.374	28.161
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	6.187	1.328	7.514
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	3.779	6.485	10.264
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.540	1.424	3.965
7. Meststoffen	1.997	3.143	5.140
8. Chemische producten	4.609	2.728	7.337
9. Voertuigen, machines en overige ...	2.563	3.215	5.778
10. Containers	27.838	40.442	68.280
TOTAAL :	83.070	69.258	152.328

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Tabel O2-O2 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2004

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	Haven van Gent		Totaal
	Lossing	Lading	
0 - Landbouwproducten	842	124	966
01 - Granen	700	78	778
04 - Natuurlijke en synthetische textielstoffen	3	0	3
05 - Hout en kurk	139	44	183
09 - Andere ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	2	2
1 - Voedingsproducten en veevoeder	2.914	418	3.332
11 - Suiker	83	37	120
12 - Dranken	378	0	378
16 - Producten op basis van graan, fruit en groenten	63	19	82
17 - Veevoeder	1.260	210	1.470
18 - Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.130	152	1.282
2 - Vaste minerale brandstoffen	4.327	145	4.472
21 - Steenkool	3.336	83	3.419
22 - Bruinkool	140	1	141
23 - Cokes	851	61	912
3 - Petroleum en petroleumproducten	2.584	304	2.888
32 - Vloeibare petroleumbrandstoffen	916	89	1.005
34 - Andere petroleumproducten	1.668	215	1.883
4 - Ertsen en metaalresiduen	6.223	699	6.922
41 - IJzererts	5.399	11	5.410
45 - Andere ertsen en afvalLEN daarvan	55	15	70
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	769	673	1.442
5 - Producten van de metaalindustrie	451	1.176	1.627
51 - Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	109	0	109
52 - Halffabrikaten van ijzer en staal	136	31	167
53 - Staven, profielen en draad van ijzer en staal	84	38	122
54 - Platen van ijzer en staal	108	1.107	1.215
55 - Buizen en pijpen van ijzer en staal	14	0	14
56 - Non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	0	0	0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.075	230	1.305
61 - Zand, grind, klei en slakken	470	3	473
62 - Zout, ijzerkies en zwavel	63	0	63
63 - Andere ruwe mineralen	542	112	654
64 - Cement en kalk	0	103	103
65 - Gips	0	12	12
69 - Bouwmaterialen	0	0	0
7 - Meststoffen	692	141	833
71 - Natuurlijke meststoffen	165	0	165
72 - Kunstmeststoffen	527	141	668
8 - Chemische producten	425	168	593
81 - Chemische basisproducten	233	98	331
82 - Aluminiumverbindingen	46	0	46
84 - Cellulose en oud papier	146	70	216
89 - Andere chemische producten	0	0	0
9 - Overige goederen	1.129	889	2.018
91 - Vervoermaterieel, inclusief onderdelen	216	94	310
92 - Landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	4	4
93 - Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	4	0	4
94 - Artikelen van metaal	0	0	0
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	867	745	1.612
99 - Bijzondere transacties	42	46	88
TOTAAL :	20.662	4.294	24.956

Tabel O2-O3 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2004

Goederencategorie (geen NVS-indeling)	Haven van Zeebrugge		
	Lossing	Lading	Totaal
0 - Landbouwproducten	390	7	397
01 - Granen (m.i.v. rijst)	19	0	19
02 - Aardappelen	34	3	37
03 - Verse groenten en vruchten	316	4	320
04 - Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	21	0	21
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	0
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	229	41	270
11 - Suiker	81	16	97
12 - Dranken	127	0	127
13 - voedings- en genotsmiddelen	0	0	0
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	0
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	20	20
17 - Veevoeder	14	1	15
18 - Oliezaden, oliën en vetten	7	0	7
19 - andere voedingsproducten	0	4	4
2 - Vaste minerale brandstoffen	64	0	64
21 - Steenkool	31	0	31
22 - Bruinkool en turf	33	0	33
3 - Aardolie & -producten	2.590	54	2.644
32 - Vloeibare brandstoffen	392	0	392
33 - Energiegassen	2.198	54	2.252
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	5	0	5
45 - Andere ertsen	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	5	0	5
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	0	1	1
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
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.460	12	1.472
61 - Zand, grind, klei en slakken	1.454	5	1.459
64 - Cement, kalk	0	6	6
69 - Andere bewerkte bouwmaterialen	6	1	7
7 - Meststoffen	0	0	0
72 - Kunstmeststoffen	0	0	0
8 - Chemische producten	220	50	270
81 - Chemische basisproducten	0	0	0
84 - Cellulose, papierpulp	220	48	268
89 - Andere chemische producten	0	2	2
9 - Overige goederen	11.205	15.466	26.671
91 - Vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	10.455	14.657	25.112
92 - Landbouwtractoren en -machines	0	0	0
93 - Elektrische machines, apparaten ,...	0	2	2
94 - Metaalwaren	0	0	0
97 - Andere fabrikaten en halffabrikaten	25	91	116
98 - Bunkermateriaal en boordprovisie	725	716	1.441
99 - Speciale transacties	0	0	0
TOTAAL :	16.163	15.631	31.794

Bron : Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel O2-04 : Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 2004

Goederencategorie	Haven van Oostende		Totaal
	Lossing	Lading	
Algemene goederen	1.537	0	1.537
Ammoniumnitraat			0
Bloem			0
Cement			0
Chemicaliën			0
Erts			0
Ferrochrome	39		39
Gasolie	47		47
Glas			0
Grind en zand	1.291		1.291
Hoogovenslakken			0
Hout	10		10
Kabels en Materialen			0
Kassei			0
Katoen			0
Keien			0
Kunstmeststof			0
Magnesiumoxide	8		8
Microsilica	8		8
Mest			0
Orthoxyleen	2		2
Schroot			0
Sepeoliet	82		82
Sigaretten			0
Silo-machines Jetfoil			0
Steenkool	28		28
Veevoeder			0
Waterglass	21		21
Containers	51	28	79
Roll-on-roll-off	2.174	3.755	5.929
Toeristische wagens*	0	0	0
TOTAAL :	3.762	3.783	7.545

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



7.3.3. Containerverkeer

In de tabellen O3-01 tot en met O3-06 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, 1980-2004

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

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

Tabel 03-02 : Ladingen containers, in TEU, 1980-2004

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

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

Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2004

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

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

Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-2004

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

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel O3-05 : Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-2004

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

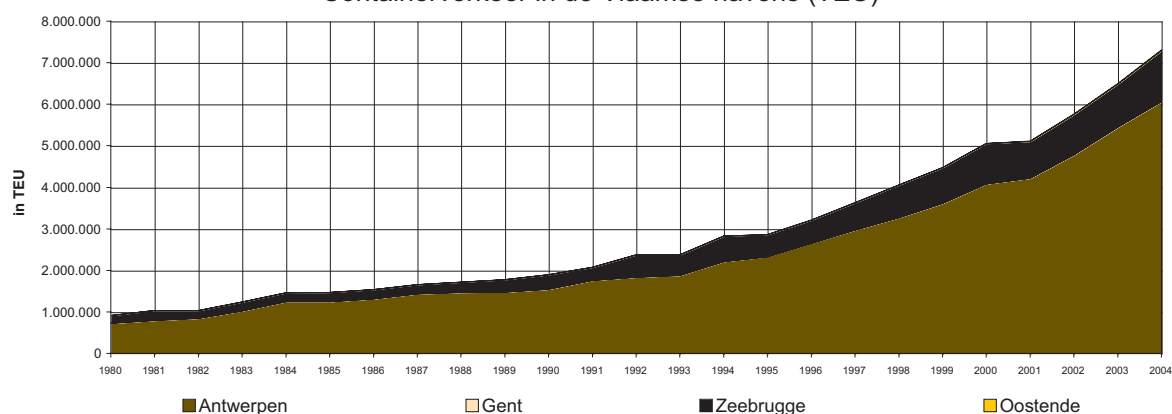
Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel O3-06 : Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-2004

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

Bron : tabellen O3-04 en O3-05. Lege containers inbegrepen.

Containerverkeer in de Vlaamse havens (TEU)



7.3.4. Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

In de tabellen O4-01 tot en met O4-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen. Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderschei-

den: "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 O4-01 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2004

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-02 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2004

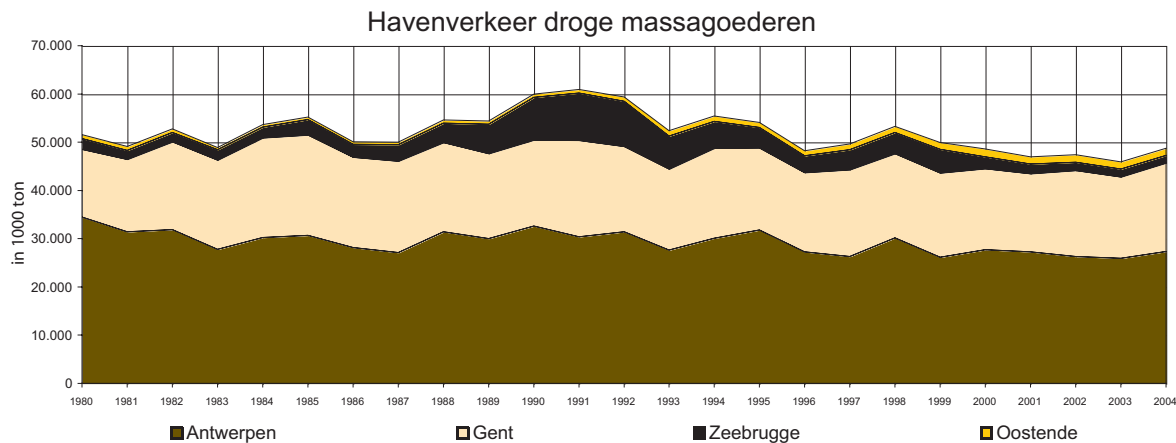
Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge		
1980	8.528	775	390		9.693
1981	6.871	1.157	388		8.416
1982	6.026	1.589	132		7.747
1983	5.376	2.700	161		8.236
1984	5.947	2.881	221		9.049
1985	5.726	4.266	647		10.639
1986	5.781	2.592	292		8.666
1987	4.897	2.169	475		7.542
1988	5.823	2.550	866		9.240
1989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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-03 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2004

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

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



Tabel O4-O4 : Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2004

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
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

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05 : Ladingen vloeibare massa goederen, in 1000 ton, 1980-2004

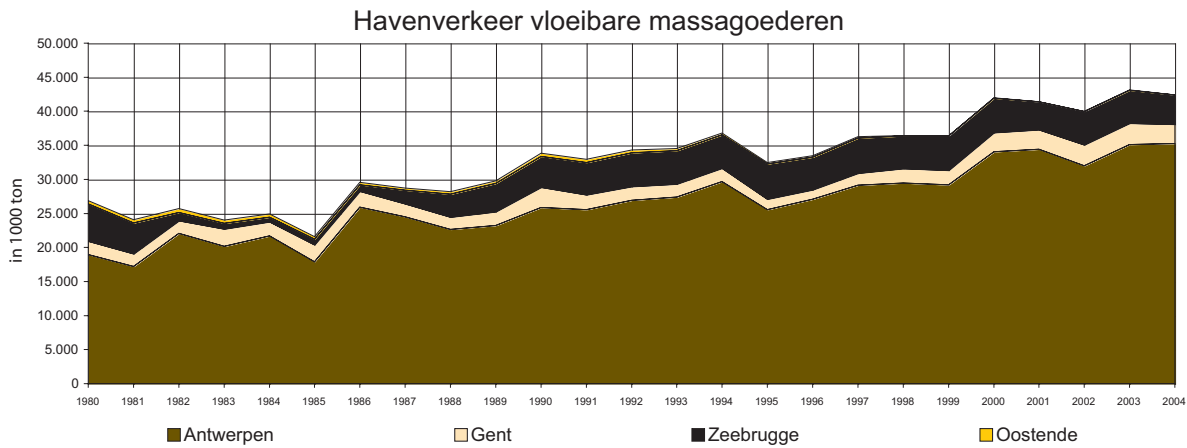
Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge		
1980	7.545	884	273		8.702
1981	6.582	713	217		7.512
1982	7.217	294	416		7.927
1983	6.018	221	257		6.496
1984	6.929	199	197		7.326
1985	5.596	235	223		6.054
1986	6.625	544	261		7.431
1987	7.559	421	300		8.280
1988	6.640	268	331		7.239
1989	7.519	350	445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

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-06 : Lossing + lading vloeibare massa goederen, in 1000 ton, 1980-2004

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

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



Tabel O4-07 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-2004

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	33.861

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-2004

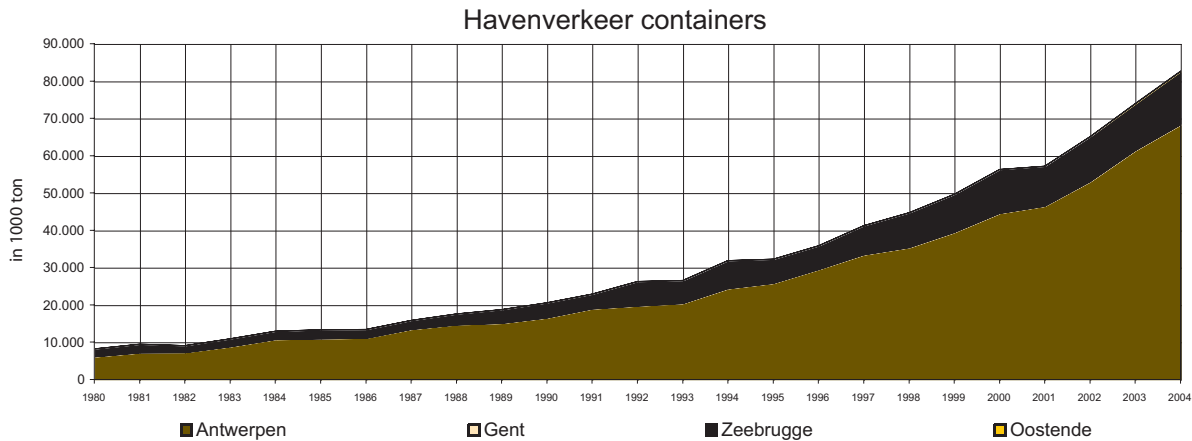
Jaar	Haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge		
1980	3.323	36	976		4.335
1981	4.250	87	1.192		5.529
1982	4.479	22	925		5.426
1983	5.507	34	1.140		6.681
1984	7.071	40	1.202		8.313
1985	6.964	47	1.261		8.272
1986	7.081	32	1.237		8.350
1987	8.131	45	1.300		9.476
1988	8.512	42	1.758		10.312
1989	8.632	49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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-09 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-2004

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

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



Tabel O4-10 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2004

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel O4-11 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2004

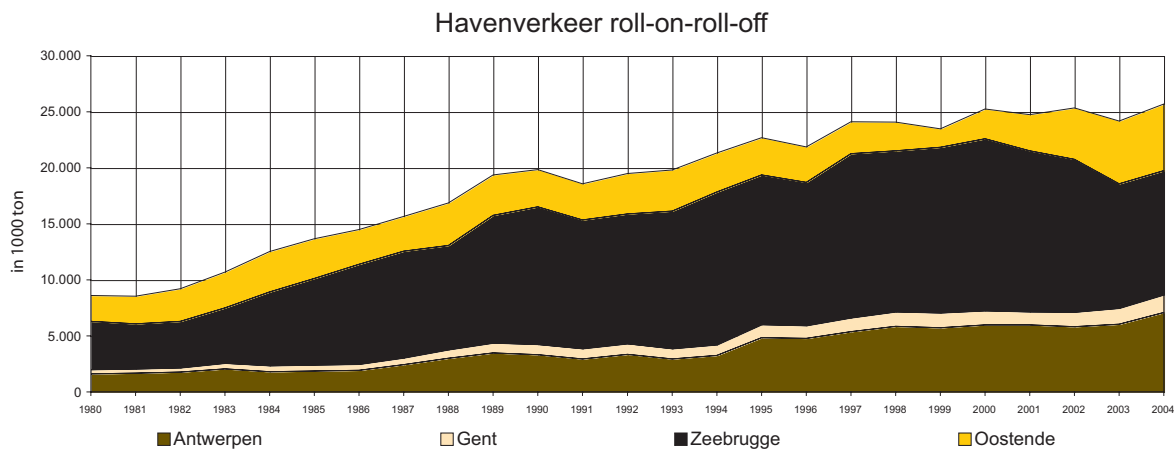
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580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

Bron : Havenbesturen.

Tabel O4-12 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2004

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*
1980	1.599	381	4.331	2.310
1981	1.682	376	4.029	2.467
1982	1.763	397	4.135	2.899
1983	2.053	499	4.939	3.191
1984	1.816	530	6.573	3.619
1985	1.860	549	7.709	3.564
1986	1.928	553	8.900	3.106
1987	2.445	595	9.509	3.120
1988	3.008	764	9.307	3.783
1989	3.473	901	11.386	3.594
1990	3.320	912	12.291	3.315
1991	2.944	902	11.498	3.220
1992	3.346	960	11.595	3.581
1993	2.930	916	12.284	3.692
1994	3.261	958	13.623	3.480
1995	4.837	1.164	13.374	3.315
1996	4.765	1.155	12.790	3.170
1997	5.390	1.213	14.654	2.847
1998	5.852	1.302	14.361	2.573
1999	5.715	1.350	14.761	1.640
2000	5.967	1.279	15.358	2.644
2001	5.993	1.172	14.348	3.223
2002	5.837	1.278	13.651	4.579
2003	6.046	1.425	11.107	5.607
2004	7.085	1.579	11.097	5.929

Bron : Tabellen O4-10 en O4-11. *Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende


Tabel O4-13 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2004

Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-14 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2004

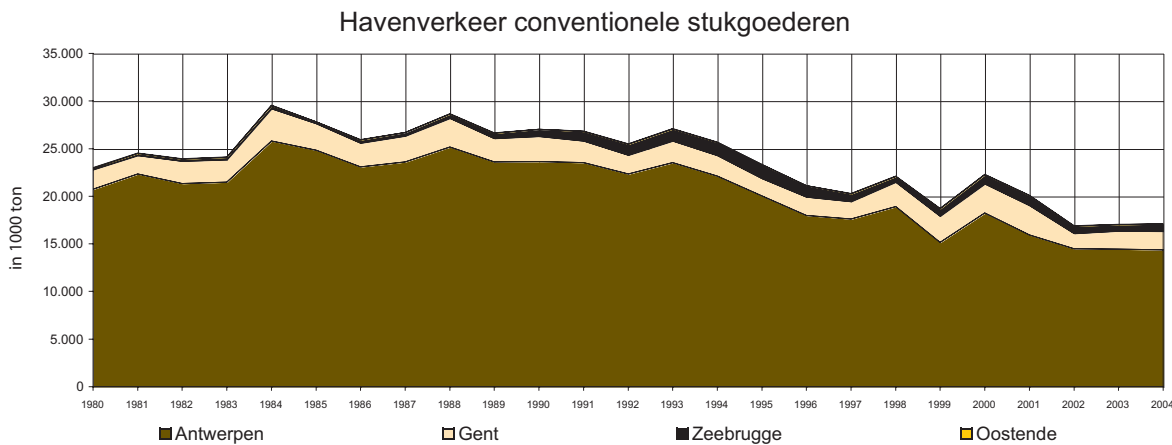
Jaar	Haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-15 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2004

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

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 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 verschil-

lende 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	Totaal
Europa	35,9%	29,9%	63,3%	99,4%
N-Amerika	16,8%	14,4%	0,8%	0,0%
Z-Amerika	9,9%	33,1%	2,2%	0,0%
Oceanië	3,0%	4,9%	1,9%	0,0%
Azië	18,4%	12,0%	9,1%	0,0%
Afrika	16,0%	5,6%	13,7%	0,6%
Andere	0,0%	0,0%	9,1%	0,0%

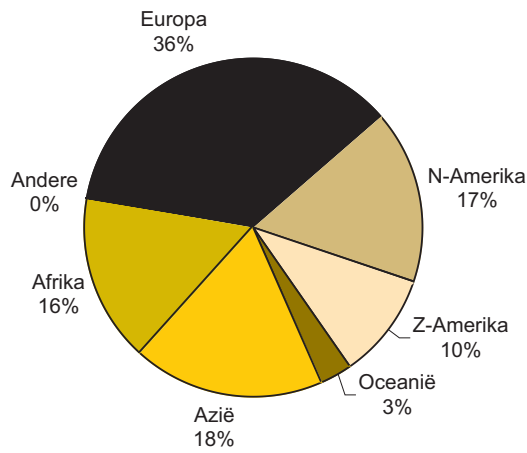
Bron: havenbesturen.

Tabel 05-02 : Trafiek naar bestemming, in %

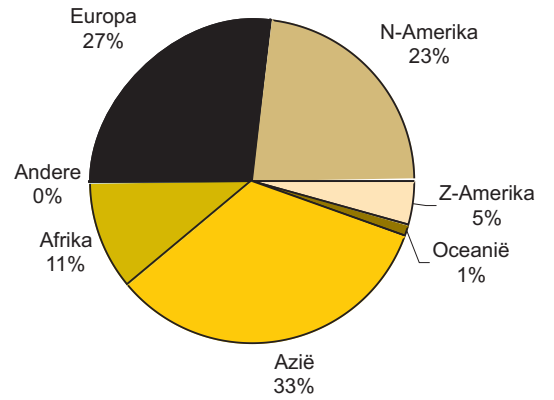
Bestemming	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
Europa	27,0%	90,3%	74,8%	100,0%
N-Amerika	22,9%	5,4%	2,9%	0,0%
Z-Amerika	4,7%	0,5%	0,7%	0,0%
Oceanië	1,0%	0,0%	0,8%	0,0%
Azië	33,2%	1,8%	13,9%	0,0%
Afrika	11,1%	2,0%	2,4%	0,0%
Andere	0,1%	0,0%	4,6%	0,0%

Bron: havenbesturen.

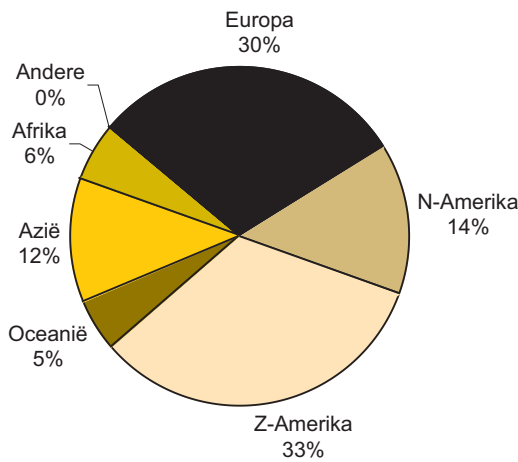
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



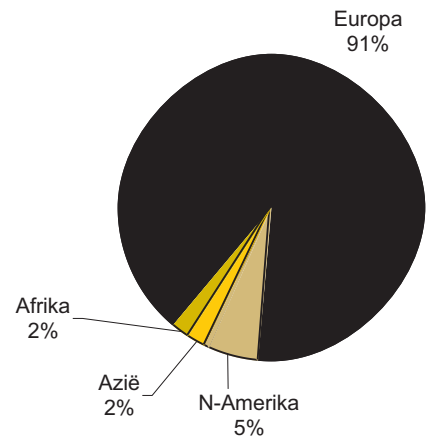
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



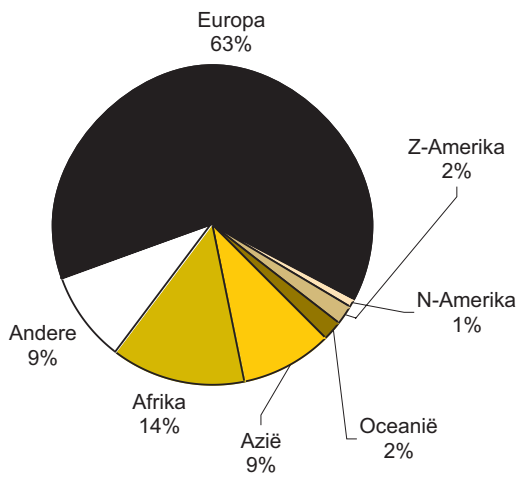
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent



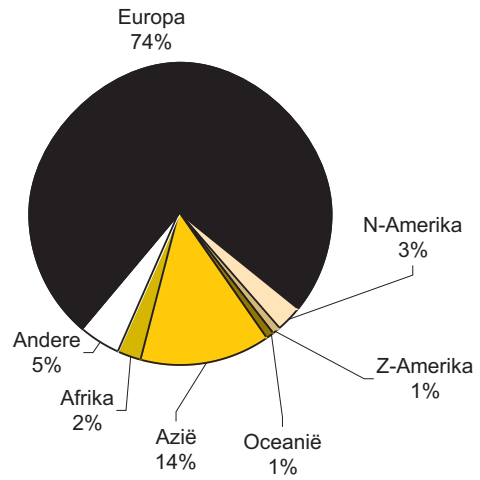
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



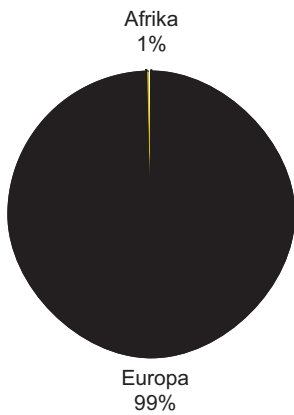
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



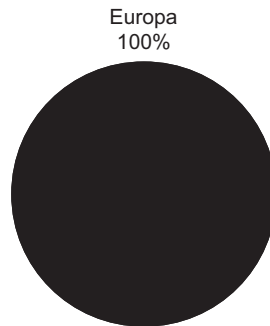
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



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 O6-01 tot en met O6-03 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 gegevens ver-

strekt 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 O6-01 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2004

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

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, 1980-2004

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

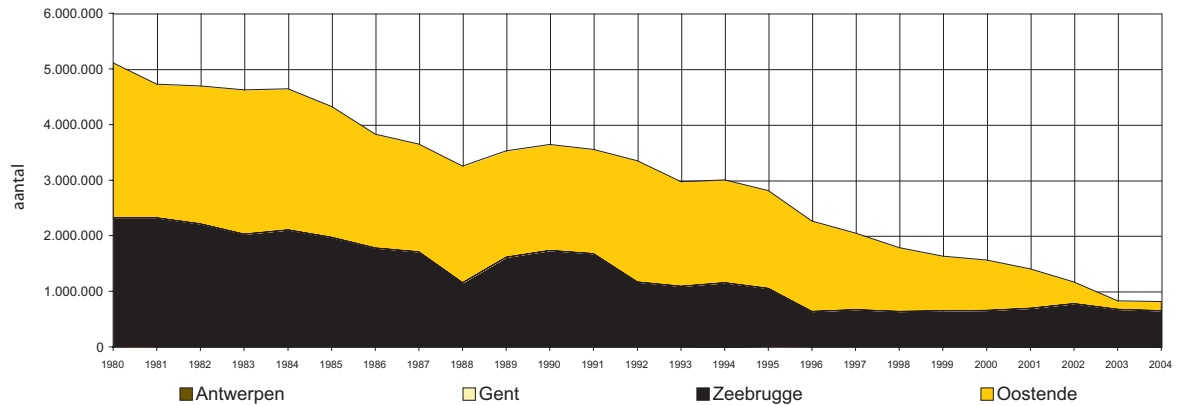
Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsbamt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld).

Tabel 06-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2004

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

Bron : Tabellen 06-01 en 06-02

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



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, 1980-2004

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

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, 1980-2004

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	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	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

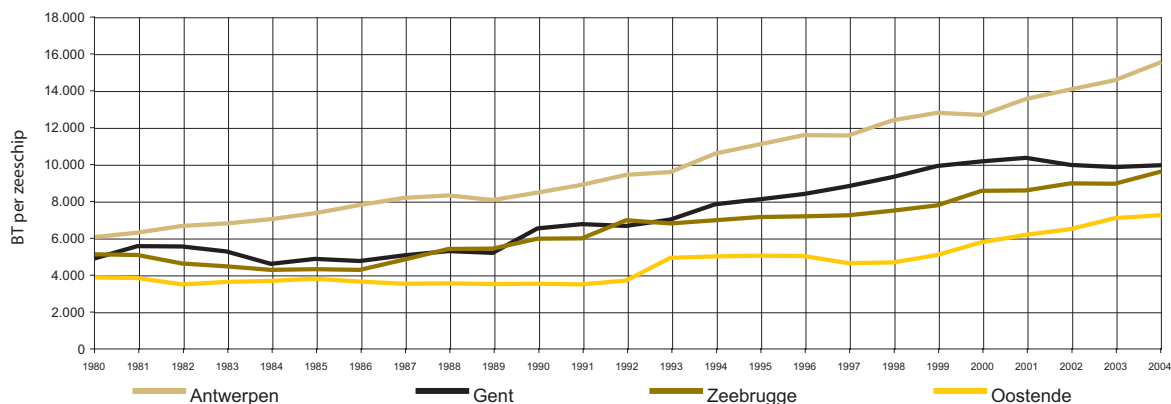
Bron : Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-03 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2004

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

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.

Gemiddelde scheepsgrootte



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, Zeebrug-

ge, 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, 1980-2004, 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

Tabel 08-02 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2004, in 1.000 ton

Jaar	Haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.961	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

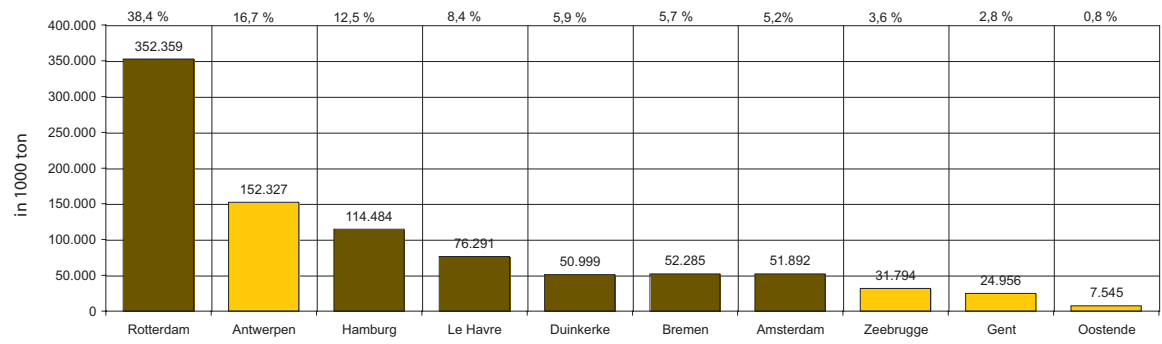
Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-03 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-2004, in %

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

Bron : Havenbesturen.

Totaal havenverkeer in de Le Havre - Hamburg range





8

De Belgische spoorwegen

Het Belgisch vervoerbeleid werd door de staatshervorming van 1988 geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de waterinfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen: NMBS, de nationale luchthaven, de Regie der Luchtwezen (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 2004 70,7 % (in ton-kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. 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 van de NMBS

Teneinde te voldoen aan de Europese regelgeving betreffende de liberalisering van het spoorvervoer, heeft de NMBS haar structuren op 1 januari 2005 gewijzigd. 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.

NMBS-Holding is dus 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. Het personeelsbestand van NMBS-Holding bestaat uit 4.200 personen, terwijl het grootste deel van het personeelsbestand van de vroegere NMBS verdeeld werd over Infrabel en de nieuwe 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.

De NMBS, voor 100 % een dochtermaatschappij van de NMBS-Holding, is binnen de Groep de spoorwegvervoerder, en dit zowel voor goederen als voor reizigers. De spoorweguitbater behoudt de naam en het logo van de vroegere NMBS omdat de klanten erg vertrouwd zijn met deze benaming en met het logo. Juridisch is de nieuwe NMBS een autonoom overheidsbedrijf geworden, in de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht.

De infrastructuurbeheerder Infrabel is de vennootschap die het Belgisch openbaar spoorwagennet beheert en exploiteert.

Investeringsplan 2005 (in duizend euro - prijzen 2005)

Infrastructuur goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2005 (in 1.000 euro)
Haven van Antwerpen	30.739
Spoorwerken derde spoor	1.052
Antwerpen DS RO: Noordzeeterminal	75
Antwerpen DS: bundel Oorderen staalterminal	450
Antwerpen Noord: aanpassen SK	80
Antwerpen Noord: bundels b en c	4.235
Europacontainerterminal	25
Kabelwerk Horizon 2004	40
Antwerpen Haven L10/1 Melsele: verbingsbocht	10
Antwerpen-Noord: Main Hub	20
Antwerpen DS LO: L59/L10: verbingsbocht	25
Diversen	631
L10 op dubbelspoor	3.645
Antwerpen DS: bundel Oorden	25
LO Bijkomende sporen	12.470
Tweede toegang tot de haven	25
Antwerpen: verlichting dienstwegen en bundels	1.606
LO Bijkomende sporen	750
Antwerpen Noord en Ds: aanleg sporen	450
Antwerpen Noord en DS: vernieuwing sporen	4.275
Concentratie seinhuizen	850
Haven van Gent	700
Concentratie seinhuizen	250
Gent-Zeehaven: kuisplatform droge reiniging	50
Kluisendokken: bundels Zandelen en Gavers	50
Aanpassen spoorremmen	25
Gent Zeehaven: bundelverlichting	75
Gent Zeehaven: spoorvernieuwing	250
Haven van Zeebrugge	1.226
Concentratie seinhuizen	150
Diversen	20
Vernieuwing sporen	1.000
Zeebrugge-vorming: nieuwe seinpost	56
Haven van Oostende	297
Aanpassingen Haven van Oostende	297
Totaal	32.962

Voor het jaar 2005 worden de totale investeringen begroot op 1.475,2 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2005). Hiervan is 1.001,8 miljoen euro bestemd voor de klassieke investeringen en 473,4 miljoen euro voor HST-investeringen. De klassieke investeringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST) (627,5 miljoen euro), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer (230,2 miljoen euro) en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten (144,1 miljoen euro).

Dit voor 2005 begrote bedrag van 1.475,2 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: 143,5 miljoen euro, infrastructuurbeheerder Infrabel: 1.033,2 miljoen euro en spoorweguitbater NMBS: 298,5 miljoen euro. Bij de bespreking van de begrote bedragen voor de havens voor 2005 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 2005" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel de investeringen - in tabelvorm - voor 2005 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2005 zal 33,0 miljoen euro geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 6,0 miljoen euro (of 15,4 %) minder dan in 2004. Dit bedrag ligt nagenoeg 5,3 miljoen euro lager dan het gemiddeld jaarlijks investeringsbudget voor de periode 1995-2005, dat 38,3 miljoen euro bedraagt.

De bouw van het derde en vierde spoor op de lijn 50A, tussen Gent-Sint-Pieters en Drongen, goed voor een investering in 2005 van 16,0 miljoen euro, komt ook de havens van Zeebrugge en Oostende ten goede.

Verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen - waaronder de spoorverbindingen - worden een steeds belangrijker factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens¹⁸, gezien de steeds toenemende mobiliteitsproblemen op de wegen.

Spoorvervoer in 2004

Het aantal door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, steeg in 2004 tot 7,691 miljard tonkilometer. Dit is een stijging van 5,5 % ten opzichte van 2003, toen 7,293 miljoen tonkilometer werd vervoerd. Hiervan werd 5,434 miljard tonkilometer of 70,7 % gerealiseerd vanuit of naar de Vlaamse havens. Dit is een toename van 4,1 % tegenover 2003. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met 3,822 miljard tonkilometer of 49,7 %; de haven van Gent 0,703 miljard tonkilometer of 9,1 % en de haven van Brugge-Zeebrugge 0,910 miljard tonkilometer of 11,8 %. Het aandeel van de Vlaamse havens in het totaal aantal tonkilometer goederenverkeer steeg van 66,6 % in 2003 naar 70,7 % in 2004, of een stijging van 4,1 %. Daarbij was het voornamelijk het aandeel van Antwerpen dat steeg van 44,9 % in 2003 naar 49,7 % in 2004, of een toename van 4,8 %. Het aandeel van Gent bleef ongewijzigd (9,1 % in 2004), terwijl de haven van Zeebrugge haar aandeel zag verhinderen van 12,6 % in 2003 naar 11,8 % in 2004, of een daling van 0,8 %. De daling van het spoorwegverkeer van de NMBS van en naar Zeebrugge in 2004 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de start van de private spoorwegvervoerder DLC (Dillen & Le Jeune Cargo NV) van een vrachtverbinding vanuit Zeebrugge ten behoeve van papierproducent StorEnso. In 2004 vervoerde de NMBS 58,454 miljoen nettoton goederen. Het aandeel van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge daarin bedraagt in totaal 36,645 miljoen nettoton (62,7 %). De verdeling over de drie havens bedraagt respectievelijk 27,740 miljoen nettoton (47,5 %), 3,993 miljoen nettoton (6,8 %) en 4,912 miljoen nettoton (8,4 %). Het aandeel van de Vlaamse havens in de vervoerde hoeveelheid goederen steeg in 2004 sterk in vergelijking met het jaar daarvoor; van 54,9 % in 2003 tot 62,7 % in 2004. Dit is in grote mate te danken aan de haven van Antwerpen, waar het aandeel in de door de NMBS vervoerde goederen steeg van 38,8 % in 2003 tot 47,5 % in 2004. In de havens van Gent en Zeebrugge daalde het aandeel in de per spoor vervoerde goederen licht, respectievelijk van 7,2 % in 2003 tot 6,8 % in 2004 en van 8,9 % in 2003 tot 8,4 % in 2004.

¹⁸ Het rapport van de Vlaamse Havencommissie over de "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse Havens" verschaft meer inzicht in de hinterlandstructuur van elk van de Vlaamse havens.

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

Over de problematiek van de reactivering van de IJzeren Rijn¹⁹, de spoorlijn die de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied en met Oost-Europa verbindt, werd ook in 2004 nauwelijks vooruitgang tussen Nederland en België geboekt. De IJzeren Rijn 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 voor doorgaande goederentreinen naar en van Duitsland en alles wees er toen op dat de eerste treinen het traject reeds zouden kunnen gebruiken op het einde van het jaar 2002. Maar al gauw bleek er onenigheid over het te volgen tracé. Het oorspronkelijk tracé loopt door het natuur- en stiltegebied De Meinweg bij Roermond. De provincies van Nederland verzetten zich tegen deze route en stelden een alternatief voor langs de A67. Maar deze variant werd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afgewezen omdat die te duur was. Uit de verrichte tracéstudie bleek dat de oorspronkelijke route, met enige aanpassingen om de overlast te beperken, het beste alternatief was. In oktober 2001 zouden België, Nederland en Duitsland een memorandum van overeenkomst ondertekenen, waarin de drie landen een dubbelbesluit zouden vastleggen, namelijk over het definitieve tracé en over het al dan niet tijdelijk gebruik van het tracé. België en Nederland konden het echter op dat moment niet eens worden over de grootte van de kosten. Nederland schatte de kosten veel hoger dan België. Daarom werd aan het studiebureau KPMG de opdracht gegeven het verschil in kosten te onderzoeken. Intussen

zijn de resultaten van die studie bekend. KPMG besloot dat het verschil hoofdzakelijk in het feit lag dat bij de berekeningen de eisen waaraan de kunstwerken moeten voldoen niet gelijk zijn in de twee landen. Bovendien was de post "onvoorziene kosten" erg verschillend in de beide berekeningen. Het rapport van KPMG gaf niet aan hoe de verschillen konden worden overbrugd. Daarover moet worden onderhandeld tussen België en Nederland. Deze onderhandelingen verlopen zeer moeilijk omdat de kwestie van het tijdelijk gebruik van het tracé meespeelt. België wil immers het tracé zo snel mogelijk gebruiken en niet wachten totdat de lijn volledig is opgeknapt, vermoedelijk in 2004 of 2005. In het begin van 2002 deelde de Nederlandse minister Netelenbos mee dat reeds in november 2001 alle voorbereidingen voor het tijdelijk gebruik van het historisch tracé werden stopgezet. België reageerde daarop door te dreigen om in het dossier juridische stappen te ondernemen. Het aftreden in 2002 van het kabinet-Balkenende in Nederland heeft extra vertraging veroorzaakt. Toch zijn twee gebeurtenissen in 2002 van belang voor het dossier van de IJzeren Rijn. Vooreerst is er de beslissing van november 2002 van de Nederlandse Raad van State om het licht op groen te zetten voor de aanleg van de autosnelweg A73 ten oosten van Roermond. Een tweede belangrijke beslissing in dit dossier is de mededeling door de Europese Milieucommissaris Wallström dat de reactivering van de IJzeren Rijn niet in strijd is met de Europese vogel- en habitatrichtlijnen. "Op het ogenblik dat het stiltegebied ingesteld werd, was de spoorverbinding al meer dan honderd jaar in bedrijf. Het is daarom onwaarschijnlijk dat een hervatting van het treinverkeer de natuurwaarde van het gebied ernstig zal aantasten" aldus de milieucommissaris. Na de Nederlandse parlementsverkiezingen van 2002 werd tussen de nieuwe Nederlandse premier Balkenende en de Belgische eerste minister Verhofstadt afgesproken om het dossier snel af te handelen. Maar een gesprek in december 2002 tussen de Belgische minister Durant en de Nederlandse minister voor Verkeer en Waterstaat, De Boer, liep toch uit op een besluit over te gaan tot arbitrage. Er werd overeengekomen dat het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag zich medio 2004 zou uitspreken over het conflict. Aanvankelijk was er tussen België en Nederland onenigheid over welke vragen aan het Hof in Den Haag moesten worden voorgelegd. België wilde enkel de vraag voorleggen hoe de kosten van de reactivering tussen beide landen moeten worden verdeeld, terwijl Nederland ook aspecten van het Scheidingsverdrag wilde laten beoordelen. In april 2003 werd op ambtelijk niveau een akkoord bereikt over de vragen die zouden voorgelegd worden. De vragen die werden voorgelegd handelden over

¹⁹ Het belang van de IJzeren Rijn wordt uitvoerig behandeld in historisch en economisch perspectief in het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1999 (van blz. 35 t.e.m. blz. 38).

de kostenverdeling en over het recht van Nederland om milieueisen te stellen. Arbitrage betekende dat beide partijen bereid zouden zijn zich neer te leggen bij de uitspraak van een neutrale partij. Naar aanleiding van de uitspraak moest dan een verdrag worden gesloten tussen beide landen. Het arbitrageverdrag werd in februari 2004 door België goedgekeurd. Het duurde nog tot 22 november 2004 eer ook de Tweede Kamer van het Nederlandse parlement het arbitrageverdrag goedkeurde en pas op 10 mei 2005 gaf ook de Eerste Kamer in Nederland haar akkoord over het arbitrageverdrag. Pas wanneer de Eerste Kamer in Nederland het arbitrageverdrag goedkeurt kan het Permanente Hof van Arbitrage een uitspraak doen. Deze uitspraak, die eind mei 2005 wordt verwacht, zal bepalend zijn of de IJzeren Rijn - volgens het historisch traject - opnieuw in dienst wordt genomen.

Naast de heropening van de IJzeren Rijn is een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven van zeer groot belang. De enige spoortoegang tot de rechteroever van 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 reeds verzadigd. De tweede toegang bestaat uit de aanleg van een dubbelsporig, geëlektrificeerd spoor tussen Antwerpen-Noord en Lier (vertakking Nazareth) via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Deurne, Wommelgem en Ranst. De aanleg van die tweede toegang maakt het tevens mogelijk om bepaalde baanvakken te ontlasten van goederenverkeer. Hierdoor wordt het treinaanbod aantrekkelijker voor reizigers. Het project werd aanvankelijk geraamd op 250 miljoen euro. De kosten zijn echter fors opgelopen door allerlei nieuwe eisen: een tunnel onder het Albertkanaal, een verdiepte ligging naast de E313 en een tunnel onder de E313 ter hoogte van het Muizenbos. De kosten stegen al tot 750 miljoen euro. Die "diepe oplossing" is ook erg ongunstig voor de exploitatie van de spoorlijn: vervoer van gevaarlijke goederen door tunnels, hogere tractiekosten door steilere hellingen, minder capaciteit en hoger energieverbruik. De kostprijs steeg nog door bijkomende eisen van Lier en Ranst: een ondergronds tracé in de Netevallei en een alternatief ondergronds tracé ter hoogte van de kruising van de E313 en het Muizenbos in Ranst. De NMBS eiste in november 2003 bijgevolg dat het project werd herzien, zodat het goedkoper zou worden en qua exploitatie aantrekkelijker. In december 2003 kondigde Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen aan dat hij voorlopig geen ruimtelijk uitvoeringsplan voor het project

opstartte. Hierdoor belandde het project van de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen in de koelkast.

Ook de ontsluiting van de linkeroever van de haven van Antwerpen verdient de nodige aandacht. Het spoorvervoer van en naar Antwerpen-Linkeroever zal in de komende jaren sterk toenemen. Men verwacht een stijging naar 12,8 miljoen nettoton in 2010. Dit heeft te maken met de uitbreidingswerken van de haven die thans in uitvoering zijn, voornamelijk de aanleg van het Deurganckdok. 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 spoorweganet komt. De bouw van een verbinding van de rechter- en de linkeroever van Antwerpen biedt een oplossing voor de capaciteitsproblemen. Deze oplossing is echter vrij duur: een spoortunnel onder de Schelde vergt een investering van 588 miljoen euro. De bouw van een spoorwegbrug kost beduidend minder, 99 à 174 miljoen euro, maar deze oplossing kent talrijke en belangrijke nadelen. Er werd dan ook geopteerd voor de bouw van een spoorwegtunnel die de linkeroever met de rechteroever van de Schelde zal verbinden. In september 2003 werd een akkoord bereikt tussen de federale regering, de Vlaamse Regering en de NMBS waarbij enkele belangrijke spoorwegprojecten, door prefinanciering, sneller zouden gerealiseerd worden. Hierdoor zou onder meer de Liefkenshoekspoortunnel tussen de linker- en de rechteroever van de Schelde vier jaar eerder dan verwacht worden gerealiseerd. De Vlaamse Regering zou instaan voor een voorfinanciering van 375 miljoen euro, gespreid over vier jaar. Met de bouw zou reeds in het najaar van 2004 worden gestart waardoor de nieuwe tunnel tegen 2009 klaar zou kunnen zijn. In februari 2004 heeft de Vlaamse Regering echter per brief aan de NMBS laten weten dat de voorfinanciering van de spoorwegprojecten financieel niet haalbaar was.

In het havengebied van Gent werd op 14 augustus 2003 gestart met het omleggen van de goederenspoorlijn 55 tussen Wondelgem en Zelzate. De omlegging van lijn 55 past in het kader van de bouw van het Kluizendok. De lijn sneed door de terreinen van het nieuwe dokkencomplex en moest tussen de brug over de Ringvaart en Rieme een nieuwe route volgen. Volgens de oorspronkelijke planning had de omlegging reeds in januari 2000 moeten gereed zijn, maar de werken liepen forse vertragingen op. De omlegging van lijn 55 gebeurt op vraag van en op kos-

ten van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) van het Vlaams Gewest. Daarvoor werd in maart 1999 een overeenkomst afgesloten die bepaalt dat de NMBS in opdracht van het Vlaams Gewest instaat voor de aanleg van het nieuwe spoor, de seininrichting en de signalisatie van de overwegen. De spoorzaten waarop de sporen worden geplaatst, worden aangelegd door AWZ. De aanleg van de sporen was klaar op het einde van 2003, waarna de seininrichtingen en de overwegen werden geïnstalleerd. Op 28 juni 2004 werd de nieuwe spoorlijn officieel in gebruik genomen door havenschepen Daniël Termont, door NMBS-topman Marc Descheemaeker en NMBS-districtsdirecteur Christiane Van Rijkegem, die op een symbolische wijze de rode vlaggen van de lijn verwijderden en het sein op groen zetten. Onmiddellijk na de openstelling van de nieuwe spoorlijn werd gestart met de afbraak van de bestaande lijn en met het dichtenvan de sleuf, doorheen de opgehoogde achterkaai aan de zuidkant van het Kluizendok en waarin de oude spoorlijn nog lag. Doordat de sleuf, met daarin het oude traject van spoorlijn 55, de zone achter de nieuwe kaaien doorsneed, konden de terreinen in deze zone tot het dichtenvan de sleuf niet in concessie worden gegeven. Bovendien kon door het verleggen van spoorlijn 55 op 15 november 2004 worden gestart met de bouw van de twee, nog resterende kaaimoten van de noordelijke kaai van het nieuwe Kluizendok.

Het aantal behandelde treinwagons in het vormingsstation van Zeebrugge neemt steeds toe. Rekening houdend met de verwachte groei van het maritiem verkeer zal deze trend zich doorzetten. Nu reeds kampt het vormingsstation in Zeebrugge met plaatsgebrek. Daarom werd in 2001 beslist om het vormingsstation uit te breiden en te elektrificeren. Het project omvat de aanleg van een nieuwe, geëlektrificeerde, vertrek- en ontvangstbundel ter hoogte van de huidige stopplaats in Zwankendamme. Bundel B wordt uitgebreid van 20 tot 35 sporen en gedeeltelijk geëlektrificeerd. Verder voorziet het project de bouw van een nieuw dienstgebouw, de uitrusting van de bundels met een aangepaste sorteerinstallatie (reinstallatie, rangeerheuvel en automatisch sorteren), uitbreiding van de seininrichting en de verplaatsing van de stopplaats voor reizigers naar een nieuwe locatie in de omgeving van het strand van Zeebrugge. Het project moest tegen 2009 klaar zijn. Zoals reeds vermeld werd in september 2003 een akkoord bereikt tussen de federale regering, de Vlaamse Regering en de NMBS waarbij enkele belangrijke spoorwegprojecten, door prefinanciering, sneller zouden gerealiseerd worden. Het project om het vormingsstation van Zeebrugge uit te breiden en te elektrificeren behoorde

tot die spoorwegprojecten. Door voorfinanciering door het Vlaamse Gewest zou het vernieuwde vormingsstation sneller klaar zijn dan oorspronkelijk gepland. In februari 2004 liet de Vlaamse Regering echter weten dat er voor die voorfinanciering geen geld beschikbaar was.

In 2004 heeft de Zweedse woudproductengroep StoraEnso een contract gesloten met de Belgische spoorwegoperator Dillen & Le Jeune Cargo om vanaf 1 november 2004 de terminal van StoraEnso, die door Sea-Ro Terminal aan het Wielingendok in de voorhaven geëxploiteerd wordt, dagelijks door een spoorshuttle met Keulen te verbinden. De Belgische spoorwegoperator Dillen & Le Jeune Cargo nv (DLC), die een vergunning heeft om op het Belgische spoorwagennet te rijden, zet op de lijn naar Keulen diesellocomotieven in voor de tractie van de treinen die uit 22 spoorwagons bestaan. Dit komt overeen met een trein met een laadvermogen van 1.500 ton. De wagons worden in Zeebrugge in de loodsen aan het Wielingendok geladen, dus onafhankelijk van de weersomstandigheden. StoraEnso heeft voor de lijn naar Keulen een contract gesloten met Noordwagon voor de huur van de spoorwagons. DLC beperkt zich tot de tractie van de treinen. In Keulen staat Deutsche Bundesbahn (DB)/Stinnes in voor het ontbinden van de treinen en voor het verdere transport naar diverse locaties in het Duitse hinterland. Een deel van de treinen rijdt verder naar Italië. Na lossing keren de wagons leeg terug naar Zeebrugge. StoraEnso genereert dagelijks vier tot vijf treinen van 1.000 à 1.500 ton naar diverse bestemmingen in Europa, onder meer naar Frankrijk en via de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk.

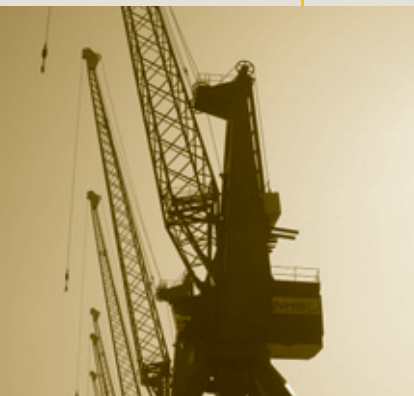
In de haven van Oostende werd in 2003 de nieuwe spoorwegbrug over het kanaal Oostende-Gent, ter hoogte van Plassendale Chemie afgewerkt. Door de spoorwegbrug zal het industrieterrein Plassendale I, naast de ontsluiting via de zee, de weg en het kanaal eveneens ontsloten worden via het spoor. Hierdoor zal Plassendale I volledig multimodaal ontsloten zijn. Na voltooiing van de brug wordt de bestaande spoorweglijn, gelegen op Plassendale Chemie, doorgetrokken tot op Plassendale I en wordt er een spoorwegzate aangelegd. De werken aan de spoorwegzate werden in maart 2004 aangevat en moeten in het najaar van 2005 volledig klaar zijn zodat op dat moment kan worden gestart met de aanleg van de sporen zelf.

RAPL – 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 Antwerpse petroleumraffinaderijen de toestemming om zich te bevoorraden van ruwe aardolie via een pijpleiding vanuit de haven van Rotterdam. Rotterdam was toen immers reeds 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). De initiatiefnemers van de RAPL waren Petrofina (thans Total), British Petroleum Ltd., Standard Oil Company of New Jersey (thans Exxon Mobil Corporation, Irving, Texas) en Chevron Petroleum Company S.A. De bouw van de pijpleiding (met een diameter van 86 cm en een totale lengte van 100 km) startte op 15 mei 1970 en één jaar later, op 10 mei 1971, stroomde de eerste ruwe petroleum van Rotterdam naar Antwerpen. In 1976 werd een tussenpomstation in Hoeven in Nederland in gebruik genomen. Bij aanvang werden vier raffinaderijen in Antwerpen via de RAPL vanuit Rotterdam bevoorrad. Thans blijven er daarvan nog twee over: de raffinaderijen van Total en van Exxon Mobil. De capaciteit van deze twee raffinaderijen is echter over de jaren dermate toegenomen dat de volledige pompcapaciteit van de RAPL nodig is om beide installaties te bevoorraden. De firma Rotterdam Antwerpen Pijpleiding N.V. beschikt in Rotterdam niet over opslagcapaciteit voor ruwe aardolie. De opslag gebeurt in de petroleumtanks van de verschepers van de ruwe petroleum. Om die reden is de RAPL in Rotterdam via een toevoerleiding verbonden met de opslaginstallaties van de Nederlands Refining Company B.V., de Kuwait Petroleum raffinaderij, de Team Terminal B.V. (en indirect met de Maasvlakte Olie Terminal C.V.), de Maatschap Europoort Terminal en Vopak Terminal Europoort B.V. De ruwe petroleum wordt langs de toevoerleiding vanuit die verschillende opslaginstallaties naar het RAPL-pomstation in Europoort verpompt, vanwaar het transport naar Antwerpen start. Sinds de ingebruikname van de RAPL in 1971, werd in Antwerpen bijna 750 miljoen ton ruwe petroleum vanuit Rotterdam aangevoerd. De jaarlijks aanvoer neemt gestaag toe en in 2003 werd een recordhoeveelheid van 30,7 miljoen ton vanuit Rotterdam getransporteerd. Met 30,4 miljoen ton evenaarde de RAPL in 2004 bijna het recordjaar 2003.

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

Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen



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.