

Sterk door overleg



Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003

Vlaamse Havencommissie

Jean-Pierre Merckx

Dirk Neyts





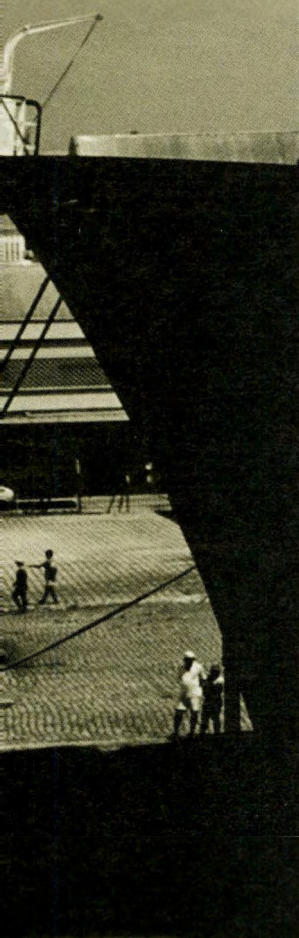
VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003

*Feiten en ontwikkelingen, investeringen,
sociaal-economische indicatoren
en statistieken over 2003*

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 Van In

Foto's

VHC-Dirk Neyts

Drukkerij

Drukkerij Van In

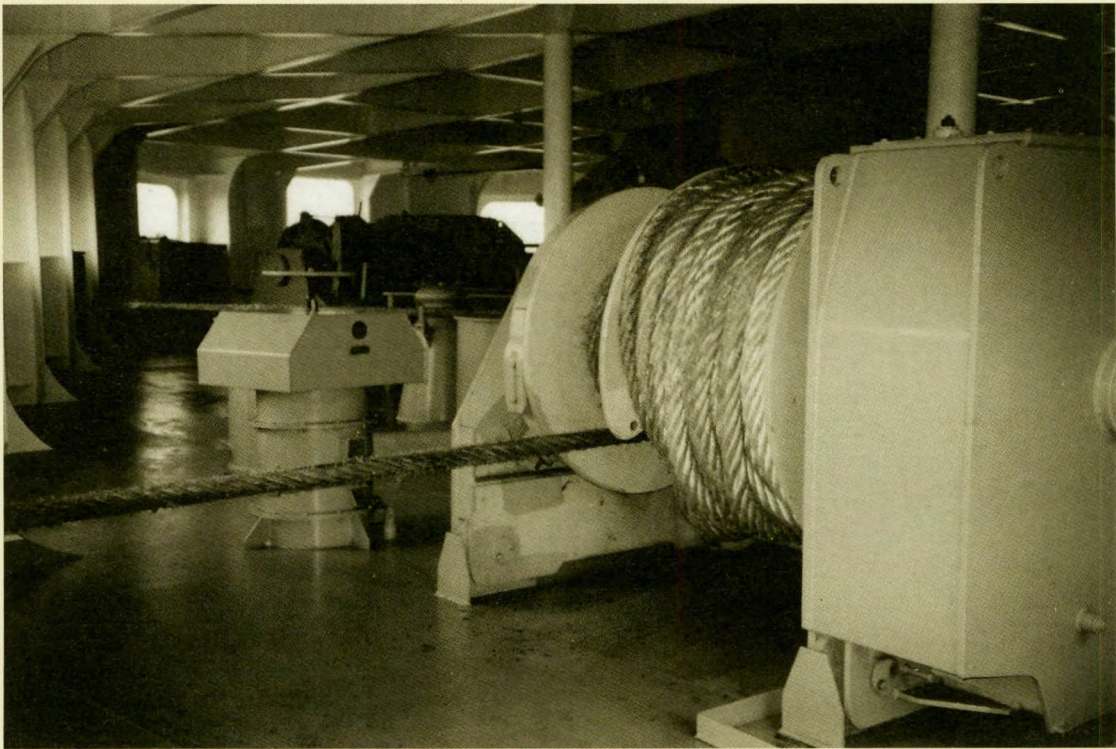
Verantwoordelijke uitgever

Pieter Kerremans
Wetstraat 34-36
1040 Brussel

D/2004/4665/25

Dit jaaroverzicht valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Het is geenszins een weerspiegeling van de diverse standpunten van de leden van de Vlaamse Havencommissie.

1. Voorwoord	4
2. De functies en kenmerken van de Vlaamse zeehavens	6
2.1. De zeehavens als vestigingsplaatsen voor industrie en distributie	6
2.2. De zeehavens als knooppunten voor de overslag van goederen	9
2.3. De zeehavens als verschaffers van werkgelegenheid	13
2.4. De rol van de Vlaamse overheid in de financiering van zeehavens	15
2.5. De zeehavens en de Europese regelgeving	16
3. Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2003	25
3.1. De haven van Antwerpen	25
3.2. De haven van Gent	34
3.3. De haven van Zeebrugge	38
3.4. De haven van Oostende	47
4. Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens	51
4.1. Inleiding	51
4.2. De vier Vlaamse havens samen	51
4.3. De haven van Antwerpen	54
4.4. De haven van Gent	56
4.5. De haven van Zeebrugge	56
4.6. De haven van Oostende	58
5. Havenarbeid in de Vlaamse havens	60
5.1. Inleiding	60
5.2. Achtergronden en specifieke situaties	60
5.3. De haven van Antwerpen	62
5.4. De haven van Gent	67
5.5. De haven van Zeebrugge	69
5.6. De haven van Oostende	72
6. Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens	75
6.1. Inleiding	75
6.2. Definities	75
6.3. Toegevoegde waarde	78
6.4. Werkgelegenheid	83
6.5. Investeringen	88
7. Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens	93
7.1. Inleiding	93
7.2. Algemeen overzicht	93
7.3. Statistische gegevens	100
8. De Belgische spoorwegen	131



1

Voorwoord



**The universe operates on a basic principle of economics:
everything has its cost.
We pay to create our future, we pay for the mistakes of the past.
We pay for every change we make ... and we pay
just as dearly if we refuse to change**

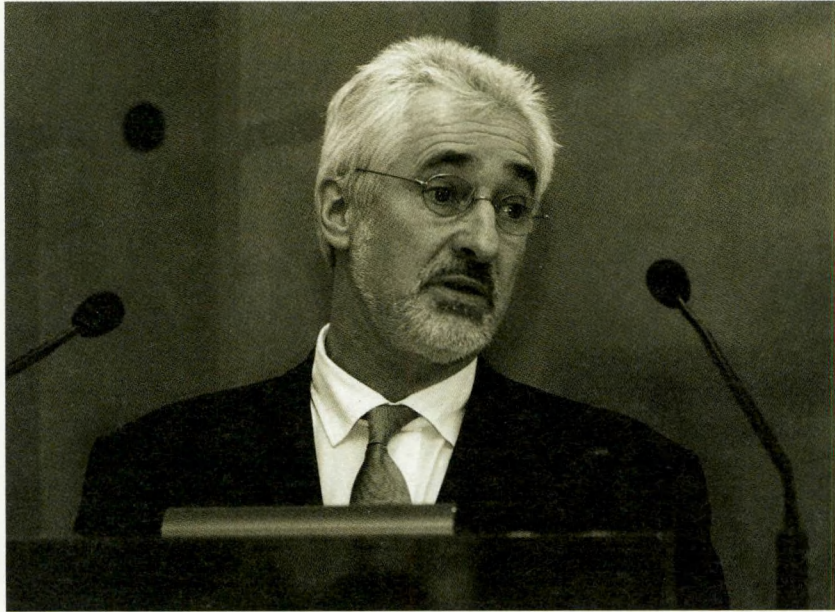
(Guild Bank Annals, Philosophical Register)

De Havencommissie heeft in 1990 zijn eerste jaarverslag uitgegeven. Vorig jaar werd het dertiende gepubliceerd, dat tevens het laatste bleek te zijn. In de loop van die periode is het jaarverslag uitgegroeid tot een vaste waarde voor de geïnteresseerden, het groeide aan inhoud en volume. Dergelijk document zomaar afschaffen mag niet lichtzinnig gebeuren en uitsluitend op voorwaarde dat de inhoud niet verloren gaat. Dit is dan ook niet gebeurd: voor u ligt het "Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003", dat alle informatie over de ontwikkelingen in de havens, de havenarbeid, de investeringen, de maritieme trafieken en het sociaal-economisch belang bevat, zoals dat ook in de vroegere jaarverslagen het geval was. De informatie over de Havencommissie zelf (samenstelling, wetgeving, vergaderingen, integrale teksten van de aanbevelingen) werd sinds dit jaar opgenomen in

het jaarverslag van de SERV. M.a.w. twee soorten informatie werden van elkaar gescheiden, en niet meer dan dat.

In de havenwereld verandert alles zeer snel, doch tegelijkertijd moeten we vaststellen dat veel ontwikkelingen op hetzelfde neerkomen of zich herhalen:

- 1 Behoudens traditionele schommelingen in de ene of andere trafieksoort neemt de overslag in de havens toe. In de ene haven wat sneller dan in de andere. Vooral de containeroverslag stijgt bijzonder snel. Zoals verder in dit Jaaroverzicht zal blijken nemen ook de toegevoegde waarde en de investeringen in de Vlaamse havens verder toe en blijft de werkgelegenheid min of meer op hetzelfde niveau.



2 Vanuit Europese hoek blijven er ontwerprichtlijnen en -verordeningen toestromen met de regelmaat van een klok. Twee onderwerpen springen in het oog: Beveiliging van schepen, terminals en havengebieden enerzijds en liberalisering anderzijds. Wat de liberalisering van havendiensten betreft is de in 2003 uitgedoofde kaars van de Havenrichtlijn ondertussen terug opgevlamd. Op het moment dat dit Jaaroverzicht verschijnt zal er wellicht een nieuwe Havenrichtlijn het levenslicht zien.

3 Onbekend is onbeminde. In de vroegere jaarverslagen van de Havencommissie heb ik verschillende keren het imago-probleem van de havens ter sprake gebracht. Maar het probleem blijft actueel: de gemiddelde medeburger heeft nog steeds een te negatief beeld van de havens en niemand is zich voldoende bewust van de uitermate belangrijke sociale en economische rol, die de havens spelen in de Vlaamse en Belgische economie.

De doorlopende snelle veranderingen in de maritieme industrie en de niettemin aanwezige continuïteit blijven de rode draad in dit Jaaroverzicht. De overgang van Jaarverslag naar Jaaroverzicht moge dan al een verandering inhouden, veel blijft wezenlijk toch hetzelfde.

*Prof. Dr. Willy Winkelmans,
Voorzitter Vlaamse Havencommissie*

2

De functies en kenmerken van de Vlaamse zeehavens



2.1. De zeehavens als vestigingsplaatsen voor industrie en distributie

Het vervoer van goederen vervult een uiterst belangrijke functie in de Vlaamse en Belgische economie. Dankzij het goederenvervoer kunnen de consument en de producent beschikken over grondstoffen, onderdelen en producten. De Vlaamse havens hebben, evenals Vlaanderen, een unieke ligging: zeer centraal in Noordwest-Europa en op het knooppunt tussen de zee en een zeer groot hinterland. Dit schept enorme mogelijkheden voor de industrie door de aan- en afvoermogelijkheden van grondstoffen en de afgewerkte producten en voor de handel en export omdat in feite heel de wereld een gemakkelijk bereikbaar afzetgebied wordt voor de productie in Vlaanderen, België en de buurlanden. De aanwezigheid van het fijn vertakte vervoersnetwerk en de sterk presterende zeehavens in Vlaanderen is een belangrijke vestigingsfactor voor nieuwe bedrijven. De industriële component is in de Vlaamse havens belangrijk: jaarlijks wordt meer dan 2,5 miljard € geïnvesteerd in de havens (2002), waarvan bijna 1,5 miljard € voor rekening is van de industrie. De toegevoegde waarde (dit is hetgeen de werknemers en de bedrijven samen hebben verdiend) die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd bedroeg in 2002 bijna 11 miljard € (waarvan 6,4 miljard € voor de industrie). En de werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen bedroeg in 2002 bijna 103.000 fulltime equivalenten (iets meer dan de helft in de industrie). Het gaat hierbij om rechtstreekse effecten: investeringen, toegevoegde waarde of werkgelegenheid in het havengebied en/of rechtstreeks gerelateerd aan activiteiten

in de haven. Worden ook de indirecte effecten in rekening gebracht (dus de toeleveranciers van de bedrijven in de haven, en de toeleveranciers daarvan, enz.), dan lopen werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen verder op.

De volgende hoofdstukken

In volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de havens als vestigingsplaatsen voor industrie en distributie:

■ *In hoofdstuk 3 "Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2003" wordt uitgebreid beschreven welke ontwikkelingen zich hebben voorgedaan in de loop van 2003 op industrieel vlak. Nieuwe investeringen in de industrie worden beschreven, telkens per haven. Dit naast een beschrijving van nieuwe scheepvaartlijnen en nieuwe infrastructuur.*

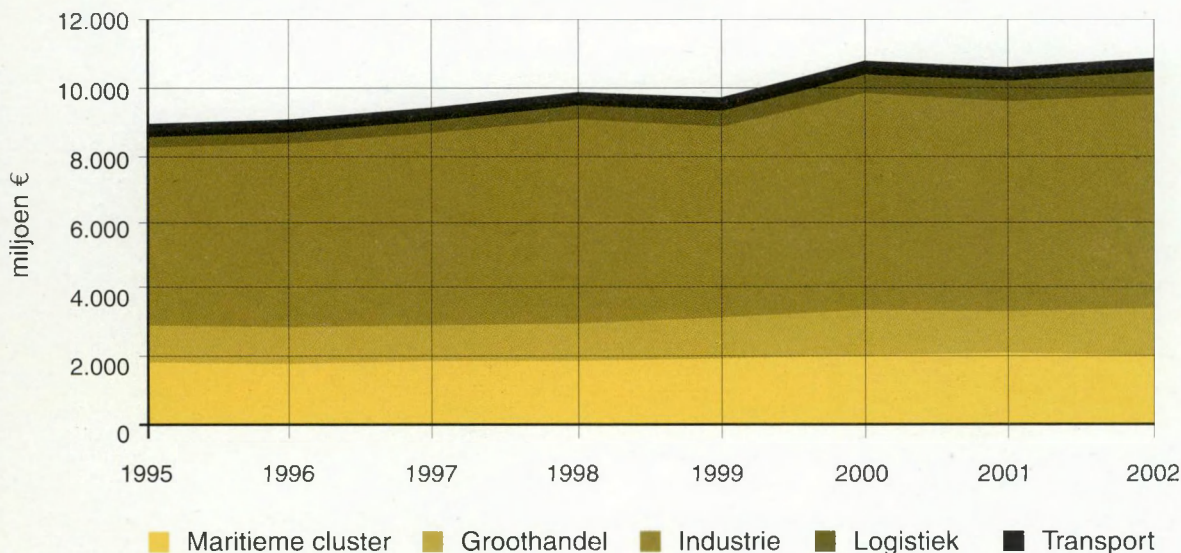
■ *In hoofdstuk 6 "Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens" wordt ingegaan op de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de Vlaamse havens. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België wordt de evolutie geschetst van deze kenmerkende grootheden voor elk van de vier Vlaamse havens. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster. Onder de niet-maritieme cluster vallen industrie, groot-handel, transport en logistiek.*

In dit inleidend hoofdstuk enkele opvallende vaststellingen:

- 1 Het relatieve belang van de industrie in de zeehavens wordt duidelijk als de verschillende componenten van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen afzonderlijk worden bekeken: de maritieme cluster (activiteiten rechtstreeks verbonden met havenactiviteiten, zoals overslag, opslag, baggeren, maritieme diensten, exploitatie zeesluizen, enz.) en de niet-maritieme cluster (industrie, handel,

transport en logistiek, gelegen in het havengebied). Uit de evolutie van de componenten van de toegevoegde waarde (zie figuur 1) blijkt dat in de vier Vlaamse havens samen de industrie het grootste deel van de toegevoegde waarde realiseert. Groot-handel is evenmin onbelangrijk. De maritieme cluster zelf is slechts een onderdeel van het geheel, in tegenstelling tot hetgeen dikwijls wordt verondersteld. Dikwijls wordt een haven in hoofdzaak geassocieerd met kaaimuren, dokken, en laden en lossen van goederen. De havens zijn echter meer dan dat.

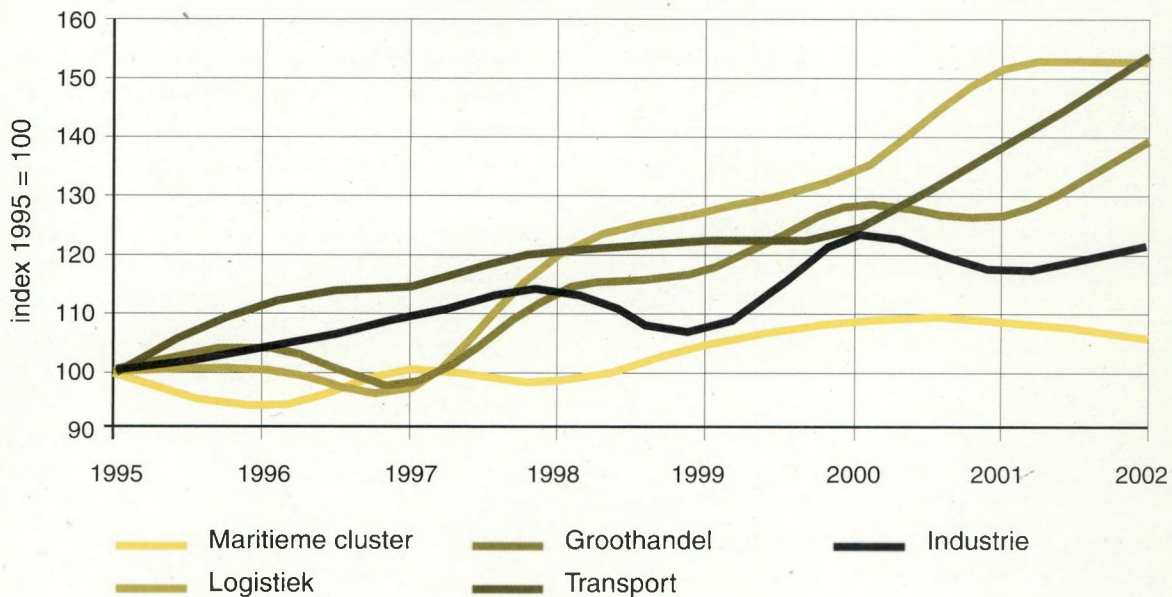
Figuur 1: Componenten van de toegevoegde waarde in de Vlaamse zeehavens



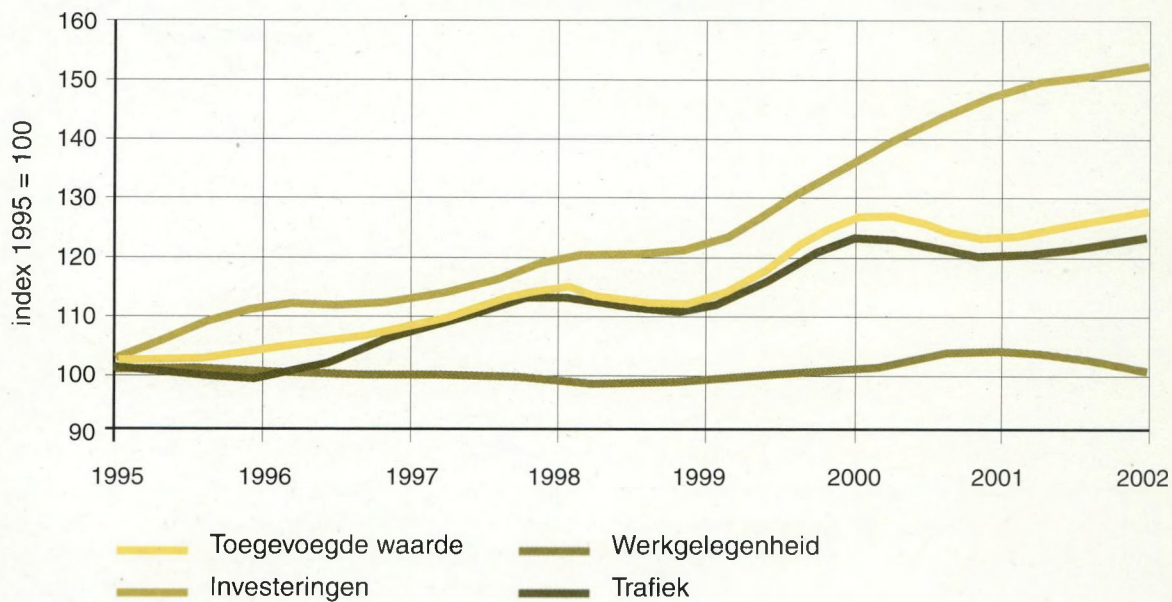
- 2 De verschillende componenten van de toegevoegde waarde evolueren zeer verschillend van elkaar (zie figuur 2) tussen 1995 en 2002 zijn logistiek en transport in de Vlaamse havens snel toegenomen inzake toegevoegde waarde, net als de industrie en de groothandel. De toegevoegde waarde in de maritieme cluster nam wel toe, doch veel minder sterk dan in de niet-maritieme cluster. Dit geeft de indruk dat de maritieme en de niet-maritieme cluster geheel los staan van elkaar, en dat bijgevolg een groot deel

van de activiteiten in een haven los staan van de ontwikkeling van de trafieken in de Vlaamse havens, doch dit is zeker niet het geval. Het verband tussen de evoluties van enerzijds de maritieme trafiek en anderzijds de ontwikkeling van de toegevoegde waarde, de investeringen en de werkgelegenheid, wordt weergegeven in figuur 3. De ontwikkeling van de toegevoegde waarde en de maritieme trafiek volgen min of meer een gelijkaardig patroon.

Figuur 2: Relatieve evolutie van de componenten van de toegevoegde waarde in de Vlaamse zeehavens



Figuur 3: Toegevoegde waarde, investeringen, werkgelegenheid versus trafiekevolutie



2.2. De zeehavens als knooppunten voor de overslag van goederen

Het meest traditionele beeld van havens is dat van plaats waar goederen worden overgeslagen (gelost of geladen) van een zeeschip op de kaai of op een andere vervoermodus of vice versa. Terwijl vroeger de "prestaties" van een haven uitsluitend werden uitgedrukt in ton (de totale hoeveelheid geloste en geladen goederen per jaar), wordt tegenwoordig dikwijls gesteld dat er eerder naar toegevoegde waarde dan naar tonnen moet gekeken worden om te beoordelen of een haven het goed heeft gedaan of niet. De waarheid ligt wellicht ergens in het midden: de hoeveelheid overgeslagen goederen geeft alleszins een goed beeld van de fysieke goederenstromen in de havens. Een analyse van gedetailleerde trafiekcijfers kan bepaalde evoluties verklaren, nuanceren en zelfs aanduidingen geven voor het verloop in de volgende jaren. Bovendien blijken de evoluties voor de totale trafiek en voor de toegevoegde waarde, voor het geheel van de Vlaamse havens, toch een min of meer gelijkaardig patroon te volgen (zie punt 2.2).

De volgende hoofdstukken

In volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de zeehavens als knooppunten voor overslag van goederen:

■ *In hoofdstuk 3 "Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2003" wordt voor elk van de Vlaamse havens uitgebreid ingegaan op de nieuwe scheepvaartlijnen in 2003. Dit naast een beschrijving van industriële ontwikkelingen en nieuwe infrastructuur.*

■ *In hoofdstuk 7 "Het maritieme verkeer van en naar de Vlaamse havens" worden statistieken weergegeven over de ladingen en lossingen in de Vlaamse havens. Zoals in de jaarverslagen van de Vlaamse Havencommissie wordt ingegaan op de totale trafiek, de trafiek per goederengroep en verschijningsvorm, containertrafiek in aantal en TEU, passagiers, aantal schepen, enz. Er wordt steeds een tijdreeks weergegeven van 1980 tot en met 2003.*

In dit inleidend hoofdstuk enkele opvallende vaststellingen:

- 1 De overslag van containers blijft jaar na jaar sterk toenemen. Wat de Vlaamse havens betreft zijn het vooral Antwerpen en Zeebrugge die zich op de overslag van grote hoeveelheden containers hebben toegelegd. Gent en Oostende behandelen minder containers. De gemiddelde jaarlijkse groei bedroeg in de periode 1990-2003 bijna 10 % per jaar voor de vier Vlaamse havens samen. Dit overtreft ruimschoots de in het verleden geformuleerde verwachtingen (die toen soms als overdreven werden beschouwd). Ocean Shipping Consultants voorspelde in een rapport uit 1990¹ dat de Vlaamse havens in 2000 een containeroverslag zouden realiseren van 3,0 miljoen TEU. In werkelijkheid werd de kaap van 3 miljoen TEU reeds gerond in 1996. In 2000 bedroeg de containeroverslag 5,1 miljoen TEU. Ocean Shipping Consultants voorspelde in een rapport uit 1995² een totale containeroverslag voor de Vlaamse havens van 5,8 miljoen TEU in 2005. De werkelijkheid overtreft deze cijfers, want in 2003 werd reeds 6,5 miljoen TEU genoteerd. Ondertussen werden de voorspellingen terug naar boven toe bijgesteld in een nieuwe OSC-studie³. Louter illustratief wordt de werkelijke trafiekevolutie in een grafiek vergeleken met drie verschillende voorspellingen van Ocean Shipping Consultants.

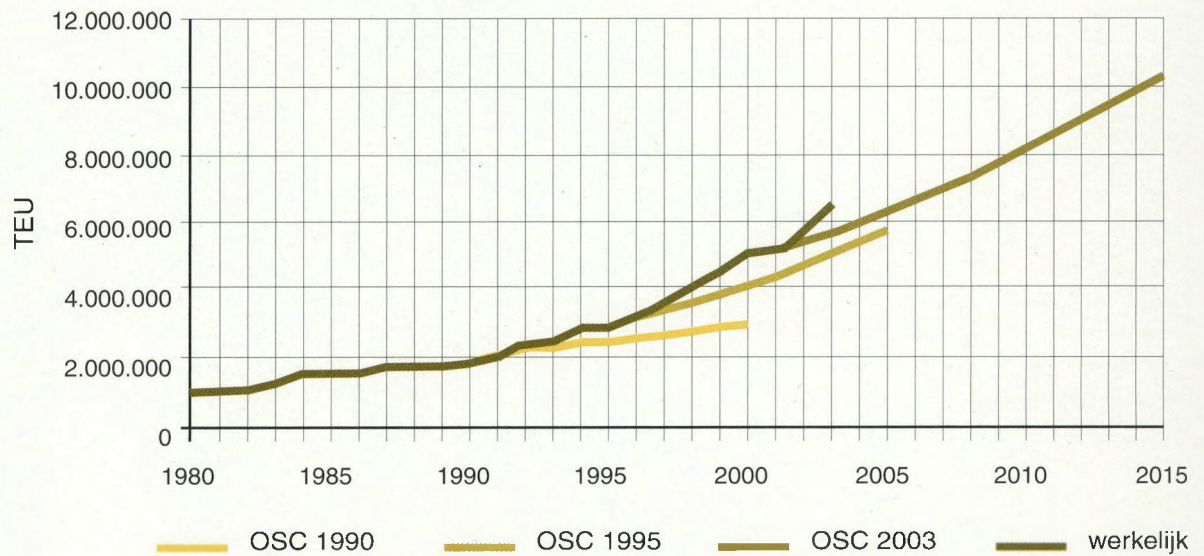


1 Ocean Shipping Consultants, "The European market in the 1990's", London, 1990.

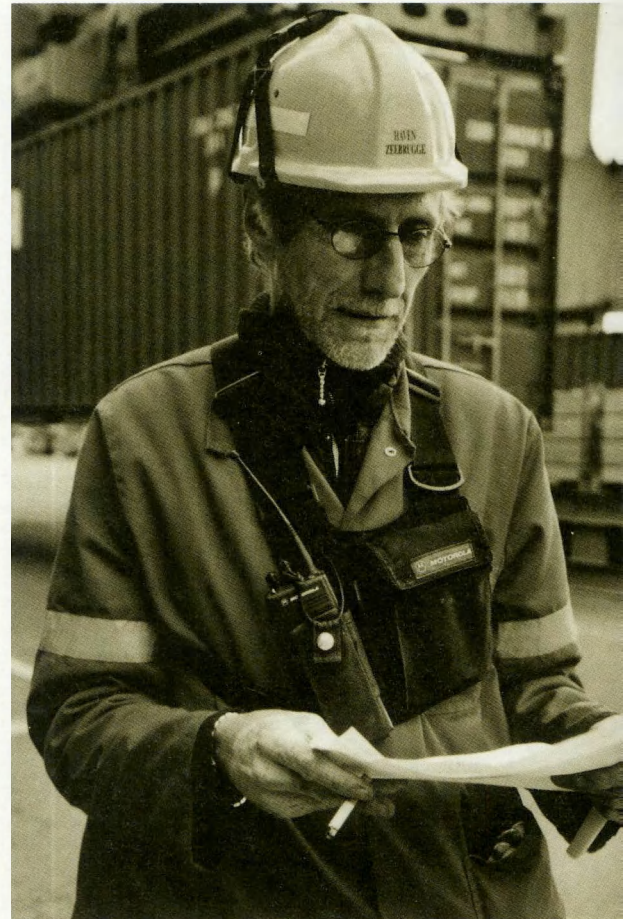
2 Ocean Shipping Consultants, "Market prospects for European containerisation", Chertsey, 1995.

3 Ocean Shipping Consultants, "Containerisation in North Europe to 2015", Chertsey, 2002.

Figuur 4: Werkelijke en voorspelde containertrafieken in havens

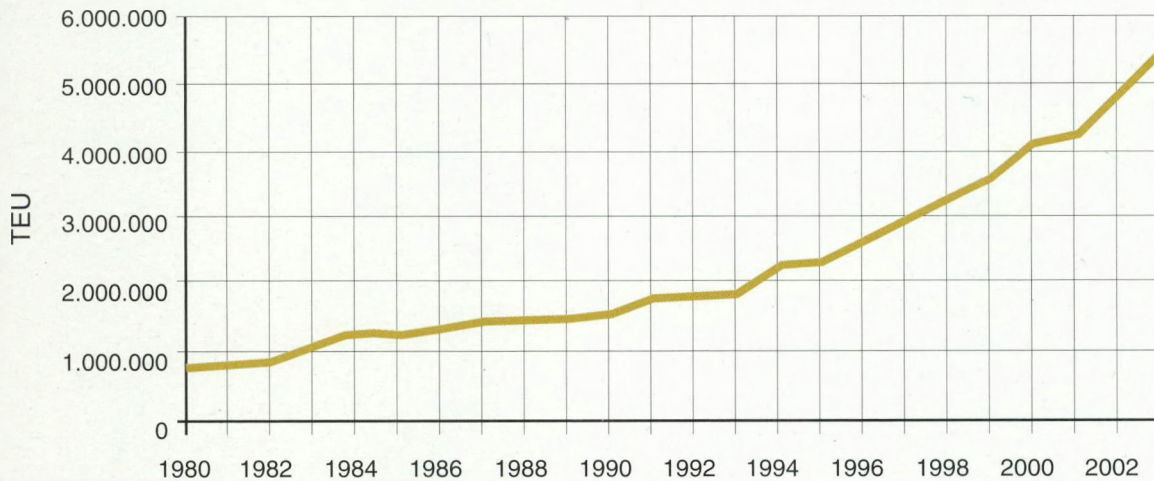


- 2 De totale trafiek in de haven van Antwerpen bereikte een absoluut record van 142,9 miljoen ton. Containers spelen de hoofdrol, droge massagoedtrafieken en conventioneel stukgoed nemen stelselmatig af in belang. (dit proces gebeurt traag, beide verschijningsvormen blijven vele miljoen tonnen vertegenwoordigen). Vloeibare massagoederen (ruwe aardolie, aardoliederivaten, chemicaliën) daarentegen versterken hun relatief belang enigszins. In november 2003 werd in Antwerpen in de containeroverslag de kaap van 5 miljoen TEU bereikt. Figuur 5 illustreert voor de haven van Antwerpen de snelle groei van de containertrafieken.





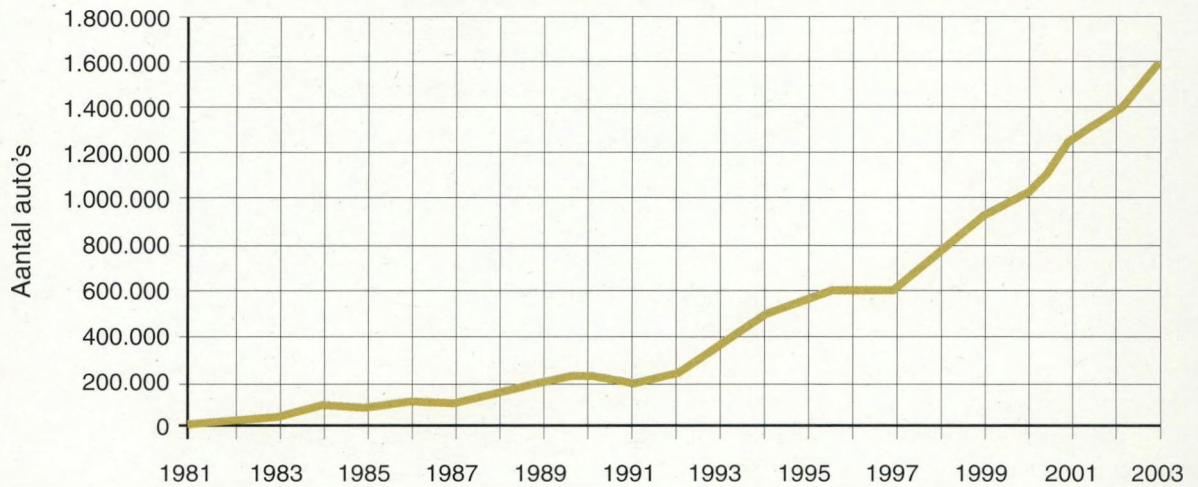
Figuur 5: Evolutie containertrafiek in de haven van Antwerpen



3 De haven van Gent noteerde een lichte daling van de trafiek in 2003, van 23,9 tot 23,5 miljoen ton. Nader analyse geeft echter aan dat een groot deel van het verlies toe te schrijven is aan een tijdelijk fenomeen: de voor Gent zeer belangrijke aanvoer van grondstoffen voor de staalnijverheid nam af ten gevolge van grote onderhoudswerken aan één van de hoogovens. De ingebruikname van een eerste deel van het Kluisendok biedt nieuwe perspectieven; de effecten daarvan zullen in de komende jaren in de trafiekcijfers tot uiting komen.

4 De haven van Zeebrugge kende inzake totale trafiek een achteruitgang. Voor Zeebrugge is het containerverkeer in 2003 voor het eerst het belangrijkste. De containertrafiek namen toe, de roll-on roll-off trafieken namen af door het verdwijnen van twee ferryverbindingen. De overslag van auto's, een trafiek waarin Zeebrugge nummer één is in Europa, nam opnieuw toe tot in totaal 1,6 miljoen voertuigen in 2003. Ter illustratie wordt in figuur 6 de evolutie van de autotrafieken sinds 1980 weergegeven.

Figuur 6: Evolutie autotrafieken in de haven van Zeebrugge



5 De haven van Oostende zette in 2003 de stijgende lijn voort en noteerde een totale overslag van 7,2 miljoen ton. De hoofdtrafiek, roll-on roll-off, is volledig verantwoordelijk voor de sterke toename. De nadruk komt in de haven van Oostende steeds meer bij

vrachtvervoer te liggen. De verscheping van passagiers wordt jaar na jaar minder belangrijk (van 2,8 miljoen passagiers in 1980 tot 149.000 in 2003). Ter illustratie worden in figuur 7 de evoluties van roll-on roll-off (goederen) en passagiers weergegeven.

Figuur 7: Evolutie roll-on roll-off en passagiersvervoer in de haven van Oostende



2.3. De zeehavens als verschafters van werkgelegenheid

Niettegenstaande veel mensen in Vlaanderen rechtstreeks of onrechtstreeks hun job danken aan de aanwezigheid van de havens, is het traditionele beeld van de haven als verschafter van werkgelegenheid aan het vervagen in de publieke opinie. In de vier Vlaamse havens werkten in 2002 in totaal 102.942 mensen. Meer dan de helft daarvan werkte in 2002 in de industrie, 28.861 mensen werkten in de maritieme cluster en de overige werkgelegenheid is terug te vinden bij de groothandel, het transport en de logistiek. Het gaat hierbij uitsluitend om de rechtstreekse werkgelegenheid. De werkgelegenheid bij de toeleveranciers van al deze bedrijven en bij de toeleveranciers daarvan, werden niet meegeteld.

De volgende hoofdstukken

In volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de zeehavens als verschafters van werkgelegenheid. Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen havenarbeid in de strikte betekenis en werkgelegenheid in de havens in de ruime zin van het woord:

■ **In hoofdstuk 5 "Havenarbeid in de Vlaamse havens"** wordt ingegaan op de havenarbeid in de Vlaamse havens. Er wordt uitgelegd hoe het systeem werkt (toepassingsgebied, contingentering, distributiewerk) en er worden uitgebreide statistische gegevens verschaft voor de vier Vlaamse havens.

■ **In hoofdstuk 6 "Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens"** wordt ingegaan op de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de Vlaamse havens. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België wordt de evolutie geschetst van deze kenmerkende grootheden voor elk van de vier Vlaamse havens. Wat de werkgelegenheid betreft gaat hier dus niet meer over havenarbeid alleen; alle werknemers in de havens en de havengerelateerde bedrijven komen aan bod. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de maritieme en de niet-maritieme cluster (onder de niet-maritieme cluster vallen industrie, groothandel, transport en logistiek).

■ **In hoofdstuk 3 "Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2003"** wordt voor elk van de Vlaamse havens een beschrijving gegeven van industriële ontwikkelingen en nieuwe infrastructuur. Voor zover dit gepaard gaat met bijkomende werkgelegenheid, wordt dit ook aangegeven.

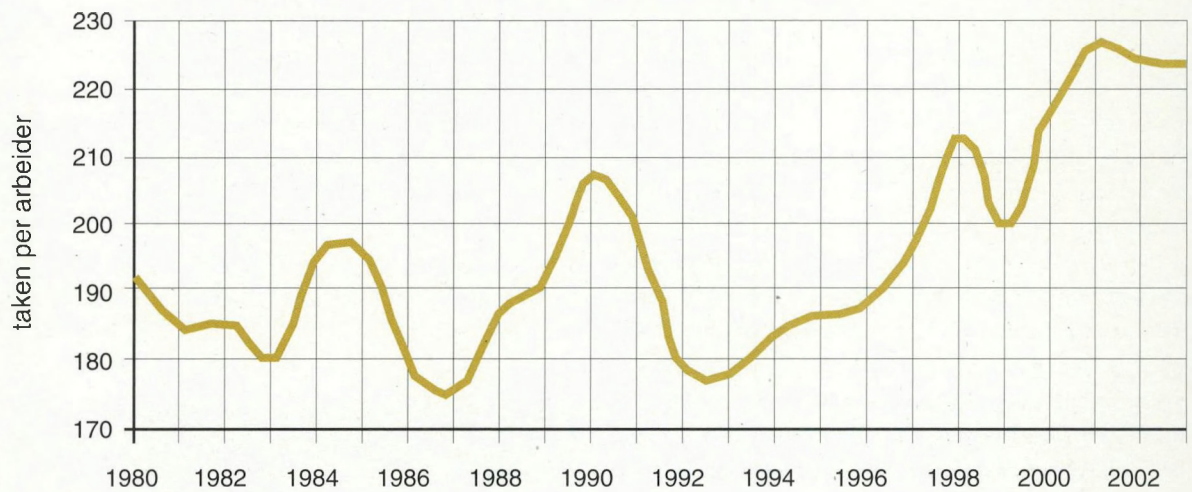
Werken in de havens is dus veel ruimer dan het traditionele beeld van de havenarbeider die stukgoed laadt of lost. Havenarbeid in de strikte zin van het woord is qua statuut een speciaal geval. In België is de havenarbeid gereguleerd door de Wet op de havenarbeid. Deze kaderwet uit 1972, die momenteel aangepast wordt om meer in overeenstemming te zijn met de regels van het Europees Verdrag, stelt dat havenarbeid (het laden en lossen van schepen in een haven en de daaraan gerelateerde activiteiten) voorbehouden is voor erkende havenarbeiders.



In dit inleidend hoofdstuk enkele opvallende vaststellingen:

- 1 Voor de havenarbeid in de strikte zin van het woord (de arbeid die door erkende havenarbeiders wordt verricht in het kader van de Wet Major) is het typerend dat niet alleen het aantal havenarbeiders per haven bekend is, maar ook het aantal taken die zij hebben uitgevoerd. Dit laat toe om de productiviteit te berekenen. Voor de vier Vlaamse havens samen is de conclusie dat het aantal havenarbeiders afneemt, terwijl het aantal gepresteerde taken toeneemt, waardoor bijgevolg ook de productiviteit toeneemt. Figuur 8 illustreert deze evolutie.

Figuur 8: Evolutie gemiddeld aantal taken per arbeider



- 2 Opvallend in de evolutie van het gemiddelde aantal arbeidstaken is dat deze veel hoger liggen in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende dan in Gent. In Gent doet een havenarbeider gemiddeld 162 arbeidstaken per jaar (2003), terwijl dat in de andere drie havens op respectievelijk 222, 228 en 207 ligt. De verklaring hiervoor ligt in het feit dat de haven van Gent een industriële haven is met verhoudingsgewijs weinig lijndiensten. Dit resulteert in een veel onregelmatiger werkaanbod, zodat er een grotere reservecapaciteit aan havenarbeiders nodig is. Antwerpen, Zeebrugge en Oostende zijn typische lijnvaarthavens, waardoor de vraag naar havenarbeid veel regelmatiger is (en waardoor minder reservecapaciteit nodig is).



2.4. De rol van de Vlaamse overheid in de financiering van zeehavens

2.4.1. Inleiding

Door het Havendecreet van 2 maart 1999 werd een nieuw financieringssysteem ingevoerd, gebaseerd op het principe van (1) een grotere financiële verantwoordelijkheid voor de havenbesturen (en dus een kleine financiële tussenkomst door de overheid) op het vlak van investeringen in haveninterne basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur en (2) een grotere financiële verantwoordelijkheid voor de overheid op het vlak van maritieme toegankelijkheid (toegangswegen, sluizen), verkeersafwikkeling, veiligheid en vrijwaring van het milieu. Kort samengevat zorgt de overheid voor de vervulling van de essentiële randvoorwaarden en zorgen de havenbesturen voor de commercieel exploitierbare infrastructuur (waarbij de overheid nog slechts in geringe mate zal tussenkomen). Suprastructuur is steeds ten laste van de privé-sector.

De bepalingen van het financieringssysteem, dat door het Havendecreet werd ingevoerd, zijn volledig in overeenstemming met de Europese principes inzake staatssteun. De artikels 87 en 88 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap laten staatssteun immers toe, op voorwaarde dat het algemeen belang wordt gediend en dat het project in kwestie niet ten goede komt aan slechts één gebruiker.

Typerend voor het Vlaamse financieringssysteem voor havens is de transparantie, ook aan de zijde van de havenbesturen. De rekeningen van havenbesturen zijn duidelijk gescheiden van steden/gemeenten en/of centrale overheid. Gegevens over de rekeningen van de havenbesturen en van de financiële stromen van en naar deze havenbesturen zijn publieke informatie.

In hoofdstuk 4 "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" wordt dieper ingegaan op de overheidsinvesteringen in de vier Vlaamse havens. Voor de volledige periode 1980-2003 wordt weergegeven aan welke projecten overheidsmiddelen werden besteed en hoeveel. In de tabellen is de overgang merkebaar van het oude naar het nieuwe financieringssysteem.

In de kadertekst worden de belangrijkste kenmerken van het nieuwe financieringssysteem op een rij gezet.

Belangrijkste kenmerken van het nieuwe financieringssysteem

Overheidstussenkomsten voor baggerwerken in doorvaartroutes in havengebieden:

De Vlaamse overheid komt financieel tussen in de aanleg-, instandhoudings- en onderhoudskosten van de maritieme toegangswegen en de basisinfrastructuur. Dit met inbegrip van het verwerken van de baggerspecie. Het begrip maritieme toegangswegen omvat naast de vaarpassen in de Noordzee, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde enz., ook andere voor de zeescheepvaart afgebakende rivieren en geulen en de vaarwegen in de aan het getij onderworpen gedeelten van de havens en concreet ook de toegangsheuvelen naar de zeesluizen telkens met hun aanhorigheden, de kanaaldokken, de zwaaikommen en de kanalen. Voor zover het havenbedrijf zelf instandhoudings- of onderhoudswerken uitvoert in de kanaaldokken die binnen het havengebied gelegen zijn, is in een voorlopige regeling voorzien dat de Vlaamse overheid hiervoor financieel kan tussenkomen.

Overheidstussenkomsten voor exploitatie van sluizen:

Sinds de invoering van het Havendecreet in 1999 is de Vlaamse overheid financieel verantwoordelijk voor de exploitatie van de sluizen. In de nieuwe regeling blijven de havenbesturen operationeel verantwoordelijk voor de exploitatie van de sluizen. 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 de Vlaamse overheid. Commercieel recupereerbare kosten, zoals het vast- en losmaken van de schepen, komen niet in aanmerking.

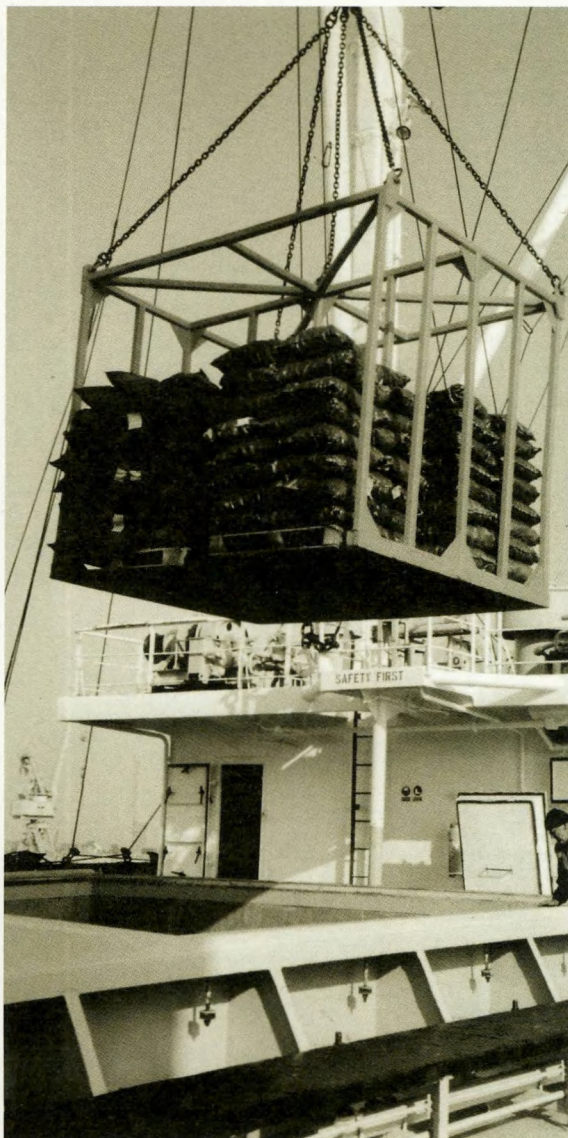
Overheidstussenkomsten voor havenkapiteindiensten met betrekking tot taken die expliciet kunnen toegewezen worden aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu:

Het Havendecreet en het bijbehorende uitvoeringsbesluit voorzien de jaarlijkse uitkering aan de havenbesturen van een vergoeding voor de havenkapiteindiensten⁴. Dit uitsluitend voor wat de taken betreft die expliciet kunnen toegewezen worden aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. Commercieel recupereerbare kosten zoals het afhalen van afvalolie of de opruiming van olievlekken komen niet in aanmerking.

⁴ Dit nieuwe element van overheidssteun aan havens in Vlaanderen werd voorgelegd aan de Europese Commissie en werd goedgekeurd op 16 oktober 2002.

Overheidstussenkomsten voor investeringen in haveninterne basisinfrastructuur: Het Havendecreet en het betreffende uitvoeringsbesluit laten een overheidstussenkomst van 50 % toe voor de haveninterne basisinfrastructuur⁵. Vóór de goedkeuring van het Havendecreet kwam de overheid voor 100 % tussen.

Overheidstussenkomsten voor investeringen in uitrustingsinfrastructuur: Het Havendecreet en het bijbehorende uitvoeringsbesluit maken het mogelijk dat de Vlaamse overheid financieel tussenkomt bij investeringen in uitrustingsinfrastructuur (zoals bijv. kaaimuren of steigers)⁶. Deze tussenkomst bedraagt 20 % vanaf 2004 (30 % tot en met 2003). Deze regeling vervangt de vroegere 60/40 regeling, waarin de overheidstussenkomst 60 % bedroeg.



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. 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 de volgende punten wordt een overzicht gegeven van de behandelde onderwerpen (geactualiseerd). In figuur 9 worden de behandelde onderwerpen schematisch weergegeven.

2.5. De zeehavens en de Europese regelgeving

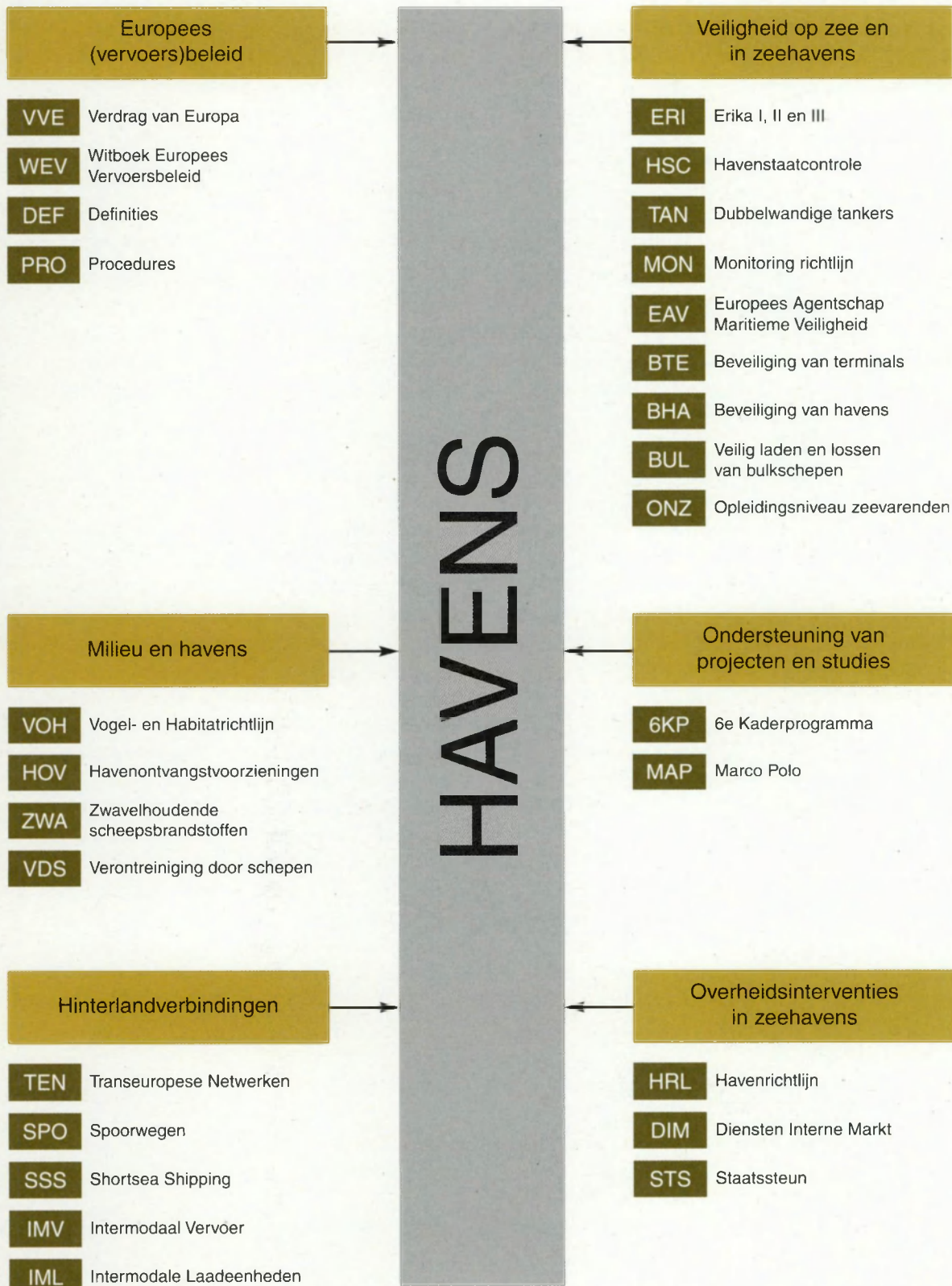
2.5.1. Inleiding

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.

⁵ De dokken, zijnde wateroppervlakten, taluds en baggerwerken, inbegrepen het ophogen van terreinen.

⁶ Uitrustingsinfrastructuur: Aanmeerinfrastructuur voor zee- en binnenschepen met het oog op de overslag van goederen of het vervoer van personen zoals kaaimuren, steigers, landingsbruggen, roll

Fig. 9: Diverse Europese onderwerpen hebben een invloed op havens



2.5.2. Europees vervoersbeleid

Verdrag van Europa (VVE)

Het Verdrag van Europa is het stichtingsverdrag van de Europese Gemeenschap. De Europese Unie werd later gesticht. In 1957 werd de Europese Gemeenschap opgericht door België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Italië. In 1973 volgden Ierland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk. In 1981 trad Griekenland toe, in 1986 Spanje en Portugal en in 1995 Oostenrijk, Finland en Zweden (Noorwegen haakte af).

Dertien landen hebben het lidmaatschap van de EU aangevraagd: tien van deze landen - Cyprus, Tsjechië, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slowakije en Slovenië - traden toe op 1 mei 2004. Bulgarije en Roemenië treden waarschijnlijk toe in 2007. Turkije onderhandelt momenteel nog niet over haar lidmaatschap.

Witboek Europees Vervoersbeleid (WEV)

In het Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" (september 2001), staan de hoofdlijnen van het communautaire vervoersbeleid. De uitwerking van dit Witboek moet helpen om de belangrijkste nieuwe ambities van de Europese Gemeenschap met betrekking tot vervoer te realiseren. Deze ambities zijn:

- 1 De voltooiing van de interne markt;
- 2 Waarborgen van een duurzame ontwikkeling van vervoer;
- 3 Realisatie van grote netwerken: o.a. door de herziening van de richtsnoeren voor de Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN);
- 4 Versterking van de veiligheid: o.a. via de organisatie van de versterking van de veiligheid in Europa via de oprichting van Europese agentschappen voor o.a. de maritieme sector;
- 5 Een succesvolle uitbreiding: o.a. door de daadwerkelijke implementatie van de communautaire regelgeving op vervoersgebied door de kandidaat-lidstaten te verifiëren en te ondersteunen;
- 6 Ontwikkeling van concrete internationale samenwerking;

Definities (DEF)

De communicatie van en met de Europese Unie heeft in de loop der jaren gezorgd voor een heel arsenaal nieuwe begrippen en termen. Woorden zoals aanbeveling, Groenboek, proportionaliteit, richtlijn, subsidiariteit, verordening, Witboek, enz. hebben in de Europese context een nieuwe betekenis gekregen.

Procedures (PRO)

Aanvankelijk werden in de Europese Gemeenschap de besluitvormingsprocedures quasi volledig bepaald door de leden van de regeringen in de Europese Raad. Het Europees Parlement had in de besluitvormingsprocedure een betrekkelijk gering belang. Met het Verdrag van Amsterdam werd de medebeslissing van het Europees Parlement de regel in de wetgeving, waardoor het democratische element in de wetgeving van de Europese Gemeenschap werd versterkt.

Voor de uitvaardiging van algemeen bindende besluiten, verordeningen en richtlijnen, bestaan er vier procedures: de raadplegingsprocedure, de samenwerkingsprocedure, de medebeslissingsprocedure en de instemmingsprocedure. De medebeslissingsprocedure is veruit de belangrijkste.

2.5.3. Veiligheid op zee en in zeehavens

Maritieme Veiligheid: Erika I, II en III (ERI)

In december 1999 is de tanker "Erika" ten zuiden van de punt van Bretagne in tweeën gebroken. Hierdoor kwam 10.000 ton ruwe olie in zee terecht wat een grote milieuroep heeft veroorzaakt. Onder druk van de publieke opinie stelde de Europese Commissie voor om maatregelen op communautair niveau te treffen. Volgens de Commissie moet haar actie leiden tot een drastische mentaliteitsverandering binnen de tankersector. Er moet worden gezorgd voor sterkere impulsen voor kwaliteitsbewuste vervoerders, bevrachters, classificatiemaatschappijen en andere organisaties die in dit opzicht een sleutelpositie innemen. Tezelfdertijd moeten diegenen die op korte termijn persoonlijk economisch voordeel nastreven ten koste van de veiligheid en het mariene milieu een halt toegevoerd worden.

De Europese Commissie stelde een reeks maatregelen voor die onmiddellijk getroffen konden worden, of die, wanneer het ingewikkelder kwesties betreft, in een later stadium kunnen uitgevoerd worden. Het eerste pakket maatregelen is gekend onder de naam "Erika I", het tweede pakket onder de naam "Erika II".

Havenstaatcontrole (HSC)

Het probleem van de vervuiling van de zee en de kustgebieden zou voor een groot deel kunnen worden opgelost als de internationale normen voor veiligheid en milieubescherming effectiever zouden worden toegepast. Gebleken is dat diverse landen geen maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat schepen die onder hun vlag

varen de internationale normen aan boord eerbiedigen. De oplossing hiervoor is het toepassen van de criteria van de havenstaat (havenstaatcontrole).

De schipbreuk van de Erika heeft aan het licht gebracht dat de bestaande regelingen met betrekking tot havenstaatcontrole op bepaalde punten tekortschieten. De Europese Commissie heeft daarom begin 2000 een voorstel gedaan om de Richtlijn 95/21 van 1995 te wijzigen. Op 19 december 2001 werd de Richtlijn 2001/106/EG goedgekeurd.

Dubbelwandige tankers (TAN)

De regelgeving voor het invoeren van dubbelwandige olietankschepen kadert in de reeks maatregelen die de Commissie heeft genomen naar aanleiding van de olieramp die werd veroorzaakt door het aan de grond lopen van de olietanker "Erika" in december 1999.

De meeste bestaande olietankers zijn enkelwandig. In deze schepen wordt de olie alleen van het zeewater gescheiden door de huidbeplating van het schip. Wanneer deze schepen beschadigd worden door een aanvaring of een stranding, dreigt het risico dat de lading in zee stroomt en een aanzienlijke verontreiniging veroorzaakt. Om dit probleem op te lossen moeten de schepen aan de binnenkant voorzien worden van een extra beplating op voldoende afstand van de buitenplaat. Een dergelijke dubbelwandige uitvoering beschermt de ladingstanks tegen schade en beperkt de kans op verontreiniging.

Zowel in de Verenigde Staten als in Europa werd werk gemaakt van de verplichting om enkelwandige olietankers te vervangen door dubbelwandige schepen of schepen die beantwoorden aan gelijkwaardige veiligheidsnormen.

Monitoringrichtlijn (MON)

De Richtlijn "betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad" werd geformuleerd met het oog op een verbetering van de veiligheid en de preventie van de door schepen veroorzaakte verontreiniging. Behoudens een aantal uitzonderingen (oorlogsschepen, kleine vissersschepen e.d.) is de Richtlijn van toepassing op alle zeeschepen van meer dan 300 ton. De Richtlijn beschrijft de regels met betrekking tot de aankomstmelding voor zeeschepen, de aanwezigheid van een automatische identificatiesysteem en een reisdatarecorder (black box) voor zeeschepen. Ook worden aan de lidstaten regels

opgelegd met betrekking tot de opvang van schepen in nood en het treffen van maatregelen om het uitvaren van schepen te kunnen verbieden in geval van uitzonderlijk slecht weer en ruwe zee. De Richtlijn trad op 5 februari 2004 in werking.

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EAV)

In de Gemeenschap is een groot aantal wettelijke maatregelen genomen om de veiligheid op zee te verhogen en om verontreiniging bij maritiem vervoer te voorkomen. Deze regelgeving kan alleen effect sorteren indien ze in de gehele Gemeenschap op een correcte en uniforme wijze wordt toegepast. Op die wijze worden voor iedereen gelijke voorwaarden gegarandeerd, waarbij de concurrentievervalsing door de economische voordelen voor schepen die de regels niet naleven wordt beperkt en de serieuze deelnemers aan de scheepvaart worden beloond.

Er is een behoefte aan technische en wetenschappelijke ondersteuning en een hoog niveau van stabiele deskundigheid om de communautaire wetgeving inzake de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging door zeeschepen correct toe te passen, om toezicht uit te oefenen op de implementatie en om de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen te beoordelen. Vandaar de behoefte aan de oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid. Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid werd op 27 juni 2002 opgericht door verordening 1406/2002. Het is gevestigd in Lissabon.

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 havenzone, 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.



Veilig laden en lossen van bulkschepen (BUL)

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 4 december 2001 de richtlijn 2001/96/EG "tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen" goedgekeurd.

Het doel van de richtlijn is de veiligheid van bulkschepen, die voor laden of lossen van vaste bulkclading terminals in de lidstaten aandoen, te vergroten door de risico's van buitensporige spanning en beschadiging van de structuur van het schip tijdens het laden en het lossen te beperken. Dit door het vastleggen van geharmoniseerde geschiktheidsvereisten voor bulkschepen en terminals, en geharmoniseerde procedures voor samenwerking en communicatie tussen deze schepen en terminals.

Opleidingsniveau zeevarenden (ONZ)

In de richtlijn 2001/25 EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden werden de internationale voorschriften van het STCW-verdrag omgezet in gemeenschapsrecht. Het STCW-verdrag (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978) werd opgesteld door de IMO. Het stelt regels op inzake de beroepsbekwaamheid, vaarbevoegdheidsbewijzen, opleidingsvereisten, kwaliteitsnormen, medische normen, het gebruik van simulatoren, communicatie aan boord van het schip, enz., teneinde de veiligheid van de zeevarenden en de zeevaart te verhogen.

Begin januari 2003 heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan dat de in 2001 goedgekeurde richtlijn herzielt en aanvult.

2.5.4. Ondersteuning van projecten en studies

Zesde Kaderprogramma (6KP)

Het Europese Zesde Kaderprogramma is een meerjarig programma met een drieledige doelstelling:

- ondersteunen van het Europese beleid door onderzoek en ontwikkeling;
- versterken van de wetenschappelijke en technologische basis van de Europese industrie;
- bevorderen van de internationale concurrentiepositie van de Europese industrie.

Om daarbij transnationale samenwerking te bevorderen is het Kaderprogramma gericht op consortia, waarbij een aantal partners rond een welbepaald technologisch

vraagstuk samenwerken. Het Kaderprogramma is dus niet alleen een belangrijke bron van subsidies, maar het kan voor de deelnemers eveneens de basis vormen voor de ontwikkeling van joint ventures, partnerships en internationale netwerken, en voor het verkennen van nieuwe markten.

Het zesde kaderprogramma is het belangrijkste EU-instrument voor de financiering van onderzoek in Europa. Het werd op 30 september 2002 door de Raad formeel aangenomen en is vanaf 1 januari 2003 volledig operationeel.

Marco Polo (MAP)

Het onderdeel van dit onderzoek dat betrekking had op de vervoerssector droeg de naam Pilot Actions on Combined Transport (PACT).

Het Marco Polo-programma is de opvolger van het PACT en beoogt om een essentiële beleids optie van het witboek "European transport policy for 2010: Time to decide" te ondersteunen: het tot stand brengen van een evenwichtige modal split. Intermodaliteit, dat een belangrijk onderdeel van dit witboek is, moet volgens de Europese Commissie een bijdrage leveren in het tot stand brengen van de modal shift.

De voornaamste doelstelling van het Marco Polo-programma is de congestie op de wegen te verminderen en de milieuvriendelijkheid van de gehele vervoerssector te verbeteren door meer vrachtvervoer te laten plaatsvinden via de kustvaart (Short Sea Shipping), het spoor en de binnenvaart.

2.5.5. Overheidsinterventies in zeehavens

Havenrichtlijn (HRL)

Naar aanleiding van het Groenboek "inzake havens en maritieme infrastructuur" deed de Europese Commissie op 13 februari 2001 een Mededeling aan het Europees Parlement en de Raad over "De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa." Deze mededeling bevatte een voorstel van richtlijn "inzake toegang tot de markt voor havendiensten" (de Havenrichtlijn).

Het dossier doorliep heel de medebeslissingsprocedure. Uiteindelijk heeft het Europese Parlement op 20 november 2003, in een derde lezing, over een in het bemiddelingscomité bereikte compromis gestemd. Met 229 stemmen tegen, 209 voor en 16 onthoudingen werd

de procedure beëindigd; de Havenrichtlijn werd weggestemd.

Dienstverlening op de Interne Markt (DIM)

Het voorstel voor een richtlijn "betreffende diensten op de interne markt" 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.

Onder de richtlijn vallen:

- diensten voor consumenten, diensten voor ondernemingen of diensten die voor beide categorieën gebruikers worden verricht;
- diensten die worden verricht door een dienstverrichter die zich naar de lidstaat van de afnemer heeft verplaatst, op afstand verrichte diensten (bijv. via internet), in het land van oorsprong verrichte diensten nadat de afnemer zich heeft verplaatst, of in een andere lidstaat verrichte diensten nadat zowel de dienstverrichter als de afnemer zich aldaar hebben verplaatst (bijv. toeristengidsen);
- al dan niet gratis diensten ten behoeve van de eindafnemer.

De richtlijn is daarentegen 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.

Staatssteun (STS)

Volgens artikel 87 van het Verdrag van Europa is elke steun die door een lidstaat wordt toegekend of die met overheidsmiddelen wordt verleend, in welke vorm ook, en die de concurrentie verstoort of dreigt te verstoren door bepaalde bedrijven of de productie van sommige goederen te bevoordelen, verboden.

Met het Groenboek havens en maritieme infrastructuur van 1997 heeft de Europese Commissie de eerste stap gezet in de richting van de gehele of gedeeltelijke toepassing van het principe van artikel 87 op de havensector. Ondertussen zijn er door de Europese Commissie diverse initiatieven ontwikkeld om staatssteun en aanverwante mechanismen in de havensector te onderzoeken.

2.5.6. Hinterlandverbindingen

Trans Europese Netwerken (TEN)

Het doel van de Trans Europese Netwerken ligt in het bijdragen tot één van de hoofddoelstellingen van de Europese Unie, nl. de openstelling van de grenzen voor het vrij verkeer van goederen, personen en diensten. De beschikking van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet legde hiervoor de basis.

In 2001 deed de Europese Commissie een voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet. In dit voorstel worden richtsnoeren gegeven die inspelen op de nieuwe doelstellingen van het vervoerbeleid als omschreven in het Witboek over het Europese vervoerbeleid.

Op 14 november 2003 publiceerde de Europese Commissie een nieuwe mededeling met als titel: "Een Europees groei-initiatief. Investeren in netwerken en kennis ten behoeve van groei en werkgelegenheid. Eindverslag aan de Europese Raad". Deze mededeling formuleert voorstellen die tot doel hebben de investeringen in TEN-T te versnellen en daarmee economische groei en werkgelegenheid te bevorderen.

Spoorwegen (SPO)

De meest essentiële Europese regelgeving voor het



spoorwegvervoer dateert van 1991 toen de Raad op 29 juli de richtlijn betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (91/440/EEG) goedkeurde. Deze richtlijn introduceerde voor het eerst enige liberalisering in bepaalde aspecten van het spoorwegvervoer en zette de spoorwegmaatschappijen aan om zich meer toe te leggen op de concurrentiestrijd.

De richtlijn 91/440/EEG verwacht van de lidstaten dat ze de spoorwegmaatschappijen zodanig beheren dat ze het belang van een gezond financieel beleid en de noodzaak om competitief te zijn inzien. De lidstaten moeten de spoorwegmaatschappijen omvormen tot onafhankelijke ondernemingen door hen een budget toe te wijzen en hen een boekhoudsysteem, onafhankelijk van de staat, op te leggen.

De richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 werd op 15 maart 2001 gewijzigd door de publicatie drie nieuwe richtlijnen, dit om de ervaring met de uitvoering ervan evenals de ontwikkelingen in de spoorwegsector sinds de vaststelling van de richtlijn in aanmerking te nemen.

Shortsea Shipping (SSS)

Shortsea Shipping, in het Nederlands meestal onvertaald maar in documenten van de Europese Unie vanuit het Engels vertaald als "korte vaart" (en heel af en toe "kustvaart"), wordt soms op verscheidene wijzen gedefinieerd. In een mededeling van de Europese Commissie "over de ontwikkeling van de korte vaart in Europa" wordt de volgende definitie gebruikt: "Korte vaart is de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in het geografische Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de door Europa begrensde binnenzeeën loopt."

De Europese Commissie heeft met betrekking tot short-sea shipping al verschillende mededelingen gemaakt. De eerste mededeling dateert van 1995 en werd gevolgd door een voortgangsrapport in 1997. In 2001 deed de Europese Commissie een voorstel voor een richtlijn "betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in of vertrekken uit havens in de Gemeenschap". In april 2003 formuleerde de Europese Commissie een nieuwe mededeling met daarin een voorstel voor een richtlijn betreffende intermodale laadeenheden.

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 ver-

band 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.

2.5.7. Milieu en havens

Vogel- en Habitatrichtlijn (VOH)

De richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (de "Vogelrichtlijn"), heeft betrekking op de instandhouding van alle natuurlijke in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is. De richtlijn betreft de bescherming, het beheer en de regulering van deze soorten en stelt regels voor de exploitatie daarvan.

De Europese Raad vaardigde in 1992 de Habitatrichtlijn uit (Richtlijn 92/43/EEG van de Raad inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna). Beide richtlijnen hebben betrekking op zowel de bescherming van bepaalde diersoorten (tegen verstoring en vervolging) als op de bescherming van gebieden. De gebiedsbescherming gebeurt voor een aantal soorten.



De Vogel- en Habitatrichtlijnen zijn reeds vele jaren in voege. Sinds enkele jaren komen ze steeds meer in de actualiteit omdat het steeds moeilijker wordt om aan de strenge eisen van de richtlijnen te voldoen bij de uitvoering van grote havenprojecten (bijvoorbeeld het Deurganckdok in Antwerpen, de achterhaven van Zeebrugge en de Westerschelde Containerterminal in Vlissingen).

Havenontvangstvoorzieningen (HOV)

Het doel van deze richtlijn is de lozing van scheepsafval en ladingresiduen in zee, met name illegale lozingen, door schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap, te doen verminderen. Dit door het beschikbaar stellen en het verbeteren van havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, teneinde aldus een betere bescherming van het mariene milieu te bewerkstelligen.

De richtlijn 2000/59/EG werd in Vlaamse regelgeving omgezet door het besluit van de Vlaamse regering van 14 maart 2003 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 17 december 1997 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en -beheer, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 14 april 2003.

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).



3

Feiten en ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2003

3.1. De haven van Antwerpen

3.1.1. Industrie

In januari 2002 werd de eerste steen gelegd van een uitbreiding van de perslijn voor koetswerkonderdelen van Opel Belgium in Antwerpen. De uitbreiding betreft een investering van 51,4 miljoen euro en creëert werk voor veertig personen. Door deze uitbreiding vergroot de verankering van Opel in Antwerpen. De perslijn van Opel Belgium, die koetswerkonderdelen voor de nieuwe Astra zal produceren, zal in de toekomst niet alleen voor de eigen fabriek in Antwerpen werken, maar ook voor andere vestigingen binnen de groep. Naar aanleiding van de start van de uitbreiding van de perslijn afdeling kondigde Opel Belgium aan in de komende vijf jaar een bedrag van 500 miljoen te zullen investeren in de fabricage- en assemblageactiviteiten in Antwerpen. De investeringen zijn in hoofdzaak gericht op de komst van de opvolger van de Astra. Die wordt vanaf 2004 gebouwd en bij Opel Belgium zal zowel de 5-deurs als de 3-deursversie van de band rollen. De Antwerpse vestiging zal zelfs als enige de 3-deursversie bouwen. Daarnaast zal zij vanaf midden 2004 ook nog een nieuw voertuig bouwen dat gebaseerd is op het Astra-platform. Het gros van de geplande investeringen is voorzien voor de koetswerkafdeling, ondermeer voor een modernisering van de lasinstallaties. De werken aan de uitbreiding van de perslijn gingen in 2003 onverminderd verder en werden op het einde van het jaar beëindigd. In het begin van het jaar werden vijf grote kopstukken van de nieuwe perslijn geleverd. De kopstukken, die elk 150 ton wegen, moeten de reusachtige krachten van de nieuwe pers beheersen.

Op 24 maart 2003 werd ter hoogte van het Steen aan de Scheldekaai in Antwerpen de hoogzeesleper "Union Manta" gedoopt. De sleepboot is het eerste schip van de Belgische rederij Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) dat in het kader van een ingrijpend moderniseringsprogramma werd besteld. Het investeringsprogramma bedraagt in totaal zowat 135 miljoen euro en omvat naast de "Union Manta" tevens de bestelling van vier moderne havensleepboten met een paaltrekkracht van 65 ton. Deze nieuwe havensleepboten zullen ingezet worden in Zeebrugge en in Vlissingen. Voorts omvat het programma nog enkele ankerbehandelingsvaartuigen voor de offshore industrie en één hoogzeesleepboot met een paaltrekkracht van 100 ton. De "Union Manta" is in alle opzichten opmerkelijk. Het schip heeft een paaltrekkracht van 210 ton en is daardoor bijzonder geschikt voor het verslepen van zeer zware objecten over alle wereldzeeën. Daarvoor heeft het schip vijf lieren aan boord. Op één ervan kan een kabel van 8 kilometer worden opgeslagen en is de grootste lier die ooit op een schip werd gemonteerd. De 75,5 meter lange en 18 meter brede sleepboot kan ingezet worden voor ankerbehandeling, als boeienlegger, offshore supplyship en geavanceerd dienstvaartuig. Voor de behandeling van ankers (uitzetten, verplaatsen en losmaken van verankerde booreilanden en andere drijvende platforms) en van boeien is de "Union Manta" op het achterschip voorzien van een A-frame met een hefvermogen van 200 ton. Door een dynamisch positioneringssysteem kan het schip ook bij zwaar weer zijn positie behouden. Het systeem is computergestuurd en maakt naast de twee hoofdmotoren gebruik van vier krachtige elektrisch aangedreven boegen hekschroeven. De "Union Manta" is eveneens geschikt

voor het werken met ROV's (remote operated vehicles). Deze onbemande duikboten kunnen allerlei werkzaamheden uitvoeren tot op diepten van 3.000 meter. De "Union Manta" heeft 35 miljoen euro gekost en is het eerste schip dat opnieuw onder Belgische vlag vaart na de maatregelen tot herinvlagging die de Belgische regering in 2003 heeft genomen. Het vaartuig vaart in charter van het aannemingsbedrijf Heerema Marine Contractors Nederland die het voor drie jaar inzet in de Golf van Mexico.

In april 2003 nam New Holland Tractors (NHT), een opvolger van Ford Tractors Ltd., een honderdtal nieuwe personeelsleden in dienst voor haar fabriek aan de Wilmarsdonksesteenweg in de Antwerpse haven. NHT maakt aandrijfsystemen, achterassen en versnellingsbakken voor tractoren. Het bedrijf maakt deel uit van Case New Holland (CNH), 's werelds belangrijkste producent van landbouwmachines. De aanwerving was het gevolg van een investering van nagenoeg 51 miljoen euro voor de uitbreiding van het machinepark in de Antwerpse vestiging.

Op 3 april 2003 werd de uitbreiding van de polyethyleeninstallaties van het chemiebedrijf Atofina in Antwerpen feestelijk ingehuldigd. De productiecapaciteit van ethyleen werd daardoor verhoogd van 350.000 ton tot 510.000 ton per jaar. De capaciteitsverhoging moet worden gezien als de basis van de vernieuwing van de chemische fabriek in Antwerpen. Atofina is de chemieafdeling van de Franse oliemultinational TotalFinaElf en groepeerde de chemiefabrieken van het vroegere Belgische Petrofina (Petrochim) en het Franse Atochem. De

Belgische site langs de Scheldelaan in Antwerpen stelt ongeveer 400 mensen tewerk en produceert polyethyleen en elastomeren. In de buurt heeft TotalFinaElf een eigen raffinaderij die de basisproducten levert voor het nabijgelegen Antwerp Fina Olefins. De Franse groep stelt in Antwerpen ongeveer 1.850 mensen tewerk. De uitbreiding van de polyethyleeninstallatie betrof een investering van 140 miljoen euro. De productiecapaciteit werd met 160.000 ton per jaar verhoogd. Daartoe werden de zogenaamde Gemini-installaties gebouwd evenals een nieuwe grote extruder. De distributie van de kunststoffen gebeurt door de logistieke partner Katoenatie, die daarvoor het vervoersplatform uitbreidde met een nieuwe terminal. De Antwerpse polyethyleenfabriek is goed voor 10 % van de polyethyleenmarkt in West-Europa en is nu de grootste installatie voor de aanmaak van gekleurde polyethyleen harsen ter wereld.

De Antwerpse goederenbehandelaar Nova & Hesse-Noord Natie Stevedoring (NHS) en het Belgische bedrijf Kranen Michielsens hebben op 7 april 2003 de joint venture Atlas-Project Cargo Solutions opgericht. De firma Kranen Michielsens uit Deurne is gespecialiseerd in het vervoer over de weg en in de behandeling van zware en volumieuze ladingen. Atlas-Project Cargo Solutions wil zich in Antwerpen beter positioneren op de markt van de logistiek van projectladingen en van colli met uitzonderlijke afmetingen. De 50/50 joint venture bundelt de expertise van de twee partners op complementaire domeinen en biedt een geïntegreerde door-to-door service. Atlas-Project Cargo Solutions biedt haar diensten aan vanaf de productiesites om het even waar in Europa tot de overzeese eindbestemming. De geleverde diensten hebben betrekking op zowel demontage, conditionering voor vervoer, voortransport met gespecialiseerd materieel naar de haven van Antwerpen en laden aan boord van een heavy liftschip of multipurpose cargoschip, als op het navervoer naar de eindbestemming en de eventuele montage ter plekke. NHS beschikt in Antwerpen over drie terminals voor de behandeling van conventioneel stukgoed en breakbulk. De staalterminal van NHS leent zich voor projectcargo en andere zware eenheidsladingen. De magazijnen van die terminal zijn met hun schuifdak erg geschikt voor de bescherming van de lading tegen slechte weersomstandigheden, waardoor het risico van schade wordt geminimaliseerd. Rechtstreekse overslag van het magazijn naar het scheepsruim of het -dek is mogelijk, evenals de overslag van en naar lichters of kustvaarders. De vloer van het magazijn werd vernieuwd en de terreinen werden omheind zodat de verladings- en de expediteurs in staat zijn hun lading langer en veiliger op te slaan en assemblage- en ver-



pakkingsoperaties uit te voeren. De onderneming laat, indien gevraagd, ook overslagoperaties op andere kaaien in de haven uitvoeren. Atlas-Project Cargo Solutions profileert zich als een hooggespecialiseerd bedrijf dat naast een waaier van diensten eveneens een engineeringfunctie heeft. Deze functie wordt voornamelijk door de firma Kranen Michielsens ondersteund.

De Frans-Belgische petroleummaatschappij Total kondigde in juli 2003 aan om 130 miljoen euro te investeren in haar raffinaderij in Antwerpen om het zwavelgehalte in de geproduceerde benzine en diesel sterk te verminderen. Total vergroot de ontzwavelingscapaciteit in de Antwerpse raffinaderij om aan de nieuwe vereisten van de autoconstructeurs te kunnen voldoen. De volgende generatie verbrandingsmotoren vereist brandstof met een uiterst laag zwavelgehalte, en dit zowel voor benzine-motoren als voor dieselmotoren. De efficiëntere motoren van morgen hebben brandstof zonder zwavel nodig. Bovendien vormt zwavel ook een probleem voor de katalysatoren omdat de zwaveldioxide die bij verbranding ontstaat die katalysatoren beschadigt. De Europese normen voor het zwavelgehalte in de brandstoffen worden eveneens steeds strenger. Vanaf 2005 mag het gehalte nog maximaal 50 ppm (parts per million) brandstoffen bedragen en vanaf 2009 nog maximaal 10 ppm. Total bouwt in Antwerpen een ontzwavelingsinstallatie voor benzines met een capaciteit van 9,1 miljoen liter per dag, die het zwavelgehalte tot minder dan 10 ppm vermindert. Om de norm van 10 ppm te halen moet er eigenlijk ontzwaveld worden tot 7 à 8 ppm, aangezien reeds door een kleine externe verontreiniging de norm van 10 ppm niet meer wordt gehaald. De ontzwavelingscapaciteit voor diesel wordt eveneens verhoogd. De capaciteit wordt met 11 % opgetrokken tot 9,4 miljoen liter per dag en de ontzwaveling wordt verhoogd tot 10 ppm. De raffinaderij van Total in Antwerpen kan dagelijks 57,2 miljoen liter ruwe aardolie verwerken tot een breed gamma petroleumproducten en is de grootste raffinaderij van Total. De nieuwe installaties zullen een tiental nieuwe jobs creëren. Door de verhoging van de ontzwavelingscapaciteit wordt wel 2 % meer CO₂ geproduceerd in de raffinaderij, maar de CO₂-uitstoot in het verkeer daalt doordat de wagens minder brandstof verbruiken in hun energie-efficiëntere motoren.

In september 2003 besliste het Duitse fijnchemicaliënbedrijf Degussa om de bestaande methioninecapaciteit in Antwerpen uit te breiden met 150.000 ton per jaar. De daarvoor nodige investering van 350 miljoen euro zal de totale productiecapaciteit van methionine bij Degussa Antwerpen opvoeren tot 230.000 ton per jaar. De uit-

breiding moet midden 2005 klaar zijn en zal werk bieden aan 90 personen. Methionine is een aminozuur dat als additief wordt gebruikt in de bereiding van kippenvoerders. Aan de uitbreiding van de methionineproductie-eenheid in Antwerpen zit een hele voorgeschiedenis vast. Begin 2002 kreeg Degussa Antwerpen de toezegging voor de uitbreiding van de bestaande capaciteit met 150.000 ton. Door herstructureringen, die in 2002 werden opgestart, werd het investeringsbudget voor 2002 teruggeschroefd, waardoor de geplande uitbreiding in Antwerpen werd uitgesteld. Eind 2002 twijfelde Degussa of de capaciteitsverhoging nog wel in Antwerpen zou gerealiseerd worden. Andere vestigingen van Degussa in Singapore, China en in het Amerikaanse Mobile kwamen ook in aanmerking voor de nieuwe methionine-eenheid. Dat Antwerpen uiteindelijk toch de voorkeur kreeg komt door de aanwezige knowhow van het personeel bij Degussa Antwerpen, dat jarenlange ervaring heeft bij de aanmaak van methionine.

Antwerpen, wereldcentrum van de chemische nijverheid

Gedurende de laatste decennia is de haven van Antwerpen uitgegroeid tot één van de belangrijkste centra ter wereld van de chemische industrie. Antwerpen is zondermeer het grootste petrochemiecentrum van West-Europa en het tweede grootste op wereldschaal.

Door de combinatie van een dichte concentratie van diverse chemische productie-installaties met een logistiek centrum, maakt de overslag van chemische producten een aanzienlijk deel uit van het totale Antwerpse goederenpakket. Als gevolg van de aanwezige logistieke knowhow bouwen diverse onderaannemers van de chemische bedrijven distributiecentra in het havengebied. Belangrijke investeringen van Belgische en buitenlandse petrochemische en chemische bedrijven zorgden voor de sterke expansie van de chemische cluster.

Antwerpen is niet enkel de tweede belangrijkste chemische cluster, maar ook één van de meest gediversifieerde en geïntegreerde chemische productiesite van de wereld. Het havengebied telt ongeveer 1.500 opslag tanks of 3,6 miljoen m³ opslagruimte en de totale opslagcapaciteit van roestvrij stalen tanks bedraagt 185.000 m³. Wat dit laatste betreft is Antwerpen de uitgesproken marktleider en laat, op dat vlak, haar concurrenten ver achter zich. Bovendien bieden verscheidene tankopslagbedrijven gespecialiseerde diensten aan, zoals de opslag in gekoelde tanks en het mengen en filteren van chemische producten.

Op 18 december 2003 verwierf Katoen Natie de volledige controle over Riga Natie. Door de fusie komen de nummers één en twee op het gebied van logistieke dienstverlening in de Antwerpse haven onder één beheer. De overname van Riga Natie komt op slechts enkele maanden na de overname van Werf & Vlasnatie door Katoen Natie. Door de overname kan Riga Natie rekenen op de nodige schaalvergroting. Het jonge leeftijdsprofiel van de meeste natiebazen (vooraan in de dertig), die de bedrijven binnen Riga Natie verder willen ontplooiën, heeft een rol gespeeld in de overname. De vijf oudere van de in totaal negentien werkende vennoten hebben beslist om zich terug te trekken. Bijkomende motieven voor de overname zijn de gedecentraliseerde structuur van Katoen Natie, het feit dat de Vlaamse verzekering aldus gewaarborgd blijft en de gelijklopende ervaring die beide bedrijven hebben op het vlak van de natiestructuren en van de goederenbehandeling in de haven van Antwerpen. Voor Katoen Natie biedt de overname van Riga Natie de kans om het marktaandeel op de thuismarkt te verbeteren. Ook de geografische spreiding van de aanwezigheid van de Katoen Natie in de Antwerpse haven wordt door de overname verbeterd. Zowel op de rechter- als op de linkeroever palen de concessies van beide bedrijven aan elkaar, met name via die van Valkeniersnatie, die drie jaar eerder de groep verwoegde. Bovendien zijn Katoen Natie en Riga Natie op verschillende vlakken complementair aan elkaar. Beide bedrijven bieden stouwerij-activiteiten aan gecombineerd met logistieke dienstverlening en beschikken over een eigen wagenpark. Riga Natie had op het ogenblik van de overname investeringsplannen voor een totaal bedrag van 12 miljoen euro. Deze investeringen komen door de overname niet in het gedrang.

In december 2003 kondigde Antwerp Gas Terminal (AGT) aan de opslagcapaciteit van LPG in haar vestiging in de Waaslandhaven fors uit te breiden. Met vier enorme ondergrondse opslag tanks wordt de LPG-terminal van AGT de grootste van Noordwest Europa. Niettegenstaande bovengrondse opslag tanks nagenoeg 25 procent goedkoper zijn opteert AGT toch voor de bouw van de installaties onder de grond. De ondergrondse tanks bieden immers meer veiligheid en een bijkomend sprinklersysteem is daarbij overbodig. De vier ondergrondse tanks zijn ingeterpte tanks die op een bijzondere zandbedding liggen. De vier tanks vervangen de vier bovengrondse tanks, die eerder vergund werden. Hoewel de omzet op de LPG-markt licht daalt, zoekt AGT toch naar nieuwe uitdagingen. De investering gebeurt hoofdzakelijk in functie van Atofina, aan de Scheldelaan in Antwerpen. Tussen de installaties van AGT in de Waas-

landhaven en deze van Atofina op andere oever van de Schelde wordt een ondergrondse pijpleiding aangelegd. De nieuwe installaties moeten in 2005 opstarten. Ook Oiltanking breidde tevens zijn gasopslagcapaciteit uit met 11.000 m³ tot 33.000 m³ in functie van de uitbreiding van de Degussa installaties.

3.1.2. Infrastructuur

Om aan het groeiend containerverkeer het hoofd te kunnen bieden besloot de Vlaamse overheid in 1998 tot de bouw van het Deurganckdok, ten zuiden van Doel. Door de aanleg van het nieuwe dok zal de haven over ruim vijf kilometer meer containerkade beschikken. De bouwwerken gingen in september 1999 van start. Amper 9 maanden later, in juni 2000, lagen de werken echter al weer stil. De Raad van State had de bouwvergunning geschorst wegens procedurefouten. Dit euvel werd met een nieuwe bouwvergunning verholpen, maar in 2001 oordeelde de Europese Commissie dat er onvoldoende compensaties voor de schending van natuurwaarden waren. De Antwerpse Linkeroeverhaven valt namelijk bijna volledig samen met het Europees beschermd vogelrichtlijngebied "Schorren en polders van de Beneden-Schelde". Hierdoor gaat de verdere uitbouw van de haven ten koste van beschermd natuurgebied. Er volgde een nieuw arrest waardoor de werken opnieuw werden stilgelegd. Omdat het stilleggen van de bouwverf veel geld kostte aan instandhoudingswerken en claims en omdat het project te belangrijk is voor de toekomst van de haven van Antwerpen, onderzochten de Vlaamse politici hoe ze de werf zo snel mogelijk opnieuw konden starten. Op 14 december 2001 werd in het parlement een speciaal nooddecreet goedgekeurd, dat de uitgave van een reeks nieuwe bouwvergunningen mogelijk maakte. Het validatiedecreet regelt niet enkel de heropstart van de werf, maar voorziet ook in een belangrijke reeks compensaties voor het milieu om verdere problemen met Europa te voorkomen. 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 Kruikebeke, 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. De aanleg van de overstromingsgebieden kadert in het Sigma-



plan dat het Zeescheldebekken moet beveiligen tegen hoogwaterstanden die veroorzaakt worden door stormvloeden in de Noordzee. 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 Zeeschelde 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. Het heropstarten van de bouwwerf in 2002 is vlot verlopen. De werken worden uitgevoerd onder toezicht van een beheerscommissie die waakt over de natuurcompensaties. Het natuurcompensatieplan is uitgewerkt in een resolutie en een protocol. Het protocol beschrijft de realisatie en inrichting van terreinen die als natuurcompensatiezone zullen worden beheerd. De meeste compensaties zijn permanent, maar anderen zijn slechts tijdelijk, in afwachting van de realisatie van meer permanente compensaties. Verder regelt het protocol tevens de wetenschappelijke monitoring van het gebied. De eerste kaaimuren van het containerdok werden, in aanwezigheid van prins Filip, in december 2003 opgeleverd. Intussen werden de baggerwerken aangevat en kan de superstructuur gebouwd worden. De bouw van de tweede fase, met een kaaimuur van 1.370 meter lang aan de overzijde van het dok, was aanvankelijk een half jaar later gepland. Tijdens de stillegging van de bouwwerf kon op een aantal vlakken zoals de stabilisatie van het terrein echter vooruitgang geboekt worden, zodat deze tweede fase wellicht sneller dan verwacht klaar zal zijn. De bouw van de kaaimuren voor een derde fase werd op 13 december 2002 door de Vlaamse regering goedgekeurd. Het gaat om de derde en laatste fase van het Deurganckdok die

voorziet in een bijkomende 1.100 meter kaaimuur aan de westzijde van het dok en een even groot stuk aan de oostkant. 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 gemeente Beveren, waar Doel toe behoort, stelde een schorsings- en vernietigingsberoep in tegen het nooddecreet bij het Arbitragehof. Het schorsingsberoep werd op 26 november 2002 door het Arbitragehof verworpen omdat niet voldaan is aan de voorwaarde dat de indieners van de klacht een moeilijk te herstellen ernstig nadeel lijden. Het Arbitragehof ontkent niet dat de Doelenaars nadeel kunnen lijden. Maar het hof is van oordeel dat, indien het bekrachtigingsdecreet geschorst wordt, het nadeel voor het algemeen belang en voor de haven van Antwerpen ernstiger en moeilijker te herstellen zou zijn dan het nadeel dat de Doelenaars ondervinden. Op 26 november 2003 verwierp het Arbitragehof eveneens het vernietigingsberoep van de gemeente Beveren en de inwoners van Doel tegen het bekrachtigingsdecreet van 29 maart 2002. Door de uitspraken van het Arbitragehof kon worden vermeden dat de werken aan het Deurganckdok andermaal werden stilgelegd en mogen de eerste containerschepen in 2005 in het nieuwe containerdok worden verwacht.

Haven van Antwerpen

Oppervlakte Linkeroever	5.800 ha
Oppervlakte Rechteroever	7.655 ha
Totale oppervlakte	13.455 ha
Wateroppervlakte	2.103 ha
Totale lengte kaaimuren	129,8 km
Totale lengte spoorwegen	960 km
Totale lengte wegen	276,5 km

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

De raad van bestuur van het Havenbedrijf van Antwerpen besliste op 25 februari 2003 om de concessies voor de containerterminals aan het Deurganckdok te herschikken. In juni 2000 kreeg P&O Ports, samen met de rederij P&O Nedlloyd en de haven van Duisburg de concessie voor de zuidoostelijke terminal toegewezen. De noordoostelijke terminal werd toegekend aan de Belgische goederenbehandelaar Hesse-Noord Natie (HNN) (toen nog Hessenatie). HNN kreeg eveneens de concessie voor de noordwestelijke terminal en dit samen met de Zwitserse rederij Mediterranean Shipping Company (MSC). MSC is de belangrijkste containerklant van de Antwerpse haven. Door de vertragingen bij de bouw van het Deurganckdok besliste MSC in november 2002 echter



om af te zien van de concessie aan het Deurganckdok en om haar trafiek te concentreren achter de sluisen, aan het Delwaidedok. Naar aanleiding van die beslissing van MSC achtte het havenbestuur het opportuun om met de concessiehouders te onderhandelen over een mogelijke herschikking van de concessies rond het Deurganckdok. HNN kreeg door de beslissing van MSC meer ruimte vrij op de noordwestelijke terminal en het was intussen duidelijk dat door de eigenaardige configuratie van de noordoostelijke terminal deze niet optimaal benut kon worden. Bovendien bleek dat door het samenbrengen van de noord- en zuidoostelijke terminals en deze in handen te geven van één exploitant, er een capaciteitsoptimalisering van nagenoeg 38 procent kon worden behaald. Daarom besliste het havenbestuur om, in overleg met de goederenbehandelaars, de volledige oostkant van het Deurganckdok in concessie te geven van P&O Ports. De noordwestelijke concessie blijft, na de verhuis van MSC naar het Delwaidedok, voor HNN. Dankzij de verschuivingen en het gebruik van moderne behandelingstechnieken denkt het havenbestuur om vanaf 2007 geleidelijk een overslagcapaciteit tot 6 miljoen TEU jaarlijks te kunnen uitbouwen aan het nieuwe getijdendok. In september 2003 besliste de raad van bestuur van het Havenbedrijf om ook de derde fase west in concessie te geven aan HNN. Hierdoor beschikt HNN dus over de volledige westelijke kaai van het Deurganckdok. Wel wordt de mogelijkheid opengehouden om in een later stadium eventueel een derde goederenbehandelaar aan

het dok toe te laten. Voorwaarde is echter dat de toekenning van de derde concessie niet leidt tot een vermindering van de globale productiviteit.

Op vrijdag 9 mei 2003 werd de nieuwe cruiseterminal aan de Scheldekaaien officieel in gebruik genomen door de schepenen van toerisme Leo Delwaide en Ludo Van Campenhout. Op 15 april 2002 gaf Leo baron Delwaide het officiële startschot voor de bouw van de nieuwe cruiseterminal op de betaalparking aan de Scheldekaai 20-21 in Antwerpen. Omdat het gebouw tussen de Schelde en de waterkering ligt, werd het op een verhoogd gebouwd zodat het bij springtij niet onder kan lopen. Het gebouw, dat geheel onder de beschermende hangars is gebouwd, heeft een lengte van 92 meter en is 21 meter breed. Het bevat diverse ruimten zoals een onthaalbalie, een shop, een douanepost, een kantoor voor de federale politie en een bagageruimte. De kostprijs van de nieuwe cruiseterminal bedraagt ongeveer één miljoen euro. Met de bouw van de cruiseterminal wil Antwerpen zich meer profileren als homeport voor cruises: een haven waar cruises beginnen en/of eindigen, en dit in tegenstelling met een zuivere aanleghaven. Het eerste cruiseschip dat van de nieuwe terminal als homeport gebruik maakte was de "Black Watch", van de Noorse rederij Fred Olsen Lines die op 26 juli 2003 aan de Scheldekaai afmeerde. De passagiers ontscheepten in Antwerpen na een cruise naar de Noorse fjorden en tegelijkertijd stapten passagiers aan boord voor een reis naar Spitsbergen.

Naast de bouw van de cruiseterminal werden tevens de kaaimuren langs zij deze nieuwe terminal versterkt door het aanbrengen van asfaltmatten. Het gebruik van de krachtige schroeven van de cruiseschepen bij het aan- en afmeren zorgde voor uitschuring van de bodem juist vóór de kaaimuren, waardoor de stabiliteit van de constructie in gevaar kwam. Door het plaatsen van de asfaltmatten wordt de uitschuring verhinderd. Om de asfaltmatten niet te beschadigen is het de scheepvaart niet toegelaten tot 60 meter uit de kaaimuur ter hoogte van kaaien 20-21 het anker te gebruiken, noch de ankerketting over de bodem te laten slepen.

Eind november 2002 heeft de Tijdelijke Vereniging Combinatie Wrakkenruiming Westerschelde (CWW), een Belgisch-Nederlands consortium van baggerbedrijven, het contract in de wacht gesleept voor het opruimen van 38 wrakken in de Westerschelde. CWW moet uit de vaarweg of de hellingen van die geul zeeschepen, binnenschepen en kleinere vaartuigen verwijderen en stukken oude dijkversterking en palen verwijderen. De resten van de wrakken worden in Nederland aan wal gebracht en afge-

voerd. De 38 wrakken die nu worden geruimd hinderen schepen of bedreigen de stabiliteit van de vaargeul. De werken passen in de verdieping van de Schelde en de "Langetermijnvisie van het Schelde-estuarium". Het contract met de Nederlandse Rijkswaterstaat Directie Zeeland is 45,8 miljoen euro waard, waarvan 90 % wordt betaald door het Vlaamse gewest. De berging van het eerste wrak werd in het begin van de maand februari 2003 aangevangen. De werken moeten tegen begin 2005 klaar zijn. De Tijdelijke Vereniging CWW bestaat uit Dredging International, Baggerwerken Decloedt en zoon, Ondernemingen Jan De Nul, Herbosch-Kiere, Scaldis, Smit-Salvage en Boskalis.

MSC (Mediterranean Shipping Company) besliste in november 2002 om af te zien van haar voornemen om, samen met Hesse-Noord Natie, een containerterminal te bouwen langs de westkant van het in aanbouw zijnde getijdendok. De Zwitserse rederij zal haar trafieken op de rechteroever concentreren aan het Delwaidedok, waar zij al langer aanwezig is. De huidige terminal langsheen het Delwaidedok zal worden aangepast om de schepen van MSC te ontvangen. De keuze van MSC om al haar trafiek te concentreren aan het Delwaidedok heeft ook te maken met de fusie tussen Hessenatie en Noord Natie. Deze twee goederenbehandelaars hebben immers samen een volledige kant van het Delwaidedok in concessie. Daardoor heeft MSC er de mogelijkheid om een dedicated terminal in te richten met een kaai- en achterliggende terminaloppervlakte van meer dan 180 hectare. Bovendien is het Delwaidedok reeds goed ontsloten op het binnenscheepvaart- en spoorwegnetwerk. In dit raam plaatste MSC Home Terminal in Antwerpen in december 2003 een bestelling voor tien ship-to-shore kranen (STS) bij de Zweedse kranenbouwer Kalmar voor haar containerterminal aan het Delwaidedok. MSC Home Terminal is de joint venture tussen de Zwitserse rederij MSC (Mediterranean Shipping Company) en de Antwerpse goederenbehandelaar Hesse-Noord Natie. Door de bestelling wordt het aantal containerkranen op de terminal opgevoerd tot vierentwintig stuks. De bestelling van de 10 kranen is tevens de grootste bestelling van containerkranen die ooit in Europa werd geplaatst. De kranen zullen worden gebouwd in Rotterdam in de constructiewerkplaatsen van Nelcon, dat in december 2000 door Kalmar werd overgenomen. Vermits de afdeling van Kalmar in Rotterdam slechts 6 dergelijke containerkranen per jaar kan bouwen werd een strategische alliantie gesloten met de Nederlandse constructeur Hollandia S3C. Kalmar zal zich toeleggen op de engineering en de assemblage terwijl Hollandia S3C alle laswerk voor

haar rekening zal nemen. De eerste STS-kraan moet in november 2004 operationeel zijn. De negen overige kranen worden dan geleverd tegen een cadans van één per maand. De tien STS-kranen die de MSC Home Terminal heeft besteld zijn van het "super post Panamax"-type. Ze hebben een reikwijdte van zesenvijftig meter en kunnen daardoor schepen behandelen met een dekbreedte van twintig containers. De kranen hebben een hefvermogen van tachtig ton en van vijfenzeftig ton onder de spreader. Ze zullen ook in staat zijn om met een twinlift spreader te werken.

3.1.3. Nieuwe scheepvaartlijnen

In februari 2003 hervatte de Egyptische rederij Egyptian Navigation Company (ENC) haar regelmatige scheepvaartlijn vanuit de Egyptische haven Alexandrië naar Noord-Europa. Een reorganisatie van het vaarschema was er de oorzaak van dat de rederij zich tijdelijk uit het Noord-Europese vaargebied terugtrok. De dienst werd hernomen met de aanloop van de "Al Minufiyah", die vanuit Bremen in Antwerpen een belangrijke partij goederen kwam laden voor de havens Damietta en Alexandrië. De reder verzorgt de dienst met eigen schepen en loopt om de veertien dagen Antwerpen aan. Alexandrië is de belangrijkste bestemmingshaven, maar de dienst loopt ook havens in Libië aan. In Antwerpen is de Egyptische rederij vertegenwoordigd door de firma ACSA92.

Op 15 april 2003 startte de Europe-Levant Express Service (ELS) een nieuwe verbinding tussen Antwerpen en havens in de Middellandse Zee. ELS biedt een wekelijkse afvaart aan vanuit Antwerpen en is een samenwerking tussen de Taiwanese rederij Hatsu Marine en de Duitse rederij Hapag-Lloyd. De Israëlische rederij ZIM boekt eveneens containers op de ELS-dienst via haar Antwerpse agent Astramaris Shipping Europe. Het vaarschema van de Europe-Levant Express Service is als volgt: Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Taranto, Piraeus, Istanbul en Izmir. Met deze dienst wil Hatsu Marine een voet aan de grond krijgen op de markt van het intra-Europees vervoer, met de klemtoon op de regio van de Middellandse Zee. Hatsu Marine en Hapag-Lloyd zetten vier containerschepen in op de ELS-dienst, met een capaciteit van 1.900 tot 2.100 TEU. De schepen worden in Antwerpen behandeld aan de Europaterminal van Hesse-Noord Natie. De ELS-dienst sluit aan op andere diensten van Evergreen en Lloyd Triestino via overslag op de hubterminal van Tarente.

In het begin van het jaar 2003 breidde de Deense rederij Clipper Elite Carriers (CEC Lines) haar activiteiten uit met de bediening van de Zwarte Zee. CEC Lines baat

reeds geruime tijd een regelmatige lijn uit vanuit Antwerpen naar de landen Algerije, Tunesië en Libië. Deze dienst naar Noord-Afrika is een gemengde lijn waarbij goederen als conventioneel stukgoed/breakbulk, in containers en als roro vervoerd worden. De ingezette schepen zijn gespecialiseerd in het laden van projectlading en heavy lifts. Op de wekelijkse dienst zet de rederij multipurpose vrachtschepen van 5.000 à 12.000 dwt in, die uitgerust zijn met zwaar laadgerei. Antwerpen is de basishaven van de dienst, maar bij voldoende ladingaanbod worden ook andere havens aangelopen zoals Bremen, Caen of Tilbury. In de Middellandse Zee worden eerst de havens in Algerije aangelopen en vervolgens deze in Tunesië en Libië. De Zeebrugse onderneming Flamar treedt op als algemeen agent en beheerder van de dienst terwijl het zusterbedrijf Belgo Iberian Maritime in Antwerpen de agent is. Als bijkomende dienst vanuit Antwerpen doet CEC Lines sinds februari 2003 ook bestemmingen in de Zwarte Zee aan. Volgende havens in de Zwarte Zee worden aangelopen: Poti in Georgië, Novorossisk, Ilichevsk/Odessa en Constantza. Het uitbatingsconcept is nagenoeg gelijk aan de dienst naar Noord-Afrika omdat hetzelfde type schepen wordt ingezet. Flamar treedt eveneens op als algemeen agent.

In juni 2003 heeft de Finse lijnoperator Transfennica de capaciteit op twee van haar diensten tussen Antwerpen en Finland verhoogd. De afvaartfrequentie van de lijn naar Hamina werd verhoogd van twee naar drie per week, die van de dienst naar Hanko werd verdubbeld van één naar twee afvaarten per week. Enkel de afvaartfrequentie naar Rauma bleef, met één afvaart, ongewijzigd. De bijkomende afvaarten vertrekken telkens op vrijdag uit Antwerpen zodat de lading de volgende maandag in Finland kan worden gelost. Voor de drie diensten die Transfennica verzorgt worden schepen met een capaciteit van 200 TEU en 60 tot 65 trailers ingezet. De trailers worden onderdeks, de containers bovendeks gestuwd. De laadruimen aan boord van de schepen zijn zeer ruim en speciaal ontworpen en gebouwd voor het verschepen van hoogwaardige producten zoals papier vanuit Finland naar het Europese continent. De schepen van Transfennica worden op de Linkeroever van Antwerpen behandeld op de terminal van Westerlund, aan kaai 1207 van het Vrasenedok. Westerlund beschikt er over een ligplaats waar tegelijkertijd roro- en lolo-operaties kunnen worden uitgevoerd.

In 2003 loopt de rederij Hanjin voor het eerst in vijftig jaar rechtstreeks de haven van Antwerpen aan en dit in het kader van de New Transatlantic Service (NTA-dienst). De rederij Hanjin Shipping komt naar Antwerpen

met een dienst die past in het nieuwe samenwerkingsverband Cosco, K Line, Yang Ming en Hanjin (CKYH). Hanjin was wel reeds in Antwerpen aanwezig, maar steeds als slotcharterer bij andere rederijen, onder meer bij Lykes Lines in het raam van de wekelijkse dienst naar Houston en New Orleans aan de Golf van Mexico. Met die slotuitwisseling was Hanjin goed voor 23.000 TEU per jaar. Bovendien werden jaarlijks ongeveer 100.000 TEU per binnenschip aangevoerd uit Rotterdam. Voor de rechtstreekse aanloop zet Hanjin één containerschip in op de NTA-dienst. Het schip, de "Hanjin Osaka", dat tot 3.700 TEU kan laden heeft een snelheid van 24 knopen. De andere partners van de NTA-dienst zetten elk ook één schip in wat het totaal op vier schepen brengt. In de rotatie, die 28 dagen duurt, worden volgende havens aangelopen: Antwerpen, Bremerhaven, Felixstowe, Rotterdam, Le Havre, New York, Norfolk en Charleston. De dienst heeft ook slots verhuurd aan UASC (United Arab Shipping Company) en aan CSAV (Compañía Sud-Americana de Vapores). In Antwerpen worden de schepen van de NTA-dienst behandeld op de Noordzeeterminal van Hesse-Noord Natie.

De rederijen Delmas, West Afrika Linien en MOL (Mitsui OSK Lines) hebben een samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor de oprichting van een "vessel sharing agreement" (VSA) voor het gezamenlijk gebruik van schepen, waarbij de partners echter hun onafhankelijkheid behouden op het vlak van de commercialisering van hun activiteiten. De overeenkomst ging in november 2003 van start en betreft twee diensten: een wekelijkse dienst die Delmas uitbaat met vijf containerschepen van 2.200 TEU ("Hebdo I") en de Express-dienst die met drie containerschepen van 1.200 TEU om de 12 dagen een



afvaart voorziet ("Hebdo II"). De rotaties zijn als volgt: de wekelijkse dienst nummer 1 bedient achtereenvolgens Montoir, Felixstowe, Antwerpen, Le Havre, Montoir, Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Tema, Abidjan, Dakar en terug naar Montoir. Op het vaarschema van de Express-dienst staan volgende havens: Hamburg, Antwerpen, Felixstowe, Le Havre, Dakar, Conakry, Lagos (Apapa/Tin Can Island), Abidjan, en terug naar Hamburg. Bij voldoende ladingaanbod worden ook Takoradi en San Pedro aangelopen. De samenwerkingsovereenkomst past in het kader van een rationaliseringsplan waarbij in de zomer van 2003 door drie rederijen (MOL, West Afrika Linien en P&O Nedlloyd) vijf schepen uit de route naar West-Afrika werden teruggetrokken. Door de vermindering van de overcapaciteit op deze route hopen de rederijen hun tarieven gemakkelijker te kunnen aanpassen.

In maart 2003 paste China Shipping Container Line (CSCL) haar Europa/Azië-dienst aan door de geleidelijke vervanging van de schepen van 4.000 TEU door nieuwe containerschepen met een capaciteit van 5.500 à 5.750 TEU. De aanpassing kadert in een plan om de dienst te reorganiseren. De oorzaak van de veranderingen zijn de oorlog in Irak, waardoor de trafiek naar de regio van het Midden-Oosten onzeker werd, en de vermindering van het aantal schepen van de Europa/Azië-dienst van negen naar acht. De vermindering van het aantal schepen heeft geen invloed op de wekelijkse frequentie omdat enkele aanloophavens van de dienst werden geschrapt. Bovendien varen de nieuwe schepen sneller. Het nieuwe vaarschema is als volgt: Felixstowe, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Port Kelang, Hongkong, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Chiwan, Hongkong, Port Kelang, Genua, Felixstowe, Hamburg, Rotterdam en terug naar Antwerpen. De havens van Valencia en Khor Fakkan werden uit de rotatie geschrapt. De schepen van CSCL worden in Antwerpen behandeld op de Noordzeeterminal van Hesse-Noord Natie.

In november 2003 heeft Universal Africa Lines (UAL) voor het eerst twee schepen op lange termijn in tijdbewrachtiging genomen voor de dienst tussen Noord-Europa en de westkust van Afrika. Hierdoor kan de rederij, waarvoor HMT International Shipping uit Rotterdam als agent optreedt, ook een retourdienst vanuit West-Afrika naar Noord-Europa ontwikkelen. Daarbij wordt voornamelijk gemikt op lading uit de petroleumindustrie. De twee schepen hebben een capaciteit van 6.288 ton draagvermogen en zijn uitgerust met twee boordkranen van 60 ton waarmee, in tandem, ladingen tot 120 ton aan boord kunnen worden genomen. De schepen hebben een containercapaciteit van 360 TEU. Tot dan toe ope-

reerde 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. Door het inzetten van vaste schepen kan dit nu wel. De rederij zoekt retourlading in de petroleumsector maar hoopt ook de schepen te kunnen inzetten 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, al gebeurt het dat er ook in andere havens wordt geladen. In Antwerpen is UAL op jaarbasis goed voor ongeveer 150.000 ton breakbulk en 4.000 TEU.

In december 2003 beslisten de rederijen Pacific International Lines (PIL) en Wan Hai om vanaf mei 2004 een nieuwe wekelijkse dienst op vaste dagen tussen Azië en Noord-Europa op te starten. Deze nieuwe dienst zal een rechtstreekse aanloop verrichten in Antwerpen. De dienst wordt geëxploiteerd onder de naam van Far East-Europe Service (FES) en de twee partners zetten elk vier schepen in van 2.800 à 3.000 TEU. Het volgende vaarschema wordt gevolgd: Sjanghai, Ningbo, Hong-Kong, Shekou, Singapore, Port Kelang, Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Port Kelang, Singapore en terug naar Sjanghai. Groot-Brittannië wordt vanuit Antwerpen en Rotterdam per feeder bediend. Uit het vaarschema blijkt dat het accent van de nieuwe lijn op de Chinese markt ligt. Door de rechtstreekse aanloop van Antwerpen versterkt de haven zijn positie in de Aziatische trafiek en het feit dat Antwerpen de laatste laadhaven is, komt de feederactiviteiten ten goede.

Op donderdag 14 december 2003 werd op de Noordzeeterminal van Hesse-Noord Natie de 5 miljoenste TEU van het jaar behandeld. Het was de eerste keer dat de haven van Antwerpen de kaap van 5 miljoen TEU ronde. De cijfers van de behandelde containers gingen constant in stijgende lijn: het eerste miljoen TEU werd gehaald in 1978, het tweede in 1993, het derde in 1997 en het vierde in het jaar 2000. Op dezelfde dag had de oplevering plaats van de eerste fase van de kaaimuren van het Deurganckdok. De ingebruikname van dit nieuwe getijdendok zal de containercapaciteit van de haven verdubbelen.

3.2. De haven van Gent

3.2.1. Industrie

In het begin van 2003 bouwde Electrabel twee grote windturbines bij de elektrische centrale van Rodenhui-ze, in de haven van Gent. De twee windturbines hebben een capaciteit van elk 2 MW. Daarmee zijn het de krachtigste windturbines die tot nu toe in België werden geïnstalleerd. De windmolens hebben een totale hoogte van ongeveer 120 meter en hun elektriciteitsproductie bedraagt het equivalent van het gemiddeld jaarlijks verbruik van ongeveer 2.500 gezinnen. Omdat de windturbines geen hinder zouden vormen voor de luchtvaart werden ze voorzien van de nodige signalisatie. De twee windturbines maken integraal deel uit van het gediversifieerde productiepark van Electrabel, net zoals de windturbineparken Herdersbrug nabij Brugge en Schelle.

Op 19 mei 2003 werd de productie gestart in de nieuwe fabriek van Volvo Cars Engine Center Gent in de Skaldenstraat in Gent. Reeds sinds 1995 monteert Engine Center Gent onderdelen op de motoren die bestemd zijn voor Volvo's autofabriek in Gent. De motoren komen in Gent toe uit Zweden en in Gent worden ze uitgerust met diverse componenten zoals alternatoren en airconditioning eenheden, "engine dressing" genoemd. Door de geplande capaciteitsverhoging van Volvo's fabriek zullen ook de activiteiten van Engine Center Gent fors toenemen. Hierdoor zou het bestaande fabriekspand te klein zijn geweest. De nieuwe fabriek is gelegen op een vijfhonderdtal meter van de oude installaties. De bouw werd aangevat in 2002 en in het begin van 2003 werd de fabriek klaargemaakt voor de productie. De nieuwe fabriek heeft een oppervlakte van 8.800 m² tegenover 3.600 m² voordien en betekende een investering van 15 miljoen euro. Eens de nieuwe fabriek op volle capaciteit zal draaien zal ze werk bieden aan 220 personen tegenover 50 in de oude fabriek.

Op 31 mei 2003 nam de Finse papierproducent StoraEnso de grootste krantenpapiermachine ter wereld in gebruik in Langerbrugge. De papierindustrie is sinds de 19de eeuw belangrijk voor Gent. Toen reeds was de Papétries de Belgique actief in de Gentse Kanaalzone. Na de overname van de Belgische activiteiten door de Duitse groep Feldmühle kwam de fabriek uiteindelijk in handen van StoraEnso, één van de grootste papierconcerns ter wereld. De strategische ligging van de haven van Gent en de goede wegverbindingen naar een hinterland met meer dan tachtig miljoen consumenten, zetten StoraEnso ertoe aan om de nieuwe dagbladpapiermachine in Lan-



gerbrugge te bouwen. De machine verwerkt, op volle capaciteit, jaarlijks zo'n 700.000 ton oud papier tot 400.000 ton 45-grams krantenpapier. Naast de nieuwe machine werd een oude machine omgebouwd voor de productie van 165.000 ton tijdschriftenpapier per jaar. Geleidelijk wordt de capaciteit van de machines opgevoerd om uiteindelijk in 2005 tot een capaciteit van 565.000 ton per jaar te komen. In de papierfabriek van Langerbrugge werken ongeveer 450 mensen. De nieuwe krantenpapiermachine heeft 500 miljoen euro gekost en is goed voor 50 bijkomende arbeidsplaatsen.

Halfweg november 2003 nam Volvo Logistics Europe een nieuwe distributieparking op de achterkaai van het Mercatordok in Gent officieel in bedrijf. Volvo Logistics Europe, de logistieke dochter van de Volvogroep, behandelt op de nieuwe site enkel auto's uit de Ford-divisie PAG (Premier Automotive Group). Naast Volvo-personeel wagens gaat het voornamelijk om Jaguars. De nieuwe distributieparking heeft een oppervlakte van 13 hectare en is groot genoeg voor het stockeren van nagenoeg 4.000 personenwagens. Alle wagens op de parking zijn individueel ophaalbaar. De distributieparking werd aangelegd door Sea-invest, dat de parking verhuurt aan Volvo Cars Gent, dat op zijn beurt de uitbating ervan toevertrouwt aan Volvo Logistics Europe. Het betreft een investering van 3,4 miljoen euro, die een twintigtal nieuwe jobs met zich brengt. Door de ingebruikname van de parking aan het Mercatordok verschuift het zwaartepunt van de verdeling van PAG-wagens vanuit Gent van de Skaldenstraat naar de achterkaai van het Mercatordok. De aanwezigheid van de ro-ro-terminal in het Mercatordok heeft daarbij een belangrijke rol gespeeld. Voor Volvo Cars Gent past de verhuis in het kader van de herschikking van de logistiek, naar aanleiding van de forse

capaciteitsuitbreiding van de fabriek van Volvo aan het Sifferdok.

In het begin van december 2003 heeft Katoen Natie een nieuwe koelloods in gebruik genomen op zijn Mega-Logistiek Park in de haven van Gent. De logistieke groep van Katoen Natie doet aldus zijn intrede op de markt van de opslag van goederen onder gecontroleerde temperatuur. De ingebruikname van de koelloods past in het raam van een contract dat Katoen Natie in juli 2003 sloot met het chemisch bedrijf Solutia Europe in Gent. De overeenkomst werd gesloten voor een periode van 6 jaar. Solutia ontstond in 1997 als spin-off van Monsanto voor de productie van speciale chemicaliën. In Gent wordt hoofdzakelijk polyethyleenfolie voor gelaagd glas geproduceerd, maar ook kunstgras, spatlappen voor vrachtwagens en nevelafscheiders. De polyethyleenfolie moet koel bewaard worden omdat het onder kamertemperatuur aan elkaar kleeft. Tot nu toe besteedde het bedrijf een deel van zijn opslagcapaciteit reeds uit op drie verschillende locaties. Door het contract met Katoen Natie is de plastics-producent Solutia in staat de opslag op één plaats te concentreren. Voor Solutia heeft Katoen Natie twee nieuwe opslagmagazijnen gebouwd van elk 8.640 m², waarvan telkens 6.640 m² voor Solutia Europe wordt voorbehouden. De ene loods is een koelloods waar de ethyleenfolie onder een constante temperatuur van 8 à 10°C worden opgeslagen, de andere opslagplaats is een conventionele loods voor de stockage van niet-temperatuurgevoelige goederen. Het contract met Solutia omvat tevens het shuttlevervoer tussen de fabriek van Solutia Europe in Gent en de opslagmagazijnen op het Mega-Logistiek Park, maar niet het vervoer van de producten naar de eindgebruiker. Dit laatste wordt door Solutia Europe in eigen handen gehouden. De totale investering door Katoen Natie in het project (magazijnen, transport, heftrucks, rekken, wasinstallatie) bedraagt 7,2 miljoen euro.

In 2003 beslisten vier bedrijven om een concessie te nemen aan het nieuwe Kluisendok. Het betreft Metaalconstructeur Aelterman, Van Eeckhout Vervoersmaatschappij (VVM), Ghent Transport & Storage (GTS) en Zoutman N.V. De vier concessies samen hebben een oppervlakte van 26,8 hectare. Het eerste bedrijf, Aelterman N.V., is gespecialiseerd in de bouw van grote metaalconstructies, zoals bruggen en sluisdeuren. Dit bedrijf is nu reeds in het Gentse havengebied gevestigd aan de Moervaart en wil met haar concessie aan het Kluisendok haar activiteiten uitbreiden. In september 2003 werd een milieu- en bouwvergunning aangevraagd om aan het Kluisendok een productiehal te kunnen bouwen.

Van Eeckhout Vervoersmaatschappij is gespecialiseerde in de overslag van cement. Sinds 10 jaar is het bedrijf gevestigd aan het Grootdok, van waaruit het cement verdeelt over Noordwest-Europa. De huidige silo's zullen worden verhuisd naar een nieuwe site aan het Kluisendok, waar VVM meer uitbreidingsmogelijkheden heeft. Dit is ook de reden waarom Ghent Transport & Storage naar een nieuwe concessie aan het Kluisendok verhuist. GTS wil er een terminal voor de behandeling van droge bulkkladingen, zoals meststoffen en agribulk uitbaten. Zoutman N.V. is een bedrijf uit Roeselaere dat gespecialiseerd is in de verwerking van zout. Zoutman richtte een dochteronderneming Clewatra op, die de overzeese aankoop van zout zal doen. Op de terminal van GTS aan het Kluisendok zal Clewatra het zout overslaan in een loods of op binnenschepen om zo haar cliënteel via de waterwegen te bedienen.

3.2.2. Infrastructuur

Op 7 april 2003 werd aan boord van het havenjacht "Jacob Van Artevelde", ter hoogte van de grens tussen Zelzate en Sas van Gent in Nederland, een samenwerkingsakkoord ondertekend tussen Zeeland Seaports en het Havenbedrijf Gent. Het akkoord omvat volgende punten: projecten ter bevordering van de modal shift en het duurzaam ondernemen, het bevorderen van synergie tussen klanten en bedrijven, grensoverschrijdende contacten tussen de bedrijven en de havenbedrijven, overleg tussen beide havenbedrijven betreffende haven- en infrastructuurprojecten in het algemeen, de gezamenlijke promotie van de Kanaalzone Gent-Terneuzen door een gezamenlijke aanwezigheid op maritieme beurzen en het samen organiseren van evenementen. De daadwerkelijke samenwerking moet beide havens in staat stellen om te kunnen oordelen over de wenselijkheid van nauwere samenwerking op lange termijn.

Haven van Gent	
Totale oppervlakte	3.291 ha
Wateroppervlakte	511 ha
Totale lengte kaaimuren	26,5 km *
Totale lengte spoorwegen	190 km
Totale lengte wegen	101 km

Bron: Havenbedrijf Gent - * inclusief 4,2 km van het Kluisendok

De tweede fase van de bouw van de kaaimuren van het Kluisendok, 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 afgevoerd. De twee resterende kaaimoten zullen worden

gebouwd van zodra spoorlijn 55 volledig is omgelegd. Dit zal waarschijnlijk midden 2004 zijn. Door de afwerking van de noordelijke kaaimuur konden op het einde van het jaar 2003 de eerste vier concessiecontracten voor het nieuwe Kluizendok worden afgesloten. Het betreft watergebonden bedrijventerreinen met een totale oppervlakte van 26,8 hectare.

Op 3 oktober 2003 werden deelcontracten 4 en 5 definitief opgeleverd. Deelcontract 4 omvatte de eerste fase van het vrijbaggeren van de noordelijke kaaimuur van het Kluizendok, tot aan spoorlijn 55. Aangezien deze fase een grotere hoeveelheid baggerwerk omvatte dan oorspronkelijk voorzien, werd de extra hoeveelheid opgenomen in een vijfde deelcontract, welke aansluitend op de werken van deelcontract 4 werden uitgevoerd. Een zesde deelcontract omvat de resterende bagger- en ophogingswerken om alle terreinen op het Gents grondgebied af te werken tot op het definitieve niveau. De werken die in dit zesde deelcontract zijn voorzien zullen uitgevoerd worden van zodra spoorlijn 55 is omgelegd en van zodra de twee nog te bouwen kaaimoten, ter hoogte van het oude tracé van spoorlijn 55, definitief afgewerkt zijn.

Op 5 augustus 2002 werd de eerste fase van de wegeisenwerken rond het Kluizendok aangevangen. Deze werken werden in 2003 verder gezet en op 8 mei 2003 voorlopig opgeleverd. De tweede fase van de wegeisenwerken werd inmiddels aanbesteed en gegund voor een bedrag van 4,55 miljoen euro. Deze tweede fase omvat de verdere primaire noordelijke wegeisen, een gedeelte van de zuidelijke primaire wegeisen en enkele secundaire verbindingswegen. De bouwvergunning voor de tweede fase werd eind december 2003 afgeleverd zodat de werken in het voorjaar 2004 konden aanvatten.

Op de terreinen van het Kluizendok bevond zich een stortplaats van asbesthoudende grond. De verwijdering van de zone ter hoogte van de toekomstige spoorlijn 55, of ongeveer één derde van de totale oppervlakte van de site, was dringend nodig. Deze werken werden uitgevoerd onder toezicht van een gerechtsdeskundige en startten op 9 juli 2002. De overige twee derden van het terrein werden in 2003 afgegraven. Deze werken hebben in totaal 1,8 miljoen euro gekost en het havenbedrijf heeft ervoor een tussenkomst van het Vlaamse gewest gevraagd.

Begin november 2003 werd tevens begonnen met de sanering van de vervuilde site La Floridienne, ter hoogte van het Kluizendok. Deze saneringswerken gebeuren

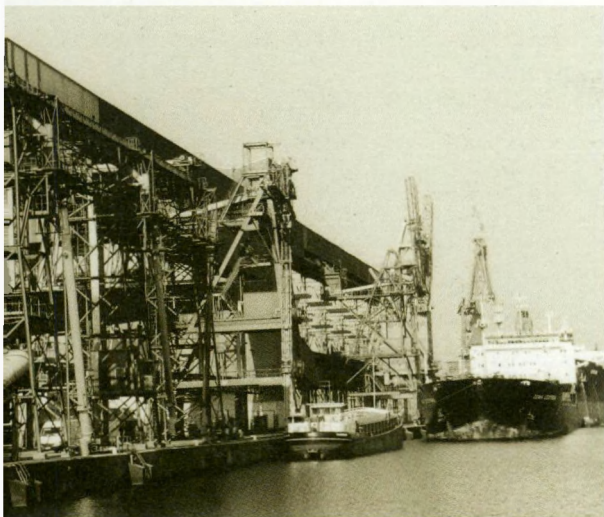
niet in opdracht van het Havenbedrijf Gent maar wel van de Dienst Leefmilieu van de Stad Gent, in samenwerking met OVAM. Deze saneringswerken moeten uiterlijk op het einde van 2004 klaar zijn.

Op 10 juli 2003 werden de werken voor de aanleg van een tweede ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Skaldenpark opgeleverd. Het betreft een verbinding tussen een nieuw aangelegde rotonde in de Skaldenstraat met een door verkeerslichten geregeld kruispunt op de John Kennedylaan. Door de nieuwe ontsluitingsweg wordt het autoverkeer in de Skaldenstraat en de John Kennedylaan gedeeltelijk ontlast. Van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg werd gebruik gemaakt om een fietsverbinding aan te leggen tussen het Skaldenpark en de gemeente Desteldonk. De kosten van deze fietsverbinding werden gedragen door de dienst Mobiliteit van de Stad Gent.

Het Havenbedrijf kampt al jaren met plaatsgebrek in het administratief gebouw. Om dit probleem op te lossen werd geopteerd voor het aanbouwen van een nieuwe vleugel aan het bestaande gebouw, waarbij een volledige herschikking van de diverse afdelingen zou doorgevoerd worden. Op 22 augustus 2003 werd het definitief ontwerp aanbesteed. De voorbereidende werken startten op 3 november 2003. Deze werken betreffen de aanpassingen aan het bestaande gebouw. De ingebruikname van de nieuwbouw is voorzien voor het midden van het jaar 2005.

Op 14 augustus 2003 werd in Rieme gestart met het leggen van de eerste betonnen dwarsliggers voor de omlegging 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 moest klaar zijn op het einde van 2003, waarna de seininrichtingen en de overwegen worden geïnstalleerd. De ingebruikname van de nieuwe spoorlijn is voorzien in het voorjaar van 2004. Van zodra de omlegging klaar is kan de bestaande lijn worden afgebroken en kan de sleuf, waarin de huidige spoorlijn nog ligt, doorheen de opgehoogde achterkaai aan de zuidkant van het Kluisendok dichtgemaakt worden.

3.2.3. Scheepvaartlijnen

In het begin van 2003 besliste Honda Europe om vanaf april de in het Verenigd Koninkrijk geproduceerde personenwagens die bestemd zijn voor een aantal landen op de Europese markt niet langer via Zeebrugge maar opnieuw via de haven van Gent in te voeren. De overschakeling laat Honda toe de wagens rechtstreeks vanuit de uitvoerhavens in het Verenigd Koninkrijk in zijn distributie centrum in Gent te laten aankomen. Zo wordt ook vermeden dat de personenwagens een bijkomende logistieke behandeling moeten krijgen en dat ze vanuit Zeebrugge over de weg met vrachtwagens naar de vestiging in Gent moeten vervoerd worden. De verhuis past tevens in de strategie van Honda om Gent uit te bouwen tot een centrale opslagplaats en distributie hub voor een aan-

tal Europese landen. Honda Europe vierde in 2003 zijn vijftienvijftigjarige aanwezigheid in de haven van Gent als logistiek centrum voor Europa, Afrika en het Midden-Oosten. Naast de logistiek van wagens staat Honda Europe tevens in voor dat van motorfietsen en van power equipment. Bovendien is het verantwoordelijk voor de aankoop, verkoop en logistiek van wisselstukken voor alle producten. Het Europees netwerk van Honda Europe omvat zes logistieke centra (in Spanje, Italië, Oostenrijk, Duitsland, Het Verenigd Koninkrijk en Zweden), die centraal vanuit Gent gecoördineerd worden. Honda Europe boekte in 2002 een omzet van 558 miljoen euro en stelde ongeveer 650 personen tewerk.

Op 5 april 2003 startte een nieuwe regelmatige scheepvaartdienst vanuit de haven van Gent naar Spanje en Portugal. De dienst werd, van april tot oktober 2003, uitgebaat door de Spaanse rederij Flota Suardiaz. De short-sea verbindingen vanuit Gent zijn traditioneel gericht op Noorwegen en Zweden met DFDS Tor Lines en Lys Lines. De vervoerde volumes naar die twee landen stijgen voortdurend. De nieuwe lijndienst naar Spanje en Portugal paste in de filosofie om zoveel mogelijk trafiek van de weg te houden door verscheeping over zee. De basislading naar het Iberisch schiereiland bestaat uit nieuwe personenwagens geproduceerd in de Volvo fabriek of geassembleerd bij Honda in Gent. Het ladingspakket wordt in Gent aangevuld met wagens die uit Scandinavië in Gent worden overgeslagen met bestemming Spanje. Deze wagens worden via de Eurobridge-dienst van DFDS Tor Line naar Gent gebracht. De trafiek ontstond door het op dat moment wegvallen van de rechtstreekse lijn vanuit Scandinavië naar Spanje.

LaLine heeft midden 2003 haar wekelijkse lijndienst tussen Noorwegen enerzijds en Rotterdam en Antwerpen anderzijds gestaakt. De Noorse rederij Lys-Line, die kort daarvoor in handen kwam van de Deense rederij DFDS Tor Line, heeft daarop onmiddellijk gereageerd door een aanloop in de haven van Larvik in te passen in zijn regelmatige lijn tussen Gent en de havens aan de Oslofjord. LaLine was een sterke operator in Larvik en LaLine was toen de enige rederij die rechtstreeks vanuit België naar Larvik voer. Lys-Line kon een extra aanloop in Larvik gemakkelijk in zijn vaarschema inlassen, omdat het vrijdagschip uit Gent steeds reeds op zondag in Oslo was, terwijl het maar op maandag werd behandeld. Die regeling heeft een toename van de trafiek in de haven van Gent tot gevolg.



3.3. De haven van Zeebrugge

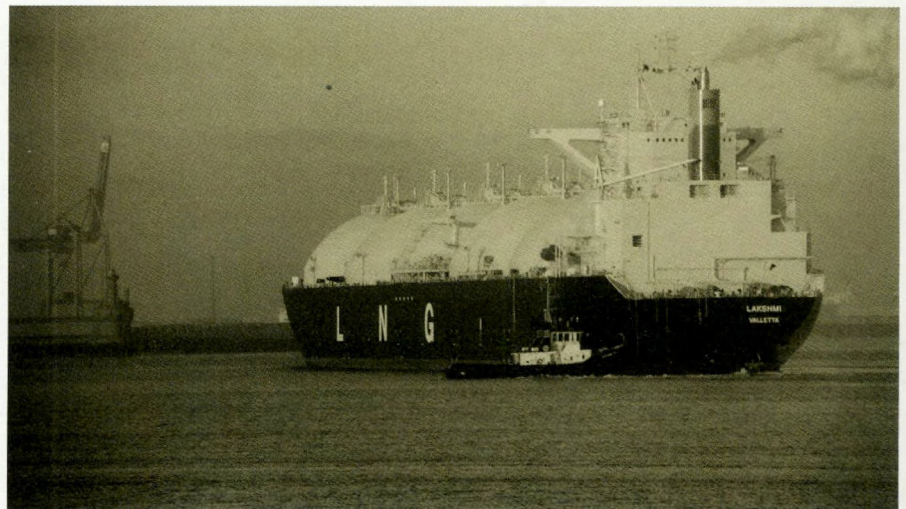
3.3.1. Industrie

In het begin van het jaar 2003 kondigde het aardgas-transportbedrijf Fluxys aan dat de uitbreiding van de LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge wordt overwogen. Fluxys voorziet de bouw van een vierde opslag-tank, een bijkomende vergassingsinstallatie en een eventuele tweede aanlegsteiger. Via de LNG-terminal voert Fluxys thans vloeibaar aardgas in vanuit Algerije. Het volume volstaat om één vijfde van het gasverbruik in België te dekken. Het contract met Algerije loopt nog tot in 2006. Fluxys peilde bij de gasleveranciers naar hun interesse om vanaf 2007 via langetermijncontracten vloeibaar aardgas via de gasterminal van Zeebrugge aan te voeren. Later in het jaar kondigde Fluxys aan dat er inderdaad genoeg interesse voor de aanvoer van gas via Zeebrugge bestaat om terminal eventueel te vergroten. De uitbreiding van de capaciteit van de LNG-terminal van Fluxys zal tussen de 160 en de 170 miljoen euro kosten. Door de bouw van de bijkomende tank en de los- en vergassingsinstallatie kan de jaarlijkse capaciteit van de gasterminal in Zeebrugge opgevoerd worden van bijna 5 miljard kubieke meter tot bijna 9 miljard

kubieke meter. Dit is ongeveer de helft van het jaarlijks gasverbruik in België.

De uitbreiding moet uiterlijk in 2007 operationeel zijn. Vanaf dat jaar moet Groot-Brittannië aardgas uit het continent invoeren en daarvoor is in Zeebrugge een vergroting van de compressiecapaciteit voor de gasleiding naar Bacton nodig.

In het kader van de verhoging van de compressiecapaciteit heeft Interconnector, de eigenaar en uitbater van de aardgaspijpleiding van Bacton naar Zeebrugge, beslist om de transportcapaciteit van de pijpleiding te verhogen. Daarvoor wordt op de terreinen van de terminal van Interconnector in Zeebrugge een bijkomende compressie-installatie gebouwd waardoor de capaciteit van de pijpleiding wordt opgevoerd van 8,5 tot 16,5 miljard kubieke meter per jaar. In een later stadium kan de capaciteit nog opgevoerd worden tot 20 miljard kubieke meter per jaar. Het contract, ter waarde van 130 miljoen euro, voor de levering van twee compressoren werd toegewezen aan Rolls Royce Power Engineering. De elektrische motoren voor de compressorinstallatie worden gebouwd door Siemens. De installatie moet vanaf december 2005 klaar zijn. Aanvankelijk waren er enkel in Bacton compressoren opgesteld, waardoor de pijpleiding enkel het transport van gas van Bacton naar Zeebrugge toeliet. De installaties werden echter aangepast zodat nu transport van aardgas in beide richtingen mogelijk is. Door de nieuwe compressoren in Zeebrugge wordt de capaciteit fors opgevoerd en wordt het mogelijk om Nederlands, Noors en/of Russisch aardgas naar het Verenigd Koninkrijk te sturen. Fluxys droeg bij tot de beslissing om de capaciteit van de leiding te verhogen door een optie te nemen op meer dan één vierde van de transportcapaciteit.



Zeebrugge, knooppunt voor de gasdistributie

Zeebrugge is één van de belangrijkste knooppunten voor aardgastransport in Europa: er passeert 15% van het aardgas dat continentaal West-Europa verbruikt. In Zeebrugge komt vloeibaar aardgas aan per schip en kruisen ook twee cruciale transportassen elkaar: de oost/west-as tussen Siberië en Schotland en de noord/zuid-as tussen Noorwegen en Zuid-Europa. Ook commercieel is Zeebrugge een referentie in de aardgasindustrie: Hub Zeebrugge is in Europa het belangrijkste internationale knooppunt voor kortetermijnhandel in aardgas.

Al in de jaren '70 werd in de nabijheid van Dudzele (in de Zeebrugse achterhaven) een peak shaving-installatie (piekbesnoeiingsinstallatie) gebouwd om de grote schommelingen in de vraag naar gas in de loop van het jaar beter te kunnen opvangen. In die installatie werd tijdens de zomer, wanneer de vraag naar gas gering is, laagcalorisch aardgas afkomstig van Nederland gekoeld tot vloeibaar aardgas (LNG). Tijdens de wintermaanden, wanneer de vraag hoog was, werd het LNG opnieuw vergast en in het transportnet gepompt. Sinds de overschakeling naar hoogcalorisch aardgas wordt op de peak shaving geen LNG meer aangemaakt. Het LNG wordt per vrachtwagen aangevoerd vanuit de LNG-terminal in de Zeebrugse voorhaven. Bij piekvraag wordt het LNG hervergast en in het transportnet gepompt.

In 1975 werd een contract met Algerije ondertekend voor de levering van vloeibaar aardgas aan België. In het verlengde van die overeenkomst werd in de nieuwe voorhaven van Zeebrugge een LNG-terminal gebouwd op een terrein van 32 hectare dat op de zee was gewonnen. De eerste leveringen van vloeibaar Algerijns aardgas gebeurden in 1987. Ongeveer 20% van het Belgische gasverbruik wordt via de LNG-terminal ingevoerd. Sinds zijn ingebruikneming hebben al meer dan 850 schepen hun lading in Zeebrugge gelost. Momenteel zijn er plannen om de capaciteit van de LNG-terminal uit te breiden tot het dubbele van vandaag. Aardgasleveranciers hebben namelijk interesse voor extra capaciteit op de terminal om via Zeebrugge aardgas ook naar andere Europese landen uit te voe-

ren, meer bepaald naar het Verenigd Koninkrijk, dat vanaf 2005-2006 hoe langer hoe meer aardgas zal invoeren. Door die extra capaciteit vergroot de waaier bronnen van waaruit België kan worden bevoorradat en dit draagt bij tot de bevoorradingszekerheid.

Naast de LNG-terminal en de piekbesnoeiingsinstallatie komen er in Zeebrugge ook twee onderzeese aardgaspijpleidingen aan land: Zeepipe en de Interconnector. Zeepipe verbindt de Noorse Troll- en Sleipner-gasvelden met het Belgische net. De Zeepipe-gasleiding komt ten oosten van de nieuwe voorhaven van Zeebrugge aan land. Op de Zeepipe-terminal, die zich in de oostelijke achterhaven bevindt, wordt het aangevoerde aardgas geconditioneerd voordat het in het net wordt gepompt. Vandaaruit krijgt het Noorse aardgas verschillende bestemmingen: het wordt getransporteerd naar leveringspunten in België en naar leveringspunten aan de grens voor verder internationaal transport naar Frankrijk en Zuid-Europa.

De Interconnector verbindt Zeebrugge met Bacton in het Verenigd Koninkrijk en komt ten westen van de nieuwe Zeebrugse voorhaven aan land. Via de Interconnector zijn de Britse gasvelden in de Noordzee verbonden met de Belgische en Europese gasmarkt. De Interconnector kan in beide richtingen gebruikt worden. Daardoor is het niet alleen mogelijk om Brits gas naar de Europese markten te vervoeren, maar kan het Verenigd Koninkrijk ook aardgas vanuit het continent invoeren. De Interconnector-terminals bevinden zich ten zuidwesten van de Transportzone van Zeebrugge.

Omdat het Verenigd Koninkrijk hoe langer hoe meer aardgas zal gaan invoeren, worden de compressie-installaties op de Interconnector-terminals uitgebreid. Daardoor zal de transportcapaciteit richting Verenigd Koninkrijk verdrievoudigen.

Op de Interconnector-terminals is ook Hub Zeebrugge gelokaliseerd, de Zeebrugse kortetermijnmarkt voor aardgas. Op dit referentiepunt kopen en verkopen internationale aardgashandelaars dagelijks ongeveer drie keer zoveel aardgas als het hoogste dagverbruik in België.

Op zaterdag 14 december 2002 om 02.15 uur kwam het Noorse autoschip "Tricolor" voor de kust van Duinkerke in aanvaring met het onder de vlag van de Bahama's varende containerschip "Kariba". De "Tricolor" was vanuit Zeebrugge vertrokken met een lading van 2862 nieuwe personenwagens en 77 stukken roro-lading en was onderweg naar de Verenigde Staten. Daarbij zou Southampton als tussenstop aangelopen worden. De "Kariba" was vanuit Antwerpen onderweg naar Le Havre. Bij de aanvaring kapseisde de "Tricolor" en zonk een half uur na de aanvaring. Alle bemanningsleden konden het vrachtschip tijdig verlaten. De "Kariba" bleef drijvend en werd voor herstel naar de haven van Antwerpen gesleept. Twee dagen na de ramp, op 16 december 2002, werd het wrak van de "Tricolor" geramd door het Duitse, in ballast varende vrachtschip "Nicola". Nog dezelfde dag werd de "Nicola" door sleepboten van het wrak losgetrokken. Op nieuwjaarsdag 2003 werd het wrak opnieuw aangevaren. Dit maal door de Turkse tanker "Vicky", die met een lading van ongeveer 70.000 ton dieselolie, in volle vaart tegen de voorzijde van de "Tricolor" voer. Reeds op de dag van het vergaan van de "Tricolor" kreeg de Nederlandse bergingfirma SMIT Salvage BV opdracht om de 2.000 ton bunkerolie uit het wrak te pompen. Op 22 januari 2003 voer een bergingssleepboot per ongeluk een tijdelijke afsluiter op één van de bunkertanks stuk, waardoor olie in zee terecht kwam en hierdoor de Vlaamse stranden werden vervuild.

Kort na het zinken van de "Tricolor" eisten de Franse autoriteiten de verwijdering van het wrak op grond van veiligheids- en milieuredenen. De eigenaar van de "Tricolor", de Noorse rederij Wilhelm Wilhelmsen, vertrouwde de berging van het wrak toe aan de tijdelijke vereniging Combinatie Berging Tricolor, bestaande uit de Nederlandse bedrijven SMIT Salvage BV en Multraship Salvage BV en de Belgische firma's Scaldis Salvage & Marine Contractors NV en URS Salvage & Maritime Contracting NV. Het bergingscontract werd op 11 april 2003 ondertekend nadat de Franse overheid haar goedkeuring had verleend aan de voorgestelde werkmethode, inclusief de geplande maatregelen om de veiligheid te verzekeren en het milieu te beschermen.

De eigenlijke berging startte op 22 juli 2003, iets later dan oorspronkelijk gepland. Het wrak werd in 9 stukken gezaagd door middel van een stalen zaagkabel die van op twee hefeilanden, die aan beide zijden van het wrak werden gepositioneerd, met grote trekkracht en snelheid heen en weer werd getrokken. Op de kabel werden eerst stalen bussen, bezet met grote widia-korrels, gemonteerd. Deze widia-korrels hebben nagenoeg dezelfde hardheid als diamant en waren bijgevolg uiterst geschikt om het wrak door te zagen. De stukken werden van onder naar

boven afgezaagd. Dit betekent dat de zaagkabel eerst onder het wrak moest worden geplaatst. Om dit mogelijk te maken werd vóór het eigenlijke zagen een buis onder het wrak geboord waarin de zaagkabel gemonteerd werd. Eenmaal een stuk van het schip doorgezaagd was, werd het 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.

Voor het verschroten van het wrak van de "Tricolor" heeft de firma Scaldis Salvage & Marine Contractors NV een terrein ingericht aan de Bastenakenkaai in de zuidelijke achterhaven van Zeebrugge. Daarvoor kreeg de firma op 2 juli 2003 van de Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen een milieuvergunning voor één jaar. De milieuvergunning legt de firma de verplichting op om de nodige maatregelen te treffen om de verontreiniging van het water en de bodem te voorkomen. Het ontmantelen en het verschroten werd door de vergunninghouder toevertrouwd aan de firma Soenen. Alle autowrakken die zich nog in de afgezaagde delen van het schip bevinden moeten verwijderd worden en het schip zelf moet in stukken worden versneden. Het wrak van het schip en de auto's werden opgekocht door de schrootverwerker Galloo uit Menen. Uit de autowrakken moeten eerst alle batterijen, banden en schadelijke stoffen zoals motorolie worden gehaald. Daarna moeten de wrakken en de stukken van het schip tot schroot worden vermaald. Uiteindelijk moet het schroot van het schip en de auto's bij Sidmar in Gent terecht komen, die het als grondstof zal gebruiken bij de productie van staal.

Door de slechte weersomstandigheden vanaf oktober 2003 liepen de bergingswerken ernstige vertraging op. Volgens de planning moest de klus tegen eind november 2003 geklaard zijn, maar op dat moment kon pas het doorzagen van het wrak in 9 secties worden afgerond. Op het einde van 2003 was ongeveer de helft van het schip in Zeebrugge voor verschroting binnengebracht en amper één tiende van het aantal autowrakken. Met het wegnemen van de voor- en achtersteven van het schip en het deel dat de machinekamer bevatte werden de sterkste delen van het schip verwijderd. Hierdoor verzwakte de rest van het wrak dat bij storm helemaal in elkaar zakte. Enkel de vijf eerste secties van het wrak konden met een drijvende kraan van de bodem worden gelicht. De resterende vier secties waren zo verzwakt dat ze enkel nog met een grijper, in stukken, uit het water konden worden gehaald. Dit werk moest door het slechte weer echter worden gestopt. In november 2003 besliste de Combinatie Berging Tricolor om het werk te onderbreken tot het voorjaar van 2004, omdat dan de weersomstandigheden verbeterden.

DEME Environmental Contractors (DEC) plant de bouw van 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 wenst DEC in Zeebrugge een (bagger)slibontwaterings- en slibverwerkingscentrum in te richten op een terrein langs de Jozef Verschaveweg. De installatie zal een opslagcapaciteit van 280.000 ton hebben. 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. De bouw van de installatie is voorzien voor het einde van 2004.

In het voorjaar van 2003 werd door de Nederlandse transportgroep Van der Vlist een nieuw opslag- en montagecentrum gebouwd op de Transportzone in het westelijk deel van de Zeebrugse haven voor haar dochteronderneming ETS (European Transport Systems) en voor haar Belgisch transportfiliaal Transport Cheron. ETS werd opgericht in 1990 als dochter van Van der Vlist en is gespecialiseerd in het transport, de overslag en opslag, assemblage, modificatie en technische controle van bouwmachines en landbouwmachines zoals graafmachines, bulldozers, wielladers, dumpers en grote tractoren. Om economische redenen worden grote machines vaak in afzonderlijke delen vervoerd, met een grote verscheidenheid aan onderdelen. ETS maakt hiervan een volledig klant- en landspecifiek eindproduct door de assemblage in eigen montagecentra. Bovendien zorgt ETS voor de handleidingen in de taal van de klant. Op een terrein van 4 hectare bouwde ETS in een eerste fase een magazijn van 4.000 m² en een montagehal van 1.400 m². Het betrof een investering van 5 miljoen euro die rechtstreeks 10 nieuwe jobs creëerde. Op het einde van 2003 werd de thuisbasis van Transport Cheron verplaatst van Kapellen naar Zeebrugge, waardoor het totaal aantal werknemers steeg tot 35. De groep Van der Vlist heeft een vloot van 450 diepladers en 400 trekkers. De groep heeft in gans Europa circa 600 personeelsleden in dienst.

Eind april 2003 werd in de achterhaven van Zeebrugge de nieuwe productie- en opslageenheid van de Ameri-

kaanse vruchtensappenproducent Tropicana plechtig geopend. In de fabriek worden de fruitsappen, die over zee worden aangevoerd vanuit Brazilië, Spanje en de Verenigde Staten, verpakt voor distributie op de Europese markt. De installatie omvat drie nieuwe verpakkingslijnen met een totale capaciteit van 100 miljoen liter per jaar. Twee van de lijnen worden gebruikt voor het opvullen van drankkartons, een derde voor het vullen van PET-flessen. Elke opvullijn heeft een capaciteit van 9.000 kartons per uur.

Gedurende de eerste maanden van werking in Zeebrugge werden de fruitsappen nog aangevoerd per vrachtwagen vanuit de haven van Gent omdat de los- en opslaginstallaties in Zeebrugge nog niet klaar waren. Vanaf juli worden de fruitsappen echter rechtstreeks per zeeschip afgeleverd in de fabriek aan het Noordelijk Insteedkook in de Zeebrugse achterhaven. De Liberiaanse fruitsaptanker "Carlos Fischer" voerde op 3 juli 2003 de eerste lading fruitsap aan vanuit Brazilië. De lading werd gelost in de opslagtanks van de fabriek. De totale opslagcapaciteit van de tanks bedraagt 16.000 ton.

Tropicana, de eigenaar van het bekende Belgische fruitsappenmerk Looza, is sinds 1998 een onderdeel van de Amerikaanse voedingsgigant PepsiCo, bekend van de chips van Lay's en van Pepsi Cola. De Europese tak van het bedrijf is actief in 13 markten en haalde in 2002 een omzet van 385 miljoen euro. Tropicana Europe heeft 700 werknemers in dienst in vijf productievestigingen, waaronder de fabriek van Looza in Borgloon. In België stelt Tropicana 270 mensen tewerk. De nieuwe vestiging in Zeebrugge creëert 100 nieuwe jobs en vertegenwoordigt een investering van 50 miljoen euro.

Begin mei 2003 werd in de achterhaven van Zeebrugge het nieuwe pdi-centrum (pre delivery inspection) van CTO (Combined Terminal Operators) plechtig geopend in aanwezigheid van Vlaams vice-president en minister van Tewerkstelling en Toerisme Renaat Landuyt. Het nieuwe autocentrum kreeg de Naam APZ (Accessory Plant Zeebrugge) en werd door de overheid erkend als een invoegbedrijf. Invoegbedrijven zijn jonge startende bedrijven die werk verschaffen aan langdurig werkzoekenden en die daarvoor financieel gesteund worden. De aandelen van APZ zijn voor 90 % in handen van CTO, de overige 10 % van Zeebrugge Shipping & Bunkering Company. De activiteiten van APZ kunnen in vier groepen worden ingedeeld. Vooreerst is er de kwaliteitszorg. Op vraag van de klant richtte CTO/APZ een quality team op dat de transiterende wagens op basis van de door de klant opgelegde criteria controleert. Een tweede activiteit betreft de "wrapguard applicatie", het aanbrengen van een beschermende plasticfolie op het chassis. Van bin-

nenkomende auto's wordt de plasticfolie verwijderd. Tegelijkertijd worden de wagens gewassen en showroomklaar gemaakt voor aflevering aan de verdelers. Een derde activiteit van APZ is het aanbrengen van accessoires en het uitvoeren van kleine reparaties. Tot slot staat APZ ook in voor het klaarzetten van wagens voor het wegtransport volgens de afroeplijst van de klant. In het begin van 2003 sloot CTO/APZ een contract met Mitsubishi voor de invoer van wagens vanuit Japan en Thailand, bestemd voor de Nederlandse, Belgische, Franse en Zwitserse markt. Het dienstenpakket voorziet onder meer het aanbrengen van gps-, radio/cd- en airco-installaties tot de bestickering.

Midden mei 2003 werd een minnelijke schikking bereikt tussen het 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. Katoen Natie sloot vier jaar voordien een contract met de Belgische rederij Cobelfret om op de FCT in Zeebrugge haar autotrafieken te centraliseren. De containeroverslag op de terminal bleef ver beneden de verwachtingen en Katoen Natie hoopte om via de behandeling van auto's de terminal beter te laten renderen. Het havenbedrijf MBZ verzette zich echter tegen het contract omdat dit indruiste tegen de concessieovereenkomst. In die concessieovereenkomst staat dat Katoen Natie in geen geval de containerterminal mocht ombouwen tot een autoterminal. Cobelfret spande een proces in tegen Katoen Natie omdat het zijn verplichtingen niet kon nakomen. Katoen Natie daagde op zijn beurt MBZ voor de rechter omdat het zijn overeenkomst met Cobelfret niet mocht uitvoeren. MBZ ten slotte eiste zijn concessie via de rechtbank terug van Katoen Natie. De minnelijke schikking voorziet de teruggave van de concessie aan de MBZ, die Katoen Natie een vergoeding betaalt voor de gedane investeringen op de terminal. Cobelfret krijgt via Portinvest een aandeel in de Zeebrugse goederenbehandelaar SeaRo, die op verschillende terminals de autotrafiek van Cobelfret in Zeebrugge behandelt. Portinvest, dat voordien voor 40 % in handen was van de MBZ, wordt voor 75 % eigendom van Cobelfret. Portinvest bezit 50 % van de aandelen van SeaRo. De overige 50 % zijn in handen van Hesse-Noord Natie (HNN). Door de participatie van Cobelfret in SeaRo wordt Cobelfret als belangrijke klant in de haven van Zeebrugge verankerd.

Doordat de concessie opnieuw in handen is van het havenbedrijf, hoopt het om gemakkelijker een nieuwe uitbater aan te trekken voor de containerterminal. Met een oppervlakte van 60 hectare en een 1.000 meter lange kaai met grote diepgang (te verlengen tot 1.300 meter), en met de nodige investeringen, heeft de terminal een capaciteit van ongeveer 2 miljoen TEU per jaar. In november 2003 werden de activiteiten van de Flanders Container Terminals (FCT) overgenomen door Cobelfret. Hiertoe werd binnen de structuur van Cobelfret een nieuwe entiteit opgericht onder de naam van Compagnie de Manutention de Conteneurs (CdMC). Het personeel van FCT werd door CdMC overgenomen.

In de strijd tegen de illegale migranten werd in juni 2003 een nieuw type detector in gebruik genomen op de terminal van P&O Ferries in de Zeebrugse voorhaven. Het betreft een PMMW-detector (Passive Millimetre Wave Detector), een hoogtechnologische scanner die illegalen in vrachtwagens en trailers opspoort. De scanner, die in staat is tot 180 vrachteenheden per uur door te lichten, is eigendom van de Britse immigratiedienst die het apparaat uitleent en die ook zorgt voor de training van het bedienend personeel. Het hypermoderne mobiele detectietoestel bestaat uit sensoren die opgesteld staan in een soort open sas, met aan de ene zijde de vrachtwagen uitgerust met computers en aan de andere kant een reusachtig paneel. Het volstaat dat een vrachtwagen langzaam door dit sas rijdt om gecontroleerd te worden. De sensoren in het paneel vangen warmtesignalen op en detecteren op die manier of er zich al dan niet mensen in de vrachtwagen bevinden. Naast de nieuwe PMMW-detector worden ook CO₂-detectoren, hartslagmeters en honden ingezet om de stroom illegale migranten in te dijken.

Midden juli 2003 werd in de achterhaven van Zeebrugge de uitbreiding van het Europees distributiecentrum van Bridgestone Europe in gebruik genomen. Met deze nieuwe opslaghal heeft Bridgestone Europe de oppervlakte van zijn Europees distributiecentrum verdubbeld van 28.000 m² tot 56.000 m². Door de uitbreiding kan in het distributiecentrum voortaan een grotere diversiteit aan producten worden opgeslagen alvorens ze overgans Europa te verdelen. Voordien was de opslagcapaciteit beperkt tot 110.000 vrachtwagenbanden. In het nieuwe gebouw is er plaats voor 800.000 banden voor personenwagens, landbouwmachines en terreinvoertuigen.

Eveneens in juli 2003 werd door Zeebrugges belangrijkste goederenbehandelaar Sea-Ro Terminal een nieuw roro-



ponton in gebruik genomen aan het Wielingendok in de westelijke voorhaven. Het ponton werd door de Nederlandse gespecialiseerde constructeur Ravestein gebouwd en vormt het sluitstuk van een belangrijk investeringsprogramma waarmee Sea-Ro Terminal haar vloot roro-pontons moderniseerde. Het ponton dat in juli in gebruik werd genomen is het derde van een serie van drie. Naast het nieuwe ponton aan het Wielingendok werden er ook aan de Zweedse Kaai en aan de Hermes Pier (Brittania Dok) nieuwe pontons in gebruik genomen. Dit brengt het totale aantal roro-pontons dat Sea-Ro Terminal in gebruik heeft op acht. De drie nieuwe pontons zijn nagenoeg gelijk. Hoewel de lengte van de toegangsbruggen verschillen hebben ze elk een identiek draagvermogen van 220 ton. Ook de breedte tussen de vangrails van de toegangsbrug is bij de drie pontons op 11 meter gelijk. Voor de drie pontons samen werd een bedrag van 7,4 miljoen euro geïnvesteerd.

ECS European Containers besliste tot de aankoop van 1.100 nieuwe 45-voet containers en tot de uitbreiding van het bestaande magazijn in Zeebrugge. ECS was in 1995 één van de eerste bedrijven die containers van 13,60 meter inzette. Deze containers lieten toe de mogelijkheden van het containervervoer over de weg in Europa optimaal te benutten. Intussen heeft ECS een vloot van ongeveer 3.000 containers uitgebouwd. In de beginfase ECS legde zich uitsluitend toe op het shortseaverkeer. De inzet van 13,6 meter containers bleek de beste optie. Overzeese verschepingen gebeurden aanvankelijk toch enkel per roro-ferry. Door het in de vaart komen van steeds grotere containerschepen zal het belang van kleinere feederschepen steeds toenemen. In het internationale, transatlantische containergebeuren vormt de container van 13,6 meter echter geen standaardmaat. ECS wil als intermodaal operator tijdig op die evolutie inspelen door op termijn haar volledige vloot van 13,6 meter containers te vervangen door containers

van 45 voet, wél een ISO-standaardmaat. De bestelling van 1.100 nieuwe 45-voet containers past in die strategie. Naast intermodaal operator profileerde ECS zich de jongste jaren ook als een logistiek dienstverlener. Met haar vele shortseaverbindingen vormt Zeebrugge het ideale bruggenhoofd naar het Verenigd Koninkrijk. ECS biedt haar cliënteel in Zeebrugge opslagmogelijkheden die de klant toelaat met een optimale reactiesnelheid te leveren in het Verenigd Koninkrijk of in Ierland. Daarvoor beschikt ECS over een magazijn met een oppervlakte van 12.500 m². De bestaande opslagcapaciteit blijkt echter te klein en daarom besliste ECS om het magazijn met 7.500 m² uit te breiden. Binnen de uitbreiding wordt er 1.500 m² koelmagazijn voorzien met zeven laadpoorten. Het conventionele deel van de uitbreiding krijgt daarbovenop 22 laadpoorten. Ook de opslagcapaciteit van het bestaande magazijn wordt verhoogd tot 14.000 paletten. De werken voor de uitbreiding startten in december 2003 en moeten tegen midden 2004 klaar zijn. De uitbreiding van het magazijn en de aankoop van 1.100 nieuwe 45-voet containers omvat een investering van 10,5 miljoen euro.

Op het einde van 2003 besliste de firma Schenker om op 1 januari 2004 een eigen kantoor te openen in Zeebrugge. Het kantoor wordt gevestigd op de Ocean Containerterminal Hessenatie Zeebrugge (OCHZ) en de receptie-, vertollings- en verkoopactiviteiten voor de klanten in de regio's West- en Oost-Vlaanderen worden er gecentraliseerd. In een eerste fase gaat het om de invoer van volle containers die vanuit China via de containerlijn van CGM-CMA worden gelost in Zeebrugge. Deze trafiek van ongeveer 5.000 containers per jaar werd tot het einde van 2003 nog vanuit Zeebrugge doorgevoerd naar Antwerpen, waar ze werden vertold om daarna via de weg naar de uiteindelijke bestemming te worden gebracht in de bovenvermelde regio's. Door de vertolling in Zeebrugge te doen wordt heel wat tijd en kosten gespaard. De firma Schenker heeft ook een zetel op het LAR in Kortrijk, dat dienst doet als verkoopkantoor voor wegvervoer-, zeevracht- en luchtvrachtactiviteiten. De afdeling zeevracht wordt vanuit Kortrijk overgeheveld naar het nieuwe kantoor in Zeebrugge.

3.3.2. Infrastructuur en milieu

Het Vlaams gewest besliste op 22 november 2002 tot de verdieping van de maritieme toegangsgeul naar Zeebrugge en dit in het kader van het 55 voet programma. De baggerwerken werden opgedragen aan de Tijdelijke Vereniging Noordzee & Kust voor een bedrag van 11,15 miljoen euro. De Tijdelijke Vereniging Noordzee en Kust was een vereniging van drie grote Vlaamse baggeron-

dernemingen: Baggerwerken Decloedt en zoon, Dredging International en Ondernemingen Jan De Nul. In een eerste fase werden het Pas van het Zand, het centrale deel van de nieuwe buitenhaven en de toegang tot de Pierre Vandamme-sluis verdiept zodat tijongebonden vaart mogelijk werd voor schepen met een diepgang van 46 voet (14 meter). Het ging om baggerwerken over een afstand van ongeveer vijf kilometer. De verdieping was tegen begin april 2003 klaar. In een verdere fase werd het Pas van het Zand verder uitgediept tot 15,2 meter en de doorgang naar de Pierre Vandammesluis tot 15,0 meter. De verdieping van de vaargeul naar Zeebrugge moet de haven beter toegankelijk maken voor grote containerschepen. Aanvankelijk was het de bedoeling om bulkschepen met een grote diepgang te ontvangen aan de diepwaterkaai in de achterhaven. Maar sinds Sea-Invest de terminal van ZBM (Zeebrugse Behandelingsmaatschappij) heeft gesloten meren geen bulkschepen met een grote diepgang meer aan. De verdieping was wel nodig om de grote containerschepen, die een strak vaarschema moeten volgen en een grote diepgang hebben, tijongebonden te kunnen ontvangen. Bovendien zal de verdieping eveneens het aanmeren van grote LNG-schepen vergemakkelijken.

In de voorhaven werden de werken aan de Leopold II-dam verder gezet in het raam van de zesde fase van de herstelling en de renovatie van de kaaimuur. Deze werken worden uitgevoerd door de tijdelijke vereniging Smet Boring - Intersol. Deze fase heeft ongeveer 625.000 euro gekost.

Haven van Zeebrugge

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

Bron: MBZ

In het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven van Zeebrugge werd het uiteinde van het dok afgewerkt. Over de volledige breedte van het dok werd een dubbele damplankenwand gebouwd met erop een verhard talud. De werken werden toegewezen aan MBG nv voor een bedrag van 1.670.000 euro en werden gedragen door de MBZ. De baggerwerken werden uitgevoerd door de firma Decloedt voor een bedrag van 932.000 euro. Door de voltooiing 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 de werken verder gezet voor de bouw van de kaaimuur met een lengte van 657 meter in het Wielingendok en van ongeveer 450 meter in het Albert II-dok. De kostprijs van de kaai belooft 45,3 miljoen euro. De werken worden 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 westelijke voorhaven werd voor een bedrag van 380.000 euro toevertrouwd aan SECO cv.

Op 4 december 2003 werden de werken voor de bouw van een tweezijdige aanlegsteiger aan het westelijke uiteinde van het Albert II-dok in de voorhaven van Zeebrugge aanbesteed. De werken werden toegewezen aan de firma Depret uit Zeebrugge voor een bedrag van 4,7 miljoen euro.

Door het havenbedrijf MBZ werden onderhoudswerken uitgevoerd aan de diverse uitrustingen en domeingoeederen. Door Ecorem nv werden bodemonderzoeken uitgevoerd in het raam van de uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet en er werden diverse vernieuwingswerken uitgevoerd aan wegen en kaaiverhardingen.

Door de privé-sector werden diverse werken uitgevoerd in het havengebied van Zeebrugge. De uitbreiding van het distributiecentrum voor auto- en vrachtwagenbanden in de zuidelijke achterhaven door Bridgestone-Firestone werd volledig afgewerkt. In de westelijke voorhaven werden de gebouwen en de verhardingen, ten behoeve van de papier- en pulpterminal van StoraEnso, afgewerkt door Sea-Ro Terminal. Op de autoterminal aan het zuidelijk insteekdok in de achterhaven werd door Toyota bijkomende verharding in gebruik genomen. CTO (Combined Terminal Operators) heeft op haar roro-terminal aan het noordelijk insteekdok in de achterhaven bijkomende verharding aangelegd om het hoofd te bieden aan de groeiende autotrafiëk aldaar. Tropicana heeft haar nieuwe vruchtensappenfabriek afgewerkt in de achterhaven en tenslotte heeft Sea-Ro Terminal een bijkomende roll-on roll-off aanlegplaats in gebruik genomen in het Wielingendok in de westelijke voorhaven.

3.3.3. Scheepvaartlijnen

Op 30 december 2002 startte de Finse rederij Finnlines een regelmatige dienst vanuit Zeebrugge van en naar Finland. De schepen van Finnlines verrichten drie aanlopen per week en Finnlines zet daarvoor drie grote roro-schepen in, met een draagvermogen van 21.000 ton en een roro-capaciteit van 2.100 lopende meter. De schepen laden vrachtwagens, trailers, containers op mafi's en andere roro-lading. De schepen worden behandeld door SeaRo Terminals aan het Wielingendok in de westelijke voorhaven. De schepen worden geladen en gelost langs de kade waar een nieuw roro-ponton ligt en de containers aan dek worden gelijktijdig als lolo-lading behandeld. Eén maal per week, op vrijdag, legt een schip van Finnlines aan in de achterhaven, waar het aan één van de aanlegsteigers van Toyota afmeert om er 450 à 500 auto's te laden, bestemd voor de haven van Hanko in Finland. Bijzonder aan de dienst is dat de verbinding van Zeebrugge met de Britse haven Felixstowe werd hersteld. Die verbinding werd in 2002 door P&O Ferries gestaakt. De schepen van Finnlines die op maandag in Zeebrugge lossen, varen door naar Felixstowe, terwijl de schepen die op zaterdag in Zeebrugge laden voor Finland van Felixstowe komen. De dienst kende in 2003 een gestaag groei, waarbij op het einde van het jaar gemiddeld



2.500 ton werd geladen, de trafiek van nieuwe wagens van Toyota buiten beschouwing gelaten. Voornamelijk klanten van Noord-Frankrijk hebben belangstelling voor de regelmatige roro-lijn naar Finland.

Op 16 januari 2003 werd in Marseille een overeenkomst ondertekend tussen de Franse rederij CMA CGM enerzijds en het Zeebrugse havenbestuur MBZ en de goederenbehandelaar OCHZ (Ocean Containerterminal Hesse-natie Zeebrugge) anderzijds, waarbij CMA CGM zich verbindt om de komende vijf jaar gebruik te maken van de containerterminal van Zeebrugge. CMA CGM is reeds verschillende jaren een belangrijke klant van de Zeebrugse haven, waar de OCHZ wekelijks de aanlopen behandelt van twee Verre Oosten-diensten, de French Asia Line (FAL Service) en de North China Express Service (NCX Service). Door de overeenkomst neemt het belang van CMA CGM in de kusthaven sterk toe: het aantal behandelde containers moet door het starten van bijkomende lijnen verdubbelen tot 300.000 TEU per jaar. De Franse rederij bouwt vanuit Zeebrugge ook haar Europees feedernetwerk uit, met de klemtoon op de Britse markt en op het Europees Rijnbekken. Kleinere schepen voeren hierbij de containers aan en af van en naar havens die door de grote schepen niet rechtstreeks worden aangelopen. Om de bijkomende trafiek in optimale omstandigheden te kunnen verwerken heeft de OCHZ in het begin van 2003 enkele belangrijke investeringen gedaan. Eén opvallende investering is de verplaatsing van de twee kleinste containerkranen op de oostkaai van de OCHZ van het zuidelijke deel van de kaai naar het noordelijke deel. Dit was nodig omdat de grootste containerschepen, door hun grotere diepgang, steeds aan het nieuwe zuidelijke deel van de kaai aanmeren. Maar juist daar stonden vroeger de kleinere, minder efficiënte kranen opgesteld. Door de verhuis van de kleinere kranen naar het noorden is het diepere deel van de kaai nu ook uitgerust met de snelste en modernste containerkranen.

Sinds het jaar 2002 wordt in de achterhaven van Brugge een trafiek behandeld van gezaagd dennenhout uit Rusland. Deze trafiek neemt gestaag toe en bereikte in 2003 nagenoeg 100.000 m³. Aangezien deze trafiek erg arbeidsintensief is, is het een belangrijke aanwinst voor de haven. De partijen dennenhout worden via Brugge ingevoerd voor het houtverwerkingsbedrijf Solid uit het West-Vlaamse Spiere-Helkijn. In opdracht van de invoerder worden op de Russische bevrachtingsmarkt schepen van het type "Baltiskiy", "Sormovskiy" of "Volgo-Balt" gecharterd. Dit type schip kan via de rivieren tot ver in het Russische binnenland varen. Het

gezaagd dennenhout wordt in Rusland geladen rond het Onega Meer en langs de Volga. Soms wordt het vervoerd per spoor tot in de haven van Sint-Petersburg, waar het wordt geconsolideerd tot ladingen van 4.500 m³, om dan per schip naar Brugge te worden verscheept. In Brugge worden de schepen gelost aan de Graaf Visartkaai aan de installaties van Minne Port Services. Het hout wordt gelost in het magazijn van 11.000 m² en wordt er geklasseerd volgens kwaliteit, lengte en dikte. Het vervoer naar de invoerder Solid gebeurt per vrachtwagen. Solid maakt er hoofdzakelijk tuinmeubelen van. Een klein deel van het ingevoerd Russisch hout wordt doorverkocht.

De containerlijn Coast tot Coast (C2C Lines), een regelmatige containerverbinding vanuit Zeebrugge met de Ierse havens Waterford en Warrenpoint, verhoogde vanaf april 2003 haar verschepingscapaciteit. Dit gebeurt door het in de vaart brengen van een groter schip, de "Verena B", een containerschip van 3.958 bruto ton en 5.420 ton draagvermogen. C2C Lines is een initiatief van de Zeebrugge containergroep ECS European Containers en de Antwerpse rederij Cobelfret. De schepen van C2C Lines lopen twee maal per week de voorhaven van Zeebrugge aan, waar ze worden behandeld aan de Flanders Container Terminal (FCT).

Begin juli 2003 startte CMA CGM een nieuwe lijn vanuit Noord-Europa naar Indonesië en Indo China onder de naam van Sunda Express Service. In het kader van deze lijn wordt ook de haven van Zeebrugge aangelopen. Aanvankelijk werden enkel containers gelost, maar vanaf de maand september worden ook containers geladen aan boord van de schepen van de nieuwe lijn. De Sunda Express Service, kortweg Sundex dienst genoemd, is de derde "loop" die door de Franse rederij op Azië wordt opgestart naast de bestaande FAL Service en de NCX Ser-



vice. Vanuit Zeebrugge worden achtereenvolgens de volgende havens aangelopen: Piraeus, Damietta, Jakarta, Singapore, Port Kelang, Malta, Le Havre, Rotterdam, Hamburg en terug naar Zeebrugge. Eén round-trip duurt zeven weken. CMA CGM runt de nieuwe lijn met Norasia en APL als partners. CMA CGM zet daarvoor vijf volcontainerschepen in, Narasia en APL elk één. Alle schepen hebben een capaciteit van ongeveer 3.000 TEU. Door de opstart van deze nieuwe lijn breidt CMA CGM de verschepingsmogelijkheden via Zeebrugge gevoelig uit.

Als aanvulling op een nieuwe feederdienst tussen Le Havre, Dublin en Liverpool startte de Franse rederij CMA CGM eind juni 2003 een wekelijkse feederdienst vanuit Zeebrugge en Rotterdam naar Immingham, Grangemouth en Teesport. Daarvoor zet de rederij de "CMA CGM Europe" in, een containerschip met een capaciteit van 380 TEU. Het schip wordt, net als de andere schepen van CMA CGM, behandeld aan de containerterminal van OCHZ in de voorhaven.

De Duitse rederij E. H. Harms besliste om vanaf januari 2003 haar afvaarten vanuit Zeebrugge naar Grimsby te verdubbelen. Naast een wekelijkse afvaart op zondag wordt voortaan ook op woensdag een afvaart voorzien. E. H. Harms onderhoudt voor rekening van de Japanse autoconstructeur Toyota een vaste roro-verbinding tussen Zeebrugge en de Britse haven om de in Engeland geproduceerde modellen op het Europese vasteland te verdelen. De rederij zet daarvoor twee moderne, identieke schepen in: de "Feederbaltic" en de "Feederscandic". De wagens worden aan boord gestuwd op zeven dekken. In Zeebrugge meren de schepen af aan één van de twee speciaal voor Toyota gebouwde roro-steigers in de zuidelijke achterhaven. Naast het opvoeren van het aantal afvaarten naar Grimsby werd het vaarschema van maart ook uitgebreid tot de haven van Malmö in Zweden. Onderweg worden de Duitse havens Bremerhaven en Cuxhaven en de Zweedse haven Halmstad eveneens aangelopen. Het opvoeren van de afvaartfrequentie past in het kader van de groeiende aanvoer van Toyota-wagens in de haven van Zeebrugge.

Begin april 2003 werd tussen de Noord Franse binnenhaven Rijsel en Zeebrugge een binnenvaartshuttle geopend. Initiatiefnemer is de haven van Rijsel, die de nieuwe dienst ook exploiteert. Het gaat om een wekelijkse dienst die verzekerd wordt door een binnenschip met een capaciteit van 35 TEU. De shuttle volgt een traject via de Leie: Rijsel, Halluin (waar de autonome haven van Rijsel een nieuwe containerterminal uitbaat), Kortrijk via de Leie en daarna westwaarts van Evergem naar de

binnenvaartrijng van Brugge om vervolgens het Boudevijnkanaal te volgen tot in de achterhaven van Zeebrugge. Soms worden grotere binnenschepen ingezet waardoor de verbinding niet via de Leie maar via de Schelde en Gent tot stand wordt gebracht.

Op 1 juli 2003 kreeg PortConnect, de fluvio-maritieme bevrachtingsafdeling van het Zeebrugs havenbedrijf MBZ, het statuut van naamloze vennootschap. Hierdoor wordt PortConnect een onafhankelijk filiaal van de MBZ. Het havenbedrijf heeft wel de meerderheid van de aandelen in handen. Unikai-Van Ommere Logistics werd als partner aangetrokken om de trafieken van en naar de Rijnhavens op te voeren. PortConnect legt zich toe op drie activiteiten: kustfeederling, een dienst naar Bazel en de bediening van de Beneden-Rijn. De onderneming legt voor haar diensten vier lichters in met een capaciteit van ongeveer 90 TEU en twee estuaireschepen met een laadvermogen van 250 TEU. De estuaireschepen verzekeren de feederverbindingen tussen Antwerpen, Rotterdam, Vlissingen, Duinkerke, Felixstowe, Dover en Oostende. Indien nodig kunnen die schepen ook ingezet worden voor occasionele reizen naar de Rijnhavens. Door de uitbouw door CMA CGM van Zeebrugge als haar Noord-Europese hub is de trafiek van en naar de Rijnhavens fors gestegen. Naast containers vervoert PortConnect ook ladingen van 1.050 à 1.100 ton papierdeeg van StoraEnso. Deze lading wordt bij CTO (Combined Terminal Operators) als breakbulk geladen en verscheppt naar Maxau, aan de Rijn. De lichters varen via de Schelde Rijn verbinding. Na het lossen van de breakbulk varen ze naar Wörth, Ludwigshaven, Mainz of Duisburg om er containers te laden voor de terugweg naar Zeebrugge.

Vanaf het begin van de maand oktober 2003 startte vanuit de haven van Zeebrugge een nieuwe trafiek van personenwagens naar Midden-Amerika. Het betreft een jaarlijkse trafiek van ongeveer 20.000 auto's van Peugeot en Citroën. Tot dan toe verliep deze trafiek over de Franse haven Le Havre. De wagens worden in Zeebrugge geladen aan boord van carcarriers van de Japanse rederijen MOL (Mitsui OSK Lines) en NYK (Nippon Yusen Kaisha), die hiervoor tweemaal per maand de haven van Zeebrugge aanlopen. Aanvankelijk werd enkel voor Mexico geladen, waar de auto's in Veracruz werden gelost. In een later stadium werden ook Peugeot's en Citroën's geladen met als bestemming de Midden-Amerikaanse landen Honduras, Ecuador en El Salvador. In Zeebrugge worden de schepen behandeld op de autoterminal van CTO (Combined Terminal Operators) aan het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven.

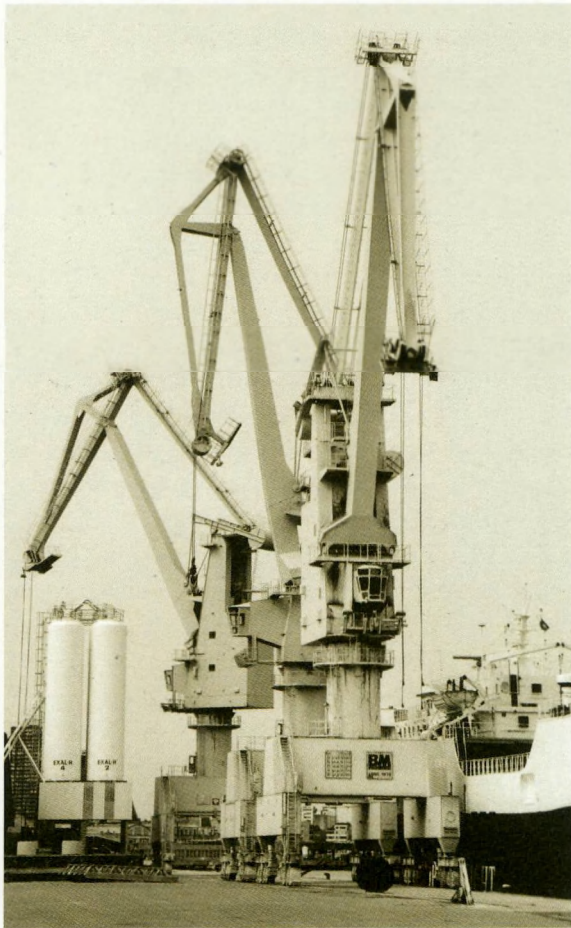
Op 25 november werd op de terminal van TCT in Willebroek het eerste schip behandeld dat rechtstreeks containers aanvoerde vanuit de haven van Zeebrugge. PortConnect sloot een contract af voor het vervoer van 700 TEU van Zeebrugge naar Willebroek. De verscheping gebeurt in loten van ongeveer 50 TEU en is gespreid over een drietal maanden. De verscheping van de containers wordt door de kruiplijncoasters "Cast Salmon" en "Bass" uitgevoerd. Deze schepen worden door PortConnect ingezet op een regelmatige verbinding van Zeebrugge met Antwerpen en op een lijndienst van Oostende naar Rotterdam. Indien er genoeg ladingaanbod is, varen beide schepen ook naar Felixstowe en Le Havre. Voor het uitvoeren van het bovenvermelde transportcontract wordt de Antwerpen-dienst doorgetrokken tot de terminal van TCT in Willebroek. Indien de belangstelling van het bedrijfsleven voor de dienst groot genoeg blijkt, zal de dienst gehandhaafd worden.

3.4. De haven van Oostende

3.4.1. Industrie

In februari 2003 besliste het Belgische bedrijf Fitco om een nieuwe productiehal en magazijn te bouwen op Plassendale 3. De investering van Fitco bedraagt 10 miljoen euro. Fitco werd in 1999 opgericht en produceert speciale textielweefsels voor de bescherming van auto-onderdelen, voor het waterdicht maken van telecombuizen en voor industriële filters. Het bedrijf is gevestigd aan de Oudenburgsesteenweg in de buurt van de Doksluis van Oostende, maar daar was er onvoldoende ruimte voor verdere uitbreiding beschikbaar. Daarom kocht Fitco op het industrieterrein Plassendale 3 een terrein van 20.000 m², naast de vestiging van Telindus. De bouw van de productiehal en het magazijn, die samen een oppervlakte van 10.000 m² hebben, werd medio 2003 aangevat. Het machinepark wordt in het begin van 2004 geïnstalleerd zodat de nieuwe vestiging op het einde van het eerste kwartaal van 2004 in gebruik wordt genomen. Door de investering wordt het personeelsbestand uitgebreid van 15 tot 50 personen. Ook het zusterbedrijf Xirion, het vroegere Ostend Stores, plant op termijn een gelijkaardige productie-eenheid op een aanpalend terrein. Xirion concentreert zich op de aanmaak van industriële garens voor de agro- en betonsector en kunstgras voor de tapijtindustrie. Het bedrijf wil in 2006 verhuizen naar een terrein van 2 hectare op Plassendale 3, waar het een productiehal met magazijn van 12.000 m² wil bouwen.

Op 21 maart 2003 werd de Telindus vestiging in Oostende, gelegen op Plassendale 3 langs de autoweg A10, door



minister Johan Vande Lanotte officieel geopend. Het nieuwe filiaal betekent voor Telindus een lokale aanwezigheid in de regio West- en Oost-Vlaanderen. Vanuit Oostende kan Noord-Frankrijk gemakkelijk bediend worden. Samen met de filialen in Leuven en Mons wordt hiermee een betere service en snellere bereikbaarheid aan de klanten van Telindus gegarandeerd. De vestiging van Telindus is de eerste concrete realisatie op het industrieterrein Plassendale 3.

Electrawinds, in Vlaanderen de belangrijkste privaat-speler in de nichemarkt van de windenergie, diversifieert zich in de markt van de hernieuwbare energie. Het bedrijf plant een biomassa-centrale op het industriegebied Plassendale 2 te Oostende. In de biomassa-centrale zal Electrawinds gerecupereerde plantaardige olie als brandstof gebruiken om elektriciteit op te wekken. Deze continue vorm van elektriciteitsvoorziening zorgt in Oostende voor 15 à 20 nieuwe banen en zal onrechtstreeks nog eens een tiental personen tewerkstellen. De elektriciteitsproductie van deze biomassa-centrale zal jaarlijks ongeveer 93.000 MWh bedragen. Bovendien zal de productie CO₂-neutraal plaatsvinden. De opgewekte thermische energie zal aangewend worden in een

nabijgelegen grondverwerkingsinstallatie, die jaarlijks ongeveer 150.000 vervuilde grond biologisch zal reinigen. Deze grondverwerkingsfabriek zal nog eens 10 extra jobs opleveren. De bouw van de biomassa-centrale van Electrawinds is een investering van 15 miljoen euro.

3.4.2. Infrastructuur

In het kader van de beveiliging van de havens en meer speciaal met het oog op het indijken van de stroom illegalen vanuit het Europese vasteland naar het Verenigd Koninkrijk werd in de haven van Oostende een hartslagdetector in gebruik genomen. De installatie werd op 20 juni 2003 officieel in gebruik genomen in aanwezigheid van ministers Vande Lanotte en Duquesne. Vanuit het Verenigd Koninkrijk waren ook heel wat hoogwaardigheidsbekleders aanwezig bij het ingebruikstellen van de eerste dergelijke installatie in België. De hartslagdetector werd gefinancierd door de Britse immigratiedienst, na een akkoord tussen België en het Verenigd Koninkrijk tot meer samenwerking in de strijd tegen de illegale migratie. Ook op diverse terminals in andere Vlaamse havens werden in 2003 dergelijke detectoren geplaatst.

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 samenspraak met het Instituut voor Veterinaire Keuring (IVK) heeft AGHO zich geëngageerd om in de haven van Oostende een keuringspost in te richten die voldoet aan de meest recente eisen. De haven heeft ook reeds de officiële E.U. goedkeuring gekregen als grenscontrolepost voor verpakte voedingswaren van dierlijke oorsprong voor menselijke consumptie. Tot dan toe bezat de haven, in tegenstelling met de luchthaven, geen E.U.-veterinaire keuringspost. Wel bestaat er in de vismijn een keuringspost voor de aangevoerde vis. Om verpakte voedingswaren in gekoelde of diepvries containers te kunnen behandelen was zo'n veterinaire keuringspost een noodzaak. De haven hoopt met de keuringspost heel wat klanten met bederfbare voedingswaren aan te trekken. De aanwezigheid van dergelijke keuringspost in een relatief kleine haven biedt immers heel wat voordelen voor de verscheper: door het kleinere volume worden de containers veel sneller ter controle

aangeboden zodat heel wat tijdverlies wordt voorkomen.

De haven van Oostende blijft investeren in nieuwe infrastructuur om de groeiende haventrafieken te kunnen opvangen. Meestal betreft het inbreidingsprojecten, wat betekent dat bestaande infrastructuur wordt aangepast aan de huidige noden. Een goed voorbeeld daarvan is de vernieuwing van de Wandelaarskaai die in oktober 2003 werd aangevat. De Wandelaarskaai ligt ter hoogte van de vismijn van Oostende en is een oude kaai met een diepgang van slechts 3 meter. Voor de oude kaaimuur wordt een totale nieuwe kaai gebouwd zodat de aanlegplaats kan uitgebaggerd worden tot 9 meter. Aan het uiteinde van de kaai, dat uitkomt op het Zeewezendok, wordt een nieuw ponton gebouwd waardoor een derde aanlegplaats voor roll-on roll-off-schepen wordt gecreëerd op de terminal van het Zeewezendok. Twee projecten die begin 2004 worden aangevat zijn de wachtkaai voor de Demeysluis en de multimodale infrastructuur Plassendale 1. In het kader van de renovatie van de Demeysluis werd tevens 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 Conterdamburgen en de Demeysluis te varen. Daardoor gebeurt het geregeld dat schepen moeten wachten om door de sluis te varen. Het toekennen van een wachtkaai aan die schepen is niet altijd gemakkelijk en daarom is de bouw van een wachtkaai noodzakelijk. Van de bouw van de wachtkaai wordt tevens gebruik gemaakt om aan de andere kant 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. Om het Plassendale 1-gebied in de achterhaven van Oostende multimodaal te ontsluiten, worden in 2004 een aantal werken uitgevoerd. De werken zullen de overslag van goederen tussen het spoor, de weg, de binnenvaart en de zeescheepvaart mogelijk maken.

3.4.3. Scheepvaartlijnen

In januari 2003 werd voor het eerst een lading geconcentreerde en gedroogde varkensmest vanuit Oostende verscheept naar Rusland. VEVA, de Vereniging van Varkenshouders, was erin geslaagd een afzetmarkt te vinden in de omgeving van Sint-Petersburg. Het bestuur van VEVA sloot een overeenkomst met landbouwers en landbouworganisaties aldaar om tot de bemesting van circa

600 hectare landbouwgrond over te gaan. Op deze gronden worden aardappelen geteeld. Voor de bemesting is er nood aan ongeveer 120.000 ton natuurlijke meststoffen. Deze hoeveelheid kan normaal gemakkelijk geleverd worden door Vlaamse varkenshouders. Hoewel reeds een belangrijke hoeveelheid overtollig mest wordt uitgevoerd naar Frankrijk en Nederland blijft Vlaanderen nog steeds kampen met een belangrijk overschot. De gedroogde varkensmest werd vanuit diverse behandelingscentra in Vlaanderen per vrachtwagen in Oostende aangevoerd voor verscheping naar de haven van Sint-Petersburg. Van daaruit werd de distributie ook per vrachtwagen gepland. In de achterhaven van Oostende werd ter hoogte van kaai 320 in het Zwaardok een kaai ingericht voor de ontvangst, de opslag en het laden van de gedroogde mest. De eerste verscheping, een vracht van 1.800 ton, gebeurde aan boord van de Nederlandse coaster "Nona" op maandag 27 januari 2003. Het schip werd met het oog op deze verscheping door de Oostendse firma Ter Polder bevracht. Diezelfde firma stond in Oostende ook in voor het laden en voor de scheepsagentuur. De afvaart was meteen het begin van een lange lijdensweg. Gealarmeerd door berichten in de Russische pers dat het schip uiterst giftige afvalstoffen aan boord zou hebben wilde Rusland de lading niet meer. Het schip mocht niet worden gelost en werd met haar lading naar Oostende teruggestuurd. Bij de terugkeer had ook de Belgische douane zijn vragen. Omdat de lading nu de stempel "chemisch afval" had twijfelde de douane of de lading nog wel dezelfde was. Het federaal voedselagentschap FAVV kwam eraan te pas op de nodige controles te doen. De lading mocht niet worden gelost. Het schip bleef met haar lading in Oostende liggen. De Nederlandse rederij eiste in kortgeding dat zijn schip teruggeleverd zou worden en de rechter beval op 7 maart 2003, op straffe van een dwangsom, dat het schip moest gelost worden. Dit gebeurde op 9 maart. De mest kon toen echter nog altijd België niet terug binnen omdat ook nu de nodige formaliteiten ontbraken. Uiteindelijk werd de mest verkocht aan composteers in Vlaanderen.

Sedert 5 februari 2003 verzorgt de Litouwse rederij Kur-siu Linija een regelmatige aanloop in Oostende met het schip de "Alrek", een containerschip met een capaciteit van 304 TEU. Dit in het raam van een shortsea volcontainerdienst die zich hoofdzakelijk richt op 45 voetcontainers. De rederij mikt voornamelijk op vracht tussen Noord- en Zuid-Europa die normaal per vrachtwagen wordt vervoerd. De dienst bedient achtereenvolgens Immingham, Oostende, Rotterdam, Klaipeda, Riga en Kaliningrad. Wegens de toenemende trafiek vanuit Frank-

rijk zocht de rederij naar een haven die dichterbij Rotterdam dan de Franse markt was gelegen om het vervoer van de containers over de weg tot een minimum te beperken. Oostende werd boven een aantal andere kandidaten verkozen omdat de haven beschikt over de nieuwe polyvalente terminal van Searoad Stevedores van de Ferryways-groep. De terminal is uitgerust met het modernste behandelingsmaterieel. Een ander argument dat meespeelde is het feit dat Oostende beschikt over een regelmatige roll-on roll-off lijn naar Ipswich in het Verenigd Koninkrijk. De algemene agent voor Europa is Baltic Agencies en Eimskip treedt op als operationeel agent. Door de nieuwe containerlijn ontstaat er ook een nieuwe spoortrafiek van en naar Italië. De containerlijn werd op 28 april 2003 officieel ingehuldigd door minister Johan Vande Lanotte.

Vanaf 10 juni 2003 verzekert Ferryways een vierde dagelijkse afvaart vanuit Oostende naar Ipswich in het Verenigd Koninkrijk. Meteen heeft Ferryways de twee ferrieschepen op die lijn, de "Rodona" en de "Sapphire" van de Zweedse rederij Engstroem, in eigen beheer genomen. De schepen werden omgedoopt in "Ostend Way" en "Ipswich Way". Beide schepen verzorgen de dienst naast de "Flanders Way" en de "Anglian Way". De aangeboden vrachtcapaciteit wordt alzo met 25 % opgevoerd.

Op 28 september 2003 liep het cruiseschip "Nordnorge" van de Noorse Hurtigruten-dienst de cruiseterminal van de haven aan. Het was het laatste cruisschip van het

seizoen 2003. Normaal vaart het schip op de Hurtigruten-dienst, een passagiers- en vrachtdienst langs de Noorse kust tussen Bergen en Kirkenes. De Hurtigruten dienst verbindt dorpen en haventjes langs de kust die normaal moeilijk via de weg bereikbaar zijn. In totaal meerden in 2003 in Oostende, 8 cruiseschepen aan. Dit is minder dan in 2002, toen nog 10 cruiseschepen in de haven aanlegden. Het aantrekken van cruiseschepen wordt in de haven nog steeds bemoeilijkt door de moeilijke toegang tot de haven. Zolang de nieuwe haventoeegang niet wordt gerealiseerd zal de lengte van de cruiseschepen die de haven in kunnen erg beperkt blijven.

Op 16 oktober 2003 werd vanuit de haven van Oostende een replica van een galei verscheept naar de Italiaanse haven van Genua. De galei zal er de voornaamste attractie zijn in het nieuwe, nog in aanbouw zijnde maritieme museum en werd in Oostende gebouwd op de scheepswerf Lowyck. Het schip, dat een lengte heeft van 42 meter, werd voor verscheeping in vier delen uit elkaar genomen. Het vaartuig was immers te groot om in één stuk in het museum te worden binnengebracht. Het geheel werd door de goederenbehandelaar Searoad Stevedores geladen op het dek van de Nederlandse kustvaarder "Saline". De verscheeping werd gesteund door Mediterranean Shipping Company (MSC), één van de grootste containerrederijen ter wereld en tevens hoofdaandeelhouder van Ferryways en Searoad Stevedores in Oostende.



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 1989-2003, 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 2003 ca. 342,1 miljoen euro in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan⁷.

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 2003 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 2003 door middel van de ABEX-index⁸.

4.2. De vier Vlaamse havens samen

De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse gemeenschap voor de periode 1989-2003. 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 de verdieping van de Westerschelde inbegrepen; Omwille van het belang van dit project zijn de uitgaven voor dit project in deze tabel ook afzonderlijk weergegeven.

De Vlaamse gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 reeds meer dan 3.701,5 miljoen euro geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen⁹ voor de maritieme toegankelijkheid bedragen ruim de helft van dit totale budget (51,9 %). 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"¹⁰. Op acht jaar tijd werd hierin meer dan 231 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is 12,0 % van het totale bedrag dat sinds

⁷ In dit jaaroverzicht werden de cijfers van 2000 en 2001 vervolledigd met de bedragen van de overdrachten aan Nederland.

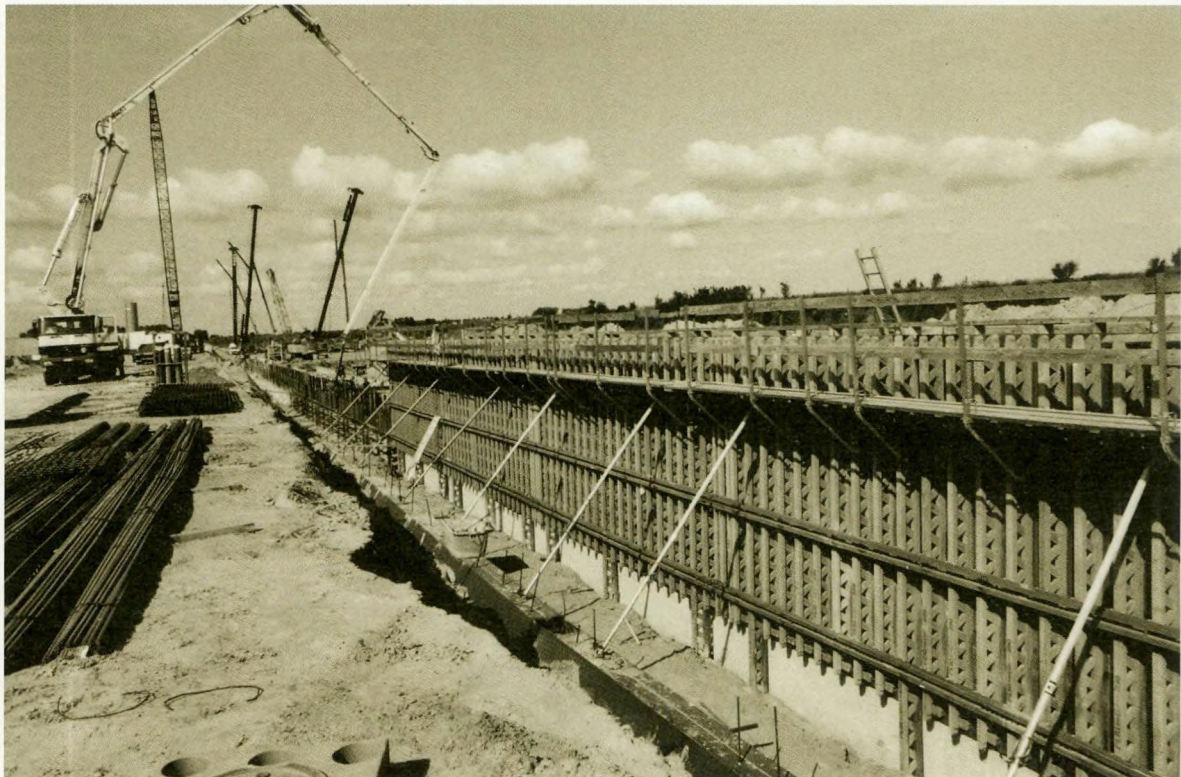
⁸ De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkostprijs. De bouwkostprijs lag in 2001, in 2000, in 1999 en in 1998 hoger dan het jaar ervoor.

⁹ De cijfergegevens voor maritieme toegankelijkheid voor de jaren 1995, 1996, 1997 en 1998 werden gecorrigeerd met recentere informatie.

¹⁰ In 1994 werd reeds een beperkt wrakkenonderzoek uitgevoerd. In het jaarverslag van 1998 was deze vastlegging niet weergegeven.

1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 2003 werd ongeveer 50 % van het totale budget uitgegeven aan maritieme toegankelijkheid. In 2001 werd het verdiepingsprogramma van de Westerschelde bijna volledig afgewerkt. In 2003 werden nog 3,6 miljoen euro uitgegeven voor de verdere verdieping van de Westerschelde. Het betreft hoofdzakelijk opruimingswerken van wrakken die in 2003 werden uitgevoerd. Wanneer geen rekening wordt gehouden met de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid van de vier Vlaamse havens, heeft het Vlaams gewest in 2003 170,1 miljoen euro in de havens geïnvesteerd. Het grootste deel daarvan, 123,3 miljoen euro of 72,5 % van het totaal, ging naar de haven van Antwerpen. Daarna volgden Gent, Zeebrugge en Oostende met respectievelijk 23,1 miljoen euro (13,6 %), 13,8 miljoen euro (8,1 %) en 9,9 miljoen euro (5,8 %).

	1989	1990
Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping Westerschelde	68,14	76,01
Verdieping Westerschelde	0,00	0,00
Antwerpen	79,74	59,53
Gent	12,85	15,29
Zeebrugge	25,57	23,39
Oostende	4,72	5,76
Totaal incl. maritieme toegang	191,01	179,97
Totaal excl. maritieme toegang	122,87	103,96
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%

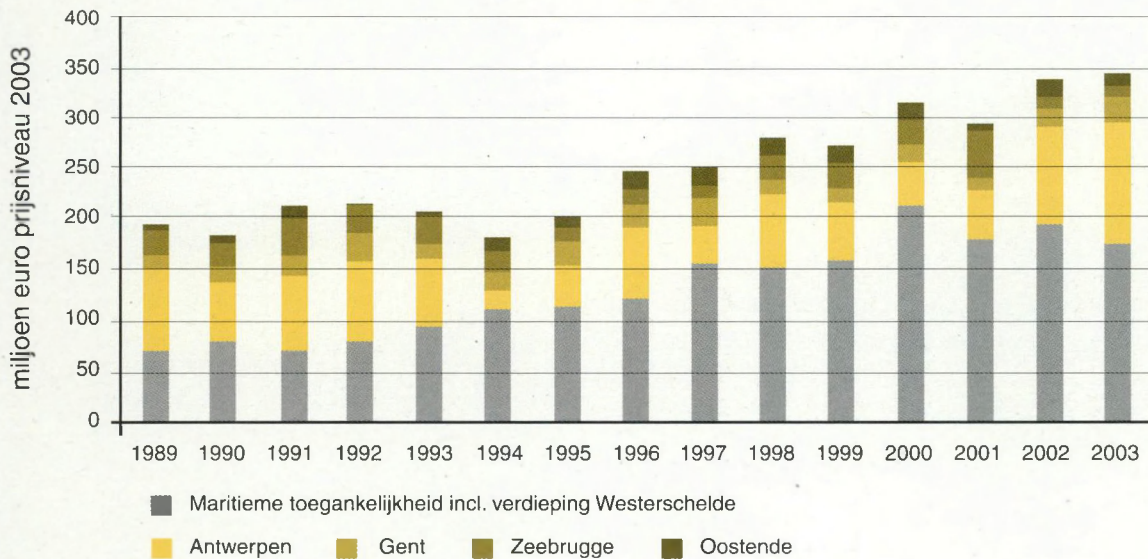


Haveninvesteringen door de Vlaamse gemeenschap in mln EUR voor de periode 1989-2003 (in prijzen 2003)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Totaal
67,29	76,69	90,82	106,71	109,57	118,78	151,84	148,84	155,08	209,84	176,89	191,03	172,01	1.919,54
0,00	0,00	0,00	1,47	18,13	16,74	45,85	46,60	56,70	19,43	13,78	8,82	3,60	231,13
73,65	79,35	67,81	20,95	42,27	70,76	39,71	73,65	60,38	45,24	49,82	101,38	123,29	987,53
20,21	25,66	13,61	15,43	21,82	21,81	26,37	13,90	11,83	17,88	11,73	15,57	23,13	267,08
36,04	29,28	28,99	22,44	14,55	16,29	12,82	25,06	25,74	23,66	49,26	13,57	13,81	360,49
12,03	1,53	2,69	12,16	11,25	16,80	18,19	16,05	16,34	18,01	6,49	15,04	9,85	166,91
209,22	212,51	203,92	177,70	199,46	244,44	248,93	277,51	269,37	314,63	294,19	336,60	342,09	3.701,54
141,93	135,82	113,10	70,99	89,89	125,66	97,09	128,67	114,30	104,79	117,30	145,57	170,08	1.782,00
32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%	57,6%	66,7%	60,1%	56,8%	50,3%	51,9%

Nota: onder voorbehoud van wijzigingen die nog kunnen gebeuren via het Financieringsfonds voor schuldafbouw en eenmalige investeringsuitgaven (FFEU)
 Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Figuur 10: Haveninvesteringen door de Vlaamse gemeenschap



4.3. De haven van Antwerpen

De Vlaamse gemeenschap heeft in de periode 1989-2003 reeds 987,5 miljoen euro in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Daarvan werd 401,9 miljoen euro, of 41 % van deze totale investering, besteed aan havenprojecten op de Rechteroever en 488,6 miljoen euro of 49 % aan projecten op de Linkeroever van Antwerpen. Bijna 16 % van de investeringen van de Vlaamse gemeenschap in Antwerpen sinds 1989, of ongeveer 155,7 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 11,9 miljoen euro gevegd, waarvan nog 0,04 miljoen euro in 2003.

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 2003 ging het leeuwenaandeel (56 %) van de investeringen naar de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. Het belangrijkste deel van de investeringen op Linkeroever in 2003 ging naar de bouw van het Deurganckdok. Daarvoor werd in 2003 62,9 miljoen euro of 51 % van de totale overheidsinvesteringen in Antwerpen uitgegeven. Dit is merkkelijk minder dan de uitgaven in 2002 voor het Deurganckdok, maar toen was 12,3 miljoen euro bestemd voor bewarende maatregelen die de aannemers die het Deurganckdok bouwen moesten uitvoeren, door het stilleggen van de werken door de Raad van State en 13,4 miljoen euro voor onteigeningen en het structuurfonds van Doel. Deze twee laatste posten buiten beschouwing gelaten werd in 2003 voor het Deurganckdok nagenoeg hetzelfde gedrag geïnvesteerd als in 2002.

In 2003 bedroegen de investeringen/vastleggingen in de haven van Antwerpen 21,9 miljoen euro meer dan in 2002 (of een stijging van 22 %). Dit is bijna 57 miljoen euro hoger dan het gemiddelde investeringsbedrag van de periode 1989-2003. Deze stijging is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de vastleggingen in 2003 voor de decreetkosten van 2001, 2002 en in 2003. Voor de haven van Antwerpen bedroeg dit in totaal 52,2 miljoen euro of 42 % van de totale investeringen/vastleggingen door het Vlaams gewest in 2003. Daarvan waren er 7,75 miljoen euro vastgelegd voor 2001, 15,8 miljoen euro voor 2002 en 28,7 miljoen euro voor 2003. Enkel de vastleggingen voor de havenkapiteindiensten

(5,7 miljoen euro) werden echter effectief ook uitbetaald. De vastleggingen voor de werking van de zeesluizen en voor de instandhouding en het onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie werden tot nu toe niet uitbetaald omdat de Europese Commissie deze regeling nog moet goedkeuren.

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

Project	1989	1990
Rechteroever		
Berendrechtssluis (saldo vanaf 1989)	17,45	21,83
Containerkade Zuid	39,89	10,45
Containerkade Noord	3,31	0,07
Zandvlietsluis	0,00	0,00
Renovatie Amerikadok tot en met 3 ^{de} Havendok	3,91	10,62
Renovatie van het 5 ^{de} Havendok en Marshalldok	0,00	0,00
Vierde Havendok	0,90	0,75
Royerssluis en Kattendijksluis	0,00	0,00
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00
Totaal Rechteroever	65,46	43,72
Linkeroever		
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	5,13	6,99
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,59	1,10
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00
Verrebroekdok	0,00	0,00
Containerdok West	0,00	0,00
Vrasenendok geschil	0,00	0,00
Totaal Linkeroever	5,72	8,09
Overige (kleinere werken en diversen)	8,56	7,72
Decreetkosten: werking sluisen		
Decreetkosten: toelage kanaaldokken		
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Antwerpen	79,74	59,53

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 instandhouding 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 goed, maar nam nog geen beslissing voor wat de tussenkomst voor de werking van de zeesluisen en voor de instandhouding en het onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie betreft.

In 2003 bedroegen de vastleggingen voor de decreetkosten voor de haven van Antwerpen 28,7 miljoen euro, waarvan 8,1 miljoen euro voor werking van de sluisen, 15,2 miljoen euro voor instandhouding en onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie (de kanaaldokken) en 5,4 miljoen euro voor de havenkapiteindienst. Enkel de vastleggingen voor de havenkapiteindiensten werden echter effectief uitbetaald. De vastleggingen voor de werking van de zeesluisen en voor de instandhouding en het onderhoud van de toegangswegen met aanmeerfunctie werden tot nu toe niet uitbetaald omdat de Europese Commissie deze regeling nog moet goedkeuren. Het hoeft geen betoog dat deze situatie weegt op de financiële positie van de havens.

Het totale investeringsbedrag van het Vlaamse gewest in de Antwerpse haven in 2003 bedroeg 123,3 miljoen euro. Wanneer de decreetkosten voor 2001 en 2002, die samen 23,5 miljoen euro bedragen, buiten beschouwing worden gelaten, komt dit bedrag nagenoeg overeen met de investeringen in 2002 (101,4 miljoen euro).

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2003 in mln EUR (in prijzen 2003)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Totaal
19,81	12,27	8,15	0,36	0,00	0,22	0,00	0,01	0,01	0,08	0,00	0,00	0,00	80,19
1,93	1,20	0,21	0,00	0,03	0,00	3,46	2,11	5,31	0,11	0,75	0,15	0,04	65,64
0,93	0,56	23,49	0,47	17,86	28,25	6,33	2,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	83,56
5,77	4,70	0,00	0,00	1,96	0,00	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,09
22,90	36,35	21,81	12,02	7,36	11,68	0,64	5,28	7,82	1,60	1,85	0,59	0,75	145,16
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,89	0,53	2,83	0,15	0,13	0,00	0,00	10,53
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	1,65
0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,04	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,67
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,78	0,47	0,15	0,00	1,40
51,34	55,07	53,65	12,85	27,53	40,19	17,98	10,53	15,97	2,72	3,20	0,90	0,79	401,89
5,28	8,95	10,48	3,05	1,79	0,00	0,59	7,59	0,75	5,60	0,92	4,89	6,14	68,17
2,26	1,32	0,31	1,17	0,00	0,00	3,02	0,35	3,67	0,46	0,00	0,00	0,00	14,25
6,47	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,97
0,00	8,49	0,00	0,09	0,00	0,44	3,73	2,49	4,19	0,00	0,00	0,00	0,00	19,42
0,00	0,08	0,00	0,01	12,85	28,94	7,11	13,44	12,73	7,75	12,82	2,79	0,03	98,55
0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	1,01	7,28	38,89	23,08	25,88	31,13	88,22	62,85	278,42
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,84	0,00	0,00	0,00	2,84
14,01	18,84	11,29	4,31	14,74	30,39	21,74	62,76	44,41	42,53	44,87	95,90	69,02	488,62
8,30	5,43	2,86	3,79	0,00	0,18	0,00	0,37	0,00	0,00	0,00	1,22	1,29	39,71
												16,14	16,14
												30,34	30,34
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,75	3,37	5,71	10,83
73,65	79,35	67,81	20,95	42,27	70,76	39,71	73,65	60,38	45,24	49,82	101,38	123,29	987,53

4.4. De haven van Gent

De Vlaamse Gemeenschap heeft tussen 1989 en 2003 iets meer dan 267,1 miljoen euro geïnvesteerd in de haven van Gent. Ongeveer 41 % van dit bedrag werd aangewend voor de bouw van het Kluizendok.

In 2003 werd ongeveer 10 miljoen euro of 43 % van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok. Een ander belangrijke investeringspost in 2003 betreft een baggercontract van ongeveer 8 miljoen euro voor het kanaal Gent-Terneuzen (35 % van het jaarbudget). In dit bedrag is ook de ontwatering, de berging en de verwerking van de baggerspecie begrepen.

De tussenkomst van het Vlaamse gewest in de decreetkosten was voor Gent enkel voor de voor de havenkapiteindiensten en bedroeg in 2003 voor de haven van Gent 1,3 miljoen euro.

Het totale investeringsbedrag van het Vlaamse gewest in de haven van Gent in 2003 bedroeg 23,1 miljoen euro. Dit is 7,6 miljoen euro of 49 % meer dan het jaar daarvoor (15,6 miljoen euro).

4.5. De haven van Zeebrugge

De Vlaamse Gemeenschap investeerde in de periode 1989-2003 360,5 miljoen euro in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Daarvan werd 69,4 % of 250,3 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 (73,5 miljoen euro of 20,4 %) en van de kaaimuren voor het Wielingendok (54,9 miljoen euro of 15,2 %). Ook naar de aanleg van het zuidelijk insteeddok in de achterhaven ging een belangrijk deel van de fondsen (21,1 miljoen euro of 5,9 %).

Bovendien ging een groot deel van de investeringen in de periode 1989-2002 naar de afwerking van de nieuwe voorhaven. (72,5 miljoen euro of 20,1 %). Een groot deel daarvan (38,8 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 2,1 miljoen euro besteed als aanvullende interesten en kapitalisaties.

Project	1989	1990
Renovatie Insteeddok en Sifferdok	0,15	0,00
Uitbouw Petroleumdok	6,36	7,47
Renovatie Zuiddok	1,86	0,00
Renovatie Noorddok	0,00	3,44
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	0,59	0,05
Moervaart	0,00	0,00
Baggerstortterrein en studies	0,12	3,56
Studies (nieuwe) zeeluis	0,00	0,00
Overige (kleinere werken en diversen)	3,76	0,77
Decreetkosten: werking sluizen		
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Gent	12,85	15,29

Project	1989	1990
Voorhaven		
Verdiepingsprogramma 55'/46'	0,00	0,00
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	5,46	15,06
verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,00	0,00
Beasac-projecten	0,02	0,00
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,00
Radarcentrale en W-buitenhaven (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
Vaargeul oude zeeluis	0,00	0,00
Totaal Voorhaven	5,48	15,06
Achterhaven		
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,22	1,72
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
Noordkaai Noordelijk Insteeddok	0,00	0,00
Totaal Achterhaven	0,22	1,72
Overige (kleinere werken en diversen)	19,87	6,61
Decreetkosten: werking sluizen		
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Zeebrugge	25,57	23,39

Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2003 in mln EUR (in prijzen 2003)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Totaal
2,14	2,06	0,50	0,00	0,00	1,61	1,75	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,37
3,54	18,32	0,43	2,23	3,96	5,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48,30
0,00	0,43	3,09	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	5,57
0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,53
8,47	0,00	6,32	5,94	0,33	0,64	0,02	0,72	0,14	0,33	0,36	0,19	0,00	23,46
0,00	0,00	0,00	6,31	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,16	0,29	0,00	0,00	6,86
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,00	1,40	0,00	0,04	0,00	0,01	0,07	1,70
0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33
0,10	0,00	0,16	0,00	14,93	13,10	17,42	10,65	6,78	16,33	9,19	11,83	10,04	110,54
1,13	0,83	0,42	0,61	0,66	0,16	6,14	0,86	4,34	0,65	1,02	1,96	9,68	29,10
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11
0,43	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,42	0,01	0,00	5,03
0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,04	0,87	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	1,38
4,28	4,01	2,37	0,00	1,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	0,01	0,72	2,04	20,22
												0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	0,83	1,30	2,57
20,21	25,66	13,61	15,43	21,82	21,81	26,37	13,90	11,83	17,88	11,73	15,57	23,13	267,08

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

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2003 in mln EUR (in prijzen 2003)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,66	5,80	11,45
5,53	0,00	0,00	4,15	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	1,43	38,76	2,08	0,00	72,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,42
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	0,05
3,72	2,31	0,00	0,62	2,33	0,04	3,76	0,36	0,27	0,71	0,00	0,70	0,00	14,82
0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	1,35	0,72	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	3,02
0,00	0,77	0,00	0,20	0,76	0,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
16,17	22,01	17,09	14,40	3,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	73,53
0,00	0,00	0,00	0,00	0,99	1,98	0,64	16,29	12,80	10,60	7,04	2,12	2,47	54,92
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,70	3,64	1,36	1,63	2,65	0,00	0,00	0,00	16,98
0,00	0,00	0,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,57
26,10	25,09	17,66	19,38	7,98	11,34	8,76	18,43	14,99	15,40	45,80	10,55	8,27	250,28
0,42	0,00	0,00	0,16	0,00	0,74	0,01	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,38
0,01	0,00	2,69	1,79	0,00	0,77	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,00	5,80
5,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,01
0,00	1,25	5,11	1,12	5,45	1,81	2,82	1,01	0,68	1,85	1,00	0,00	0,00	22,10
0,00	0,00	2,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,99
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	2,86	9,35	5,73	1,08	0,62	0,45	21,14
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,84	0,00	0,01	0,85
5,44	1,25	10,78	3,07	5,45	3,32	4,06	3,99	10,03	7,58	2,92	0,98	0,46	61,26
4,51	2,94	0,55	0,00	1,11	1,63	0,00	2,65	0,72	0,68	0,00	1,01	0,49	42,76
												2,99	2,99
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,54	1,04	1,61	3,18
36,04	29,28	28,99	22,44	14,55	16,29	12,82	25,06	25,74	23,66	49,26	13,57	13,81	360,49

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

De belangrijkste investeringen van de Vlaamse overheid in de Zeebrugse haven in 2003 gingen naar het tweede deel van het deelcontract voor het verdiepingsprogramma 55'/46' (5,8 miljoen euro of 42 % van de investeringen) en naar de bouw van een kaaimuur in het Wielingendok in de westelijke voorhaven (2,5 miljoen euro of 17,9 %).

De vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluizen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2003 respectievelijk 3,0 miljoen euro en 1,6 miljoen euro. In deze bedragen zijn vastleggingen voor de jaren 2001 en 2002 begrepen: in de vastleggingen voor de werking van de sluizen is 0,8 miljoen euro bestemd voor de exploitatiekosten van 2001 en de vergoeding voor de havenkapiteindienst bevat 0,1 miljoen euro voor het jaar 2002. Enkel de vastleggingen voor de havenkapiteindiensten werden echter uitbetaald. De vastleggingen voor de exploitatie van de zeesluizen werden tot nu toe niet uitbetaald omdat de Europese Commissie deze regeling nog moet goedkeuren.

Het totale investeringsbedrag van het Vlaamse gewest in de haven van Zeebrugge in 2003 bedroeg 13,8 miljoen euro. Dit is nagenoeg gelijk aan de overheidsinvesteringen in het jaar daarvoor (13,6 miljoen euro).



4.6. De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse Gemeenschap reeds meer dan 166,9 miljoen euro geïnvesteerd in de haven van Oostende. Iets meer dan 49 % 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 1989-2003 zijn het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok (49,5 miljoen euro of 29,6 %) en het Plassendaleproject (24,1 miljoen euro of 14,5 %).

In 2003 werden belangrijke investeringen uitgevoerd voor de bouw van een wachtkaai vóór de Demeysluis en voor

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	3,66	2,35
Aanleg toeristische kaai	0,00	0,00
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,00	2,31
Verdiepingswerken	0,00	0,00
Totaal beperkte renovatie	3,73	4,66
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	0,07	0,17
Zeesluis (ook nautische studies)	0,00	0,00
Plassendaleproject	0,00	0,00
Nieuwe havendammen	0,00	0,00
Demeysluis: basculebrug/wachtkaai		
Renovatie scheepslift		
Totaal eigenlijke renovatie	0,07	0,17
Overige (kleinere werken en diversen)	0,91	0,94
Decreetkosten: werking sluizen		
Decreetkosten: havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Oostende	4,72	5,76

de bouw van een nieuwe basculebrug voor deze sluis. In 2003 investeerde het Vlaamse gewest daarvoor 6,0 miljoen euro. Dit is 61,0 % van het jaarbudget van het Vlaamse gewest voor de haven van Oostende.

De vastleggingen van het Vlaamse gewest voor de exploitatiekosten van de sluisen en voor de kosten voor de havenkapiteindienst (de zogenaamde decreetkosten) bedroeg in 2003 respectievelijk 1,0 miljoen euro en 0,3 miljoen euro. In deze bedragen zijn vastleggingen voor de jaren 2001 en 2002 begrepen: in de vastleggingen voor de werking van de sluisen is 0,2 miljoen euro bestemd voor de exploitatiekosten van 2001 en de vastleggingen voor de havenkapiteindienst bevat 0,01 miljoen euro voor het jaar 2002. Enkel de vastleggingen voor de havenkapiteindiensten werden effectief uitbetaald. De

vastleggingen voor de werking van de zeesluisen werden tot nu toe niet uitbetaald omdat de Europese Commissie deze regeling nog moet goedkeuren.

Het totale investeringsbedrag van het Vlaamse gewest in de Oostendse haven in 2003 bedroeg 9,9 miljoen euro. Dit is 5,2 miljoen euro of 35,0 % minder dan het jaar daarvoor (15,0 miljoen euro).

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2003 in mln EUR (in prijzen 2003)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Totaal
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,52	0,00	2,52
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,42	0,00	4,42
5,32	1,16	0,00	5,11	9,85	8,80	5,07	5,51	4,75	2,10	0,78	0,12	0,81	49,45
0,00	0,00	0,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	7,02
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,41	0,00	2,24	2,61	0,42	0,35	0,15	10,18
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00	0,46	0,92	0,00	0,05	3,86
3,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,85
9,16	1,16	0,87	5,11	9,85	8,80	9,48	5,63	7,13	5,17	2,13	7,41	1,02	81,30
0,00	0,00	0,00	0,00	1,35	5,64	1,88	3,60	0,17	1,30	0,06	0,31	0,28	14,59
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,05	0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,43	0,00	0,55	0,00	1,98
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,82	0,00	1,55	0,00	0,01	0,12	0,00	8,50
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	0,04
0,09	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,57
0,00	0,00	0,00	5,77	0,03	1,31	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,23
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,65	7,05	0,15	4,20	6,14	0,95	24,14
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,95	0,00	0,16	0,00	10,11
											6,04		6,04
											0,25		0,25
0,09	0,00	0,00	5,84	1,39	8,01	8,70	9,51	8,94	12,83	4,28	7,28	7,53	74,63
2,78	0,37	1,82	1,21	0,02	0,00	0,00	0,91	0,27	0,01	0,00	0,19	0,05	9,49
											0,97		0,97
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,16	0,28	0,53
12,03	1,53	2,69	12,16	11,25	16,80	18,19	16,05	16,34	18,01	6,49	15,04	9,85	166,91

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 2003 in de haven van Antwerpen, Gent en Oostende, terwijl in Zeebrugge het aantal gepresteerde arbeidstaken licht terugliep. Het aantal havenarbeiders volgde in 2003 diezelfde trend, behalve in Gent waar het contingent havenarbeiders iets daalde. In dit hoofdstuk van het jaaroverzicht wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2003.

5.2. Achtergronden en specifieke situaties

5.2.1. De havenarbeiders als onderdeel van de havengebonden tewerksstelling

De havenarbeiders van het Algemeen Contingent vormen een onderdeel van de tewerksstelling in de havengebonden sector. Zij vormen geen aparte entiteit binnen de studies van de Nationale Bank van België (NBB)¹¹. 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 tewerksstellingscijfers 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 tewerksstellen. De Codex¹², een

¹¹ In de studie van de GOM West-Vlaanderen en de MBZ worden ze wel als aparte entiteit beschouwd binnen de havengebonden activiteiten.

¹² Met uitzondering van de haven van Oostende die de Codex van de haven van Zeebrugge volgt.

vorm van arbeidsreglement, wordt regelmatig bijgewerkt en aangepast door het paritair subcomité van iedere haven. Dit paritair subcomité is een officieel organisme. Het is paritair samengesteld uit enerzijds vertegenwoordigers van de werkgevers die havenarbeiders tewerkstellen en anderzijds uit vertegenwoordigers van de vakbonden 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". Deze werkgeversorganisaties per haven zijn de volgende:

- Voor de haven van Antwerpen: CEPA (Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen);
- Voor de haven van Gent: CEPG (Centrale der Werkgevers aan de haven van Gent);
- Voor de haven van Zeebrugge: CEWEZ (Centrale der Werkgevers aan de haven van Zeebrugge);
- Voor de haven van Oostende: CWO (Centrale der Werkgevers Oostende).

De havenarbeiders van hun kant zijn over het algemeen aangesloten bij één der volgende drie grote werknemersorganisaties: de BTB (Belgische Transportarbeidersbond), de ACV-Transcom (ACV - Transport en Communicatie) en de ACLVB (Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België). Deze drie grote vakbonden plegen regelmatig gezamenlijk overleg inzake havenaangelegenheden.



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,¹³ 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.

¹³ Bijkomende uitzondering is ook de behandeling van vis die aangevoerd wordt door vissersvaartuigen.

5.3. De haven van Antwerpen

Jaar	Contingent haven- arbeiders (A)+(B) incl. arb.onq. op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Erkende havenarbeiders (A)	Kandidaat havenarbeiders (B)	Aantal (2) arbeidsongeschikte havenarbeiders	Totaal gepres- teerde RSZ- taken (A)+(B)	Totaal gepres- teerde 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

De haven van Antwerpen heeft steeds het grootste aantal havenarbeiders gehad van de vier Vlaamse havens. Eind 2003 telde het Algemeen Contingent 5.739 tewerkgestelde personen¹⁴.

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 opnieuw in 2003 met 19 eenheden (+0,3 %). Ook het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in 2003 met meer

dan 2,5 %. (+28.944 eenheden). Dit is de vierde opeenvolgende stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders in één jaar tijd op rij. De grootste procentuele toename van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders in de periode 1980-2003 werd genoteerd in 1984. De stijging 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. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider steeg van 217 in

¹⁴ Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-2003; gegevens einde jaar)

Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar(3)	Contingent magazijnarbeiders (4)	Vaklui	Fruit sorteerstes (5)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart (1)	Alle gepresteerde RSZ-taken	Alle gepresteerde RSZ-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

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. 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.

2002 tot 222 in 2003. Hierdoor komt het gemiddelde van 2003 op het hoogste peil sinds 1980. De stijging van het contingent havenarbeiders en van het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2003 heeft voor een groot deel te maken met de zeer sterke toename van de containertrafik in de haven (+15,7 %). Hierdoor ontstond in 2001/2002 een tekort aan havenarbeiders. Om het hoofd te bieden aan dit probleem werden in 2002 chauffeurs aangeworven voor de containerterminals.



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:

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

De "havenarbeiders B" worden in twee categorieën onderverdeeld:

- havenarbeiders algemeen werk;
- 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:

- magazijnarbeiders B;
- logistieke arbeiders;
- fruitsorteerders;
- fruitpakkers.

Verder zijn er nog de "vakkli" 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 vakkli.

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).

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 2003 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 2003 bevatte deze nieuwe klasse 82 arbeiders, of 30 meer dan in 2002 (+ 57,7 %). Het logistiek contingent telde eind 2003 in totaal 486 personen, verdeeld in 334 magazijnarbeiders type B, 70 fruitsorteerders en 82 logistieke arbeiders. 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. Dit is een vermeerdering met meer dan 2,4 %.

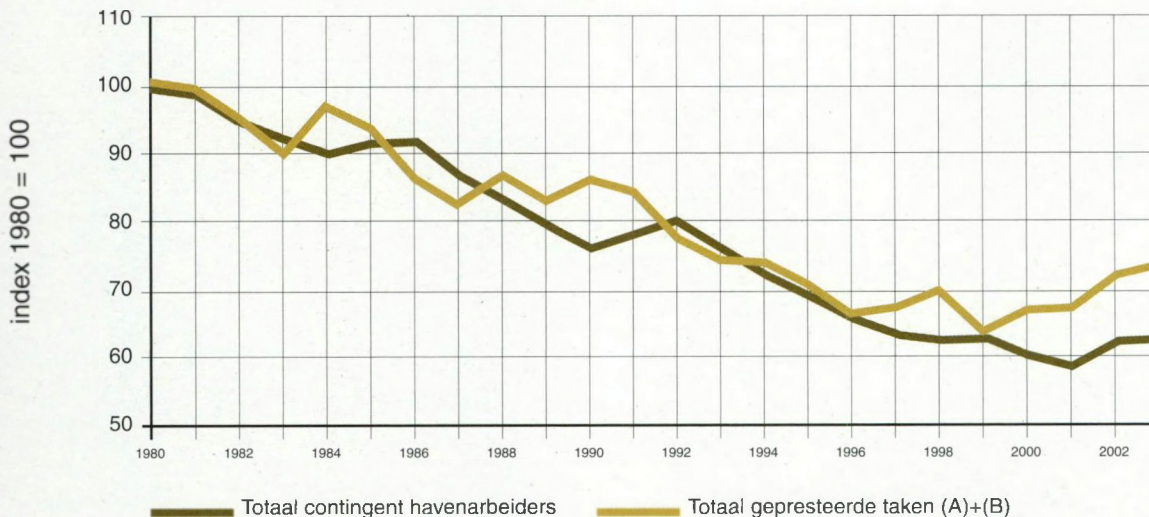
Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart steeg in 2003 met meer dan 2 %. De procentuele stijging (+2,2 %) van het totaal aantal uitgevoerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart ligt volledig in lijn met de procentuele toename (+2,5 %) van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders.

Gedurende de periode 1980-2003 daalde het algemeen contingent met 3.531 tewerkgestelde personen (-38,1 %) en het aantal arbeidstaken lag in 2003 26,7 % lager (430.807 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-

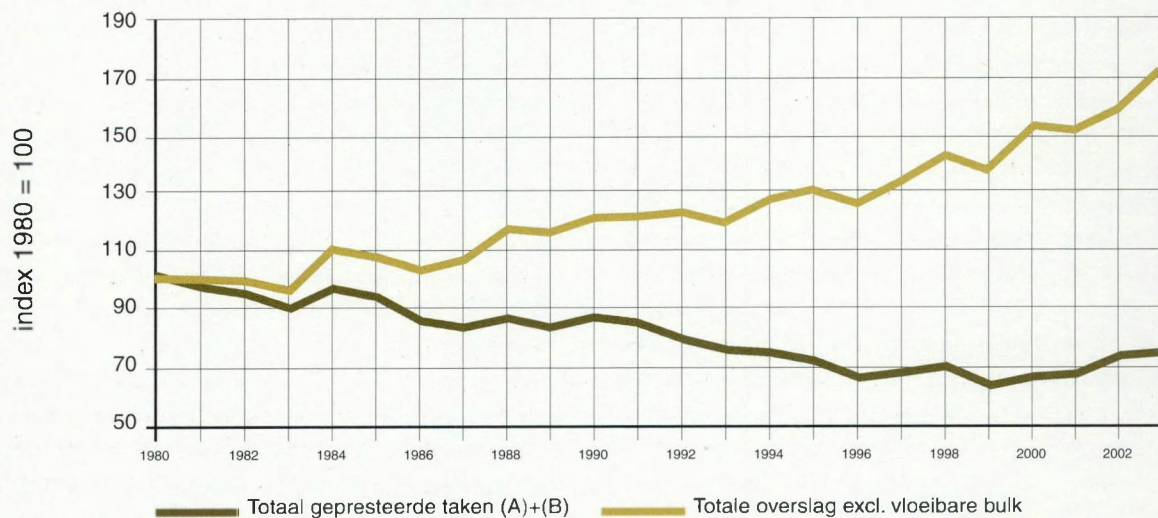
taken lagen in 2003 meer dan 19 % (-387.786 taken) lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders sterk dalen per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door de toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui, fruitsorteerders en vanaf 2002 de logistieke arbeiders. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 2003 bijna één derde (27,6 %). In 1980 namen zij nog maar één vijfde van het aantal taken voor hun rekening. Zij voerden in 2003 35.482 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

Mede door de stijging van de goederenoverslag en in het bijzonder door de forse toename van de containertrafiek (+15,7 %) steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2003. Het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent erkende havenarbeiders (+2,5 %) steeg iets sterker dan het aantal erkende havenarbeiders (+0,3 %). Daardoor steeg het gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar licht van 217 in 2002 naar 222 in 2003, of een toename met 2,3 %. De hoeveelheid behandelde stukgoederen daalde in 2003 opnieuw, na de sterke daling van 9,1 % in 2002. De daling bleef in 2003 echter beperkt tot 0,3 %. Hiermee zet de daling van de hoeveelheid behandelde stukgoed in de haven van Antwerpen zich verder in het jaar 2003.

**Figuur 11: Haven van Antwerpen
evolutie contingent en gepresteerde taken**



**Figuur 12: Haven van Antwerpen
gepresteerde taken versus overslag**



Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar
1980	787	100	131.095,0	100	167
1981	809	103	135.914,0	104	168
1982	887	113	149.096,0	114	168
1983	925	118	123.264,5	94	133
1984	905	115	150.460,0	115	166
1985	881	112	157.295,5	120	179
1986	896	114	137.957,0	105	154
1987	908	115	121.601,5	93	134
1988	835	106	121.772,5	93	146
1989	796	101	122.903,5	94	154
1990	761	97	126.292,5	96	166
1991	738	94	118.356,5	90	160
1992	715	91	102.737,0	78	144
1993	706	90	96.145,0	73	136
1994	665	84	82.234,0	63	124
1995	565	72	78.734,0	60	139
1996	553	70	75.692,5	58	137
1997	541	69	80.691,0	62	149
1998	539	68	87.489,5	67	162
1999	525	67	79.200,0	60	151
2000	479	61	81.142,0	62	169
2001	459	58	75.185,0	57	164
2002	430	55	67.619,5	52	157
2003	424	54	68.767,5	52	162

5.4. De haven van Gent

In de haven van Gent daalde het aantal havenarbeiders in 2003 met 6 eenheden of met 1,4 %. In 2000 daalde het contingent havenarbeiders voor het eerst sinds 1980 tot beneden het peil van 500 eenheden. Deze dalende trend zette zich in 2001, 2002 en 2003 verder. Over de periode 1980-2003 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 1990-2003. Na een stabilisatie in de periode 1996-1998 zet de trend van de laatste tien jaar zich weer fors door in 2003. De daling in 2003 van het contingent havenarbeiders is, met 1,4 %, wel veel minder dan de forse daling van 6,3 % in 2002. Na de sterke daling in 2002 (-10,1 %) steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken in 2003 met 1.148 eenheden, +1,7 %. Door de daling van het Algemeen Contingent havenarbeiders en een stijging van het aantal gepresteerde taken, steeg het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider met 5 eenheden van 157 in 2002 tot 162 in 2003 (+3,2 %), en bereikt hiermee terug het niveau van 1998. De behandelde goederenstroom, exclusief vloeibare bulk, daalde tussen 2002 en 2003 met 470.000 ton (-2,3 %).

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.

Over de periode 1980-2003 daalde het algemeen contingent met 46,1 %¹⁵ of 363 tewerkgestelde personen. Het is opmerkelijk dat het contingent havenarbeiders zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna drastisch af te nemen (gemiddeld met 4,6 % per jaar). Vanaf 1994 tot en met 2003 daalt het contingent jaarlijks verder met 4,9 %.

¹⁵ 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.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-2003; gegevens begin van het jaar)

Vaklui (1)	Kraanmannen- havenarbeiders (2)	Havenarbeiders- markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningkaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
0	0	n.b.	787	16.511	100
0	0	n.b.	809	17.466	106
0	0	n.b.	887	21.014	127
0	0	n.b.	925	21.435	130
0	0	n.b.	905	24.554	149
0	0	n.b.	881	24.198	147
190	0	n.b.	1.086	21.834	132
187	0	n.b.	1.095	22.339	135
178	0	n.b.	1.013	22.361	135
171	0	n.b.	967	21.044	127
119	0	n.b.	880	21.501	130
117	38	94	987	23.295	141
125	51	83	974	20.781	126
119	52	74	951	20.116	122
111	50	69	895	21.876	132
99	38	69	771	20.050	121
91	47	60	751	19.626	119
85	54	62	742	21.187	128
86	46	58	729	21.534	130
90	46	59	720	21.795	132
98	49	60	686	21.934	133
94	48	48	649	20.638	125
91	45	43	609	20.926	127
92	41	42	599	20.456	124

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.

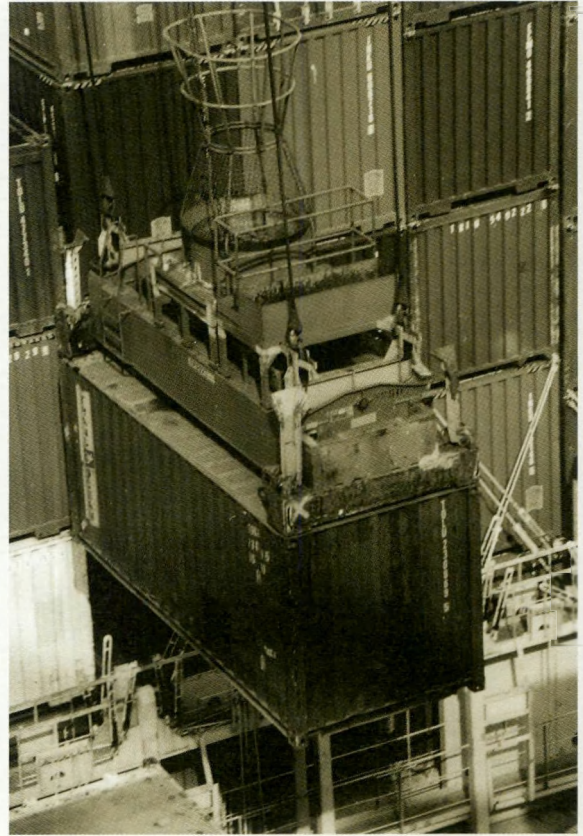
(2) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de kraanmannen-havenarbeiders die in vast dienstverband werken maar een erkenningkaart bezitten.

(3) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de havenarbeiders-markeerders die in vast dienstverband werken maar een erkenningkaart bezitten.

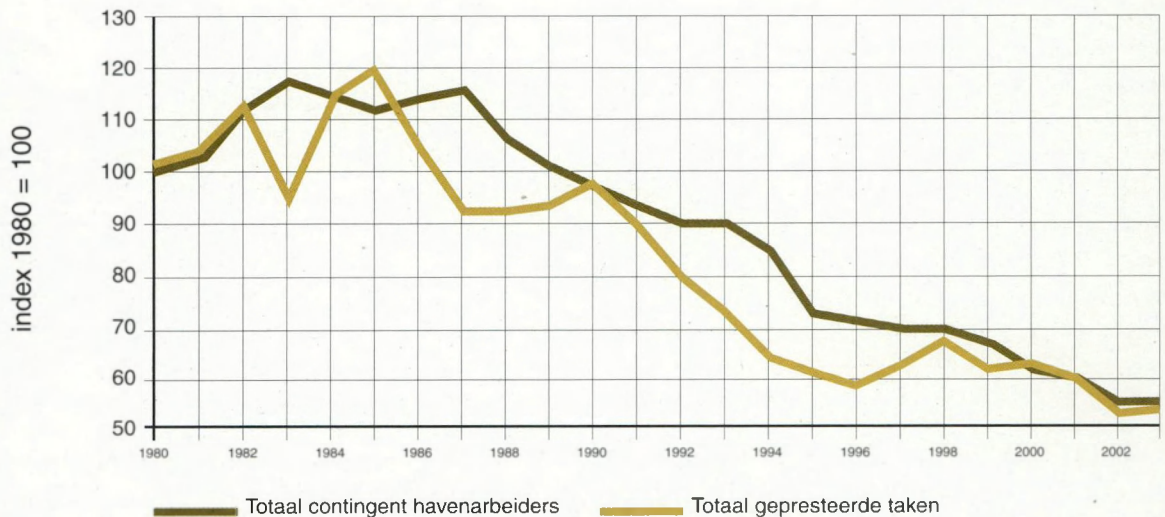
Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf 1991.

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 2003 licht, terwijl het aantal kraanmannen en havenarbeiders-markeerders in 2003 licht daalde. Enkel het aantal vaklui stijgt licht met 1 eenheid (+1,1 %), terwijl er bij de havenarbeiders markeerders er 1 persoon weggaat (-2,3 %) en het aantal kraanmannen havenarbeiders vermindert met 4 personen (-8,9 %).

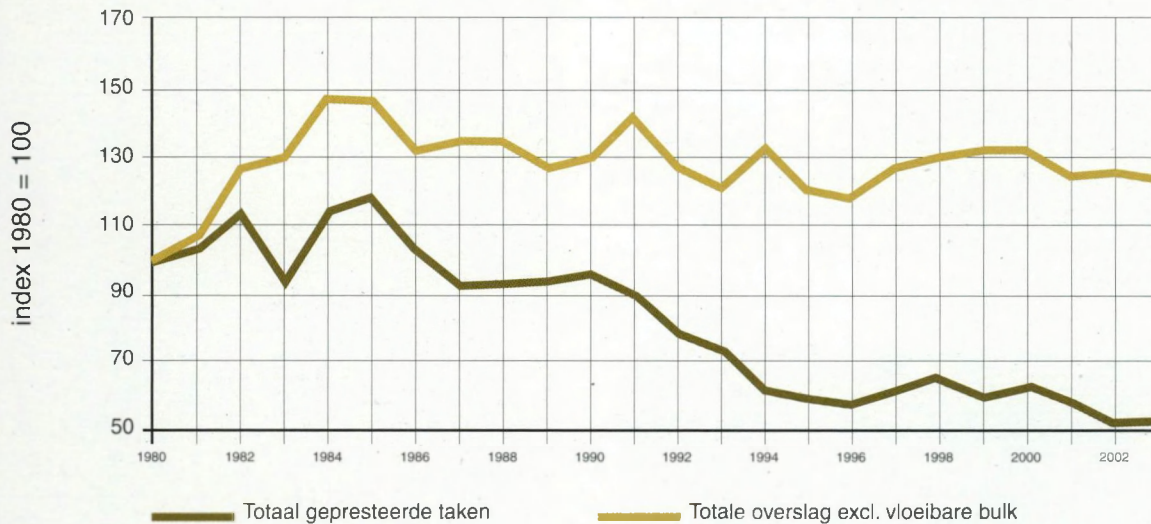
De toename van het contingent havenarbeiders gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoename tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het aantal gepresteerde arbeidstaken. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het 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 %).



**Figuur 13: Haven van Gent
evolutie contingent en gepresteerde taken**



**Figuur 14: Haven van Gent
gepresteerde taken versus overslag**



5.5. De haven van Zeebrugge

Het contingent havenarbeiders daalde in 2003 met bijna 4 % (37 eenheden). 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 geleidelijk maar het aantal bleef nog steeds boven de 1.000. In 2003 telde het algemeen contingent precies 1.000 havenarbeiders. Ook het aantal arbeidstaken is gedaald, van 238.235 in 2000 naar 228.463 in 2003, of een vermindering met 4,1 % (-9.772 eenheden). In vergelijking met 2002 daalde het aantal gepresteerde taken slechts licht in 2003 (-516 eenheden of -0,2 %). Toch wordt hiermee nog steeds, op drie na (2000, 2001 en 2002), het hoogste aantal jaarlijks uitgevoerde taken bereikt sinds 1980. De daling van het aantal gepresteerde arbeidstaken heeft onder meer te maken met het wegvallen van een ferryverbinding naar Felixstowe in juli 2002 en naar Dover in december 2002. Het verlies van deze twee ferryverbindingen met het Verenigd Koninkrijk had slechts in 2003 ten volle effect. Door de sterkere daling van het contingent havenarbeiders (-4,1 %) dan de daling van het aantal gepresteerde arbeidstaken (-0,2 %), steeg het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider met bijna 3,2 % tussen 2002 en 2003. Het gemiddelde bedraagt nu 228 tegenover 221 in 2002. Dit is het hoogste jaarlijks gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider dat in de periode 1980-2003 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 werkgever worden bedrijfsovereenkomsten afgesloten die ter kennisgeving worden afgegeven in het Paritair Subcomité. De havenarbeiders van het aanvullend contingent zijn verbonden door een arbeidsovereenkomst met die betrokken werkgever. Eind 2003 waren er in Zeebrugge 18 dergelijke bedrijfsovereenkomsten afgesloten.

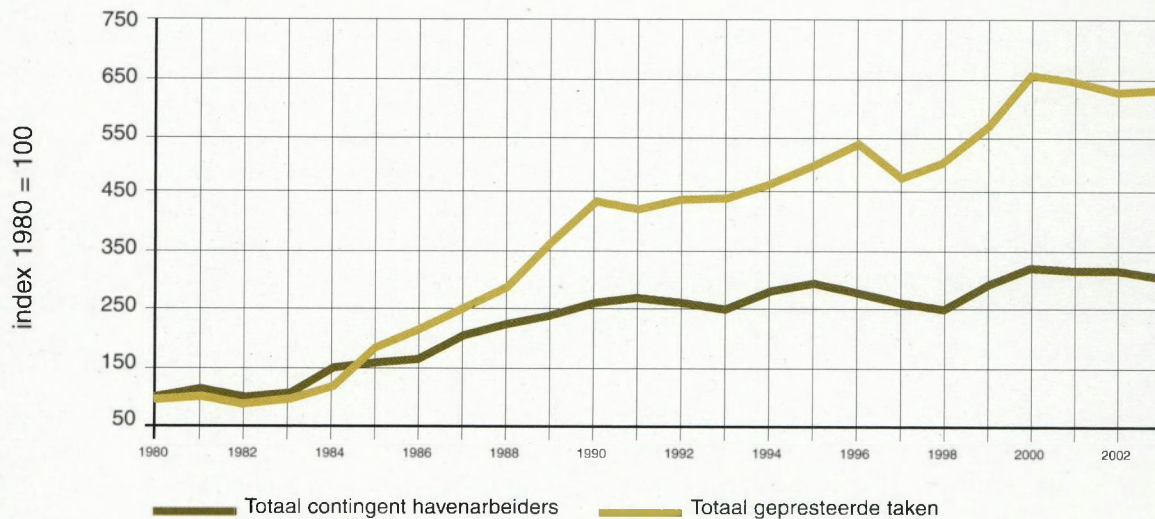
De sterke stijging in het contingent in de periode 1980-2003 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. Vooral de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals auto- en fruittrafieken, leidden tot een sterke stijging van het aantal arbeidstaken. Maar ook de forse groei van de containertrafik speelde hier mee. Het aantal gepresteerde arbeidstaken verzvoudigde in deze periode. Hierbij bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei 8,3 %. De overslagactiviteiten verdrievoudigden tussen 1980 en 2002 (gemiddelde jaarlijkse groei 5,5 %). Hoofdzakelijk door het wegvallen van de ferryverbindingen naar Felixstowe en Dover in 2002 daalde de goederenoverslag in de haven in

2003 met 2,37 miljoen ton (- 7,2 %). De forse trafiekdaling van 2003 had echter weinig weerslag op het aantal gepresteerde arbeidstaken, dat nagenoeg gelijk bleef in vergelijking met het jaar daarvoor (- 0,2 %). Dit is hoofdzakelijk het gevolg van de stijging de containeroverslag en van de sterke toename van het aantal behandelde nieuwe wagens in 2003 (+ 14,7 %). Tijdens de periode 1980-2003 was 2003, met een gemiddeld aantal van 228 taken per havenarbeider, het topjaar inzake het gemiddeld aantal uitgevoerde arbeidstaken per havenarbeider.



Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders (index)
1980	327	100
1981	361	110
1982	342	105
1983	341	104
1984	488	149
1985	520	159
1986	530	162
1987	679	208
1988	748	229
1989	786	240
1990	862	264
1991	887	271
1992	866	265
1993	830	254
1994	917	280
1995	973	298
1996	921	282
1997	860	263
1998	830	254
1999	972	297
2000	1.080	330
2001	1.058	324
2002	1.037	317
2003	1.000	306

Figuur 15: Haven van Zeebrugge
evolutie contingent en gepresteerde taken



Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2003; gegevens einde van het jaar)

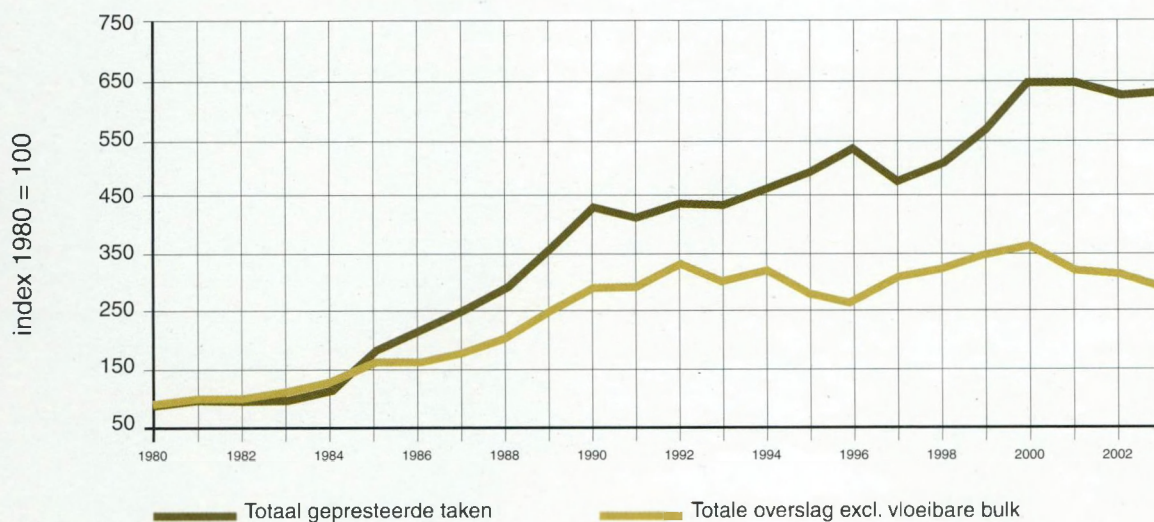
Totaal gepresteerde RSZ- taken (2)	Totaal gepresteerde taken (Index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
36.162	100	111	8.677	100
35.508	98	98	8.292	96
35.864	99	105	8.123	94
35.712	99	105	9.434	109
41.313	114	85	11.292	130
66.077	183	127	13.350	154
79.549	220	150	14.157	163
88.986	246	131	15.618	180
103.382	286	138	16.685	192
130.057	360	165	21.637	249
158.725	439	184	25.771	297
152.744	422	172	26.114	301
160.267	443	185	28.502	328
159.385	441	192	26.534	306
169.076	468	184	27.968	322
178.779	494	184	25.407	293
194.215	537	211	23.688	273
174.181	482	203	27.265	314
182.510	505	220	28.482	328
201.834	558	208	30.411	350
238.235	659	221	31.884	367
235.986	653	223	27.940	322
228.979	633	221	28.013	323
228.463	632	228	25.701	296

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.

**Figuur 16: Haven van Zeebrugge
gepresteerde taken versus overslag**



5.6. De haven van Oostende

Zoals in Antwerpen steeg in de haven van Oostende het algemeen contingent havenarbeiders. Er was een sterke stijging met 14 eenheden (ongeveer +31 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt in 2003 bovendien met meer dan 33 % ten opzichte van 2002 of met een totaal van 3.049 taken. De stijging van het aantal arbeidstaken is veel groter dan de toename van het maritieme verkeer, dat tussen 2002 en 2003 met meer dan 15 % toenam. Het verschil tussen het groeicijfer van het maritieme verkeer en dat van het aantal gepresteerde arbeidstaken is voor een deel te verklaren door de groei van het aandeel van niet-begeleide trailers en door de forse stijging van het aantal behandelde containers in de haven van Oostende. Bovendien steeg in 2003 de aanvoer van containers per spoor en worden er steeds meer containers in de haven gestuift en gestript. Voor het tweede jaar op rij stijgt het contingent havenarbeiders in Oostende. 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.

Voor de haven van Oostende zijn alle gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-2003. 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. Het aantal arbeidstaken ligt in 2003 echter 7.071 eenheden hoger dan in 1990 (+138 % tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 vrij laag. In 1991 was het gemiddelde immers 60 arbeidstaken per havenarbeider. In 2001 wordt hierin na 2000, een nieuw hoogtepunt bereikt sinds 1990, met een gemiddelde van 215 taken per havenarbeider. In 2003 stijgt het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per jaar per havenarbeider echter opnieuw tot 207 taken. Deze stijging is te verklaren doordat de groei van het aantal gepresteerde arbeidstaken (+33,3 %) hoger lag dan de groei van het contingent havenarbeiders (+31,1 %). De goede prestatie in 2003 inzake het totaal aantal gepresteerde arbeidstaken is hoofdzakelijk toe te schrijven aan het verhogen

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990 = 100
1980	n.b.	n.b.
1981	n.b.	n.b.
1982	n.b.	n.b.
1983	n.b.	n.b.
1984	n.b.	n.b.
1985	n.b.	n.b.
1986	n.b.	n.b.
1987	n.b.	n.b.
1988	n.b.	n.b.
1989	n.b.	n.b.
1990	55	100
1991	55	100
1992	54	98
1993	50	91
1994	49	89
1995	49	89
1996	49	89
1997	47	85
1998	42	76
1999	41	75
2000	40	73
2001	34	62
2002	45	82
2003	59	107

van de containertrafiek, de toename van het aantal containers dat gestuift en/of gestript wordt en de stijging van de aanvoer van containers per spoor.

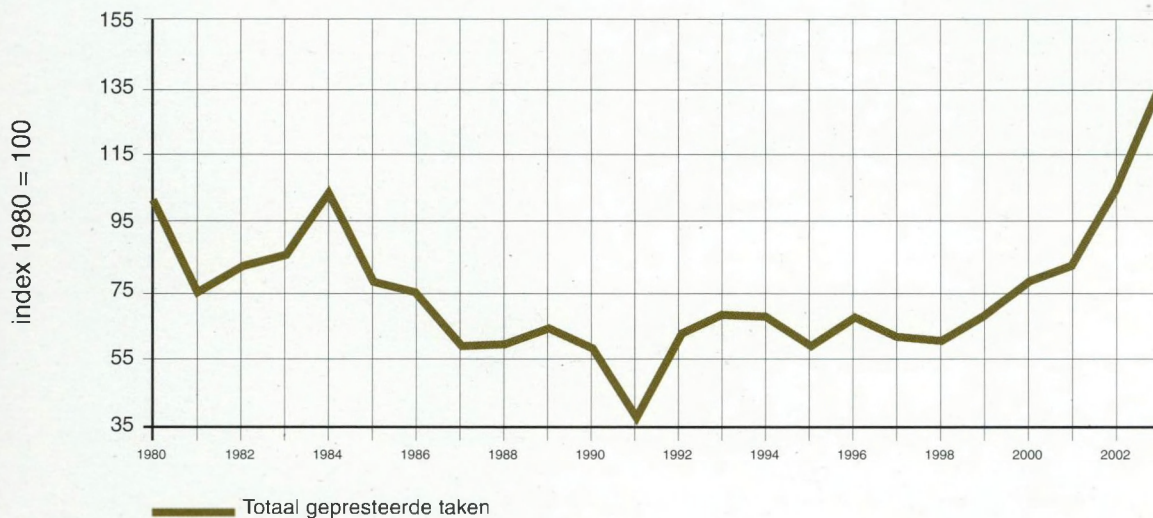
Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gegevens vanaf 1997 niet meer vergelijkbaar zijn met de gegevens van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activiteiten immers stopgezet. Deze werden gedeeltelijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht was 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.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Oostende (1980-2003)

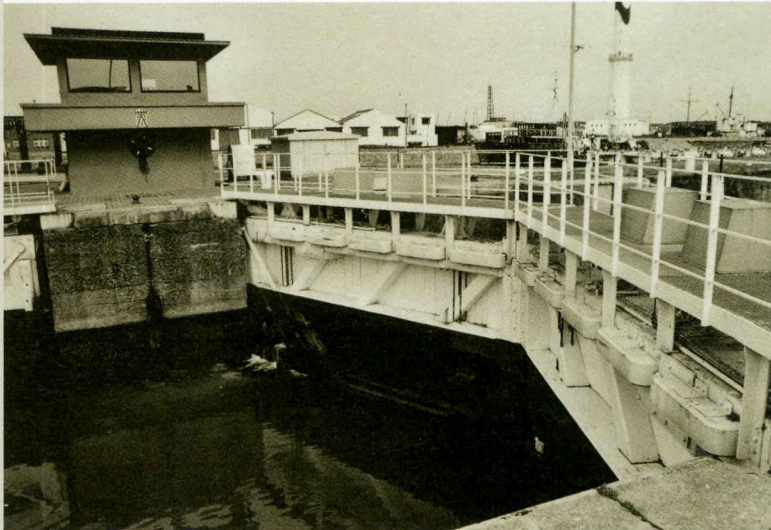
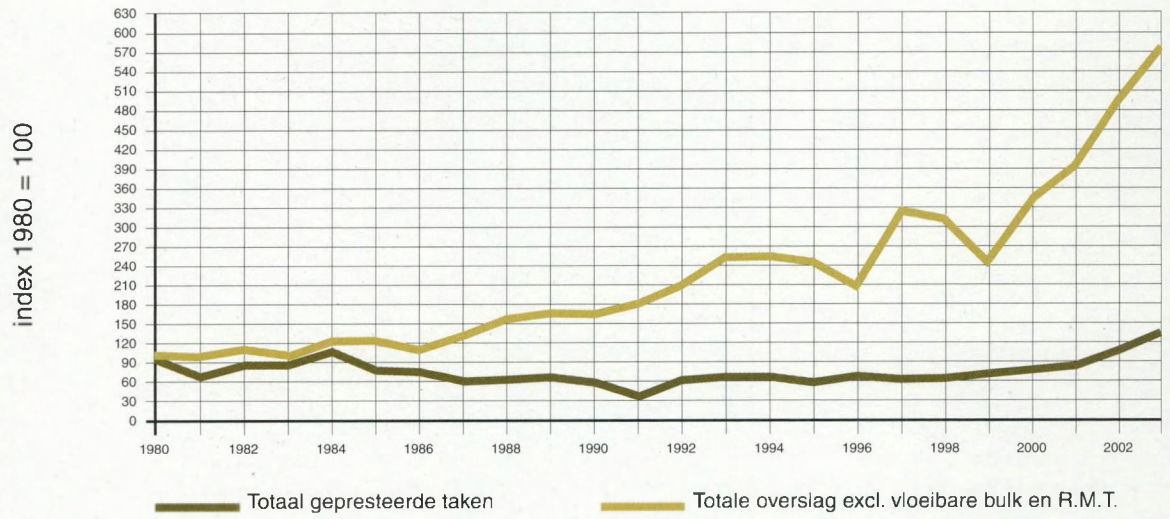
Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
9.034,5	100	n.b.	1.240.653	100
6.601,0	73	n.b.	1.208.658	97
7.252,0	80	n.b.	1.380.910	111
7.569,5	84	n.b.	1.232.915	99
9.342,0	103	n.b.	1.468.725	118
6.863,5	76	n.b.	1.468.496	118
6.681,5	74	n.b.	1.387.379	112
5.244,0	58	n.b.	1.602.003	129
5.268,0	58	n.b.	1.944.944	157
5.695,5	63	n.b.	2.057.201	166
5.135,0	57	93	2.023.821	163
3.294,5	36	60	2.198.079	177
5.539,5	61	103	2.583.714	208
6.048,0	67	121	3.103.420	250
6.046,5	67	123	3.176.542	256
5.186,5	57	106	3.034.880	245
5.985,0	66	122	2.545.000	205
5.409,0	60	115	4.053.000	327
5.308,0	59	126	3.899.000	314
6.009,0	67	147	3.071.000	248
6.838,0	76	171	4.277.000	345
7.308,0	81	215	4.808.877	388
9.157,0	101	203	6.167.436	497
12.206,0	135	207	7.176.031	578

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

Figuur 17: Haven van Oostende
evolutie gepresteerde taken



Figuur 18: 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 1995-2002 besproken. Het is gebaseerd op het rapport ("Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: Verslag 2002") dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks "Working papers- document series" in juni 2004 werd gepubliceerd. In 2002 bedroeg de totale directe toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, maar liefst 10,97 miljard €. In deze havens werkten in dat jaar 102.942 personen en werd er 2,50 miljard € geïnvesteerd.

6.2. Definities

De cijfers in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op het rapport "Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: Verslag 2002", dat door de Nationale Bank van België (NBB) in de reeks "Working papers- document series" in juni 2004 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 worden de vier havens niet meer door de lokale afdelingen of bijbanken van de NBB ontleed, maar centraal door één afdeling in Brussel. Bovendien wordt afgestapt van de onderverdelingen, havendienst, 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 studie wordt voortaan een opdeling gemaakt in een maritiem en niet-maritiem cluster, waarbij de niet-maritieme cluster verder wordt opgedeeld in groothandel, industrie, logistiek en transport. Vandaar dat de cijfers in dit hoofdstuk afwijken met deze in de vorige jaarverslagen van de Vlaamse Havencommissie.

In dit hoofdstuk wordt enkel het directe effect van de havens op de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid 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. Geïnteresseerden kunnen die resultaten vinden in het rapport "Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: rapport 2002" dat in juni 2004 in de reeks "Working papers- document series" door de Nationale Bank van België werd gepubliceerd.

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 activiteiten 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 petroleumindustrie, de chemische industrie, de metaalindustrie, de automobiellindustrie en de elektriciteitsnijverheid omvat;
- Het segment handel, dat de keten van de tussenpersonen in de groothandel 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 vervoermodi te land omvat (wegvervoer, spoorwegvervoer, pijpleidingen enz.);
- Het segment andere logistieke diensten dat de bedrijven groepeerd die niet-specifieke maritieme diensten leveren in de havens, zoals informaticadiensten, financiering, sommige openbare diensten enz.

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



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

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

Die definiëring van het havengebied berust op het koninklijk besluit van 2 februari 1993, dat op 4 maart 1993 in het Belgisch Staatsblad werd gepubliceerd. Het havengebied kan wijzigen in functie van politieke keuzes, van ontwikkelingen en overeenkomsten op het gebied van het milieu en 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 indien 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 haven van Zeebrugge

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 gedefiniëerd 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. Vierentwintig 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:

- Kwekenijen van vis en van schaal- en schelpdieren;
- Visverwerkende en visconserverende bedrijven;
- Productie van diepgevroren vis en visproducten;
- Bouw en herstelling van pleziervaartuigen;
- Baggerwerken;
- Overige waterbouw;
- Overige groothandel;
- Overige goederenbehandeling;
- Opslag in koelpakhuisen;
- Overige opslag;
- Douaneagentschappen;
- Tussenpersonen in het vervoer;
- Andere activiteiten in verband met de organisatie van de organisatie van het goederenvervoer;
- De Zeemacht.

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

- Expeditieagentschappen;
- Bevrachtingsbedrijven.

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

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

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

- Visserij;
- Scheepsbouw en scheepsherstelling;
- Zee- en kustvaart;
- Binnenvaart;
- Goederenbehandelaars in havens (terminals, naties enz.);
- Ondersteunde diensten voor het vervoer te water (aanpassing van vaarwegen, uitrusting voor maritiem vervoer, enz.);
- Scheepsagenturen;
- Verhuur van schepen.

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



6.3. Toegevoegde waarde

6.3.1. Vlaamse havens algemeen

In de vier Vlaamse havens samen werd in 2002 een toegevoegde waarde gerealiseerd van bijna 11 miljard €. Daarvan bedroeg het aandeel van de maritieme cluster 2,1 miljard €, terwijl de niet-maritieme cluster 8,9 miljard € realiseerde. In 2002 realiseerden de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende een toegevoegde waarde van respectievelijk 7,0 miljard €, 2,9 miljard €, 687 miljoen € en 324 miljoen €. Het aandeel van de vier Vlaamse havens bedroeg bijgevolg respectievelijk 63,9 %, 26,8 %, 6,3 % 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 (72,6 % in 2002). Zowel voor de maritieme als voor de niet-maritieme cluster neemt de gerealiseerde toegevoegde waarde in absolute cijfers in de periode 1995-2002 toe. Dit is eveneens zo voor de deelsegmenten (groothandel, industrie, logistiek en transport) binnen de niet-maritieme cluster. In absolute cijfers gerekend, stijgt de gerealiseerde toegevoegde waarde van de maritieme cluster tussen 1995 en 2002 in Gent en Oostende terwijl het in Antwerpen en Oostende daalt. Het relatief aandeel van de maritieme cluster in de vier Vlaamse havens samen daalde in de periode 1995-2002 van 22,2 % naar 19,2 % of een vermindering van 3,0 %. Binnen de niet-maritieme cluster steeg het relatief aandeel van zowel de groothandel, de logistiek als het transport, terwijl het aandeel van de industrie in de periode 1995-2002 licht daalde. Het aandeel van de havens in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens in de periode 1995-2002 steeg in Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, respectievelijk van 62,0 % naar 63,9 %, van 6,0 % naar 6,3 % en van 2,2 % naar 3,0 %. In de haven van Gent daarentegen daalde het aandeel in de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse havens van 29,8 % naar 26,8 %.

Toegevoegde waarde totaal Vlaamse havens	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	1.025,6	1.428,2	4,8 %
Industrie	5.301,8	6.436,3	2,8 %
Logistiek	422,2	646,3	6,3 %
Transport	229,8	353,5	6,3 %
Niet-maritieme cluster	6.979,4	8.864,3	3,5 %
Maritieme cluster	1.991,9	2.102,5	0,8 %
Totaal	8.971,3	10.966,8	2,9 %

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);
- afschrijvingen: rubrieken 630 van de jaarrekeningen (dotaties voor afschrijvingen en waardeverminderingen van de oprichtingskosten en materiële en immateriële vaste activa), 631/4 (waardeverminderingen) en 635/7 (provisies voor risico's en kosten);
- overige kosten: rubriek 640/8 (andere bedrijfskosten) min rubriek 649 (als herstructureeringskosten geactiveerde bedrijfskosten);
- bedrijfsresultaat: rubriek 70/64 (winst) of 64/70 (verlies, in min);
- exploitatiesubsidies: rubriek 740 (in min).

De methode om de toegevoegde waarde te berekenen verschilt licht van de methode die wordt toegepast in de nationale rekeningen, onder meer in de manier waarop met de afschrijvingen wordt rekening gehouden. Voor bedrijven die in meerdere arrondissementen vestigingen hebben, wordt de totale toegevoegde waarde verdeeld over de verschillende vestigingen in verhouding tot tewerkstellingsgegevens van het INR. Omdat de verdeling op basis van de INR-cijfers de enige methode is die voorhanden is om een verdeling over de verschillende vestigingen te berekenen, wordt deze methode ook toegepast voor de verdeling van de werkelegenheden en van de investeringen.

Overheidsbedrijven:

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

6.3.2. De haven van Antwerpen

Toegevoegde waarde Antwerpen	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	405,5	772,8	9,6 %
Industrie	3.179,3	4.036,2	3,5 %
Logistiek	257,9	435,9	7,8 %
Transport	142,4	209,0	5,6 %
Niet-maritieme cluster	3.985,1	5.453,9	4,6 %
Maritieme cluster	1.574,5	1.559,0	-0,1 %
Totaal	5.559,6	7.012,9	3,4 %

In Antwerpen is de gerealiseerde toegevoegde waarde tussen 1995 en 2002 gestegen van 5,6 miljard € tot 7,0 miljard €. Dit is een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,4 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde is in de periode 1995-2002 sterk gedaald van 28,3 % naar 22,2 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook licht gedaald van 1,57 miljard € naar 1,56 miljard € (-1,0 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster daarentegen is fors toegenomen van 3,99 miljard € in 1995 naar 5,45 miljard € (+26,1 %). Binnen die cluster gaan de vier segmenten groothandel, industrie, logistiek en transport tussen 1995 en 2002 fors vooruit, respectievelijk met 90,6 %, 27,0 %, 69,0 % en 46,8 %. De gemiddelde jaarlijkse groei in de periode 1995-2002 bedraagt respectievelijk 9,6 %, 3,5 %, 7,8 % en 5,6 %. De gemiddelde jaarlijkse groei van de niet-maritieme cluster in de periode 1995-2002 bedraagt 4,6 %, terwijl de gemiddelde jaarlijkse groei van de maritieme cluster in die periode -0,1 % 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 2002 waren beide sectoren respectievelijk goed voor 57,6 % en 22,2 % van de toegevoegde waarde. De groothandel, de logistiek en het transport zijn met respectievelijk 11,0 %, 6,2 % en 3,0 % relatief minder belangrijk.

6.3.3. De haven van Gent

Toegevoegde waarde Gent	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	564,2	592,5	0,7 %
Industrie	1.829,1	1.959,4	1,0 %
Logistiek	95,0	112,0	2,4 %
Transport	37,1	64,9	8,3 %
Niet-maritieme cluster	2.525,4	2.728,8	1,1 %
Maritieme cluster	152,2	214,1	5,0 %
Totaal	2.677,6	2.942,9	1,4 %

In de haven van Gent steeg de toegevoegde waarde van 2,7 miljard € in 1995 tot 2,9 miljard € in 2002, of met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 1,4 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1995-2002 is in de haven van Gent sterk gestegen van 5,7 % naar 7,3 %. De toegevoegde waarde is in die cluster in de periode 1995-2002 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 5,0 % van 152,2 miljoen € in 1995 tot 214,1 miljoen € (+40,7 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster is in mindere mate toegenomen van 2,5 miljard € in 1995 naar 2,7 miljard € (+8,1 %). Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 1,1 %. Binnen die cluster gaan de vier segmenten groothandel, industrie, logistiek en transport tussen 1995 en 2002 vooruit, respectievelijk met 5,0 %, 7,1 %, 17,9 % en 75,1 %. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 0,7 %, 1,0 %, 2,4 % en 8,3 %. Het is dus vooral het segment transport dat in Gent in de periode 1995-2002 fors vooruit gaat. Nog meer dan in Antwerpen neemt de industrie in Gent een groot deel van de toegevoegde waarde voor haar rekening, nl. 66,6 %. Het aandeel van de maritieme cluster (7,3 %) is er kleiner dan dat van de groothandel (20,1 %). Het aandeel van de logistiek en het transport bedraagt in de haven van Gent in 2002 respectievelijk 3,8 % en 2,2 %.

6.3.4. De haven van Zeebrugge

Toegevoegde waarde Zeebrugge	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	37,4	41,2	1,4 %
Industrie	234,3	272,2	2,2 %
Logistiek	37,7	45,2	2,6 %
Transport	38,5	57,3	5,8 %
Niet-maritieme cluster	347,9	415,9	2,6 %
Maritieme cluster	185,0	271,1	5,6 %
Totaal	533,0	687,0	3,7 %

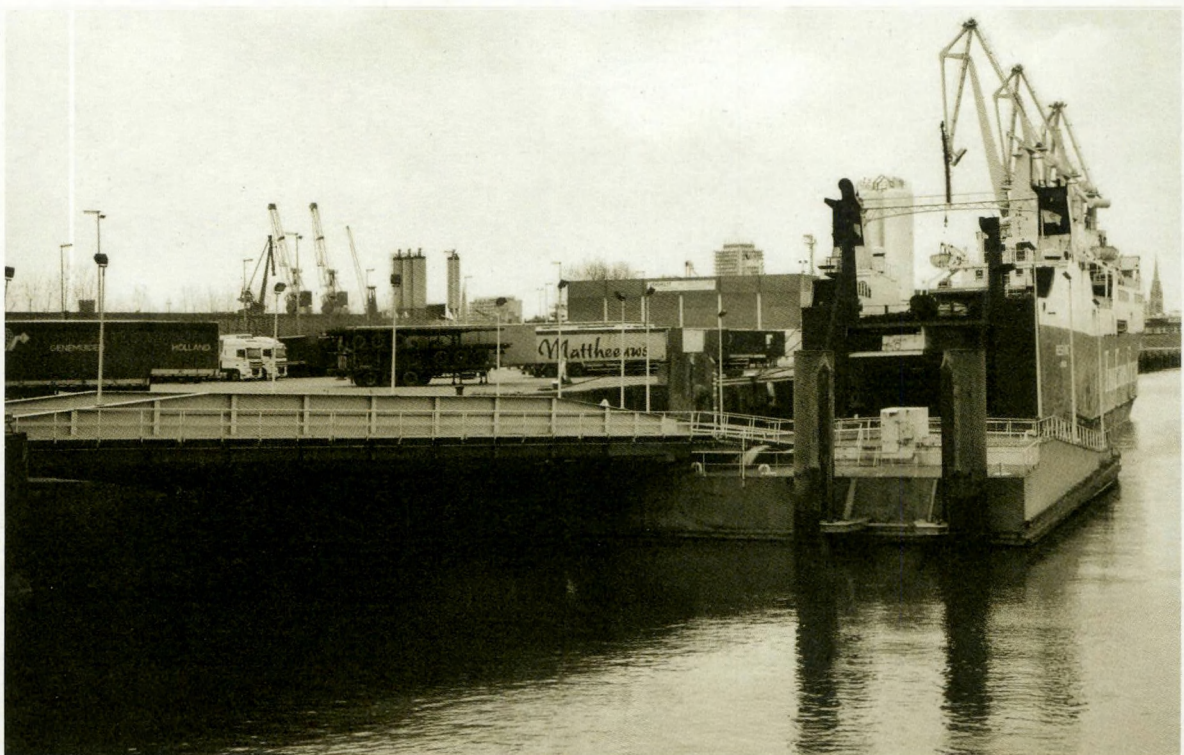
In de haven van Zeebrugge steeg de toegevoegde waarde van 533,0 miljoen € in 1995 tot 687,0 miljoen € in 2002 (+ 28,9 %), of met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 3,7 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1995-2002 is in de haven van Zeebrugge sterk gestegen van 34,7 % naar 39,5 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 5,6 % van 185,0 miljoen € in 1995 tot 271,1 miljoen € (+46,5 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster steeg minder sterk van 347,9 miljoen € in 1995

naar 415,9 miljoen € (+19,5 %). Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 2,6 %. Binnen die cluster gaan de vier segmenten groothandel, industrie, logistiek en transport in de periode 1995-2002 vooruit, respectievelijk met 10,1 %, 16,2 %, 19,8 % en 48,7 %. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 1,4 %, 2,2 %, 2,6 % en 5,8 %. Net zoals in de haven van Gent is het dus voornamelijk het segment transport dat er in Zeebrugge in de periode 1995-2002 fors op vooruit gaat. In Zeebrugge is het aandeel van de maritieme cluster in de totale toegevoegde waarde het grootst. Met een aandeel van 39,5 % is de maritieme cluster bijna even belangrijk als de industrie, die in 2002 39,6 % van de toegevoegde waarde realiseerde. Het aandeel van de groothandel, de logistiek en het transport is er relatief minder belangrijk (respectievelijk 6,0 %, 6,6 % en 8,3 %).

6.3.5. De haven van Oostende

Toegevoegde waarde Oostende	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	18,5	21,7	2,3 %
Industrie	59,1	168,5	16,2 %
Logistiek	31,6	53,2	7,7 %
Transport	11,8	22,3	9,5 %
Niet-maritieme cluster	121,0	265,7	11,9 %
Maritieme cluster	80,2	58,3	-4,5 %
Totaal	201,2	324,0	7,0 %

In Oostende steeg de toegevoegde waarde van 201,2 miljoen € in 1995 tot 324,0 miljoen € in 2002 (+61,1 %), of met een gemiddeld jaarlijks groeirijtm van 7,0 %. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1995-2002 is in de haven van Oostende fors gedaald van 39,9 % naar 18,0 %. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook verminderd van 80,2 miljoen € in 1995 tot 58,3 miljoen € (-27,3 %). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster daarentegen steeg sterk van 121,0 miljoen € in 1995 naar 265,7 miljoen € (+119,6 %). Het gemiddeld jaarlijks groeicijfer in de niet-maritieme cluster in die periode bedraagt 11,9 %. Net als in de andere Vlaamse havens gaan de vier segmenten binnen die cluster, groothandel, industrie, logistiek en transport in de periode 1995-2002 vooruit, respectievelijk met 17,1 %, 185,2 %, 68,6 % en 89,2 %. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt respectievelijk 2,3 %, 16,2 %, 7,7 % en 9,5 %. Zoals in Antwerpen en Gent is in Oostende de industrie de belangrijkste sector met een aandeel van 52,0 % in 2002. Zoals in Antwerpen heeft ook de maritieme cluster een belangrijk aandeel: 18,0 %. Het aandeel van de groothandel, de logistiek en het transport bedraagt er in 2002 respectievelijk 6,7 %, 16,4 % en 6,9 %.



Antwerpen - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	1.574,5	405,5	3.179,3	257,9	142,4	5.559,6
1996	1.470,5	401,8	3.334,6	262,6	158,6	5.628,2
1997	1.571,2	469,9	3.657,3	261,1	161,8	6.121,3
1998	1.477,8	460,5	3.795,8	302,3	162,6	6.198,9
1999	1.551,3	583,2	3.488,3	386,8	162,5	6.172,2
2000	1.649,2	706,1	4.117,2	373,3	169,2	7.015,0
2001	1.627,6	599,4	3.935,6	441,2	186,0	6.789,9
2002	1.559,0	772,8	4.036,2	435,9	209,0	7.012,9

Gent - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	152,2	564,2	1.829,1	95,0	37,1	2.677,6
1996	148,7	598,4	1.853,0	97,3	38,6	2.735,9
1997	168,6	456,0	1.820,5	89,4	46,1	2.580,5
1998	188,3	614,9	1.914,4	136,4	51,4	2.905,4
1999	206,7	529,1	1.808,8	75,3	51,4	2.671,3
2000	190,6	530,8	2.015,6	110,5	50,8	2.898,1
2001	202,3	616,0	1.822,7	106,6	62,2	2.809,9
2002	214,1	592,5	1.959,4	112,0	64,9	2.942,9

Zeebrugge - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	185,0	37,4	234,3	37,7	38,5	533,0
1996	180,5	51,3	232,3	38,0	47,8	549,8
1997	182,5	58,0	218,1	35,0	44,2	537,8
1998	205,0	65,9	241,8	37,8	48,9	599,4
1999	237,5	67,5	248,1	42,1	55,1	650,3
2000	261,3	55,4	293,9	44,1	53,2	707,8
2001	264,7	60,5	297,2	49,8	49,7	721,8
2002	271,1	41,2	272,2	45,2	57,3	687,0

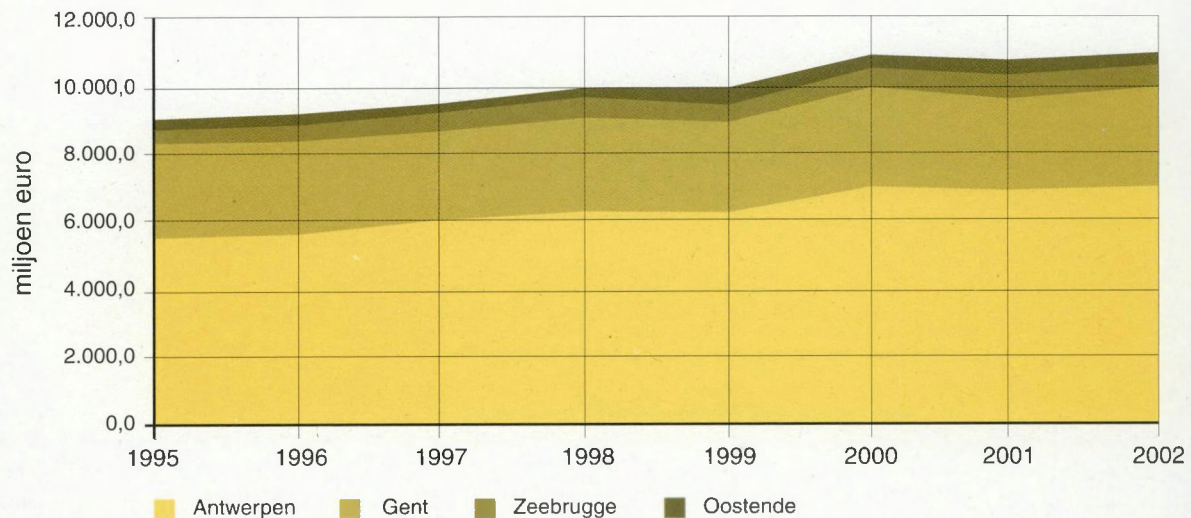
Oostende - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	80,2	18,5	59,1	31,6	11,8	201,2
1996	70,4	17,4	88,1	26,6	11,6	214,1
1997	76,4	18,7	92,8	25,0	12,4	225,3
1998	86,9	21,7	96,0	31,1	13,8	249,5
1999	85,2	24,8	126,9	34,0	12,5	283,4
2000	64,6	26,2	121,8	39,4	13,5	265,5
2001	71,9	24,0	172,0	43,9	20,3	332,0
2002	58,3	21,7	168,5	53,2	22,3	324,0

Totaal Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	1.991,9	1.025,6	5.301,8	422,2	229,8	8.971,3
1996	1.870,1	1.068,9	5.508,0	424,5	256,6	9.128,1
1997	1.998,7	1.002,6	5.788,7	410,5	264,5	9.464,9
1998	1.958,0	1.163,0	6.048,0	507,6	276,7	9.953,1
1999	2.080,7	1.204,6	5.672,1	538,2	281,5	9.777,2
2000	2.165,7	1.318,5	6.548,5	567,3	286,7	10.886,4
2001	2.166,5	1.299,9	6.227,5	641,5	318,2	10.653,6
2002	2.102,5	1.428,2	6.436,3	646,3	353,5	10.966,8

Totaal Vlaamse havens - Toegevoegde Waarde (miljoen euro)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1995	5.559,6	2.677,6	533,0	201,2	8.971,3
1996	5.628,2	2.735,9	549,8	214,1	9.128,1
1997	6.121,3	2.580,5	537,8	225,3	9.464,9
1998	6.198,9	2.905,4	599,4	249,5	9.953,1
1999	6.172,2	2.671,3	650,3	283,4	9.777,2
2000	7.015,0	2.898,1	707,8	265,5	10.886,4
2001	6.789,9	2.809,9	721,8	332,0	10.653,6
2002	7.012,9	2.942,9	687,0	324,0	10.966,8

Figuur 19: Toegevoegde waarde in de Vlaamse havens



6.4. Werkgelegenheid

6.4.1. Vlaamse havens algemeen

De vier Vlaamse havens samen stelden in 2002 102.942 personen tewerk. Hiervan werkten 28.860 personen in de maritieme cluster, terwijl de niet-maritieme cluster 74.082 werknemers telde. In de vier Vlaamse havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Oostende beliep het aantal werknemers in 2002 respectievelijk 60.563, 28.501, 9.783 en 4.095 personen. Het aandeel van Antwerpen, Gent, Oostende en Oostende bedroeg bijgevolg respectievelijk 58,8 %, 27,7 %, 9,5 % en 4,0 %. In de totale werkgelegenheid in de vier havens samen heeft de industrie het grootste aandeel met 53.266 werknemers (51,7 %). De maritieme cluster volgt met 28.860 werknemers (28,0 %). Minder belangrijk zijn de groothandel, de logistiek en het transport met respectievelijk 6.549 personen (6,4 %), 8.568 personen (8,3 %) en 5.699 personen (5,5 %).

Werkgelegenheid Totaal Vlaamse havens	1995 (aantal)	2002 (aantal)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	6.694	6.549	-0,3 %
Industrie	53.873	53.266	-0,2 %
Logistiek	7.079	8.568	2,8 %
Transport	4.809	5.699	2,5 %
Niet-maritieme cluster	72.455	74.082	0,3 %
Maritieme cluster	32.150	28.860	-1,5 %
Totaal	104.604	102.942	-0,2 %

In de periode 1995-2002 daalde de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen licht van 104.604 tot 102.942 personen (-1,6 %). Deze dalende trend is, met uitzondering van Gent, in alle havens waarneembaar. In Antwerpen daalde de werkgelegenheid van 61.515 personen in 1995 tot 60.563 personen in 2002 (-1,5 %), in Zeebrugge van 9.835 personen naar 9.783 personen (-0,5 %) en in Oostende van 5.186 personen naar 4.095 personen (-21,0 %). Enkel in Gent nam de werkgelegenheid in de periode 1995-2002 toe van 28.068 personen naar 28.501 personen (+1,5 %). De tewerkstelling in de maritieme cluster liep in de periode 1995-2002 fors achteruit met een daling van 32.150 personen naar 28.860 werknemers (-10,2 %). De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daarentegen steeg van 72.455 personen in 1995 tot 74.082 personen in 2002 (+2,2 %). Binnen de niet-maritieme cluster steeg de werkgelegenheid in de logistiek en het trans-

Berekening van de werkgelegenheid door de NBB

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

Privé-bedrijven:

Voor het jaar 1995 werd het gemiddeld personeelsbestand bekomen op basis van rubriek 9090 van de jaarrekeningen. Vanaf 1996 werd rubriek 9090 vervangen door rubriek 9086 (totaal aantal werknemers op datum van het afsluiten van het boekjaar) en 9087 (gemiddelde tewerkstelling uitgedrukt in voltijdse equivalenten). In rubriek 9097 is de uitzendarbeid opgenomen, waarvan de kosten zijn vermeld in de rubriek 617. Het personeel dat door de havenondernemingen wordt ingezet bestaat bijna exclusief uit havenarbeiders, die tevens worden meegeteld in het personeelsbestand van hun respectievelijke werkgevers: CEPA (Centrale de Werkgevers aan de Haven van Antwerpen), CEPG (Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent), CEWEZ (Centrale der Werkgevers aan de Haven van Zeebrugge) en CEWO (Centrale der Werkgevers aan de Haven van Oostende). Om die dubbelstelling te vermijden wordt in de berekeningen een correctie toegepast.

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

Overheidsbedrijven:

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

port respectievelijk van 7.079 personen in 1995 tot 8.568 personen in 2002 (+21,0 %) en van 4.809 personen tot 5.699 personen in 2002 (+18,5 %). De werkgelegenheid in de groothandel en de industrie daarentegen daalde in die periode respectievelijk van 6.694 personen naar 6.549 personen (-2,2 %) en van 53.873 werknemers tot 53.266 werknemers (-1,1 %).

6.4.2. De haven van Antwerpen

Werkgelegenheid Antwerpen	1995 (aantal)	2002 (aantal)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	2.597	2.654	0,3 %
Industrie	28.053	27.707	-0,2 %
Logistiek	4.379	5.597	3,6 %
Transport	3.124	3.449	1,4 %
Niet-maritieme cluster	38.153	39.407	0,5 %
Maritieme cluster	23.363	21.156	-1,4 %
Totaal	61.515	60.563	-0,2 %

De werkgelegenheid in de haven van Antwerpen bedroeg in 2002 60.563 personen. Dit is 1,5 % minder dan in 1995 toen de haven nog 61.516 personen werk verschafte. De tewerkstelling is in de periode 1995-2002 voornamelijk gedaald in de maritieme cluster waar de daling 9,4 % bedroeg. De werkgelegenheid in de maritieme cluster daalde met een jaarlijks gemiddelde van 1,4 %, van 23.363 personen in 1995 naar 21.156 personen in 2002. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daarentegen steeg licht tussen 1995 en 2002 van 38.153 werknemers tot 39.407 werknemers (+3,3 %). Binnen de niet-maritieme cluster steeg de werkgelegenheid in de groothandel, de logistiek en het transport met respectievelijk 2,2 %, 27,8 % en 10,4 %. In de belangrijkste tak van de niet-maritieme cluster, de industrie, daarentegen verminderde de werkgelegenheid van 28.053 personen in 1995 tot 27.707 personen in 2002 (-1,2 %). Met een aandeel van 45,7 % is de industrie de voornaamste verschaffer van werkgelegenheid. De maritieme cluster heeft een aandeel van 34,9 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de groothandel, de logistiek en het transport respectievelijk 4,4 %, 9,2 % en 5,7 % bedragen in 2002. In de periode 1995-2002 is het aandeel van de maritieme cluster gedaald terwijl het relatief belang van de groothandel, de industrie, de logistiek en het transport toenam. De toename van de werkgelegenheid was het grootst in de logistieke sector.

6.4.3. De haven van Gent

Werkgelegenheid Gent	1995 (aantal)	2002 (aantal)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	2.841	2.851	0,0 %
Industrie	21.272	20.923	-0,2 %
Logistiek	1.195	1.401	2,3 %
Transport	707	1.014	5,3 %
Niet-maritieme cluster	26.015	26.189	0,1 %
Maritieme cluster	2.053	2.312	1,7 %
Totaal	28.068	28.501	0,2 %

In de haven van Gent bedroeg de werkgelegenheid in 2002 28.501 personen. Dit is 1,5 % meer dan in 1995 toen er in de haven van Gent 28.068 personen werkten. Daarmee is Gent de enige Vlaamse haven met een toenemende werkgelegenheid in de periode 1995-2002. De tewerkstelling is in de periode 1995-2002 voornamelijk gestegen in de maritieme cluster waar de stijging 12,6 % bedroeg. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daarentegen steeg licht tussen 1995 en 2002. Binnen deze cluster noteerden de logistiek en het transport in die periode forse groeicijfers van respectievelijk 17,3 % en 43,4 %. De werkgelegenheid in de groothandel bleef nagenoeg ongewijzigd (+0,3 %). In de belangrijkste tak van de niet-maritieme cluster, de industrie, daarentegen verminderde de werkgelegenheid van 21.272 personen in 1995 tot 20.923 personen in 2002 (-1,6 %). Daarmee volgen de vier segmenten van de niet-maritieme cluster dezelfde tendens als in de haven van Antwerpen. Met een aandeel van 73,4 % is de industrie veruit de voornaamste bron van werkgelegenheid in de Gentse haven. De maritieme cluster heeft een aandeel van slechts 8,1 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de groothandel, de logistiek en het transport respectievelijk 10,0 %, 4,9 % en 3,6 % bedragen in 2002. In de periode 1995-2002 is het aandeel van de maritieme cluster, van de logistiek en van het transport echter licht toegenomen terwijl het relatief belang van de groothandel en de industrie daalde. De relatieve toename van de werkgelegenheid was het grootst in de maritieme cluster.

6.4.4. De haven van Zeebrugge

Werkgelegenheid Zeebrugge	1995 (aantal)	2002 (aantal)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	804	677	-2,4 %
Industrie	3.441	2.878	-2,5 %
Logistiek	883	755	-2,2 %
Transport	786	942	2,6 %
Niet-maritieme cluster	5.914	5.252	-1,7 %
Maritieme cluster	3.921	4.533	2,1 %
Totaal	9.835	9.783	-0,1 %

In de haven van Zeebrugge bedroeg de werkgelegenheid in 2002 9.783 personen. Dit is 0,5 % minder dan in 1995 toen er in de haven nog 9.835 personen werkten. Daarmee volgt Zeebrugge de dalende trend van Antwerpen en Oostende. De tewerkstelling is echter in de periode 1995-2002 fors gestegen in de maritieme cluster waar de stijging 15,6 % bedroeg. De werkgelegenheid in de niet-maritieme cluster daalde sterk met 11,2 % in

de periode 1995-2002. Binnen deze cluster noteerde enkel het transport een stijging (+19,8 %). In de groothandel, de industrie en de logistiek daalde de werkgelegenheid in Zeebrugge tussen 1995 en 2002 met respectievelijk 15,9 %, 16,4 % en 14,5 %. Zeebrugge is de enige van de vier Vlaamse havens waar de industrie niet het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid heeft (29,4 %). Met een aandeel van 46,3 % 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 core-activiteit van de haven spitst zich toe op de creatie van werkgelegenheid en toegevoegde waarde door het bevorderen van de overslag en de logistieke dienstverlening. De groothandel heeft een aandeel van slechts 6,9 % in de werkgelegenheid terwijl het aandeel van de industrie, de logistiek en het transport respectievelijk 29,4 %, 7,7 % en 9,6 % bedragen in 2002. In de periode 1995-2002 is het aandeel van de maritieme cluster fors toegenomen van 39,9 % in 1995 tot 46,3 % in 2002.

In de haven van Oostende waren in 2002 4.095 personen tewerkgesteld. Dit is 21,0 % minder dan in 1995 toen er in de haven van Oostende nog 5.186 personen werkten. De daling van de tewerkstelling is in de periode 1995-2002 voornamelijk gesitueerd in de maritieme cluster waar de daling tussen 1995 en 2002 69,0 % 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 36,3 % in de periode 1995-2002. Binnen deze cluster noteerde enkel de groothandel een daling (-19,0 %). In de industrie, de logistiek en het transport steeg de werkgelegenheid in Oostende tussen 1995 en 2002 met respectievelijk 59,0 %, 31,0 % en 54,0 %. Net zoals in Antwerpen en Gent heeft in Oostende de industrie het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid heeft (43,0 %). Met een aandeel van 21,0 % is de maritieme cluster op één na de voornaamste bron van werkgelegenheid in de haven van Oostende. In de periode 1995-2002 is het aandeel van de maritieme cluster in de werkgelegenheid in de haven van Oostende fors gedaald van 54,2 % naar 21,0 %. Het aandeel van de groothandel in die periode bleef nagenoeg ongewijzigd, terwijl het aandeel van de industrie, de logistiek en het transport fors toenam.

6.4.5. De haven van Oostende

Werkgelegenheid Oostende	1995 (aantal)	2002 (aantal)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	452	367	-3,0 %
Industrie	1.107	1.758	7,0 %
Logistiek	622	814	4,0 %
Transport	192	296	6,0 %
Niet-maritieme cluster	2.373	3.235	4,5 %
Maritieme cluster	2.813	860	-16,0 %
Totaal	5.186	4.095	-3,0 %



Antwerpen - Werkgelegenheid (aantal)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	23.363	2.597	28.053	4.379	3.124	61.515
1996	22.928	2.266	28.668	4.282	2.942	61.085
1997	22.379	2.456	28.781	4.237	3.238	61.092
1998	21.871	2.446	28.208	4.491	3.065	60.081
1999	21.451	2.455	27.141	4.928	3.095	59.071
2000	21.584	2.356	28.044	5.253	3.328	60.564
2001	21.685	2.559	28.673	5.853	3.556	62.326
2002	21.156	2.654	27.707	5.597	3.449	60.563

Gent - Werkgelegenheid (aantal)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	2.053	2.841	21.272	1.195	707	28.068
1996	1.673	2.562	20.991	1.076	674	26.977
1997	1.898	2.578	21.032	1.052	847	27.408
1998	2.112	2.565	20.944	1.099	902	27.622
1999	2.339	2.494	21.199	1.164	859	28.055
2000	2.090	2.601	21.527	1.402	861	28.482
2001	2.265	2.782	21.975	1.478	1.038	29.536
2002	2.312	2.851	20.923	1.401	1.014	28.501

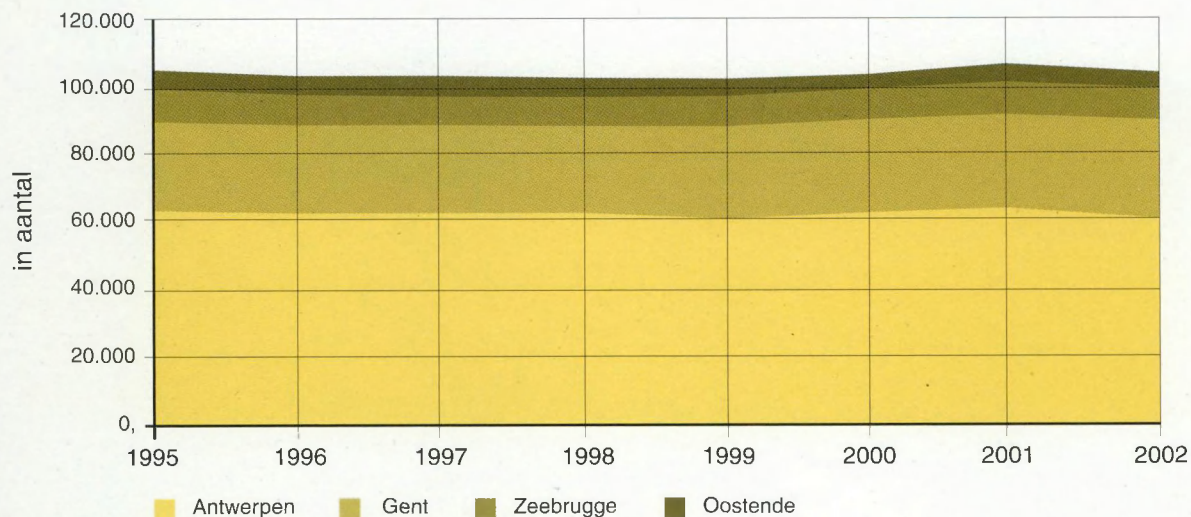
Zeebrugge - Werkgelegenheid (aantal)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	3.921	804	3.441	883	786	9.835
1996	3.851	591	3.288	754	817	9.300
1997	4.007	753	2.688	660	1.271	9.379
1998	4.129	888	2.842	679	833	9.371
1999	4.394	865	2.861	716	941	9.776
2000	4.707	613	3.039	832	929	10.119
2001	4.546	663	3.281	826	878	10.193
2002	4.533	677	2.878	755	942	9.783

Oostende - Werkgelegenheid (aantal)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	2.813	452	1.107	622	192	5.186
1996	2.513	341	1.405	617	172	5.048
1997	2.141	389	1.437	661	173	4.801
1998	1.694	365	1.513	688	207	4.467
1999	1.594	373	1.604	713	173	4.457
2000	1.000	411	1.529	765	181	3.886
2001	1.026	402	1.679	736	300	4.143
2002	860	367	1.758	814	296	4.095

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	32.150	6.694	53.873	7.079	4.809	104.604
1996	30.965	5.760	54.352	6.729	4.605	102.410
1997	30.425	6.176	53.938	6.610	5.529	102.680
1998	29.806	6.264	53.507	6.957	5.007	101.541
1999	29.778	6.187	52.805	7.521	5.068	101.358
2000	29.381	5.981	54.139	8.252	5.299	103.051
2001	29.522	6.406	55.608	8.893	5.772	106.199
2002	28.861	6.549	53.266	8.567	5.701	102.942

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1995	61.515	28.068	9.835	5.186	104.604
1996	61.085	26.977	9.300	5.048	102.410
1997	61.092	27.408	9.379	4.801	102.680
1998	60.081	27.622	9.371	4.467	101.541
1999	59.071	28.055	9.776	4.457	101.358
2000	60.564	28.482	10.119	3.886	103.051
2001	62.326	29.536	10.193	4.143	106.199
2002	60.563	28.501	9.783	4.095	102.942

Figuur 20: Werkgelegenheid in de Vlaamse havens

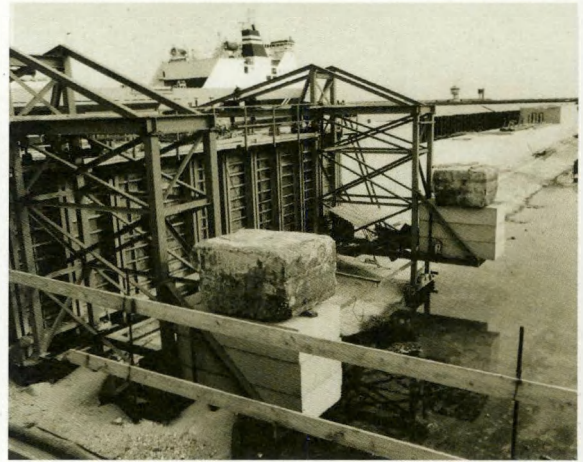


6.5. Investerings

6.5.1. Vlaamse havens algemeen

In 2002 bedroegen de totale investeringen in de vier Vlaamse havens samen 2,50 miljard €. Dit is 43,1 % meer dan in 1995, toen er 1,75 miljard € in de havens werd geïnvesteerd. De groei in de investeringen in de periode 1995-2002 doet zich zowel in de maritieme cluster als in de niet-maritieme cluster voor. De stijging in de niet-maritieme cluster is met 54,8 % veel belangrijker dan die in de maritieme cluster (+14,0 %). Binnen de niet-maritieme cluster is de groei in alle vier de segmenten (groothandel, industrie, logistiek en transport) erg belangrijk. De groei tussen 1995 en 2002 bedraagt respectievelijk 56,3 %, 55,6 %, 44,8 % en 60,3 %. De jaarlijkse gemiddelde groeicijfers voor de vier segmenten van de niet-maritieme cluster in die periode zijn respectievelijk 6,6 %, 6,5 %, 5,4 % en 7,0 %. In absolute cijfers waren de investeringen in 2002 het grootst in de haven van Antwerpen, waar 1,51 miljard € werd geïnvesteerd. Antwerpen wordt gevolgd door Gent, Zeebrugge en Oostende, waar de investeringen in 2002 respectievelijk 808,2 miljoen €, 119,5 miljoen € en 61,3 miljoen € bedroegen. Het relatief aandeel van de vier havens in de totale investeringen van 2002 bedraagt voor Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende respectievelijk 60,5 %, 32,3 %, 4,8 % en 2,4 %.

Investerings Vlaamse havens	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	88,4	138,5	6,6 %
Industrie	933,8	1.452,7	6,5 %
Logistiek	140,4	203,2	5,4 %
Transport	88,7	142,1	7,0 %
Niet-maritieme cluster	1.251,3	1.936,5	6,4 %
Maritieme cluster	497,8	567,3	1,9 %
Totaal	1.749,2	2.503,8	5,3 %



Berekening van de investeringen door de NBB

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

Privé-bedrijven:

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

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

Overheidsbedrijven:

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

6.5.2. De haven van Antwerpen

Investerings Antwerpen	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	31,8	59,7	9,4 %
Industrie	685,2	775,5	1,8 %
Logistiek	67,2	140,2	11,1 %
Transport	53,7	88,4	7,4 %
Niet-maritieme cluster	837,9	1.063,8	3,5 %
Maritieme cluster	301,6	451,0	5,9 %
Totaal	1.139,5	1.514,8	4,2 %

In Antwerpen bedroegen de totale investeringen in 2002 in de haven 1,51 miljard €, waarvan het grootste deel in de niet-maritieme cluster heeft plaatsgevonden (70,2 %). Het aandeel van de maritieme cluster bedroeg in 2002 29,8 %. Het grootste deel van de investeringen gingen in 2002 naar de industrie, waar 775,5 miljoen € werden geïnvesteerd. Dit is 51,2 % van het totaal voor de haven van Antwerpen in 2002. De investeringen in 2002 in de maritieme cluster, de groothandel, de logistiek en het transport bedroegen respectievelijk 451,0 miljoen €, 59,7 miljoen €, 140,2 miljoen € en 88,4 miljoen €. Dit is respectievelijk 29,8 %, 3,9 %, 9,3 % en 5,8 % van het totaal. Tussen 1995 en 2002 stegen de investeringen van 1,1 miljard € tot 1,5 miljard €, of een stijging van 32,9 %. Zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster én in de vier segmenten van de niet-maritieme cluster apart werd in 2002 meer geïnvesteerd dan in 1995. De grootste groei werd genoteerd in het segment van de logistiek, waar de investeringen stegen van 67,2 miljoen € in 1995 tot 140,2 miljoen € in 2002. Dit is meer dan een verdubbeling.

6.5.3. De haven van Gent

Investerings Gent	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	39,9	63,5	6,9 %
Industrie	203,6	632,9	17,6 %
Logistiek	34,1	31,9	-0,9 %
Transport	16,0	25,8	7,0 %
Niet-maritieme cluster	293,6	754,1	14,4 %
Maritieme cluster	40,8	54,0	4,1 %
Totaal	334,5	808,2	13,4 %

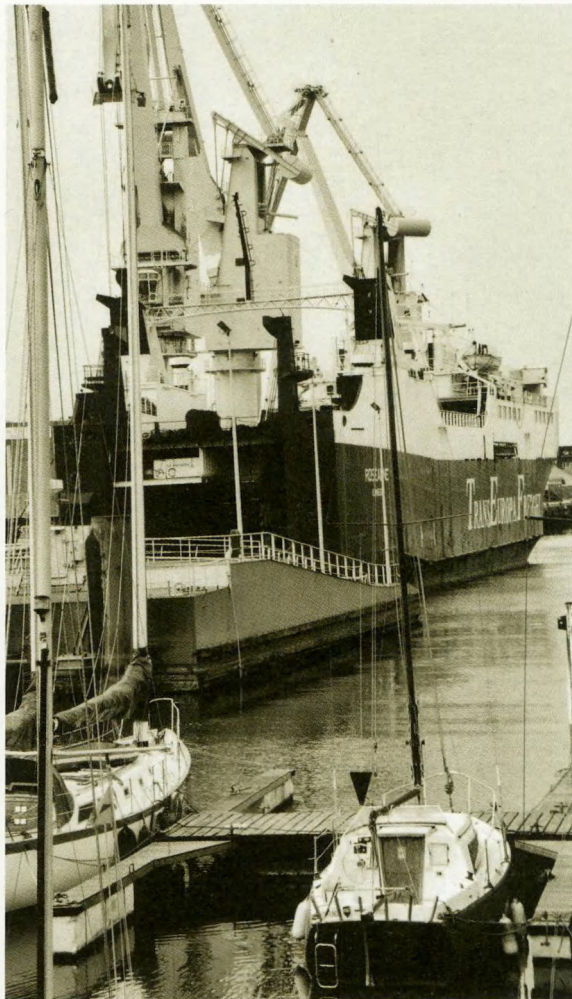
In de haven van Gent werd in 2002 in totaal 808,2 miljoen € geïnvesteerd. Daarvan ging het grootste naar de industrie, waar 632,9 miljoen € werd geïnvesteerd. Dit is 78,3 % van het totaal voor de haven van Gent in 2002. De investeringen in 2002 in de maritieme cluster, de groothandel, de logistiek en het transport bedroegen respectievelijk 54,0 miljoen €, 63,5 miljoen €, 31,9 miljoen € en 25,8 miljoen €. Dit is respectievelijk 6,7 %, 7,9 %, 3,9 % en 3,2 % van het totaal. Tussen 1995 en 2002 stegen de investeringen in de industrie van 203,6 miljoen € tot 632,9 €, of een stijging van 210,8 %. Zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster werd in 2002 meer geïnvesteerd dan in 1995. De grootste groei werd genoteerd in de industrie. Dit illustreert andermaal het belang van de industrie voor de haven van Gent. Op de logistiek na noteerde de segmenten van de niet-maritieme cluster allemaal een sterke groei in 2002 tegenover de investeringen in 1995. De groei in de groothandel, de industrie en het transport bedroeg in die periode respectievelijk 59,4 %, 210,8 % en 61,0 %. De investeringen in de logistieke sector daalden in 2002 met 6,4 % tegenover 1995.

6.5.4. De haven van Zeebrugge

Investerings Zeebrugge	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	11,5	9,3	-3,0 %
Industrie	33,5	27,6	-2,7 %
Logistiek	22,0	10,1	-10,6 %
Transport	15,4	20,9	4,4 %
Niet-maritieme cluster	82,4	67,9	-2,7 %
Maritieme cluster	34,0	51,7	6,2 %
Totaal	116,4	119,5	0,4 %

In Zeebrugge werd in 2002 in totaal 119,5 miljoen € geïnvesteerd. Daarvan werd het grootste deel (51,7 miljoen €) geïnvesteerd in de maritieme cluster. Dit is 43,2 % van het totaal voor de haven van Zeebrugge in 2002. De investeringen in 2002 in de niet-maritieme cluster bedroegen 67,9 miljoen €, of 56,8 % van het totaal van 2002. De investeringen in de vier deelsegmenten, de groothandel, de industrie, de logistiek en het transport bedroegen respectievelijk 9,3 miljoen €, 27,6 miljoen €, 10,1 miljoen € en 20,9 miljoen €. Dit is respectievelijk 7,8 %, 23,1 %, 8,4 % en 17,5 % 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 2002 met 1995 toont aan dat de investeringen in de maritieme cluster fors toenemen terwijl de investeringen in de niet-maritieme cluster verminderen. De investeringen in de mari-

tieme cluster stegen van 34,0 miljoen € in 1995 tot 51,7 miljoen € in 2002. Dit is een stijging van 52,0 %. De investeringen in de niet-maritieme cluster dalen van 82,4 miljoen € in 1995 tot 67,9 miljoen € in 2002, of een vermindering met 17,5 %. In op één na (het transport) daalden de investeringen in alle segmenten van de niet-maritieme cluster. De investeringen in de groothandel, de industrie en de logistiek waren in 2002 respectievelijk 19,3 %, 17,6 % en 54,2 % lager dan in 1995. De investeringen in het deelsegment transport waren in 2002 35,6 % hoger dan in 1995.



6.5.5. De haven van Oostende

Investerings Oostende	1995 (mln €)	2002 (mln €)	Gemiddelde jaarlijkse groei-%
Groothandel	5,4	6,0	1,6 %
Industrie	11,5	16,8	5,6 %
Logistiek	17,0	21,0	3,0 %
Transport	3,5	6,9	10,2 %
Niet-maritieme cluster	37,4	50,7	4,4 %
Maritieme cluster	121,4	10,7	-29,4 %
Totaal	158,8	61,3	-12,7 %

In de haven van Oostende werd in 2002 in totaal 61,3 miljoen € geïnvesteerd. Daarvan werd 10,7 miljoen € of 17,4 % geïnvesteerd in de maritieme cluster en 50,7 miljoen € (82,6 %) in de niet-maritieme cluster. Het grootste deel, 21,0 miljoen €, werd geïnvesteerd in het segment logistiek van de niet-maritieme cluster. Dit is 34,2 % van het totaal voor de haven van Oostende in 2002. De investeringen in de vier deelsegmenten, de groothandel, de industrie, de logistiek en het transport bedroegen in 2002 respectievelijk 6,0 miljoen €, 16,8 miljoen €, 21,0 miljoen € en 6,9 miljoen €. Dit is respectievelijk 9,8 %, 27,4 %, 34,2 % en 11,3 % van het totaal. Een vergelijking van 2002 met 1995 toont op het eerste gezicht aan dat de investeringen in de maritieme cluster fors gedaald zijn, terwijl de investeringen in de niet-maritieme cluster stijgen. Hierbij moet echter opgemerkt worden dat de cijfers van de maritieme cluster voor 1995 (121,4 miljoen €) enige uitleg vergen. 1995 is voor de haven van Oostende geen representatief jaar omdat de hoge investeringen in de maritieme cluster toe te schrijven zijn aan de investering van 114,0 miljoen € van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) voor de aankoop van de carferry "Prins Filip". Wanneer men met die uitzonderlijke investering geen rekening houdt, bedragen de investeringen in 1995 slechts 7,4 miljoen €. In vergelijking met dat cijfer zijn de investeringen in de maritieme cluster dus eigenlijk toegenomen van 7,4 miljoen € in 1995 tot 10,7 miljoen € in 2002, zijnde een stijging van 44,6 %. De investeringen in de niet-maritieme cluster stegen van 37,4 miljoen € in 1995 tot 50,7 miljoen € in 2002 (een vermeerdering met 35,6 %). De investeringen in alle segmenten van de niet-maritieme cluster zijn in 2002 hoger dan in 1995. De investeringen in de groothandel, de industrie, de logistiek en het transport waren in 2002 respectievelijk 11,7 %, 46,1 %, 23,0 % en 96,8 % hoger dan in 1995. De belangrijkste stijging deed zich voor in het segment transport.

Antwerpen - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	301,6	31,8	685,2	67,2	53,7	1.139,5
1996	390,1	33,7	676,1	104,4	67,8	1.272,1
1997	399,8	50,5	689,5	63,4	77,4	1.280,6
1998	533,9	39,8	528,6	107,7	65,7	1.275,7
1999	256,6	52,3	553,8	116,2	68,6	1.047,6
2000	351,1	38,7	742,3	152,5	83,4	1.367,9
2001	420,2	49,3	897,0	162,8	72,4	1.601,6
2002	451,0	59,7	775,5	140,2	88,4	1.514,8

Gent - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	40,8	39,9	203,6	34,1	16,0	334,5
1996	36,6	38,5	325,2	36,9	12,7	449,9
1997	44,3	40,8	256,3	33,4	15,3	390,1
1998	50,1	35,9	294,0	30,7	23,7	434,4
1999	65,1	39,2	510,1	22,3	29,7	666,3
2000	45,4	49,3	437,4	49,3	23,2	604,6
2001	46,2	64,1	467,0	38,4	21,0	636,6
2002	54,0	63,5	632,9	31,9	25,8	808,2

Zeebrugge - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	34,0	11,5	33,5	22,0	15,4	116,4
1996	35,1	6,1	30,7	21,7	15,8	109,3
1997	49,5	8,9	34,9	29,2	15,6	138,0
1998	59,0	10,4	79,7	26,0	19,5	194,6
1999	109,9	12,1	34,7	34,7	16,7	208,0
2000	88,6	7,9	39,8	31,9	17,5	185,6
2001	45,4	10,7	43,1	21,0	12,9	133,1
2002	51,7	9,3	27,6	10,1	20,9	119,5

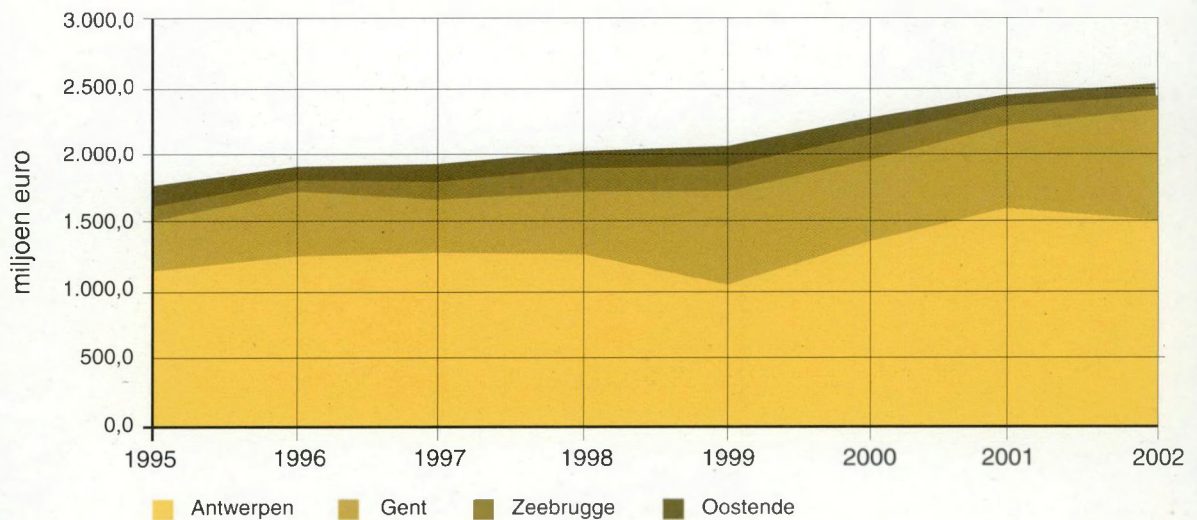
Oostende - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	121,4	5,4	11,5	17,0	3,5	158,8
1996	19,5	3,5	17,0	18,5	3,0	61,5
1997	38,9	7,0	17,5	25,9	3,5	92,8
1998	35,9	10,4	30,8	25,2	4,4	106,8
1999	72,6	7,0	26,4	19,2	3,0	128,3
2000	37,6	7,4	35,8	20,4	4,2	105,4
2001	16,3	4,3	30,2	12,0	5,9	68,6
2002	10,7	6,0	16,8	21,0	6,9	61,3

Totaal Vlaamse havens - Investerings (miljoen euro)						
Jaar	Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster				Totaal
		Groothandel	Industrie	Logistiek	Transport	
1995	497,8	88,6	933,8	140,3	88,6	1.749,2
1996	481,3	81,8	1.049,0	181,5	99,3	1.892,8
1997	532,5	107,2	998,2	151,9	111,8	1.901,5
1998	678,9	96,5	933,1	189,6	113,3	2.011,5
1999	504,2	110,6	1.125,0	192,4	118,0	2.050,3
2000	522,7	103,3	1.255,3	254,1	128,3	2.263,5
2001	528,1	128,4	1.437,3	234,2	112,2	2.440,0
2002	567,4	138,5	1.452,8	203,2	142,0	2.503,8

Totaal Vlaamse havens - Investerings (miljoen euro)					
Jaar	Havens				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1995	1.139,5	334,5	116,4	158,8	1.749,2
1996	1.272,1	449,9	109,3	61,5	1.892,8
1997	1.280,6	390,1	138,0	92,8	1.901,5
1998	1.275,7	434,4	194,6	106,8	2.011,5
1999	1.047,6	666,3	208,0	128,3	2.050,3
2000	1.367,9	604,6	185,6	105,4	2.263,5
2001	1.601,6	636,6	133,1	68,6	2.440,0
2002	1.514,8	808,2	119,5	61,3	2.503,8

Figuur 21: Investerings in de Vlaamse havens





Het maritiem verkeer van en naar de Vlaamse havens

7.1. Inleiding

Na de lichte daling van de totale trafiek in de Vlaamse havens in 2001 steeg de goederenoverslag opnieuw in 2002 en in 2003. Het overslagcijfer van 195 miljoen ton in 2002 steeg naar meer dan 204 miljoen ton in 2003 of een vermeerdering van 4,8 %. In 2003 werd voor het eerst de kaap van 200 miljoen ton gerond. De goederenoverslag steeg in Antwerpen en Oostende, terwijl in Gent en Zeebrugge de totale goederenoverslag daalde. In Antwerpen steeg de totale trafiek tot 142,9 miljoen ton. Dit is een stijging van 8,5 % tegenover 2002. De totale goederenoverslag in 2003 is een absoluut record. Ook in Oostende steeg de overslag, tot 7,2 miljoen ton. In Gent daalde de goederenoverslag licht met 0,4 miljoen ton terwijl in Zeebrugge de overslag met 2,4 miljoen ton daalde. Dit is een vermindering met respectievelijk 1,8 % en 7,2 %. Procentueel is de trafiekstijging het grootst in Oostende (+15,7 %). Net zoals in Antwerpen, is het overslagcijfer van 2003 in de haven van Oostende een absoluut record.

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 2003 werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range een totale overslag gerealiseerd van 853,7 miljoen ton. Dit is 26,5 miljoen ton méér dan in 2002 (+3,2 %).

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range stabiliseert zich in 2003 tegenover 2002. Het Vlaamse marktaandeel steeg tegenover vorig jaar licht, van 23,5 naar 23,9 %. Dit is terug het niveau van 1999. Voor Antwerpen echter stijgt het marktaandeel van 15,9 naar 16,7 %. Het marktaandeel van de haven van Oostende blijft gelijk op 0,8 %. In Gent en Zeebrugge daalde het marktaandeel in de Le Havre-Hamburg respectievelijk met 0,1 % en met 0,4 %.

Na een forse groei van 2,6 % in 2002 nam de goederenoverslag in de Le Havre-Hamburg range in 2003 andermaal fors toe. (+3,2 %). De goederenoverslag in de havens van de Le Havre-Hamburg range steeg in 2003 in bijna alle havens. Enkel in Amsterdam, Zeebrugge en Gent daalde de totale goederentrafiek met respectievelijk 11,5 %, 7,2 % en 1,8 %. De grootste procentuele groei werd genoteerd in de havens van Oostende, Hamburg en Antwerpen. In deze havens steeg de trafiek met respectievelijk 15,7 %, 8,9 % en 8,5 %. Maar ook de havens van Le Havre, Duinkerke en Bremen noteerden in 2003 groeicijfers van meer dan 5 %. In absolute cijfers kende de haven van Antwerpen, met 11,2 miljoen ton, de grootste trafiekstijging, gevolgd door Hamburg en Rotterdam met respectievelijk 8,6 miljoen ton en 5,7 miljoen ton. In Oostende steeg de goederenoverslag met 1,0 miljoen ton terwijl in Zeebrugge en Gent de trafiek daalde met respectievelijk 2,3 miljoen ton en 0,4 miljoen ton. In de haven van Amsterdam daalde de goederentrafiek in 2003 met 5,8 miljoen ton.

7.2.2. De haven van Antwerpen in 2003

De haven van Antwerpen noteerde in 2003 opnieuw forse groeicijfers. Voor het eerst werd de kaap van 140 miljoen ton overschreden. Daar waar de trafiek in 2001 nog daalde met 0,4 % tegenover 2000, nam de overslag in 2002 licht toe met 1,2 %. In 2003 steeg de totale goederenoverslag echter met 8,5 %.

De overslag van droge massagoederen daalde in 2003 voor het derde jaar op rij met 1,5 % tot 25,9 miljoen ton. Voornamelijk de overslag van zand en grind, granen en kolen kende een sterke daling met respectievelijk 24,7 %, 19,1 % en 13,0 %. Bij de overslag van overige massagoederen werd er daarentegen een forse groei opgetekend tegenover 2003 (+23,5 %). Voor meststoffen en ertsen werd eveneens een groei van de aan- en afvoer geregistreerd met respectievelijk 10,0 % en 4,8 %.

De overslag van vloeibare massagoederen steeg sterk in 2003. Hier werd een stijging opgetekend van 9,8 %, hetgeen vooral toe te schrijven is aan de forse toename van de overslag van aardolie-derivaten (+10,9 %) en van ruwe aardolie (+9,1 %). Ook de aanvoer van chemicaliën kende in 2003 een groei van 6,8 %. In totaal werd er meer dan 35,1 miljoen ton vloeibare massagoederen per zeeschip aan- of afgevoerd naar de haven van Antwerpen. Dit is het hoogste cijfer dat in de periode 1980-2003 werd genoteerd.

Droge en vloeibare massagoederen samen maakten in 2003 42,7 % uit van de totale Antwerpse haventrafiek.

Wat het totale stukgoed betreft zijn de cijfers in 2003 opnieuw sterk toegenomen. In totaal werd een forse groei van 8,5 miljoen ton of 11,6 % genoteerd. In absolute termen is de stijging het grootst bij de sector van het

containerverkeer: een toename van 8,3 miljoen ton of 15,7 %. De stijgende trend zet zich reeds door in de containersector sinds 1980. De groei van het containerverkeer in 2003 is opnieuw belangrijker dan de toename van 14,2 % van 2002. Ook de overslag van chemische producten, ijzer, staal en non-ferrometalen en van meststoffen is gestegen tegenover 2002, respectievelijk met 10,8 %, 10,5 % en 5,9 %. Het conventioneel stukgoed daarentegen daalde opnieuw. Na de daling met 9,1 % in 2002, bleef de achteruitgang in 2003 beperkt tot 0,3 %. Hierdoor bereikte de overslag van stukgoed in de Antwerpse haven het laagste peil sinds 1980. Het roll-on roll-off verkeer steeg in 2003 met 3,6 % en kwam daardoor voor het eerst sinds 1980 boven de kaap van 6 miljoen ton.

In 2003 kwamen er 15.724 zeeschepen de haven van Antwerpen binnen, met een totale bruto tonnage van 228 miljoen BT. Doordat de totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen sterker steeg (+4,6 %) dan het aantal binnengekomen zeeschepen (+1,1 %) steeg de gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen tot 14.493 BT (+3,5 %). Dit is de grootste gemiddelde stijging in de periode 1980-2003. 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.

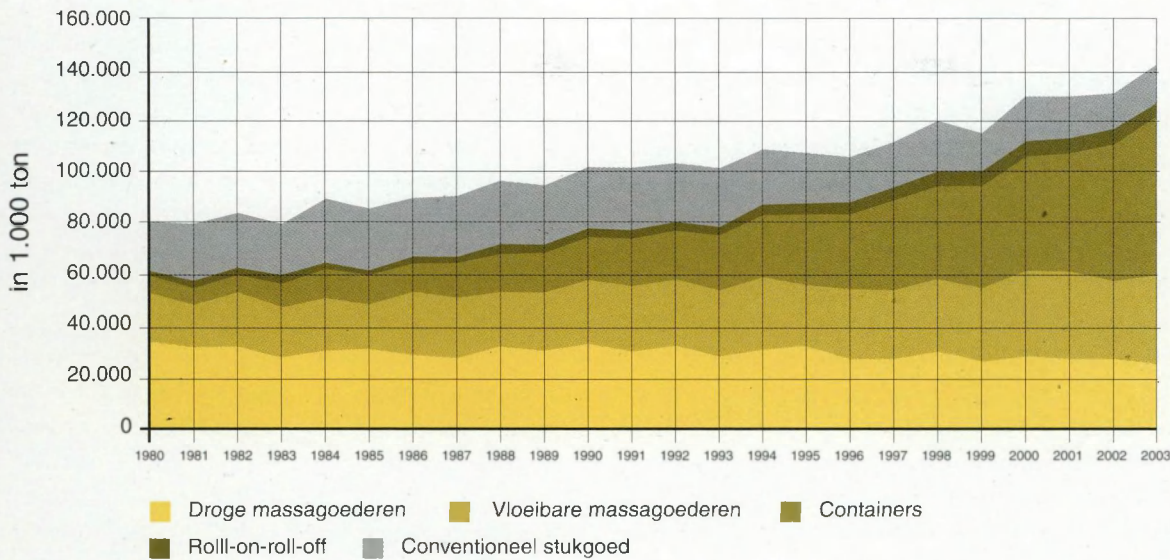
De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 38 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika, Azië en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 16 %, 10 %, 16 % en 16 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (30 %), Azië (33 %), Noord-Amerika (20 %) en Afrika (12 %) als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen:

	Miljoen ton 2003	Evolutie 2002-2003	Aandeel 2003
Totaal maritiem verkeer:	142,9	+8,5 %	100,0 %
Droge massagoederen:	25,9	-1,5 %	18,1 %
Vloeibare massagoederen:	35,1	+9,8 %	24,6 %
Containers:	61,4	+15,7 %	42,9 %
Roll-on-roll-off:	6,0	+3,6 %	4,2 %
Conventionele stukgoederen:	14,4	-0,3 %	10,1 %



Figuur 22: Maritiem verkeer haven van Antwerpen



7.2.3. De haven van Gent in 2003

In de haven van Gent werd in 2003 in totaal 23,5 miljoen ton goederen overgeslagen in zeeschepen. Het gaat daarbij vooral over aanvoer (lossingen), want die maken 80,4 % uit van het totaal. De totale overslag is licht gedaald tegenover 2002: een vermindering met 0,4 miljoen ton of met 1,8 %. Deze daling is volledig toe te schrijven aan de vermindering van de overslag van droge bulk.

De overslag van droge massagoederen is in 2003 sterk gedaald van 17,9 tot 16,9 miljoen ton (-5,5 %). De overslag van vloeibare bulk, containers, roll-on roll-off en stukgoed daarentegen steeg in 2003 respectievelijk met 0,9 %, 25,9 %, 11,5 % en 19,5 %. Sommige goederencategorieën kenden een zeer sterke stijging, andere een belangrijke daling. De aanvoer van granen, die in 2002 nog een sterk stijging kende, daalde in 2003 met 155.000 ton (-13,2 %). Ook de overslag van veevoerders en oliehoudende zaden verminderde in 2003 met respectievelijk 110.000 ton (-5,9 %) en 169.000 ton (-7,8 %). De aanvoer van petroleum en petroleumproducten kende, na een groei van 21,7 % in 2002, in 2003 een vermindering met 12,4 % (-351.000 ton). De trafiek van ijzererts, steenkool en cokes daalde daarentegen met respectievelijk 559.000 ton (-11,9 %), 219.000 ton (-6,9 %) en 99.000 ton (-15,5 %). De sterke daling van de aanvoer van die drie droge bulkgoederen is toe te schrijven aan het stilleggen van de hoogovens van Sidmar in de maanden april, mei en juni 2003. Dit was nodig voor een groot onderhoud van de twee hoogovens, waarbij ze elk om beurt van een

nieuwe vuurvaste binnenbekleding werden voorzien. Hierdoor daalde de productie in die maanden met ongeveer de helft. De aanvoer van schroot steeg met 257.000 ton (+28,2 %). De aanvoer van dranken (hoofdzakelijk fruitsappen) bleef, na een forse stijging (+17,6 %) in 2002, in 2003 op hetzelfde niveau. De aan- en afvoer van producten van de metaalindustrie steeg met 16,0 % (+217.000 ton). Binnen deze categorie steeg de overslag van halffabrikaten van ijzer en staal en de overslag van staven, profielen en draad van ijzer en staal zelfs met respectievelijk 21,7 % (+66.000 ton) en 84,9 % (+66.000 ton). De trafiek van ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal daalde in 2003 met 32,0 % (-64.000 ton). De overslag van kunstmeststoffen, die in 2002 reeds met 12,0 % steeg, kende in 2003 opnieuw een forse stijging met 39,8 % (+289.000 ton). Veruit de belangrijkste stijging werd genoteerd in de trafiek van zand, grind, klei en slakken: deze trafiek steeg in 2003 met 453,4 % (+271.000 ton).

Na de sterke daling van 2002, steeg het roll-on-roll-off-verkeer de haven van Gent in 2003 opnieuw met 11,5 % tot meer dan 1,4 miljoen ton. Hierdoor zet de stijgende trend, die tussen 2000 en 2002 werd onderbroken, zich verder. Het roll-on-roll-off-verkeer bereikte in 2003 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 herpakte de trafiek van het conventionele stukgoedverkeer zich in 2003. De

behandelde hoeveelheid steeg met 313.000 ton (+19,5 %) tot 1,9 miljoen ton. Deze stijging is voor een belangrijk stuk toe te schrijven aan de heropleving van de overslag van staalproducten (halffabrikaten van staal, staven en vormstaal, enz.). Ook de overslag van containers steeg in 2003 met 50.000 ton (+25,9 %).

De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is verminderd van 9.901 BT in 2002 tot 9.788 BT in 2003. Hiermee daalt de gemiddelde grootte van de aangekomen schepen voor het tweede jaar op rij. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 3.009 zeeschepen aan in 2003. Dit is een toename met meer dan 6,6 % tegenover 2002.

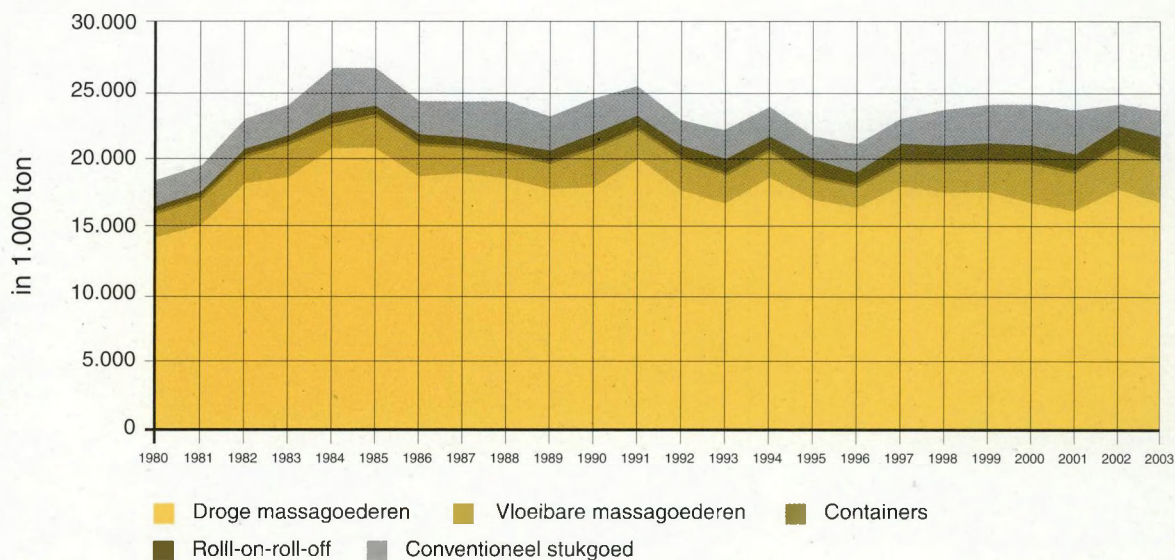
Van de in Gent geloste goederen heeft 29 % Europa als herkomst; 16 % van de goederen komt uit Noord-Amerika, 10 % uit Afrika, 9 % uit Azië en 33 % uit Zuid-Amerika.

De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 88 %) in Europa gelegen. Ruim 6 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming, ongeveer 3 % Afrika en eveneens 3 % Azië. Zuid-Amerika, dat het grootste aandeel in de herkomst heeft, heeft slecht een aandeel van 0,2 % in de bestemmingen.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent:

	Miljoen ton 2003	Evolutie 2002-2003	Aandeel 2003
Totaal maritiem verkeer:	23,6	-1,8 %	100 %
Droge massagoederen:	16,9	-5,5 %	71,7 %
Vloeibare massagoederen:	3,1	+0,9 %	13,1 %
Containers:	0,2	+25,9%	1,0 %
Roll-on-roll-off:	1,4	+11,5 %	6,1 %
Conventionele stukgoederen:	1,9	+19,5 %	8,1 %

Figuur 23: Maritiem verkeer haven van Gent



7.2.4. De haven van Zeebrugge in 2003

Na de daling van 2001 en de lichte stijging in 2002, daalde de trafiek in de haven van Zeebrugge opnieuw van 32,9 miljoen ton in 2002 tot 30,6 miljoen ton in 2003 (-7,2 %). De trafiekvermindering is 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 aanvoer van droge bulkgoederen daalde in 2003 met 3,0 % tot 1,7 miljoen ton. Deze daling is in hoofdzaak toe te schrijven aan de 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 (van bijna 1,6 miljoen ton in 2002 tot bijna 1,5 miljoen ton in 2003). Dit is een daling van 3,3 %. Ook de aanvoer van vloeibare bulk is in 2003 gedaald tot 4,9 miljoen ton (-1,1 %). Deze daling is voornamelijk het gevolg van de vermindering met 6,1 % 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 spotladingen door derde rederijen. De aanvoer van vloeibare brandstoffen daarentegen steeg in 2003 met 13,9 %. Hierdoor kon de globale vermindering van de overslag van vloeibare bulkkladingen tot 1,1 % worden beperkt. De aanvoer van bunker- en stookolie bleef op het zelfde peil als het jaar ervoor (1,8 miljoen ton).

Ook wat het stukgoed betreft ging de haven van Zeebrugge erop achteruit in 2002. De overslag van roll-on roll-off goederen is verminderd van 13,7 miljoen ton in 2002 tot 11,1 miljoen ton in 2003 (-3,4 %). De daling is vooral toe te schrijven aan de vermindering van het verkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk door de herstelling van de vloot van P&O in 2002. Hierdoor werden de ferryverbindingen tussen Zeebrugge en Felixstowe en tussen Zeebrugge en Dover respectievelijk op 6 juli en 15 december 2002 stopgezet. In 2002 had het wegvallen van de ferry-dienst naar Felixstowe slecht gedurende een half jaar invloed op de trafiekcijfers, terwijl het verlies op het einde van het jaar van de lijn naar Dover bijna geen invloed had in 2002. De impact was des te groter in het jaar 2003 en verklaart de daling van 2,5 miljoen ton roll-on roll-off-traffic in dat jaar (-18,6 %). De in 2002 opgestarte gecombineerde vracht- en passagiersdienst naar Rosyth in Schotland en de nieuwe verbinding van FinnLines naar de havens van Helsinki en Hamina konden de vermindering van de activiteiten op andere lijnen gedeeltelijk goedmaken. Zonder deze nieuwe initiatieven was de daling van het roll-on roll-off verkeer nog groter geweest. De groei van de overslag van nieuwe auto's zet zich de laatste jaren snel door. In 2003 werden er meer dan 1.577.000 nieuwe wagens overgeslagen. Dit is een toename met 13,5 %. Daarmee bekleedde Zeebrugge in 2003 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. De verscheping van toeristenwagens daarentegen daalde van 109.854 in 2002 tot 102.407 in 2003. Dit is een vermindering met 6,8 %. Deze daling kan andermaal verklaard worden door het wegvallen van de ferrydiensten van Zeebrugge naar Felixstowe en Dover.

Na de sterke groei van 12,1 % van de containeroverslag in 2002 bleef de containeroverslag in 2003 toenemen met 3,4 % tot 12,3 miljoen ton. Uitgedrukt in TEU is de stijging in 2003 nog belangrijker (+5,6 %). De containertrafiek maakt 40,1 % van de totale goederenoverslag uit. De stijging van het containervervoer doet zich zowel in het shortsea als in het deepsea verkeer voor. De beslissing die de Franse rederij CMA CGM op 15 januari 2003 nam om de komende 5 jaar haar containertrafiek in de haven van Zeebrugge te concentreren had reeds in 2003 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 (de "Bass" en de "Cast Salmon") ingezet die regelmatige feederdiensten verzekeren naar de naburige havens en naar diverse havens op de Rijn. In 2003 werden verdere initiatieven genomen: naast de kruiplijncoasters die vanaf 2003 hoofdzakelijk in de Noordzee worden ingezet, werden vier lichters gecharterd voor de bediening van bestemmingen op de Rijn. In 2003 vervoerde PortConnect 86.500 TEU. Ook de regelmatige containerlijn vanuit Zeebrugge naar Ierland, C2C Line (Coast to Coast Line), boekte in 2003 goede resultaten. Op die lijn werden er in 2003 44 % meer goederen vervoerd.



In de loop van 2003 werden enkele belangrijke dossiers gedeblokkeerd, waardoor nieuwe containercapaciteit voor de haven van Zeebrugge vrij kwam.

Conventioneel stukgoed daalde in 2003 opnieuw sterk met 15,9 %. De daling zat vooral in de verminderde overslag van groenten en fruit en suiker die met respectievelijk 36,7 % en 11,0 % daalden. De overslag van cellulose en papierpulp daarentegen steeg met 7,3 %.

Van de goederen die in de haven werden gelost in 2003, had 63 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (16 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (77 %) Europa als bestemming. Met 12 % komt Azië op de tweede plaats.

In 2003 werden er via de haven van Zeebrugge 674.153 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar Groot-Brittannië. Dit betekent een daling van 12,9 % ten opzichte van 2002, toen nog 773.582 passagiers gebruik maakten van de haven van Zeebrugge. Deze forse daling kan verklaard worden door het staken van de ferrydiensten naar Felixstowe en Dover in 2002. De

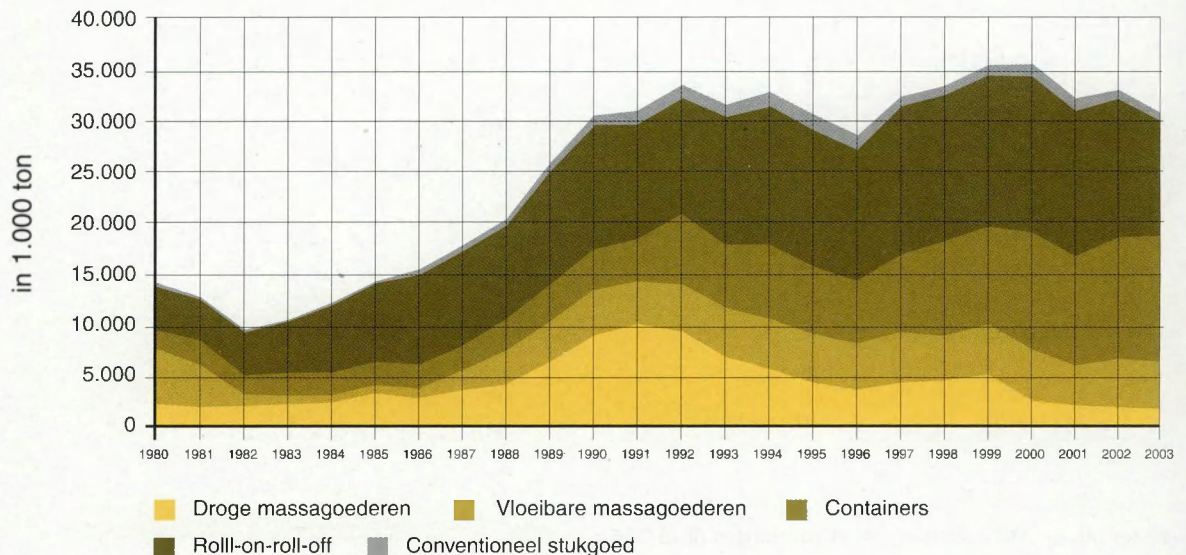
opstart door Superfast Ferries van de passagiers- en vrachtlijn Zeebrugge-Rosyth kon de trend niet ombuigen. Na de inzinking van de cruise markt door de aanslag van 11 september 2001 op het WTC in New York, herstelde het cruise verkeer in Zeebrugge zich in 2003 tot op het niveau van vóór de aanslag. In 2003 meerden 45 cruiseschepen aan in de Zeebrugse voorhaven, samen goed voor 74.535 passagiers. Het jaar daarvoor, in 2002, was dit slechts 22 cruiseschepen en 27.756 passagiers.

In 2002 kwamen er in de haven 8.128 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 72,2 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 8.887 BT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge:

	Miljoen ton 2003	Evolutie 2002-2003	Aandeel 2003
Totaal maritiem verkeer:	30,6	-7,2 %	100,0 %
Droge massagoederen:	1,7	-3,0 %	5,4 %
Vloeibare massagoederen:	4,9	-1,1 %	15,9 %
Containers:	12,3	+3,4 %	40,1 %
Roll-on-roll-off:	11,1	-18,6 %	36,3 %
Conventionele stukgoederen:	0,7	-15,9 %	2,2 %

Figuur 24: Maritiem verkeer haven van Zeebrugge



7.2.5. De haven van Oostende in 2003

De haven van Oostende realiseerde een totale overslag van 7,2 miljoen ton in 2003. De groei tegenover 2002 bedroeg 15,7 %. De dalende trend, die ingezet werd in 1994 zette zich jaar na jaar verder tot in 1999. Pas in 2000 werd de evolutie weer positief. De groei van de goederenoverslag zette zich zeer sterk voort in 2003. In 2003 werden er in de haven van Oostende 7,2 miljoen ton goederen behandeld. Het is de eerste keer dat de kaap van 7 miljoen ton wordt overschreden.

Roll-on roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 77,7 % van de totale overslag (5,6 miljoen ton). Tegenover 2002 nam de Roll-on roll-off-trafiek opnieuw sterk toe (+22,5 %). Deze forse stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar de diverse bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk. De passagierstrafiek daarentegen is in 2003 opnieuw fors gedaald. De oorzaak daarvan is het stopzetten vanaf 2003 van de ferrylijn vanuit Oostende naar Dover door de rederij Hoverspeed. Het totaal aantal passagiers daalde van 394.107 in 2002 tot 148.928 in 2003, of een daling met 62,2 %. In het totaal aantal passagiers in 2002 (394.107 personen) had de Hoverspeed-lijn naar Dover een aandeel van 68,4 % (269.759 personen). Wanneer het aantal passagiers van de lijn naar Dover buiten beschouwing wordt gelaten, steeg het aantal passagiers in 2003 met 24.580 personen van 124.348 personen in 2002 naar 148.928 personen in 2003 (+19,8 %). Daarin waren in 2003 2.367 passagiers van cruiseschepen begrepen (tegenover 2.242 passagiers in 2002 of een stijging van 5,6 %). Door het staken van de verbinding naar Dover viel ook het aantal behandelde toeristenwagens, dat in 2002 nog 51.199 stuks gedroeg, volledig weg.

De aanvoer van zand en grind maakt ruim 18,0 % uit van de totale overslag in de haven van Oostende uit. In 2003 ging het om 1,30 miljoen ton, of 4,7 % minder dan in 2002.

Nadat in 2001 voor het eerst containers werden behandeld in de haven van Oostende groeit deze trafiek verder uit. In 2003 werden 7.488 containers of 13.266 TEU geladen of gelost. In 2002 was dit nog respectievelijk 5.070 containers en 9.156 TEU. Het aantal behandelde containers steeg in 2003 met 47,7 % en het aantal TEU met 44,9 %. De totale containertrafiek steeg van 41.000 ton in 2002 naar 72.000 ton in 2003, of een stijging van 75,6 %. Deze groeicijfers zijn hoofdzakelijk te danken aan

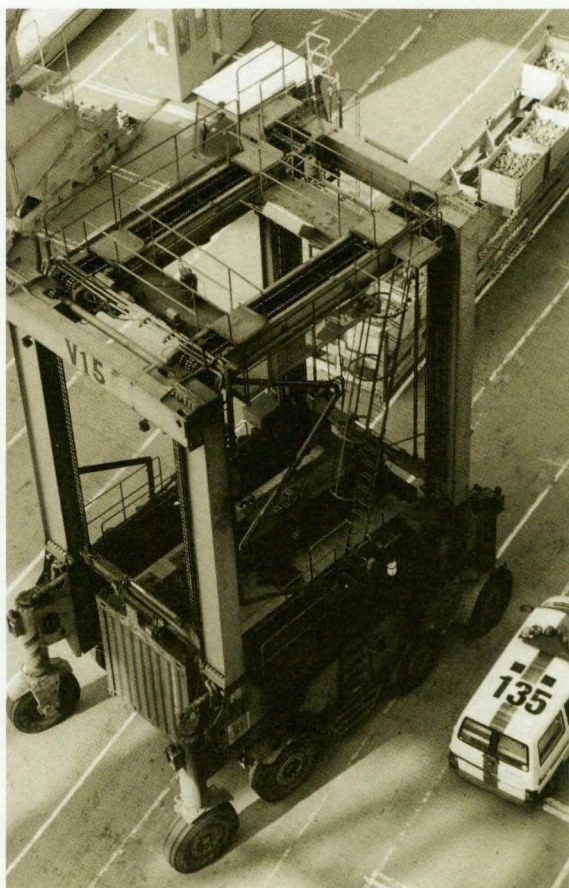
het opstarten van een nieuwe containerlijn in februari 2003 door de Litouwse rederij Kursiu Linija naar de havens van Klaipeda, Riga en Kaliningrad.

De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor 99 % afkomstig uit Europa (voornamelijk Groot-Brittannië). Daarvan heeft 18 % 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.

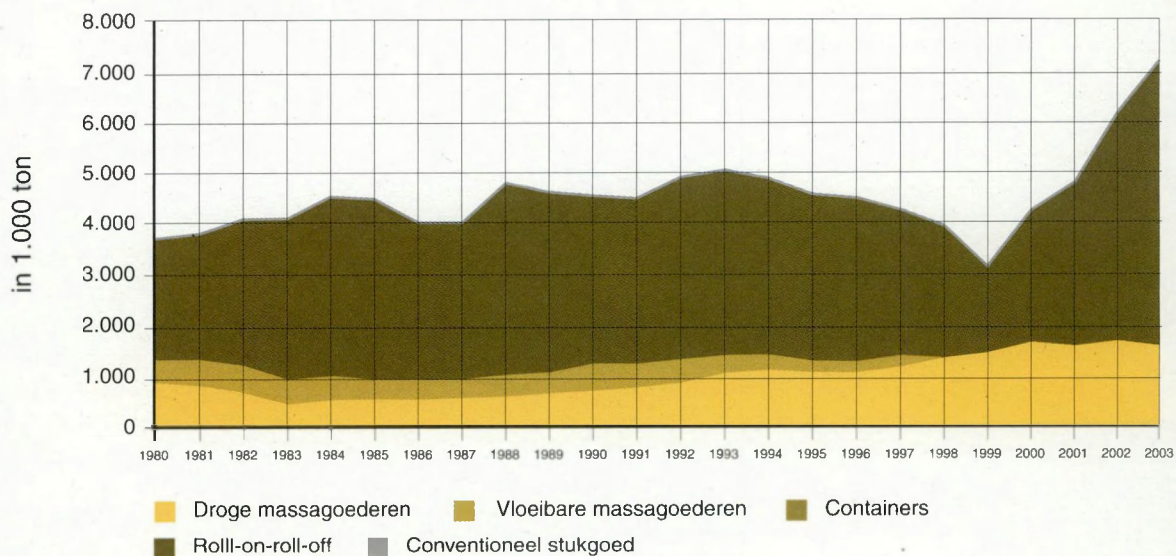
Er kwamen in 2003 4.698 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 33,0 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte bedraagt 7.023 BT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende:

	Miljoen ton 2003	Evolutie 2002-2003	Aandeel 2003
Totaal maritiem verkeer:	7,22	+15,7 %	100,0 %
Droge massagoederen:	1,48	-5,4 %	20,5 %
Vloebare massagoederen:	0,04	+104,8 %	0,6%
Containers:	0,07	+75,6 %	1,0 %
Roll-on-roll-off:	5,61	+22,5 %	77,7 %
Conventionele stukgoederen:	0,02	-51,5 %	0,2 %



Figuur 25: 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, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenauto 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, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

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, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

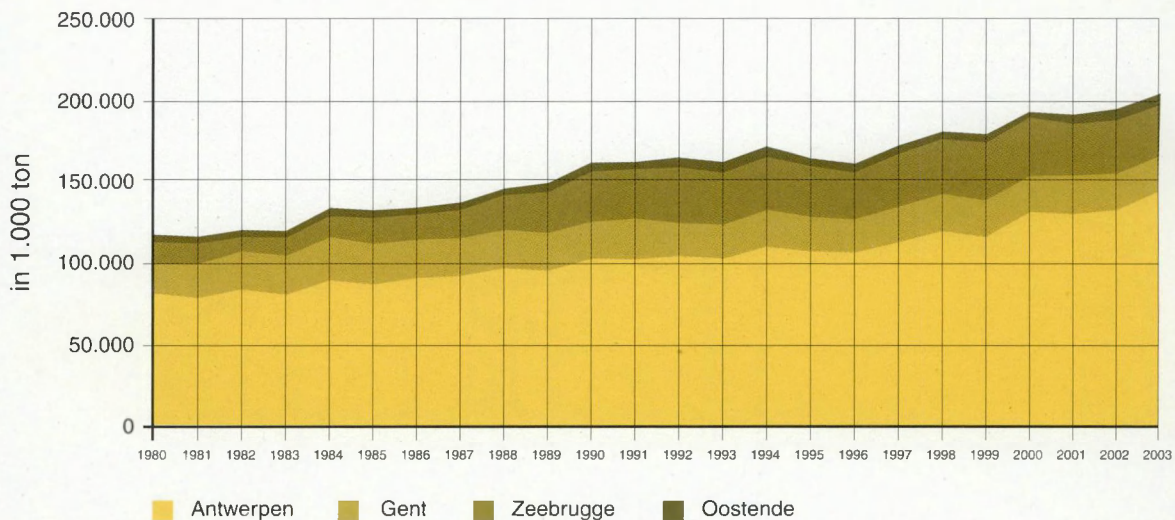
Bron : havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat.

Tabel 01-03 : Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

Bron : tabellen 01-01 en 01-02

Figuur 26: 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 hoofdstukniveau). 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, 2003

goederencategorie (geen NVS-indeling)	haven van Antwerpen		
	lossing	lading	totaal
Stukgoedbehandeling	33.896	47.940	81.836
IJzer en staal	2.496	6.870	9.366
non-ferro-metalen	411	66	477
meststoffen / chemicaliën	64	210	274
hout	433	110	543
houtcellulose, papierpulp	2.574	314	2.888
fruit	1.499	7	1.506
graangewassen	4	14	18
rollend materieel	678	1.493	2.171
meel	0	375	375
suiker	1	534	535
containers	25.042	36.308	61.350
overig stukgoed	694	1.639	2.333
Massagoedbehandeling	43.701	17.339	61.040
ruwe aardolie	6.874	0	6.874
aardoliederivaten	13.140	8.062	21.202
chemicaliën	4.292	2.286	6.578
ertsen	6.261	616	6.877
kolen	7.290	396	7.686
granen	710	550	1.260
meststoffen	1.761	3.343	5.104
zand en grind	903	442	1.345
overig massagoed	2.470	1.644	4.114
TOTAAL :	77.597	65.279	142.876

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

goederencategorie (NVS-indeling)	haven van Antwerpen		
	lossing	lading	totaal
0. Landbouwproducten en levende dieren	3.556	420	3.976
1. Voedingsproducten en veevoeders	489	1.613	2.102
2. Vaste minerale brandstoffen	7.478	397	7.875
3. Aardoliën en aardolieproducten	20.030	8.064	28.094
4. Ertsen, metaalafval, ijzerkies	6.314	1.316	7.630
5. IJzer, staal en non-ferrometalen	2.919	6.936	9.855
6. Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.651	1.152	3.803
7. Meststoffen	1.820	3.606	5.426
8. Chemische producten	4.962	2.455	7.417
9. Voertuigen, machines en overige ...	2.336	3.010	5.346
10. Containers	25.042	36.308	61.350
TOTAAL :	77.597	65.277	142.874

Bron : Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 02-02 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2003

goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	haven van Gent	
		lading	totaal
0 - Landbouwproducten	987	205	1.192
01 - Granen	858	159	1.017
05 - Hout en kurk	129	46	175
09 - Andere ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	0	0	0
1 - Voedingsproducten en veevoeder	3.811	567	4.378
11 - Suiker	122	52	174
12 - Dranken	413	0	413
16 - Producten op basis van graan, fruit en groenten	12	8	20
17 - Veevoeder	1.430	347	1.777
18 - Oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.834	160	1.994
2 - Vaste minerale brandstoffen	3.446	165	3.611
21 - Steenkool	2.862	111	2.973
22 - Bruinkool	98	0	98
23 - Cokes	486	54	540
3 - Petroleum en petroleumproducten	2.032	455	2.487
32 - Vloeibare petroleumbrandstoffen	724	113	837
34 - Andere petroleumproducten	1.308	342	1.650
4 - Ertsen en metaalresiduen	4.714	683	5.397
41 - IJzererts	4.141	0	4.141
45 - Andere ertsen en afvalen daarvan	62	28	90
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	511	655	1.166
5 - Producten van de metaalindustrie	583	992	1.575
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	126	9	135
52 - halfabrikaten van ijzer en staal	338	31	369
53 - staven, profielen en draad van ijzer en staal	111	33	144
54 - Platen van ijzer en staal	1	918	919
55 - Buizen en pijpen van ijzer en staal	7	1	8
56 - Non-ferrometalen ruw, halfabrikaten en eindproducten	0	0	0
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	906	226	1.132
61 - zand, grind, klei en slakken	321	10	331
62 - zout, ijzerkies en zwavel	53	0	53
63 - andere ruwe mineralen	531	11	542
64 - cement en kalk	1	193	194
65 - gips	0	12	12
69 - bouwmaterialen	0	0	0
7 - Meststoffen	909	263	1.172
71 - natuurlijke meststoffen	151	5	156
72 - kunstmeststoffen	758	258	1.01
8 - Chemische producten	556	150	706
81 - chemische basisproducten	289	100	389
82 - aluminiumverbindingen	3	0	3
84 - cellulose en oud papier	71	4	75
89 - andere chemische producten	193	46	239
9 - Overige goederen	982	906	1.888
91 - vervoermaterieel, inclusief onderdelen	165	107	272
92 - landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	3	3
93 - elektrische en andere machines, apparaten en motoren	2	2	4
94 - artikelen van metaal	0	0	0
97 - andere fabrikaten en halfabrikaten	760	768	1.528
99 - bijzondere transacties	55	26	81
TOTAAL :	18.926	4.612	23.538

Tabel 02-03 : Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2003

goederencategorie (geen NVS-indeling)	haven van Zeebrugge		
	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	293	10	303
01 - Granen (m.i.v. rijst)	26	0	26
02 - Aardappelen	39	9	48
03 - Verse groenten en vruchten	189	1	190
04 - Textiel	0	0	0
05 - Hout en kurk	37	0	37
09 - Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	2	0	2
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	201	60	261
11 - Suiker	102	20	122
12 - Dranken	69	0	69
13 - voedings- en genotsmiddelen	0	0	0
14 - Vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...	0	0	0
16 - Graan-, fruit- en groentebereidingen	0	34	34
17 - Veevoeder	14	2	16
18 - Oliezaden, oliën en vetten	12	0	12
19 - andere voedingsproducten	4	4	8
2 - Vaste minerale brandstoffen	69	0	69
21 - Steenkool	36	0	36
22 - Bruinkool en turf	33	0	33
3 - Aardolie & -producten	2.899	18	2.917
32 - Vloeibare brandstoffen	426	16	442
33 - Energiegassen	2.473	2	2.475
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	7	0	7
45 - Andere ertsen	0	0	0
46 - Schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	7	0	7
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	0	12	12
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	0
56 - non-ferro metalen	0	0	0
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	0	12	12
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.482	10	1.492
61 - zand, grind, klei en slakken	1.482	2	1.484
64 - cement, kalk	0	8	8
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	0	0	0
7 - Meststoffen	0	0	0
72 - kunstmeststoffen	0	0	0
8 - Chemische producten	243	3	246
81 - chemische basisproducten	5	0	5
84 - cellulose, papierpulp	236	0	236
89 - andere chemische producten	2	3	5
9 - Overige goederen	10.784	14.479	25.263
91 - vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	9.856	13.523	23.379
92 - landbouwtractoren en -machines	0	0	0
93 - elektrische machines, apparaten ,...	0	1	1
94 - metaalwaren	0	0	0
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	16	86	102
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	912	869	1.781
99 - speciale transacties	0	0	0
TOTAAL :	15.978	14.592	30.570

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Tabel 02-04 : Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 2003

goederencategorie (geen NVS-indeling)	haven van Oostende		totaal
	lossing	lading	
Algemene goederen	1.537	3	1.540
Ammoniumnitraat	0	0	0
Bloem	0	0	0
Cement	0	0	0
Chemicaliën	0	0	0
Erts	0	0	0
Ferrochrome	38	0	38
Gasolie	39	0	39
Glas	0	0	0
Grind en zand	1.303	0	1.303
Hoogovenslakken	0	0	0
Hout	11	0	11
Kabels en Materialen	0	0	0
Kassei	5	0	5
Katoen	0	0	0
Keien	0	0	0
Kunstmeststof	0	0	0
Magnesiumoxide	7	0	7
Microsilica	4	0	4
Mest	2	2	4
Orthoxyleen	4	0	4
Schroot	0	0	0
Sepeoliet	82	0	82
Sigaretten	0	0	0
Silo-machines Jetfoil	0	01	1
Steenkool	25	0	25
Veevoeder	1	0	1
Waterglass	16	0	16
Containers	46	26	72
Roll-on-roll-off	2.117	3.490	5.607
Toeristische wagens*	0	0	0
TOTAAL :	3.700	3.519	7.219

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



7.3.3. Containerverkeer

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

Tabel 03-01 : Lossingen containers, in TEU, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

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

Tabel 03-02 : Ladingen containers, in TEU, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

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

Tabel 03-03 : Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

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

Tabel 03-04 : Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05 : Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

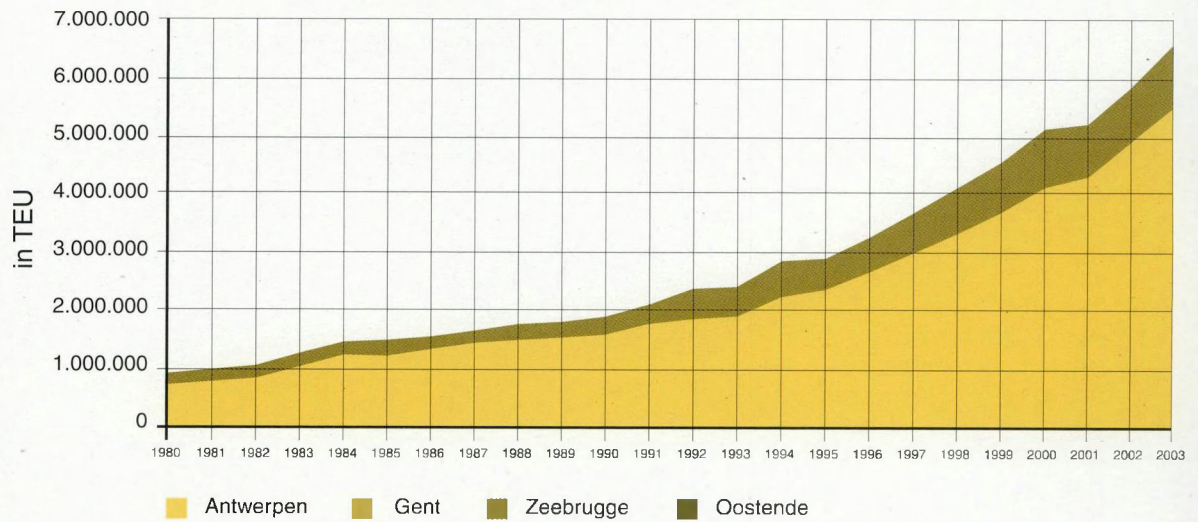
Bron : Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06 : Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

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

Figuur 27: 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 04-01 : Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2003

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-02 : Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2003

Jaar	havens			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

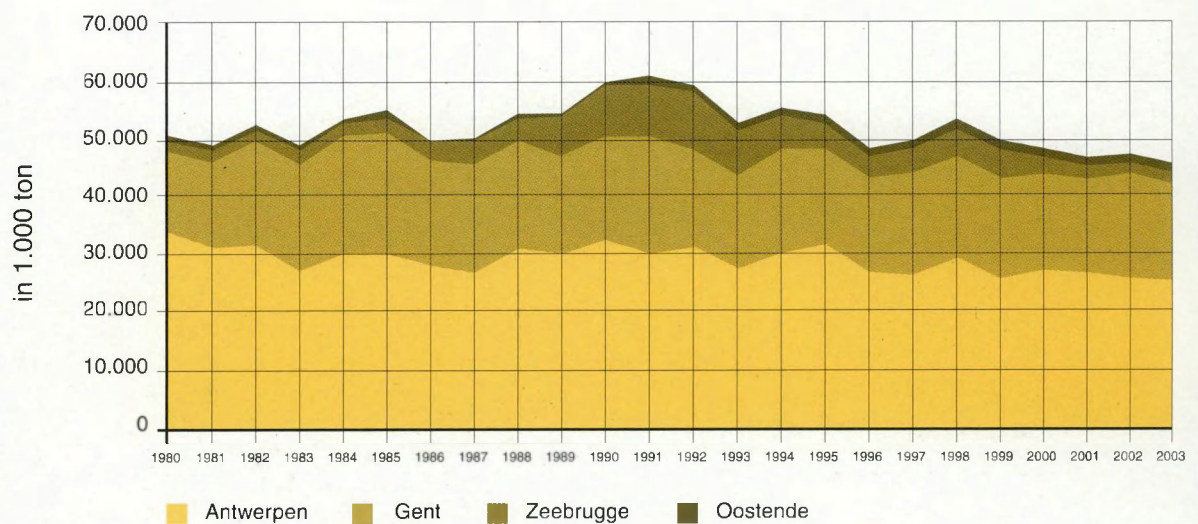
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-03 : Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2003

Jaar	havens				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

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

Figuur 28: Havenverkeer droge massagoederen



Tabel 04-04 : Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2003

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

Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05 : Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2003

Jaar	havens			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

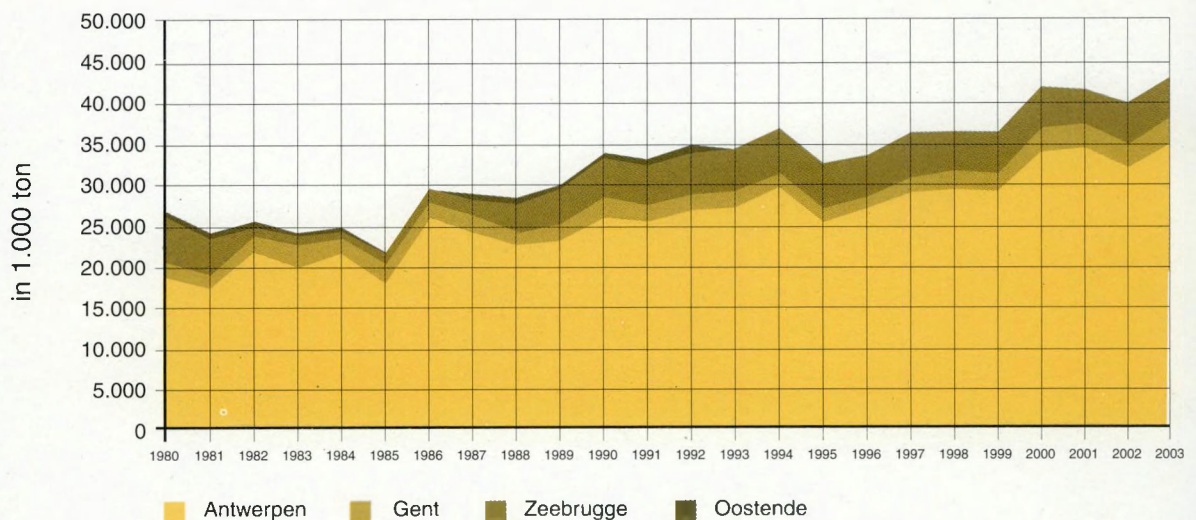
Bron : Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-06 : Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2003

Jaar	havens				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

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

Figuur 29: Havenverkeer vloeibare massagoederen



Tabel 04-07 : Lossingen Containers, in 1000 ton, 1980-2003

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-08 : Ladingen Containers, in 1000 ton, 1980-2003

Jaar	havens			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

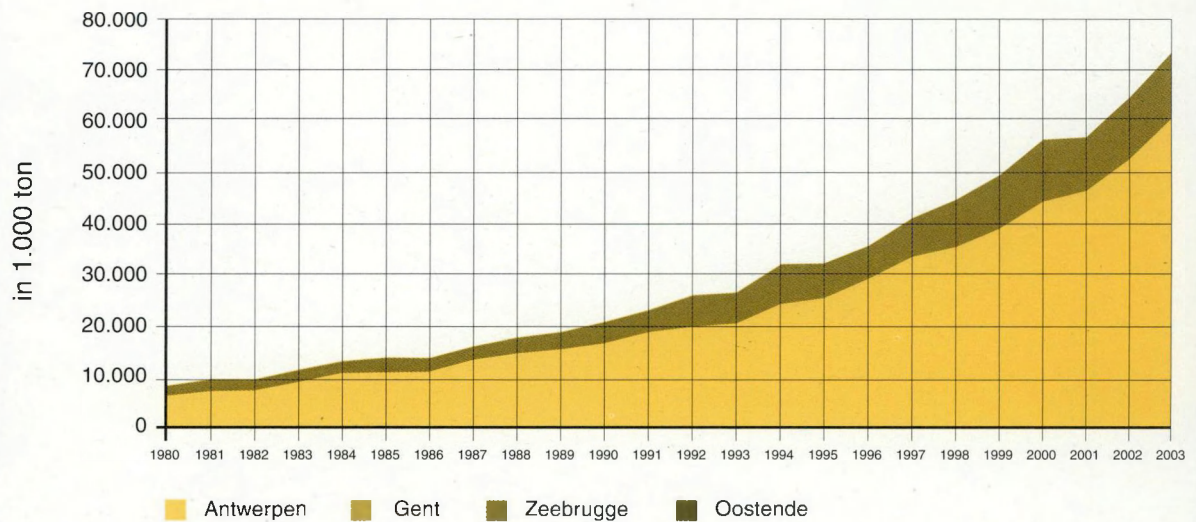
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-09 : Lossing + lading Containers, in 1000 ton, 1980-2003

Jaar	havens				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

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

Figuur 30: Havenverkeer containers



Tabel O4-10 : Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2003

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel O4-11 : Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2003

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

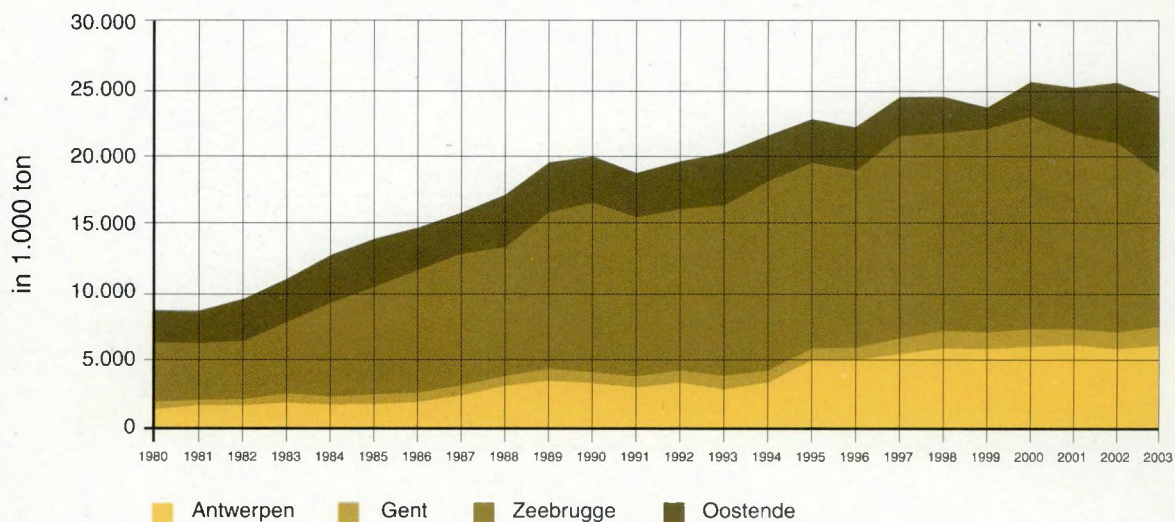
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-12 : Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2003

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

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

Figuur 31: Havenverkeer roll-on-roll-off



Tabel 04-13 : Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2003

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

Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-14 : Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2003

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

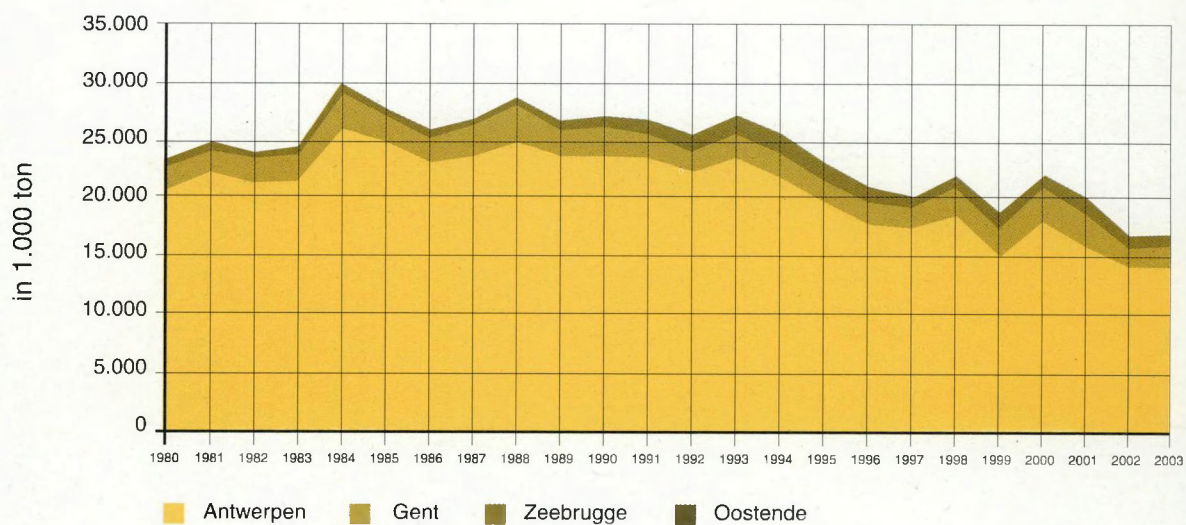
Bron : Havenbesturen.

Tabel 04-15 : Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2003

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

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

Figuur 32: Havenverkeer conventionele stukgoederen



7.3.5. Oorsprong en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 tot en 05-02 wordt de oorsprong en de bestemming weergegeven van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende). De 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	havens			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	37,8%	28,5%	63,2%	99,2%
N-Amerika	16,2%	16,3%	0,8%	0,0%
Z-Amerika	9,9%	32,8%	1,0%	0,0%
Oceanië	3,1%	3,8%	2,2%	0,0%
Azië	16,3%	9,0%	7,6%	0,0%
Afrika	16,4%	9,6%	15,7%	0,8%
Andere	0,2%	0,0%	9,6%	0,0%

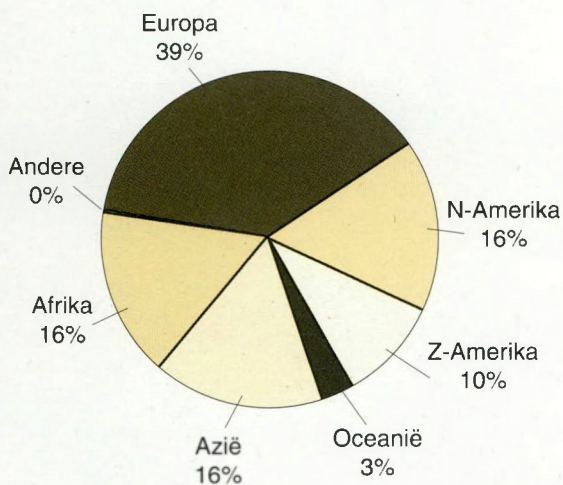
Bron: havenbesturen.

Tabel 05-02 : Trafiek naar bestemming, in %

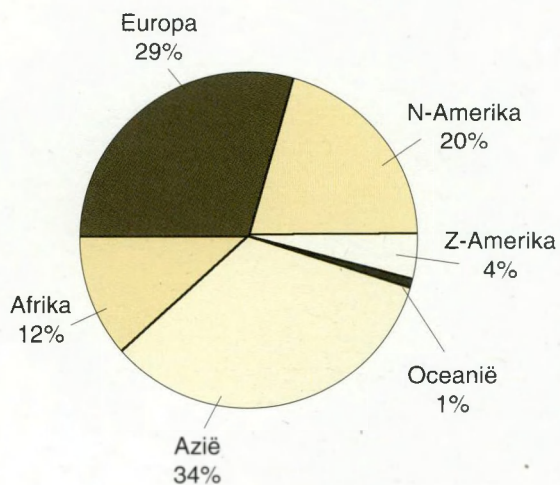
Herkomst	havens			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	29,5%	87,7%	77,0%	100,0%
N-Amerika	20,4%	5,9%	2,2%	0,0%
Z-Amerika	4,3%	0,2%	0,5%	0,0%
Oceanië	0,9%	0,0%	0,7%	0,0%
Azië	33,3%	3,1%	12,4%	0,0%
Afrika	11,6%	3,1%	1,4%	0,0%
Andere	0,1%	0,0%	5,8%	0,0%

Bron: havenbesturen.

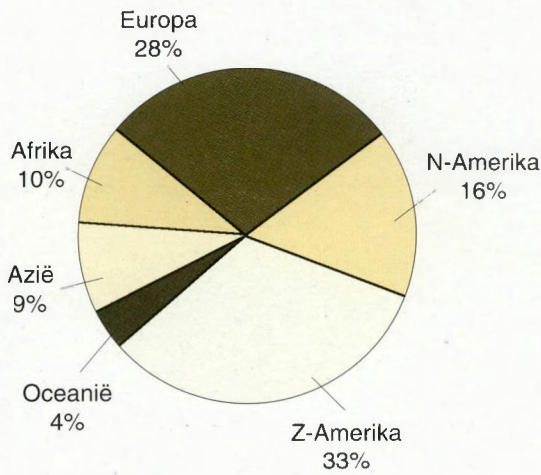
Figuur 33: Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Antwerpen



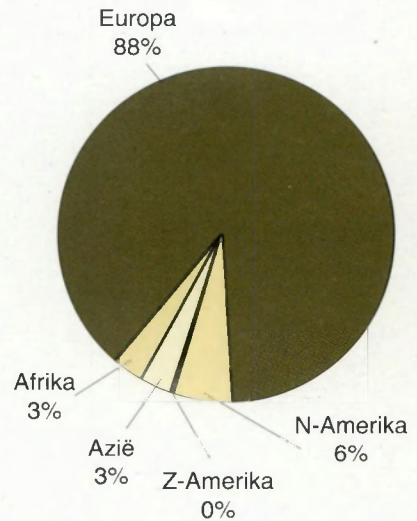
Figuur 34: Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen



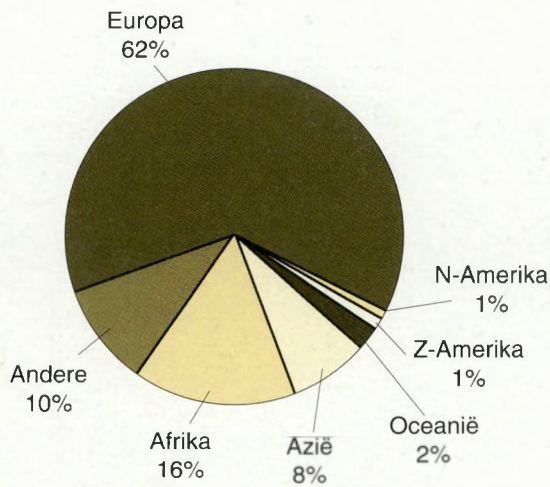
Figuur 35: Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Gent



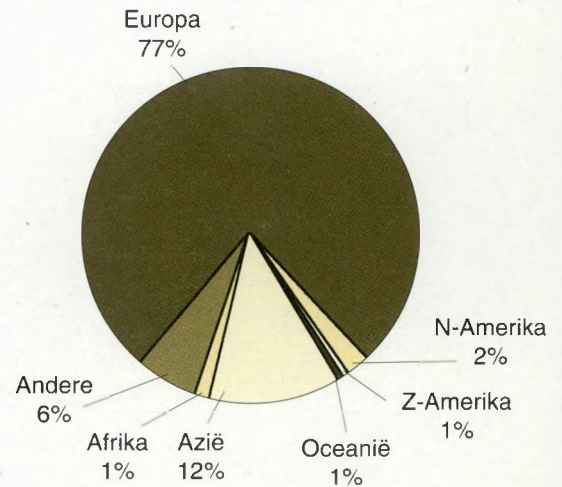
Figuur 36: Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent



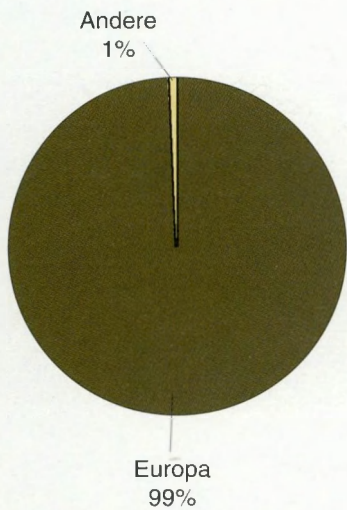
Figuur 37: Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



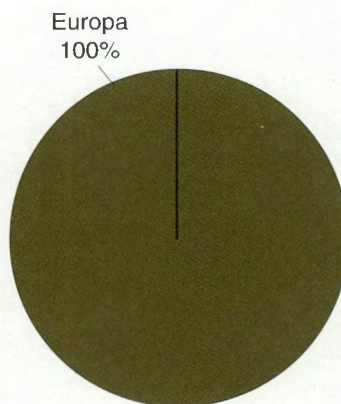
Figuur 38: Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Figuur 39: Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Figuur 40: 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 op een andere manier berekend: het aantal transitpassagiers wordt niet meer opgenomen in de cijfers.

Tabel O6-01 : Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2003

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

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 O6-02 : Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2003

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

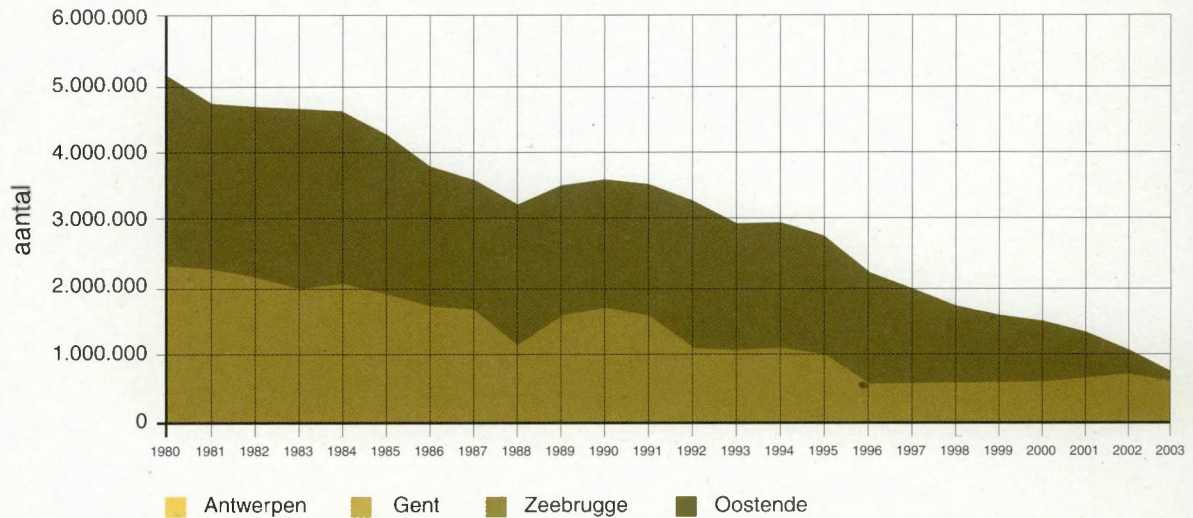
Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt). Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld).

Tabel O6-03 : Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2003

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

Bron : Tabellen O6-01 en O6-02

Figuur 41: 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 sche-

pen. 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, 1980-2003

Jaar	havens				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

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, 1980-2003

Jaar	havens				
	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

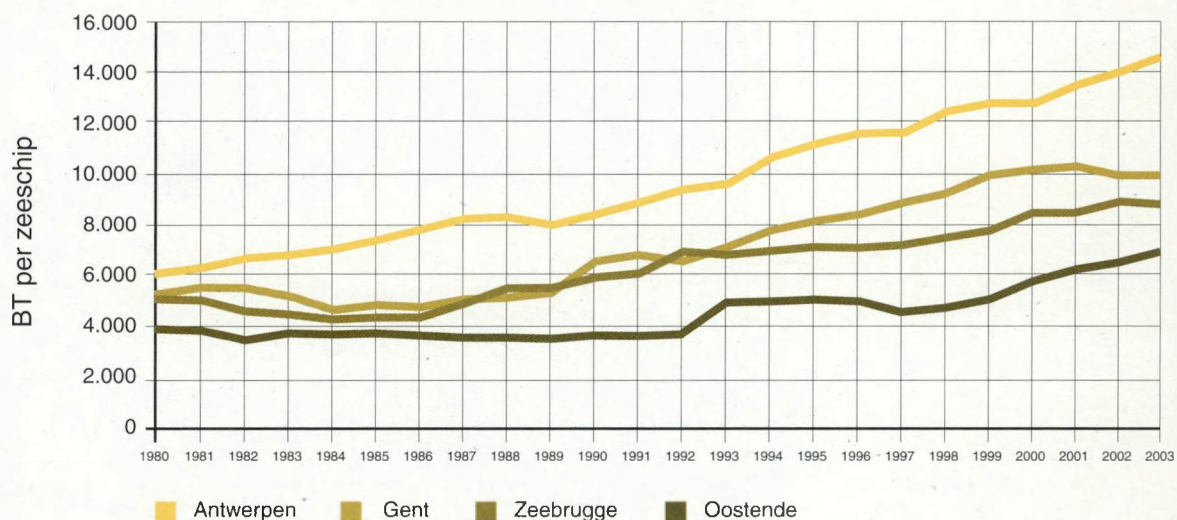
Bron : Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapolleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-03 : Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2003

Jaar	havens			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
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

Bron : Tabellen 07-01 en 07-02.

Figuur 42: 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, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

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

Tabel 08-01: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2003, in 1.000 ton

Jaar	havens				
	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

Tabel 08-02 : Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2003, in 1.000 ton

Jaar	havens				
	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	44.518	106.283	48.973	71.800	50.088

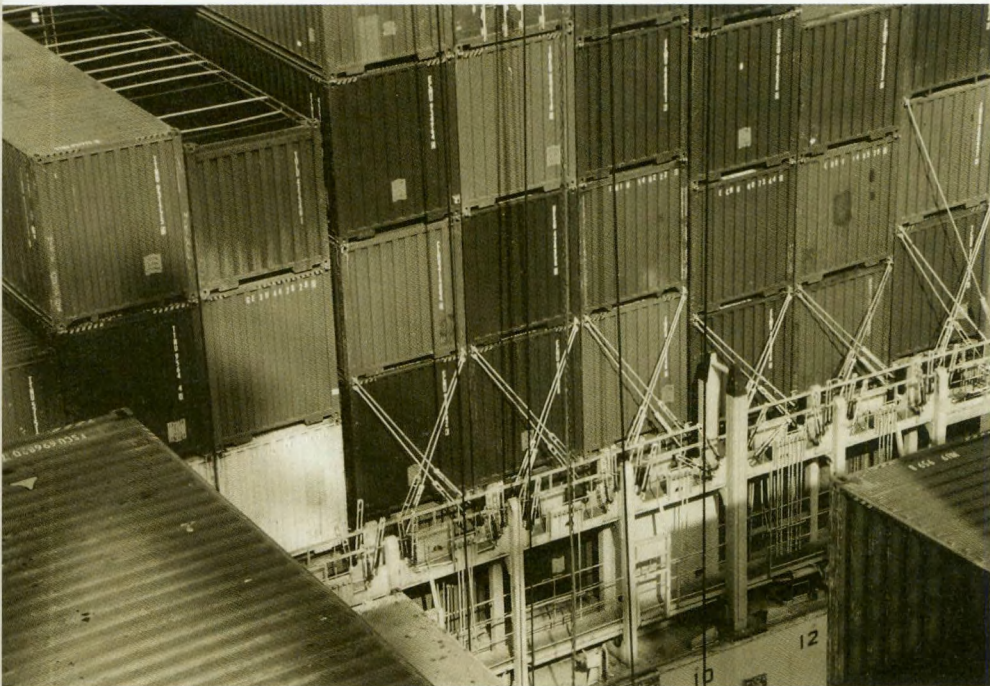
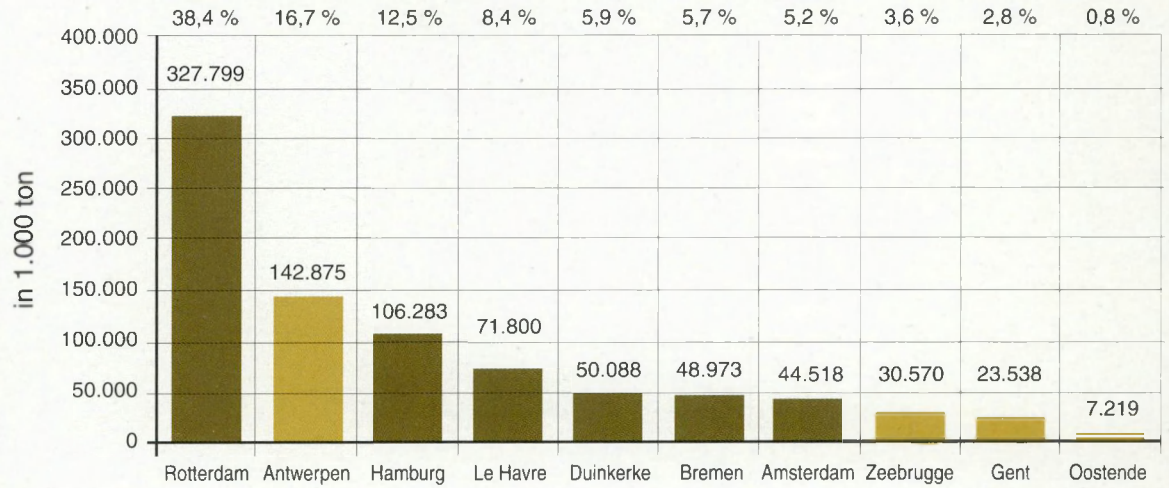
Bron : Havenbesturen.

Tabel 08-03 : Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-2003, in %

Jaar	havens				
	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%

Bron : Tabellen 08-01 en 08-02.

Figuur 43: Totaal havenverkeer in de Le Havre - Hamburg range (gegevens 2003)





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 vallen 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 2002 68,5 % (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.

Voor het jaar 2003 worden de totale investeringen begroot op 1.474,3 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen van 2004). Van deze 1.474,3 miljoen euro is 917,0 miljoen euro bestemd voor de klassieke investeringen en 557,4 miljoen euro voor HST-investeringen. De klassiek investe-

ringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten.

Het is niet de bedoeling om in dit jaaroverzicht van de Vlaamse Havencommissie het totale "Investeringsbudget 2004" van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel de investeringen - in tabelvorm - voor 2004 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2004 zal 39,0 miljoen euro geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 5,4 miljoen euro (of 16,2 %) meer dan in 2002. Dit is een omvangrijk bedrag, dat nagenoeg overeenstemt met het gemiddeld jaarlijks investeringsbudget voor de periode 1995-2003, dat 38,9 miljoen euro bedraagt.

De bouw van het derde en vierde spoor tussen Gent-Sint-Pieters en Drongen, goed voor een investering in 2004 van 14,2 miljoen euro, komt ook de havens¹⁶ van Zeebrugge en Oostende ten goede.

¹⁶ 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.

Investeringsplan in spoorweginfrastructuur (in duizend euro - prijzen 2004)

Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens	Investeringsplan 2004 (in 1.000 EURO)
Haven van Antwerpen	29.772
Antwerpen DS Bundel Oorderen elektrificatie	20
Antwerpen DS en noord: vernieuwen sporen	1.850
Antwerpen DS en Noord:aanleg sporen	500
Antwerpen DS LO: L59/L10 verbindingsbocht	25
Antwerpen DS RO Interferry	100
Antwerpen DS RO: Noordzeeterminal	25
Antwerpen DS: bundel Oorderen staalterminal	650
Antwerpen Noord: aanpassen SK	150
Antwerpen Noord: bundels b en c	505
Antwerpen: verlichting dienstwegen + bundels	287
Antwerpen-DS: Far-west parking	76
Antwerpen-ND: nieuw dienstgebouw B-cargo	84
Antwerpen-Noord: Main Hub	1.390
Concentratie seinhuizen	1.090
Diversen	423
L10 op dubbelspoor	2.420
Liefkenshoektunnel	1.951
LO Bijkomende sporen	17.407
Operationele communicatie - cabine Antwerpen B1	129
Tweede toegang tot de haven	100
Uitbreiding operationele communicatie - cabine Antwerpen-Noord	88
Verlenging L11	102
Vernieuwen industriële lijnen	400
Haven van Gent	1.010
Aanpassen bundelsporen	250
Gent-Zeehaven: bundelverlichting	150
Gent-Zeehaven: spoorvernieuwingen	160
Kluisendokken: bundel Zandeken	400
Petroleumdok (Mercatordok)	50
Haven van Zeebrugge	5.069
Aanpassen bundelsporen	250
Bundel Ramskapelle: uitbreidingswerken + elektrificatie	15
Concentratie seinhuis	740
Diversen	325
Lokale uitbreidingswerken	225
Operationele communicatie - cabine Zeebrugge	14
Spoorvernieuwingen	1.000
Westelijke Voorhaven SIL 2	2.400
Zeebrugge-Bocht ter Doest	100
Haven van Oostende	3.100
Lokale uitbreidingswerken	3.100
Totaal	38.951

Spoorvervoer in 2003

Het aantal door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, bleef in 2003 nagenoeg gelijk aan dat van 2002 (7,3 miljard tonkilometer). Hiervan werd 4,9 miljard tonkilometer of 66,6 % gerealiseerd vanuit of naar de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met 3,3 miljard tonkilometer of 44,9 %; de haven van Gent 0,7 miljard tonkilometer of 9,1 % en de haven van Brugge-Zeebrugge 0,9 miljard tonkilometer of 12,6 %. Het aandeel van de Vlaamse havens in het totaal aantal tonkilometer goederenverkeer daalde licht van 68,5 % in 2002 naar 66,6 % in 2003, of een vermindering van 1,9 %. Daarbij was het voornamelijk het aandeel van Zeebrugge dat terug liep van 14,7 % in 2002 naar 12,6 % in 2003 of een daling van 2,1 %. Het aandeel van Gent daalde licht van 9,2 % in 2002 naar 9,1 % in 2003, terwijl de haven van Antwerpen haar aandeel verhoogde van 44,6 % in 2002 naar 44,9 % in 2003, of een stijging van 0,3 %. De daling van het spoorwegverkeer van de NMBS van en naar Zeebrugge in 2003 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de het verleggen van trafieken naar Vlissingen (waardoor het vervoer van nieuwe personenwagens per spoor van en naar Zeebrugge daalde) en aan de start van de private spoorwegvervoerder DLC (Dillen & Le Jeune Cargo NV) van een vrachtverbinding vanuit Zeebrugge naar Duitsland. In 2003 vervoerde de NMBS 55,7 miljoen nettoton goederen. Het aandeel van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge daarin bedraagt in totaal 30,6 miljoen nettoton (54,9 %). De verdeling over de drie havens bedraagt respectievelijk 21,6 miljoen nettoton (38,8 %), 4,0 miljoen nettoton (7,2 %) en 5,0 miljoen nettoton (8,9 %).

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 Rijn¹⁷, de spoorlijn die de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied en met Oost-Europa verbindt, werd ook in 2003 geen 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 langsheen 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

¹⁷ 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).

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. Medio 2004 moet het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag zich 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 de 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 zullen voorgelegd worden. De vragen die worden voorgelegd gaan over de kosten. Arbitrage betekent dat beide partijen bereid zijn zich neer te leggen bij de uitspraak van een neutrale partij. Na de uitspraak moet dan een verdrag worden gesloten tussen beide landen.

Intussen stelde de Europese Commissie op 1 oktober 2003 de EU-lidstaten voor om de lijst met trans-Europese vervoersnetwerken (TEN's) tot 29 prioritaire projecten uit te breiden. Tot de uitgebreide lijst van de prioritaire projecten behoort nu ook de IJzeren Rijn. De Commissie stelde tevens voor om voor die grensoverschrijdende projecten een bedrag uit te trekken van 220 miljard euro tot in het jaar 2020. Tot en met het jaar 2006 zou daarvan 80 miljard euro moeten worden toegerekend aan de projecten die het verst zijn gevorderd. Van het totale bedrag van 220 miljard euro wordt 20 % bijeengebracht door de privé-sector. De rest moet uit het budget van de EU en dat van de lidstaten komen.

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. Dit was het gevolg van zijn beslissing om de tweede spoortunnel onder de Schelde en de verlenging van de goederenlijn 11 naar Nederland prioriteit te geven.

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 spoorweginfrastructuur 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 linker- en 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 Liefkenshoekspoor-tunnel 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.

Op 2 april 2002 reed de eerste private goederentrein op Belgisch grondgebied. Het betreft een nieuwe pendelverbinding tussen Duitsland en de haven van Antwerpen. Deze spoorverbinding wordt uitgebaat door het Belgisch spoorbedrijf Dillen & Le Jeune Cargo NV (DLC). In Antwerpen gebruikt DLC het station Cirkeldijk als terminal, terwijl in Duitsland de goederenstations van Regensburg en Wackersdorf het eindstation zijn. Om de pendelverbinding snel en betrouwbaar uit te kunnen baten zet DLC drie locomotieven in. Tussen de Antwerpse haven en Aaken-West wordt gebruik gemaakt van een diesel-elektrische locomotief, gehuurd van General Motors. Een elektrische locomotief, Siemens Taurus, wordt ingezet tussen Aaken-West en Nürnberg en een diesel-hydraulische locomotief, Vossloh G2000, is in dienst tussen Nürnberg en Wackendorf. Voor de verbinding heeft DLC treinbestuurders in dienst genomen. In de beginfase was de frequentie van de spoorverbinding drie à vier treinen per week in beide richtingen. Aangezien DCL het vervoer van verzender naar eindbestemming zelf in handen heeft kan de documenten-

stroom geoptimaliseerd worden en dit is een groot voordeel voor de klant. De volledige capaciteit van de eerste lijn van DLC werd verkocht aan Mediterranean Shipping Company SA (MSC). MSC gebruikt de lijn hoofdzakelijk voor het vervoer van containers met onderdelen van de autofabrikant BMW. Nog in 2002 werd een wekelijkse shuttle tussen Duisburg en Antwerpen opgestart. Sinds 17 maart 2003 reed DLC voor rekening van de firma Cobelfret Rail tussen Dillingen, nabij Saarlouis, en de haven van Zeebrugge. Op deze lijn werden iedere werkdag van de week nieuwe personenwagens van Ford van de fabriek in Duitsland tot in Zeebrugge vervoerd. Na de verhuis van een deel van de Ford-autotrafiek van Zeebrugge naar Vlissingen in 2003, werd de verbinding met Duitsland van DLC echter gestaakt. Sinds 18 maart 2003 verzorgt DLC ook een wekelijkse treinverbinding vanuit de havens van Gent en Antwerpen naar Wustermark, nabij Berlijn. Ook hier betreft het een contract met Cobelfret Rail. In Gent worden Honda's op de autowagens geladen en in de Waaslandhaven Mazda's. Vervolgens rijdt de trein via het Schijnpoortstation in Antwerpen naar Berlijn.

Op 23 maart 2002 verscheen in het Belgisch Staatsblad de wet houdende wijziging van de wet van 21/03/1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven met als doel de toegang tot het Belgische spoorweginfrastructuur te liberaliseren voor het vrachtvervoer. In juni 2002 keurde de Ministerraad het omzettingmodel goed voor de Europese richtlijnen 2001/12/EG¹⁸, 2001/13/EG¹⁹ en 2001/14/EG²⁰ betreffende de liberalisering van het vrachtvervoer per spoor over het hele internationale spoorweginfrastructuur²¹. De minister van Vervoer, Isabelle Durant, stelde de tekst voor die het mogelijk moet maken om de structuren in België aan te passen aan de vrijmaking van de markt op 15 maart 2003: er zouden twee onafhankelijke organen (een regelorgaan, "Instituut van de spoorwegen" en een toewijzingsorgaan, "Spoordienst") in het leven geroepen worden waarmee het mogelijk moest zijn om het Europese beleid na te leven zonder de exploitatie van de NMBS en het beheer van de spoorinfrastructuur op te splitsen. Om een billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur te waarborgen, eist de Europese Commissie immers dat de lidstaten de nodige maatregelen zou-

18 Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van de Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (Publicatieblad Nr. L075 van 15/03/2001 blz. 0001 - 0025).

19 Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van de Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (Publicatieblad Nr. L075 van 15/03/2001 blz. 0026 - 0028).

20 Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Publicatieblad Nr. L075 van 15/03/2001 blz. 0029 - 0046).

21 De gedeeltelijke omzetting van de richtlijnen 2001/12-13-14 werd op 14 maart 2003 gepubliceerd in het Belgische Staatsblad.

den nemen opdat de essentiële functies zouden worden toevertrouwd aan instanties die zelf geen spoorvervoerdiensten verschaffen.

De toewijzende instantie (Spoordienst) moest instaan voor de toewijzing van de capaciteiten, de bepaling van de heffing en de opstelling van de netverklaring. Zo zouden de ondernemingen die een vergunning toegevoegd krijgen de toegang tot het Belgische spoornet moeten verschaffen en de tarieven voor het gebruik van de sporen moeten bepalen. De regulerende instantie heeft voornamelijk tot taak de andere organen te controleren en is de beroepsinstantie. De mededingingsraad zou de klachten van de privé-operatoren over mogelijke misbruiken en/of discriminaties onderzoeken.

Aan dit project van Verkeersminister Isabelle Durant, om tegelijk te voldoen aan de Europese richtlijn over de scheiding van de exploitatie en het beheer van de infrastructuur van de spoorwegen én om de eenheid van bestuur van de NMBS te behouden, kwam echter in het begin van november 2003 een definitief einde door de goedkeuring door de federale regering van de programmawet. Op vraag van de NMBS, zo luidt de tekst van de programmawet, heeft de regering zich achter het idee van een opsplitsing van de spoorwegmaatschappij in een exploitatie- en een infrastructuurbedrijf geschaard. De exploitatie, zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer, zou door de NMBS verzorgd worden, terwijl er een nieuw bedrijf als infrastructuurbeheerder zou opgericht worden. Deze nieuwe infrastructuurbeheerder zou belast zijn met de bouw, het onderhoud en de vernieuwing van de infrastructuur. Bovendien zou de infrastructuurbeheerder de bevoegdheden krijgen op het vlak van de verdeling en de tarifiering van de spoorwegcapaciteit. De programmawet voorziet tevens in de oprichting van een fonds voor spoorweginvesteringen (FSI) waarin de NMBS haar schuld van 7,4 miljard euro en de eigendom van de spoorinfrastructuur en haar onroerende goederen zou inbrengen.

In het havengebied van Gent werd op 14 augustus 2003 gestart met het leggen van de eerste betonnen dwarsliggers voor de omliegging van de goederenspoorlijn 55 tussen Wondelgem en Zelzate. De omliegging van lijn 55 is noodzakelijk voor de bouw van het Kluizendok. Lijn 55 liep dwars door de terreinen van het nieuwe dokkencomplex en moest tussen de brug over de Ringvaart en Rieme een nieuwe route volgen. De omliegging had reeds in januari 2000 moeten gereed zijn, maar de werken liepen forse vertragingen op. Voor de omliegging van lijn 55 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 seinin-

richting en de signalisatie van de overwegen. De spoorzaten waarop de sporen worden geplaatst, worden aangelegd door AWZ. De aanleg van de sporen moest klaar zijn op het einde van 2003, waarna de seininrichtingen en de overwegen worden geïnstalleerd. De nieuwe spoorlijn was klaar in het voorjaar van 2004 en werd op 28 juni in gebruik genomen. Vanaf dat moment kan de bestaande lijn worden afgebroken en kan de sleuf, waarin de huidige spoorlijn nog ligt, doorheen de opgehoogde achterkaai aan de zuidkant van het Kluizendok opgevoerd worden.

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 de haven van Oostende werd in 2003 de nieuwe spoorwegbrug over het kanaal Oostende-Gent, ter hoogte van Plassendale Chemie afgewerkt. Door de spoorwegbrug wordt het industrieterrein Plassendale I, naast de ontsluiting via de zee, de weg en het kanaal eveneens ontsloten via het spoor. Hierdoor wordt Plassendale I volledig multimodaal ontsloten. Na voltooiing van de brug wordt de bestaande spoorweglijn, gelegen op Plassendale Chemie, doorgetrokken tot op Plassendale I en wordt er een spoorwegplatform aangelegd.



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 heeft enerzijds een advies- en aanbevelingsopdracht en anderzijds een informatie- en studieopdracht.

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.