

Indicator	
	Socio-economisch belang van de havens
Meting	
	Goederenoverslag in de Scheldehavens
Beleidscontext <sup>(1)</sup>	
<p>Langetermijnvisie Schelde-estuarium</p> <p>Strategisch Masterplan Zeeland Seaports 2009 – 2020</p> <p>Strategisch plan voor de Gentse kanaalzone</p> <p>Strategisch plan haven van Antwerpen</p>	
Waarom deze meting?	
<p>De Langetermijnvisie Schelde-estuarium beoogt in het kader van de prioritaire functie ‘toegankelijkheid’ dat de Scheldehavens (Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen) optimaal kunnen inspelen op de ontwikkelingen in de wereldeconomie en een toonaangevende logistieke en industriële positie kunnen handhaven in de ‘Hamburg – Le Havre range’<sup>(2)</sup>.</p> <p>De havens vormen één van de belangrijkste economische activiteiten in het Schelde-estuarium. De verhandeling van goederen stelt eisen op gebied van (haven-)infrastructuur, voorzieningen en geassocieerde diensten, het gebruik van open ruimte. De effecten hiervan op lokale en regionale socio-economie en het milieu zijn veelvuldig en gevarieerd.</p> <p>Om de concurrentiepositie van de Scheldehavens te bepalen wordt een vergelijking gemaakt met de goederenoverslag van de andere havens in de ‘Hamburg – Le Havre range’. Een succesvol havenbeleid dient immers gekaderd te worden in een internationale context. Deze vergelijking geeft een beeld van de ontwikkelingen in de respectievelijke havens met betrekking tot marktaandeel, veranderingen in goederensoorten die worden overgeslagen, het aanbod aan complementaire en concurrentiële diensten.</p> <p>In de strategische (master)plannen<sup>(1)</sup> leggen de Scheldehavens de beleidsopties vast voor het realiseren van een duurzame havenontwikkeling. De socio-economische rol van de havens speelt hierin een belangrijke rol.</p> <p>Het ontwerp Strategisch Masterplan van <b>Zeeland Seaports</b> (Vlissingen, Terneuzen) voor de periode 2009 – 2020 beoogt een stijging van de goederenoverslag tot 50 miljoen ton in 2020.</p> <p>Het concept strategisch plan voor de <b>Gentse kanaalzone</b> (Anon. 2007) richt zich, rekening houdend met de mogelijkheden voor nieuwe maritieme infrastructuur, op een stijging van de goederenoverslag tot 44 à 49 miljoen ton in 2020 en 58 miljoen ton in 2030.</p> <p>Het tussentijds strategisch plan van de <b>haven van Antwerpen</b> stelt in zijn ontwikkelingsvisie een groei voorop van de goederenoverslag tot 188-228 miljoen ton in 2015 en 230-301 miljoen ton in 2030.</p>	
Streefdoel(en)	
<p>Zeeland Seaports: 2020: 50 miljoen ton</p> <p>Gentse kanaalzone: 2020: 44 tot 49 miljoen, 2030: 58 miljoen ton</p> <p>Haven van Antwerpen: 2015: 188 - 228 miljoen ton; 2030: 230 - 301 miljoen ton</p>	

Parameters		
(i)	Jaarlijks goederenoverslag (uitgedrukt in 1000 ton) in de Scheldehavens naar verschijningsvorm (i.e. droge bulk, vloeibare bulk, containers, roll-on/roll-off en overige stukgoed)	
(ii)	Jaarlijkse goederenoverslag (uitgedrukt in percentage) in de Scheldehavens t.o.v. de 'Hamburg - Le Havre range'	
Ruimtelijk bereik		
	NL	VL
	De 2 havens in het Schelde-estuarium (Vlissingen, Terneuzen: samengenomen als 'Zeeland Seaport')	De 2 havens in het Schelde-estuarium (Gent, Antwerpen)
Temporeel bereik		
	NL	VL
	1980 - 2008, jaarlijkse meting	1980 - 2008, jaarlijkse meting
Databronnen NL en VL		
<p><b>Data- eigenaar:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Europese zeehavens</li> </ul> <p><b>Locatie:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vlaamse Havencommissie (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen)</li> </ul> <p><b>Contactpersoon:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirk Neyts (<a href="mailto:dnechts@serv.be">dnechts@serv.be</a>)</li> </ul> <p><b>Toegankelijkheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Data vrij toegankelijk op de website van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen - Vlaamse Havencommissie (<a href="http://www.vlaamsehavencommissie.be">http://www.vlaamsehavencommissie.be</a>)</li> </ul> <p><b>Formaat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tabel op website door VLIZ omgezet naar MS Excel</li> </ul>		
Methodologie NL en VL		
	Stappen	Producten
1	De havens in het Schelde-estuarium en de 'Hamburg - Le Havre range' bepalen het studiegebied.	Lijst van de havens in het Schelde-estuarium en de 'Hamburg - Le Havre range' <sup>(1)</sup> .
2	Verzamel de data van goederenoverslag (opgesplitst naar verschijningsvorm) voor alle eenheden die in het studiegebied geïdentificeerd zijn in stap 1.	De goederenoverslag (naar verschijningsvorm) voor de 4 Scheldehavens en de havens van de 'Hamburg - Le Havre range'.
3	Maak de som van de totale goederenoverslag (naar verschijningsvorm) in de vier Scheldehavens samen.	<u>Jaarlijkse goederenoverslag (uitgedrukt in 1000 ton) in de Scheldehavens naar verschijningsvorm (i.e. droge bulk, vloeibare bulk, containers, roll-on/roll-off</u>

		en overig stukgoed)
4	Deel voor elk jaar het totale volume van de goederenoverslag per haven (waarbij de 4 Scheldehavens als één havengroep worden beschouwd, gegevens bepaald in stap 3) door het totaal volume goederenoverslag in de 'Hamburg - Le Havre range', en vermenigvuldig dit met 100.	<u>Jaarlijkse goederenoverslag (uitgedrukt in percentage) in de Scheldehavens t.o.v. de 'Hamburg - Le Havre range'</u>
<b>Aggregatie - desaggregatie</b>		
De statistieken over goederenoverslag kunnen samengevoegd worden op elk gewenst geografisch niveau. De data van de Nederlandse Scheldehavens worden sinds 2008 samen gerapporteerd onder 'Zeeland Seaport' waardoor geen onderscheid meer kan worden gemaakt naar Vlissingen en Terneuzen.		
<b>Betrouwbaarheid en vergelijkbaarheid van data en methodologie</b>		
De Vlaamse Havencommissie houdt sinds 1980 gevalideerde overslagstatistieken bij voor heel wat Europese zeehavens. Een analyse en vergelijking van de methodieken die Europese landen hanteren voor de bepaling van de goederenoverslag is echter niet beschikbaar. Sinds 2000 moeten de lidstaten data over de beweging van goederen en passagiers van en naar de Europese havens wel op een uniforme manier verzamelen in het kader van de EU Richtlijn betreffende Maritieme Statistieken (95/64/EG).  In 1980 en 1981 werd de verdeling van de goederenoverslag over de verschijningsvormen (droge bulk, vloeibare bulk, containers, roll-on/roll off en overig stukgoed) voor de haven van Vlissingen en Amsterdam bepaald op basis van het gemiddelde van de periode 1982-1986 in die havens. Ook voor de haven van Bremen werd een asterisk toegevoegd aan de data voor 1997 en voor droge en vloeibare bulk maar de betekenis hiervan kon niet worden achterhaald.		
<b>Uitwerking van de meting: verbetering en toekomst</b>		
Een uitgebreide analyse en vergelijking van de methodieken voor de bepaling van de goederenoverslag is belangrijk om een betrouwbare vergelijking van de data van de Europese havens te garanderen.		
<b>Actualisatie- inspanning</b>		
De gegevens met betrekking tot de goederenoverslag in de Scheldehavens en de havens van de Hamburg - Le Havre range worden jaarlijks opgevraagd aan de diverse Europese havens en gepubliceerd op de website van de Vlaamse Havencommissie (zie databronnen).		

#### Opmerkingen

(1)

**Anon.** (2006) Tussentijds strategisch plan haven van Antwerpen (Linker- en Rechterscheldeoever). Vlaamse Overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Afdeling Haven- en Waterbeleid: Antwerpen, Belgium. 142 pp., [details, http://www.havenvanantwerpen.be/](http://www.havenvanantwerpen.be/)

**Anon.** (2007). Wel-varende kanaalzone: kwalitatieve groei vóór de nieuwe zeesluis en in stroomversnelling erna. Strategisch plan voor de Gentse kanaalzone - definitief ontwerp. Projectbureau Gentse Kanaalzone: Gent, Belgium. 158 pp., [details, http://nl.havengent.be/](http://nl.havengent.be/)

**Zeeland Seaports** (s.d.). Strategisch Masterplan 2009 - 2020. Concept 1.5. 34 pp., <http://www.zeeland-seaports.com>

(2)

De havens in het Schelde-estuarium zijn Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen. De 'Hamburg - Le Havre range' omvat volgende havens: Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Duinkerke, Gent, Hamburg, Le Havre, Rotterdam en Zeebrugge. Voor deze studie werden ook de havens Vlissingen en Terneuzen tot de 'Hamburg - Le Havre'-range gerekend.

Enkele andere zeehavens worden niet meegeteld:

- België: Oostende
- Nederland: Velsen IJmuiden
- Frankrijk: Boulogne-sur-mer, Calais, Dieppe, Rouen
- Duitsland: Wilhelmshaven

De gegevens, in deze studie gepresenteerd, kunnen afwijken van cijfers gerapporteerd door bijvoorbeeld de Vlaamse Havencommissie die Vlissingen en Terneuzen niet meerekent tot de 'Hamburg - Le Havre range' en Oostende weer wel.