

**Havenbedrijf Gent nv van publiek recht
Feiten en cijfers**

Jaarverslag 2016



Large enough to cope, small enough to care

www.havengent.be

Inhoud

Woord vooraf

Haven in de economie

Haven in het havengebied

Haven in de maatschappij

Jaarrekening

Het Havenbedrijf

Woord vooraf

In 2016 gaat het Havenbedrijf Gent voor de wind. De haven noteert dit jaar als het beste jaar ooit.

Op **economisch** vlak kent de overslag via zeevaart een record met 29,1 miljoen ton. Bovendien boekt Gent opnieuw een record inzake de overslag van conventioneel stukgoed en registreert het een ongezien volume vloeibare bulk. Gent ziet opnieuw zijn positie als bulkhaven én grootste drogebulkhaven van het land bevestigd. De belangrijkste handelspartners zijn Canada, Rusland en Brazilië. De Gentse haven noteert in 2016 een totale watergebonden goederenoverslag van 51 miljoen ton of 9,8% meer dan in 2015. Het Havenbedrijf Gent is dan ook erg opgetogen met deze cijfers.

Op het vlak van de **haveninfrastructuur** investeert het Havenbedrijf maar liefst 11,8 miljoen euro in de restauratie van dokken, de bouw van nieuwe kaaimuren, de ontwikkeling van bedrijventerreinen en wegen. Voor de realisatie van de Nieuwe Sluis wordt het Tracébesluit goedgekeurd en is de aanbestedingsprocedure gestart. Een grote stap dus om uiteindelijk na de zomer van 2017 een aannemer te kennen.

Naast economische ontwikkeling en de uitbouw van de infrastructuur stelt het Havenbedrijf het principe van **maatschappelijk verantwoord ondernemen** voorop. Initiatieven die kennis verspreiden, duurzame energie, duurzaam ondernemen, 'cleantech', luchtkwaliteit bevorderen en een leerstoel 'Port of Ghent' aan de UGent zijn maar enkele voorbeelden. Daarnaast trekt het Havenbedrijf ook de band tussen de stad en de haven verder aan. De restauratie van het Huis van de Vrije Schippers in hartje Gent – op de Graslei – maakt die nog meer bijzonder. In 2018 opent daar immers een expositie over de haven.

De **financiën**. Het Havenbedrijf Gent realiseert 16,6 miljoen euro winst, de grootste ooit, zo blijkt uit de jaarrekening van 2016. Het grootste deel daarvan wordt uiteraard opzijgezet voor de financiering van de Nieuwe Sluis. Een daadkrachtig, maar voorzichtig en gezond beleid stelt het Havenbedrijf Gent in staat om gestaag verder te werken aan een grote financiële onafhankelijkheid om de haven van Gent verder te ontwikkelen.

In november kondigt het Havenbedrijf een **fusieverkenning** aan met het havenbedrijf van Zeeland Seaport. Een historische stap voor een nieuwe toekomst.

We wensen u veel leesplezier.

Daan Schalck
Afgevaardigd bestuurder

Mathias De Clercq
Voorzitter

De haven in de economie

Haven van Gent boekt beste jaar ooit

De haven van Gent noteerde 2016 als het beste jaar ooit. De overslag via zeevaart kende een record met 29,1 miljoen ton. Bovendien boekte Gent opnieuw een record inzake de overslag van conventioneel stukgoed en registreerde het een ongezien volume vloeibare bulk. Gent ziet opnieuw zijn positie als bulkhaven én grootste drogebulkhaven van het land bevestigd. De belangrijkste handelspartners zijn Canada, Rusland en Brazilië. De Gentse haven noteerde in 2016 een totale watergebonden goederenoverslag van 51 miljoen ton of 9,8% meer dan in 2015. Het Havenbedrijf Gent is erg opgetogen met deze cijfers.

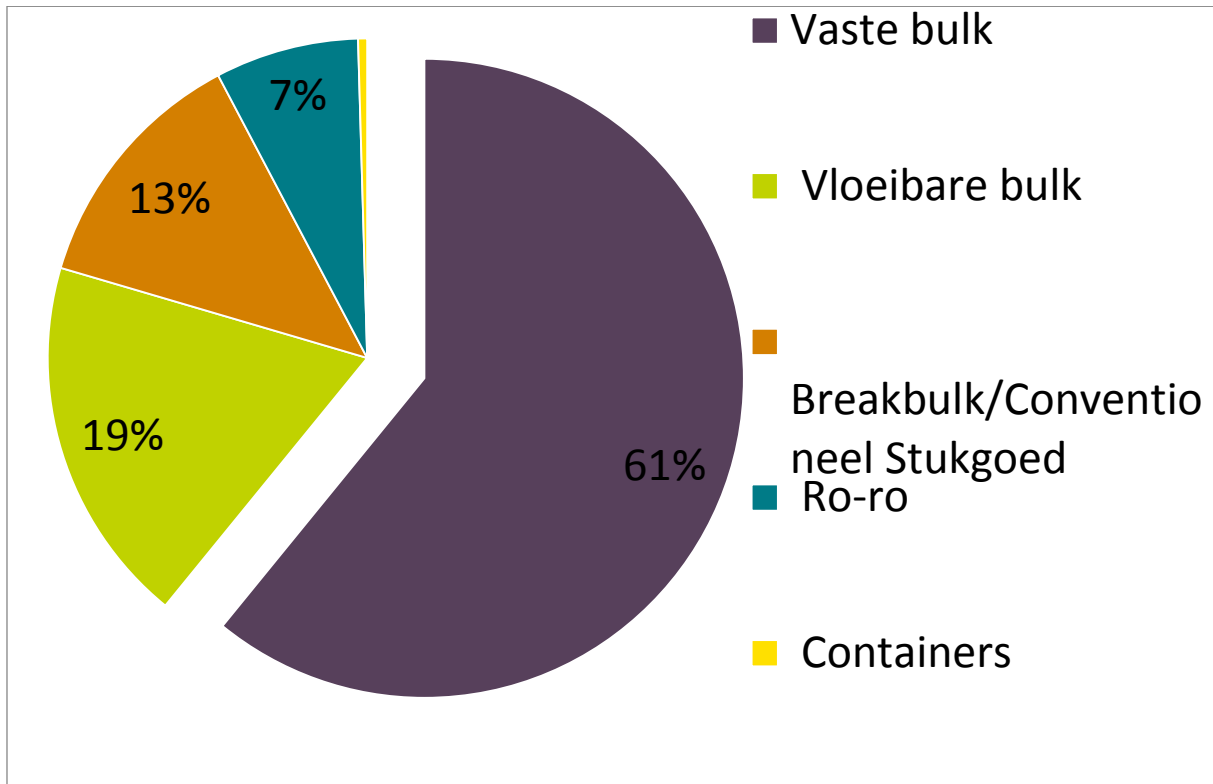
Zeevaart: sterkste jaar ooit en records voor stukgoed en vloeibare bulk

De goederenoverslag via zeevaart is goed voor 29,1 miljoen ton, dit is een stijging van 10,3%. Hierdoor was 2016 voor de zeevaart meteen het beste jaar ooit. De vooropgestelde tonnages van 30 miljoen ton in 2020 komen hiermee in zicht.

De haven boekt met 3,7 miljoen ton voor het tweede jaar op rij een record inzake de overslag van conventioneel stukgoed (+3,8%). Staalplaten, plaatstaal en plaatijzer zijn hierbij de belangrijkste goederen. De overslag van vloeibare bulk boekt een ongezien volume van 5,4 miljoen ton (+45,9%) door de groei van nafta.

De overslag van ro/ro blijft voor het derde jaar op rij boven de 2 miljoen ton en kent het beste jaar ooit wat het aantal lijnmeters betreft (1,8 miljoen). Er werd ook een topaantal trailers verscheept via ro/ro. De overslag van containers wordt haast gehalveerd tot 0,1 miljoen ton.

Goederenoverslag via zeevaart volgens cargotype in percent



Binnenvaart herneemt fors

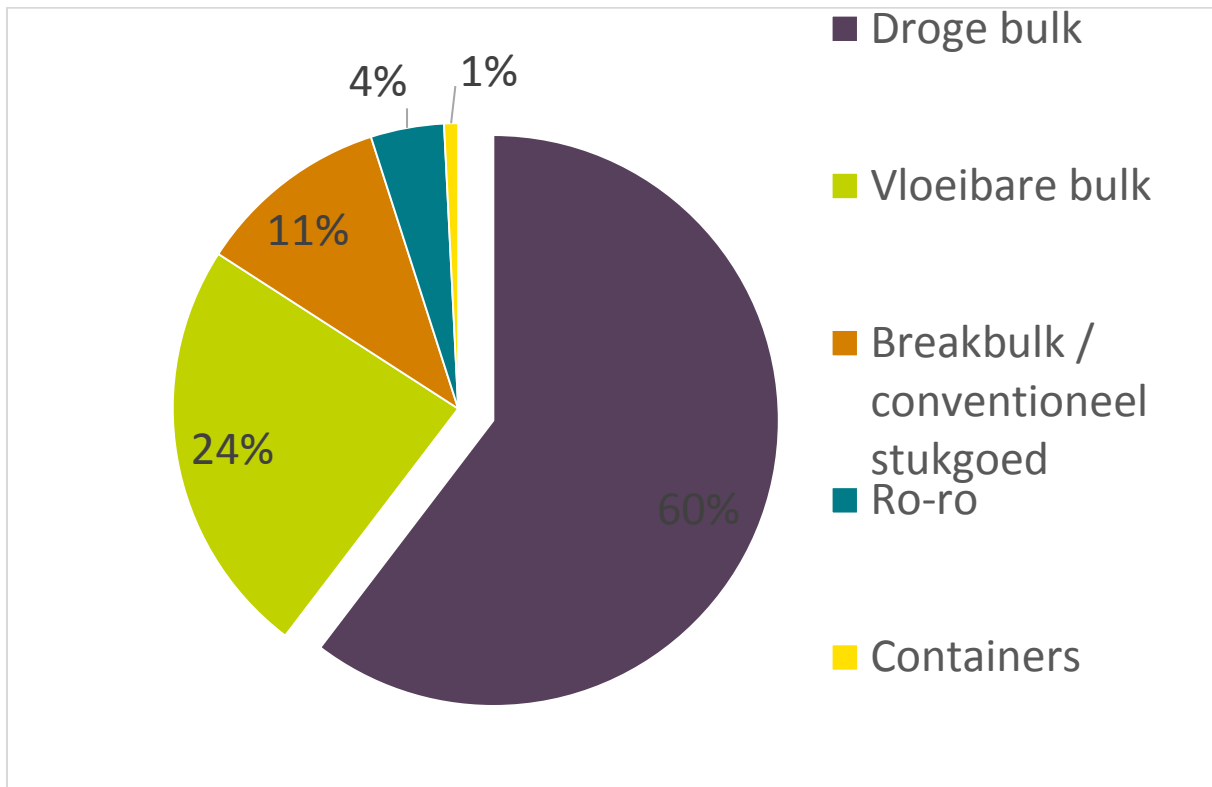
De overslag via binnenvaart nam toe tot 21,9 miljoen ton. Met een stijging van 9% wordt een goed jaar afgerond nadat de binnenvaart in 2015 nog een ferme klap kreeg. 2016 is het vierde beste jaar ooit en blijft ruim boven het vooropgestelde streefcijfer van 20 miljoen ton. De belangrijkste goederen bij de binnenvaart zijn steenkool, gas- en dieselolie, zand en grint.

Zeevaart en binnenvaart, deepsea en shortsea

Voor 2016 bedraagt de totale goederenoverslag via zeevaart en binnenvaart 51 miljoen ton tegenover 46,5 miljoen ton het jaar ervoor. Dit is een stijging van 4,5 miljoen (+9,8%). De haven van Gent overschrijdt hiermee voor de tweede maal de grens van een totale goederenoverslag van 50 miljoen ton.

Het volume van de goederenoverslag via zeevaart stijgt met 10,3% tot 29,1 miljoen ton. De trans-Atlantische overslag (het deepseaverkeer) is goed voor 36,1% van deze overslag. 'Shortsea shipping' (zeevaart langs de Europese kusten en op de Middellandse Zee) neemt hier een aandeel van 63,9% in beslag.

Totale goederenoverslag via zeevaart en binnenvaart volgens cargotype in percent



Import en export

Van het volume via zeevaart wordt er 74% geïmporteerd en 26% geëxporteerd. Een verhouding die al enkele jaren gelijkaardig is.

Van het volume via binnenvaart wordt 60% geïmporteerd en 40% geëxporteerd. Dit is het grootste exportaandeel sedert 2007.

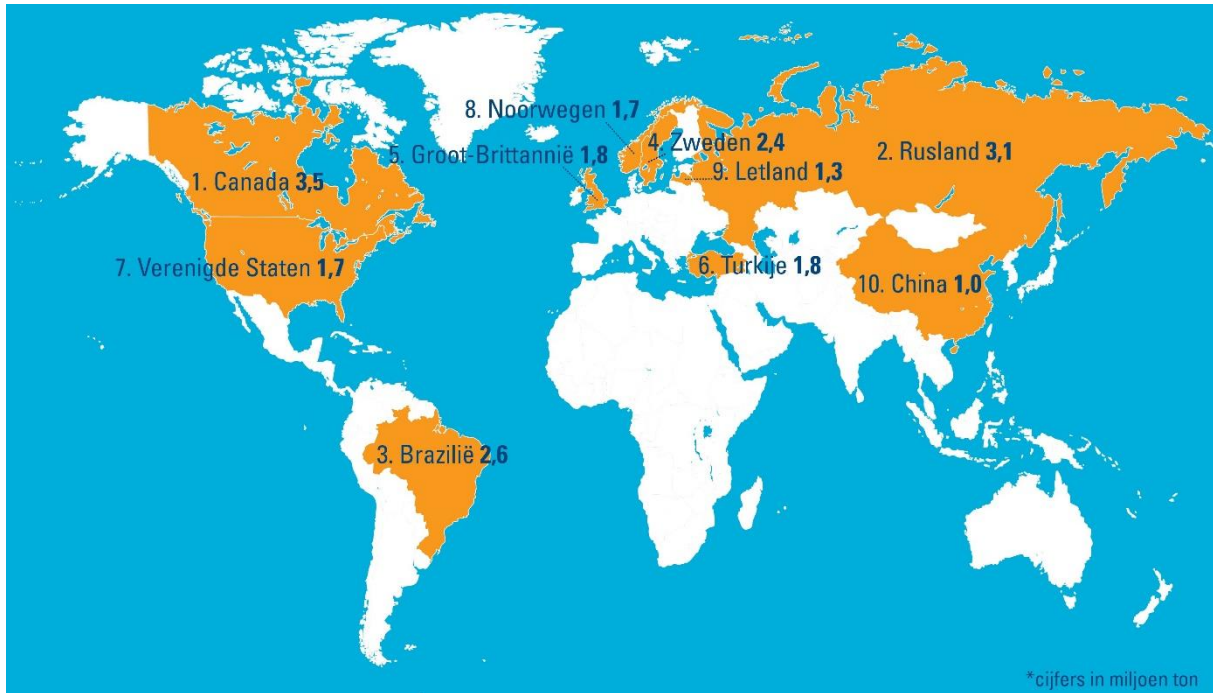
Belangrijkste handelspartners: Canada, Rusland en Brazilië

De top tien van de belangrijkste handelspartners via zeevaart is met 19,8 miljoen ton goed voor 68% van dit volume (tegenover 71% in 2015).

De belangrijkste verschuivingen zijn dat Canada nu op de eerste plaats staat (i.p.v. op drie), Rusland blijft op de tweede plaats en Brazilië neemt de derde plaats in (i.p.v. de eerste). Zweden handhaaft zich voor het tweede jaar op rij op de vierde stek en China komt voor het eerst de top tien binnen.

De belangrijkste handelspartner is dus Canada met de overslag van ijzererts en houtpellets (3,5 miljoen ton). Rusland blijft, voor het achtste jaar op rij, met voornamelijk de overslag van staalplaten, steenkool, antraciet en lijnzaad op de tweede plaats (3,1 miljoen ton). Brazilië neemt de derde plaats in (2,6 miljoen ton) met voornamelijk de overslag van ijzererts en sinaasappelsap.

Zweden (ro/ro-verkeer) komt op de vierde plaats voor Groot-Brittannië (plaatstaal en nafta) op de vijfde plaats. De zesde plaats is voor Turkije (schroot en plaatstaal) en de zevende voor de Verenigde Staten van Amerika (houtpellets, steenkool en petroleumcokes). Op de achtste plaats staat Noorwegen (ijzererts) gevolgd door Letland (steenkool, antraciet en lijnzaad) op de negende plaats. China (nafta) sluit de top tien af.



Opnieuw meer schepen

In 2016 kwamen er 2.891 zeeschepen de haven binnen, 44 meer dan het jaar ervoor (+1,6%). De schaalvergroting van de schepen blijft zich ook in Gent doorzetten. In de binnenvaart kwam het aantal schepen op 14.073 uit, dit is 649 eenheden of bijna 5% meer.

Gent, opnieuw grootste drogebulkhaven van het land

Met een volume van 17,7 miljoen ton blijft Gent voor de zeevaart de grootste drogebulkhaven van het land en dit voor het vierde jaar op rij. Droge bulk neemt hiermee 61% van het volume via zeevaart in.

De tonnages van de vloeibare bulkgoederen zijn bijna verdubbeld tot 5,4 miljoen ton en maken met een totaal van 19% een groter aandeel van de overslag via zeevaart uit (+5%).

Groei in uitgifte van gronden

In 2016 gaf het Havenbedrijf Gent 27 hectare grond uit waarop bedrijven investeren en activiteiten ontwikkelen. Dit is ruim meer dan de jaarlijks voorziene 15 hectare.

Sociaal-economisch belang

Werkgelegenheid: 62.044 jobs*

27.602 direct* | 34.443 indirect*

= 13% van de tewerkstelling in de provincie Oost-Vlaanderen

Toegevoegde waarde: 7,5 miljard euro *

3,6 miljard direct* | 3,9 miljard indirect*

= 17,5% van de toegevoegde waarde in de provincie Oost-Vlaanderen

Directe investeringen: 403 miljoen euro (-4,3%)*

Havenarbeiders: 419**

* Bron: Nationale Bank van België (NBB), cijfers gepubliceerd in 2016 voor het jaar 2014

** Bron: CEPG, cijfers voor het jaar 2016

De haven in het havengebied

Het Havenbedrijf Gent is verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de haveninfrastructuur binnen de ruimte die in het havengebied beschikbaar is. Zo investeert het in de uitbouw en de herwaardering van de dokken, in de inrichting van bedrijventerreinen en in wegenwerken. Daarnaast neemt het Havenbedrijf ook heel wat onderhouds- en renovatiewerken voor zijn rekening. Al die activiteiten zorgen ervoor dat de haven zich verder kan ontwikkelen, dat schepen vlot en veilig kunnen aan- en afmeren en dat bedrijven tijdig bevoorrad raken.

Havengebied

- 28 km kaaimuren
- 130 km wegen
- 212 km sporen

Het havengebied ligt juridisch vast

Het gebied van de haven van Gent is juridisch omlijnd. De afbakening van het havengebied is vastgelegd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening Zeehavengebied Gent – Inrichting R4-Oost en R4-West'. Dit is goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 15 juli 2005 en laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2012 met betrekking tot het GRUP "Afbakening zeehavengebied Gent - fase 2".

Budget haveninfrastructuur

- Investerings in wegen, dokken, kaaien, terreinen en gebouwen = 8,5 miljoen euro
- Onderhoud = 3,3 miljoen euro
- Totaal = 11,8 miljoen euro

Investerings Vlaamse overheid en Europese Unie

Het Havenbedrijf draagt niet alle investeringen in het havengebied in zijn eentje. Voor een aantal bouwwerken komt de Vlaamse overheid financieel tussen. Naast het Havenbedrijf is de Vlaamse overheid in veel gevallen zelf opdrachtgever voor investeringen in het havengebied. Dit gebeurt via administraties zoals het Agentschap Wegen en Verkeer (voor werken op de R4), de Afdeling Maritieme Toegang (bijvoorbeeld voor baggerwerken op het Kanaal), de Vlaamse Waterweg (voor de bruggen van Meulestede en Zelzate) en de Vlaamse Landmaatschappij (voor de koppelingsgebieden).

Onderhoud en renovatie

In verschillende dokken zijn er bodembeschermingswerken, vinden er baggerwerken plaats en wordt de bodem gelijkgetrokken door middel van ploegwerken. Als ze versleten zijn, krijgen havenwegen een nieuwe topklaag in asfalt en wegmarkeringen. 16 van de 28

km kaaimuur ondergaan een inspectie op corrosie. Waar nodig wordt groen (her)aangeplant, gras gemaaid en worden rioleringen gereinigd. Het Havenbedrijf staat ook in voor het onderhoud en herstel van wegen en rioleringen, het onderhouden van fietspaden, het onderhouden van kaaien en herstellingswerken waar nodig.

Investeren in haveninfrastructuur

Dokken en kaaien

Kluizendok

Het bedrijventerrein rond het Kluizendok wordt verder ontwikkeld. De nieuwe spoorlijn tussen de containerterminal en de omgeving van het Ovaal van Wippelgem (R4-West) aan het distributiecentrum 'WDPort of Ghent' is in gebruik genomen. Naast het distributiecentrum is een nieuwe weg gebouwd, de Ferdinand Magellaanstraat. Aan de zuidkant van het Kluizendok wordt bovenop het voormalige stort La Floridienne een betonnen bevoering aangelegd. Deze dient om de containerterminal verder uit te bouwen.

Moervaartkaai

Aan de noordkant van de Moervaart bouwt het Havenbedrijf Gent sedert september 2014 aan een nieuwe kaaimuur. De oplevering is voorzien voor begin 2017.

Deze kaaimuur wordt 1 kilometer lang. Hij begint aan de hoek van het Kanaal Gent-Terneuzen/Moervaart en loopt tot aan de brug over de R4-Oost. De constructie bestaat uit stalen damwanden en komt 2 meter voor de bestaande muur te staan. Die laatste was zwaar door corrosie aangetast.

De bedrijven in de nabijheid van de Moervaartkaai zullen van deze nieuwe haveninfrastructuur gebruik maken om vlot en veilig schepen te lossen en te laden. Het project wordt medegefinancierd door de Europese Commissie via het TEN-T-programma (Trans-Europees Transportnetwerk).

Sifferdok

Op delen van de kaaien aan het Sifferdok worden er nieuwe betonnen bevoeringen aangelegd. Er worden ook fenders (stootkussens), wrijfhouten en (nieuwe) veiligheidsladders langs de kaaimuren geplaatst. Her en der dienen er betonherstellingen te gebeuren. Deze werken lopen nog tot in 2017.

Schroot- en slakkenkaai

Het Havenbedrijf Gent bouwt sedert het najaar van 2016 een nieuwe schroot- en slakkenkaai. De nieuwe 220-meter-lange kaaimuur aan het Kanaal Gent-Terneuzen wordt gebouwd ten zuiden van de kaaimuur van ArcelorMittal. De werken duren tot in 2017.

Bedrijventerrein Rieme-Noord

Het deel van het bedrijventerrein Rieme-Noord dat door het Havenbedrijf wordt beheerd (70 van de 100 hectare) werd al ingericht met de nodige wegen, rioleringen en nutsvoorzieningen. De bouw van een 'Hollands complex' is sedert de zomer van 2016 aan

de gang: een brug over de R4-West die de verbinding maakt tussen de R4 en het bedrijventerrein. Het Vlaamse Agentschap Wegen en verkeer start voor de zomer van 2016 met deze werken die duren tot in 2017. Nadien realiseert het Havenbedrijf Gent de tweede ontsluiting: een weg tussen het bedrijventerrein en de weg langs het Kanaal. Dit bedrijventerrein wordt verder ontwikkeld voor opslag- en distributieactiviteiten.

Wegenwerken

Langerbruggekaai-verbindingsweg

Op de linkeroever is in 2016 gestart met de aanleg van een nieuwe verbindingsweg, met een spoorovergang, vanop de Langerbruggekaai tot naast de voormalige elektriciteitscentrale. Zo kunnen de bedrijven daar beter worden ontsloten en dient het verkeer niet door de nabijgelegen woonkern van Kerkbrugge/Langerbrugge te rijden. De werken worden uitgevoerd tot medio 2017.

R4-Langerbruggestraat: kruispunt Volvo Car Gent

In oktober 2015 zijn de ingrijpende werken op de Kennedylaan/R4-Oost in Oostakker (Gent) van start gegaan. Het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer bouwt een nieuw knooppunt aan de Langerbruggestraat ter hoogte van Volvo Car. Met dit nieuwe knooppunt verdwijnen twee gevaarlijke kruispunten op de Kennedylaan (R4-Oost).

Het kruispunt met de Langerbruggestraat (ter hoogte van Volvo Car) en het kruispunt met Wittewalle/Imsakkerlaan zijn intussen vervangen door een brug over de R4 met aan beide zijden van de R4 een rotonde. Voor fietsers komt er een veilige fietsverbinding tussen Oostakker enerzijds en het veer (Langerbruggestraat) en de bedrijven aan de overzijde van de R4 anderzijds. Het Agentschap bouwt ook geluidsschermen om de leefbaarheid in de nabije woonzones te beschermen. De werken startten reeds in 2016 en duren tot medio 2017.

Het Havenbedrijf bouwt een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de R4 aan de kant van Honda. De nieuwe weg ligt tussen de Langerbruggestraat en de Imsakkerlaan om de ontsluiting van het Mercatordok te verbeteren. Deze ontsluitingsweg is nodig bij de herinrichting van het kruispunt op de R4-Oost nabij Volvo Car Gent. In 2017 volgt de heraanleg van de Langerbruggestraat van aan de R4-Oost tot aan het veer van Langerbrugge. Daar komt ook een afgescheiden fietspad.

Nieuwe Göteborgstraat

Op woensdag 6 juli 2016 ging de nieuwe Göteborgstraat nabij het Sifferdok open. Omwille van uitbreidingen bij Volvo Car Gent werd deze straat enkele tientallen meter verlegd. Die vormt nu het verlengde van de Geeraard Van den Daelelaan. De nieuwe straat is 330 meter lang en heeft een afgescheiden fietspad.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Sedert 2005 wordt er gewerkt aan het dossier van de Nieuwe Sluis om tegen 2022 het eerste schip er te laten doorvaren.

In de lente van 2016 neemt de Nederlandse Minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve projectbesluit – Tracébesluit en Uitvoeringsbesluit, in navolging van het advies van de Nederlands-Vlaamse projectorganisatie. Hierop volgt een periode van terinzagelegging. Enkel de partijen die een zienswijze hebben ingediend bij het Ontwerp-

Tracébesluit zullen nu eventueel bezwaar kunnen aantekenen. In totaal komen er 6 bezwaren op het Tracébesluit. Deze bezwaren worden door de Raad van State behandeld in de zomer van 2016. De Raad van State oordeelt in augustus dat het Tracébesluit onherroepelijk is en de bezwaren worden afgewezen. Een grote stap dichterbij de realisatie van de Nieuwe Sluis. De sluis zal worden gebouwd volgens de ontwerpen en richtlijnen uit het Tracébesluit.

Na het definitieve projectbesluit is de aanbestedingsprocedure gestart met een uitvraag tot kandidaatstelling. 3 consortia van aannemers hebben zich kandidaat gesteld en worden alle drie uitgenodigd voor de dialoofase. De drie gegadigden zijn alle 3 combinaties van Nederlandse en Vlaamse aannemers. Tot en met maart 2017 zal de Vlaams-Nederlandse projectorganisatie in gesprek gaan met de 3 gegadigden volgens de zogenaamde concurrentiële dialoog. Een aanbestedingsprocedure waar in verschillende rondes dialooggesprekken en specialistische overlegmomenten worden gehouden om de gegadigden van alle informatie te voorzien voor het opmaken van een correcte offerte.

Verwacht wordt dat in de zomer van 2017 de aannemer gekozen kan worden. Eind augustus zullen de werken voor de realisatie van de Nieuwe Sluis dan kunnen starten. De werken zullen vier tot vijf jaar in beslag nemen. In 2022 zal het eerste schip door de Nieuwe Sluis varen. Dit wordt een enorme stap vooruit voor de verdere ontwikkeling van de Gentse haven. De sluis heeft een grotere capaciteit en biedt meer zekerheid voor de toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Daardoor zullen zowel zeeschepen als binnenvaartschepen de Gentse haven vlotter kunnen bereiken. Het spreekt voor zich dat dit een opsteker is voor de bedrijven en voor de tewerkstelling in de Gentse havenregio.

www.nieuwesluisterneuzen.be

Gronden zijn schaars

Het havengebied is juridisch strikt afgebakend. Daardoor zijn havengebonden gronden een schaars goed. Het Havenbedrijf wil de beschikbare gronden in haar bezit dan ook optimaal invullen, aan de hand van een weloverwogen uitgiftebeleid. Rode draad in dit verhaal: zuinig met de ruimte omspringen en bestaande haventerreinen reorganiseren.

Eigendomsverdeling

De gronden en het water in het havengebied zijn eigendom van het Havenbedrijf, het Vlaams Gewest en privébedrijven. Eind 2016 bedraagt de totale oppervlakte van het havengebied 4.648 hectare. De verdeling van de eigendom en het beheer van de gronden in het havengebied is als volgt.

Verdeling van de eigendom in het havengebied

oppervlakte in ha	privé en Vlaams Gewest	Havenbedrijf – in beheer en eigendom	totaal
Water	358	265	623
Land	2.743	1.282	4.025
Totaal	3.101	1.547	4.648

Daarnaast heeft het Havenbedrijf Gent ook nog eigendommen buiten het Havengebied, die verworven zijn voor de inwerkingtreding van het Havendecreet.

Oppervlakte domeinconcessies in bezit van Havenbedrijf Gent

	oppervlakte in ha
totale oppervlakte concessies	706
beschikbare oppervlakte	332

	oppervlakte in ha
andere innemingen *	56
oppervlakte in aanbouw	16
openbare infrastructuur	221
restgronden	14

* andere innemingen zijn onder meer tijdelijke overeenkomsten, optieterreinen, vergunningen, pachtgronden (al dan niet binnen of buiten havengebied), ondergrondse innemingen,...

Eind 2016 zijn er in totaal 206 verschillende lopende concessies aan 120 verschillende bedrijven gegeven.

Actief grondbeleid

Het Havenbedrijf voert een actief grondbeleid binnen en gedeeltelijk buiten het havengebied. Enerzijds kan het onroerende goederen verwerven door de uitoefening van het voorkeepsrecht, door onteigeningen en door minnelijke aan- of verkoop en ruil. Anderzijds kan het Havenbedrijf terreinen uitgeven door middel van concessies en vergunningen.

Duurzaam en multimodaal vervoer

Door haar ligging en infrastructuur is de haven van Gent een echte multimodale haven. De 'modal split' (de verdeling van de goederenstromen over de verschillende vervoerwijzen) is dus breed. Goederen die de haven binnenkomen, worden verder vervoerd met binnenschepen, per trein, per truck of via een pijpleiding. Die mix van transportmogelijkheden is een sterke troef.

In de toekomst wil het Havenbedrijf Gent nog meer inzetten op duurzaam vervoer via de binnenvaart en het spoor. Deze vervoersmogelijkheden zijn niet alleen duurzamer, maar ze leveren ook een alternatief voor het wegtransport waar de files nog steeds blijven groeien. De keuze voor trein en binnenschip spoort ook met de mobiliteitsvisie van zowel de Vlaamse overheid, de federale overheid als de Europese Commissie.

Vervoer over de weg in de haven van Gent op laagste peil ooit

Bij de bedrijven van de Gentse haven worden goederen via zeeschepen aan- en afgevoerd. Een groot deel daarvan wordt naar en van het achterland vervoerd. Het aandeel van transport van deze goederen over de weg neemt verder af tot 34% en was nog nooit zo laag. Omgekeerd blijft het vervoer via binnenvaart toenemen. In 2016 wordt daarmee met een aandeel van 55% voor het tweede jaar op rij zelfs een record geboekt. Dat blijkt uit het onderzoek van het Havenbedrijf Gent naar het gebruik van alle vervoersmogelijkheden naar en vanuit het achterland in 2016.

Aandeel wegvervoer neemt verder af

Het vervoer van en naar het achterland over de weg komt op een aandeel van 34%. Dit is 6% minder dan in 2010. Ook in vervoerde tonnen (11,9 miljoen ton) is dit het laagste aandeel ooit. Hiermee duikt dit aandeel voor het eerst onder het door het Havenbedrijf nagestreefde cijfer van 35%.

Nieuw record voor binnenvaart

Het vervoer van en naar het achterland via binnenvaart boekt een nieuw record: de binnenvaart neemt met een aandeel van 55% meer dan de helft van het totale achterlandverkeer in. Sedert 2010 is dit een toename met haast 5%. Ook in het aantal vervoerde tonnages is dit (bijna) het beste jaar.

Het Havenbedrijf wil het gebruik van het binnenschip als duurzame transportoplossing blijven stimuleren, wat aansluit bij het beleid van Vlaanderen en Europa. Het Havenbedrijf doet dat onder andere door te investeren in aangepaste infrastructuur zoals

nieuwe kaaimuren bouwen, het verlengen van aanlegsteigers en het aanmeren van binnenvaartschepen in dokken veiliger maken.

Aandeel spoor daalt lichtjes, tonnages op hoogste peil

Het aandeel spoorvervoer tussen het achterland en de haven daalt lichtjes. Het spoor neemt een aandeel van 11% (-1%) in. In vervoerde tonnen wordt de kaap van de 5 miljoen ton voor het eerst overschreden. Ook hier dus een nieuw record.

Inzetten op duurzaam vervoer

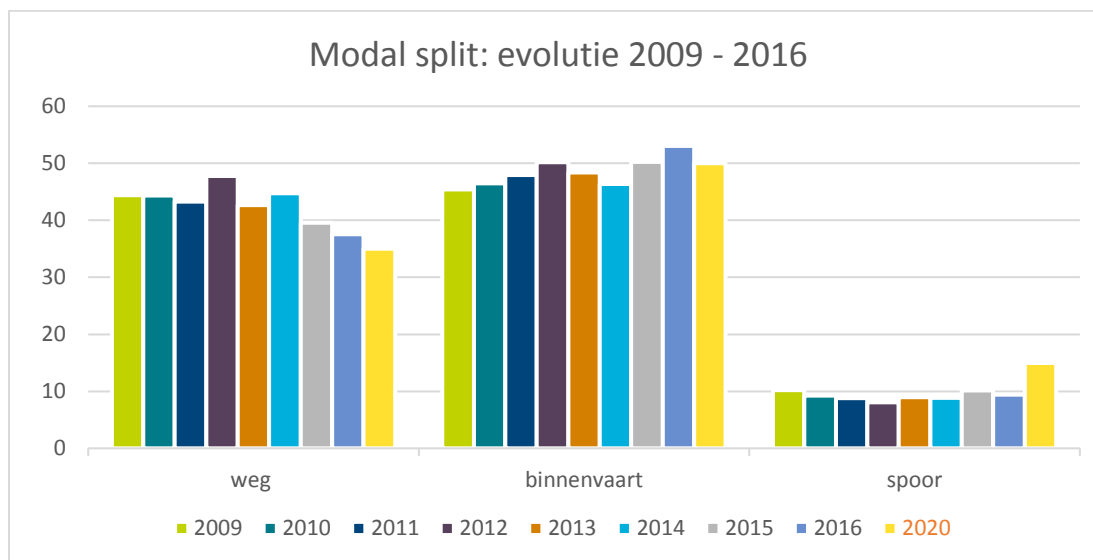
Het Havenbedrijf Gent zet in op de verduurzaming van het goederenverkeer met het achterland. Tegen 2020 streeft het Havenbedrijf 15% vervoer over het spoor na en een aandeel van 35% over de weg. De beoogde 50% via binnenvaart werd in 2016 voor de vijfde maal overschreden. In 2016 ging het wegvervoer voor het eerst onder het vooropgestelde aandeel van 35%.

Jaarlijks onderzoek naar vervoersmogelijkheden

Het Havenbedrijf Gent onderzoekt jaarlijks hoe goederen naar de bedrijven in de haven worden aan- en afgevoerd vanuit en naar het achterland. Is dat via het spoor, met binnenvaartschepen of met vrachtwagens over de weg? Het Havenbedrijf Gent brengt zo het verkeer in kaart van de bedrijven met maritieme watergebonden activiteiten die jaarlijks minstens 20.000 ton goederenoverslag in de haven registreren. De recentste cijfers gaan over het jaar 2016.

Multimodale haven

De haven van Gent is door haar ligging in West-Europa en haar infrastructuur een multimodale haven. Goederen die de haven binnenkomen, worden verder vervoerd met zeeschepen, binnenschepen, per trein, per truck en zelfs per pijpleiding. Die mix van mogelijkheden is een sterke troef.



De haven in de maatschappij

Het Havenbedrijf Gent voert het principe van maatschappelijk verantwoord ondernemen hoog in het vaandel. Zo engageert het zich als partner van UGent en de cleantech cluster in de Gentse regio. Samen met Voka wordt ingezet op duurzaam ondernemen. Het werkt ook mee aan de luchtkwaliteit in het havengebied en de realisatie van buffergebieden tussen wonen en de havenactiviteiten.

Op maatschappelijk vlak wil het Havenbedrijf graag dat 'iedereen supporter van de haven van Gent' wordt. In 2016 ontdekten 12.123 bezoekers de haven via een rondvaart of met de bus en namen 3.000 lopers deel aan 'Haven Gent Loopt'. De restauratie van het beschermde Huis van de Vrije Schippers op de Graslei in Gent zal in 2018 resulteren in het 'Havenhuis Gent'. Het Havenbedrijf Gent wil er de haven promoten.

UGent-leerstoel trekt expert(ise) aan in haven- en maritieme economie

Op 7 januari 2016 wordt de nieuwe UGent-leerstoel 'Port of Ghent' plechtig geïnstalleerd. Prof. Theo Notteboom staat hierbij in voor onderwijs en onderzoek. Het Havenbedrijf Gent sponsort deze nieuwe leerstoel met 37.500 euro gespreid over 5 jaar. Zo helpt het om de expertise inzake haven- en maritieme economie van deze wereldautoriteit aan de universiteit te verankeren. Dit gebeurt binnen de Engelstalige interuniversitaire (UGent – VUB) Masteropleiding *Maritime Science*. Deze multidisciplinaire opleiding omhelst onder andere juridische, economische en technische vakken. Het Havenbedrijf Gent versterkt zo zijn historische banden met het Maritiem Instituut van de Universiteit Gent, dat toonaangevend is in internationaal zeerecht, maritiem recht en internationaal en Europees milieu- en biodiversiteitsrecht.

Theorie en praktijk

De samenwerking tussen UGent en de haven van Gent brengt theorie en praktijk samen. De haven van Gent zet traditioneel sterk in op onderzoek en ontwikkeling. Anderzijds is er nog behoefte aan research op het vlak van logistiek en transport, globalisering versus wetgeving en management van havens.

Huis van de Vrije schippers wordt Havenhuis Gent: terug naar de 'roots'

Op 1 maart 2016 start het Havenbedrijf Gent met de restauratie van het Huis van de Vrije Schippers op de Graslei. Dit historische pand in het hart van Gent opent in de zomer van 2018 de deuren als 'Havenhuis Gent'. Het Havenbedrijf zal er gasten ontvangen en de haven promoten. In de kelder kunnen havengebonden evenementen plaatsvinden. Op de eerste en de tweede verdieping komen bureau- en vergaderruimtes. De zolder wordt een kleine seminarieruimte. Op het gelijkvloers komt een expositieruimte waar de haven met beeld en geluid wordt voorgesteld. Op deze manier keert de Gentse haven naar zijn roots terug en krijgt dit iconische pand een duurzame herbestemming.

Een beschermd monument

Vanaf de elfde eeuw kenden De Gras- en Korenlei al een drukke havenactiviteit. Het Huis van de Vrije Schippers is een prachtig voorbeeld van Brabantse gotiek. Sedert 1943 is het gebouw beschermd.

De herbestemming van dit beschermde monument vergt een grondige restauratie. De werken zijn gestart op 1 maart 2016 en duren twee en een half jaar. De kelder, het dak, de buitengevels en het neogotische interieur worden minutieus gerestaureerd. Het gebouw krijgt ook een lift. Het project wordt in goede banen geleid door Callebaut Architecten. De restauratie van het exterieur en het interieur is in handen van Monument Vandekerckhove.

Vlaamse subsidies voor restauratie

Het Havenbedrijf heeft het pand aangekocht voor 1,85 miljoen euro. De totale kostprijs van de werken wordt op bijna 4 miljoen euro geraamd. De Vlaamse Regering draagt 1,8 miljoen bij in de vorm van restauratiepremies, kondigde Vlaams minister-president en minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed Geert Bourgeois zelf aan.

Nieuw platform voor cleantech in Gentse regio

Op 18 mei 2016 wordt de Cleantech Cluster Regio Gent gelanceerd. De Stad Gent, het Havenbedrijf Gent, de Universiteit Gent, de Provincie Oost-Vlaanderen, de POM Oost-Vlaanderen en i-Cleantech Vlaanderen engageren zich hiermee om de Gentse regio tegen 2030 uit te bouwen tot een actief cleantech ecosysteem.

Gentse troeven

Cleantech staat voor innovatieve producten, diensten en processen die zuinig omspringen met natuurlijke hulpbronnen en de milieu-impact zo laag mogelijk houden. De regio Gent beschikt over mooie troeven om een cleantech cluster uit te bouwen: veel industriële cleantech activiteit, veel kennis rond cleantech, overheden die streven naar een innovatieve economie en initiatieven van onderuit om de milieu-impact te verminderen. De zes partners van de Cleantech Cluster Regio Gent willen de regio promoten als cleantech cluster, een cleantech community uitbouwen, kennis omzetten in concrete business cases en inzetten op vraaggestuurde kennisontwikkeling.

Maatschappelijke uitdagingen

De Cleantech Cluster Regio Gent biedt een antwoord op uitdagingen zoals het terugschroeven van energiegebruik en CO₂-uitstoot en de lokale productie van hernieuwbare energie. De cluster denkt ook mee na over uitdagingen op het vlak van mobiliteit en werk en over de transformatie van een lineaire naar een circulaire economie.

www.cleantechregiogent.be

Havenbedrijf Gent en Voka zetten in op duurzaam ondernemen

Het Havenbedrijf Gent neemt deel aan het Charter Duurzaam Ondernemen van Voka/Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen. Dit charter biedt bedrijven de mogelijkheid om duurzaam ondernemen vorm te geven op het vlak van milieu-, sociale en economische thema's. Het Havenbedrijf ontvangt het Charter Duurzaam Ondernemen voor de zevende opeenvolgende keer.

Acties in de haven en bij het Havenbedrijf

Het Havenbedrijf Gent tekent in 2016 voor een hele waaier van acties. Zo betreft het Havenbedrijf alle stakeholders nog nauwer bij de ontwikkeling van de haven. Het gaat om mensen en organisaties uit de politieke wereld en de overheid, belangengroepen en het maatschappelijk middenveld, dienstverleners en bedrijven.

Aan de afmeerplaatsen voor riviercruises aan de Rigakaai komen er walstroompunten. Schepen kunnen er water en elektriciteit afnemen en hoeven hun dieselmotoren niet te laten draaien.

De dienstwagen van de schippers en matrozen wordt vervangen door een elektrische wagen en het Havenbedrijf voorziet in zijn eigen energiebehoefte met 100% groene stroom. Bij het aankoopbeleid wordt duurzaamheid nog belangrijker. Zo wordt gekozen voor herbruikbare flessen, die aan de waterfontein bijgevuld worden.

Medewerkers die sluikestorten en zwerfvuil opruimen, krijgen een extra opleiding over de scheiding van afvalstromen en beschermingsmaatregelen. Daarnaast worden alle personeelsleden aangesproken op recyclage, scheiding en voorkomen van afval.

16 buffers tussen haven en wonen

Het Havenbedrijf baat de haven uit binnen het havengebied. Dit is juridisch afgebakend, maar de impact van de havenactiviteiten overschrijdt de grenzen van die afbakening. Een evenwicht tussen de drukte van de haven en de leefbaarheid van het hele gebied (wonen, landbouw, landschap, natuur en recreatie) is hierbij van groot belang.

De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) werkt plannen uit voor 16 koppelingsgebieden in de haven. Dit zijn gebieden die de woonkernen en de industriegebieden met elkaar verbinden en op termijn ook een belangrijke bufferfunctie zullen hebben.

2016 was een jaar met heel wat vooruitgang op het vlak van planvorming en uitvoering in de koppelingsgebieden. Voor tien van de zestien koppelingsgebieden zijn intussen inrichtingsplannen opgemaakt. In 2016 werden de inrichtingsplannen Rieme-Noord en Sint-Kruis-Winkel-Zuid goedgekeurd door de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Leefmilieu Joke Schauvliege. De opmaak van de technische plannen in functie van de realisatie van de koppelingsgebieden Sint-Kruis-Winkel-Zuid, Kerkbrugge-Oost en Doornzele-Zuid (deel 1) en de parkgebieden Langerbrugge-Zuid (deel 1) en Doornzele-Kanaalzijde werd opgevolgd door alle betrokken financierende partners. Dit met het oog op een start van de uitvoering op het terrein eind 2017.

In 2016 werd het voorbereidende werk ook zichtbaar op het terrein. Het eerste deel van de koppelingsgebieden Rieme-Zuid en Doornzele-Noord is gerealiseerd. De bosbuffer in Rieme-Zuid ter hoogte van de Vogelwijk en de bosbuffer, natuurzone, wandelpaden, speelheuvel en vrijliggend fietspad langs de Vasco da Gammalaan werden feestelijk ingehuldigd op 3 juli 2016.

Actieplan wil luchtkwaliteit in Gentse agglomeratie en Kanaalzone verder verbeteren

De luchtkwaliteit in en rond Gent verbetert sinds 2003 gestaag. Het 'Actieplan fijn stof en NO₂ voor de agglomeratie Gent en Gentse Kanaalzone (2016-2020)' moet ervoor zorgen dat die trend aanhoudt. De Vlaamse overheid, de stad Gent en het Havenbedrijf Gent willen samen met de provincie Oost-Vlaanderen, Vegho-Voka en de randgemeenten Evergem en Zelzate de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide verder terugschroeven. Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege stelde het actieplan op 13 juli voor.

Nieuwe acties

Van de 58 nieuwe acties uit het plan behoren er 39 tot de sector vervoer. Er wordt ingezet op meer openbaar vervoer, een lage-emissiezone en een uitbreiding van het voetgangersgebied in Gent, goede fietsinfrastructuur in de haven (1 op 5 werknemers pendelt met de fiets), vergroening van de binnenvaart (walstroom aan de kaaien), het faciliteren van cng-tanklocaties en het bevorderen van haventransport via spoor en binnenvaart. Voor de industrie wordt zowel de uitstoot bij kortstondige opslag als het opwaaiend stof van wegen en bedrijfsterreinen verder teruggeschroefd. Voor de verwarming van gebouwen wordt vooral gemikt op een vermindering van de uitstoot van fijnstof door houtverbranding. Het actieplan is te vinden op <http://www.luchtactieplangent.be/>.

64 windmolens

In en aan de rand van het havengebied zijn er 43 windmolens die nu al stroom produceren of die in aanbouw zijn. Daarnaast werden er voor 6 molens vergunningen afgeleverd - waarvan de bouw is gepland - en loopt er voor nog eens 2 windmolens een aanvraagdossier. Diverse projecten zitten in de fase van (voor)onderzoek, goed voor 13 turbines. Dit wil zeggen dat er in de Gentse havenzone op korte termijn 64 windmolens zullen of kunnen draaien.

Het Havenbedrijf Gent voert de regie voor deze windprojecten. Het Havenbedrijf is het eerste aanspreekpunt voor ontwikkelaars en overheden (gemeente, provincie en Vlaamse overheid) omdat het op de hoogte is van alle lopende projecten. Op die manier kunnen mogelijke conflicten tussen dossiers voorkomen of ontijdend worden. Windmolens leveren duurzame energie, maar de inplanting ervan moet weloverwogen gebeuren. De impact op het landschap moet beperkt blijven en hun slagschaduw en geluid mogen de leefkwaliteit van de omwonenden niet aantasten. Daarom worden windmolens best zoveel mogelijk gegroepeerd.

Supporters van de haven

12.123 bezoekers

- 8.080 passagiers op 98 havenrondvaarten gratis op zaterdag en tijdens de Gentse Feesten
- 2.973 personen van 66 scholen en verenigingen bezoeken de haven per autocar
- 1.070 bezoekers rijden rond met de Havenbus op bezoek in het havengebied

Lopers en zeelieden

- 3.000 lopers voor de 3e editie van 'Haven Gent Loopt' door de haven
- 8.644 zeelieden op de Havenbus van hun schip in de haven naar het zeemanshuis Stella Maris en het centrum van Gent

Media

- 10 x HavenTV op de regionale televisiezender AVS
- 4 x De Havenkrant Gent als bijlage bij de krant De Gentenaar

Daadkrachtig, voorzichtig en gezond financieel beleid

Cijfers jaarrekening 2016

Het Havenbedrijf Gent realiseert 16,6 miljoen euro winst, de grootste ooit, zo blijkt uit de jaarrekening 2016. Het grootste deel daarvan wordt uiteraard opzijgezet voor de financiering van de Nieuwe Sluis. Een daadkrachtig, maar voorzichtig en gezond beleid stelt het Havenbedrijf Gent in staat om gestaag verder te werken aan een grote financiële onafhankelijkheid om de haven van Gent verder te ontwikkelen en de fusieverkenning af te ronden.

Dé opdracht van het Havenbedrijf is de Gentse haven uitbaten. Het takenpakket is daarbij heel gevarieerd. Zo zorgt het Havenbedrijf ervoor dat de schepen vlot en veilig de haven in- en uitvaren, dat bedrijven zich in het havengebied vestigen en dat hiervoor gronden (concessies) worden uitgegeven. Het investeert ook in de bouw en het onderhoud van de nodige haveninfrastructuur. Het Havenbedrijf verzorgt ook de promotie van de haven. Om al die opdrachten correct uit te voeren, is een gezonde financiële bedrijfsvoering nodig.

Financieel daadkrachtig

Als gebiedsbeheerder van de Gentse haven streeft het Havenbedrijf niet naar winstmaximalisatie op zich. Door jarenlang voorzichtig met de middelen om te springen, heeft het een sterke financiële draagkracht verworven. Hierdoor beschikt het over een grote financiële onafhankelijkheid om zijn opdrachten als havenuitbater te realiseren.

Voorzichtig met de middelen omspringen is nodig. Er komen immers grote infrastructurele uitdagingen op het Havenbedrijf af (onder meer de bouw van de Nieuwe Sluis) en de uitkomst van de fusieverkenning met Zeeland Seaports ligt in het verschiet.

Record voor opbrengsten en omzet

De bedrijfsopbrengsten groeien in 2016 fors (+ 7,0 miljoen euro) naar een nooit eerder behaalde 43,7 miljoen euro. Ook de omzet (36,2 miljoen euro) boekt een record net zoals hoge "andere bedrijfsopbrengsten" (7,3 miljoen euro waarvan ruim de helft een eenmalige kostenrecuperatie is).

Het Havenbedrijf heeft 2 grote bronnen van inkomsten: concessies en havenrechten. De concessies zijn de opbrengsten uit de verhuur van gronden. Het Havenbedrijf Gent is eigenaar van een derde van het havengebied en verhuurt die gronden aan bedrijven. Deze concessies zijn goed voor 18,1 miljoen euro (+ 1 miljoen euro). Ze maken 35% van de totale opbrengsten uit.

De havenrechten vormen de tweede grote bron van inkomsten. Het gaat om vergoedingen die zeevaart en binnenvaart betalen voor het gebruik van de haveninfrastructuur. Deze havenrechten omvatten 34% van de totale opbrengsten en bedragen 17,8 miljoen euro (+ 1,9 miljoen euro).

De haven van Gent registreert in 2016 een totale goederenoverslag van 51 miljoen ton of 10% meer dan het jaar voordien.

Gelijke kosten

In 2016 bedragen de bedrijfskosten 35,3 miljoen euro (+0,3%). Deze bedrijfskosten

bestaan hoofdzakelijk uit personeelskosten (36% van de totale kosten), afschrijvingen (32%) en diverse diensten zoals het onderhoud van de haveninfrastructuur (27%).

Het bedrijfsresultaat bedraagt 8,4 miljoen euro (+6,7 miljoen).

Hoogste winst ooit

Het boekjaar 2016 sluit af met een winst van 16,6 miljoen euro. Dit is ruim 6 miljoen euro meer dan in 2015. De dotatie aan de (verplichte) wettelijke reserve bedraagt 0,8 miljoen euro. 15,8 miljoen euro van de winst wordt gereserveerd voor de medefinanciering van de bouw van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Het Havenbedrijf heeft zich er immers toe geëngageerd om 15% van de totale Vlaamse bijdrage aan de sluis voor zijn rekening te nemen. Er is hiervoor op vier jaar tijd 40,2 miljoen euro reserve opgebouwd.

91,3% eigen vermogen

In 2016 bedraagt het balanstotaal 370 miljoen euro of 8 miljoen euro meer dan het vorige boekjaar. Het kapitaal is door de toetreding van de gemeenten Evergem en Zelzate tot het Havenbedrijf in november 2016 met 302.000 euro toegenomen.

Het eigen vermogen is nu 91,3% van het totale vermogen (90,5% eind 2015). Dit opmerkelijk hoge percentage levert het Havenbedrijf een grote financiële onafhankelijkheid op.

Havenbedrijf Gent

Het Havenbedrijf Gent is een nv van publiek recht. Het is zijn opdracht om de havenbestuurlijke bevoegdheden uit te voeren zoals die in het Havendecreet omschreven zijn. Het Havenbedrijf Gent is verantwoordelijk voor de doeltreffende uitbating van de Gentse haven. Het moet zorgen voor de noodzakelijke infrastructuur en voor een vlotte afwikkeling van de scheepvaart en het goederenverkeer. Daarnaast werkt het Havenbedrijf aan een gunstig sociaal en economisch klimaat voor de bedrijven die in de haven actief zijn of die zich er willen vestigen.

Bestuursorganen *

Raad van bestuur

Voorzitter

Mathias De Clercq

Afgevaardigd bestuurder

Daan Schalck

Bestuurders

Camille Daman (tot 23/11/2016)

Johan Deckmyn

Joeri De Maertelaere (vanaf 23/11/2016)

Marc Heughebaert

Marleen Maenhout (vanaf 23/11/2016)

Sara Matthieu

Fatma Pehlivan

Greet Riebbels

Gert Robert

Anne Schiettekatte

Sami Souguir

Resul Tapmaz

Karin Temmerman

Daniël Termont

Bram Vandekerckhove (tot 23/11/2016)

Bram Van Braeckevelt

Sas van Rouveroj van Nieuwaal

Veli Yüksel

Waarnemers

Joeri De Maertelaere (tot 23/11/2016)

Willy De Meyer (tot 23/11/2016)

Geert Versnick

Gewestelijk havencommissaris

Jan Blomme

Commissaris-revisor

KPMG Bedrijfsrevisoren, vertegenwoordigd door Serge Cosijns

Directiecomité

Voorzitter en directeur-generaal

Daan Schalck

Adjunct-directeur-generaal en directeur strategie en projecten

Peter Mortier

Havenkapitein-commandant

Dirk Vernaeve

Ingenieur-directeur

Peter van Parys

Directeur personeel en organisatie

Dieter Boedts

Financieel directeur

Sofie Monteyne

** Samenstelling op 31 december 2016.*

Actualisatie strategisch plan

Het Havenbedrijf Gent bouwt met zijn strategisch plan 2010-2020 aan de toekomst van de Gentse haven. Halfweg deze periode was het in 2016 tijd om de 23 doelstellingen aan te passen aan de veranderde wereld rondom de haven om de ontwikkeling ervan tot een multimodaal logistiek platform verder te zetten. Hier volgt een overzicht van de krachtlijnen voor de komende vijf jaar.

Haven in de economie

De focus blijft liggen op het jaarlijks behalen van 30 miljoen ton goederenoverslag via zeevaart, 20 miljoen ton via binnenvaart en 300.000 TEU met containers via binnenvaart en shortsea shipping (scheepvaart langs de Europese kusten en via de Middellandse Zee).

Daarnaast wordt duidelijk de kaart getrokken van 'cleantech': de toepassing van schone technologieën bij bestaande en nieuwe bedrijven.

Er wordt bovendien blijvend ingezet op de ontwikkeling van distributieactiviteiten - die brengen immers heel wat jobs met zich mee.

Extra aandacht gaat ook naar het creëren van een gunstig klimaat voor het versterken van 'clusters': per sector en rond duurzaamheid zoals het gebruik van reststromen (afval wordt grondstof, bijvoorbeeld het hergebruik van CO₂ of warmte).

Haven in de beschikbare ruimte

De realisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen om de maritieme toegang tot de haven te verbeteren, blijft uiteraard de grootste ambitie de komende jaren met een eerste spadesteek in 2017 en de ingebruikname ervan in 2021.

De uitgifte van grond aan bedrijven blijft onverminderd de ambitie: 150 hectare extra in concessie tegen 2020.

Verder wordt er ingezet op het uitvoeren van enkele masterplannen: het Kluizendok, het bedrijventerrein Rieme-Noord (bouwen van infrastructuur, invulling met nieuwe bedrijven en havenactiviteiten) en de Darsen (herwaardering van de terreinen tussen het Grootdok en het Sifferdok).

Voor het beheer en het onderhoud van de haveninfrastructuur wordt er gekozen voor 'assetmanagement': vanaf het ontwerp van de infrastructuur wordt de volledige levenscyclus in aanmerking genomen met inbegrip van het onderhoud ervan.

De maatschappelijke haven

De haven verder ontwikkelen gebeurt door samenwerking. Hierbij wordt er gekeken naar een (economische en/of beleidsmatige) participatie of uitgebreidere samenwerking met andere partners en havens.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen uitdragen als ambassadeur blijft een ambitie. Net zoals de inzet voor de leefbaarheid in de Gentse Kanaalzone en de Kanaaldorpen en ook de inzet voor de instandhouding en de creatie van natuur samen met de belangrijkste partners.

Verder wordt er duidelijk gekozen voor een aandeel van 30% hernieuwbare energie (ter vervanging van fossiele) in de mix van productiecapaciteit.

Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports verkennen fusie

Het Havenbedrijf Gent en het Nederlandse Zeeland Seaports zetten verdere stappen om hun samenwerking te versterken met een fusie als 'stip aan de horizon'. De havenbedrijven hebben medio 2016 onderzoek verricht naar de kansen en mogelijkheden van een samenwerking. In die opdracht werden ze ondersteund door het bureau McKinsey. Tegen eind mei 2017 willen beide havenbedrijven weten of een fusie het beste is. De verkenning is voor beide bedrijven een logisch gevolg van de reeds bestaande intense samenwerking, de ligging, de vergelijkbare omvang van de havengebieden en de strategische overlapping. Op maandag 7 november 2016 ondertekenden beide bedrijven in het Gentse stadhuis daartoe een intentieverklaring.

Het waren de voorzitter van het Havenbedrijf Gent Mathias De Clercq en de voorzitter van de Raad van Commissarissen van Zeeland Seaports Roelf H. de Boer met de respectievelijke CEO's Daan Schalck en Jan Lagasse die in de vooravond de intentieverklaring ondertekenden. Dit onder het toezien van de Vlaamse minister-president Geert Bourgeois en Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken Ben Weyts en de Nederlandse minister-president Mark Rutte en minister Schultz van Haegen van infrastructuur en Milieu. De ondertekening vond plaats als afsluiter van de Vlaams-Nederlandse Top in de Pacificatiezaal van het Gentse stadhuis.

Zes maanden onderzoek

Het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports (met de havengebieden van Vlissingen, Terneuzen en Borsele) zullen de mogelijkheden onderzoeken inzake o.a. fiscaliteit, de bestuurlijke en juridische structuur, de relaties met de nationale en regionale overheden, hangvelden en prijzen voor concessies en dienstverleningen.

Een logisch gevolg

Deze verdere samenwerking, op gelijkwaardige basis, is een logisch gevolg van de ligging, de vergelijkbare omvang en de strategische overlapping van beide havenbedrijven. Het betreft immers één aaneensluitende economische zone van Vlissingen, Borsele en Terneuzen tot Gent. De omvang en de strategie van beide havenbedrijven is op veel vlakken vergelijkbaar (inzetten op het clusteren van activiteiten, bulkhavens, grote industriële aanwezigheid, hoge toegevoegde waarde en hoge tewerkstellingsgraad). Ook wordt momenteel al op verschillende vlakken samengewerkt (de Nieuwe Sluis, gezamenlijke scheepvaartbegeleiding, samen commerciële troeven van de regio promoten op beurzen en management van de haveninfrastructuur).

Nieuwe dynamiek

Beide bedrijven staan 100% achter de fusieverkenning, juist ook vanuit de belangen voor de bedrijven in de haven en de sociaal-economische betekenis voor de regio.

Een intensief samenwerkingsverband levert heel wat voordelen op. Voordelen voor de bestaande en nieuwe bedrijven die een stevige partner zullen vinden om hen te ondersteunen, voordelen voor de betrokken regio's die met een gecombineerd havenbedrijf tot de top van Europa zullen behoren en voordelen voor de beide havenbedrijven en hun medewerkers die met een grotere kritische massa nog professioneler zullen kunnen opereren. Dit zal ongetwijfeld een nieuwe dynamiek creëren in de Vlaams-Nederlandse Delta.

Samen betreden beide havenbedrijven de top 10 van de Europese havens. Bovendien betekent dit veel voor de slagkracht die de havens kunnen tentoonspreiden in een steeds

mondialer wordend krachtenveld. Die toegenomen slagkracht is zeer positief voor de bedrijven in de haven, maar ook voor de regio.

De havengebieden: één krachtige economische regio

De havengebieden van Vlissingen tot Gent zijn centraal gelegen in West-Europa en kunnen in een straal van 500 kilometer maar liefst 500 miljoen consumenten bedienen. Het gebied telt 80.000 inwoners, 110.000 werknemers en ruim 500 bedrijven. Dit gebied is goed voor 13,6 miljard euro aan toegevoegde waarde. Het is 9.300 hectare groot en ontvangt jaarlijks 8.700 zeeschepen. Zeeland Seaports ligt met de havens van Vlissingen/Borsele en Terneuzen aan het begin van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. De haven van Gent ligt 32 kilometer verder landinwaarts. De havens van Gent en Terneuzen zijn toegankelijk voor schepen met maximum 12,5 meter diepgang. De haven van Vlissingen/Borsele is bereikbaar voor schepen tot 16,5 meter diepgang.

Gemeenten Evergem en Zelzate worden aandeelhouder

De gemeentebesturen van Evergem en Zelzate worden eind november aandeelhouder van het Havenbedrijf Gent. Hiermee maken ze voortaan formeel deel uit van de raad van bestuur en bepalen ze mee het beleid van de haven van Gent.

Het Havenbedrijf werd op 1 januari 2014 een nv van publiek recht met de stad Gent als enige aandeelhouder. Met de bijdrage in het kapitaal van het Havenbedrijf Gent worden Evergem en Zelzate ook effectief aandeelhouder. Evergem brengt 251.000 euro kapitaal in en Zelzate 51.000 euro. Met een gezamenlijke inbreng van 302.000 euro komt het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap op 162 miljoen euro. Hiermee zet het Havenbedrijf Gent een nieuwe stap inzake de betrokkenheid van beide gemeentebesturen.

De provincie Oost-Vlaanderen maakt als waarnemer ook deel uit van de raad van bestuur. De gesprekken tussen het Havenbedrijf en de provincie over een participatie waren in 2016 aan de gang. Op 26 april 2017 keurde de provincieraad deze participatie voor een bedrag van 13 miljoen goed. Hiermee zal de provincie ook aandeelhouder worden.

Indien de lopende fusieverkenning tussen het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports tot een effectieve fusie leidt, maken ook de provincie Oost-Vlaanderen, Evergem en Zelzate daar deel van uit.

Goed nabuurschap uitbreiden

Evergem en Zelzate zaten al geruime tijd als waarnemer in de raad van bestuur van het Havenbedrijf Gent. Zo werden ze mee betrokken bij de ontwikkeling van het havengebied zonder evenwel formeel mee te beslissen. Het Havenbedrijf was vragende partij om beide besturen een stem in het kapittel te geven: door aandeelhouder te worden beslissen zij ook daadwerkelijk mee over hoe de haven zal evolueren. Het havengebied strekt zich immers niet enkel uit op Gents grondgebied, maar ook op dat van Evergem en Zelzate. Met deze toetreding van beide gemeenten wordt het goede nabuurschap uitgebreid.

Colofon

Havenbedrijf Gent nv van publiek recht, jaarverslag 2016

Verantwoordelijke uitgever: Daan Schalck, p/a Havenbedrijf Gent nv van publiek recht,
John Kennedylaan 32, B-9042 Gent, 3000A

Contact: Havenbedrijf Gent, John Kennedylaan 32, B-9042 Gent, 3000A,
tel. +32 9 251 05 50, fax +32 9 251 54 06, contacteer@havengent.be,
www.havengent.be @havengent #havengent

Deze publicatie 'Havenbedrijf Gent, feiten en cijfers – jaarverslag 2016' verschijnt in het Nederlands en het Engels.