

Duurzaamheids- verslag 2019



Port of
Antwerp

MAATSCHAPPIJ
LINKERSCHELDEOEVER



Kamer van
Koophandel
Antwerpen-
Waasland
Alfaport

Duurzaamheids- verslag 2019

INHOUD

| | |
|---|----|
| Duurzame groei ten dienste van de samenleving | 6 |
| Duurzame hoogtepunten in 2018 | 10 |
| Onze strategische prioriteiten | 12 |
| Onze duurzaamheidsdoelen | 13 |
| Over dit duurzaamheidsverslag | 14 |



Duurzame groei ten dienste van de samenleving

2017 en 2018 waren topjaren voor de haven van Antwerpen. Onze activiteiten groeiden en de industrie rolde een nieuwe golf van investeringen uit over de haven. Niet alleen werd onze meerwaarde als economische hub van wereldformaat en motor voor de Vlaamse en Belgische economie in de verf gezet, maar de resultaten kwamen ook tot stand binnen een langetermijnstrategie van duurzame groei. Daarbij staat de zorg voor de haven en haar omgeving steeds meer op de voorgrond.



Jacques Vandermeiren
CEO Havenbedrijf Antwerpen

Wie 2017 en 2018 overschouwt, kan niet voorbij aan de groeicurve van de Antwerpse haven. In 2018 werden in de haven 235,2 miljoen ton goederen maritiem overgeslagen: een groei van 5,1 procent en het zesde recordjaar op rij. De groei manifesteert zich bovendien in alle cargotypes. Ruim de helft van de goederen ging de haven in of uit per container, met 11,1 miljoen TEU eveneens een historisch record.

Hoe past die economische groei binnen de koers naar de duurzame haven van de toekomst?

Jacques Vandermeiren (CEO Havenbedrijf Antwerpen): "In alles wat we ondernemen streven we naar een zo groot mogelijke duurzame bijdrage aan de samenleving. De topjaren 2017 en 2018 bevestigen onze positie als wereldhaven en onze bijdrage aan de tewerkstelling en welvaart in Vlaanderen. Even belangrijk is dat we die groei realiseerden zonder een significante toename van onze milieuemissies. Onze productie- en logistieke processen verlopen dus steeds efficiënter, een pluim op de hoed van alle bedrijven in het havengebied. We stelden onze economische positie veilig, maar niet zonder onze verantwoordelijkheid te nemen voor het milieu en het klimaat, zorg te dragen voor onze medewerkers en de omwonenden, en bij te dragen aan een rechtvaardigere wereld. Door intensief samen te werken – met ondernemingen, de overheid, de lokale gemeenschappen, kennisinstellingen, ngo's – bouwden en bouwen we bovendien verder aan een duurzaam havenplatform dat met beide voeten in de maatschappij staat."

Stephan Vanfraechem (directeur Alfaport Voka): "Als groot industriegebied nemen we de verantwoordelijkheid om positief bij te dragen aan duurzaam industrieel ondernemerschap en elke impact die we veroorzaken tot een minimum te beperken. We zijn een deel van de oplossing. Ik stel met plezier vast dat steeds meer bedrijven uit het havengebied duurzaamheid op de agenda hebben. Tal van innovatieve projecten zagen de voorbije jaren het levenslicht. Niet alleen groene projecten, zoals investeringen in hernieuwbare energie, maar ook mens- en maatschappijgerichte initiatieven als

duurzame tewerkstelling. Duurzaamheid is een drijfveer geworden voor de business plannen. We slagen er daardoor alsmáar beter in om onze visie op duurzaamheid als één en ondeelbaar concept in de praktijk te brengen op het havenplatform."

Peter Van de Putte (directeur Maatschappij Linkerscheldeover): "Bij dat alles was de dialoog met onze stakeholders ook de voorbije jaren een prioriteit. De 'Staat van de Waaslandhaven voor omwonenden', een nieuw initiatief dat we in 2018 lanceerden, weerspiegelt onze ambitie om onze burens op Linkeroever nog beter te informeren over onze activiteiten en ze te betrekken bij uitdagingen zoals mobiliteit. Onze duurzaamheidsaanpak omvat dus de hele samenleving: niet alleen de havenactoren, maar ook de burger."

Welke rol speelt dit verslag in het transitietraject van de haven?

Vanfraechem: "Net zoals het hele transitietraject pakken we ook onze duurzaamheidsverslaggeving vanuit de havengemeenschap aan. De uitdagingen

“
In alles wat we ondernemen streven we naar een zo groot mogelijke duurzame bijdrage aan de samenleving.”

Jacques Vandermeiren



Peter Van de Putte
directeur Maatschappij
Linkerscheldeover

die op ons afkomen zijn immers niet min, en zonder samenwerking zal het niet lukken ze te counteren. Door vastgelegde indicatoren op te volgen, weten we op welke vlakken we als havenplatform goed scoren, maar brengen we ook in beeld op welke domeinen het beter moet. Dit duurzaamheidsverslag, het vijfde in de rij, volgt de nieuwste standaarden van het Global Reporting Initiative en werd opnieuw extern gevalideerd. Met die aanpak verbeteren we ons kwaliteitsproces jaar na jaar en verwerven we nieuwe inzichten in rapporteringsmethodieken. En we inspireren ondernemingen in de haven om zelf met duurzaamheidsrapportering aan de slag te gaan.”

Van de Putte: “Het duurzaamheidsverslag vormt ook een belangrijk instrument voor onze stakeholderdialoog. In deze editie besteden we extra aandacht aan transparante en open communicatie over onze successen, maar ook over onze verbeterpunten en uitdagingen. Rond die uitdagingen zetten we eind 2019 een participatief event met onze stakeholders op. Het duurzaamheidsverslag begeleidt ons daardoor bij onze transitie.”

Vandermeiren: “Het duurzaamheidsverslag is een toetssteen voor onze ambitie om op zoveel mogelijk vlakken een duurzame toegevoegde waarde te creëren voor de maatschappij. Voor het eerst hebben we het verslag opgebouwd rond de vijf pijlers van duurzame ontwikkeling – Prosperity, Planet, People, Peace en Partnerships: een weerspiegeling van onze geïntegreerde aanpak. Met heldere infografieken geven we weer hoe we onze bijdrage aan de Sustainable Development Goals (SDG’s) van de VN concreet maken. Een volgende stap is het formuleren van havenspecifieke doelstellingen, waaraan we onze duurzame prestaties kunnen toetsen. Vanuit het Havenbedrijf Antwerpen willen we daar, met ons ondernemingsplan als hefboom, de komende jaren de lead in nemen.”

“Het eerste industriële stoomnetwerk in de haven, ECLUSE, is een feit.”

Peter Van de Putte

De haven van Antwerpen wil een innovatieve trekker zijn. Welke verwezenlijkingen van de voorbije jaren dragen daartoe bij?

Van de Putte: “Het eerste industriële stoomnetwerk in de haven, ECLUSE, is een feit. Op jaarbasis zorgt dit groene-energienet voor een vermindering van 100.000 ton CO₂-uitstoot en levert het minstens 5 procent van alle groene warmte die in Vlaanderen geproduceerd wordt. Maar het belang ervan gaat nog verder: als lichtend voorbeeld effent ECLUSE het pad voor andere samenwerkingsprojecten rond hernieuwbare energie in de haven.”

Vandermeiren: “We hebben de haven uitgerust met walstroom voor binnenvaartschepen en riviercruiseschepen, en ook onze eigen vloot beschikt over walstroom. Het aanbieden van walstroom voor zeeschepen wordt een van de prioriteiten van de komende jaren. Ook op het vlak van de circulaire economie verleggen we grenzen. Om bedrijven over de streep te trekken om nieuwe technologieën uit te testen en op te schalen, bouwen we aan een proeftuin. In een eerste demo rond CCU (Carbon Capture and Utilisation) wordt



Stephan Vanfraechem
directeur Alfaport Voka

het potentieel van groene methanol onderzocht. Met dergelijke projecten zetten we stappen richting een geïntegreerde, efficiënte en circulaire haven, waar industriële spelers en sectoren over de bedrijfsgrenzen heen samenwerken.”

Vanfraechem: “Om wereldwijd concurrentieel te blijven, moet de haven transformeren van een analoge naar een digitale haven. Met NxtPort lanceerden we samen met een aantal grote bedrijven een innovatief *smart data sharing*-platform om de maritieme en logistieke processen in de Antwerpse haven vlot te trekken. Het duurzame potentieel is enorm, want digitalisering van de havenprocessen heeft met de inperking van de fysieke documentenstroom een positief effect op het milieu en kan tot nog meer efficiëntie leiden.”

Vandermeiren: “Ons actief duurzaamheidsbeleid krijgt ook navolging in andere havens. Zo inspireerde onze duurzaamheidsverslaggeving de internationale maritieme sector om zich te engageren voor de SDG’s. Dat leidde in 2018 tot de ondertekening van het World Ports Sustainability Program-charter.”

“Om wereldwijd concurrentieel te blijven, moet de haven transformeren van een analoge naar een digitale haven.”

Stephan Vanfraechem

Welke uitdagingen dienen zich de komende jaren aan en hoe bereidt de havengemeenschap zich daarop voor?

Van de Putte: “Om onze positie als wereldhaven te blijven vervullen, zijn de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de haven van fundamenteel belang. Het fileprobleem in en rond Antwerpen vormt een belangrijke bottleneck voor het wegverkeer. De modal shift moet de komende jaren gebeuren, om te voorkomen dat de haven letterlijk vastloopt. Het goederentransport via het spoor en de binnenvaart moeten we de komende jaren verder doen toenemen, dat is een prioriteit. Verder zullen we maatregelen blijven nemen om het vrachtvervoer efficiënter te maken. Ook inspanningen van andere actoren zijn nodig, want het haventransport vertegenwoordigt maar een vierde van het vrachtverkeer over de Antwerpse hoofdwegen. De werken aan de Oosterweelverbinding zullen de komende jaren de filelast nog aanscherpen, maar op termijn ook verlichten.”

Vanfraechem: “De vitaliteit van de haven hangt ook af van de mate waarin we erin slagen om knelpuntberoepen in te vullen en onze werknemers klaar te stomen voor de digitale toekomst. Onze inspanningen op het vlak van rekrutering, opleiding, bijscholing en vorming zullen we dus onverminderd voortzetten. Het verbeteren van ons imago als aantrekkelijke werkgever voor de jonge generatie zie ik als een belangrijke uitdaging voor de komende jaren.”

Vandermeiren: “In de haven ligt een belangrijke hefboom voor de klimaattransitie. Daar moeten we volop op inzetten. Niet alleen door onze eigen klimaatengagementen waar te maken, maar ook door producten en technologieën te ontwikkelen die de uitstoot bij ons maar vooral ook elders ter wereld doen dalen. De wereld evolueert in een recordtempo en de toekomst is onvoorspelbaar. Innovatie is de sleutel voor een duurzame toekomst van de haven.”

Onze duurzame prestaties in 12 hoogtepunten

1



In 2018 werden in de haven **235,2 miljoen ton goederen** overgeslagen: een groei van **5,1%**. Het totaal tonnage aan **geproduceerde goederen** kende in 2018 een absoluut record van **67 miljoen ton**. De industriële investeringen namen toe, tot een totaalbedrag van **3,4 miljard euro** in 2017.

2



De groei van 2017 en 2018 werd gerealiseerd **zonder een significante toename van onze milieuemissies** (NO_x, SO₂, fijn stof en CO₂). Het energieverbruik nam met **2,3%** af, ondanks de groei van onze activiteiten.

3



Bedrijven uit de haven bouwen mee aan het **eerste circulaire en klimaatneutrale bedrijventerrein** van het land, Blue Gate Antwerp. Met een demonstratieproject rond **Carbon Capture and Use** (CCU) testen we de productie van groene methanol uit in onze **circulaire proeftuin**.

4



ECLUSE, het **eerste groene warmtenetwerk** in de haven, is operationeel. Het geïnstalleerde vermogen aan **hernieuwbare energie** is toegenomen tot **262,83 MWe** in 2018. Op 9 plaatsen zijn **walstroomkasten** aanwezig.

5



Er werden **2494 kortingen voor groene schepen** uitgereikt aan rederijen. We hebben concrete stappen gezet in het aanbieden van alternatieve brandstoffen zoals **lng** en **waterstof**. De eerste elektrische binnenvaartschepen en schepen varende op waterstof deden de haven van Antwerpen aan.

6



De Antwerpse haven gaat als eerste van Europa voor **Zero Pellet Loss**, een unieke samenwerking tussen industrie, logistiek en transport om plastic korrels in het milieu te voorkomen.

7



Sinds de opstart in 2017 maakten **500.000 passagiers** gebruik van DeWaterbus als alternatief voor de auto. Ook fietsen naar het werk kent een sterke stijging: van 6% in 2016 naar 16% in 2018.

8



Met het Grenspark Groot-Saetfinghe wordt werk gemaakt van een **robuust natuurpark van 4500 hectare**.

9



We lanceerden het **dataplatform NxtPort** om de maritieme en logistieke processen nog efficiënter te maken.

10



Via de **employer branding-campagne 'Jij. De Haven. De Wereld.'** zetten we de haven als aantrekkelijke werkgever in de kijker en bouwen we een community uit rond de mensen die in de haven werken.

11



Door het aandeel gecertificeerde cacao aanwezig in de haven in kaart te brengen, werken we mee aan **Beyond Chocolate**, het partnerschap dat werk maakt van een duurzame Belgische chocoladeketen, en besteden we aandacht aan de rol van een haven in de volledige supply chain.

12



Met de ondertekening van het **World Ports Sustainability Program** in het Havenhuis en de opstart van de **Leerstoel Sustainable Transformation** inspireren we de internationale havengemeenschap rond duurzame ontwikkeling.

Onze strategische prioriteiten

De wereld waarin de haven van Antwerpen opereert, verandert snel en er komen grote uitdagingen op ons af. Om weerbaar te blijven versterken we onze thuisbasis en behouden tegelijk ons mondiale perspectief als wereldhaven.

Door in te zetten op 5 strategische prioriteiten bouwen we vandaag aan de haven van morgen.

Duurzame groei

We ontwikkelen de haven om onze positie als economisch knooppunt te blijven verzekeren. Door onze activiteiten te diversifiëren houden we de toegevoegde waarde en tewerkstelling op peil en versterken we het maatschappelijk draagvlak van de haven. Onze groei brengen we tot stand met respect voor mens en leefomgeving.

Vlotte mobiliteit

Om aantrekkelijk te blijven als economische partner en werkgever is een vlottere mobiliteit en betere bereikbaarheid onze absolute prioriteit. We werken proactief aan duurzame mobiliteitsoplossingen en alternatieven voor zowel het vrachtverkeer als het woon-werkverkeer. Ook tijdens de ingrijpende werken aan de Oosterweelverbinding zetten we alles op alles om het verkeer toch zo vlot mogelijk te trekken.

Innovatie en transitie

De haven van Antwerpen wil een innovatieve trekker zijn. Door in te zetten op de transitie naar een koolstofarme en circulaire economie komen we de internationale klimaatafspraken na en bouwen we aan een duurzaam havenplatform. Door resoluut de kaart te trekken van digitalisering en datasharing maken we onze supply chains steeds performanter, efficiënter en veiliger.

Veilige thuishaven

We zorgen dat de haven van Antwerpen een aantrekkelijke en op alle manieren veilige locatie is voor onze medewerkers, klanten en leveranciers. Om ons voor te bereiden op de golf van automatisering en vergrijzing investeren we volop in selectie, opleiding en omkadering voor onze werknemers.

Samenwerkende cluster

We slaan de brug naar huidige en nieuwe partners en stakeholders om toekomstige uitdagingen zoals mobiliteit, talent, duurzaamheid en efficiëntieverhoging samen aan te pakken.

Onze duurzaamheidsdoelen

Prosperity

Bouwen aan welvaart en welzijn door economische ontwikkeling met aandacht voor innovatie, optimalisatie en toegevoegde waarde

Peace

Bijdragen aan een vredevolle, rechtvaardige en inclusieve samenleving door transparantie en dialoog

Planet

Op een proactieve, verantwoorde en kritische manier omgaan met milieu-uitdagingen, zoals klimaat, luchtkwaliteit en drijfvuul

People

Een gezonde, waardige werkomgeving creëren met aandacht voor een duurzame loopbaan voor alle werknemers

Partnership

Invulling geven aan een duurzame toekomst door samenwerking met betrokkenen in en rond de haven van Antwerpen

Over dit duurzaamheidsverslag

Dit verslag is het vijfde duurzaamheidsverslag van de havengemeenschap van Antwerpen. Met dit verslag rapporteren we als havengemeenschap over onze gezamenlijke inspanningen en resultaten op het vlak van duurzame ontwikkeling.

License to operate

Het verslag is, net zoals de vorige edities, een samenwerking van het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever en Alfaport Voka. Het is een bewuste keuze om niet als afzonderlijke organisaties, maar als havengemeenschap aan de weg naar een duurzame haven te timmeren. Dit duurzaamheidsverslag kwam bovendien tot stand via een intensieve samenwerking met onze stakeholders: bedrijven, gemeentebesturen, het middenveld en buurtbewoners. In het kader van onze 'license to operate' zien we het als onze verantwoordelijkheid om hen op een transparante manier te informeren over onze impact en hen deelgenoot te maken van de duurzaamheidsinspanningen op het havenplatform. Tegelijk willen we met ons duurzaamheidsverslag alle bedrijven in het havengebied inspireren om duurzame ontwikkeling nog meer in hun bedrijfscultuur in te bouwen.

Duurzame ontwikkeling als continu proces

Duurzame ontwikkeling is een continu proces en stopt niet met de uitgave van een duurzaamheidsverslag. Tussen twee rapporteringsmomenten treden we actief met onze stakeholders in dialoog om onze data te analyseren en evalueren, en nieuwe projecten vorm te geven. In het tussenliggende jaar reiken we de Sustainability Award van de Antwerpse havengemeenschap uit. Met die award

bekronen we een project dat op een opmerkelijke manier bijdraagt aan de SDG's. In 2018 selecteerde de vakjury drie finalisten: Ashland Specialties Belgium, BASF Antwerpen en Compagnie Maritime Belge (CMB). Op basis van de punten van de jury en de uitslag van de online stemming door het grote publiek, won CMB de award met de Hydroville shuttle, het eerste passagiersschip aangedreven door waterstof. De jury oordeelde dat CMB met dit beloftevolle en toekomstgerichte project een pioniersrol opneemt en dat dit initiatief als katalysator kan werken voor andere spelers in de markt. Alle ingediende projecten kregen visibiliteit in een brochure en via multimediale communicatie. Op www.duurzamehavenvanantwerpen.be kan iedereen die betrokken of geïnteresseerd is volgen hoe de haven duurzame ontwikkeling dagdagelijks in de praktijk brengt.

Data en databereik

In dit vijfde duurzaamheidsverslag rapporteren we over data tot en met eind 2018. Economische en sociale gegevens, afkomstig uit de jaarrekeningen en sociale balansen neergelegd bij de Nationale Bank van België, zijn opgenomen tot en met 2017. Om recente ontwikkelingen te illustreren, zijn soms acties opgenomen uit 2019. De gebruikte gegevens berusten zoveel mogelijk op officiële statistieken. Onder meer de Vlaamse regulator van de elektriciteits- en gasmarkt (VREG), het

Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), Valipac, de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het interuniversitair Expertisecentrum Onderzoek en Ontwikkelingsmonitoring (ECOOM) stelden gegevens ter beschikking.

Methodologie

Dit duurzaamheidsverslag is opgesteld conform de internationale Global Reporting Initiative-standaard (GRI, 'In accordance with the Standards' core). Omdat het rapporteringskader geschikt zou zijn voor de haven van Antwerpen, werden de GRI-richtlijnen en -methodologie op maat aangepast. Van de GRI-lijst werden enkel die generieke indicatoren overgenomen die zinvol zijn in een havencontext. Ze werden aangevuld met havenspecifieke indicatoren van officiële bronnen en andere externe organisaties, steeds in overeenstemming met de GRI-richtlijnen.

Bij de opmaak van elk duurzaamheidsverslag voegen we nieuwe, pertinente indicatoren toe en schrappen we niet-relevante indicatoren. Zo werden in deze editie het aantal vervoerde passagiers in DeWaterbus en de fietsbus, de afvalsortering door de bedrijven en het percentage opgeslagen duurzame cacao toegevoegd als op te volgen indicatoren. De indicator Container Barge Efficiency Indicator werd geschrapt.

Het duurzaamheidsverslag werd gevalideerd door een externe auditeur. De validatie werd uitgevoerd volgens de 'International Standard on Assurance Engagements' (ISAE) 3000, een model dat ontwikkeld werd voor de attestatie van niet-financiële data. De geattesteerde indicatoren zijn doorheen de tekst aangevinkt (✓).



ONZE ECONOMISCHE ACTIVITEITEN

In 2017 en 2018 groeiden de economische activiteiten van de haven van Antwerpen voor het vijfde en zesde jaar op rij, met een toename van alle soorten ladingen en een nieuwe golf van investeringen. Die groei bevestigt de aantrekkingskracht van Antwerpen als wereldspeler en thuishaven van de grootste geïntegreerde chemische cluster in Europa. Ze zet ook het belang van de haven als motor voor de Belgische en Vlaamse economie in de verf.

De voorbije jaren legden we de basis voor verdere duurzame ontwikkeling, door:

- werk te maken van de capaciteitsverhoging voor containers,
- structurele oplossingen te ontwikkelen voor het mobiliteitsprobleem,
- overtuigd in te zetten op de energietransitie, innovatie en digitalisering.

Duurzame groei 18

Toegankelijke haven 24

Transitie naar de
circulaire economie 32

Digitale innovatie 38

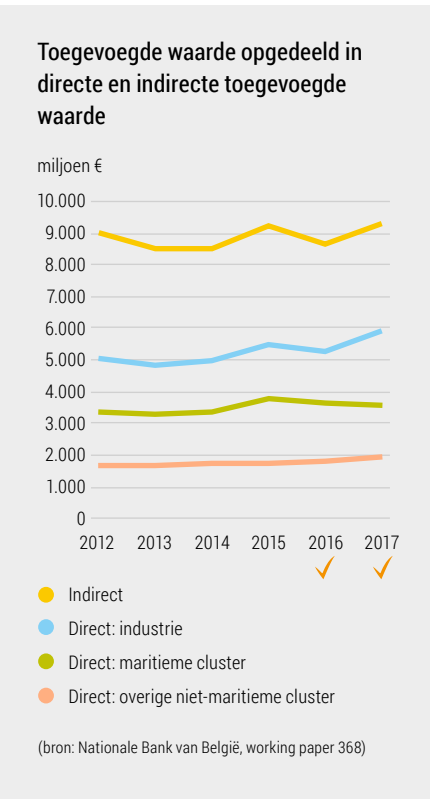
Uitdagingen en blik
op de toekomst 43

Hoe vullen we de SDG'S in? 44



Duurzame groei

Om onze positie als wereldhaven te behouden, zetten we in op duurzame ontwikkeling. Onze toegevoegde waarde neemt de laatste jaren globaal gezien toe, waarbij de industriële activiteiten de grootste groei kennen. Ook het aantal jobs in de haven neemt de laatste jaren opnieuw licht toe. Nieuwe investeringen tonen aan dat onze haven een aantrekkelijke vestigingsplaats blijft voor bedrijven.






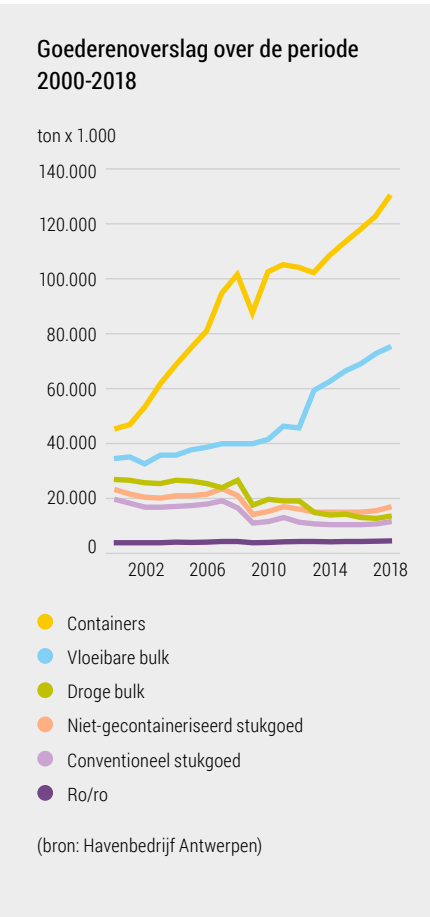
Toegevoegde waarde

In 2017 realiseerde de haven van Antwerpen een toegevoegde waarde van 20,8 miljard euro (✓). De haven levert daarmee 4,8 procent van het Belgische en 8,0 procent van het Vlaamse bruto binnenlands product. Daarmee realiseren we, na een dieptepunt in 2013 en een terugval in 2016, opnieuw een groei.

Zowel de directe (door activiteiten in de haven) als de indirecte toegevoegde waarde (door activiteiten gerelateerd aan de haven) namen toe ten opzichte van

2016. De grootste bijdrage aan de directe toegevoegde waarde kwam opnieuw van de havenindustrie (productie-, opslag- en transportbedrijven), met in 2017 een nieuwe recordomzet van 5,9 miljard euro. Ook de goederenbehandeling, die een belangrijke toegevoegde waarde levert, kende voor het zoveelste jaar op rij een stijging. Binnen de maritieme cluster (scheepsagenten en expediteurs, rederijen, goederenbehandeling, maritieme handel, scheepsbouw en herstelling) daalde de toegevoegde waarde lichtjes in 2017.

|  Maritieme cluster |  Industrie |  Overige niet-maritieme cluster |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">Scheepsagenten en expediteursGoederenbehandelingRederijenHavenbedrijfDiverse | <ul style="list-style-type: none">ChemiePetrochemieOverige industrie | <ul style="list-style-type: none">HandelVervoer over landAndere logistieke diensten |



Overslag van goederen

2018 was voor de overslag van goederen het zesde recordjaar op rij. De totale overslag bedroeg 235,2 miljoen ton, met een groei in alle cargotypes. Die bovengemiddelde groei toont aan dat onze strategie op het vlak van maritieme toegankelijkheid, infrastructuur en tarieven vruchten afwerpt.

De sterkste groei valt op te tekenen bij de containertrafiek en de vloeibare bulk. De toename van de containertrafiek is de laatste jaren een wereldwijde trend. Steeds meer goederen die vroeger in bulk werden vervoerd, zitten nu in containers, denk maar aan suiker en staalproducten. De groei van de containertrafiek in de haven van Antwerpen steeg naar 130,9 miljoen ton of 11,1 miljoen TEU (Twenty feet Equivalent Unit). De vloeibare bulkgoederen legden sterke groeicijfers voor met een toename tot 75,8 miljoen ton. Die groei is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de overslag van aardoliederivaten en chemicaliën.

De totale overslag van stukgoederen (conventioneel stukgoed, niet-gecontaineriseerd stukgoed en roll-on/roll-off) kende een lichte groei. De overslag van stukgoederen is belangrijk voor de haven: ze brengt een hoge toegevoegde waarde met zich mee, met een positief gevolg voor de tewerkstelling.

De overslag van droge bulk kende na de daling van de laatste jaren opnieuw een groei (tot 13 miljoen ton). Die was het gevolg van een grotere overslag van meststoffen, zand en grind en een verdubbeling van de kolenoverslag. Dat laatste is deels toe te schrijven aan een verschuiving naar Antwerpen van maritieme kolentrafiëken bestemd voor Duitsland. Die verschuiving gebeurde omwille van de extreem lage waterstanden op de Rijn in de zomer en het najaar van 2018, een gevolg van de droogte.

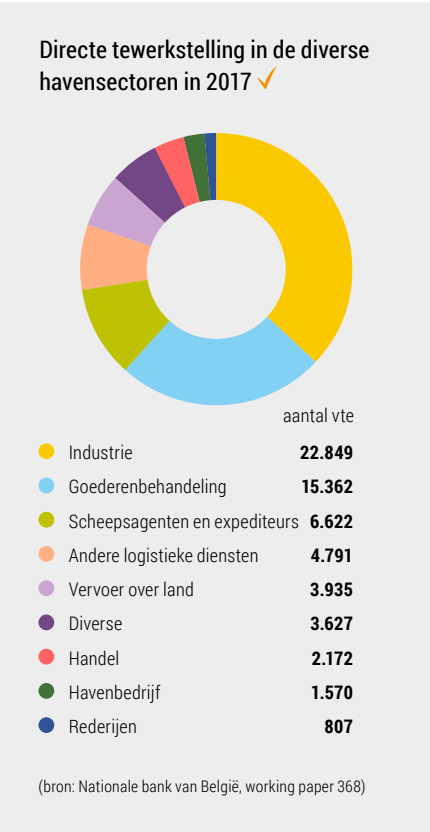
Logistiek

Veel binnengekomen goederen worden eerst verwerkt voordat ze de haven verlaten. Het gaat dan over meten, wegen, herverpakken en labelen tot zelfs assemblage. De haven van Antwerpen beschikt over 615 hectare overdekte magazijnen. Daarnaast is er nog 7,2 miljoen m³ tankopslagcapaciteit bij opslag- en distributiebedrijven en 5,4 miljoen m³ opslagcapaciteit bij de raffinaderijen. In vergelijking met vijftien jaar geleden zijn die cijfers aanzienlijk toegenomen, maar sinds 2016 zijn ze min of meer stabiel.

De beschikbare ruimte voor opslag is momenteel ongeveer volledig ingenomen. Om te anticiperen op de alsmaar toenemende ontwikkeling van de havenactiviteiten is er extra capaciteit nodig om containers op te slaan. Dat is ook noodzakelijk opdat de haven haar internationale leiderspositie kan behouden en om de werkzekerheid en welvaart in Vlaanderen te blijven garanderen. Met de goedkeuring in mei 2019 van de plannen om de haven uit te breiden in mei 2019 (zie kader), is er opnieuw toekomstperspectief.

Groen licht voor extra containercapaciteit

De Vlaamse regering keurde op 17 mei 2019 het ontwerp van voorkeursbesluit goed voor de ontwikkeling van extra containercapaciteit in de Antwerpse haven. Tegen 2026 wordt de containercapaciteit met bijna de helft uitgebreid, goed voor de behandeling van meer dan 7 miljoen extra containers. De capaciteit wordt mede gerealiseerd via de inbreiding van bestaande dokken, met op verschillende plaatsen extra kades. Er komt één nieuw dok, dat enkel langs de zuidzijde ontwikkeld wordt. Het polderdorp Doel blijft bestaan. Aan die regeringsbeslissing ging een geïntegreerd onderzoek en een intensief participatietraject vooraf.



Tewerkstelling

De Antwerpse haven stelt in totaal meer dan 140.000 mensen voltijds te werk (vte). Daarmee is de haven met voorsprong de grootste werkgever in de regio. In 2017 waren er 144.182 directe en indirecte werkrachten. Daarvan waren er 61.735 vte rechtstreeks gelinkt aan de havenactiviteiten, waarvan het grootste deel (37% resp. 25%) in de industrie en de goederenbehandeling. 82.447 vte waren tewerkgesteld in een job die is afgeleid van de haven (✓).

De laatste jaren blijft het aantal jobs in de haven stabiel. Na een lichte daling in 2014 en 2015 neemt het aantal jobs sinds 2016 weer toe. In het Duurzaamheidsverslag 2017 (cijfers 2015) koppelden we de lichte daling van de directe tewerkstelling voorzichtig aan de toenemende digitalisering en automatisering van de bedrijfsprocessen. Dat de tewerkstelling in de haven opnieuw toeneemt, toont aan dat de evolutie naar een digitale haven, noodzakelijk om onze wereldpositie te behouden, geen negatief effect hoeft te hebben op de tewerkstelling. Mogelijk wijzigt de inhoud van de jobs daardoor wel en worden jobs die hoofdzakelijk uit

operationele handelingen bestonden geautomatiseerd en vervangen door meer strategische jobs die analyse, verwerking en bijkomende acties vragen.

Veel jobs in de haven raken moeilijk ingevuld. Dat heeft enerzijds te maken met het onevenwicht tussen de vraag en het aanbod van technische profielen in heel België. Maar ook de files in en rond Antwerpen dreigen de haven minder aantrekkelijker te maken als werkplek. Uit de belevingsbarometer (zie 'Onze samenleving') blijkt dat jongeren de haven steeds minder als noodzakelijke economische motor voor een welvarende en duurzame toekomst zien. Om onze economische vitaliteit veilig te stellen, maken we er een prioriteit van om de haven in de markt te zetten als innovatieve, duurzame en aantrekkelijke werkgever.



Uitbreiding Waaslandhaven creëert 400 nieuwe jobs



In de loop van 2017 en 2018 sloot Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) zeven nieuwe concessies in de Waaslandhaven. De uitbreiding zorgt voor 400 à 450 nieuwe arbeidsplaatsen.

Het recent aangelegde Logistiek Park Waasland, dat in volle ontwikkeling is, ontvangt de meeste nieuwe concessiehouders. Familiebedrijf Metalon nam op 21 september 2018 als eerste een nieuw gebouw in gebruik, een magazijnencomplex van zo'n 18.000 m². Transport- en logistiek bedrijf Aertssen Logistics bouwt even verderop een gloednieuw distributiecentrum voor constructie- en landbouwmachines. Op de site van 14 ha komt ook een nieuw hoofdkantoor voor de logistieke afdeling van de groep. Ook bandengroothandel Agrityre, metaalbewerker Detavernier en transportbedrijven S'Jegers Logistics, Van Gucht en Roosens realiseren straks nieuwe gebouwen op diverse locaties op de linker-Scheldeover.

Lokale bedrijven

"Het merendeel van de recent gesloten concessies werd verleend aan lokale bedrijven die zich voor het eerst in de Waaslandhaven vestigen of die er een bestaande vestiging uitbreiden", zegt **Boudewijn Vlegels**, voorzitter van MLSO. "Een deel van de nieuwe arbeidsplaatsen is intussen al gerealiseerd. Ook drie concessies die we in 2016 verleenden, werden in 2018 in gebruik genomen: de sites van Kebony, Tabaknatie en DP World."

Investeringsen

De laatste jaren namen de industriële investeringen in de haven van Antwerpen opnieuw toe, met een totaalbedrag van 3,5 miljard euro in 2016 en 3,4 miljard euro in 2017 (✓). Dat bewijst dat de haven van Antwerpen nog steeds een interessante vestigingsplaats is voor de wereldwijde industrie. Onze centrale ligging ten opzichte van de grote Europese

consumptie- en productiecentra, onze hoge productiviteit en de topkwaliteit van onze opslag-, overslag-, distributie- en transportbedrijven blijven belangrijke troeven. Antwerpen is ook aantrekkelijk omdat we de thuisbasis zijn van de grootste (petro)chemische cluster van Europa en actief inzetten op de energietransitie.

Greep uit de investeringen in 2018

Twee miljard euro: zoveel investeerden zes grote bedrijven in 2018 in de Antwerpse haven. De investeringsgolf bevestigt de aantrekkingskracht van Antwerpen als economische motor en als grootste chemische cluster in Europa.

Havenbedrijf **DP World Antwerp** gaat de capaciteit van zijn terminal Antwerp Gateway aan het Deurganckdok met ruim een derde vergroten. Met de uitbreiding wil de groep anticiperen op de verwachte groei in de containertrafiek: van de huidige 2,5 miljoen containers per jaar naar 3,4 miljoen stuks in 2023.

Het petrochemische bedrijf **Borealis** gaat een van de grootste propaan-dehydrogenatie-fabrieken (PDH) ter wereld bouwen. De installatie komt op de bestaande site van Borealis in Kallo en heeft een geplande productiecapaciteit van 750.000 ton per jaar.

De Japanse chemiereus **Nippon Shokubai** breidde zijn vestiging in Zwijndrecht uit met twee nieuwe productiesites. De fabrieken zullen respectievelijk acrylzuur en superabsorberende polymeren (SAP) voor luiers produceren. Beide fabrieken hebben een capaciteit van 100.000 ton per jaar.

Het Britse chemiebedrijf **INEOS Oxide** liet in 2018 vier grote opslagtanks voor ethyleenoxide naar Antwerpen brengen. De nieuwe tanks maken deel uit van een investeringsprogramma van 100 miljoen euro waarmee INEOS zijn opslagcapaciteit voor ethyleenoxide aanzienlijk wil vergroten.

Oiltanking/AGT bouwt in de Antwerpse haven de grootste butaantank van Europa. Die zal INEOS in staat stellen om wereldwijd butaan aan te kopen en het in de Scheldehaven op te slaan. De nieuwe tank verdubbelt de capaciteit van de terminal op de linker-Scheldeoever van 138.000 m³ tot 273.000 m³.

De Japanse groep MOL Chemical Tankers slaat de handen in elkaar met de havengroep SEA-Invest. De nieuwe joint venture **Sea-Mol** investeert 300 à 400 miljoen euro in de bouw van een tankterminal voor vloeibare chemicaliën. De nieuwe investering zou minstens honderd jobs moeten opleveren.



Investeringsen in onderzoek en ontwikkeling

In 2017 investeerden bedrijven in de haven van Antwerpen 22,5 miljoen euro in onderzoek en ontwikkeling. De industrie investeerde 14,1 miljoen euro, de maritieme sector (scheepsagenten en expediteurs, goederenbehandeling en rederijen) 982.000 euro en nog eens 7,4 miljoen euro werd geïnvesteerd door andere niet-maritieme sectoren (handel, vervoer over land en niet-maritieme logistieke diensten) (✓). In werkelijkheid ligt het aandeel O&O-investeringen hoger: in het totaalcijfer wordt immers geen rekening gehouden met de personeelsuitgaven die rechtstreeks gelinkt zijn aan de O&O-afdelingen. Ook de O&O-investeringen van de vestigingen buiten de haven zijn buiten beschouwing gelaten.

Het aantal bedrijven in de haven dat zelf aan onderzoek en ontwikkeling doet, nam de laatste jaren opnieuw toe, tot 76 bedrijven in 2016-2017. De stijging was het grootst in de niet-maritieme cluster.

Toegankelijke haven

Een van de grote troeven van de Antwerpse haven is haar gunstige ligging: diep landinwaarts en dicht bij de grote productie- en consumptiecentra. De keerzijde is dat de haven op een druk gebruikt verkeersknooppunt ligt. Een ingrijpende modal shift van transport via de weg naar de binnenvaart en het spoor dringt zich op. Die is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de haven en de doorstroming naar het achterland te verzekeren.

Scheepvaart

De groei van de maritieme overslag gaat gepaard met meer scheepstrafiek naar de haven. Er meerden in 2018 14.595 zeeschepen aan in Antwerpen; een toename van 2,6 procent ten opzichte van 2017. De groei gaat ook hand in hand met een schaalvergroting in de scheepvaart. In 2018 telde de haven 622 zeeschepen met een capaciteit van meer dan 10.000 TEU (+ 17% t.o.v. 2017), waaronder 410 van meer dan 13.000 TEU (- 1% t.o.v. 2017) en zelfs 48 van meer dan 20.000 TEU.

Aantal aanlopen van schepen

| | Aangemeerde zeeschepen | Schepen 10.000 - 13.000 TEU | Schepen > 13.000 TEU |
|------|------------------------|-----------------------------|----------------------|
| 2010 | 14.783 | 39 | 52 |
| 2018 | 14.595 | 212 | 410 |

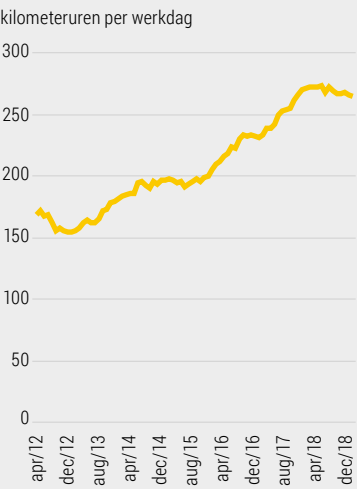
Nieuwe oceaanreuzen welkom in Antwerpen

De haven van Antwerpen mocht in 2018 heel wat megamaxschepen verwelkomen. De gloednieuwe oceaanreuzen deden de Scheldehaven aan tijdens hun ‘maidentrip’, hun eerste zeereis.

Megamaxschepen hebben een capaciteit van ongeveer 20.000 TEU en zijn daarmee de grootste containerschepen ter wereld. De terminals aan het Deurganckdok, MSC PSA European Terminal (MPET) en Antwerp Gateway, zijn uitstekend uitgerust om zulke reuzen te ontvangen. Onder meer de recent gebouwde Cosco Shipping Taurus, de Murcia Maersk en de Ever Golden deden in 2018 de haven van Antwerpen aan. De vlotte behandeling van megamaxschepen legt de haven geen windeieren: de containertrafieken lieten vorig jaar een groei van 6,2 procent optekenen, goed voor een totaal van 11,1 miljoen TEU.

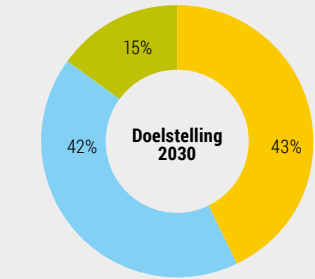
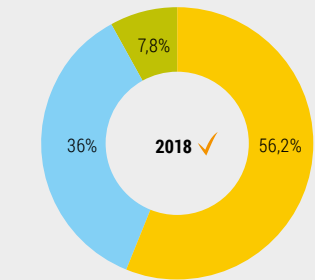
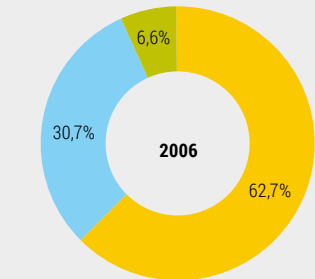


Voortschrijdend jaargemiddelde van de filewaarte op de Antwerpse hoofdwegen



(bron: Vlaams Verkeerscentrum)

Verdeling af- en aanvoer containers over de verschillende transportmodi



● Vrachtwagen
● Schip
● Trein

(bron: Havenbedrijf Antwerpen)

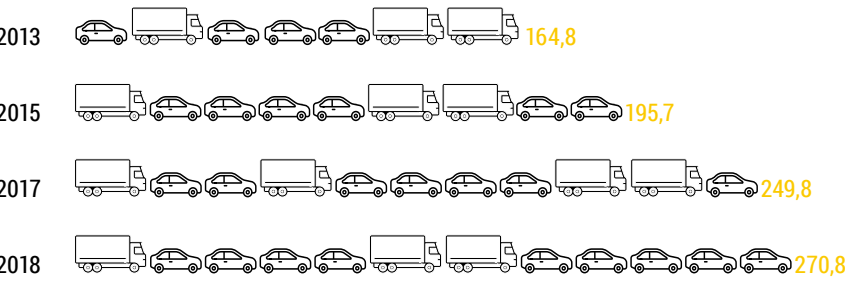
File

De files op de hoofdwegse rond de haven namen de laatste jaren fors toe, met 64 procent in 2018 ten opzichte van 2013. De trend in Antwerpen verschilt van de rest van Vlaanderen, waar de files minder sterk toenemen. Sinds midden 2018 lijkt de filewaarte te stagneren.

De files waren het zwaarst in mei 2018, met een voortschrijdend gemiddelde van 274,4 km.uur. Dat wil zeggen dat er in de twaalf voorafgaande maanden elke werkdag gemiddeld 274,4 kilometer file was gedurende een uur.

Veel verkeer op de Antwerpse hoofdwegen is doorgaand verkeer. Slechts 4,5 procent is vrachtverkeer dat verbonden is aan het haventransport. De realisatie van de Oosterweelverbinding, die de ring rond Antwerpen zal sluiten, zal het probleem maar gedeeltelijk oplossen. De komende jaren zullen we als havengemeenschap het transport via spoor, binnenvaart en pijpleidingen opvoeren en het transport via de weg optimaliseren.

Files op de Antwerpse hoofdwegen, uitgedrukt in voortschrijdend gemiddeld aantal kilometeruren per werkdag



Modal split

In de modal shift zien we dat de vloeibare bulkgoederen vooral worden getransporteerd via pijpleidingen en het water, droge bulk voornamelijk via het spoor en het water, terwijl het containervervoer voor een groot deel over de weg gebeurt. We voeren daarom een actief beleid om het aandeel vervoerde containers via spoor en binnenvaart te vergroten.

Anno 2018 gebeurt meer dan de helft van de containertrafiek van en naar de haven (56,2%) via de weg. 36 procent van de containers wordt vervoerd via schip, 7,8 procent via het spoor (✓). Tegen 2030 moet het aandeel van het wegtransport dalen tot 43 procent ten voordele van binnenvaart en spoor: het spoorvervoer moet verdubbelen en de binnenvaart moet licht toenemen.

Het Havenbedrijf Antwerpen zet in de periode 2018-2020 1,4 miljoen euro opzij voor projecten die zorgen voor een efficiënter vrachtverkeer van en naar de haven. Zeven initiatieven, die samen bijna 250.000 vrachtwagenritten van de weg houden, krijgen financiële steun. Het gaat over projecten die de binnenvaart en het spoorvervoer stimuleren en het wegverkeer efficiënter laten verlopen. De resultaten worden elk kwartaal gemeten en liggen momenteel op schema.

Ook de werknemers in de haven ondervinden hinder van de lange files. Het Havenbedrijf Antwerpen zet samen met de bedrijven in de haven in op duurzame vervoersmodi voor woon-werkverkeer (zie 'Onze mensen').

Vrachtwervoer over de weg

Het aantal containers dat vervoerd wordt over de weg bleef de laatste jaren stabiel en varieert rond de 56 procent. Om de haven vlot bereikbaar te houden moet niet alleen het aantal vrachtwagens verminderen, het wegtransport moet ook efficiënter worden. Daarvoor zijn er heel wat initiatieven lopende, maar moeten er ook voortdurend initiatieven bijkomen. Op het jaarlijkse Port of Antwerp Mobility Event, een netwerkevent over havenmobiliteit, wisselen partners van terminals, treinoperators, producenten en ontvangers van goederen nieuwe, duurzame mobiliteitsoplossingen voor goederenvervoer uit. MLSO besteedt op regelmatige basis aandacht

aan mobiliteit en oplossingen voor het mobiliteitsprobleem tijdens de halfjaarlijkse Staat van de Waaslandhaven.

We ontwikkelden een *truck guiding system* om het vrachtverkeer vlot en efficiënt door het havengebied te loodsen. Ook door terminals 's nachts open te houden, ontlasten we het wegverkeer (zie kader). Op de webpagina 'Mobiliteit: naar een bereikbare haven' vinden transporteurs actuele informatie over de wegenwerken in de regio en alternatieve routes om de haven te bereiken. De bedrijven in het havengebied nemen ook zelf initiatieven om transporten te clusteren en zo hun vervoer efficiënter te laten verlopen.

Hakka-platform vermijdt lege vrachtwagenritten

De Antwerpse start-up Hakka wil jaarlijks 120.000 vrachtwagenritten vermijden in en rond de haven. Een nieuwe applicatie voor samenwerking tussen transporteurs moet leiden tot minder ritten met een lege laadruimte.

Heel wat vrachtwagens rijden af en aan met lege containers. Om dat op te lossen, beheert Hakka NV al langer een digitaal uitwisselingsplatform voor containertransporten, waarop transporteurs ritten kunnen aanvragen en aanbieden. Zo krijgen ondernemingen inzicht in de lege kilometers van collega-transporteurs. Ook kleinere transportbedrijven kunnen daardoor hun containertransport optimaliseren, iets dat grote ondernemingen vaak intern kunnen doen.

Via de nieuwe applicatie 'Matching' geeft het platform voortaan ook suggesties voor een geoptimaliseerd containertransport. "Een speciaal ontwikkeld algoritme analyseert de aanvragen die transporteurs ingeven in het platform. Het systeem berekent vervolgens de beste routes en stelt de voordeligste en efficiëntste rit voor. Omdat de ritten automatisch worden voorgesteld, moeten bedrijven niet meer manueel zoeken", zegt **Yannick Spillemaeckers**, managing director van Hakka. "Die transparantie, in combinatie met heldere communicatie, zorgt ervoor dat zo weinig mogelijk vrachtwagens met een lege container de baan op moeten."





Deurganckdok
around the clock

Nachtlogistiek aanbieden is een mogelijke oplossing om pieken in het containertransport op terminals en over de weg op te vangen. Het zal helpen om het wegennet in Antwerpen en het Waasland tijdens de spits te ontlasten.

Sinds 2017 is daarom een deel van de containerterminals op de linker-Scheldeoever geopend van maandag 5 uur tot zaterdag 5 uur. Met die nachtopening willen de terminals een betere dienstverlening aanbieden aan hun klanten. Bovendien zorgt het voor een betere spreiding van het vervoer op de weg. Er wordt nu bekeken of de nachtopening kan worden uitgebreid naar terminals op de rechter-Scheldeoever.

Binnenvaart

Sinds 2009 stijgt het aantal containers dat via de binnenvaart wordt vervoerd. Tot 2013 nam ook het relatieve aandeel toe, maar sindsdien blijft dat aandeel redelijk constant, met in 2018 een aandeel van 36 procent. Tegen 2030 willen we het aandeel van de binnenvaart naar 42 procent brengen.

Actieplan binnenvaart

Om die doelstelling te behalen, stelden we in 2018 in overleg met alle betrokkenen

een actieplan op om de samenwerking tussen alle schakels in de logistieke keten te verbeteren en de efficiëntie van het transport over water te verhogen. Het actieplan kwam tot stand vanuit thematische werkgroepen, die tijdens veertig workshops de inhoud verfijnden. Het plan draait om drie grote pijlers: planning en samenwerking, bundeling van transportvolumes en digitalisering.



Danser Group: innovatie
in de binnenvaart

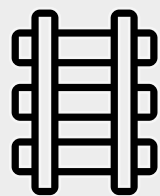
Danser Group, een van de grootste intermodale operatoren van Europa, lanceert twee nieuwe concepten voor transport via de binnenvaart. Het project kan jaarlijks een besparing van 26.000 vrachtwagenritten van en naar Antwerpen realiseren.

Voorstel 1: corridor tussen Noord-Frankrijk en Antwerpen

Bij een corridorsysteem doet een containerschip op regelmatige basis, bijvoorbeeld wekelijks, alle havens aan langs een bepaalde route of ‘corridor’. Daardoor verschuiven ladingen van de weg naar de binnenvaart. Die modal shift heeft veel voordelen: de CO₂-uitstoot daalt, de betrouwbaarheid van de aankomsttijden stijgt en de sterke zee- en doorvoerfuncties van de deelnemende havens worden optimaal benut.

Voorstel 2: hub & spoke-concept langs het Kanaal Brussel-Schelde

Het *hub & spoke*-concept is afkomstig uit de luchtvaart en verwijst naar een transport- en distributiesysteem waarbij goederen op één knooppunt of ‘hub’ worden verzameld. Van daaruit worden ze via ‘spaken’ doorgestuurd naar hun bestemming. Het voordeel van die aanpak is dat hetzelfde aantal schepen een groter aantal verbindingen kan realiseren (via een overslag in de hub). Bovendien zijn rechtstreekse verbindingen tussen bestemmingen waar minder vraag naar is vaak onrendabel. De tussenkomst van de ‘hub’ verkleint de afstand naar die bestemming.



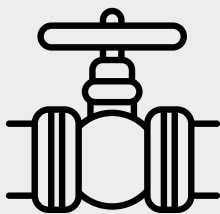
21.379.994 ton
in 2018 ✓

Spoorvervoer

Het vervoer van containers over het spoor nam sinds 2013 af, maar groeit de laatste jaren geleidelijk weer aan, tot ruim 21 miljoen ton in 2018 (✓), goed voor 7,8 procent van het totale containervervoer. De verbeterde ontsluiting op Linkeroever via onder meer de Liefkenshoekspoortunnel draagt daar aan bij. Toch blijft het aandeel van het spoorvervoer in het totale achterlandtransport van de haven te beperkt. Tegen 2030 moet dat aandeel verdubbelen naar 15 procent.

Spoorvervoer is niet alleen duurzaam, maar ook snel en betrouwbaar en geschikt voor zware ladingen en gevaarlijke transporten. Met een uitgebreid spoorwegennetwerk van meer dan 1.000 kilometer sporen op haar grondgebied, beschikt de haven van Antwerpen alvast over de nodige

infrastructuur om het spoorvervoer te doen groeien. Om zoveel mogelijk drempels om te kiezen voor het spoor weg te nemen, richtte het Havenbedrijf Antwerpen Railport op. Railport coördineert alle spooractiviteiten in de haven en zet met verschillende partners (andere spooroperatoren, Infrabel ...) projecten op om het spoorvervoer binnen de haven en naar andere Europese knooppunten performanter te maken. De partners van Railport (o.a. Alfaport Voka, essenscia en MLSO) werken ook aan een eenvoudiger regelgeving, modernisering van de spoorweginfrastructuur en een bundeling van de transportvolumes. Ook de informatie-uitwisseling tussen spoorwegactoren en terminals moet beter; daartoe werd het digitaal proefproject 'Rail Traffic System' gelanceerd.



45 miljoen ton
vloeibare producten
vervoerd via pijpleidingen

Pijpleidingen

Tussen de tankopslagbedrijven van de Antwerpse (petro)chemische cluster ligt een netwerk van 870 kilometer pijpleidingen, die samen instaan voor bijna 90 procent van alle transport van vloeibare goederen in de haven. In 2018 werd bijna 45 miljoen ton vloeibare producten vervoerd via pijpleidingen binnen de haven en van en naar het havengebied. Pijpleidingen zijn niet alleen een veilig, betrouwbaar en milieuvriendelijk transportmiddel voor korte afstanden. Ook voor de aanvoer en distributie van chemische producten in België en omliggende landen zijn ze een duurzame keuze. Pijpleidingen helpen ook om transporten van de weg te halen.

Het Havenbedrijf Antwerpen nam eind 2017 het beheer van een deel van het pijpleidingennetwerk over van de Nationale Maatschappij der Pijpleidingen. Met die overname wil het Havenbedrijf Antwerpen naast de nu al getransporteerde (petro)chemische producten ook de uitwisseling van restwarmte, waterstof en stoom faciliteren en zo de transitie naar duurzame energie in de haven versnellen.

DP World kiest voor transport via spoor

Terminaloperator DP World heeft de ambitie om zijn spooraanbod te verhogen tot 10 procent tegen 2020. Die modal shift zou het aantal vrachtwagenritten op jaarbasis doen krimpen met 50.000.

Om de overschakeling naar het spoor te bevorderen wil DP World de huidige spoorproducten verbeteren en nieuwe diensten aantrekken. Zo zou een nieuwe spoorverbinding met Stuttgart een duurzaam transportalternatief kunnen bieden voor de Duitse auto-industrie. De verbinding met Zwitserland wordt verhoogd van vier naar zes treinen per week en er komen nieuwe lijnen naar Frankrijk en naar North Sea Port (Gent-Vlissingen-Terneuzen).

Tijds winst

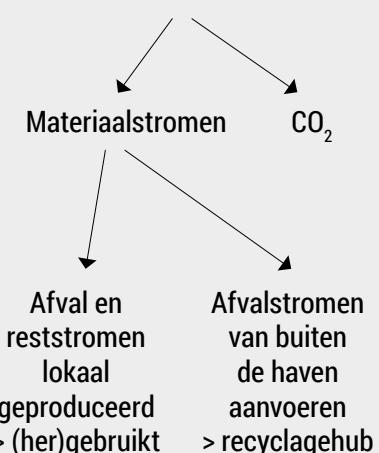
"Antwerp Gateway wordt in de toekomst aangesloten op bestaande Franse spoorverbindingen. Daardoor kunnen we producten op twee dagen tijd van Antwerpen naar Frankrijk vervoeren: dat is een tijds winst van drie dagen", zegt **Steve Declercq**, chie f business officer van DP World Antwerp. "Ook de Schweizerzug naar Zürich en Basel, die in juli 2018 werd opgestart, is een groot succes. Tegen 2020 zou 10 procent van alle transportactiviteiten van DP World langs het spoor moeten verlopen." Het lopende spoorproject kadert in een Open Projectoproep van het Havenbedrijf Antwerpen en krijgt financiële steun van het Havenbedrijf Antwerpen en de Vlaamse Regering.



Transitie naar een circulaire economie

Vlaanderen is internationale koploper in de circulaire economie en de haven van Antwerpen neemt daar een actieve rol in op. We zetten in op circulaire materiaal- en grondstofstromen, circulaire chemie en circulaire koolstofeconomie. Door grondstoffenkringlopen te sluiten bouwen we de haven uit als logistiek kruispunt en vliegwiel voor de circulaire economie van morgen. De haven stelselmatig circulair maken, is ook noodzakelijk om ons marktaandeel en -belang als chemisch-industriële cluster veilig te stellen en verder te ontwikkelen.

Circulaire economie



Circulaire economie in de haven

De haven creëert heel wat kansen om een circulaire economie te ontplooien. Onze omvangrijke chemische cluster, afvalverwerkende bedrijven, logistieke faciliteiten en ruime opslagmogelijkheden scheppen opportuniteiten om transport en terreinen samen te gebruiken en om bijproducten en afvalstoffen van het ene bedrijf bij het andere te (her)gebruiken. Een bijkomend perspectief is de ontwikkeling van recycling hubs, de ontbrekende schakel in hoogwaardig gesloten kringlopen. Die hubs organiseren de retourlogistiek

van end-of-life-producten en recycleren gesorteerde en voorbehandelde afvalstromen tot nieuwe materialen. Rond de hubs kunnen waardenketens opgezet worden, die waardevolle stromen omzetten in bruikbare grondstoffen. Ook CO₂ is een afvalstof die als bouwsteen kan dienen voor nieuwe stoffen of producten. Om een koploper te worden in de koolstofarme economie zetten we innovatieve CO₂-projecten op. Lees meer daarover in 'Onze planeet'.

Roadmap circulaire economie

Samen met de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) stelde de havengemeenschap een roadmap circulaire economie op, die de mogelijkheden in kaart brengt om de haven te ontwikkelen tot een circulaire hotspot.

Ze brengt in beeld hoe de havenzone zich kan ontwikkelen tot een recyclinghub voor kunststoffen en metalen. Op basis van de roadmap wordt de circulaire economie verder geïmplementeerd in de haven.

**67,5
miljoen euro**
investerings in de
circulaire economie
(materialen) in 2017

Investerings en toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde van de activiteiten binnen de circulaire economie (deel materiaalstromen) stijgt de laatste jaren stelselmatig en bereikte in 2017 een waarde van ruim 363,6 miljoen euro. De investeringen in de circulaire economie namen na een daling tussen 2010 en 2014 weer toe tot 67,5 miljoen euro. Die cijfers zijn gebaseerd op een analyse van de Nationale Bank bij de bedrijven onder de NACE-codes 33 (reparatie en

installatie van machines en apparaten), 38 (inzameling, verwerking en verwijdering van afval, terugwinning) en 39 (sanering en ander afvalbeheer). De cijfers tonen aan dat de circulaire economie in de haven van Antwerpen groeit, maar geven geen volledig beeld van alle circulaire activiteiten. In absolute getallen vertegenwoordigt de circulaire economie een beperkt deel van de toegevoegde waarde.

Speerpuntcluster Catalisti

De speerpuntcluster Catalisti, gevestigd in de kantoren van het Havenbedrijf Antwerpen, heeft als missie de transitie in de chemie- en kunststofindustrie te katalyseren en zo de duurzame chemie versneld naar de markt te brengen. Het platform werd eind 2016 opgericht en intussen is al voor negen patenten een aanvraagprocedure lopende. De speerpuntcluster Catalisti kreeg in het voorjaar van 2019 een centrale

regisseursfunctie in het 'moonshot-programma' van minister Philippe Muyters. Met dat innovatieprogramma trekt de Vlaamse Regering 400 miljoen euro uit voor beloftevolle technologische innovaties, die de transitie naar een CO₂-neutraal Vlaanderen in 2050 een belangrijke impuls geven en die nadien geëxporteerd kunnen worden naar de rest van de wereld.



Eerste circulaire bedrijfssite van België

Op het vroegere Petroleum-Zuid in Hoboken is Blue Gate Antwerp in aanbouw: het eerste circulaire en klimaatneutrale bedrijventerrein van het land. Blue Gate is een project van milieubedrijf DEC, vastgoedmakelaar Bopro, AG VESPA en Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV). De site trekt bedrijven aan uit de cleantech, chemie en logistiek die zich toeleggen op duurzame productie, distributie en onderzoek & ontwikkeling. De unieke ligging, aan de Schelde ten zuiden van Antwerpen, biedt heel wat opportuniteiten op het vlak van ontsluiting en logistiek. Bovendien stimuleert de strategische ligging van het bedrijventerrein kruisbestuiving tussen nieuw ontwikkelde procedés en opschaling in de productiebedrijven in de haven.

Eco-effectiviteit staat centraal in het concept: hetzelfde kwalitatieve

eindproduct produceren, maar met minder grondstoffen. Samen met gelijkgezinde ondernemers zetten bedrijven op micro- en macroniveau circulaire stromen op. Blue Gate Antwerp zal twee- tot drieduizend nieuwe banen scheppen. Daarnaast kunnen buurtbewoners profiteren van een opwaardering van de publieke ruimte, groene zones en opgewaardeerd historisch erfgoed.

Onder meer logistiek bedrijf Van Moer en projectontwikkelaar Montea zullen zich in Blue Gate vestigen. Ook BlueChem (zie kader), de incubator voor duurzame chemie, en Blue_App, het open innovatieplatform voor duurzame chemie van de Universiteit Antwerpen, hebben er onderdak. Op 19 november 2018 ontving Blue Gate Antwerp het certificaat 'SDG Pioneer' van de Verenigde Naties.



BlueChem voor duurzame chemie

De haven van Antwerpen is een van de strategische partners van BlueChem. Bluechem is de eerste Belgische incubator voor duurzame chemie die in 2020 de deuren opent op het innovatieve en CO₂-neutrale bedrijventerrein Blue Gate Antwerp. BlueChem biedt beloftevolle start-ups, groeiende bedrijven en open innovatieprojecten infrastructuur en dienstverlening om industrieel door te groeien.

BlueChem is een samenwerking tussen industrie, overheid en kennisinstellingen. De incubator beschikt over de ideale infrastructuur met private kantoren, flexplekken, vijftien laboratoria, een uitgebreide dienstverlening, financiële ondersteuning voor inrichting van de laboratoria en directe toegang tot kennis en expertise binnen een uitgebreid netwerk van chemiebedrijven, onderzoekscentra en alle vijf de Vlaamse universiteiten. BlueChem zet in op de valorisatie van afval- en nevenstromen, procesoptimalisatie en de ontwikkeling van hernieuwbare chemicaliën en duurzame materialen.

**Belgian Scrap Terminal:
van oud metaal tot nieuwe
grondstoffen**

De Belgian Scrap Terminal Group verwerkt elk jaar meer dan een miljoen ton afgedankt metaal tot nieuwe grondstoffen. Zo brengt het familiebedrijf bergen afval opnieuw in de economische kringloop.

Belgian Scrap Terminal (BST) verwerft in heel Europa materialen voor haar activiteiten, van afgedankte apparaten tot industrieel schroot. De Belgische vestiging in Kallo kan tot 2.000 ton metaal per dag versnipperen en verwerken, het equivalent van enkele honderden afgedankte auto's. Die worden vernalen tot nieuwe metaalgrondstoffen die op maat van de afnemers worden aangeleverd.

Transport over water

“Bij BST investeren we voortdurend in nieuwe recyclage- en milieutechnologieën. We kiezen bewust voor transport over water om onze milieu-impact te verlagen. De haven van Antwerpen is een uitstekende locatie”, zegt CEO **Caroline Craenhals**. “Onze kaaien verwelkomen dagelijks lichters, coasters en enkele keren per maand zelfs bulkschepen tot 55.000 ton. De afgedankte voertuigen die op onze site belanden, kunnen we voor 97 procent recycleren. Dankzij onze uitgebreide ervaring en ons innovatieve machinepark kunnen we materialen op ecologische wijze verwerken tot nieuwe grondstoffen die wereldwijd gegeerd zijn.”



**Indaver wil
chemicaliën maken
uit plastic afval**

Plastic vertegenwoordigt een belangrijk deel van ons afval. Afvalverwerkingsbedrijf Indaver werkt aan nieuwe technologieën om end-of-life-plastics om te vormen tot nieuwe grondstoffen voor de chemie.

Tegen 2035 moet minstens 65 procent van het huishoudelijk afval in Europa gerecycleerd worden. Afvalverwerker Indaver wil op het vlak van plasticrecyclage grote stappen vooruit zetten. “We werken aan een nieuwe technologie om end-of-life-plastics op te breken in kleinere koolwaterstofketens. Via die thermische moleculaire recycling produceren we nieuwe grondstoffen voor de chemische industrie”, zegt **Erik Moerman**, business development manager bij Indaver. “Het eindproduct van de geplande P2C-installaties (*plastic to chemicals, red.*) moet een volwaardig ‘groen’ substituuut worden voor grondstoffen op basis van aardolie.”

Met de hulp van chemie

Indaver werd in de jaren tachtig opgericht in de schoot van enkele chemische bedrijven in de Antwerpse haven. Sindsdien biedt het duurzame oplossingen op het vlak van afvalbeheer en -verwerking voor chemische grootindustrie gericht op maximale materiaal- en energierugwinning. Erik Moerman: “Met de bestaande recyclagetechnologieën is niets mis, maar als er te veel onzuiverheden in een afvalstroom zitten, botst de techniek op haar limieten. Door op het moleculaire niveau, dat van de chemische bindingen, te gaan werken, willen we die barrières doorbreken.”

Indaver beheert en verwerkt industrieel en huishoudelijk afval in gespecialiseerde installaties in België, Nederland, Duitsland, Ierland en Frankrijk. Het bedrijf wil maximale waarde creëren uit afval, door er zoveel mogelijk grondstoffen uit te halen die primaire grondstoffen kunnen vervangen en door de energie die vrijkomt tijdens de verwerking aan derden te leveren.

Digitale innovatie

De technologische ontwikkelingen gaan pijlsnel. Om haar rol als grootste economische motor van Vlaanderen te blijven spelen, moet de haven evolueren van een analoge naar een digitale haven. Technologieën voor een slimme haven, *data sharing*, autonome voertuigen, drones: de voorbije jaren werkten we hard aan onze ambitie om een digitale koploper te worden.

Digitale communities

Transparante en veilige data-uitwisseling, digitalisering van logistieke processen: samenwerking is de sleutel om de haven van de toekomst te realiseren. Daarom zet de havengemeenschap volop in op community building.

- Het dataplatform **NxtPort** kwam er op initiatief van de Antwerpse havengemeenschap samen met Alfaport Voka (zie kader). In 2017 bracht het Havenbedrijf Antwerpen kapitaal in in het platform NxtPort om de uitbouw van de haven tot een datagedreven cluster te ondersteunen.
- In 2018 heeft het Havenbedrijf Antwerpen een contract ondertekend

met **PortXL International**, de scale-up accelerator die werkt met startende bedrijven van over de hele wereld. Door de samenwerking wil het Havenbedrijf Antwerpen maritieme scale-ups in contact brengen met bedrijven in de Antwerpse haven, om innovatieve technologieën versneld te introduceren. Het programma focust expliciet op scale-ups die binnen het jaar een bruikbaar havengerelateerd product op de markt kunnen brengen. In het voorjaar van 2019 konden geïnteresseerde bedrijfjes zich kandidaat stellen.

- In 2018 richtten de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen, de

Universiteit Antwerpen, imec en Agoria **The Beacon** op, een business- en innovatiehub met kantoren en diensten voor ontwikkelaars van IoT-oplossingen (*Internet of Things*). In The Beacon komen technologische corporates, start-ups, scale-ups en onderzoekers samen om sterke IoT-oplossingen te ontwikkelen voor industrie, logistiek en smart cities. De community vormt een IoT-ecosysteem met tal van internationale connecties en is het ideale vertrekpunt om nieuwe techproducten te lanceren. De nabijheid van de stad Antwerpen, de haven en industrie zorgt ervoor dat innovaties vlot naar de markt gebracht kunnen worden.

Dataplatform NxtPort zorgt voor efficiëntere logistiek

NxtPort centraliseert gegevens over alle stappen in de supply chain. Die data worden vervolgens slim gebruikt en gedeeld om duurzame en efficiënte transportoplossingen te bedenken.

In de haven lopen dagelijks duizenden processen door elkaar. Goederen moeten in een razendsnel tempo van een binnenschip, trein of vrachtwagen naar een kade, van een kade naar een vrachtwagen, trein, binnenschip of een ander zeeschip. Alle spelers in deze processen beschikken over data, maar die worden lang niet altijd optimaal gedeeld, met inefficiënties en vertragingen als gevolg.

NxtPort bundelt de gegevens van allerlei spelers in de haven. Die kunnen die gegevens via het platform op hun beurt gecontroleerd delen met andere spelers in de logistieke keten. Softwareontwikkelaars kunnen de data op vraag van hun klanten gebruiken om de logistieke keten te optimaliseren. Met behulp van NxtPort kunnen terminals in een *use case* voor de lossing van een zeeschip inzicht krijgen in hoe de importlading zal worden afgehaald. Daardoor kunnen ze hun beschikbare capaciteit en werknemers beter inplanen en wachtrijen vermijden.



Internet of Things

Met 'Capital of Things' werken de Stad Antwerpen, de haven van Antwerpen, de Universiteit Antwerpen en onderzoekscentrum imec sinds het voorjaar van 2018 een ambitieus en onderscheidend ecosysteem rond Internet of Things (IoT) uit. Dit fijnmazige innovatienetwerk werkt rond vijf speerpunten, waarvan 'de slimme haven' er één is. Door een digitaal netwerk aan te leggen dat het hele havengebied overspant, kunnen we de haven sneller en efficiënter beheren en nieuwe diensten aanbieden aan bedrijven en omwonenden. Denk maar aan een beter beheer van infrastructuur en goederen, het monitoren van de milieuparameters en het opvolgen van de veiligheid.

Blockchaintechnologie in het goederenbeheer
De afhandeling van containers en andere goederen, van oudsher een papierintensief gebeuren, staat voor een revolutie dankzij de introductie van digitale technologie. De Antwerpse start-up T-Mining heeft een digitaal platform ontwikkeld voor het veilig en efficiënt vrijgeven van containers op de terminal, gebaseerd op blockchaintechnologie. De technologie werd de voorbije jaren uitgebreid getest. Zo kregen containers met fruit uit Nieuw-Zeeland digitale fytosanitaire certificaten die via blockchaintechnologie getransfereerd werden, in plaats van papieren



Autonome peilboot Echodrone bereikt elk hoekje van de haven

De Echodrone is een autonome peilboot die dieptemetingen uitvoert op moeilijk bereikbare plaatsen in de haven. Hij beschikt niet over sensoren, maar haalt zijn navigatie-info uit de cloud.

De Echodrone werd ontwikkeld in samenwerking met het automatiseringsbedrijf dotOcean. Hij vormt een efficiënte aanvulling op het bemande peilvaartuig Echo, dat in de hele haven dieptemetingen uitvoert om een veilige doorgang voor de scheepvaart te garanderen. Het autonome peilbootje is kleiner dan de Echo en kan vlot worden ingezet rond drukke containerkaaien. In de toekomst zal het Havenbedrijf Antwerpen nog meer autonome vaartuigen gebruiken, onder meer voor onderwaterinspecties en andere metingen.

De Echodrone in actie: youtu.be/ReAu7VWu0fo

APICA: een digitale kopie van de haven



Het Havenbedrijf Antwerpen beschikt over heel wat digitale gegevens. De virtuele havenassistent APICA visualiseert al die info voor het eerst in een digitaal 3D-model van de haven.

Het Havenbedrijf Antwerpen volgt alle activiteiten in het havengebied nauwgezet op en beschikt daardoor over heel wat informatie. Welke schepen liggen in welke dokken en sluizen? Hoe hoog is de waterstand? Hoe zit het met de personeelsbezetting van de havendiensten? En is de luchtkwaliteit nog in orde? De Antwerp Port Information & Control Assistant (APICA) brengt al die info nu samen in een *digital twin*, een digitale 3D-kaart met realtime-info over de haven.

Beslissingen ondersteunen
"APICA bevat voorlopig alleen realtimegegevens. Op termijn willen we ook historische data toevoegen", zegt projectmedewerker **Wim Wouters**. "Vanaf dan zullen we ook simulaties kunnen uitvoeren, die voorspellen wat er in bepaalde situaties zal gebeuren. In tegenstelling tot artificiële-intelligentiesystemen zal APICA echter zelf geen keuzes maken. Het is een beslissingsondersteunend mechanisme dat kan helpen bij een efficiënter beheer van de haven. In de toekomst zal ook de havengemeenschap gebruik kunnen maken van APICA en er data aan kunnen toevoegen."

certificaten per koerier te verzenden. De nieuwe methode is nu verfijnd tot een commercieel product waarop zoveel mogelijk terminaloperators, expediteurs, vervoerders ... kunnen aansluiten. Het Antwerpse dataplatform NxtPort, dat de gegevens van allerlei spelers in de haven bundelt, gaat alvast met T-Mining in zee om documentenstromen veiliger en efficiënter te maken en fraude met data te voorkomen.

Intelligente kaaimuren
In het Deurganckdok werden vorig jaar digitale camera's en sensoren geïnstalleerd om schepen te helpen correct af te meren op de voor hen gereserveerde plek. De digitale ondersteuning zorgt ervoor dat schepen perfect kunnen parkeren en niet over de grenzen van hun ligplaats gaan. Zo wordt de capaciteit van de kaaimuren ten volle benut.

Slimme inspecties
Een groot deel van de maritieme infrastructuur, denk maar aan sluizen, bevindt zich onder water, wat het

moeilijk maakt om de toestand ervan te inspecteren. Defecten worden pas laattijdig ontdekt, met een grote impact op de operaties in de haven. Daarom maakt het Havenbedrijf Antwerpen actief werk van slimme inspecties:

- We implementeren Waterview: een computermodel op basis van artificiële intelligentie dat kaaimuren, fenders, ladders ... herkent en in een vroeg stadium schade detecteert.
- Sinds 2018 vaart een autonome peilboot rond in het Deurganckdok om er peilingen uit te voeren op de commerciële ligplaatsen (zie kader p.40). Daardoor krijgen we een beter zicht op de actuele waterdiepte van de ligplaatsen.
- Ten slotte zetten we een 3D-model van de Kieldrechtsluis in voor preventieve onderhoudsactiviteiten: een onderhoudsploeg gaat virtueel 'onder water' na waar zich een defect bevindt.

Autonome vaartuigen

Onbemande vaartuigen zijn onmisbaar in een digitaal geconnecteerde haven. Hoewel de technologie nog in haar kinderschoenen staat, bevinden we ons aan de vooravond van een grote evolutie. De haven van Antwerpen wil van Vlaanderen een topregio voor autonome vaartuigen maken. Overheid, academische wereld en havens richtten daarom in 2018 het platform Flanders on the Automated shipping Track (FLOAT) op.

In 2018 werd een eerste testvaart uitgevoerd met De Tuimelaar. Het Havenbedrijf Antwerpen stelt dat testvaartuig ter beschikking van Seafar, een bedrijf dat technologie ontwikkelt om automatische binnenvaartschepen vanop afstand te bedienen. Onbemand varen met geautomatiseerde schepen kan de binnenvaart als vervoersmodus aantrekkelijker maken en nieuwe kansen in de kleine vrachtaart creëren.

Om het havengebied nog veiliger, efficiënter en slimmer te maken, bouwen de havenpartners aan een netwerk van autonome vaartuigen (zoals de peilboot Echodrone) en autonoom vliegende drones. Het Havenbedrijf Antwerpen stelt het havengebied open als een *living lab*, waar innovatieve initiatieven, ideeën en projecten veilig kunnen worden gedemonstreerd in een echte industriële omgeving. Tegen 2020 is het de bedoeling om over een netwerk van automatische drones te beschikken, onder meer voor de monitoring van lucht en water in het hele havengebied. Een netwerk van autonome vaartuigen moet tegen dan de onderwaterinspecties, peilmetingen en kwaliteitsmonitoring efficiënter laten verlopen.



Uitdagingen en blik op de toekomst

- Het **verzekeren van ruimtelijke capaciteit** blijft een belangrijke voorwaarde om een duurzame groei te kunnen realiseren. Daarom moet een oplossing gevonden worden om moeilijke ruimtelijke dossiers, zoals het Logistiek Park Schijns en het Verrebroekdok, uit het slop te halen. In het dossier rond de extra containercapaciteit op de linker-Scheldeover (ECA) is een ontwerp van voorkeursbesluit genomen, maar ligt de uitdaging in de verdere ontwikkeling van het project. Samen met alle stakeholders willen we de eisen op het vlak van containercapaciteit realiseren met een zo min mogelijke impact op de omgeving, denk maar aan mobiliteit en klimaat.
- Een structurele oplossing ontwerpen voor de **bereikbaarheid van de haven** is één van de grootste uitdagingen die op ons afkomt. De modal shift moet de komende jaren plaatsvinden om te voorkomen dat de haven letterlijk vastloopt.
- We willen voorop blijven lopen in **innovatie** en de opportuniteiten die de circulaire economie en digitalisering ons bieden met beide handen grijpen. Ook de maritieme en industriële bedrijven moeten blijven investeren in onderzoek en ontwikkeling en in innovatieve concepten in de haven van Antwerpen.

ONZE PLANEET

De economische activiteiten in de haven van Antwerpen hebben ontegensprekelijk een impact op het milieu en het klimaat. Door inspanningen van de hele havengemeenschap slaagden we erin om onze ecologische voetafdruk de voorbije tien jaar te verkleinen. We verbeterden onze milieuprestaties door:

- onze emissies naar de lucht te verminderen en mee te zorgen voor een betere lokale luchtkwaliteit,
- afval selectief in te zamelen en mee te werken aan de preventie van plasticafval in de oceaan,
- met een specifiek soortenbeschermingsprogramma de fauna en flora in het havengebied in stand te houden en te laten ontwikkelen,
- het productievermogen van hernieuwbare energie in de haven met 89 procent te verhogen in vijf jaar tijd,
- het transport te vergroenen.

Tegelijk beseffen we dat we nog een hele weg hebben af te leggen om tot de CO₂-neutrale haven van de toekomst te komen. Een doorgedreven energietransitie en de introductie van vernieuwende technologieën zijn noodzakelijk om de internationale klimaatambities op lange termijn te halen en de toekomst van onze bedrijven veilig te stellen.

| | |
|----------------------------------|----|
| Onze milieu-impact verminderen | 48 |
| De Scheldenatuur in stand houden | 60 |
| Energie en klimaat | 64 |

| | |
|------------------------------------|----|
| Uitdagingen en blik op de toekomst | 73 |
| Hoe vullen we de SDG'S in? | 74 |



Onze milieu-impact verminderen

De milieu-impact van de haven blijft de laatste jaren stabiel, terwijl de economische activiteiten verder zijn toegenomen. Diverse maatregelen hebben ervoor gezorgd dat die toename geen grotere impact heeft op lucht, water en bodem. Als grootste polymeerhaven van Europa nemen we onze verantwoordelijkheid in de strijd tegen de plasticvervuiling. Ook hinder, zoals geluid en zwerfvuil, pakken we actief aan.

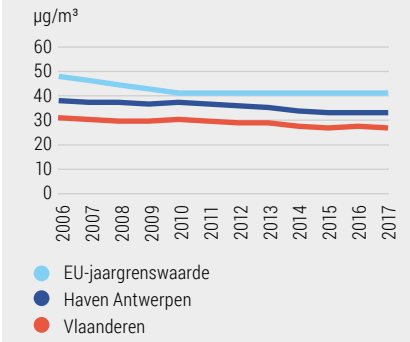
Onze emissies naar de lucht reduceren

Stikstofoxiden

Alle sectoren in de haven stootten in 2017 samen iets minder dan 20.000 ton NO_x uit, goed voor 15 procent van de uitstoot in Vlaanderen. Daarvan wordt bijna 11.200 ton veroorzaakt door emissies afkomstig uit de industrie, raffinaderijen, elektriciteitsproductie en gasdistributie. De rest is afkomstig van verkeer, off-road, handel en diensten, land- en tuinbouw en huishoudens. Sinds 2005 dalen de NO_x -emissies. De scheepvaart (zee- en binnenvaart samen), de industrie en de energiesector nemen het grootste deel van de NO_x -uitstoot voor hun rekening. In 2017 daalde de uitstoot van deze sectoren met respectievelijk 5 en 19 procent ten opzichte van 2016, terwijl die van de energiesector toenam met 0,4 procent.

De daling van de emissies vertaalt zich in een daling van de NO_x -concentratie in het Antwerpse havengebied. De NO_x -concentratie in de lucht volgt wel niet volledig de tendens van de uitstoot. Dat

Trend NO_2 -jaargemiddelde voor het Antwerpse havengebied en voor Vlaanderen



(bron: VMM)

komt door de lange afstanden waarover NO_x -vervuiling zich verplaatst: een toegenomen vervuiling uit het buitenland kan een lokale daling in NO_x -uitstoot tenietdoen en omgekeerd.

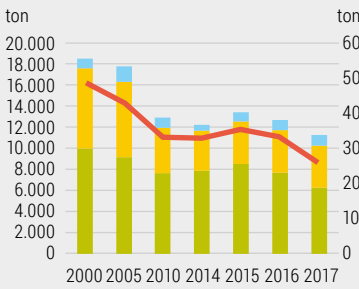
Europese Emission Control Areas

Sinds 1 januari 2015 mogen zeeschepen in de door de IMO (International Maritime Organisation) erkende ECA-gebieden (Emission Control Area) enkel brandstof gebruiken met een maximaal zwavelgehalte van 0,1 procent, de zogenaamde SECA-norm (Sulfur Emission Control Area). De norm lag sinds 2010 al op 1 procent. Het effect van de verstrenging van de zwavelnorm in scheepsbrandstoffen in de Noordzee en de Schelde is nu al sterk zichtbaar in de berekeningen van de SO_2 -uitstoot in de haven, die sinds 2010 fors gedaald zijn.

De landen rond de Noord- en Oostzee hebben intussen ook een verstrenging van de stikstofuitstoot aangevraagd. Tegen 1 januari 2021 wordt een NO_x Emission Control Area (een NECA-zone) ingesteld. Elk schip gebouwd na 1 januari 2016 dat in het NECA-gebied vaart, moet aan de strengere TIER III NO_x -emissienorm voldoen. Die verstrenging van de regelgeving zal de luchtkwaliteit verder positief beïnvloeden.

De ingeschatte emissies van stikstofoxiden (NO_x) door de sectoren energie, raffinaderijen en industrie in de haven van Antwerpen

Op de rechteras: NO_x -emissies in verhouding tot de productie-index

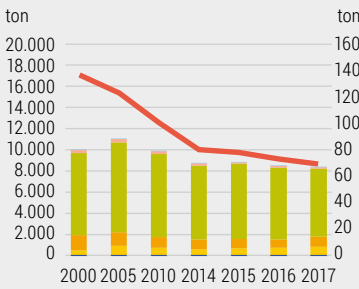


- Energie (elektriciteitsproductie & gasdistributie)
- Raffinaderijen
- Industrie
- NO_x -emissie industrie in verhouding tot productie-index

(bron: VMM; bron productie-index: Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland)

De ingeschatte emissies van stikstofoxiden (NO_x) door de overige sectoren in de haven van Antwerpen

Op de rechteras: NO_x -emissies in verhouding tot de cargo-index

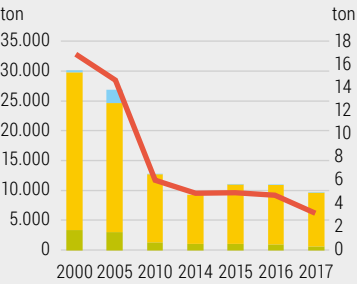


- Land- en tuinbouw
- Goederenbehandeling (= off-road bouw)
- Zee- en binnenscheepvaart
- Weg- en spoorverkeer
- Handel & diensten
- Huishoudens
- NO_x -emissie in verhouding tot cargo-index

(bron: VMM; bron cargo-index: Havenbedrijf Antwerpen)

De ingeschatte emissies van zwaveloxiden (SO₂) door de sectoren energie, raffinaderijen en industrie in de haven van Antwerpen

Op de rechteras: SO₂-emissies in verhouding tot de productie-index

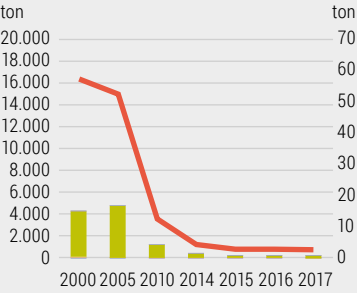


- Energie (elektriciteitsproductie & gasdistributie)
- Raffinaderijen
- Industrie
- SO₂-emissie industrie in verhouding tot productie-index

(bron: VMM; bron productie-index: Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland)

De ingeschatte emissies van zwaveldioxiden (SO₂) door de overige sectoren in de haven van Antwerpen

Op de rechteras: SO₂-emissies in verhouding tot de cargo-index



- Land- en tuinbouw
- Goederenbehandeling (= off-road bouw)
- Zee- en binnenscheepvaart
- Weg- en spoorverkeer
- Handel & diensten
- Huishoudens
- SO₂-emissie in verhouding tot cargo-index

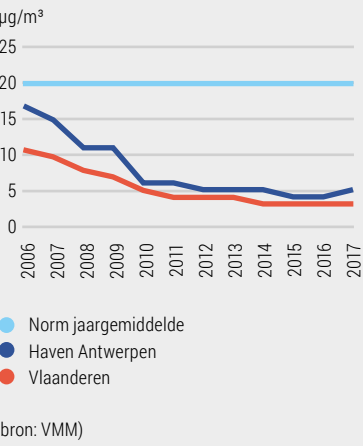
(bron: VMM; bron cargo-index: Havenbedrijf Antwerpen)

Zwaveldioxide

Globaal gesproken bedroeg de SO₂-uitstoot in 2017 minder dan een derde van de uitstoot in 2000. De uitstoot daalde sterk tot 2014 en stabiliseerde daarna. De grootste verbeteringen traden op in de energiesector (vooral bij de raffinaderijen), de scheepvaart en de industrie. De verstrenging van de Vlaamse emissienormen leidde in die periode tot een performantere rookgasbehandeling in de raffinaderijen. De SO₂-uitstoot van die sector nam weliswaar opnieuw licht toe in 2015-2016, om in 2017 weer wat af te nemen. In de scheepvaart is sinds 2010 een daling van de uitstoot vast te stellen, een gevolg van de verstrenging van de zwavelnorm in scheepsbrandstoffen (zie kader p.49).

De SO₂-concentratie in het Antwerpse havengebied kent sinds 2006 een dalende trend, maar steeg in 2017 opnieuw lichtjes (met 1 µg/m³). De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) geeft daarvoor de volgende mogelijke verklaring in haar rapport *Luchtkwaliteit in de Antwerpse haven en de Antwerpse agglomeratie* (2017): “Dit is wellicht een artefact door het stopzetten van enkele meetplaatsen met lage concentraties, namelijk Beveren – Meerminnendal (R823), Antwerpen – Luchtbal (M802) en Doel (R830), waardoor het gemiddelde van de overblijvende meetposten omhoog gaat, zonder dat de concentraties in realiteit stijgen.”

Trend SO₂-jaargemiddelde voor het Antwerpse havengebied en voor Vlaanderen

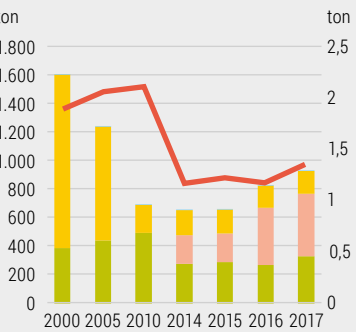


(bron: VMM)

Ten opzichte van 2006 zijn de SO₂-jaargemiddelden met meer dan twee derde gedaald. Ze liggen ver onder het kritieke niveau voor de bescherming van de vegetatie, tevens de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) van 20 µg/m³. Deze trend loopt gelijk met de evolutie naar een betere luchtkwaliteit in de rest van Vlaanderen. Er werden op verschillende meetposten wel dagoverschrijdingen van de WGO-dagadvieswaarde gemeten (VMM, 2018. *Rapport Luchtkwaliteit Stad & Haven over 2017*).

De ingeschatte emissies van fijn stof (PM₁₀) door de sectoren energie, raffinaderijen, industrie en bulkoverslag in de haven van Antwerpen

Op de rechteras: PM₁₀-emissies in verhouding tot de productie-index

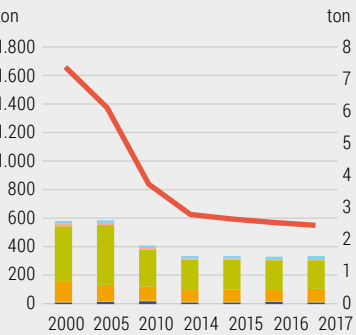


- Energie (elektriciteitsproductie & gasdistributie)
- Raffinaderijen
- Bulkoverslag
- Industrie
- PM₁₀-emissie industrie in verhouding tot productie-index

(bron: VMM; bron productie-index: Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland)

De ingeschatte emissies van fijn stof (PM₁₀) door de overige sectoren in de haven van Antwerpen

Op de rechteras: PM₁₀-emissies in verhouding tot de cargo-index



- Land- en tuinbouw
- Goederenbehandeling (= off-road bouw)
- Zee- en binnenscheepvaart
- Weg- en spoorverkeer
- Handel & diensten
- Huishoudens
- PM₁₀-emissie in verhouding tot cargo-index

(bron: VMM; bron cargo-index: Havenbedrijf Antwerpen)

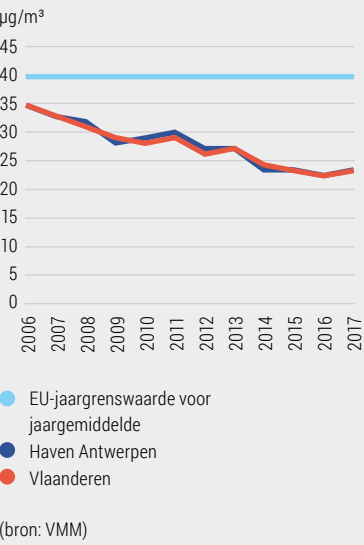
Fijn stof

In de periode 2000-2014 daalde de uitstoot van fijn stof (PM₁₀) aanzienlijk. Voor de emissies van de energiesector was dat hoofdzakelijk het gevolg van een betere rookgasreiniging in de raffinaderijen, na de invoering van strengere emissienormen op Vlaams niveau. In de overige sectoren trad de sterkste daling op bij de scheepvaart. Die was hoofdzakelijk te danken aan de verstrenging van de SECA-normen in 2010 en 2015 (zie eerder).

Sinds 2014 zijn drogebulkbedrijven die een hoeveelheid verwerken die boven de rapportagedrempel ligt, verplicht om jaarlijks een stofrapport op te maken. Daarin is een inschatting opgenomen van hun diffuse emissies, (enkel) op basis van de doorzet aan droge bulkgoederen. Bij die theoretische berekening wordt er geen rekening gehouden met de emissiereducerende maatregelen die deze bedrijven nemen om stofemissies te voorkomen. De reële emissie is met andere woorden lager. Sinds deze diffuse emissies opgenomen worden onder die van de industriector, lijkt het alsof die meer fijn stof uitstoot, terwijl het in werkelijkheid om een theoretische rapportering gaat. Een (significante) stijging van de fijnstofemissies kan ook te wijten zijn aan de toename van de doorzet bij bepaalde bedrijven, of aan het feit dat bedrijven van het ene jaar op het andere boven de rapportagedrempel uitgestegen zijn.

De toename van de emissies sinds 2015 zou mogelijk de oorzaak kunnen zijn van de licht gestegen (+ 1 µg/m³) fijnstofconcentraties in de lucht in 2017. In de rest van Vlaanderen werd echter een identieke stijging opgemeten van de jaargemiddelde fijnstofconcentratie.

Trend PM₁₀-jaargemiddelde voor het Antwerpse havengebied en voor Vlaanderen



- EU-jaargrenswaarde voor jaargemiddelde
- Haven Antwerpen
- Vlaanderen

(bron: VMM)

De VMM geeft daarvoor de volgende mogelijke verklaring in haar rapport *Luchtkwaliteit in de Antwerpse haven en de Antwerpse agglomeratie* (2017): “Meteo-omstandigheden hebben invloed op de PM₁₀-concentratie. De windrichting kwam in 2017 overheersend uit het zuidwesten, meer dan in de referentieperiode (1981 -2010). De totale neerslag was over het volledige jaar 2017 lager dan de normale waarde. Vooral de eerste helft van het jaar was droger dan normaal. De maand april was zelfs uitzonderlijk droog. De maand december kende dan weer abnormaal veel neerslag. Het aantal dagen waarop er neerslag viel was normaal. Deze aspecten droegen wellicht bij aan die stijging.”

Emissiereducerende technologie

Om te voldoen aan de emissieregelgeving zijn schepen soms uitgerust met emissiereducerende technologieën. Scrubbers wassen de uitlaatgassen en halen er SO₂ en fijn stof uit; katalytische reductiesystemen verminderen NO_x in de uitlaatgassen. Het aantal scheepsaanlopen met emissiereducerende technologie steeg in 2018 van 394 naar 579 (✓), wat overeenkomt met ongeveer 4 procent van de scheepsaanlopen (ten opzichte van 2,8 procent in 2017).

Sinds 2007 ligt het Noordzeegebied in een SECA-zone, waar een verstrenging van de zwavelnorm op scheepsbrandstoffen van toepassing is (zie eerder). In 2020 komt er een wereldwijde beperking van

het zwavelgehalte in de brandstof van schepen. Scrubbers kunnen een oplossing bieden. Die wassen de uitlaat bij gebruik van goedkopere, hoogzwavelige brandstof zodat de uitstoot binnen de norm blijft. De schepen moeten zich dan wel ontdoen van het waswater. Als havengemeenschap moedigen we het gebruik van schone brandstoffen aan, maar zetten we tevens in op schoon oppervlaktewater. Daarom geldt in alle Vlaamse binnenwateren een lozingsverbod op water uit scrubbers. Schepen die hun scrubber niet in ‘gesloten loop’ kunnen zetten – waarbij ze enkel lozen in open zee – zijn dan verplicht om over te schakelen op duurdere laagzwavelige brandstoffen.

Korting voor groene schepen

De haven van Antwerpen belooft groene schepen, die op het gebied van luchtmissies verder gaan dan de wettelijke verplichtingen, met een korting op de havengelden. Hoe groener het schip, hoe groter de korting. Het aantal kortingen steeg van 1759 in 2017 naar 2494 in 2018. Ter vergelijking: in 2014 werden nog maar 500 kortingen uitgereikt.

De korting wordt berekend aan de hand van de Environmental Ship Index van de

International Association of Ports and Harbours. Die identificeert zeegaande schepen die qua NO_x-, SO₂- en CO₂-uitstoot beter presteren dan de standaarden van de International Maritime Organization. Efficiënte schepen of schepen uitgerust met een walstroomaansluiting krijgen een bonus. Voor die korting werken 52 havens samen. Zo is het voor rederijen ook financieel interessant om de inspanning naar groenere schepen te doen.



Groener transport voor schone lucht

Een duurzame haven met schone lucht, daar is iedereen bij gebaat. Daarom spoort de Antwerpse havengemeenschap bedrijven en werknemers aan om te kiezen voor duurzaam transport.

Het Havenbedrijf Antwerpen voerde in 2016 en 2017 samen met Alfaport Voka en Maatschappij Linkerscheldeover de bewustmakingscampagne ‘Propere lucht in de haven. Daar gaan we voor’.

Luc Van Espen, technical manager environment bij het Havenbedrijf Antwerpen: “Met deze bewustmakingscampagne wilden we het aantal vervuilende vracht- en personenwagens verminderen. We stimuleren iedereen om op vrijwillige basis over te stappen naar groenere (vracht)wagens, en zo bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit. Momenteel meten we of de situatie verbeterd is.”



Bootmannen Brabo krijgen elektrische schepen

Bootmannen- en dokloodsenbedrijf Brabo pakt uit met een wereldprimeur: een volledig elektrische meerboot. Op termijn wil het bedrijf de helft van zijn vloot elektrisch maken.

De nieuwe elektrische meerboot van Brabo kan vier uur aan één stuk varen. Die autonomie volstaat om tijdig te kunnen herladen en gedurende de werkschift van twaalf uur ingezet te worden. De bootmannen gebruiken de nieuwe meerboot als assistentievaartuig bij het aan- en afmeren van zeeschepen. “Met ons eerste elektrische vaartuig zijn we klaar voor de toekomst”, zegt commercieel directeur **Koen De Groof**. “Op termijn hopen we de helft van onze vloot, bestaande uit 45 meerboten, elektrisch te maken.”

Niet duurder

Brabo overwoog acht jaar geleden al om op elektriciteit of hybride te gaan varen. Dat bleek toen niet mogelijk door de omvang van de technische installatie en de beperkte beschikbare ruimte in de werkboot. “Een elektrisch vaartuig kost nauwelijks meer dan een schip met een verbrandingsmotor”, weet Koen De Groof. “Voor schepen die langere afstanden moeten afleggen, overwegen we om naar waterstof over te stappen.” Brabo bestaat intussen 88 jaar en kreeg onlangs een nieuwe concessie voor acht jaar. De bootmannen voeren jaarlijks ongeveer 36.000 opdrachten uit.

Gyproc kiest voor milieuvriendelijk vervoer

Gipsplatenfabrikant Gyproc gaat zijn transport vergroenen. De onderneming schakelt over op lng-trucks en gaat ook ladingen vervoeren via de binnenvaart.



Voor de overschakeling naar lng-trucks werkt Gyproc samen met Group-GTS, dat ook een vestiging heeft in Kallo. “Samen stappen we voor onze binnenlandse transporten over van diesel naar lng. Zo dragen we ons steentje bij aan duurzamer transport en een schone haven”, zegt CEO **Rini Quirijns**. “Voor de beoogde afstanden is lng bovendien goedkoper dan diesel, en dat met dezelfde rijprestaties.”

1 binnenschip = 13 vrachtwagens

Naast lng-trucks streeft Gyproc ook op andere manieren naar duurzamer transport. Zo zet het bedrijf binnenschepen in om grondstoffen aan te leveren en afgewerkte producten te vervoeren. Recent schakelde Gyproc nog over naar een nieuw soort binnenschip: de Pallet Shuttle Barge. “De nieuwe schepen werden speciaal ontwikkeld om goederen op een efficiënte manier op pallets te vervoeren. Dat gaat van bouwmaterialen tot rolcontainers en consumptiegoederen”, vertelt Rini Quirijns. Met één Pallet Shuttle Barge, die een laadvermogen van 300 ton heeft, haalt Gyproc per traject dertien vrachtwagens van de baan.

Zorg dragen voor waterwegen, oceanen en omgeving

Plasticvervuiling

De plasticvervuiling van de oceanen, ook gekend als de *plastic soup*, vormt een wereldwijde uitdaging. Als belangrijkste polymeerhaven van Europa, zowel voor de productie, behandeling als distributie van pellets, helpen we mee om dit milieuprobleem aan de bron aan te pakken. In 2017 ondertekenden we daartoe als eerste Europese haven het charter van Operation Clean Sweep.

Het programma Operation Clean Sweep is een initiatief van PlasticsEurope om zwerfvuil in zeewater te voorkomen. Bedrijven die mee in het programma stappen, engageren zich om een *zero pellet loss* te helpen verwezenlijken. In het kader van Operation Clean Sweep richtten we het Zero Pellet Platform op. In dat multistakeholderplatform bundelen de industriële -, logistieke - en transportsector de krachten om te voorkomen dat kleine plastic korrels, afkomstig van de polymeerketen, in het water terechtkomen of op andere plekken waar ze niet thuishoren.

Het Havenbedrijf Antwerpen werkt daarvoor samen met essenscia, Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland en Plastics Europe. Een vijftiental bedrijven uit de producerende en logistieke polymeerketen engageerden zich al om een 'zero pellet loss' te realiseren. Een wekelijkse monitoring maakt duidelijk waar er vervuiling optreedt en waar maatregelen nodig zijn. Sinds 2017 houden we op regelmatige basis grote opruimacties. In 2017, 2018 en het eerste kwartaal van 2019 werd daarbij respectievelijk 3,4, 3,3 en 3,3 ton pellets uit het milieu verwijderd. Nog geen afname dus, en een extra reden om bijkomende acties te nemen. Binnen het platform wisselen de partners ervaringen en good practices uit en zoeken we samen naar manieren om het verlies van pellets te voorkomen.

Drijfvuil

Drijvend vuil is nadelig voor de ecosystemen in de Schelde en de oceanen. Bovendien kan het schade aanrichten aan schepen, haveninfrastructuur en natuur. Daarom vaart de drijfvuilboot Condor regelmatig uit om samengedreven vuil uit het water te halen in de haven. Een ploeg van het Havenbedrijf Antwerpen verwijdt het afval op de Scheldetaluds. De laatste jaren schommelt de hoeveelheid ingezameld drijfafval, afhankelijk van hoe frequent de Condor uitvaart. Ondanks sensibiliseringsacties is er voorlopig geen trend naar minder drijfafval vast te stellen (✓).

Zwerfvuil

Zwerfvuil besmeurt de leefomgeving en veel mensen ervaren dat als erg hinderlijk. De havengemeenschap pakt dit probleem aan met gerichte maatregelen en sensibiliseringsacties. Het Havenbedrijf Antwerpen monitort de netheid aan de hand van de netheidsindex: een indicator die de aan- of afwezigheid van zwerfvuil, sluikeafval, onkruid en beschadigingen aan straatinfrastructuur aangeeft. Op basis van de resultaten achterhalen we de oorzaken van zwerfvuil en nemen we maatregelen: frequentere afvalinzamelingen, extra vuilnisbakken, sensibiliseringsborden enzovoort.

Gemiddeld gezien haalt het havengebied een goede netheidsscore. Sinds 2016 bleef die permanent boven de 80 punten, de benedengrens van een goede score. De gemiddelde score steeg van 87,9 punten in 2017 tot 89,2 punten in 2018, een verbetering met 1,5 procent. Op straatniveau zijn er zeker nog werkpunten, die we via de monitoring detecteren en aanpakken.

Zwerfvuil? Nee, bedankt

De haven van Antwerpen blijft niet gevrijwaard van zwerfvuil. Naast remediërende acties staan er dan ook regelmatig preventie- en opruimacties op het programma.

In samenwerking met de OVAM-campagne 'Mooimakers' hebben we de woorden 'Thank you' toegevoegd aan de gekende 'Keep it clean'-bordjes naast parkeerstroken. Onder de sorteerinstructies op vuilnisbakken kwamen foto's van plastic bekertjes en sandwichverpakkingen.

Bedrijven ruimen op

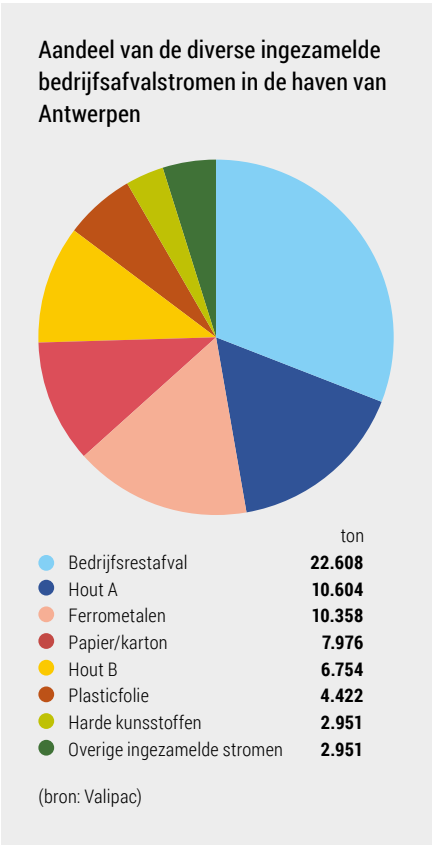
De 'Port Cleanup'-campagne die in maart 2019 gelanceerd werd, moedigt havenbedrijven aan om zelf acties tegen (zwerf)afval te organiseren. Het Havenbedrijf Antwerpen biedt hen communicatiemateriaal en praktische ondersteuning aan.

Op 22 maart 2019 verzamelden onder meer de medewerkers van Van Moer Logistics zwerfvuil op hun sites in Zwijndrecht, Zellik en Arendonk. Samen vulden ze meer dan veertig vuilniszakken. Op 8 juni 2019, op World Oceans Day, sloegen de werknemers van jeansmerk Wrangler de handen in elkaar voor een schoonmaakactie op de Scheldeoever in Lillo. Maatschappij Linkerscheldeoever organiseert regelmatig zwerfvuilacties in Doel. Ze stelt daarbij werknemers uit de sociale economie tewerk, die de oevers, straten, pleinen en grasvelden netjes houden.

Proper natuurgebied

Elk jaar organiseren het Havenbedrijf Antwerpen, Natuurpunt en Mooimakers een opruimactie in het natuurgebied Galgeschoor, waar veel vogels komen broeden. Door de werking van eb en vloed raakt drijvend afval er makkelijk in de schorren verstrikt. Tijdens de jongste opruimactie op 9 maart 2019 staken 440 vrijwilligers – zowel havenwerknemers als buurtbewoners en leden van natuurverenigingen – de handen uit de mouwen om het gebied van ruim 100 ha zwerfvuilvrij te maken.





Inventaris van ingezamelde bedrijfsafvalstromen in de haven van Antwerpen*

| Referentiejaar 2017 | Valipac | Haven van Antwerpen | Alleen logistiek | Andere sectoren |
|--|-----------|---------------------|------------------|-----------------|
| Aantal ondernemingen | 140.793 | 270 | 103 | 167 |
| Aantal ondernemingen met enkel bedrijfsrestafval (niet gesorteerd) | 72.478 | 23 | 6 | 17 |
| % ondernemingen met enkel bedrijfsafval (niet gesorteerd) | 51% | 8% | 6% | 10% |
| Gemiddeld aantal selectieve stromen | 0,8 | 2,98 | 3,24 | 2,82 |
| Totaal tonnage bedrijfsrestafval (niet gesorteerd) | 1.400.444 | 22.608 | 9.585 | 13.023 |
| Totaal tonnage gesorteerde afvalstromen | 2.506.800 | 46.568 | 24.189 | 22.379 |
| Procentueel aandeel gesorteerde afvalstromen o.b.v. totaal tonnage | 64% | 67% | 72% | 63% |

(bron: Valipac)

* ‘Valipac’ heeft betrekking op alle bedrijven opgenomen in de database van Valipac. De drie rechterkolommen hebben betrekking op de bedrijven in de haven.

Selectieve inzameling van bedrijfsafvalstoffen

Bedrijven in de haven van Antwerpen sorteren hun bedrijfsafval beter dan het Belgische gemiddelde. Dat blijkt uit de inventaris van bedrijfsafvalstoffen die Valipac sinds 2017 opmaakt voor vijftien verschillende afvalstromen in België. Het gaat om bedrijfsrestafval, papier en karton, hout (A-, B- en C-kwaliteit), plasticfolie, EPS (isomo), harde kunststoffen, pmd, metalen (ferro-, non-ferro- en gemengde metalen) en glas (hol, vlak en gevaarlijk glas).

In de haven van Antwerpen waren er in 2017 270 inzamelpunten (ondernemingen) waar afval werd ingezameld door een ophaler aangesloten bij Valipac. Slechts bij 8 procent van die bedrijven werd uitsluitend bedrijfsafval opgehaald (ten opzichte van 51% in België), bij 92 procent werd er aan selectieve inzameling gedaan. Gemiddeld werden per onderneming 2,98 afvalstromen selectief ingezameld, ten opzichte van 0,8 in België. In totaal werd door de 270 ondernemingen 46.568 ton afval gesorteerd, goed voor 67 procent van de totale hoeveelheid afval. Over heel België bekeken bedroeg dat aandeel 64 procent. De grootste ingezamelde stromen waren hout van kwaliteit A, ferro-metalen, papier en karton, hout van kwaliteit B en plastic folies.

Afval van de binnenvaart

De hoeveelheid olie- en vethoudend afval, afval van lading en ‘overig scheepsbedrijfsafval’ die binnenschepen afleverden in de haven, bleef de laatste jaren stabiel.

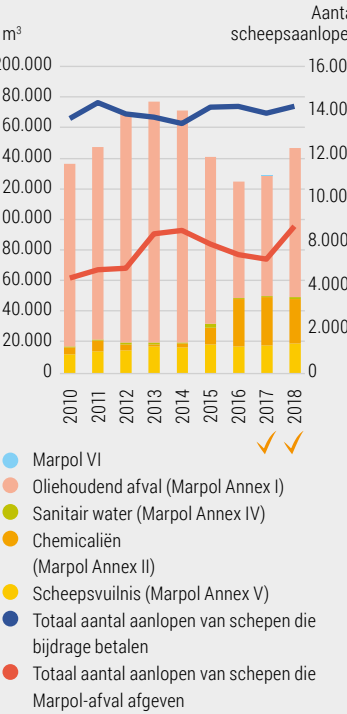
Het Havenbedrijf Antwerpen verzorgt de inzameling van het olie- en vethoudend afval en van het ladingsafval van de binnenvaartschepen. Dat gebeurt via drie afvalparken en via een milieuboot om olie-watmengels uit het scheepsrui (bilgewater) te halen. Erkende afvalinzamelaars brengen het ingezamelde scheepsbedrijfsafval over naar een vergunde verwerkingsinstallatie. De haven beschikt ook over ontgassingsinstallaties om brandstoftanks van schepen op een milieuvriendelijke manier te ontgassen.

Steeds meer fracties niet-gevaarlijk scheepsafval worden selectief ingezameld met het oog op recyclage. Sinds 2018 worden ook folies, harde plastics en piepschuim apart ingezameld, zodat in totaal 66 procent van het niet-gevaarlijke scheepsafval selectief wordt ingezameld (✓). In de toekomst wil het Havenbedrijf de selectieve inzameling van afvalstromen van de binnenvaart, zoals zachte plastics, verder uitbouwen.

Gevaarlijke scheepsafvalstoffen zamelen we steeds selectief in op basis van hun eigenschappen en recyclagemogelijkheden. Het aantal ingezamelde gevaarlijke fracties is sinds 2010 gestegen van zes naar twintig.

Jaarlijkse hoeveelheid afval en ladersresten afgegeven door zeeschepen in de Antwerpse haven.*

Op de rechteras: het aantal scheepsaanlopen waarbij een afvalbijdrage betaald wordt en het aantal scheepsaanlopen waarbij afval afgegeven wordt.



(bron: Havenbedrijf Antwerpen)
* De kolommen zijn onderverdeeld in de verscheidene types afval zoals ingedeeld volgens MARPOL.

Afval van de zeevaart

Het afval van de zeevaart dat in de haven wordt ingeleverd bestaat uit restafval, sanitair water, chemicaliën en oliehoudend afval. In 2017 steeg het totale volume aan opgehaald scheepsafval met 3 procent ten opzichte van 2016. In 2018 kwam er nog eens 14 procent bij, tot 146.201 m³ afval (✓). De grootste stijging zat in het oliehoudend en het sanitair water. De hoeveelheid ingezamelde chemicaliën steeg sinds 2014 sterk en die trend hield de laatste jaren aan.

In de haven zijn er verschillende erkende havenontvangstvoorzieningen voor de inzameling van scheepsafval en ladingsresiduen. Schepen zijn niet verplicht om er hun afval af te geven. Met een financieringssysteem, waarbij elk schip bijdraagt volgens het principe ‘de vervuiler betaalt’, moedigen we de rederijen daar wel toe aan. Voor elk schip betalen zij een afvalbijdrage. Als schepen hun afval afgeven, krijgen de rederijen daar een korting op. Zo willen we voorkomen dat schepen hun afval in zee dumpen. Enkel schepen die altijd dezelfde route varen en kunnen aantonen dat ze elders hun afval afgeven, kunnen een vrijstelling krijgen.

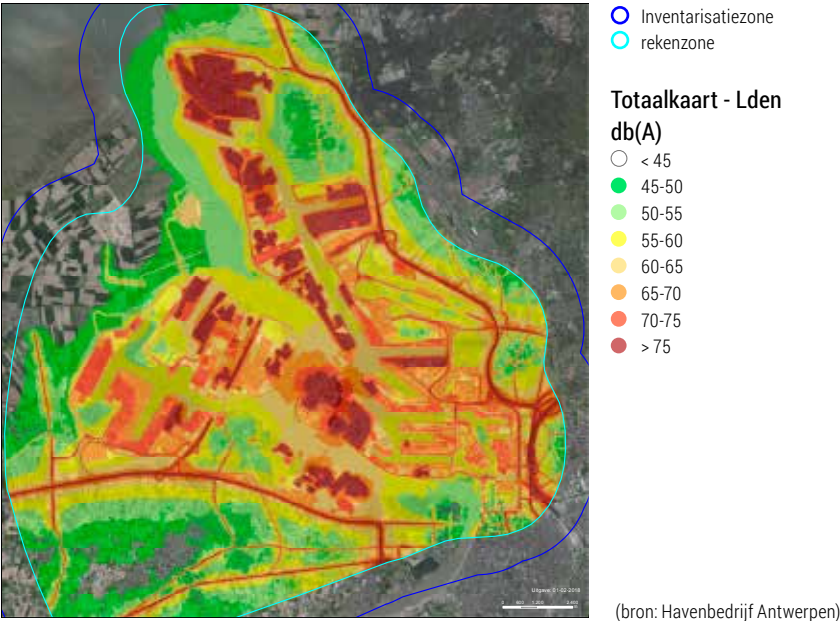
Geluidshinder beperken

De havengemeenschap zet zich in om de geluidsbelasting tot een minimum te beperken. Het lawaai van de havenactiviteiten kan immers een impact hebben op de buurtbewoners. Bedrijven krijgen in hun vergunning geluidsnormen opgelegd, waardoor ze geluidsbeperkende maatregelen nemen, zoals de omkasting van installaties.

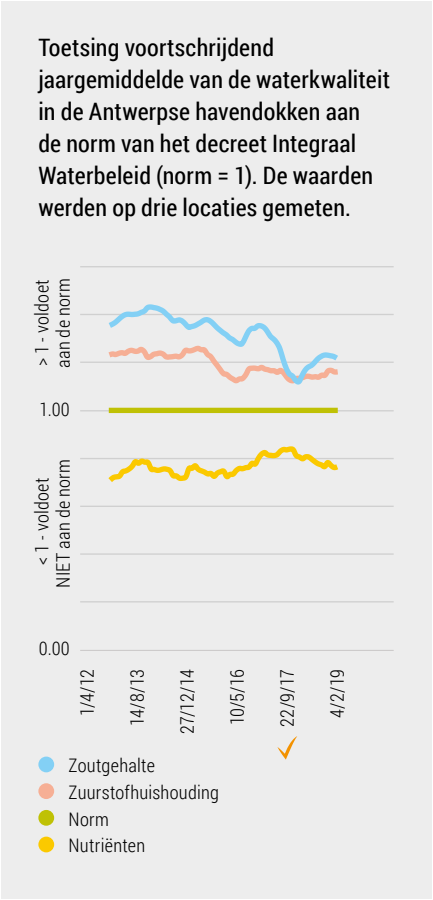
Conform de Europese richtlijn van 2002 brengt het Havenbedrijf Antwerpen elke vijf jaar de geluidsbelasting van het havengebied in kaart. Een geluidsbelastingskaart, opgemaakt

door middel van een dynamisch geluidsmodel, geeft een overzicht van het geluidsniveau in het hele havengebied. Uit de berekeningen blijkt dat het verkeer op de snelwegen rond de haven en op de Antwerpse ring de voornaamste oorzaak van de belasting is. De geluidshinder vanuit de industrie is een stuk lager, omdat de bedrijven verder verwijderd liggen van de woongebieden. Vergeleken met de geluidsbelastingskaart van 2013 zijn er wat geluidsbronnen verschenen en verdwenen, maar is er geen toename of afname van de geluidsbelasting.

Geluidsbelastingskaart 2017 op basis van gegevens uit 2016 (dag, avond, nacht)



(bron: Havenbedrijf Antwerpen)



Duurzaam omspringen met waterbronnen

Fysicochemische waterkwaliteit

De waterkwaliteit in de dokken is niet alleen belangrijk voor de fauna en flora, maar ook voor bedrijven. Zij gebruiken het water uit de dokken in hun productieproces, om tanks te reinigen enzovoort. Om de kwaliteit van het water te beoordelen volgen we drie parameters op: de zuurstofconditie, de nutriënten (stikstof en fosfor) en het zoutgehalte. Het decreet Integraal Waterbeleid legt voor die parameters waterkwaliteitsnormen op.

Gemiddeld genomen was de zuurstofconditie van het water in de Antwerpse dokken de voorbije twee jaar voldoende. Tijdens de zomermaanden van 2017 en 2018 waren de zuurstofcondities minder optimaal, een gevolg van de droogte en hoge temperaturen.

Ook het zoutgehalte voldoet aan de waterkwaliteitsdoelstellingen, maar sinds 2013 merken we een toename. Die is het gevolg van de lagere aanvoer van zoetwater door lange droge periodes in het stroomgebied. Onderzoek naar de impact van verhoogde zoutgehaltes op het ecosysteem in de haven toonde aan dat flora en fauna (nog) geen hinder ondervinden. Ook de impact op bedrijven bleek minimaal. Het is duidelijk dat de veranderende klimatologische omstandigheden een invloed hebben op zowel de saliniteit als de zuurstofcondities. Beide parameters volgen we de komende jaren dan ook met de nodige aandacht op.

De totale fosfor- en totale stikstofconcentraties voldoen nog steeds niet aan de doelstellingen uit het decreet. Er is de laatste jaren wel een lichte verbetering merkbaar. Een groot deel van de nutriënten wordt echter aangevoerd via bovenstroomse waterlopen, en komt bijgevolg niet voort uit de havenactiviteiten, maar uit de landbouw. De Vlaamse overheid neemt maatregelen zoals het Mestactieplan en de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) om het probleem van nutriënten in oppervlaktewater aan de bron aan te pakken.

Chemische waterkwaliteit

De chemische waterkwaliteit is gebaseerd op twaalf prioritaire stoffen uit de Europese Kaderrichtlijn Water (Cd, Hg, Pb, Ni en acht pak's): stoffen waarbij in het verleden problemen werden vastgesteld en waarvan de mogelijke emissiebronnen zich binnen het havengebied bevinden. De concentraties van die stoffen bleven in de periode 2012-2018 min of meer stabiel, met jaarlijks zes tot acht metingen waarbij de norm werd overschreden. In 2018 lag voor 4 van de 36 metingen de gemeten waarde hoger dan de toegelaten norm (✓). We zoeken nu uit vanwaar de emissies komen en hoe we ze kunnen aanpakken.

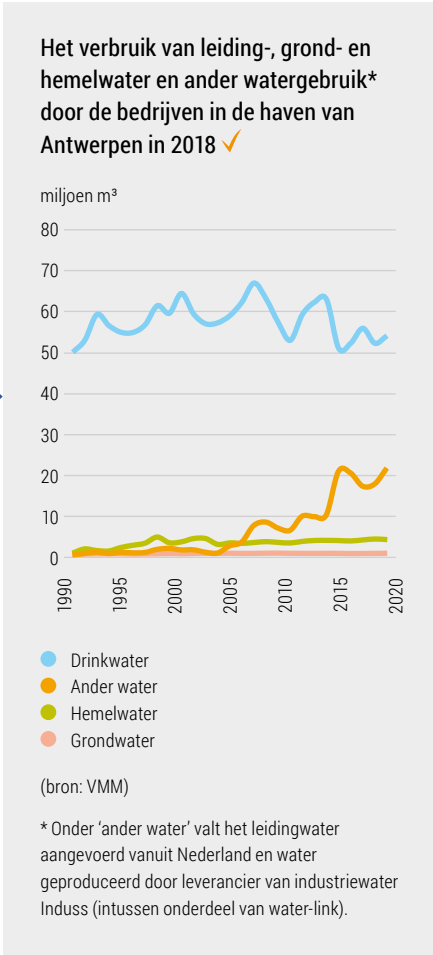
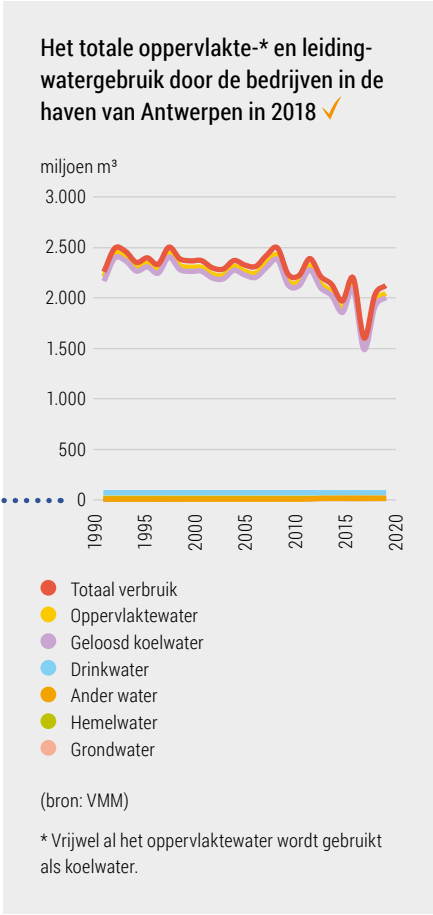
We blijven de waterkwaliteit in de dokken nauw opvolgen om de impact van de havenactiviteiten op de waterkwaliteit in de Schelde zo laag mogelijk te houden.

Ook de waterbodemkwaliteit volgen we op en bij baggerwerken wordt verontreinigde specie weggehaald. De baggerspecie gaat naar de ontwateringsinstallatie Amoras. Een upgrade van de waterzuiveringsinstallatie zorgt ervoor dat Amoras ook water afkomstig van zwaar verontreinigde specie kan verwerken. Door de verontreinigde waterbodemaan te pakken is er minder impact op het bovenstaande water.

Waternutrient

De havengemeenschap verbruikte in 2018 2,1 miljard m³ water, een daling van 15 procent ten opzichte van 2008 (✓). Een groot deel van het gebruikte water, namelijk 94 procent, is koelwater voor de kernreactor Doel 1, in 2018 goed voor 2 miljard m³ per jaar (✓). Het gaat om water uit de Schelde dat na gebruik weer grotendeels wordt geloosd.

De overige 4 procent van het waternutrient is goed voor 122,4 miljoen m³ per jaar en wordt gebruikt voor allerlei industriële toepassingen. Het bestaat vooral uit leidingwater geleverd door de watermaatschappijen water-link en Evides Waterbedrijf (NL), ofwel uit oppervlakte-, grond- of hemelwater dat de bedrijven zelf winnen.



Havenbedrijven doen aan duurzaam watergebruik

Bayer Agriculture (voorheen Monsanto) in Lillo kreeg in 2015 als eerste in Vlaanderen een gouden EWS-certificaat (European Water Stewardship) voor duurzaam waterbeheer.

Het bedrijf bracht zijn waternutrient nauwkeurig in kaart en werkte vervolgens achttien maanden lang aan besparingsmaatregelen. Het eindresultaat was een besparing van 1 miljoen m³ water. Sinds 2017 wordt ook twee derde van het afvalwater herwonnen.

Minder drinkwater verbruiken kan ook door meer hemelwater in te zetten. Containerbehandelaar **PSA Antwerp/MPET** investeerde in 2018 in een grootschalige regenwaterinstallatie. Op Linkeroever werden zes putten van ruim 20.000 liter onder de grond aan elkaar gekoppeld. Alle regenpijpen van de onderhoudsgebouwen monden in die putten uit. Met het gratis hemelwater reinigt het bedrijf grote machines zoals containerkranen: een maatregel die elk jaar 3 miljoen liter drinkwater uitspaart. Het gebruikte water wordt nadien gezuiverd en proper weer geloosd.

Ook het chemische bedrijf **Ashland** vangt regenwater op, niet alleen op zijn eigen terreinen maar ook bij buurbedrijf DP World. Maar liefst 64 miljoen liter regenwater per jaar wordt op die manier ingezet om afvalwater te verdunnen. Na een biologische zuivering keert het water terug naar de natuur. Ashland sleepte met het project een nominatie voor de tweede Port of Antwerp Sustainability Award in de wacht.

Verontreinigde gronden saneren en herontwikkelen

In de haven zijn in het verleden heel wat gronden verontreinigd geraakt. Samen met de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) pakken we die historische verontreinigingen aan. Ons doel is om risico's voor mens en omgeving weg te nemen en tegelijk verstandig om te springen met de beschikbare ruimte voor economische ontwikkeling in het havengebied. We saneren risicovolle verontreinigde gronden en starten er nieuwe ontwikkelingen op.

De OVAM wil dat tegen 2036 voor alle historische bodemverontreinigingen in Vlaanderen de sanering minstens is opgestart. In een eerste stap moeten bedrijven, ook het Havenbedrijf Antwerpen, de risicogronden in kaart brengen, zoals de Vlaamse bodemwetgeving het voorschrijft. Op die gronden moet een bodemonderzoek uitwijzen of een sanering nodig is. In totaal

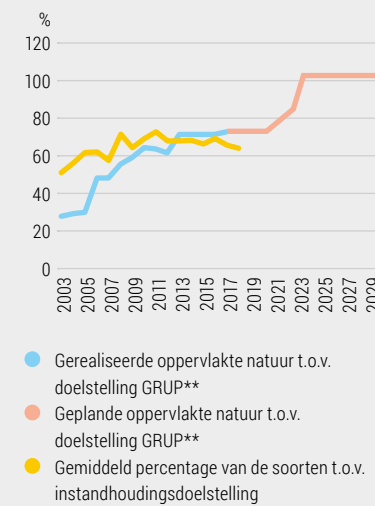
moeten tegen 2036 2.458 gronden in het havengebied onderzocht worden. Tussen 2016 en 2018 slaagden we erin om een hele reeks bodemonderzoeken af te ronden. Het aantal onderzochte percelen steeg daardoor van 1.249 naar 1.319. Voor 1.097 van die percelen zijn geen verdere maatregelen nodig. We zitten daarmee op schema om de doelstelling van de OVAM te halen.

Een mooie illustratie van onze visie op herontwikkeling is de metamorfose van de oude site Petroleum-Zuid naar het duurzame bedrijventerrein Blue Gate Antwerp door DEME, Bopro, het gemeentebestuur AG VESPA en PMV. Blue Gate Antwerp kreeg van de Verenigde Naties het certificaat van 'SDG-pioneer' vanwege de integratie van de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen in alle fasen van het project (zie 'Onze economische activiteiten').

De Scheldenatuur in stand houden

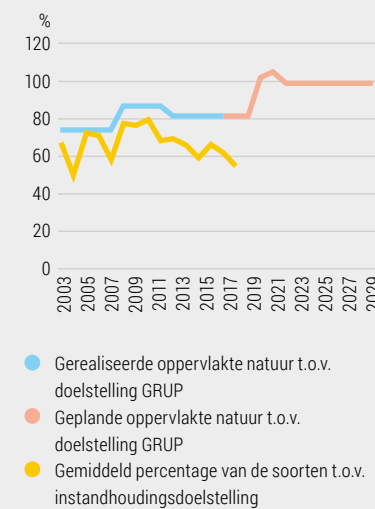
Het havengebied herbergt uitgestrekte en unieke natuur, waarvan een groot deel in Europees beschermd gebied ligt. De laatste jaren stagneerde de ontwikkeling van nieuwe natuur in de haven, waardoor de vogelpopulatie er afneemt. We slaagden er wel in om de kwaliteit van de reeds ingerichte leefgebieden te verhogen (door bijvoorbeeld poelen aan te leggen), zodat de beschermde planten- en diersoorten meer kansen krijgen.

Staat van instandhouding vogelsoorten* en oppervlakte natuur op de linker-Scheldeoever
Percentage t.o.v. doelstelling vastgelegd in GRUP



(bron: INBO)

Staat van instandhouding vogelsoorten en oppervlakte natuur op de rechter-Scheldeoever
Percentage t.o.v. doelstelling vastgesteld in GRUP



(bron: INBO)

* De instandhouding vogelsoorten is een gemiddeld percentage en standaarddeviatie van het aantal getelde vogels ten opzichte van de ondergrens van het instandhoudingsdoel per soort waarvoor dit doel is vastgesteld.

** De doelstelling voor natuurontwikkeling werd bepaald in het kader van het GRUP voor de havenontwikkeling op de linker-Scheldeoever. Sinds het GRUP in 2017 werd vernietigd werd er nog geen alternatief toetsingskader geformuleerd, waardoor de vooropgestelde doelstelling in het GRUP voorlopig wordt behouden.

Europees beschermde natuur

Het mondingsgebied van de Schelde is een van de meest waardevolle deltasystemen van Europa. Verschillende delen ervan maken deel uit van Natura 2000, het Europese natuurnetwerk om de Europese natuur te beschermen en in stand te houden. De havengemeenschap werkt mee aan de instandhouding van dit Europese ecosysteem. Voor 21 doelsoorten op de Antwerpse linker-Scheldeoever en 8 doelsoorten op de rechter-Scheldeoever werden Europese instandhoudingsdoelstellingen (IHD's) bepaald. Waar het gemiddelde percentage van de doelsoorten dat de IHD's haalde in 2016 nog steeg, zien we daarna een terugval op beide Scheldeoevers.

De verklaring daarvoor is dat de oppervlakte van nieuw gerealiseerde natuurkerngebieden stagneert, waardoor ook de populaties van doelsoorten niet

meer groeien. Dat is het gevolg van de keuze om, in het kader van de verdere havenontwikkeling, in te zetten op nieuwe gebieden en dus minder onderhoud uit te voeren in de tijdelijke natuurgebieden. Op de rechter-Scheldeoever is het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de havenontwikkeling goedgekeurd. Het uitvoeringsproject, waarbinnen de natuurcompensatie moet plaatsvinden, loopt echter vertraging op. Op de linker-Scheldeoever werd het GRUP vernietigd. De ontwikkeling van nieuwe natuurgebieden is daardoor op beide Scheldeoevers stilgevallen.

De eerdere relatie tussen de ontwikkeling van natuurgebieden en de populatiegroei toont duidelijk het belang aan van robuuste natuurgebieden, zowel om de natuurcompensatie te realiseren als om de IHD's te behalen.

Ecologische infrastructuur

In 2000 ondertekenden het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO) en Natuurpunt het charter 'Antwerpse Haven Natuurlijker'. De partners engageerden zich om een netwerk van ecologische infrastructuur van meer dan 600 hectare – 5 procent van de totale oppervlakte van het havengebied – te realiseren, zonder afbreuk te doen aan de ontwikkeling en exploitatie van de haven. Het ecologische netwerk in de haven omvat kerngebieden, corridors en stapstenen, die samen een duurzaam leefgebied creëren voor negentig beschermde planten- en diersoorten.

Om de fauna en flora te kunnen beschermen werd in 2014 een Soortenbeschermingsprogramma (SBP) Antwerpse Haven ingesteld, dat in de eerste plaats werk maakte van de duurzame instandhouding van veertien beschermde planten- en diersoorten. Het gaat om soorten die typisch zijn voor de haven, zoals de oeverzwaluw en de rugstreeppad, en om beschermde natuur zoals zeldzame orchideeënsoorten. De soorten zijn zo gekozen dat ook 76 zogenoemde meeliftende soorten voordeel halen uit de bescherming van de 14 paraplu-soorten.

In 2018 was de doelstelling van ruim 600 hectare ecologisch functioneel gebied voor bijna 93 procent bereikt (✓). In 2017 was dat 70 procent. De stijging is te danken aan bijkomende inrichtingsmaatregelen die de afgelopen twee jaar zijn uitgevoerd, zoals voortplantingspoelen voor de rugstreeppad en broedkasten voor vleermuizen. Een ecologisch maaibeheer zorgde ook voor gebieden die functioneler zijn voor de natuur.

Het SBP creëert bovendien een kader waarbinnen Natuur en Bos van de Vlaamse overheid afwijkingen kan toestaan op de verbodsbepalingen van het Soortenbesluit. Door het vangnet van het netwerk Ecologische Infrastructuur en de maatregelen voorzien in het SBP zijn oplossingen mogelijk voor beschermde soorten op bedrijfsterreinen in ontwikkeling. Bij het aflopen van het eerste SBP (2014-2019) heeft de havengemeenschap het instrument, met enkele kanttekeningen, positief geëvalueerd. Een tweede SBP (2019-2024) is ondertussen in voorbereiding.



**Hotspot voor
orchideeën**

De opgespoten terreinen van de Antwerpse haven bieden kansen aan soorten die elders in Vlaanderen niet of nauwelijks voorkomen. Op het kalkrijke baggerzand groeien onder meer zeldzame kalkminnende soorten zoals orchideeën.

Brede wespenorchis, moeraswespenorchis, grote keverorchis en bosorchis zijn al bekend in de haven sinds 1973. Vleeskleurige orchis, gevlekte orchis en wit bosvogeltje werden in 1984 voor het eerst in de haven gezien. Rietorchis is bekend in Kallo sinds 1996 en de eerste groeiplaats van bijenorchis werd in 1993 ontdekt. De Europees beschermde groenknolorchis werd in 2007 voor het eerst gevonden in Verrebroek en wordt daar sindsdien jaarlijks geteld door medewerkers van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO).

De zeldzaamste orchideeën, moeraswespenorchis, groenknolorchis en wit bosvogeltje, zijn opgenomen in ons Soortenbeschermingsprogramma. Deze drie soorten werden als paraplu-soort geselecteerd: maatregelen die we voor deze soorten nemen, komen immers ten goede aan een groot aantal andere, zogenaamde meeliftende soorten.

Bron: Natuurpunt



**Green Deal moet
biodiversiteit doen
groeien**

Op 20 september 2018 ondertekenden Maatschappij Linkerscheldeoever, het Havenbedrijf Antwerpen, DEMA en Gyproc de Green Deal ‘Bedrijven en biodiversiteit’. Samen willen ze de biodiversiteit op de haventerreinen verhogen en het draagvlak ervoor versterken.

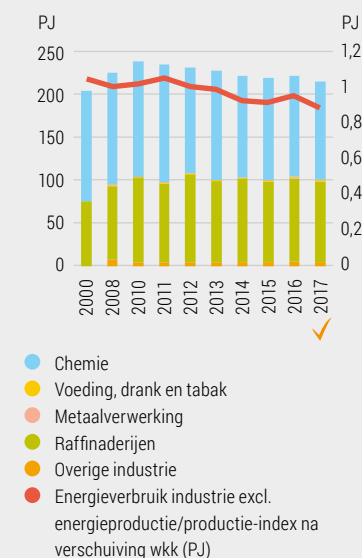
Via infodagen en informele contacten hopen de partners zoveel mogelijk bedrijven te overtuigen om in te tekenen. Voor het Logistiek Park Waasland, dat volop in ontwikkeling is, wordt bovendien een natuurvriendelijk beheerplan opgesteld. Dat plan toont geïnteresseerde bedrijven welke mogelijkheden er zijn om groene infrastructuur aan te leggen en wijst hen meteen ook op de aandachtspunten die daarmee gepaard gaan. In totaal zou het Logistiek Park zo’n 29 hectare groene infrastructuur kunnen creëren, verdeeld over bermen, een wadi, groenstroken en buffers.

Energie en klimaat

In de haven van Antwerpen bevindt zich Europa's grootste geïntegreerde brandstoffen- en chemiecluster. Die brengt een hoge energie-intensiteit en uitstoot van broeikasgassen met zich mee. De voorbije jaren nam de havengemeenschap energie-efficiënte maatregelen en investeerden we in hernieuwbare energie om onze impact op het klimaat te doen dalen. Bovendien plannen we specifieke projecten, zoals een shift naar een *multi fuel port* en eigen sleepboten op methanol, om de transitie naar duurzame energie mee vorm te geven.

Energieverbruik van de maakindustrie

Op de rechteras: totaal energieverbruik maakindustrie in verhouding tot de productie-index



(bron: Havenbedrijf Antwerpen op basis van gegevens van Elia, Fluxys, EANDIS, INFRAX, VITO, FOD Economie, FOD Leefmilieu; bron productie-index: Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland)

Steeds energie-efficiënter werken

Het energieverbruik in de haven is in 2017 met 2,3 procent afgenomen ten opzichte van 2016, van 247,7 PJ naar 242 PJ (✓). Het energieverbruik in de maakindustrie (dat is het totale verbruik zonder de energieproductie) daalde van 220,7 PJ naar 214 PJ, terwijl de productie-index steeg van 233 naar 246 (✓).

Dat toont aan dat de bedrijven in de haven steeds efficiënter met energie omspringen; ze hergebruiken bijvoorbeeld steeds vaker restwarmte. Maar bedrijven kunnen nog meer energiewinst boeken door

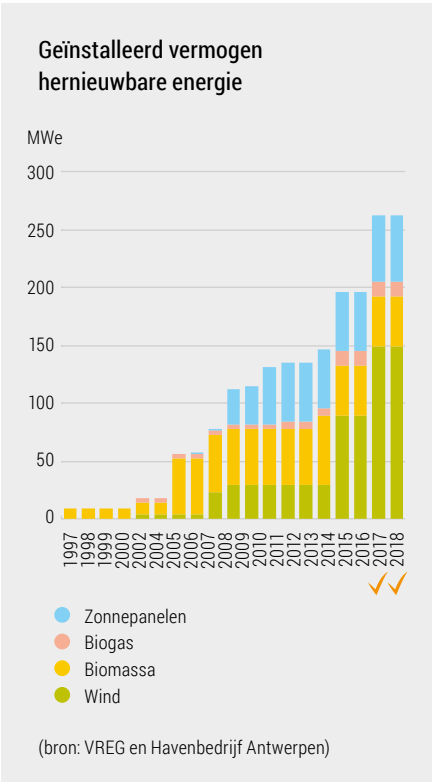
hun processen verder te optimaliseren. Digitalisering en artificiële intelligentie kunnen helpen om het energieverbruik nog meer terug te dringen. Ook liggen er nog veel kansen in samenwerkingen tussen bedrijven. Een overschot aan energie in het ene bedrijf kan vaak nog nuttig zijn voor een ander. Door processen te integreren en op elkaar af te stemmen, wordt restenergie toch gebruikt en zijn minder fossiele brandstoffen nodig. Het succes van het stoomnetwerk ECLUSE is daarvan het beste bewijs.



ECLUSE: eerste industrieel stoomnetwerk in de haven

Op 15 maart 2019 vierde ECLUSE de opening van het eerste grootschalige industriële stoomnetwerk in de haven van Antwerpen. Het netwerk zal de CO₂-uitstoot van enkele chemische bedrijven drastisch verlagen.

Het stoomnetwerk ECLUSE is het resultaat van een samenwerking tussen Indaver, SLECO, Maatschappij Linkerscheldeover, FINEG, Fluvius en water-link. Het netwerk transporteert stoom die ontstaat bij de verbranding van afvalstoffen naar een zestal chemische bedrijven in de haven. Zo hoeven zij voor hun productieprocessen geen stoom meer aan te maken in aparte stoomketels. Op jaarbasis betekent dat een vermindering van maar liefst 100.000 ton CO₂-uitstoot bij de bedrijven die de stoom afnemen. Bovendien levert het project minstens 5 procent van alle groene warmte die in Vlaanderen geproduceerd wordt. Het volledige leidingennetwerk van ECLUSE is ongeveer 5 kilometer lang en ligt grotendeels boven de grond.



Investeren in hernieuwbare energie

Het geïnstalleerde vermogen aan hernieuwbare energie is de laatste jaren toegenomen van 112,6 MWe in 2009 tot 262,83 MWe in 2018. Windenergie zorgde voor de grootste bijdrage (57,0% van het geïnstalleerd vermogen in 2018), gevolgd door zonne-energie (21,5%), biomassa (16,6%) en biogas (4,9%).

Wind aan de stroom (W@S), het project waarbij het Havenbedrijf Antwerpen, MLSO en Groene Energie Haven Antwerpen (GEHA) tussen 2014 en 2018 samen 21 windturbines bouwden, levert een geïnstalleerd vermogen van 63,4 MWe op. Op de linker-Scheldeover heeft

ook de logistieke groep Katoen Natie windturbines geïnstalleerd op zijn terreinen en beschikt bagger- en milieugroep DEME over een kleinschalige windturbine. Op de rechter-Scheldeover heeft het Vlaamse windenergiebedrijf Vleemo een dertigtal turbines geplaatst.

De trend naar meer hernieuwbare energie zal zich de komende jaren volop doorzetten. Momenteel onderzoeken we nieuwe opties en geschikte locaties om hernieuwbare energie op te wekken, zonder dat dit negatieve gevolgen heeft voor de natuur en de economische activiteiten.



Waaslandhaven verwelkomt extra windturbines

De Waaslandhaven kreeg er in 2018 vier nieuwe windturbines bij. Projectvennootschap Wind aan de Stroom wil het totale aantal tegen 2022 nog stevig optrekken.

In 2016 en 2017 nam Wind aan de Stroom (W@S) zeventien windturbines in gebruik in de Waaslandhaven. Bij een aantal windturbines, gelegen op de terreinen van industriële bedrijven in de haven, wordt de opgewekte groene energie ter plaatse verbruikt. De andere injecteren hun productie op het elektriciteitsnet. In 2018 kwamen er nog vier turbines bij. Die zijn groter dan de eerdere exemplaren en produceren ongeveer 8.000 MWh per jaar, tegenover 7.500 MWh voor de eerdere turbines. De eenentwintig windturbines die nu in de Waaslandhaven staan, leveren energie voor omgerekend 55.000 gezinnen. Tegen 2022 hoopt Wind aan de Stroom dat aantal nog stevig op te trekken.

ADPO test zonnespiegelpark



Het Genkse energiebedrijf AZTEQ bouwt proefinstallaties met zonnespiegels in Genk, Antwerpen en Oostende. De nieuwe technologie produceert geen stroom (zoals zonnepanelen), maar groene warmte. Onder meer logistiek bedrijf ADPO neemt deel aan het project.

Zonnespiegelparken gebruiken parabolische spiegels om het zonlicht te concentreren, waardoor de temperatuur plaatselijk oploopt tot 400°C en meer. Die hoogwaardige warmte kan worden gebruikt in industriële processen van brouwerijen of chemische fabrieken. Zulke bedrijven halen hun warmte vandaag uit de verbranding van gas of olie, maar zonnespiegelwarmte is volledig groen.

Vloeistoffen verwarmen
AZTEQ werkt momenteel aan drie testprojecten met elk een verschillende toepassing. In Antwerpen zal het logistieke bedrijf ADPO uit Kallo warmte afnemen voor de opslag van verwarmde vloeistoffen. Het heeft daarvoor temperaturen van meer dan 140°C nodig. De parabolische spiegels komen boven de parking van het bedrijf, boven een spoorlijn en onder een hoogspanningslijn. Het project van AZTEQ zal in totaal 1,425 miljoen euro kosten, waarvan 819.000 euro door de Vlaamse Regering wordt gefinancierd.

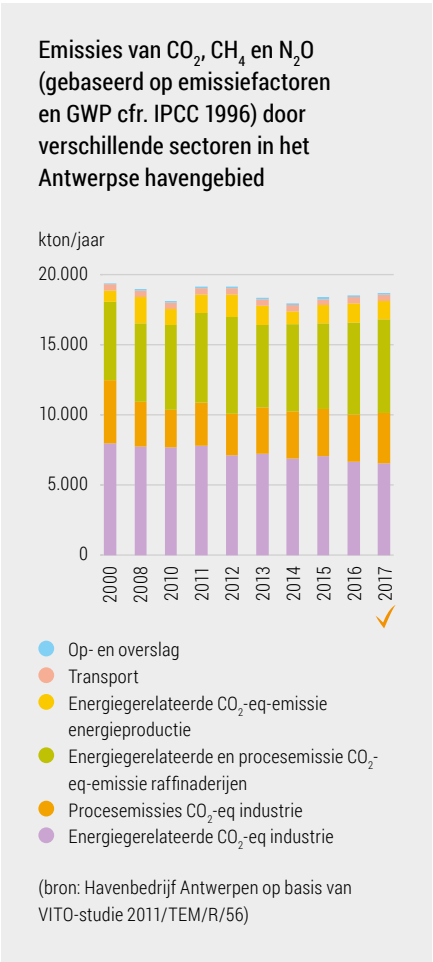
Hydroturbine op zeesluis

Zeven zeesluizen houden het waterpeil in de dokken van Antwerpen stabiel. Een hydroturbine kan het stromende water uit die sluizen gebruiken om elektriciteit op te wekken.

Door de getijdenwerking op de Schelde wijkt het waterpeil van de rivier af van dat in de dokken. Zeven zeesluizen houden het waterpeil in de dokken stabiel en zorgen ervoor dat ook kleinere schepen op elk moment geladen en gelost kunnen worden. De haven van Antwerpen wil nu het water in het afvoerkanaal, dat de waterhoogte in de dokken regelt, slim benutten.

Kracht van stromend water
“In de Kallosluis testen we een hydroturbine die de kracht van het stromende water kan omzetten in elektriciteit”, vertelt onderhoudsingenieur **Matthias Lootens** van het Havenbedrijf Antwerpen. “In een afvoerkanaal plaatsen we een turbine met een verticale as. De schroef gebruikt de kracht van het versaste water om energie op te wekken. Een generator zorgt voor elektriciteit en kan de sluis energieneutraal laten werken.” Als de test succesvol is, overweegt het Havenbedrijf om ook de Kieldrechtsluis van hydroturbines te voorzien.





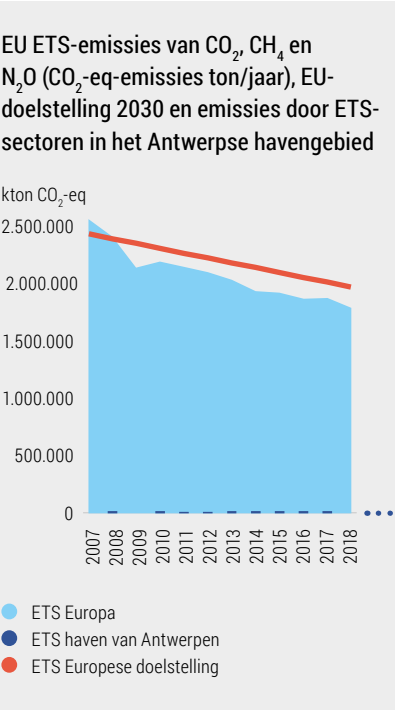
Minder broeikasgassen uitstoten

Met een totale uitstoot van circa 18 miljoen ton CO₂-eq (exclusief scheepvaart) is de Antwerpse haven verantwoordelijk voor circa 16 procent van de Belgische CO₂-uitstoot¹. Die uitstoot is toe te schrijven aan energie, industrie, olieraffinage, op- en overslag en transport.

Tussen 2016 en 2017 namen de broeikasgasemissies in de haven toe met 1 procent, van 18,46 naar 18,65 miljoen ton CO₂-eq per jaar (✓). Ten opzichte van het jaar 2000 liggen de emissies in 2016 en 2017 respectievelijk 4,5 en 3,5 procent lager.

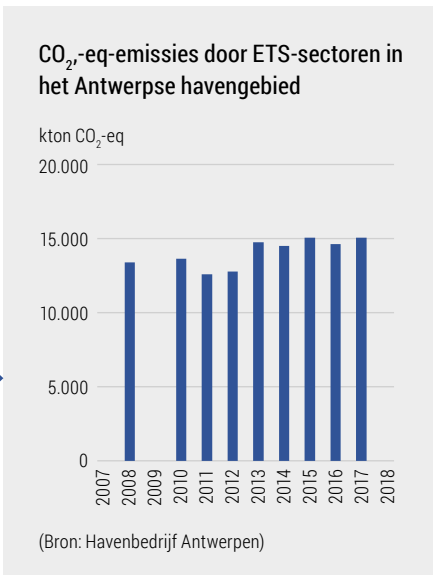
Het is daarbij belangrijk een onderscheid te maken tussen de ETS- en de niet-ETS-sectoren (zie kader). Een deel van de uitstoot in de haven wordt op Vlaams niveau gecontroleerd, maar de uitstoot van de meest energie-intensieve sectoren wordt gereguleerd via het Europese emissiehandelssysteem (ETS). De Europese regelgeving van EU-ETS zorgt ervoor dat de spelregels binnen de EU gelijk zijn voor elke energie-intensieve installatie of activiteit en dat de uitstoot van die installaties niet gelinkt is aan het land van waaruit ze opereren. In de haven behoort circa 80 procent van de totale broeikasgasemissies tot het ETS.

De broeikasgasemissies van de ETS-sectoren in de Antwerpse haven namen



toe van 14,64 miljoen ton CO₂-eq per jaar in 2016 naar 15,11 miljoen ton CO₂-eq per jaar in 2017. Dat is het gevolg van een samenspel van een hogere conjunctuur en nieuwe investeringen en ontwikkelingen in de haven van Antwerpen. De Antwerpse bedrijven zijn wereldtop op het vlak van energie-efficiëntie en zijn daarom aantrekkelijk voor nieuwe investeringen om tegemoet te komen aan de Europese marktvraag. Dat leidt tot een hogere lokale CO₂-uitstoot en zorgt voor een hogere prijs van de ETS-emissierechten (zie kader). In het kader van het ETS worden die extra emissies gecompenseerd door een afname van de CO₂-uitstoot elders in Europa, van sectoren met een hoge CO₂-intensiteit (bijvoorbeeld bruinkool- of steenkoolcentrales in Polen, Nederland en Duitsland). Uiteindelijk leiden de investeringen en ontwikkelingen in het Antwerpse havengebied tot een totale Europese daling van de CO₂-uitstoot.

De uitstoot uit sectoren als transport, bouw, afvalverwerking en niet-ETS-industrie valt niet onder het ETS-systeem. Bij die sectoren in het havengebied nam de uitstoot af van 3,82 miljoen ton CO₂-eq/jaar in 2016 naar 3,55 miljoen ton CO₂-eq/jaar in 2017, bij een toenemende productie en groei. Om die emissies te verminderen hebben de EU-landen een inspanningsovereenkomst gesloten: de Europese Effort Sharing Decision (ESD). Daarbij krijgt elk land nationale emissiedoelstellingen opgelegd die het tegen 2030 moet halen.



Het Europese emissiehandelssysteem (Emission Trade System)

Om de uitstoot van broeikasgassen in de industrie- en energiesector terug te dringen voerde de Europese Unie in 2005 het EU Emission Trading System (ETS) in. Het reguleringssysteem is specifiek van toepassing op energiecentrales, olieraffinaderijen, staalproducenten, metaalproducenten, fabrikanten van cement, leien, glas, ceramiek, pulp, papier, zuren of organische chemische bouwstoffen in Europa.

In totaal gaat het om meer dan 11.000 installaties verspreid over Europa, die samen verantwoordelijk zijn voor 45 procent van de uitstoot van de Europese broeikasgassen. Voor elke ton CO₂ die ze uitstoten, hebben de installaties een emissierecht nodig. Het totaal aantal toegelaten emissies wordt op voorhand vastgelegd en mag niet overschreden worden. Het aantal rechten is beperkt, maar bedrijven mogen de emissies onder elkaar uitwisselen.

De Europese Unie heeft het ETS in 2018 grondig hervormd. De nieuwe regeling gaat in 2021 in. Er zullen vanaf dan elk jaar 2,2 procent minder uitstootrechten te koop zijn op de veiling. Als gevolg daarvan zullen de Europese ETS-sectoren in 2030 43 procent minder broeikasgassen uitstoten dan in 2005.

Lean & Green-expediteurs stoten minder CO₂ uit



Lean & Green Europe is een Europees programma voor duurzame logistiek. Deelnemers engageren zich om hun CO₂-uitstoot op vijf jaar tijd met 20 procent te verminderen. De drie Antwerpse expediteurs Ahlers, Gosselin en Jas Forwarding mochten in 2018 al een Lean & Green Award in ontvangst nemen.

Voor expediteurs is een drastische CO₂-reductie geen eenvoudige opgave, omdat ze niet zelf over een voertuigenpark beschikken. Een deel van de doelstelling kan gehaald worden door interne maatregelen: carpoolen, de lichten tijdig uitdoen, duurzaamheidsgaranties vragen aan leveranciers ... Daarnaast is minder CO₂ uitstoten voor expediteurs vooral een kwestie van efficiënt plannen en de klanten transportoplossingen aanreiken die minder belastend zijn voor het milieu.

Milieubewuste keuzes
De Antwerpse expediteurs Ahlers, Gosselin en Jas Forwarding leggen elk hun eigen accenten in het Lean & Green-verhaal, maar allemaal zien ze heil in een doorgedreven modal shift: van wegtransporten naar vervoer via het spoor of de binnenvaart. Door klanten op de hoogte te brengen van de CO₂-uitstoot die met bepaalde opties gepaard gaat, streven ze naar meer milieubewuste keuzes. Nieuwe technologieën stellen de expediteurs ook in staat om hun transportstromen beter te visualiseren, waardoor die efficiënter georganiseerd kunnen worden. Voor de inspanningen die de drie expediteurs al geleverd hebben, mochten ze elk een Lean & Green Award in ontvangst nemen.

(1) Totale netto emissies België (2017): 114.280,49 CO₂-eq kT (bron: National Inventory Submissions, UNFCCC)

De transitie vooruithelpen

De klimaattransitie is een van de grootste uitdagingen voor de huidige economie. Gezien onze positie als grote energie- en chemiecluster, grootverbruiker van energie en draaischijf van logistieke ketens voor de in- en uitvoer van primaire en secundaire grondstoffen, willen we daarin een belangrijke speler zijn. Het Havenbedrijf Antwerpen mobiliseert de verschillende sectoren in het havengebied om met concrete projecten de transitie vorm te geven.

Proeftuin voor demonstratieprojecten

In de haven van Antwerpen komt een proeftuin voor demonstratieprojecten in de circulaire chemie en duurzame brandstoffen. Met die proeftuin willen we demonstratie-eenheden en pilootprojecten aantrekken die inzetten op de ontwikkeling van innovatieve technologieën voor de chemie- of de brandstofsector. De proeftuin moet de drempel verlagen voor bedrijven om nieuwe technologieën uit te testen en op te schalen in de Antwerpse haven.

Carbon Capture & Utilisation (CCU)

Carbon Capture and Utilisation (CCU) wordt beschouwd als een van de belangrijkste technologieën in de transitie naar een duurzame haven. CCU is het proces waarbij men CO₂ afvangt en opzuivert – mogelijk vanuit schoorstenen van industriële installaties – en omzet in bruikbare producten en/of chemicaliën. Door groene waterstof toe te voegen aan CO₂ is het vervolgens bijvoorbeeld mogelijk om groene methanol te produceren. Om dit innovatieve concept gestalte te geven, sloot het Havenbedrijf Antwerpen een samenwerkingsovereenkomst met vijf partners uit de elektriciteitsindustrie, de chemie en de brandstoffenindustrie. Samen bereiden ze de lancering van een eerste demo in Antwerpen voor. Het potentieel is erg groot: de haven gebruikt 300.000 ton methanol per jaar voor chemische processen en als additief in brandstof. Per ton geproduceerde methanol zou de haven evenveel ton CO₂ in de lucht vermijden. Groene methanol kan in de toekomst ook als duurzame brandstof dienen, zowel voor sleepboten als voor het gewone wegverkeer.

Covestro gebruikt CO₂ als grondstof voor matrassen

Chemiebedrijf Covestro gebruikt koolstofdioxide om op een duurzame manier kunststoffen voor matrassen te produceren. De innovatieve methode zorgt voor een lager verbruik van aardolie.

Grote hoeveelheden koolstofdioxide ontsnappen elke dag uit gebouwen, auto's en fabrieken. Die afvalgassen wil Covestro gaan gebruiken als een nieuwe bron van grondstoffen. Samen met de Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule in Aken ontwikkelde Covestro een katalysator die zuivere CO₂ kan omzetten in grondstoffen voor matrassen. Die zijn intussen al op de markt. Daarnaast werkte het bedrijf aan toepassingen zoals sportvloeren en elastische textielvezels.

Maar Covestro wil verder gaan en onderzoekt nu samen met veertien partners uit zeven landen, waaronder de universiteiten van Gent en Leiden, hoe rookgas van de staalindustrie ingezet kan worden om er isolatieschuimen en coatings mee te produceren. De tests op laboniveau zijn alvast veelbelovend. Nu volgen testen op industriële schaal in Zuid-Frankrijk, waar een vestiging van Covestro naast een staalfabriek van ArcelorMittal ligt. Het nieuwe project krijgt de steun van de Europese Commissie.

Trendsetter

Markus Steilemann, CEO van Covestro: “Grondstoffen efficiënt inzetten maakt deel uit van een duurzamere toekomst. Door koolstofdioxide als grondstof te gebruiken, hebben we als bedrijf minder aardolie nodig. Tegelijk bieden we een circulaire oplossing voor het klimaatprobleem. Onze innovatie wordt gedreven door duurzaamheid en daarin willen we een trendsetter zijn én blijven.”

Waterstof als duurzame energiebron

Hernieuwbare waterstof zal in de toekomst voor verschillende sectoren een belangrijke energievectoren worden. Zowel in de elektriciteitsproductie, de warmteproductie, het transport als de chemie zal waterstof een deel van de behoefte aan alternatieve energie moeten invullen, daar waar andere bronnen ontoereikend of minder efficiënt zijn. Om de brede inzet van waterstof, in de vorm van waterstofgas maar ook andere waterstofdragers als methaan en methanol, mogelijk te maken, is een pijpleidingsysteem of *backbone* nodig. Die moet adequaat gedimensioneerd zijn en bovendien open zijn voor alle bronnen en afnemers.

Hernieuwbare waterstof zal hoofdzakelijk geproduceerd worden op basis van wind- en zonne-energie. Gelet op het beperkte potentieel daarvan op Belgisch bodem zal België waarschijnlijk waterstof moeten importeren, per pijpleiding, bijvoorbeeld vanuit de Nederlandse offshore windenergieparken, of per schip vanuit zonnrijke regio's.

Het Havenbedrijf Antwerpen werkt samen met een sterk Belgisch partnerschap een visie over de inzet van waterstof uit: hoe moet het leidingsysteem eruit zien, wanneer en hoe kan dit gerealiseerd worden, wat zijn de vooruitzichten voor import van hernieuwbare waterstof, hoe kunnen we waterstof effectief gebruiken (sleepboten op methanol, *power-to-methanol*-demo, bunkerfaciliteit voor alternatieve bunkerfuels ...)?

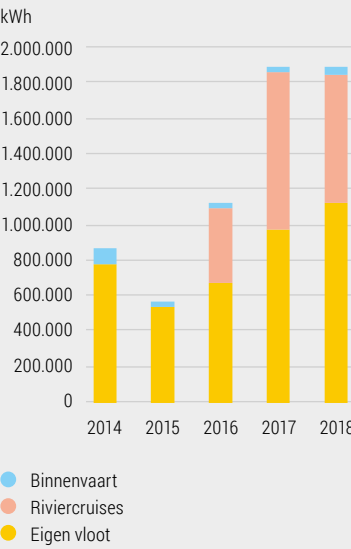


Waterstofboot valt in de prijzen

Voor scheepvaartgroep Compagnie Maritime Belge (CMB) is waterstof de energiebron van de toekomst. Hun Hydroville, een passagiersshuttle op waterstof, sleepte de Sustainability Award 2018 in de wacht.

Met de Sustainability Award stimuleren het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover en Alfaport Voka bedrijven in de haven om duurzame projecten te ontwikkelen. De prijs werd in 2018 voor de tweede keer uitgereikt en ging naar de Hydroville-shuttle van CMB. Het innovatieve vaartuig op waterstof gaat mee het eigen woon-werkverkeer verzorgen in de haven. “De Sustainability Award is een opsteker voor ons”, zegt **Alexander Saverys**, CEO van CMB. “Met investeringen in nieuwe duurzame technologieën willen we ons bedrijf en de Antwerpse maritieme cluster klaarstomen voor de toekomst. We ontwikkelen innovatieve scheepsdesigns en koolstofarme energiebronnen om onze stempel te drukken op de internationale scheepvaart.”

Walstroomverbruik op basis van de geleverde groene energie in het havengebied en door de riviercruises in het Kattendijkdok



(bron: Havenbedrijf Antwerpen)

De klimaatimpact van de scheepvaart verminderen

Lng als blauwdruk voor alternatieve brandstoffen

De haven van Antwerpen biedt sinds 2013 lng aan als alternatieve brandstof voor de scheepvaart. Het gebruik van lng steeg van 68 ton in 2016 naar 750 in 2018. Ook de deur naar het gebruik van waterstof, methanol en elektrische energie staat open.

Waar de lng-bunkering eerst via tankwagens verliep, zullen de eerste lng-bunkerschepen (met Amsterdam of Rotterdam als thuishaven) eind 2019 over een vergunning beschikken om te bunkeren in de haven van Antwerpen. In 2020 krijgt de haven van Antwerpen haar eerste bunkerschip, dat in de eerste plaats binnenschepen en kleine kustschepen zal bevoorraden. Dat is een belangrijke stap om later ook lng in grotere volumes beschikbaar te maken voor diepzeevaart.

Nu lng als schone alternatieve brandstof een realiteit is, zetten we de eerste stappen in de verdere transitie van onze bunkermarkt naar hernieuwbare energiebronnen als waterstof, methanol en elektrische energie. Het Havenbedrijf Antwerpen bereidt zich voor om tegen 2023 die alternatieve brandstoffen in de lokale bunkermarkt te integreren.

Walstroom voor een betere luchtkwaliteit

De haven van Antwerpen biedt walstroom aan als alternatieve energiebron voor aanmerende binnenschepen. Dankzij walstroom kunnen schepen die aan de kade liggen hun motoren afzetten en overschakelen op een lokale elektriciteitsvoorziening. Het gebruik ervan verlaagt niet alleen de uitstoot van NO_x, SO_x en fijn stof in de haven. We willen de walstroombestemming ook koppelen aan duurzame energieopwekking, waardoor de CO₂-uitstoot vermindert.

Het Havenbedrijf Antwerpen geeft zelf het goede voorbeeld: het rust zijn basis- en suprastructuur voor zijn bagger- en sleepboten uit met faciliteiten voor walstroom en lng-bunkering. Het walstroomgebruik van eigen schepen neemt sinds 2015 fors toe, van ruim 540.000 kWh in 2015 naar ruim 1.100.000 kWh in 2018. Ook het gebruik bij riviercruises stijgt, maar kende in 2018 een kleine daling. Het walstroomgebruik bij de binnenvaart is sinds 2015 gedaald en steeg de laatste jaren ook niet meer. In 2018 bedroeg het ongeveer 32.300 kWh. Voor 2015, in de fase van het proefproject, was het gebruik gratis, wat de hogere afname verklaart.

Op negen plaatsen aan het Noordkasteeldok zijn al langer walstroombestemmingen beschikbaar voor de eigen vloot, binnenvaartschepen en riviercruiseschepen. De haven bereidt nu ook een aanbod voor diepzeeschepen voor. Door het uitreiken van kortingen (zie p. 52) stimuleren we de rederijen om over te schakelen op groenere schepen.

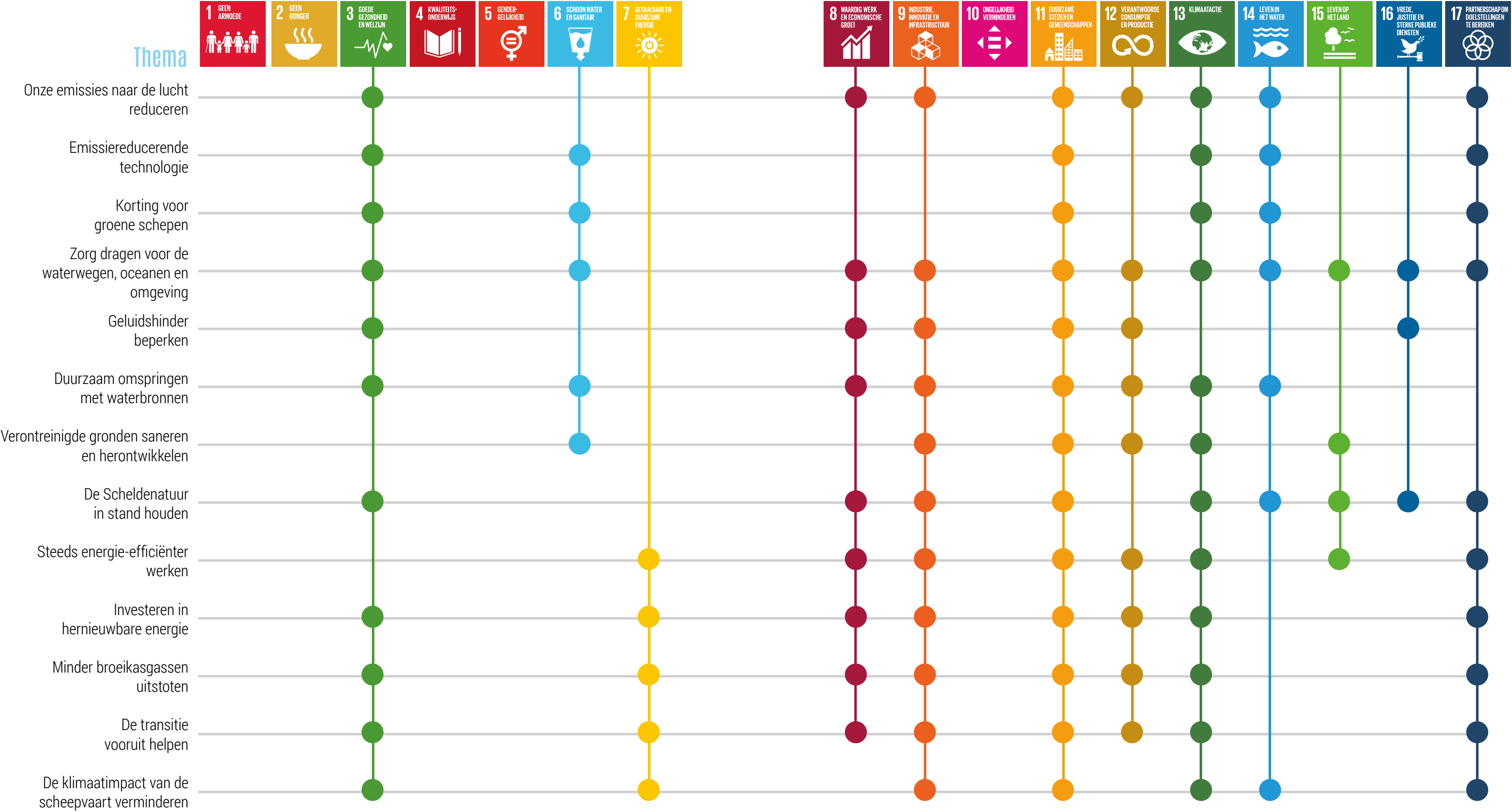
Het Havenbedrijf Antwerpen is steunend lid van de Think Climate-coalitie, gecoördineerd door PIANC (The World Association for Waterborne Transport Infrastructure). Die streeft in de maritieme sector naar meer bewustwording rond de uitdagingen die gepaard gaan met klimaatverandering. Door samen te werken met andere havens en informatie uit te wisselen om de sector klaar te maken voor de koolstofarme wereld van de toekomst, verhoogt de veerkracht van de haven. Zo blijft de haven van Antwerpen ook in een wereld met een sterk klimaatbeleid competitief.

Naar een duurzamere maritieme sector

Uitdagingen en blik op de toekomst

- De inspanningen van de hele havengemeenschap hebben de **luchtkwaliteit** in en rond de haven de laatste tien jaar sterk verbeterd. De laatste jaren treedt er echter een stagnatie op. Om de emissies nog verder te doen dalen vormt de uitbouw van de walstroombestemming voor binnenvaart en later ook voor zeevaart de belangrijkste uitdaging. Die voorziening moet aantrekkelijk en rendabel worden.
- Onze aanpak van de strijd tegen de **plasticvervuiling** levert ondanks de maatregelen die bedrijven hebben genomen, voorlopig nog niet de gewenste resultaten op. We zullen de betrokken partners samenbrengen rond extra acties om de pellets in het milieu te verminderen.
- Om de Europese doelstellingen rond de **instandhouding van beschermde soorten** te halen, moet er natuurontwikkeling bijkomen. Tegelijk moeten we de kwaliteit van de reeds ingerichte gebieden maximaliseren, zodat ze een positieve bijdrage leveren aan het behalen van de doelen. De laatste jaren boekten we op dat vlak nauwelijks winsten en in de toekomst lijkt het tij niet te keren.
- De grootste uitdaging die op ons afkomt is de transitie naar **duurzame energiebronnen**, de transitie naar een **circulaire economie** en de introductie van **vernieuwende technologieën**. We bieden nu al alternatieve brandstoffen aan aan de scheepvaart, maar willen in de toekomst het aanbod nog verruimen. We beschouwen lng als een tussenoplossing, maar zien perspectieven in methanol en waterstof. Met de proeftuin die in 2021 operationeel wordt, moedigen we de ontwikkeling van nieuwe technologieën aan, om ze nadien ook verder op te schalen in de Antwerpse haven. We verwachten bovendien dat er de komende jaren belangrijke stappen voorwaarts gezet zullen worden op het vlak van CO₂-opvang en -hergebruik (CCU), zodat CO₂ uit de lucht verdwijnt en nuttig wordt gebruikt.
- Om onze nationale **emissiedoelstellingen** te halen moet de niet-ETS-sector haar CO₂-uitstoot nog verminderen. We zijn op de goede weg. De emissies dalen, maar blijvende inspanningen zijn nodig.

Hoe vullen we de SDG's in?



ONZE MENSEN

De haven biedt een aantrekkelijke werkplek waar de veiligheid en het welzijn van mensen centraal staan. We zijn er ons van bewust dat het woon-werkverkeer een belangrijke factor is bij de rekrutering en het behoud van arbeidskrachten. Het promoten van alternatieve vervoersmiddelen om de filedruk voor de werknemers te verminderen, is een van onze prioriteiten.

De voorbije jaren slaagden we erin om:

- het personeelsbestand te laten groeien,
- de samenwerking met havengerelateerde opleidingen en opleidingscentra te versterken,
- de continue aandacht voor veiligheid en welzijn bij de bedrijven te behouden,
- het aanbod van alternatieve vervoersmodi verder uit te bouwen en te promoten.

Werken in de haven 78

Woon-werkverkeer 86

Uitdagingen en blik op de toekomst 91

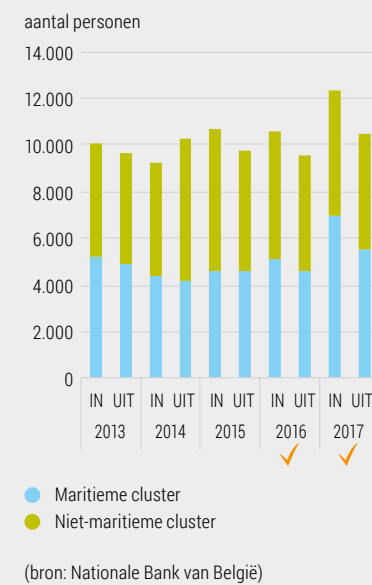
Hoe vullen we de SDG'S in? 92



Werken in de haven

Het aantal jobs in de haven nam de voorbije jaren toe, maar vooral vacatures voor logistiek bedienden raken maar moeilijk ingevuld. We bundelen de krachten met tal van job- en opleidingsorganisaties om knelpuntberoepen in te vullen. Met een opleidingsaanbod doorheen de loopbaan houden we de kennis van onze werknemers up-to-date en groeien we mee met tendensen zoals digitalisering.

Personeelsverloop in de haven van Antwerpen in de maritieme en niet-maritieme sector



Personeelsverloop

De Antwerpse haven is met meer dan 140.000 directe en indirecte jobs met grote voorsprong de grootste werkgever in de regio (zie ook 'Onze economische activiteiten'). Sinds 2015 is het aantal jobs in de haven gestegen, waardoor er al drie jaar meer werknemers instromen

dan uitstromen. Die trend tekent zich heel duidelijk af in 2017, en dan vooral in de maritieme cluster: 6.878 mensen kwamen nieuw in dienst, 5.497 werknemers verlieten hun job. In de niet-maritieme cluster kwamen er 5.335 mensen bij en gingen er 4.893 weg (✓).

Invullen van knelpuntberoepen

De haven en de logistieke sector kampen al jaren met een structureel tekort aan geschikte arbeidskrachten. Om de groeiende goederenstroom in goede banen te leiden heeft de sector nood aan goed opgeleide werknemers. Die zijn echter moeilijk te vinden. Vooral logistieke en maritieme bediendenfuncties zoals expediteurs, douanedeclaranten, dispatchers en scheepsagenten raken moeilijk ingevuld. Bovendien maken technologische ontwikkelingen en globalisering deze functies steeds complexer, wat de zoektocht naar geschikte kandidaten nog meer bemoeilijkt. Te weinig jongeren kiezen voor logistieke studierichtingen, werkzoekenden vinden hun weg niet naar deze jobs of kennen de sector te weinig. De havengemeenschap organiseert daarom heel wat initiatieven om het werken in de haven te promoten en nieuw talent aan te trekken.

Sinds 2012 bundelen het Havenbedrijf Antwerpen, Alfaport Voka, stad Antwerpen, VDAB, de provincie Antwerpen en Logos hun krachten in het talentenhuis Talentenstroom. Talentenstroom helpt bedrijven in de haven bij hun zoektocht naar werknemers en toont jongeren en werkzoekenden de weg naar gerichte opleidingen en boeiend werk in haven en logistiek. Het talentenhuis

organiseert onder andere jobevents en enthousiasmeert jongeren, werkzoekenden en loopbaanbegeleiders met sector- en jobinfo en getuigenissen.

In 2018 organiseerden het Havenbedrijf Antwerpen, Alfaport Voka, Talentenstroom en Talentenfabriek voor het eerst een jobevent tijdens het havenfestival Part of Antwerp. Werkzoekenden konden toen bij meer dan veertig bedrijven uit de Antwerpse haven solliciteren en workshops volgden. Wegens het succes vindt dit event in 2019 opnieuw plaats.

Maatschappij Linkerscheldeover steunt de jaarlijkse grensoverschrijdende jobbeurs over werken in de grensstreek die wordt georganiseerd door de EGTS Linieland van Waas en Hulst. Tijdens de editie van 2019 namen meer dan tachtig bedrijven deel, goed voor meer dan duizend vacatures. EURES Scheldemond (een grensoverschrijdend samenwerkingsverband gericht op werkgevers, werkzoekenden en grensarbeiders in de regio Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen, Westelijk Noord-Brabant en Zeeland) lanceerde er GrensMatch. Via deze nieuwe applicatie kunnen werkzoekenden en werkgevers in de grensregio elkaar makkelijker vinden.

Alfaport Voka werkt via een digitaal platform aan de branding van de haven als aantrekkelijke werkgever. Ze bouwt daarmee een community uit rond de haven, om de werknemers in de haven te verbinden en nieuwe werknemers enthousiast te maken voor een job in de haven.

Om het stijgende aantal arbeidsplaatsen in de maritieme sector op te vangen heeft CEPA, de werkgeversorganisatie voor de havenarbeiders, grote aanwervingsinspanningen geleverd en de opleidingscapaciteit verhoogd. Inspanningen om meer gelegenheidsarbeiders aan te trekken zorgden er ook voor dat de tijdelijke jobs gemakkelijker ingevuld raakten.

Portilog en Randstad bieden samen praktijkgerichte opleidingen aan die werkzoekenden klaarstomen voor een job in de logistieke sector. Uit een bevraging van de cursisten uit 2016 bleek dat meer dan 80 procent van hen na de opleiding effectief aan de slag is gegaan als logistiek bediende, customer service medewerker, hulpexpediteur of loketbediende in een van de Vlaamse havens.



GrensMatch promoot jobs in de grensregio

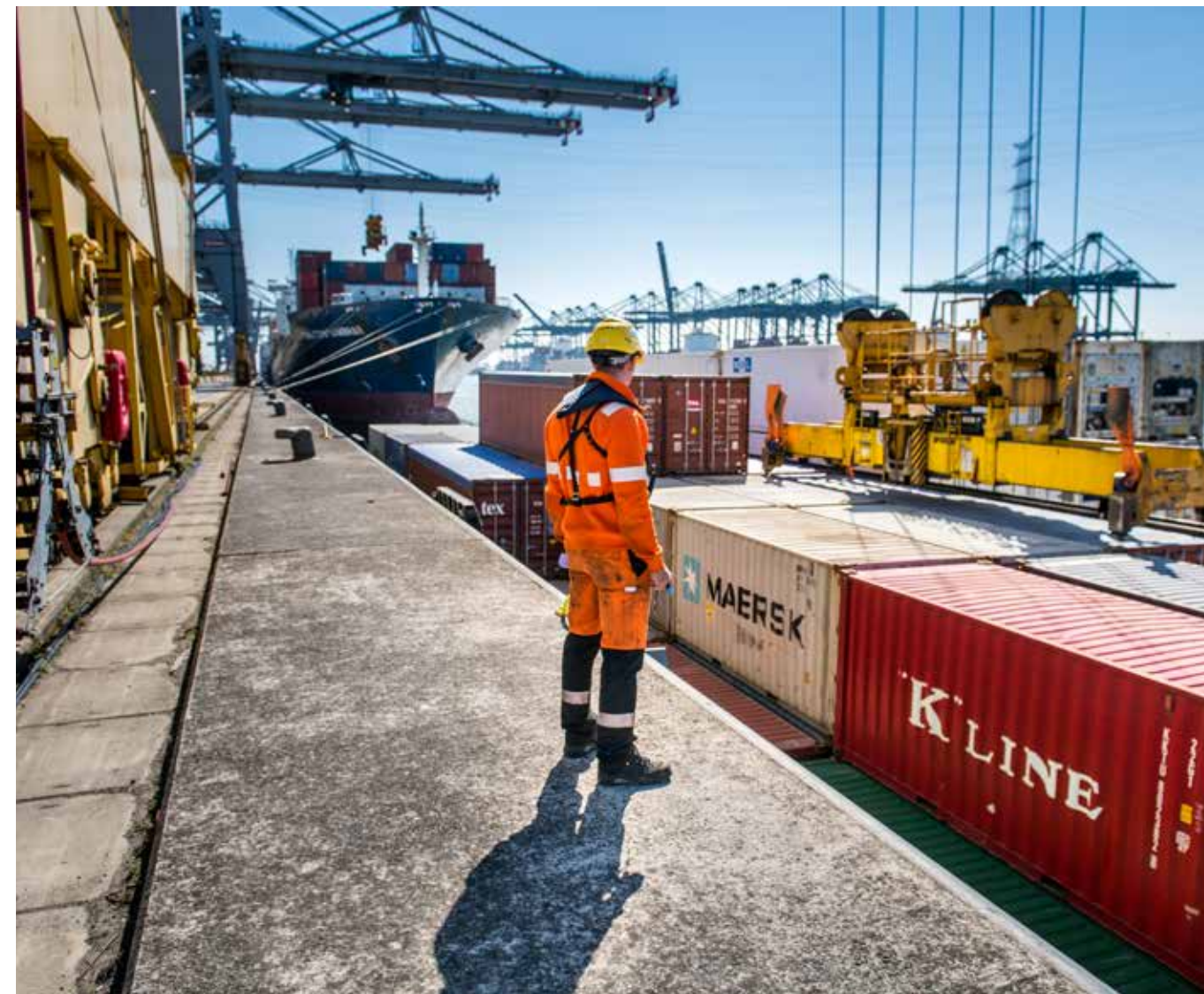
Heel wat bedrijven in de Waaslandhaven zoeken geschikt personeel. De nieuwe GrensMatch-app wil toekomstige werknemers uit de regio koppelen aan een job in de grensstreek.

GrensMatch is een matching-app die werkgevers en werkzoekenden in de grensregio België-Nederland vlotter met elkaar in contact brengt. Geïnteresseerde kandidaten maken een profiel aan met hun werkervaring, vaardigheden en voorkeurberoep. Werkgevers die personeel zoeken in de grensregio kunnen de profielen bekijken.

Potentieel ontsluiten

"Werknemers in de grensregio weten soms niet waar ze geschikte vacatures kunnen vinden. Omgekeerd zijn heel wat werkgevers in de haven en het Waasland op zoek naar mensen met specifieke kennis of vaardigheden. GrensMatch brengt de twee groepen met elkaar in contact, zodat het potentieel aan arbeidskrachten in de regio beter benut kan worden", zegt **Nancy Vandersnickt** van Maatschappij Linkerscheldeover. De nieuwe app werd ontwikkeld door EURES Scheldemond, in samenwerking met VDAB, het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en Den Doelder Recruitment.

www.grensmatch.nl



Jij. De Haven. De Wereld.

De employer branding-campagne 'Jij. De Haven. De Wereld.' wil de haven als aantrekkelijke werkgever promoten en een community uitbouwen rond de mensen die in de haven werken. De digitale kanalen rond 'jobs in de haven' laten lezers een job in de haven 'belevén'.

Om de haven als aantrekkelijke werkplek in de verf te zetten bouwt Alfaport Voka samen met de bedrijven een community uit om het 'ons-gevoel' te versterken. Verschillende communicatie- en sociale-mediakanalen brengen via de hashtag #myjobisbetterthanyours laagdrempelige informatie uit de haven en centraliseren de openstaande vacatures. Op de website jobsindehaven.be en de Facebookaccount spot je niet alleen interessante jobs, je vindt er ook testimonials van werknemers, informatie over activiteiten, filmpjes over de beleving van werknemers ... De Instagrampagina wordt elke week door een ander bedrijf beheerd, om toekomstige werknemers te laten kennismaken met het reilen en zeilen binnen verschillende bedrijven in de haven.

www.jobsindehaven.be



GTI Beveren maakt leerlingen warm voor de haven

Om moeilijke vacatures vlotter ingevuld te krijgen, werken bedrijven in de haven sinds enkele jaren samen met het GTI van Beveren. Daar studeren nu jaarlijks leerlingen af in de richting Haventechnieken.

In het zevende jaar Haventechnieken van het Gemeentelijk Technisch Instituut (GTI) Beveren worden de leerlingen klaargestoomd voor een job in de haven. De richting werd elf jaar geleden opgestart op vraag van enkele grote havenbedrijven. Zij waren op zoek naar werknemers die hef- en hijstoestellen zoals havenkranen en vorkliften goed kunnen onderhouden. De leerlingen combineren hun lessen op school met een stage van acht weken en seminars in bedrijven.

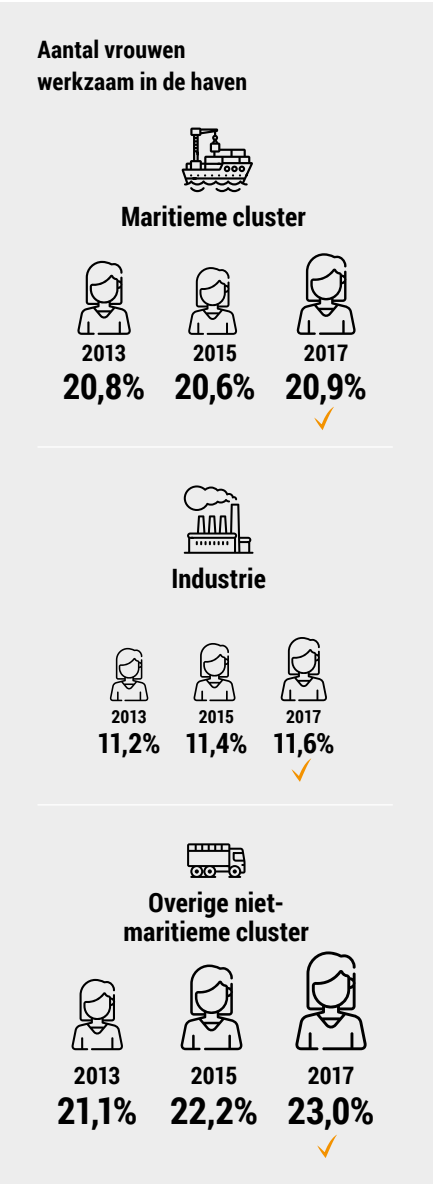
Win-win

“Onze samenwerking met bedrijven in de haven is zowel voor hen als voor ons een pluspunt”, zegt directeur **Pascal De Rop**. “Onze partnerbedrijven zorgen ervoor dat onze leerlingen altijd op recente toestellen en machines kunnen oefenen. Zo zijn hun kennis en vaardigheden perfect up-to-date. Een diploma Haventechnieken biedt dan ook een grote werkzekerheid: nog voor ze afstuderen, hebben onze leerlingen vaak al een werkaanbieding op zak.”

Duaal leren

Scholen van het middelbaar onderwijs bieden samen met bedrijven in de haven duaal leren aan, een combinatie van leren op school en werken in een bedrijf. De specifieke kennis die jongeren zo opdoen, helpt om knelpuntberoepen in de haven in te vullen. Tegelijk richten verschillende

onderwijsinstellingen uit het hoger onderwijs in de regio havenspecifieke opleidingen in. Vanaf het schooljaar 2019-2020 organiseren chemieconcern BASF en de AP Hogeschool ook de eerste volwaardige bacheloropleiding in een duaal traject (elektromechanica).



Diversiteit

De havengemeenschap streeft naar een personeelsbestand dat een weerspiegeling is van de actieve bevolking in de regio: de verhouding man/vrouw, de verhouding tussen verschillende leeftijdscategorieën, de verhouding tussen mensen met en zonder migratieachtergrond ...

De verhouding man/vrouw is de enige diversiteitsindicator die we momenteel opvolgen op het niveau van de haven. In de maritieme sector blijft het aandeel vrouwen beperkt tot 20,9 procent, in de industrie tot 11,6 procent (✓). De haven is dus momenteel nog een werkplek die vooral mannen aantrekt, maar het aantal vrouwen stijgt de laatste jaren enigszins. Het hoge aantal mannen in de havensector is enerzijds te verklaren door de mannelijke traditie van het paritair comité voor de havenarbeiders (PC 301). Anderzijds trekken technische en operationele

functies binnen de havenbedrijven momenteel vooral mannelijke kandidaten aan.

Diversiteit op de werkvloer is momenteel nog geen gegeven in de haven. De haven vormt absoluut geen afspiegeling van de samenstelling van de beroepsbevolking in de regio. Daarom werken we onder meer samen met organisaties om de drempel voor jongeren met een migratieachtergrond te verlagen en hen te laten kennismaken met jobs in de haven.

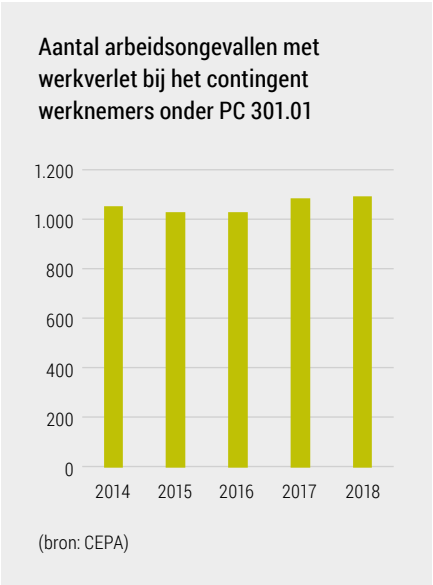
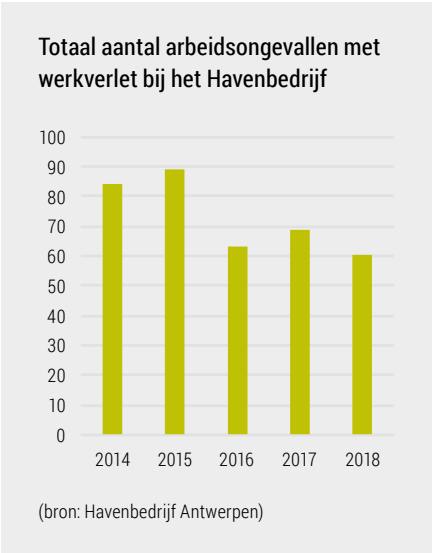
Om een zo verscheiden mogelijke instroom van werknemers aan te trekken brengt Alfaport Voka in haar promotiefilmpjes een divers publiek in beeld. Het Havenbedrijf Antwerpen maakt zijn communicatie- en merkbeleid meer inclusief en divers, en initieerde een netwerk voor vrouwen in de haven.

Opleiding en bijscholing

In de huidige economische context die snel evolueert, spelen bijscholing en interne opleiding een belangrijke rol. Het personeel moet de nodige kennis en kwalificaties hebben om ook op lange termijn aan de slag te blijven in de haven. De bedrijven in de haven werken samen met organisaties en opleidingscentra die gespecialiseerde opleidingen en bijscholingen aanbieden, gericht op de specifieke competenties vereist in de haven. Werknemers worden ook gestimuleerd om hun horizon te verbreden, met communicatie of andere soft skills die hen toelaten vrij te groeien in hun loopbaan. Zo zijn ze toegerust

voor een levenslange carrière binnen de verschillende bedrijven en sectoren in het havengebied.

Het aantal opleidingsuren blijft stabiel doorheen de jaren, zowel in de niet-maritieme als in de maritieme sector. In de niet-maritieme sector ligt het cijfer wel significant hoger dan in de maritieme sector. Het gemiddelde aantal uren opleiding per werknemer steeg in 2017 ten opzichte van 2016 van 36 naar 39 uur per jaar voor werknemers in de niet-maritieme sector. In de maritieme sector daalde het gemiddelde aantal uren van 17 naar 16.



Welzijn en arbeidsveiligheid

In de haven moet elke werknemer in een veilige omgeving kunnen werken. Arbeidsveiligheid is een topprioriteit voor de Antwerpse havengemeenschap. CEPA, de werkgeversorganisatie voor de havenarbeiders, zet sinds 2017 extra initiatieven op om het bewustzijn rond veiligheid in bedrijven aan te scherpen. Ze begeleidt bedrijven om gericht acties te organiseren die de veiligheidscultuur binnen het bedrijf verbeteren. Ook de bedrijven nemen op eigen initiatief maatregelen om de veiligheid van hun medewerkers te verhogen. Veel bedrijven hebben continu aandacht voor veiligheid. Ze gaan daarmee verder dan losstaande initiatieven en zetten hun veiligheidsbeleid om in eigen veiligheidsprogramma's.

Het succes van deze initiatieven moet tegen 2020 resulteren in een halvering

van het aantal arbeidsongevallen ten opzichte van 2012 en in nul dodelijke slachtoffers, zoals geformuleerd in het Gemeenschappelijk Globaal Preventieplan. Het aantal arbeidsongevallen is de laatste jaren echter niet verder gedaald, maar stabiel gebleven. Dat geeft aan dat extra aandacht voor en investeringen in veiligheid op de werkvloer nodig zijn.

Het aantal ziekte-dagen bij het Havenbedrijf Antwerpen en bij het contingent havenarbeiders (PC 301.01) bleef de laatste jaren stabiel. Werknemers bij het Havenbedrijf Antwerpen zijn gemiddeld 11 à 12 dagen afwezig vanwege ziekte, bij havenarbeiders is dat 15 à 16 dagen. Absenteïsme als gevolg van ziekte blijft dus een aandachtspunt.



DEME verkozen tot meest aantrekkelijke werkgever

DEME is in 2019 voor de derde keer tot meest aantrekkelijke werkgever van België verkozen. Na eerdere bekroningen in 2012 en 2017 scoorde het maritieme engineeringbedrijf opnieuw het hoogst in de peiling.

De rondvraag gebeurde door hr-dienstverlener Randstad bij 14.000 mensen tussen 18 en 65 jaar. Van de respondenten die DEME kennen zegt 56 procent 'graag tot heel graag' bij het bedrijf te willen werken. DEME krijgt vooral goede scores op het vlak van werkzekerheid, toekomstperspectieven, jobinhoud, werksfeer, gebruik van de nieuwste technologieën en loon en voordelen.

"Deze award is een prachtige erkenning, zowel voor ons bedrijf als voor onze medewerkers. Het succes van onze onderneming is in de eerste plaats aan hen te danken", zegt **Luc Vandenbulcke**, CEO van DEME Group. "Bij DEME willen we de beste mensen in de sector aantrekken en behouden. We geven onze medewerkers de kans om aan baanbrekende projecten te werken en hun carrière uit te bouwen in een innovatieve omgeving."

iNoses identificeren schadelijke gassen in de haven



Vreemde geuren in de haven kunnen diverse oorzaken hebben: het ontgassen van schepen, laad- of losactiviteiten, normale reststoffen van industriële processen ...

Om hinderlijke geuren tijdig op te merken beheert de haven een netwerk van iNoses. Die innovatieve tools meten vluchtige organische stoffen in de lucht en geven een idee van de aard van de stof. Het netwerk wordt momenteel uitgerold en in de loop van 2019 zullen er zo'n vijftig iNoses geïnstalleerd zijn.

Veiligheid verhogen

"De iNose is een innovatieve technologische oplossing die het veiligheidsniveau in de haven verhoogt", zegt **Pieter Vandermeeren** van Port of Antwerp. "De virtuele neuzen kunnen onze responsteams ondersteunen bij incidenten en op termijn een rol spelen in de handhaving van ontgassingsregels. In combinatie met andere data, zoals de locatie en vaarbewegingen van schepen, de aanwezigheid van scheepsladingen en weersomstandigheden, kunnen we bij de detectie van schadelijke gassen de bron opsporen en de werknemers in de omgeving waarschuwen."



Lanxess België wint eerste Safety Award

Het internationale speciaalchemieconcern Lanxess heeft voor het eerst een CEO Safety Award uitgereikt. De prijs ging naar de Belgische vestiging van Lanxess in Lillo-Antwerpen voor haar prima aanpak van de arbeidsveiligheid tijdens stilstanden.

Op 14 maart 2019 overhandigde CEO Matthias Zachert van Lanxess de allereerste Safety Award aan Lanxess Lillo voor het project 'Veiligheid externe aannemers en medewerkers tijdens stilstanden'. Alle deelnemers aan dat project werden uitstekend voorbereid op een drie weken durende onderhoudsstop van een fabriek. Zo'n zeshonderd aannemers kregen een gerichte training om hun veiligheid te verhogen. De stilstand en bijhorende werkzaamheden verliepen uiteindelijk zonder arbeidsongeval met werkverlet. "Als chemiebedrijf vinden we de veiligheid van onze fabrieken en processen een topprioriteit", zei **Matthias Zachert** tijdens de prijsuitreiking. "De winnaars hebben een goed voorbeeld gegeven van een degelijke veiligheidscultuur en een prima teamgeest, over hiërarchische niveaus en bedrijfsgrenzen heen."

Woon-werkverkeer

Eén op de vier werknemers van bedrijven in de haven verplaatst zich op een duurzame manier van en naar het werk: met het collectief vervoer, met de fiets, al carpoolend of met het openbaar vervoer. Vooral de fiets kent een sterke stijging: van 6 procent in 2016 naar 16 procent in 2018. We willen dat aandeel tegen 2030 verder opdrijven en zetten daarvoor heel wat initiatieven en campagnes op touw.



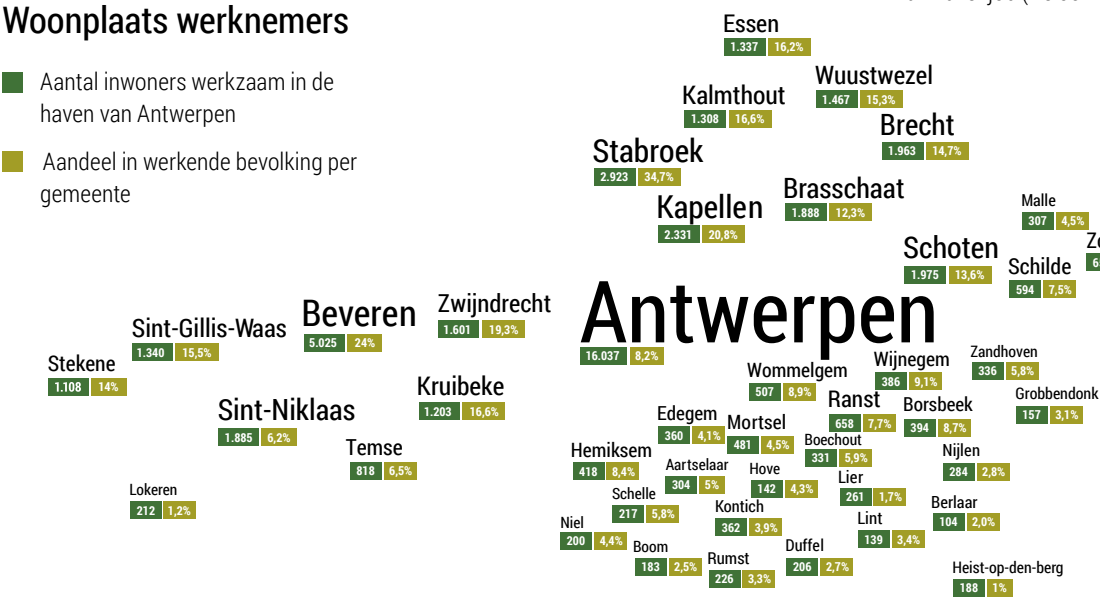
Werken in eigen streek

Veel werknemers van de Antwerpse haven wonen niet ver van hun werkplek. Meer dan 16.000 mensen wonen in de stad Antwerpen zelf, wat maakt dat 8 procent van de Antwerpenaren in de haven werkt. In de omliggende gemeenten is de impact van de haven op de totale tewerkstelling veel groter, met Stabroek als koploper, waar bijna 35 procent van de inwoners in de haven werkt.

Werken in eigen streek heeft heel wat voordelen. De tijd die een werknemer besteedt van en naar het werk blijft binnen de perken, en de duurzame vervoersmodi voor woon-werkverkeer naar de haven bieden tal van mogelijkheden. Met gerichte communicatieacties en community branding verhogen we het gemeenschapsgevoel bij de mensen die in de buurt van de haven wonen en/of werken en maken we onze werknemers trots op hun havenjob (zie ook 'Onze samenleving').

Woonplaats werknemers

- Aantal inwoners werkzaam in de haven van Antwerpen
- Aandeel in werkende bevolking per gemeente



Filevrije en duurzame woon-werkverplaatsingen

Antwerpen spant de laatste jaren de kroon qua files. De verkeersintensiteit op de ring en in de Kennedytunnel neemt elk jaar toe. Bovendien zorgen de vele wegenwerken, zoals die voor de Oosterweelverbinding, voor extra vertragingen. Door de toenemende files is de bereikbaarheid van de haven een probleem dat steeds meer mensen en bedrijven treft. Ondernemingen stellen vast dat leveranciers en klanten hen minder goed kunnen bereiken, maar ook hun werknemers dreigen af te haken en op zoek te gaan naar een beter bereikbare job. Potentiële medewerkers solliciteren niet uit vrees voor lange woon-werkverplaatsingen. Het fileleed dreigt dus ook een impact te hebben op de Antwerpse haven als aantrekkelijke werkgever.

Daarnaast nemen we als havengemeenschap onze verantwoordelijkheid door duurzaam

woon-werkverkeer te promoten bij al onze medewerkers. Dat is nodig, want momenteel neemt nog ruim driekwart van de bijna 60.000 werknemers uit de haven dagelijks de auto van en naar het werk. Zowel de individuele bedrijven als het Havenbedrijf Antwerpen werken een aanbod van alternatieve vervoersmodi uit. We stimuleren openbaar vervoer en promoten alternatieve vervoersmiddelen zoals de fiets, collectief vervoer, watermobiliteit en initiatieven zoals carpoolen. De komende jaren treden vier strategische projecten op de voorgrond: DeWaterbus, de fietsbus, het collectief busvervoer en het collectief elektrisch fietssysteem.

Om de bedrijven goed te informeren over de wegenwerken in het havengebied en samen oplossingen uit te denken voor het mobiliteitsprobleem organiseren Alfaport

Voka en het Havenbedrijf Antwerpen twee keer per jaar overlegmomenten (telkens één op Linkeroever en één op Rechtoever). De organisatoren en de deelnemende bedrijven wisselen er kennis en ervaringen uit over alternatieve vervoersmodi voor woon-werkverkeer. Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) organiseert in datzelfde kader twee keer per jaar de Staat van de Waaslandhaven om samen met de bedrijven onder andere oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek te bespreken.

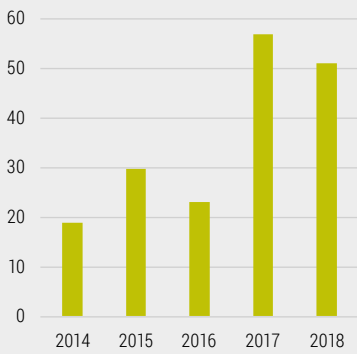
De filedruk doet de vraag naar flexibel werk en telewerk groeien. Steeds meer bedrijven maken thuiswerken of flexibel werken mogelijk voor de jobs die dat toelaten. Ook plaats- en tijdsafhankelijk werken raakt meer en meer ingeburgerd.



Voka bundelt opties voor bereikbaar werk

De website www.bereikbaarwerk.be brengt alle informatie samen over (geplande) wegenwerken en hun impact op de bedrijven in de haven. De website biedt ondernemingen ook een overzicht van alle beschikbare opties voor alternatief woon-werkverkeer: fietsroutes, de fietsbus, openbaar vervoer, autodelen enzovoort. Een bereikbaarheidsmanager geeft advies op maat. De website is een initiatief van Alfaport Voka en Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland.

Aantal ongevallen bij woon-werkverkeer bij het Havenbedrijf Antwerpen



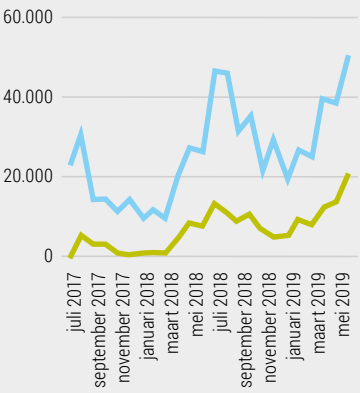
(bron: Havenbedrijf Antwerpen)

Ongevallen woon-werkverkeer

Het aantal ongevallen bij het woon-werkverkeer bij het Havenbedrijf Antwerpen is de voorbije jaren toegenomen, vooral bij de fietsende

werknemers. Dat meer werknemers de (elektrische) fiets nemen en zich duurzaam verplaatsen, heeft dus ook een keerzijde.

Aantal passagiers op DeWaterbus op de twee lijnen van de Schelde



(bron: Havenbedrijf Antwerpen)

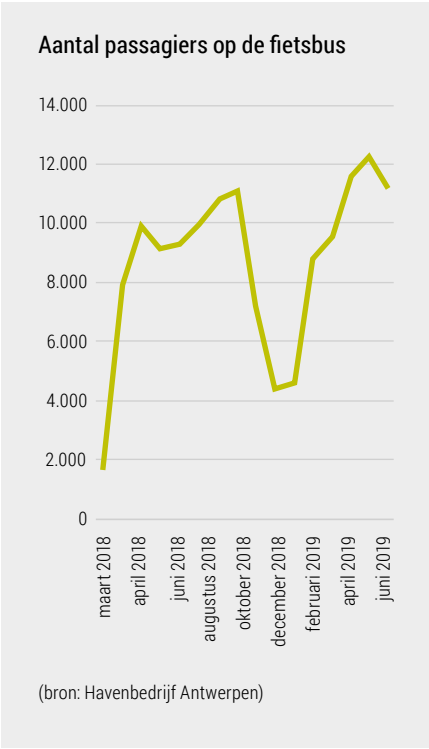
DeWaterbus

DeWaterbus vaart sinds 1 juli 2017 en biedt een alternatief openbaar vervoermiddel voor de verplaatsing naar de stad en de haven. DeWaterbus is wettelijk erkend als openbaar vervoer, zodat de werkgever het woon-werktraject met DeWaterbus kan terugbetalen. Het project startte met de zuidelijke route en werd al snel uitgebreid met een noordelijke route richting haven. Sinds 18 februari 2019 is er ook een oostelijke route over het Albertkanaal. Het netwerk van DeWaterbus breidt de komende jaren nog verder uit, met extra aanlegplaatsen op de noordelijke route.

DeWaterbus doet enerzijds dienst als 'bus' en vervoert mensen over een bepaalde afstand. Anderzijds speelt ze een rol als 'veer' of virtuele brug: een vlot alternatief om de Schelde over te steken, zonder de vaak kilometerslange omweg langs voetgangers- of fietserstunnels.

DeWaterbus heeft sinds de lancering in juli 2017 al meer dan 500.000 passagiers vervoerd. Het tweede jaar verdubbelde het aantal gebruikers, zowel in de winter- als in de zomermaanden. De bijna 20.000 gebruikers in januari 2019 tot ruim 45.000 in de zomermaanden bevestigen het nut van DeWaterbus als duurzame vervoersmodus voor woon-werkverkeer en toerisme in en rond Antwerpen.





Fietsbus

De haven beschikt over een goede fietsinfrastructuur. Maar fietsers moesten vroeger vaak 30 kilometer omrijden, omdat de Tijsmanstunnel en de Liefkenshoekstunnel niet toegankelijk zijn voor fietsers. De fietsbus, operationeel sinds 2018, maakte daar een einde aan. Ze vervoert pendelaars gratis met hun fiets via de twee tunnels tussen de linker- en de rechteroever.

In haar eerste jaar vervoerde de fietsbus 95.702 passagiers. Het grootste aantal passagiers was er in mei 2019: 12.315 pendelaars in één maand, wat neerkomt op meer dan 500 mensen per werkdag. De fietsbus rijdt elke dag een traject van 8 à 9 kilometer doorheen de twee tunnels, met een frequentie van vier keer per uur tijdens de piekuren, en één keer per uur in de daluren.

Collectief busvervoer

In de haven is er een beperkt aanbod van openbaar vervoer. Een aantal grote bedrijven legt wel eigen busvervoer in om werknemers van en naar hun werkplek te voeren. Bedrijven organiseren dat vervoer op individuele basis of bundelen de krachten. Zo vervoert de Industriebus (I-Bus) dagelijks de werknemers van Covestro, Evonik, Ineos, Lanxess, Bayer en Inovyn van en naar het werk. De bussen doen eerst een beperkt aantal haltes in de omgeving van Antwerpen aan en nemen dan de snelste route naar de haven. Daarnaast maken jaarlijks meer dan 100.000 pendelaars gebruik van de Pendelbus, een initiatief van het Havenbedrijf Antwerpen en MLSO.

Het Havenbedrijf Antwerpen wil al die initiatieven nu samenbrengen tot één groot, efficiënt en nog beter bediend busnetwerk. In een volgende fase is het de bedoeling om dit collectief busvervoer open te stellen voor alle bedrijven in de haven.

Collectief elektrisch fietssysteem

We willen ook werknemers die een langere afstand moeten afleggen, stimuleren om met de fiets te komen. Alleen maar bedrijven rollen een fietsleasestelsel voor hun werknemers uit. Alfaport Voka en Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland organiseerden reeds infosessies om bedrijven daarover te informeren. Daarnaast bekijkt het Havenbedrijf Antwerpen de mogelijkheden om een netwerk van elektrische fietsen aan te leggen en de combinatie met het openbaar vervoer te stimuleren. Het openbaar vervoer brengt werknemers tot aan de rand van de haven. Daar zouden ze vervolgens een (elektrische) fiets kunnen lenen om de laatste kilometers naar het werk af te leggen.

Betere infrastructuur

Om andere vervoersmodi dan de auto populairder te maken, moet de infrastructuur aangepast zijn. Zo wordt er werk gemaakt van vrije busstroken in en naar de haven.

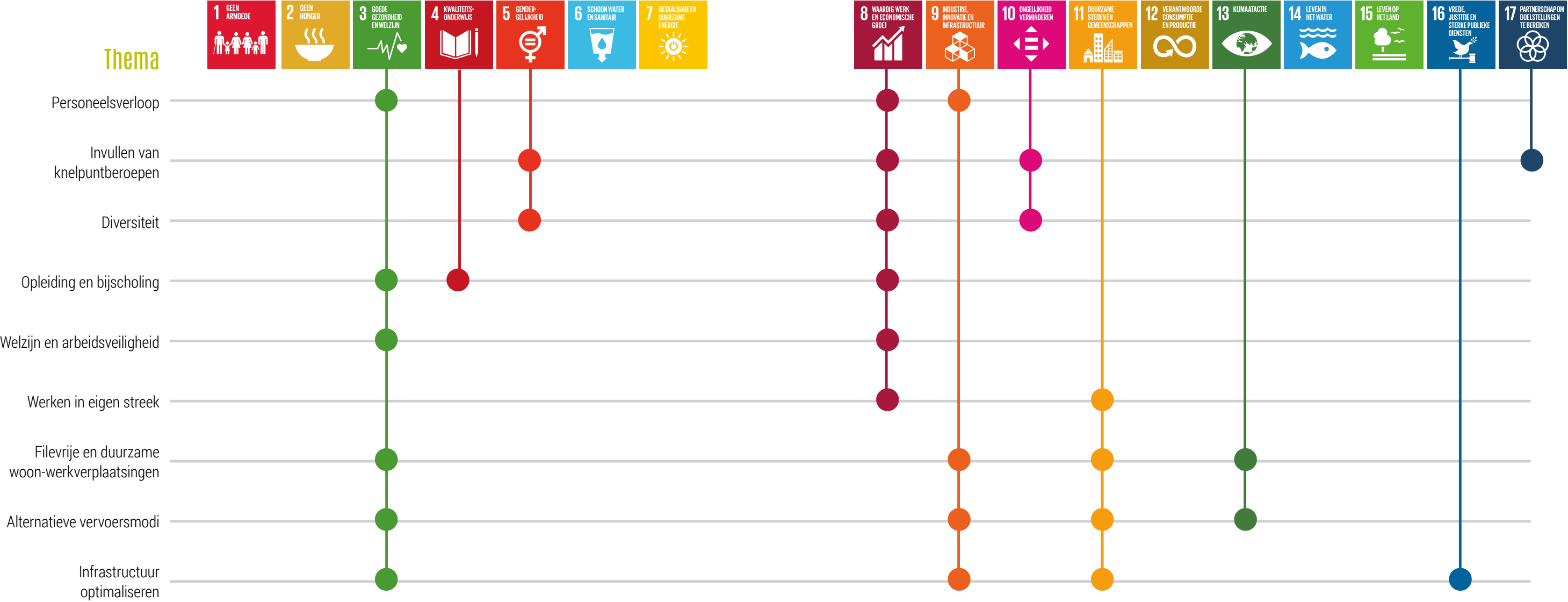
Om het gebruik van de fiets te stimuleren beschikt de haven over een zeer uitgebreid fietsnetwerk. De voorbije jaren pasten we de fietsinfrastructuur op verschillende plaatsen aan om het comfort en de veiligheid van de fietsers te verbeteren. Op de Roeyerssluis werd een volledige rijstrook voor fietsers voorzien. In het hele havengebied maken we dertig spoorwegovergangen veiliger door het fietspad aan te passen, zodat het de rails loodrecht kruist.

Er is ook een online meldpunt, waar gebruikers van de haveninfrastructuur problemen, defecten of onveilige situaties kunnen melden.

Uitdagingen en blik op de toekomst

- De vitaliteit van de haven hangt af van de mate waarin we een oplossing zullen vinden voor de **knelpuntberoepen**. Rekrutering van nieuwe profielen, opleiding, bijscholing en vorming zullen meer dan ooit nodig zijn om onze **digitale ambities** waar te maken. Zo creëren we ook loopbaanzekerheid op het havenplatform en helpen we onze werknemers om te groeien naar de job van de toekomst.
- Om ons imago van aantrekkelijke werkgever te behouden, moeten we ook een krachtig antwoord bieden op het **mobilitetsvraagstuk**. Met het oog op de werken aan de Oosterweelverbinding en de toenemende files op de Antwerpse hoofdwegen zullen we de alternatieve vervoersmodi voor woon-werkverkeer nog sterker uitbouwen en promoten.
- Ondanks alle inspanningen zakt het aantal **arbeidsongevallen** niet voldoende. Analyse en opvolging van de veiligheid op de werkvloer blijft een primordiaal en continu aandachtspunt.

Hoe vullen we de SDG's in?



ONZE SAMENLEVING

De haven van Antwerpen gaat voor duurzame groei, in harmonie met de samenleving en de omgeving waarin zij opereert. De voorbije twee jaar investeerden we verder in onze band met de omwonenden en de ruime omgeving: met informatie en communicatie, door samen te werken met scholen en gemeenten, en door iedereen te verwelkomen in Havenland. Veiligheid is in onze haven een topprioriteit. Dat geeft onze stakeholders vertrouwen en maakt dat bedrijven zich graag in Antwerpen vestigen.

| | |
|---|-----|
| De haven en haar omgeving | 96 |
| Onze bijdrage aan vrede en rechtvaardigheid | 104 |
| Een veilige haven | 108 |

| | |
|------------------------------------|-----|
| Uitdagingen en blik op de toekomst | 113 |
| Hoe vullen we de SDG'S in? | 114 |



De haven en haar omgeving

We nemen onze verantwoordelijkheid tegenover de mensen die in en rond het havengebied wonen en laten hen de haven mee beleven. We informeren hen over onze activiteiten, impact en plannen. Via participatietrajecten geven we mensen de kans om hun stem te laten horen in projecten die een grote impact hebben. Al onze inspanningen ten spijt daalden onze scores in de belevingsbarometer dit jaar voor het eerst.

Belevingsbarometer: jongeren geven haven minder goed rapport

Via de belevingsbarometer vragen we aan een duizendtal mensen die in de regio rond de haven wonen of werken om de haven een score te geven voor haar prestaties op het vlak van tewerkstelling, milieu en natuur, economische activiteiten, mobiliteit, arbeidsveiligheid en communicatie.

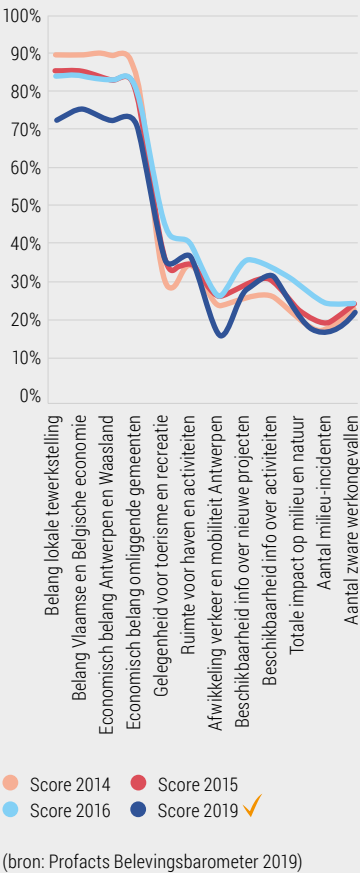
Dit jaar gaven omwonenden de haven een hoge score voor haar rol als werkgever in de regio (74%) en voor haar rol als economische motor (77%, 74%, 72%, afhankelijk van de regio). De score van de haven in de domeinen recreatie (37%), mobiliteit (17%) en impact op milieu en natuur (22%) is beduidend lager. Opvallend is dat voor bijna alle thema's de prestaties van de haven lager worden gequoteerd dan bij de voorgaande peilingen. Vooral de scores voor lokale tewerkstelling, het belang van de haven voor de Vlaamse en Belgische economie en de afwikkeling van verkeer en mobiliteit in en om Antwerpen zijn sterk gedaald.

Ook het belang dat de mensen rond de haven hechten aan de opgenomen parameters neemt af (cijfers beschikbaar in het digitale verslag op

www.duurzamehavenvanantwerpen.be). Vooral de waarde van de haven als werkgever en de economische waarde zijn afgenomen doorheen de tijd. Het belang van de 'risicopunten' (afwikkeling van verkeer en mobiliteit, totale impact op milieu en natuur, aantal milieu-incidenten) is stabiel gebleven.

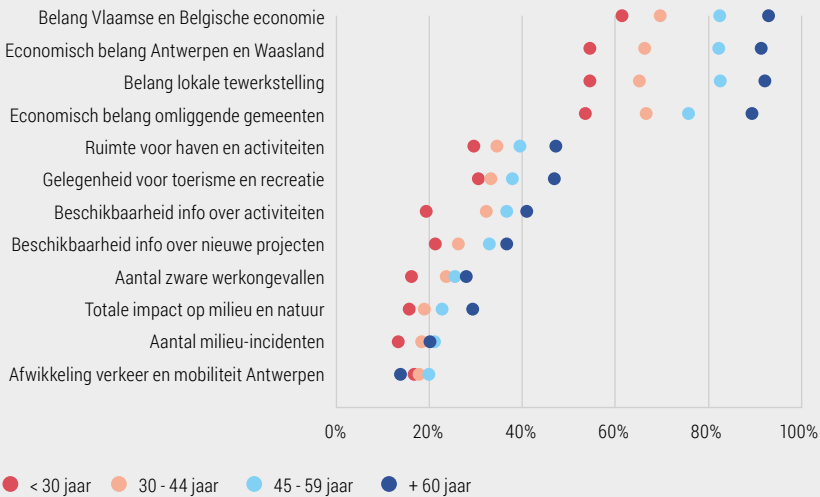
De globale perceptie van de haven is bij jongeren (jonger dan 30) minder positief dan bij dertigplussers. De positieve perceptie neemt verder toe met de leeftijd. De generatiekloof is het grootst als het gaat om het economische belang en het belang voor de lokale tewerkstelling (55% bij de leeftijdsgroep -30 tegenover 93% bij 60+'ers). Zestigplussers geven alleen mobiliteit een lagere score dan de andere leeftijdscategorieën. Jongeren hechten ook minder belang aan de bevroegde thema's in vergelijking met ouderen. Het verschil is het grootst als het gaat om het belang van de afwikkeling van verkeer en mobiliteit in en rond Antwerpen (47% bij de leeftijdsgroep -30 tegenover 90% bij 60+'ers). Jongeren slaan het belang van de haven voor de Vlaamse en Belgische economie veel minder hoog aan dan zestigplussers (56% tegenover 92%).

De gemiddelde score van ca. 1.000 bevestigingen op de vraag 'Stel dat de haven van Antwerpen een rapport zou moeten krijgen. Welke score geeft u dan aan volgende aspecten?'



(bron: Profacts Belevingsbarometer 2019)

De gemiddelde score van ca. 1.000 bevestigingen op het vlak van havengerelateerde thema's, ingedeeld per leeftijdscategorie



(bron: Profacts Belevingsbarometer 2019)

Lessen uit de belevingsbarometer

Uit de meest recente editie van de belevingsbarometer maken we op dat we het positieve verhaal van de haven moeten blijven vertellen aan de omwonenden. Onze lokale stakeholders moeten zich opnieuw meer betrokken voelen bij de haven.

In onze communicatie zullen we de komende jaren bijzondere aandacht besteden aan **jongeren**, bij wie we de voordelen en de meerwaarde van de haven nog meer in de verf moeten zetten. Zij hebben de komst van de industrie in de haven en het effect op de tewerkstelling en vooruitgang van de welvaart niet zelf meegemaakt, waardoor ze de haven minder appreciëren dan de oudere generaties. Ze staan ook kritischer tegenover de activiteiten en het imago van bedrijven.

Milieu en mobiliteit zullen meer dan ooit bepalend worden voor de manier waarop mensen uit de regio de haven percipiëren. Beide aspecten kregen een lage score, terwijl ze door de doelgroep wel belangrijk werden bevonden.

Bouwen aan draagvlak: communicatie en participatie

Informatie en dialoog met omwonenden

De tijd dat de haven op zichzelf stond, is al lang voorbij. Omwonenden rekenen erop goed geïnformeerd te worden en vragen medezeggenschap in projecten. In het algemeen hechten mensen meer belang aan duurzaamheid, open ruimte, natuur en een gezonde leefomgeving, en staan ze kritischer tegenover de industrie en ingrijpende projecten.

Of het nu gaat over nieuwe havenontwikkeling, natuur, mobiliteit of hinder: we besteden continu aandacht aan correcte informatie en open communicatie naar de mensen in de regio. Zowel het Havenbedrijf Antwerpen als Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) communiceren actief naar de lokale bevolking: via rechtstreekse contactmomenten, via thematische toelichtingen in de verschillende gemeenten, via onze publicaties *Haven en Goed* en *Halo*, via

websites en sociale-mediakanalen. Het duurzaamheidsverslag van de havengemeenschap en de website www.duurzamehavenvanantwerpen.be worden actief bekendgemaakt bij de omwonenden. Mensen kunnen bij ons terecht met vragen over hinder, nieuwe ontwikkelingen, mobiliteit enzovoort.

Om onze *license to operate* te behouden onderhouden we een respectvolle relatie met de buurtbewoners. MLSO startte in 2019 met een nieuw jaarlijks initiatief: de Staat van de Waaslandhaven voor burens, afgeleid van de halfjaarlijkse Staat van de Waaslandhaven (een sinds 2014 georganiseerd netwerkmoment voor bedrijfsleiders in de Waaslandhaven). Buurtbewoners konden op deze eerste bijeenkomst kennismaken met MLSO en kregen een toelichting over de mobiliteit in en rond de Waaslandhaven. Er was ook gelegenheid om vragen te stellen en bezorgdheden te uiten.



Overleg met stakeholders

Het overleg met onze stakeholders krijgt al jaren structureel vorm via een reeks werkgroepen.

Rond elk duurzaamheidsthema bestaat er een werkgroep, waarin het Havenbedrijf Antwerpen, MLSO, Alfaport Voka en de betrokken stakeholders resultaten, acties en uitdagingen bespreken en opvolgen. Naast die continue dialoog vindt er op geregelde basis een thema-specifieke stakeholderdialoog plaats. Tijdens dat overleg evalueren we aan de hand van workshops en presentaties de resultaten van het verslag en kijken we samen naar de uitdagingen van de toekomst. Na de publicatie van het vorige duurzaamheidsverslag in 2017 heeft dat overleg uitzonderlijk niet plaatsgevonden en werden de uitdagingen enkel opgevolgd in de afzonderlijke werkgroepen. De resultaten van het huidige duurzaamheidsverslag zullen we wel opnieuw evalueren in het stakeholdersoverleg.

Werknemers als ambassadeurs

Het havengebied is veel meer dan een bundeling van bedrijven en een motor voor werkgelegenheid. De mensen die in de haven werken en/of rond de haven wonen maken onlosmakelijk deel uit van het havenplatform. We willen ervoor zorgen dat ze daar trots op zijn. We bouwen aan een community rond de havengemeenschap om dat gemeenschappelijke gevoel te versterken en de troeven van de haven meer in de kijker te zetten. In de gemeenten rond het havengebied werkt gemiddeld een op de drie mensen in de haven (zie ook 'Onze mensen'). Zij dragen als ambassadeurs de identiteit van de haven mee uit en versterken de positieve boodschap over de haven en haar activiteiten. Alfaport Voka werkt tegelijk via de campagne 'Jij. De Haven. De Wereld.' aan de *employer branding* van de haven.

Burgers beslissen mee over toekomstscenario havenuitbreiding

Betrokkenen medezeggenschap geven in belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen leidt tot snellere, meer gedragen en betere resultaten. Het voorbije jaar vielen er belangrijke beslissingen over de uitbreiding van de havencapaciteit op Linkeroever en het behoud van het polderdorp Doel. Hoewel die dossiers lang aansleepten, raakten ze via een participatief traject uiteindelijk toch uit het slop.

Om de noodzakelijke extra containercapaciteit voor de haven van Antwerpen te realiseren, startte de Vlaamse Regering in 2016 een 'complex project' op, waarbij verschillende toekomstscenario's onderzocht werden. Via die weg wilde de regering zo snel mogelijk een gedragen oplossing bieden en tegelijk juridische conflicten vermijden. Alle betrokkenen – het Havenbedrijf Antwerpen, burgers, gemeentebesturen en de actiecomités Doel 2020 en Straten-Generaal – kregen inspraak in het proces. Naast de economische belangen kwamen ook leefbaarheid, leefmilieu, landbouw, mobiliteit, veiligheid en onroerend erfgoed ruim aan bod. Elke Vlaming kon zijn stem laten horen en meeschrijven aan het toekomstscenario van de haven via de website www.havenvandetoekomst-antwerpen.be. Die aanpak leidde in mei 2019 tot de goedkeuring van het ontwerp-voorkeursbesluit met behoud van het Scheldedorp Doel.

Havenland, 1001 x verwonderlijk

In het havengebied valt ontzettend veel te beleven: maritieme, logistieke en industriële activiteiten, waardevol erfgoed, het polderlandschap, de zeldzame natuur met talloze fietsroutes en wandelpaden, en niet te vergeten de Schelde zelf als levensader van het gebied. Met het initiatief ‘Havenland’ ontsluiten het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover, de Vlaamse overheid, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap voor Natuur en Bos, de

EGTS Linieland van Waas en Hulst, de betrokken gemeentebesturen en tal van andere lokale partners al die recreatieve waarden vanuit één koepel. Allerlei onthaal-, bezoek- en uitkijkmogelijkheden worden meer op elkaar afgestemd en gecombineerd met overkoepelende initiatieven zoals onthaalpoorten, vervoer over het water (denk aan DeWaterbus), verbindende fietsroutes enzovoort. Havenland is het resultaat van de studie ‘Plan voor onthaal en recreatie voor het havengebied Antwerpen’.

In 2018 werd onder meer de website www.havenland.be gelanceerd, die een overzicht geeft van alle recreatiemogelijkheden in het havengebied. Vanaf het najaar van 2019 bouwen we de communicatie verder uit met als doel Havenland onder het motto ‘1001 x verwonderlijk’ als recreatieve, educatieve en informatieve trekpleister nog sterker in de markt te zetten.



Loop eens door de haven

Op 3 en 4 november 2018 vond de eerste editie van de Havenland Run & Walk plaats. Deelnemers genoten van een prachtig stukje natuur met op de achtergrond de haven van Antwerpen.

De eerste Havenland Run & Walk bestond uit een unieke nachtlloop of -wandeling op zaterdagavond en een frisse ochtendloop of -wandeling op zondag. Het parcours leidde de deelnemers door de groen-blauwe gordel rond Kallo en bracht hen onder meer langs het Rietveld Kallo, voorbij Fort Sint-Marie en door het dorpscentrum. Op de achtergrond was steevast de haven te bewonderen. Niet minder dan 2.600 lopers en wandelaars trokken op 3 en 4 november naar Kallo: een mooi aantal voor een eerste editie. “Vooral de avondrun trok veel volk: zo’n 1.200 lopers”, liet organisator Golazo Sports na afloop weten. “Ook de wandelroute was heel populair. De weersomstandigheden waren dan ook optimaal, en het decor van de haven kon veel deelnemers bekoren. Het initiatief zal dus zeker herhaald worden.”



Vier toegangspoorten: voor elk wat wils

Vier onthaalpoorten verwelkomen vandaag al bezoekers in Havenland. Ze zetten de ruimtelijke samenhang van het gebied in de verf en versterken de haven als recreatieve en toeristische trekpleister.

Havenhuis

Het Havenhuis in Antwerpen is de hoofdzetel van het Havenbedrijf Antwerpen en een belangrijk symbool van de haven. Deze innovatieve landmark vormt een brug tussen haven en stad. Er worden jaarlijks gemiddeld 30.000 bezoekers rondgeleid: studenten en toeristen, maar ook toppolitici en vertegenwoordigers van havens en het bedrijfsleven in binnen- en buitenland.

Het volledige Havenhuis, met zijn opvallende glazen bovenbouw, is een metafoor voor de haven van de 21ste eeuw: een haven die klaar is voor de toekomst. Met de nieuwe toplocatie wil het Havenbedrijf Antwerpen bijdragen aan de stadsontwikkeling van het Eilandje en schuift het de haven naar voren als een economische troefkaart voor Antwerpen en Vlaanderen.

MAS Havenpaviljoen

Het MAS Havenpaviljoen, aan de voet van het Museum aan de Stroom (MAS), is het gratis bezoekerscentrum van het Havenbedrijf. Een enthousiast team beantwoordt er vragen en maakt bezoekers wegwijs in het uitgestrekte havengebied. Het Havenpaviljoen staat garant voor leuke weetjes over de haven, boeiende excursies, workshops, verjaardagsfeestjes en nog veel meer.

Havencentrum Lillo

Het Havencentrum Lillo werd in 1988 opgericht door de provincie Antwerpen en verwelkomt jaarlijks duizenden bezoekers. Het Havencentrum wil mensen – en dan vooral jongeren – informeren over en laten kennismaken met de activiteiten in de haven, als motor van welvaart en als toplocatie voor een boeiende job.

Infopunt Hedwigepolder

In de infokeet in Prosperpolder maken bezoekers kennis met het Hedwige-Prosperproject van het Sigmaphan. Twee polders aan weerszijden van de Belgisch-Nederlandse grens worden teruggegeven aan de Schelde om zo waardevolle getijdennatuur te creëren. Een grote visualisatie, een animatiefilm en een virtual-realitybril brengen het project tot leven. De infokeet dient ook als uitvalsbasis voor excursies in het toekomstige Grenspark Groot-Saeftinghe, dat volop wordt ontwikkeld.

Bezoekers kunnen Havenland ook ontdekken via de waterbushalte aan Fort Liefkenshoek.

Bouwen aan een grensoverschrijdend natuurpark

In het grensgebied van Vlaanderen en Nederland is een van de grootste getijdennatuurgebieden van West-Europa in de maak. Het Grenspark Groot-Saeftinghe zal verschillende natuurgebieden met elkaar verbinden: het Verdrongen Land van Saeftinghe, het Hedwige-Prosperproject, de Doelpolder en de Prosperpolder. Zo ontstaat een robuuste natuurkern van ongeveer 4500 hectare. Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en de projectpartners maken samen 2,8 miljoen euro vrij voor de ontwikkeling van dit gebied met unieke topnatuur.

Het project draait rond het herstel van de biodiversiteit, verbetering van de

getijdennatuur en eco-hydrologisch herstel van de binnendijkse gebieden. Tussen 2016 en 2019 werden er onder meer poelen gegraven voor de rugstreeppad, kwamen er vleermuiskasten en werd een broedeiland met schelpen bedekt. Nabij Paal werd het oude geulenpatroon hersteld, zodat er een binnendijkse rust- en drinkplaats voor vogels ontstond. Enkele landbouwers verbouwen aangepaste gewassen om het leefgebied van de bruine kiekendief te vergroten.

De projectpartners investeren niet alleen in de biodiversiteit van het grenspark. Ook de beleving van en het draagvlak voor het park krijgen aandacht. Verschillende natuurgebieden worden op termijn ontwikkeld als recreatiegebieden. Zo komen er nieuwe wandel- en fietspaden, vaak met uitzicht op de haven. Burgers, landbouwers, bedrijven en bestuurders bouwen mee aan het grenspark. Zo legden de 'streekholders' de afgelopen jaren alvast tien *challenges* vast, waaronder de ontwikkeling van twintig streekproducten en de waarneming van tweehonderd verschillende vogelsoorten. Die aanpak zorgt voor een breed draagvlak en biedt nieuwe kansen voor ecologisch-economische ontwikkeling.



Educatie

In het Havencentrum in Lillo zagen de vorige jaren tal van nieuwe educatieve initiatieven het daglicht. Het centrum ontvangt jaarlijks 40.000 scholieren en studenten – van lagere school tot hoger onderwijs –, die op een interactieve manier de haven in al haar facetten ontdekken. Sinds het voorjaar van 2019 kunnen jongeren van het middelbaar onderwijs in de gloednieuwe LEGO® Haven Studio een containerterminal laten werken door hem zelf te programmeren en aan te sturen. Zo spijkeren ze hun STEM-skills (*Science, Technology, Engineering en Mathematics*) bij

in een echte havenomgeving en verwerven ze inzicht in de weg die een product aflegt vanaf het moment dat het aankomt in de haven tot het weer vertrekt naar zijn eindbestemming.

In 2018 liep ook een eerste proefproject rond de Havenlandklassen (zie kader). Op basis van de eerste feedback wordt de driedaagse verder verfijnd. In het najaar van 2019 organiseren we een tweede testreeks, om in het voorjaar van 2020 met het definitieve programma te starten.



Havenlandklassen: de haven door de lens van jongeren

De haven van Antwerpen in al haar facetten ontdekken, dat kan via de gloednieuwe Havenlandklassen. Tijdens zo'n driedaagse leren jongeren van de tweede graad van het secundair onderwijs de haven en elkaar beter kennen.

Het project Havenlandklassen werd ontwikkeld binnen Havenland en maakt deel uit van het educatieve aanbod van het Havencentrum. Het richt zich specifiek op leerlingen. De driedaagse in de haven biedt een gevarieerd programma van leerrijke en meer ontspannende activiteiten. Een havenbezoek, een rondvaart met 'phonografieworkshop' (foto's nemen met je gsm) en een bezoek aan het Verdrongen Land van Saeftinghe zijn vaste items. De leerkracht kan zelf extra keuzeactiviteiten toevoegen om een programma op maat van de groep samen te stellen.

Vorig jaar testten GTI Beveren, IDCO De Dames en PITO Stabroek een eerste editie van de Havenlandklassen uit. Leerlingen van het GTI vertelden toen in de krant: "We hadden al wel over de haven geleerd, maar alles van zo dichtbij zien is toch nog iets anders. Ik was vooral onder de indruk van de grote schepen en kranen. Ook de foto-opdracht, waarbij we vanop een boot verschillende foto's moesten nemen van de haven, was tof."



40.000

**scholieren en studenten
gaan jaarlijks op verkenning
in het Havencentrum**

Onze bijdrage aan vrede en rechtvaardigheid

Met een positieve kijk op de samenleving wil de havengemeenschap een verschil maken en bijdragen aan een vreedevolle en rechtvaardige wereld. We steunen tal van maatschappelijke projecten, geven impulsen aan inclusieve tewerkstelling en maken werk van faire productieketens.

Steun aan sociale verenigingen

Heel wat instellingen met een maatschappelijk doel, maar ook sportieve en culturele evenementen kunnen rekenen op financiële en logistieke ondersteuning van het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever en/of bedrijven in de haven. Zo geeft het Havenbedrijf Antwerpen financiële steun aan de tewerkstellingsvereniging De Steenschuit, die langdurig werklozen en kansarmen helpt om een stiel te leren. En via sociale projecten geven we gebruikte computers een tweede leven – om maar enkele van de vele initiatieven te noemen.

Diverse sportclubs worden gesponsord, waaronder Port of Antwerp Giants en Remant Basics Melsele (basketbal), Topvolley Callant Antwerpen en Asterix-Avo (volleybal) en voetbalclubs RAFC en Waasland-Beveren, maar ook de jeugdafdelingen van meer lokale clubs zoals KSK Kallo en de G-ploeg van Waasland-Beveren.

Ook op cultureel vlak ondersteunen we tal van projecten, verenigingen en activiteiten, zoals het Witte Raven-project, dat kansarme schoolkinderen vooruithelpt, en Cantabile, dat concertervaring biedt aan jonge pianovirtuozen. Ook de Vereniging voor het Welzijn van Zeelieden en het Gansrijden in de Polder geven we een steuntje in de rug.



Havenjobs-voor-één-dag steunen goed doel

Vijfentwintig leerlingen uit het secundair onderwijs gingen op 18 oktober 2018 één dag aan de slag in het Havenbedrijf Antwerpen. Hun loon, 50 euro per student, schonken ze aan een Plan International-project voor jonge meisjes in Ecuador.

Jongerenorganisatie YOUCA stimuleert leerlingen om samen te werken aan een duurzame en rechtvaardige samenleving. Tijdens de jaarlijkse YOUCA Action Day engageerden 15.000 Vlaamse en Brusselse jongeren uit het middelbaar onderwijs zich om één dag te werken en van het bedrijfsleven te proeven. Vijfentwintig werkstudenten trokken naar de Antwerpse haven en schonken hun loon nadien aan een project dat arme meisjes in de havenstad Guayaquil in Ecuador steunt. Daar werkt het Havenbedrijf Antwerpen graag aan mee.

Kennismaking

“Studenten zijn onze werkrachten van morgen. Het is belangrijk dat ze zich bewust worden van belangrijke maatschappelijke thema’s zoals klimaat, welvaart, vrede en samenwerking”, zegt **Sven Peeters**, hr-assistent bij het Havenbedrijf Antwerpen. “In 2017 kregen we vier YOUCA-studenten over de vloer, in 2018 waren het er al vijfentwintig. We bieden jongeren een leerrijke dag in de haven en laten hen kennismaking met onze werking. Zo steunen we een waardevol maatschappelijk project.”

Inclusieve tewerkstelling

Maatschappij Linkerscheldeoever werkt geregeld samen met bedrijven uit de sociale economie voor groenonderhoud. Ook andere ondernemingen in de haven van Antwerpen bieden kansen voor sociale tewerkstelling. Zo biedt het transportbedrijf Van Moer jobs aan mensen met een fysieke beperking. Logistiek bedrijf Katoen Natie werft actief medewerkers aan die moeilijker toegang krijgen tot de reguliere arbeidsmarkt, zoals laaggeschoolden, ouderen of mensen die het Nederlands (nog) niet goed beheersen. Chemiebedrijf BASF ondersteunt studenten die als eerste van hun familie de stap naar het hoger onderwijs zetten, om zo sociale ongelijkheid aan te pakken.

Op die manier biedt de havengemeenschap leer- en werkmogelijkheden aan mensen uit kansengroepen. We bieden hen een job waarin competentieversterking centraal staat. Zo verwerven de werknemers nieuwe vaardigheden, wat hen helpt om de overstap te maken naar de reguliere economie.

Het Havenbedrijf Antwerpen stelt ook hoogopgeleide anderstaligen te werk.

Steun voor het Zuiden

We stellen onze expertise ter beschikking om havens in het Zuiden actief te ondersteunen. Zo werken we aan een duurzame relatie met bijvoorbeeld havens in West-Afrika, voor wie we de grootste Europese aanbieder van diensten zijn.

Port of Antwerp International (PAI), een consultancy- en investeringsdochter van het Havenbedrijf Antwerpen, coacht havens in Afrika, maar ook in India, Brazilië, het Midden-Oosten en Zuidoost-Azië om zich economisch te ontwikkelen op een duurzame manier. De expertise van het Havenbedrijf Antwerpen en de hele havengemeenschap wordt daarbij ingezet.

In 2018 sloten het Havenbedrijf Antwerpen en PAI een samenwerkings-overeenkomst met het Belgische ontwikkelingsagentschap Enabel om de duurzame ontwikkeling van havens in ontwikkelingslanden te bevorderen. Via adviesverlening, training en een verbetering van de infrastructuur helpen we de havenbesturen om hun efficiëntie te verhogen. Dat versterkt de logistieke

keten en de competitiviteit van een land, en leidt tot extra jobs. Een mooi voorbeeld is de samenwerking met Benin in het kader van de modernisering van de haven van Cotonou.

Het Havenbedrijf Antwerpen, Alfaport Voka en CEPA (de werkgeversorganisatie voor de havenarbeiders) hebben sinds enkele jaren ook een structurele samenwerking met Mercy Ships. Die internationale organisatie voert voor de kust van Afrika gratis chirurgische ingrepen uit voor de allerarmsten op het ziekenhuisschip de Africa Mercy. We ondersteunen Mercy Ships niet alleen financieel, in het najaar van 2017 openden we de deuren van het Havenhuis voor de tentoonstelling 'Stories of Mercy'. Bezoekers konden er kennismaken met Mercy Ships en meestappen in de wereld van patiënten en vrijwilligers. De drie partners zetten ook mee hun schouders onder het project 'Ondernemers voor Ondernemers' om bedrijven in Afrika financieel en inhoudelijk te ondersteunen.



Beyond Chocolate: samen voor duurzame chocolade



20%
van de opgeslagen cacao in
de haven is gecertificeerd
(2018)



In het nieuwe partnership Beyond Chocolate bundelt de chocoladesector de krachten met overheden, retailers en middelveldorganisaties voor duurzame en faire Belgische chocolade. Op een workshop begin 2019 wisselden de logistieke bedrijven die cacao opslaan in de haven van Antwerpen van gedachten over hun rol in een duurzame chocoladeproductieketen.

België is een van de grootste importeurs van cacao ter wereld. Via de haven van Antwerpen komt elk jaar meer dan 300.000 ton cacaobonen ons land binnen. Die gaan zowel naar de Belgische chocoladesector als naar bedrijven in Duitsland, Nederland en andere EU-landen. Bijna 600.000 ton Belgische chocolade wordt jaarlijks geëxporteerd. Een duurzame chocoladesector ligt de haven dan ook nauw aan het hart.

Leefbaar inkomen

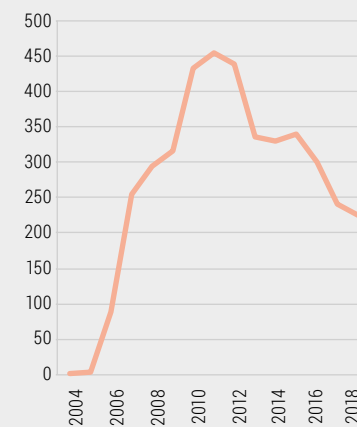
"De partners van Beyond Chocolate engageren zich onder meer om kinderarbeid aan te pakken, ontbossing tegen te gaan en lokale cacaoproducenten een leefbaar inkomen te geven", vertelt **Anthony Vanoverschelde** van duurzaamheidsorganisatie The Shift. "De Belgische huismerken van chocolade worden duurzamer en ook producenten van niet-Belgische chocolade komen mee aan boord." Tegen 2025 moet alle in België geproduceerde en/of verhandelde chocolade gecertificeerd zijn of geproduceerd worden met cacao's van bedrijfseigen duurzaamheidsprogramma's. Tegen 2030 wil men de ontbossing als gevolg van cacao's productie voor de Belgische chocoladesector stoppen en moeten alle cacaoproducenten die grondstof leveren voor Belgische chocolade minimaal een leefbaar inkomen verdienen.

Als logistieke schakel in de cacaoketen draagt de Antwerpse havengemeenschap Beyond Chocolate een warm hart toe. De bedrijven in de haven ondersteunen hun klanten bij de keuze voor duurzame, gecertificeerde cacao en verwachten dat er door het Beyond Chocolate-charter een significante stijging zal zijn. In 2018 was 20 procent van de opgeslagen cacao in Antwerpen gecertificeerd. Wereldwijd bedraagt dat aandeel 22 à 37 procent. Om het aandeel verder op te voeren zullen we ook de komende jaren actief deelnemen aan de dialoog met de chocoladesector, certificeringsmechanismen en andere schakels in de productieketen. Ook andere aspecten in de verduurzaming van de volledige keten, zoals *liquid transport*, bijdragen aan ketentransparantie via blockchain en optimalisering van logistieke processen, worden verder bekeken.

Een veilige haven

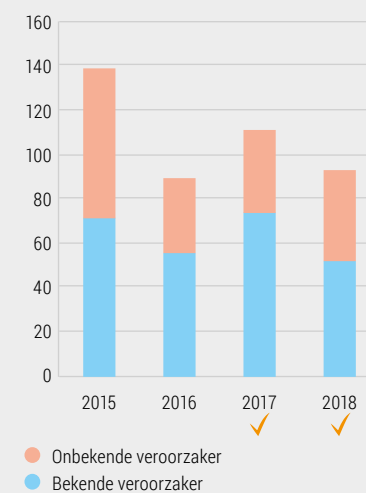
De veiligheid in onze haven is een topprioriteit. We werken continu aan een zo veilig mogelijke omgeving voor de scheepvaart, onze werknemers, omwonenden, bedrijven, recreanten en alle andere gebruikers van het havengebied. Tegelijk is de haven blootgesteld aan risico's van buitenaf. Preventie is de eerste stap, maar adequaat reageren bij incidenten is even belangrijk

Aantal beveiligingsgerelateerde incidentmeldingen



(bron: Havenbedrijf Antwerpen)

Aantal geregistreerde olie-incidenten



(bron: Havenbedrijf Antwerpen)

Incidenten voorkomen

Beveiligingsgerelateerde meldingen

Het meldingssysteem van de federale Scheepvaartpolitie en het systeem van de Havenkapiteinsdienst kregen in 2018 224 meldingen binnen rond beveiliging (*security*). Die meldingen gaan over inbreuken op de beveiliging en niet-dringende, verdachte situaties, zoals de aanwezigheid van drones, beschadiging van de omheining en verdacht gedrag. Het aantal meldingen daalde in 2018 met 25 procent ten opzichte van 2016. De betrokken diensten onderzoeken de meldingen, om op basis daarvan de veiligheidsprocedures aan te scherpen.

Sinds begin 2018 werken er bij de Havenkapiteinsdienst drie incidentencoördinatoren. Hun taak is zorgen voor de verbetering van de (nautische) veiligheidsketen door preventieve maatregelen te treffen om de kans op incidenten in het havengebied en binnen de eigen organisatie te verkleinen. Daarnaast nemen ze maatregelen om de impact van een incident zo klein mogelijk te houden en onderzoeken ze de oorzaak. Dat doen ze samen met de andere diensten van het Havenbedrijf Antwerpen. De incidentencoördinatoren zijn 24/7 oproepbaar om zowel de eigen organisatie als de (publieke) hulpdiensten te ondersteunen bij incidenten.

Bunkeroperaties

Om incidenten te vermijden vindt er onder meer een doorgedreven inspectie plaats tijdens bunkeroperaties en overslagen. Die inspecties moeten ervoor zorgen

dat het aantal olie-incidenten tijdens bunkeractiviteiten vermindert en verhogen daarnaast het veiligheidsbewustzijn. Door een interne reorganisatie werden in 2018 slechts vier controles uitgevoerd (in 2016 waren dat er nog 975). Vanaf 2020 wordt het aantal bunkercontroles opnieuw opgedreven. De opleiding van het personeel is lopende.

Olie-incidenten

In 2018 werden er 93 meldingen gemaakt van olie-incidenten, waarvan 52 met een gekende veroorzaker (✓). Het aantal meldingen daalde in 2018 met 16 procent ten opzichte van 2017 (✓). De hoofdoorzaak zijn incidenten bij laad- en losoperaties. Andere incidenten komen voor bij bunkeroperaties of na overvloedige regenval (waarbij olie vanuit rioleringen in de dokken terechtkomt), bij historische bodemverontreiniging die via het grondwater in het dokwater terechtkomt, bij lekkage aan schepen of installaties en door een gebrek aan voorzorgsmaatregelen bij havengebruikers.

In 2018 bedroeg het totale kostenplaatje voor de interventies als gevolg van olie-incidenten 914.902 euro. In 2015 werd een externe dienstverlener aangeduid om olievervuilingen op een gepaste en waar mogelijk ecologische manier op te ruimen. Elke twee weken na kleine incidenten of meteen na een groot incident evalueren het Havenbedrijf Antwerpen en de dienstverlener de opruimingswerken. Ook preventie van de olievervuiling staat hoog op de agenda.

Beveiligingsnetwerk

De haven van Antwerpen beschikt over een beveiligingsnetwerk waarin publieke en private partners nauw samenwerken: politie, douane, Veiligheid van de Staat, federale dienst noodplanning, rampencoördinatoren, brandweer, port facility security officers, safety managers, CEPA (de werkgeversorganisatie

voor de havenarbeiders) en andere securitystakeholders. De beveiligingsmaatregelen en intense samenwerking maken de haven minder kwetsbaar voor situaties die werknemers en omwonenden in gevaar kunnen brengen.

Beveiligings- en incidentoefeningen

Alle terminals die internationale zeevaart ontvangen, moeten voldoen aan de ISPS-code (International Ship and Port Facility Security Code). Die code legt maatregelen op voor de beveiliging aan boord van de zeeschepen en op de plaatsen waar een zeeschip aan wal komt. Ze schrijft onder meer richtlijnen en procedures voor over bewaking en afsluiting van de kaai, en een identificatieplicht. Om hun certificaat te behouden moeten ISPS-havenfaciliteiten elk kwartaal een beveiligingsoefening houden en eens per jaar een grote oefening, waarbij verschillende procedures tegelijk getest worden. De Havenkapiteinsdienst ondersteunt hen in de opmaak van het oefendossier. In 2018 voerde 86% van de ISPS-plichtige

havenfaciliteiten een grondige jaaroefening uit. Bij een aantal faciliteiten, bijvoorbeeld met weinig internationale zeevaart, volstond een kwartaaloefening. Een aantal faciliteiten was niet in orde en kreeg een verwittiging. Voor de kwartaaloefeningen waren nagenoeg alle faciliteiten in orde (✓). De Havenkapiteinsdienst organiseert zelf jaarlijks minstens één multidisciplinaire havenbeveiligingsoefening. In 2018 was dat een driedaagse rampoefening, PortEx2018 (zie kader).

Begin 2019 organiseerden de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen een rampoefening in het havengebied (zie kader).



Rampoefening PortEx2018 focust op worstcasescenario

Veiligheid is een van de strategische prioriteiten van het Havenbedrijf Antwerpen. Daarom organiseerde de dienst Veiligheid en Beveiliging in mei 2018 een driedaagse noodplanoefening onder de naam PortEx2018.

PortEx2018 was een multidisciplinaire terrein- en beleidsoefening gebaseerd op een worstcasescenario dat de Antwerpse haven zou kunnen treffen, zoals een schietincident of een ongeval met een schip vol chemische producten. Op de eerste dag van de oefening lag de nadruk op informatie verzamelen en delen. De tweede dag was gewijd aan een provinciale coördinatioefening in Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Op de laatste dag volgde een operationele inzetsoefening, waarbij de hulp- en interventiediensten ook effectief uitrukten.

Alle deelnemende partijen, waaronder het Havenbedrijf Antwerpen, de diensten van de Antwerpse gouverneur, de hulpdiensten en enkele grote bedrijven in de haven, waren na afloop tevreden over het verloop van de oefening.

Rampoefening AH0Y 2.0 simuleert aanvaring met riviercruiseschip

In 2018 verwelkomde Antwerpen 768 verschillende riviercruises met aan boord in totaal 94.678 passagiers. Het is dus belangrijk om goed voorbereid te zijn op eventuele incidenten met deze schepen.

Op 15 februari 2019 organiseerden de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen de rampoefening AH0Y2.0, waarbij een incident met een riviercruiser in het havengebied werd gesimuleerd. Het scenario omvatte een aanvaring tussen de riviercruiser en een fictief cargoschip, waardoor het eerste schip water maakte en onbestuurbaar werd. Ruim 120 opvarenden moesten over het water geëvacueerd worden. Voor deze oefening werden driehonderd hulpverleners en figuranten ingezet. Het Havenbedrijf Antwerpen zette vier schepen en vijftien personeelsleden in om de hulpdiensten te ondersteunen.



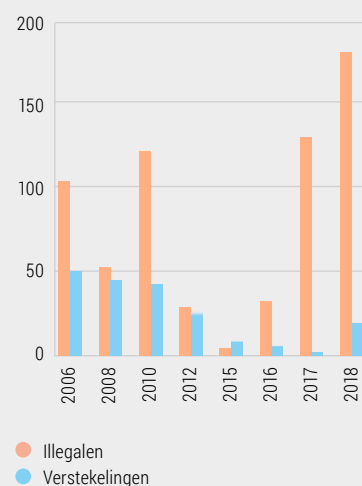
Verwittigingssystemen

De haven heeft sinds 2014 een Buurt Informatie Netwerk (BIN). Met dat verwittigingssysteem kunnen de BIN-coördinator en de politie dringende of preventieve berichten sturen naar de bedrijven in het havengebied. Bedrijven die verdachte en/of criminele situaties opmerken, bijvoorbeeld bij een vermoeden van drugs- of mensensmokkel, ladingsdiefstal of illegaal transport of trafiek, kunnen die informatie meteen doorgeven. Het BIN Haven telt al meer dan zevenhonderd leden en won in 2019 de World Ports Sustainability Award in de categorie 'Veiligheid en beveiliging'.

Via BE-Alert Haven kan ook de overheid dringende verwittigingen en adviezen sturen naar alle bedrijfsverantwoordelijken in de haven. BE-Alert Haven wordt alleen geactiveerd in potentiële noodsituaties en op vraag van een burgemeester, gouverneur of het Nationaal Crisiscentrum.

Zowel het BIN als BE-Alert Haven werkt binnen het platform BE-Alert van het Crisiscentrum van de federale regering.

Aantal door de scheepvaartpolitie
geregistreerde illegalen en
verstekelingen



(bron: Scheepvaartpolitie)

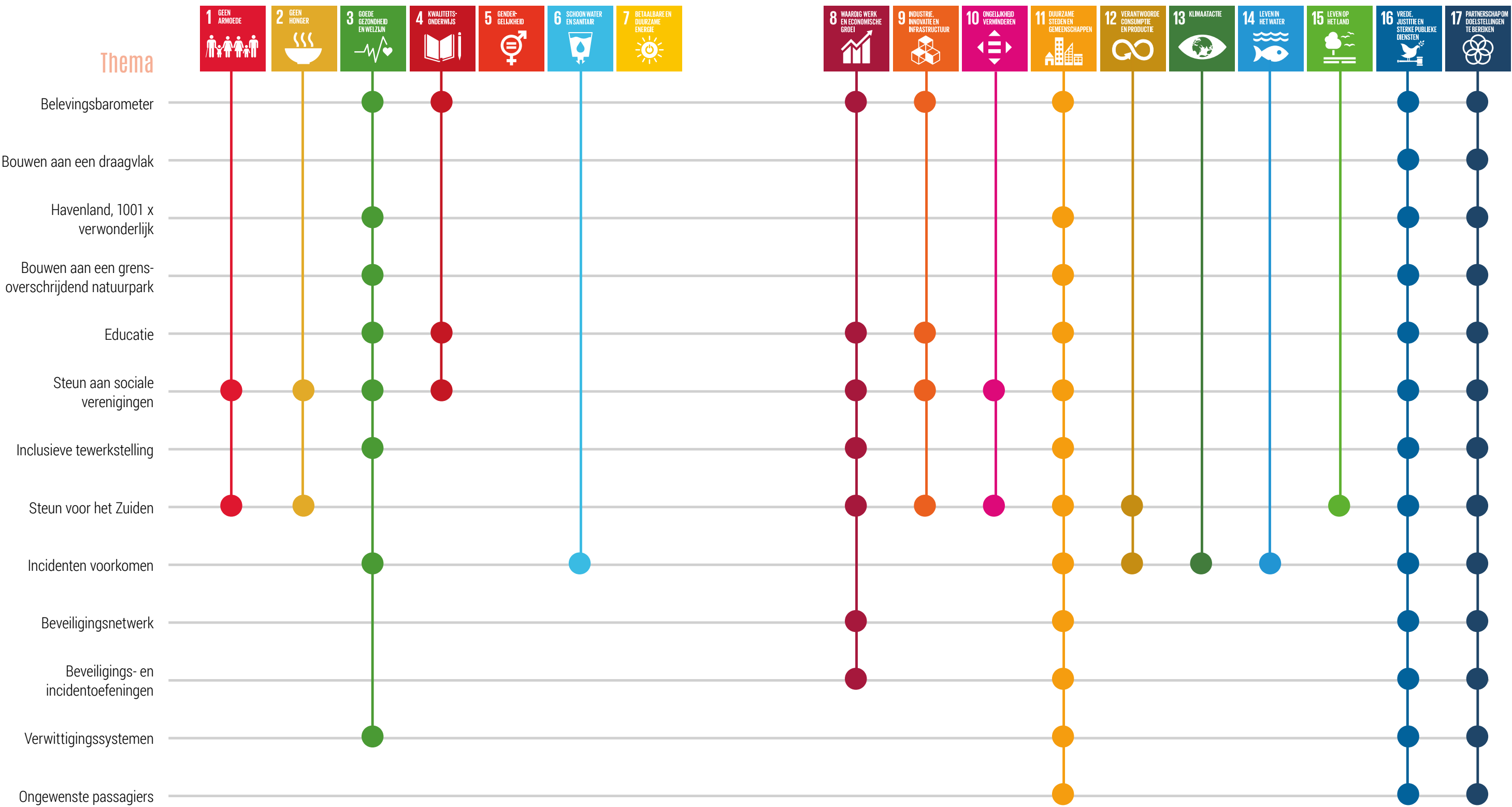
Ongewenste passagiers

Het aantal ongewenste passagiers in de haven van Antwerpen steeg in 2018 tot 209 personen. Het laagste aantal – 22 – werd in 2015 geregistreerd. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen verstekelingen (personen die illegaal met een schip meekomen) en illegalen (personen die illegaal met een schip proberen te vertrekken). Dat het aantal ongewenste passagiers sterk is toegenomen, is een gevolg van de migratiecrisis. Toch blijven de aantallen beperkt in vergelijking met de kusthavens met ferrylijnen. Het merendeel van de aangetroffen personen (tot 85%) heeft zich van vrachtwagen vergist en wilde naar Zeebrugge of Calais gaan.

Uitdagingen en blik op de toekomst

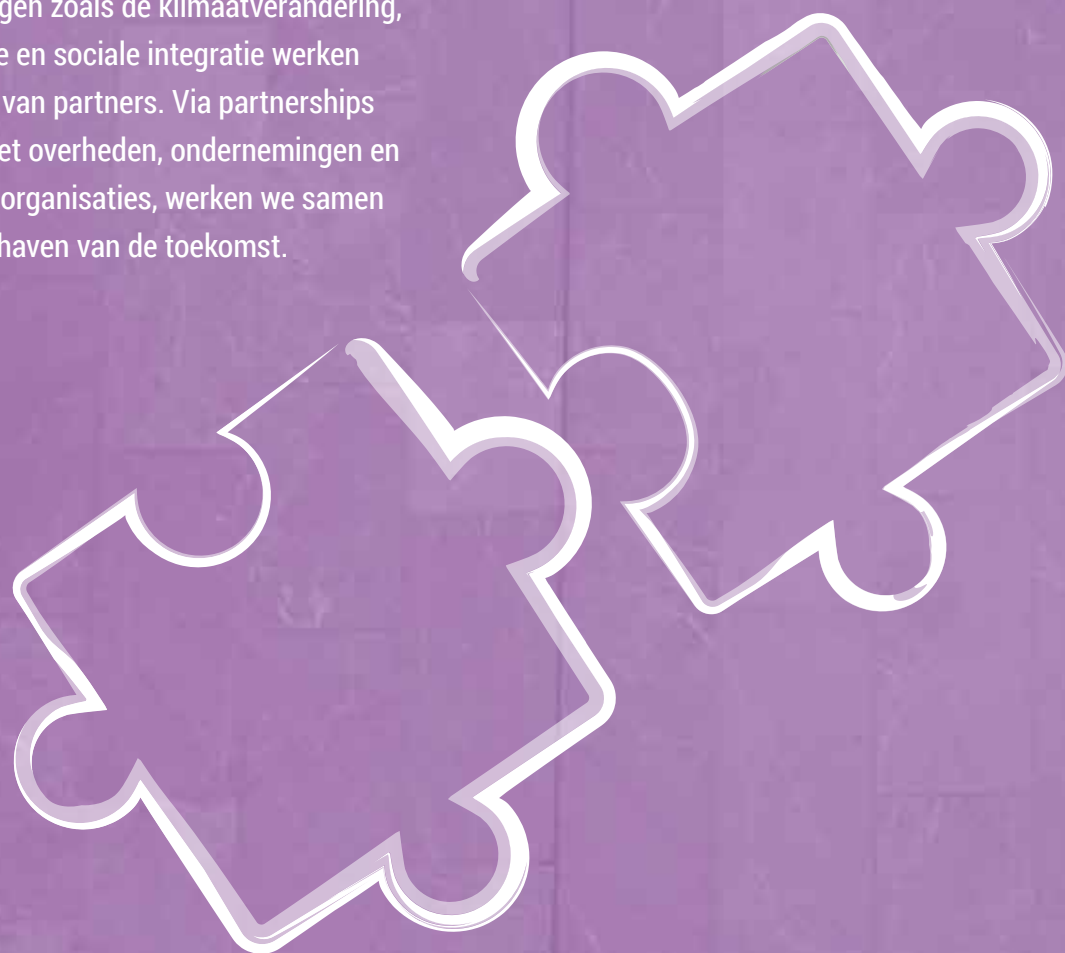
- De resultaten van de belevingsbarometer nopen ons om stil te staan bij de perceptie van de haven bij de omwonenden. Het beleid rond milieu en mobiliteit mag nog meer aandacht krijgen. De algemene perceptie bij onze belangrijkste doelgroep, de jongeren en potentiële nieuwe werkrachten, moet verbeteren. Dat vergt een **gerichte communicatieaanpak** vanuit de hele havengemeenschap.
- We blijven werk maken van een **respectvolle relatie** met de mensen die in en rond de haven wonen en werken. Informatiesessies, overlegmomenten en intensieve communicatie blijven een speerpunt van onze strategie om mensen tijdig te informeren over eventuele overlast, maar tegelijk de troeven van de haven in de kijker te zetten (bv. op het vlak van beleving). Ook onze inspanningen op het vlak van innovatie en duurzaamheid zullen we extra onder de aandacht brengen.
- Veiligheid blijft een topprioriteit. Tegen 2020 zullen we de **maritieme veiligheid** nog verhogen met extra toezicht op het water, het land en in de lucht. Het Havenbedrijf Antwerpen brengt in overleg met de havengemeenschap grote veiligheidsrisico's structureel in kaart om in de toekomst nog beter op mogelijke bedreigingen te anticiperen. Ook ons performante **beveiligingsnetwerk** van publieke en private partners blijven we verbeteren. We blijven alert voor ongewenste passagiers die onze haven binnenkomt en stellen waar nodig onze actieplannen bij.

Hoe vullen we de SDG's in?



ONZE PARTNERS

Om oplossingen te formuleren voor lokale en mondiale uitdagingen zoals de klimaatverandering, mobiliteit, migratie en sociale integratie werken we samen met tal van partners. Via partnerships op alle niveaus, met overheden, ondernemingen en maatschappelijke organisaties, werken we samen aan de duurzame haven van de toekomst.



| | |
|--|-----|
| Samenwerking binnen het havenplatform en in de regio | 118 |
| Internationale partnerships | 123 |

| | |
|------------------------------------|-----|
| Uitdagingen en blik op de toekomst | 125 |
| Hoe vullen we de SDG'S in? | 126 |

Samenwerking binnen het havenplatform en in de regio

Bedrijven bundelen de krachten

De bedrijven op het havenplatform werken op verschillende manieren samen. Via partnerships stuwen ze elkaar vooruit met nieuwe ontwikkelingen. Zo ontwikkelde de Antwerpse onderneming Qpinch een nieuwe technologie om CO₂-neutrale stoom te winnen uit industriële restwarmte. Na een proefproject op de site van Indaver zal chemiebedrijf Borealis de innovatie toepassen in zijn fabriek in Zwijndrecht. De installatie bij Borealis zal 1,5 megawatt stoom kunnen produceren. Dat betekent een jaarlijkse besparing van 3.300 ton CO₂, het equivalent van de uitstoot van meer dan 2.000 gezinswagens.

Steeds meer ondernemingen in de haven creëren win-wins door industriële (rest)stromen uit te wisselen. Via het stoomnetwerk ECLUSE kunnen zes bedrijven in de haven gebruikmaken van de stoom die afvalverwerker Indaver bij zijn dagelijkse activiteiten produceert. Het stoomtransport gebeurt erg efficiënt, bij hoge temperaturen (400°C) en onder hoge druk (40 bar). Het netwerk kan tot 160 megawatt stoom transporteren en verlaagt zo de CO₂-uitstoot van de deelnemende bedrijven met 100.000 ton per jaar. Door het hoogwaardig sluiten van kringlopen worden processen duurzamer

en dalen de kosten. Inspirerende voorbeelden als ECLUSE verlagen de drempel voor bedrijven om innovatieve technologieën uit te testen en in circulaire demonstratieprojecten te stappen.

Door de reststromen van verschillende bedrijven en sectoren in kaart te brengen, onderzoekt het Stakeholdersoverleg Haven, Industrie en Logistiek (STHIL) nieuwe synergieën. Die kunnen zich binnen de haven situeren, maar ook samenwerkingen met bedrijven uit een andere regio zijn mogelijk. Zo kan de chemiecluster een belangrijke afnemer worden van gerecycleerde componenten die elders in Vlaanderen uit afvalstromen worden gewonnen. Met haar logistieke bedrijven kan de haven ook een rol spelen in circulaire ketens die worden opgezet binnen Vlaanderen.

Er lopen ook diverse samenwerkingen met bedrijven in het achterland. Het project 'Haven en Hinter' is een initiatief van het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover, Agentschap Innoveren & Ondernemen (VLAIO), De Vlaamse Waterweg, Interwaas en de provincies en Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

De havengemeenschap

Aan de basis van ons duurzaamheidsbeleid ligt een structureel partnership tussen het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover en Alfaport Voka. De samenwerking startte in 2010 en kwam er aanvankelijk als een reactie op de economische crisis (2007-2009).

Sinds 2012 brengen we om de twee jaar een gezamenlijk duurzaamheidsverslag uit om onze voortgang op het vlak van duurzaamheid op te volgen en openbaar te maken. Tegelijkertijd stimuleren we de bedrijven in de haven om ook zelf de kaart van duurzaam ondernemen te trekken. Daarvoor reiken we sinds 2016 om de twee jaar en afwisselend met het

duurzaamheidsverslag de Port of Antwerp Sustainability Award uit. In 2016 en 2018 ontving telkens een bijzonder initiatief de award voor zijn innoverende bijdrage aan een duurzamere haven. In 2020 wordt de volgende award uitgereikt.

Als havengemeenschap bouwen we continu verder aan de duurzame haven van de toekomst en aan een breed draagvlak bij onze stakeholders en de ruimere bevolking. Onze gemeenschappelijke 'Visie 2030-2050' op duurzame groei in een veranderende lokale, regionale en mondiale context, is geïnspireerd op de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de Verenigde Naties.



De partners willen industriële en logistieke zones optimaal benutten en het uitgifte- en allocatiebeleid in de regio's Antwerpen, Waasland, Vlaams-Brabant en de Kempen beter op elkaar afstemmen. De toenemende schaarste aan gepaste bedrijventerreinen zet beheerders van industrieterreinen onder druk om de juiste activiteit op de juiste plaats toe te wijzen. Met deze partnership willen de beheerders nagaan hoe de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen uitgevoerd kan worden.

Ook op het vlak van mobiliteit en transport ondersteunen en versterken bedrijven elkaar. De online matchingtool Hakka helpt transportbedrijven om containers uit te wisselen en minder lege ritten te doen. Dat is niet alleen efficiënter, het zorgt ook voor minder files en een lagere CO₂-uitstoot. Met het actieplan containerbinnenvaart engageren verschillende terminals zich op hun beurt om meer samen te werken, vrachten te bundelen en hun werking te digitaliseren. Zo maakt één centrale cel, Antwerp Terminal Services, de planning op van los- en laadoperaties van lichters voor de containerterminals van PSA, DP World en MPET. Al deze maatregelen moeten de containerbinnenvaart optimaliseren.

Meer samenwerking leidt ook tot meer veiligheid op de weg. Zo organiseerde Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland intensief overleg tussen elf ondernemingen en de wegbeheerders van de Scheldelaan over aanpassingen aan de fietsinfrastructuur. Het resultaat: tegen het najaar van 2020 wordt de fietsinfrastructuur op belangrijke kruispunten en aan bedrijfstoegangen veiliger gemaakt. Op bepaalde locaties komt er een tweerichtingsfietspad langs de Scheldelaan, aan de kant van de bedrijfsingangen. Zo hoeven fietsers niet meer zo vaak om te rijden of de weg over te steken. Enkele kruispunten worden veiliger gemaakt, bijvoorbeeld met een gescheiden fietspad. Op die manier worden verplaatsingen met de fiets een stuk aantrekkelijker, wat de modal shift van het woon-werkverkeer aanzienlijk versnelt.

Ten slotte helpen ondernemingen elkaar ook duurzaam op weg door kennis uit te wisselen. Zo deelt BASF actief zijn kennis over biologisch afbreekbare en gedeeltelijk biogebaseerde plastics met bedrijven die bioafval willen gebruiken als grondstof. De LinkedIn-groep Sustainable Port of Antwerp bundelt deze en andere duurzame initiatieven in de haven.

Lokale samenwerkingen

We slaan de handen in elkaar met de besturen van de omliggende gemeenten om duurzamer te werken. Zo lanceerde het Havenbedrijf Antwerpen in 2017 DeWaterbus, een alternatief vervoersmiddel voor wie vanuit de omliggende gemeenten naar Antwerpen wil. De uitrol verliep in nauwe samenwerking met de gemeenten waar de bus aanmeert. Ondertussen werd de oorspronkelijke zuidelijke vaarroute uitgebreid met een noordelijke en een oostelijke route. Zo groeit DeWaterbus uit van een recreatief vervoersmiddel tot een volwaardig alternatief voor woon-werkverkeer.

Met Natuurpunt, de grootste natuurbeschermingsorganisatie in België, hebben het Havenbedrijf Antwerpen en Maatschappij Linkerscheldeover sinds 2001 een structurele samenwerking om de natuur in en rond de haven te ontwikkelen. Met het project 'De Antwerpse Haven natuurlijker' creëren we een functioneel netwerk van natuurkerngebieden, stapstenen en corridors in lijn met de Europese instandhoudingsdoelen, zonder

dat de economische ontwikkeling van de haven in het gedrang komt. Op die manier beschermen we waardevolle leefgebieden en soorten zoals de rugstreeppad, de oeverwaluw en de slechtvalk. Met de landbouwers op Linkeroever werken we samen rond het optimaliseren van teeltkeuzes die economisch interessant zijn en tegelijk als foerageergebied fungeren voor vogelsoorten zoals de bruine kiekendief.





Onderzoek en onderwijs

Heel wat bedrijven in de haven investeren in onderzoek en ontwikkeling door doctoraatsonderzoeken aan de Vlaamse universiteiten te financieren. Aan de Universiteit Antwerpen richtte de Antwerp Management School de Leerstoel Duurzame Transformatie op, samen met het Havenbedrijf Antwerpen, Randstad en BASF. Dat studieprogramma leert toekomstige (bedrijfs)leiders hoe ze mondiale uitdagingen het hoofd kunnen bieden en hoe ze een positieve duurzame dynamiek kunnen ontwikkelen vanuit het bedrijfsleven.

De haven bundelt ook de krachten met diverse onderwijsinstellingen (zie ook 'Onze mensen'). Een mooi voorbeeld zijn de Havenlandklassen, een driedaagse schooluitstap in het teken van de

haven. Het Havencentrum organiseert dit proefproject in samenwerking met de gemeente Beveren, MLSO en de EGTS Linieland van Waas en Hulst. Met lessenspakketten, rondleidingen en excursies tonen we scholieren en studenten het belang van de haven voor de lokale en globale economie en maken we duidelijk welke rol ze later zelf op de werkvloer kunnen spelen.

Toekomstige werknemers kunnen ook terecht in het talentenhuis Talentenstroom. Het Havenbedrijf Antwerpen, Alfaport Voka, de stad Antwerpen, VDAB, de provincie Antwerpen en Logos werken er samen om hen via gerichte opleidingen klaar te stomen voor een job in de haven (zie ook 'Onze mensen').

Belgisch duurzaamheids-netwerk

Het Havenbedrijf Antwerpen is al jaren een actief lid van The Shift. Dat Belgische duurzaamheidsnetwerk brengt meer dan vierhonderd bedrijven en organisaties samen die werk maken van de transitie naar een duurzamere samenleving en economie onder het motto 'Connect. Commit. Change'.

Jacques Vandermeiren, de CEO van het Havenbedrijf Antwerpen, is medeoprichter van The Shift en volgde in 2018 Thomas Leysen op als voorzitter van het duurzaamheidsnetwerk.

Het Havenbedrijf Antwerpen neemt regelmatig deel aan workshops en lerende netwerken waar organisaties hun ervaringen met specifieke duurzaamheidstopics uitwisselen, zoals deelmobiliteit, klimaatvriendelijk beleggen, het charter Beyond Chocolate ... Ook diverse andere bedrijven in de haven zijn actief binnen The Shift.

Internationale partnerships

Door structureel overleg met andere havens in Noord-West-Europa, zowel bilateraal als bijvoorbeeld via het North West European Port-overleg, zoeken we samen naar opportuniteiten en oplossingen voor de uitdagingen waarmee we als havens worden geconfronteerd. Het verbeteren van de spoor- en binnenvaartverbindingen naar onder meer Polen, Tsjechië en Hongarije is daarbij een belangrijk terugkerend thema. Ook het beleid rond de emissies van de scheepvaart, via onder meer de SECA- en NECA-zonering, vindt daarin zijn grondslag.

Het Havenbedrijf Antwerpen neemt samen met de stad en de provincie Antwerpen, De Lijn, NMBS, Lantis en Traject ook deel aan het Europese project Civitas Portis. Daarin werken 33 partners uit 5 Europese havensteden aan innovatieve oplossingen om de bereikbaarheid van hun steden en havens te verbeteren. De nadruk ligt op het uitwisselen van

oplossingen die ook voor andere steden nuttig zijn. Vanuit Antwerpen strekken initiatieven zoals Slim naar Antwerpen, DeWaterbus en de fietsbus tot voorbeeld. Heel wat Europese havensteden staan immers voor vergelijkbare uitdagingen: hoe kunnen verplaatsingen van inwoners, bezoekers, pendelaars en vracht beter op elkaar worden afgestemd? Het project ontving in 2019 een award van het World Ports Sustainability Program (WPSP) in de categorie 'Community outreach' (zie kader).

We werken ook samen met steden en havens op andere continenten. Vanuit de dienst Internationale Netwerken & Relaties zet het Havenbedrijf Antwerpen actief in op samenwerking op het vlak van duurzaamheid. Via het World Ports Climate Action Program, onderdeel van het WPSP, nemen de havens van Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Bremen en Bremerhaven, Busan, Göteborg, Le Havre,

Long Beach, Los Angeles, New York/New Jersey, Rotterdam en Vancouver concrete maatregelen om de klimaatimpact van de scheepvaart te helpen reduceren.

Met Enabel, het Belgische ontwikkelingsagentschap, ondertekenden het Havenbedrijf Antwerpen en dochteronderneming Port of Antwerp International eind 2018 een overeenkomst om havens in ontwikkelingslanden te helpen met duurzame ontwikkeling. Doel is om de Sustainable Development Goals (SDG's) concreet in de praktijk te brengen. Het gaat om een verbreding van de al bestaande samenwerking met Açú (Brazilië), Duqm (Oman) en Cotonou (Benin). Ook in het aanbod van het APEC-Antwerp/Flanders Training Center, een internationaal opleidingsinstituut voor haven- en maritieme aangelegenheden, staat kennisuitwisseling met het oog op verduurzaming van havenactiviteiten centraal.



World Ports Sustainability Program ondertekend in Antwerpen

Op 12 mei 2017 lanceerde de International Association of Ports and Harbors (IAPH) het World Ports Sustainability Program (WPSP). Toonaangevende globale sectororganisaties ondertekenden het WPSP-charter op 22 maart 2018 in Antwerpen.

Het WPSP werd opgericht als platform waar havens hun best practices op het vlak van duurzame ontwikkeling kunnen delen, en als netwerk om gezamenlijke projecten op te starten en te delen. De inspiratie kwam vanuit de internationale werkgroep duurzaamheidsrapportering, die wordt voorgezeten door het Havenbedrijf Antwerpen. Het WPSP geeft concrete invulling aan de SDG's van de VN en streeft naar duurzame groei en ontwikkeling via vijf thema's: toekomstbestendige infrastructuur, klimaat en energie, maatschappelijke integratie, veiligheid en beveiliging, en goed bestuur en ethiek.

Meer dan 100 landen

Initiatiefnemer IAPH, de European Sea Ports Organisation, de American Association of Port Authorities, de World Association for Waterborne Transport Infrastructure PIANC, de International Association of Dredging Companies, de International Cargo Handling Coordination Association, Ports Australia en de Baltic Ports Organization ondertekenden het WPSP-charter. Samen vertegenwoordigen ze bijna duizend havens, havengebonden bedrijven en instanties uit meer dan honderd landen. Met het charter engageert de internationale havengemeenschap zich voor duurzame groei en ontwikkeling. Die engagementen staan ook centraal op de jaarlijkse conferentie van IAPH, die in 2020 in Antwerpen plaatsvindt.

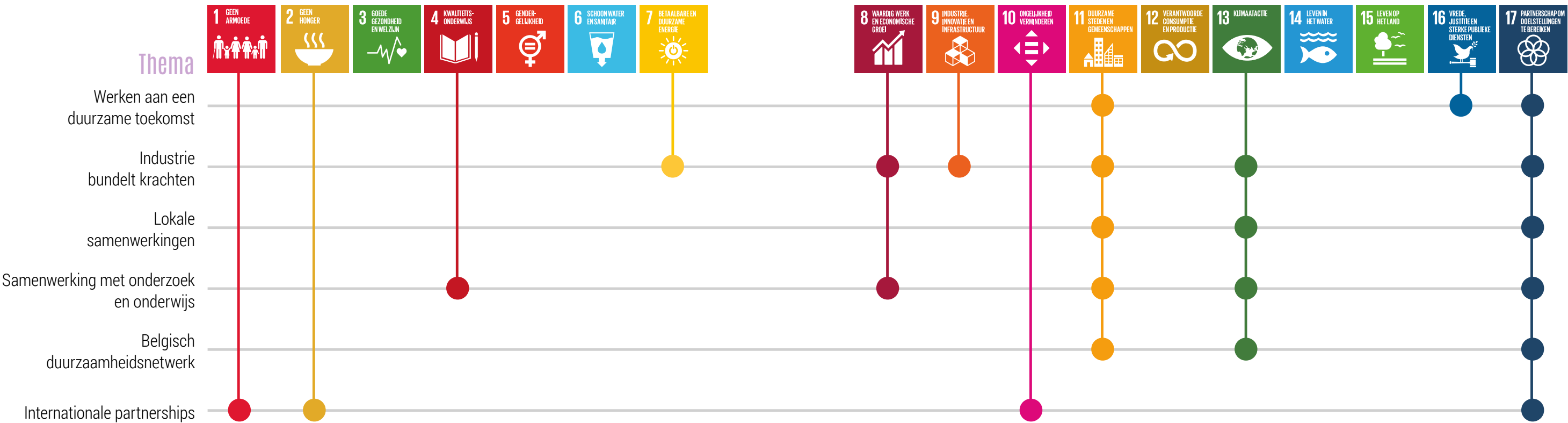
Awards

Het WPSP reikt jaarlijks ook een duurzaamheidsaward uit in zes categorieën: de World Ports Sustainability Awards. De haven van Antwerpen sleepte in 2019 twee van de zes prijzen in de wacht: het Civitas Portis-project en het buurtnetwerk BIN werden internationaal bekroond.

Uitdagingen en blik op de toekomst

- Om de haven van Antwerpen op wereldvlak verder duurzaam te ontwikkelen, zetten we de komende jaren nog meer in op **partnerships** en het **uitwisselen van kennis**.
- **Samenwerkingen tussen bedrijven** in de haven zullen alsmaar noodzakelijker worden om de duurzame transitie te verwezenlijken, denk maar aan de circulaire economie (hergebruik van (rest)stromen) en duurzaam transport. Vanuit de havengemeenschap zullen we zulke partnerships **maximaal ondersteunen**.
- Met de nabijgelegen havens willen we nauwer samenwerken om samen oplossingen te vinden voor onder meer de **klimaatuitdaging**. Zo onderzoeken we de mogelijkheid om CO₂ collectief op te vangen en op te slaan. Ook op mondiaal vlak blijven we samenwerken met andere havens en de scheepvaartsector om de uitstoot van broeikasgassen door schepen terug te dringen. Ook de International Maritime Organisation riep daar begin 2019 toe op.

Hoe vullen we de SDG's in?



Colofon

Verantwoordelijke uitgever

Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht
Havenhuis/Port House
Zaha Hadidplein 1
2030 Antwerpen
T +32 3 205 20 11
F +32 3 205 20 28
E info@portofantwerp.com
www.portofantwerp.com
www.duurzamehavenvanantwerpen.be

Concept, redactie en vormgeving

Pantarein Publishing

Foto's

ADPO, BlueChem, Chombosan - stock.adobe.com,
Connekt, GHA-Michel Dauchy, Golazo, Gyproc, HAKKA,
Jonathan Ramael/Stad Antwerpen, Jos Schepers,
LANXESS, Marc Claessens, MLSO, Port of Antwerp,
Senne Van Loock, Shutterstock, Tim Fischer, Ulrich
Wirrwa, Voka

Digitale uitwerking

Casu Media

September 2019
D/2019/12.443/21



