Jaarverslag

2025



Port of Antwerp Bruges

Over dit rapport

Onze haven is veel meer dan een economische motor. Ze is een motor van vooruitgang, een plek waar visie en daadkracht samenkomen om duurzame groei te realiseren. Als Port of Antwerp-Bruges bouwen we elke dag aan een toekomst waarin economie, klimaat en mens verzoend zijn. Dat doen we met durf, eenvoud en in voortdurende verbinding met de wereld rondom ons.

De uitdagingen waarmee we vandaag geconfronteerd worden, zijn groot. Economisch, maatschappelijk en ecologisch staan we op een kantelpunt. De Europese Green Deal stelt duidelijke eisen op vlak van duurzaamheid. Wij nemen die verantwoordelijkheid ten volle op. Omdat het moet en omdat we geloven dat het kan. Omdat we ervan overtuigd zijn dat een duurzame, toekomstgerichte industrie gedragen wordt door betaalbare en innovatieve chemie. Dat blijft ons krachtigste antwoord op internationale concurrentie, met instrumenten als de Clean Industrial Deal die de weg wijzen naar een klimaatneutrale én economisch rendabele toekomst.

Die ambitie vraagt om gerichte investeringen. We zetten voluit in op klimaatneutraliteit, biodiversiteit, veiligheid, gezondheid, mobiliteit en omgevingskwaliteit. We doen dat met concrete projecten, met transparante doelstellingen en met een klimaatplan gericht op volledige klimaatneutraliteit in 2050. Onze transitieprojecten zijn ingrijpend en vernieuwend: ze geven voorrang aan hernieuwbare energiebronnen en beperken de milieu-impact drastisch. Denk aan onze sleepvloot die vaart op waterstof, methanol en elektriciteit – een tastbaar voorbeeld van hoe innovatie en duurzaamheid elkaar versterken.

Maar duurzaamheid is meer dan innovatie. Het gaat ook over mensen. Over hoe we samenwerken, communiceren en elkaar versterken. Onze haven is een complex ecosysteem, waarin talloze actoren en belangen samenkomen. Daarom zetten we in op dialoog. We geloven in gezamenlijke impact, in het bundelen van krachten en het delen van kennis. Alleen zo kunnen we de transitie waarmaken.

We willen een haven zijn waar iedereen zich betrokken voelt. Waar medewerkers zich veilig, gewaardeerd en gerespecteerd weten. Waar partners kansen krijgen om te groeien en bij te dragen aan een groter geheel. Waar de omgeving mee evolueert met de vooruitgang die we realiseren. Want een duurzame haven is ook een sociale haven – een plek waar mensen centraal staan.

Met dit rapport geven we een totaalbeeld van onze duurzaamheidsinspanningen in 2025. We doen dat in lijn met de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). We rapporteren over milieu, klimaat, sociale aspecten en goed bestuur. Niet om onszelf te bewieroken, maar om transparant te zijn. Om te tonen dat verduurzaming geen abstract begrip is, maar een dagelijkse realiteit.

Onze haven is een cruciale schakel in de globale toeleveringsketen. Maar ze is ook een plek waar toekomst wordt gemaakt. Waar keuzes worden genomen die impact hebben over generaties heen. Daarom kiezen we voor een aanpak die zowel ambitieus als realistisch is. We bouwen aan een haven die haar ecologische voetafdruk verkleint, haar sociale impact vergroot en haar economische kracht behoudt.

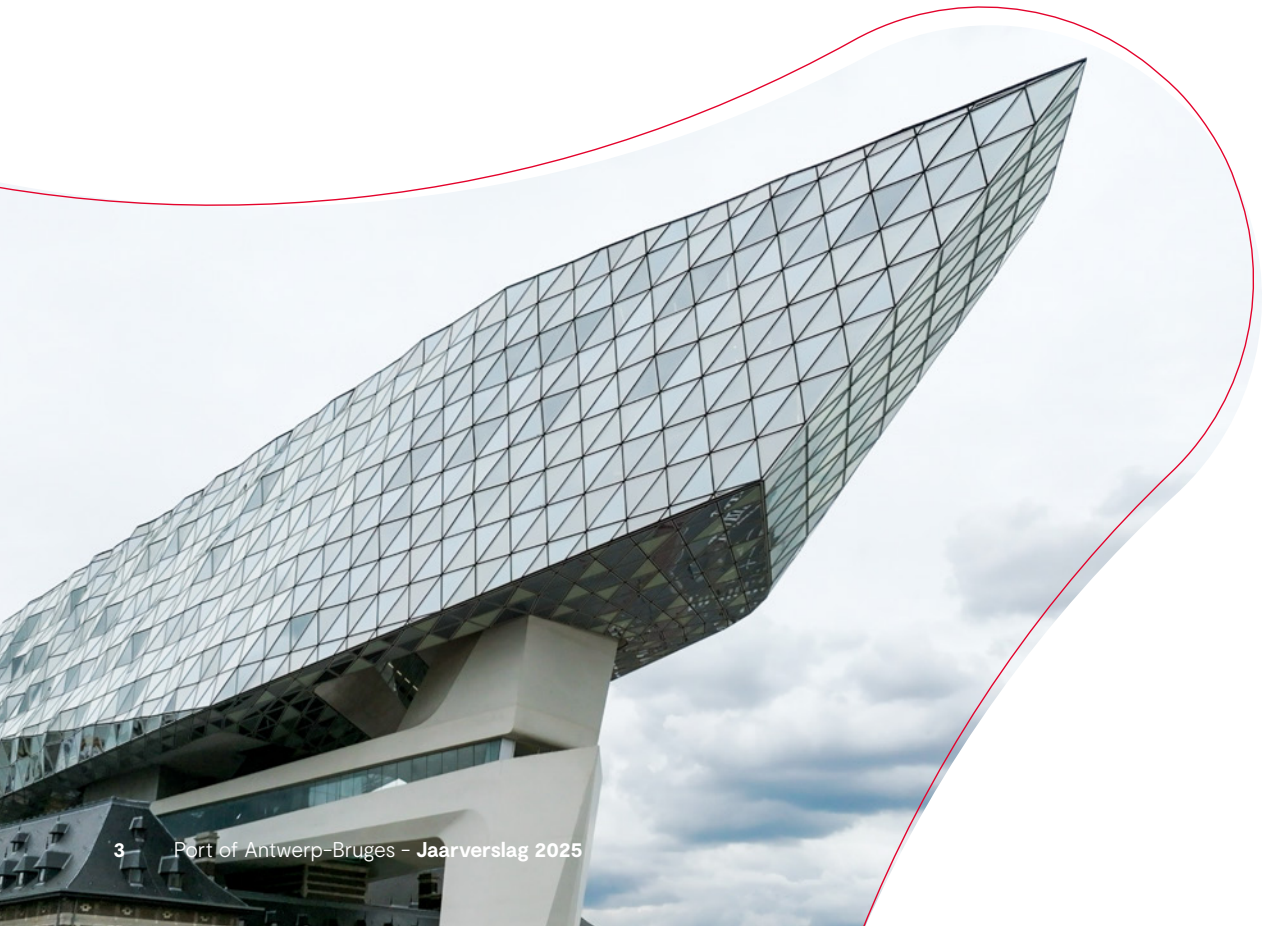
Dat vraagt om durf. Durf om te veranderen, om nieuwe wegen in te slaan en om oude gewoontes los te laten. Het vraagt om eenvoud, om helderheid in communicatie, in processen en in doelen. En het vraagt om verbinding, tussen mensen, tussen organisaties, tussen sectoren. Want alleen samen kunnen we het verschil maken.

Onze partners zijn daarin essentieel. We bouwen aan duurzame relaties, gebaseerd op vertrouwen, transparantie en wederzijds respect. Samen creëren we een haven die economisch performant is én maatschappelijk relevant.

Onze duurzaamheidsstrategie is geen eindpunt, maar een proces. Een voortdurende beweging richting een haven die klaar is voor de toekomst. We meten onze vooruitgang, evalueren onze acties en sturen bij waar nodig. We blijven leren, groeien en verbeteren. Want duurzaamheid is geen statisch gegeven, maar vraagt een dynamische houding.

We nodigen iedereen uit om mee te bouwen aan deze toekomst. Om samen koers te zetten naar een haven die het verschil maakt. Een haven die niet alleen goederen verplaatst, maar ook waarden uitdraagt. Een haven die durft, vereenvoudigt en verbindt.

Rob Smeets,
CEO ad interim van Port of Antwerp-Bruges



Inhoud

1. Inleiding

1.1	Port of Antwerp-Bruges in een notendop	7
1.2	Strategisch plan	18
1.3	Duurzaamheid ingebed in bedrijfsstrategie	20
1.4	Projecten in de kijker	22

2. Dubbele materialiteitsoefening*

2.1	Dubbele materialiteitsoefening	27
2.2	Scope van de dubbele materialiteitsanalyse	28
2.3	De 14 meegenomen duurzaamheidstopics	29
2.4	Materialiteitsanalyse met behulp van interne en externe stakeholders	30
2.5	De materiële duurzaamheidstopics	33
2.6	Validatie	34

3. Milieu – Klimaat

3.1	Klimaatadaptatie	37
3.2	Klimaatmitigatie via een klimaattransitieplan*	41
3.3	Van plan naar uitvoering*	54
3.4	Koolstofvoetafdruk 2025*	66
3.5	Energieconsumptie en energiemix	69

4. Milieu – Omgeving

4.1	Omgevingsrisico's	71
4.2	Biodiversiteit	72
4.3	Water	85
4.4	Bodem	95
4.5	Lucht	101
4.6	Zwerfvuil	110
4.7	Circulariteit	112
4.8	Milieurichtlijnen in de haven	120

5. Sociaal

5.1	Eigen werknemers	123
5.2	Medewerkers in de waardeketen	134
5.3	Betrokken gemeenschappen	135

6. Governance

6.1	Rollen en verantwoordelijkheden	142
6.2	Corporate culture	145
6.3	Due diligence	146
6.4	Code of Conduct	147
6.5	Anticorruptie- en anti-omkopingsbeleid	148
6.6	Risicomanagement	150
6.7	Interne audit	152

7. Havenspecifieke topics

7.1	Toegankelijke haven	154
7.2	Veilige haven	163

8. Financieel jaarverslag en taxonomie*

8.1	Toepassing van de EU-taxonomie	171
8.2	Taxonomie in de toekomst	180

Bijlagen

1	ESRS index
2	Attest bedrijfsrevisor

*Deze hoofdstukken werden geauditeerd door de bedrijfsrevisor. Het revisorenattest kan je terugvinden als bijlage.

1. Inleiding

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge speelt een essentiële rol in de dagelijkse werking van de haven van Antwerpen en Zeebrugge. Ruim 1700 medewerkers gooien hun talenten en enthousiasme in de strijd om 24/7 een klantgerichte dienstverlening te verzekeren. Samen bouwen we aan een optimale infrastructuur, innovatieve projecten en een haven die toonaangevend is in binnen- en buitenland. Onze missie? Port of Antwerp-Bruges, thuishaven als hefboom voor een duurzame toekomst.



1.1 Port of Antwerp-Bruges in een notendop

Port of Antwerp-Bruges is de tweede grootste haven van Europa. Met ruim driehonderd lijndiensten naar meer dan achthonderd bestemmingen verbinden we het continent met de rest van de wereld.

1.1.1 Structuur

Dit jaarverslag situeert zich op het niveau van de Haven van Antwerpen-Brugge nv van publiek recht, Havenbedrijf Antwerpen-Brugge dus. Deze entiteit vormt de spil van de havengemeenschap, het ecosysteem dat bekendstaat onder de naam Port of Antwerp-Bruges. In de hoedanigheid van Havenbedrijf rapporteren we in dit verslag ook over onze waardeketen, het havenplatform.

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge functioneert als een moederbedrijf met verschillende dochterondernemingen. Die dragen bij tot de modal shift, de energietransitie en de uitwisseling van data en kennis.

- **Port of Antwerp-Bruges International** ondersteunt groeiende economische regio's zoals India, Brazilië, Afrika, het Midden-Oosten en Zuidoost-Azië bij de ontwikkeling van hun haveninfrastructuur en logistieke processen.
- Het **APEC-Antwerp/Flanders Port Training Center** is een internationaal opleidingsinstituut voor havengerelateerde en maritieme aangelegenheden. Het zet in op een veelheid aan opleidingsvormen die professionals een ideale mix van theorie en praktijk bieden.
- **NxtPort** faciliteert een veilige uitwisseling van data tussen alle spelers en platformen in de logistieke keten. Zo krijgt iedereen de juiste informatie op het juiste moment.
- **Railport** optimaliseert het spoorvervoer in de haven en integreert het in een intermodaal containertransport.
- **Pipelink** beheert meer dan 720 kilometer aan pijpleidingen in België en vormt daarmee de meest milieuvriendelijke, efficiënte en veilige manier van transport.
- **Amaris** specialiseert zich in IT en vooruitstrevende maritieme toepassingen. Met die innovaties speelt Amaris een cruciale rol in de digitale transitie van de haven.

* De volledige structuur van dochterondernemingen en de scope van dit verslag kan je terugvinden in het hoofdstuk Dubbele materialiteitsoefening op p. 26.

1.1.2 Rollen

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge vervult vier rollen: landlord, regulator, operator en community builder.

Landlord

Als gebiedsbeheerder verlenen we concessies aan bedrijven die zich in de haven willen vestigen. Dat doen we door projectvoorstellen te beoordelen in functie van verschillende criteria. We geven graag ruimte aan ondernemingen die circulaire initiatieven koppelen aan welvaartcreatie. Aangezien de duurzaamheidstransitie investeringen vraagt, genieten ze daarbij een bepaalde zekerheid voor de lange termijn. Via constante dialoog bouwen we verder aan een duurzame gedeelde visie en een energieneutraal havenplatform tegen 2050.

Regulator

Als regulator zetten we de lijnen uit met heldere regels en afspraken en zorgen we voor de naleving ervan. Dat gebeurt steeds vaker met behulp van innovatieve technologieën. Het doel is duidelijk: zorgen dat alles veilig verloopt, met respect voor mens en omgeving.

Operator

We zorgen voor een vlotte en veilige nautische keten die we steeds bijsturen en verbeteren. We werken continu aan een efficiënte dienstverlening en een moderne, energiezuinige haveninfrastructuur. Op die manier blijft de toegevoegde waarde van onze diensten op punt.

Community builder

We smeden als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge de juiste partnerschappen binnen en buiten het havenplatform en vertrouwen op een netwerk van mensen, organisaties en bedrijven die mee vooruit willen, binnen en buiten de havenwereld, lokaal en internationaal. Want een globale impact vereist een internationaal perspectief.

1.1.3 Waarden

We willen een wereldhaven zijn die mens, klimaat en economie verzoent. Samen met onze partners en klanten gaan we actief op zoek naar duurzame oplossingen. We **durven pionieren** en zoeken non-stop naar verbeteringen op vlak van mobiliteit, energie en digitalisering.

Dankzij een **focus op samenwerking**, lokaal én internationaal, laten we de samenleving, onze partners, klanten en medewerkers groeien. Vertrouwen staat hierin centraal. We werken in netwerken waarin we nieuwe inzichten en alternatieven ontwikkelen en toepassen.

Zo verbinden we alle locaties van Port of Antwerp-Bruges tot een uniek knooppunt in de wereldwijde handel en industrie, met het onmiskenbare gevoel van een thuishaven. **Solide en wendbaar** werken we elke dag opnieuw aan de haven van morgen.

Onze missie en visie gaan hand in hand met de **drie kernwaarden** die we als bedrijf vooropstellen: durf, eenvoud en verbinding. Deze kernwaarden bepalen onze identiteit en geven Port of Antwerp-Bruges persoonlijkheid. We passen ze toe in alles wat we doen, gecombineerd met een stevige dosis integriteit, passie en resultaatgerichtheid.

Durf

Ondernemen betekent in beweging blijven. Wat je doet zo goed mogelijk doen en voortdurend op zoek gaan naar wat beter kan. Als eerste onbekend terrein verkennen, met alle zintuigen op scherp. Durven, dat is jezelf durven zijn en je verantwoordelijkheid opnemen om te denken en te doen.

Eenvoud

We hechten belang aan heldere taal en transparante processen. Zo ambitieus als we zijn in onze missie, zo praktisch zijn we op de werkvloer. Met een dosis gezond verstand en een kritische blik om dingen niet moeilijker te maken dan ze zijn, zorgen we voor een vlotte samenwerking en sterke, duurzame oplossingen.

Verbinding

Als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge verbinden we mensen, als haven verbinden we werelden. We gaan in gesprek met klanten, stakeholders en de samenleving. Met elkaar. Met een open houding en respect voor iedereen streven we samen naar uitmuntende resultaten en realiseren we buitengewone projecten.

1.1.4 In het kort

Een wereldhaven in het hart van Europa



Eén haven, twee locaties



Zeebrugge



Antwerpen

2e grootste haven van Europa

Transport (per jaar)

20 237 zeeschepen

49 233 binnenschepen

42 000 goederentreinen

1000 km pijpleidingen

181 cruiseschepen

1 miljoen passagiers-bewegingen

Goederen

Belangrijkste chemiehub in Europa
15 % van EU-gasmarkt

Grootste autohaven in Europa - **3,3 miljoen** nieuwe wagens/ jaar

Tweede containerhaven van Europa

Expertise in stukgoed

Belangrijkste economische motor van België

14 958 hectare

1400 bedrijven

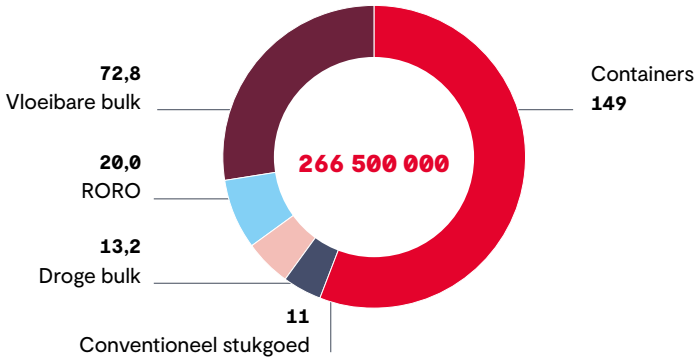
€ 20,8 miljard toegevoegde waarde

4,5 % BBP

162 000 jobs (direct en indirect)

Energietransitie voortrekker

Overslag in 2025 (in miljoen ton)



1.1.5 Overslagcijfers

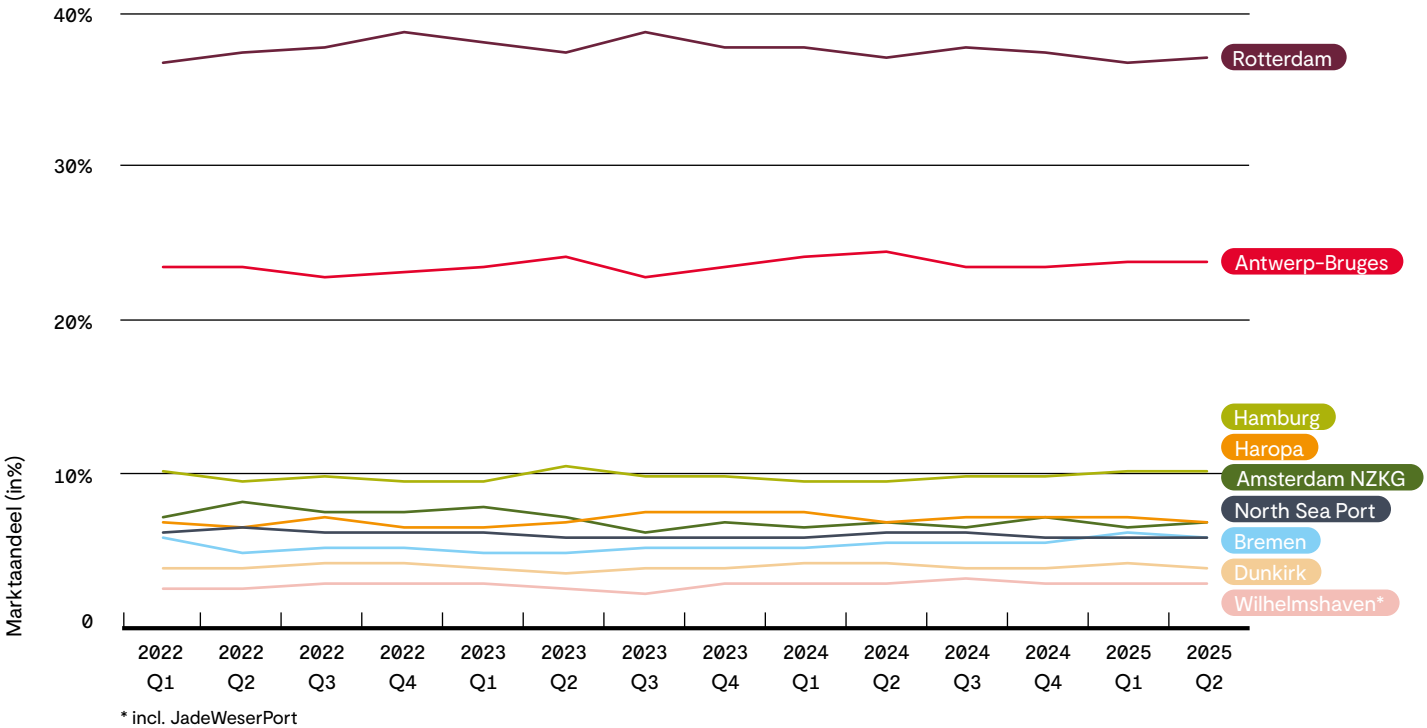
In 2025 behandelde Port of Antwerp-Bruges 266,5 miljoen ton. Een verlies van 4,1% ten opzichte van 2024.

Dit verlies is vooral het gevolg van een sterke afname van de bulkvolumes, terwijl de stukgoedvolumes nog steeds lichte groei optekenden.

in 1000 ton	2025	2024	Verschil	Groei
Bulk	**85 926**	**98 518**	**-12 591**	**-13%**
Droog massagoed	13 127	14 954	-1827	-12%
Vloeibaar massagoed	72 799	83 564	-10 764	-13%
Stukgoed	**180 536**	**179 232**	**1304**	**1%**
Containeroverslag	138 567	137 866	701	1%
Conventioneel stukgoed	10 180	10 016	164	2%
Roll-on/roll-off	31 789	31 350	439	1%
Totaal	**266 463**	**277 750**	**-11 288**	**-4%**

Marktaandeel rangehavens totale trafiek

In het tweede kwartaal van 2025 bedroeg het marktaandeel van Port of Antwerp-Bruges in de totale trafiek van de grote Noord-Europese zeehavens 23,9%. Dat is een status quo ten opzichte van het eerste kwartaal 2025.

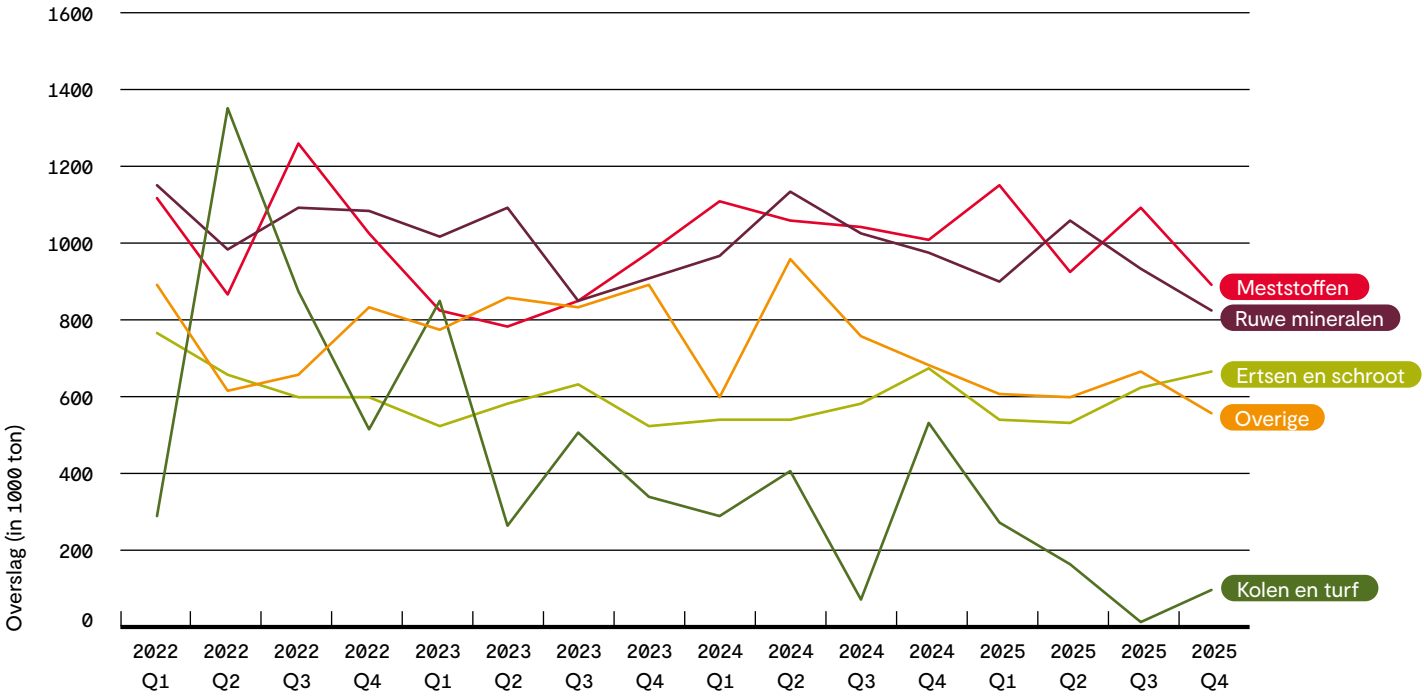


* incl. JadeWeserPort

Overslag droge bulk

In 2025 werd 13,1 miljoen ton droge bulk behandeld, een daling van 12,1% ten opzichte van vorig jaar. Meststoffen bleven de belangrijkste component, maar kenden uiteenlopende kwartaalprestaties, wat resulteerde in een jaarafname van 3,7%. De aanvoer groeide nog met 6,3%, onder meer door hogere import uit Rusland (+61%), Canada (+7%) en Marokko (+34%), terwijl de afvoer – goed voor ongeveer 60% van de volumes – met 9,4% daalde. De export naar verschillende Afrikaanse en Latijns-Amerikaanse landen viel zelfs volledig weg, doordat die markten zich steeds meer bevoorraden vanuit Azië.

Andere droge bulkstromen stonden eveneens onder druk, zoals steenkool (-61,6%), zand en grind (-11%), overige bouwmaterialen (-13,7%) en non-ferro ertsen (-6,2%). Alleen schroot (+10,4%) en kaoline (+10,5%) lieten groei optekenen.

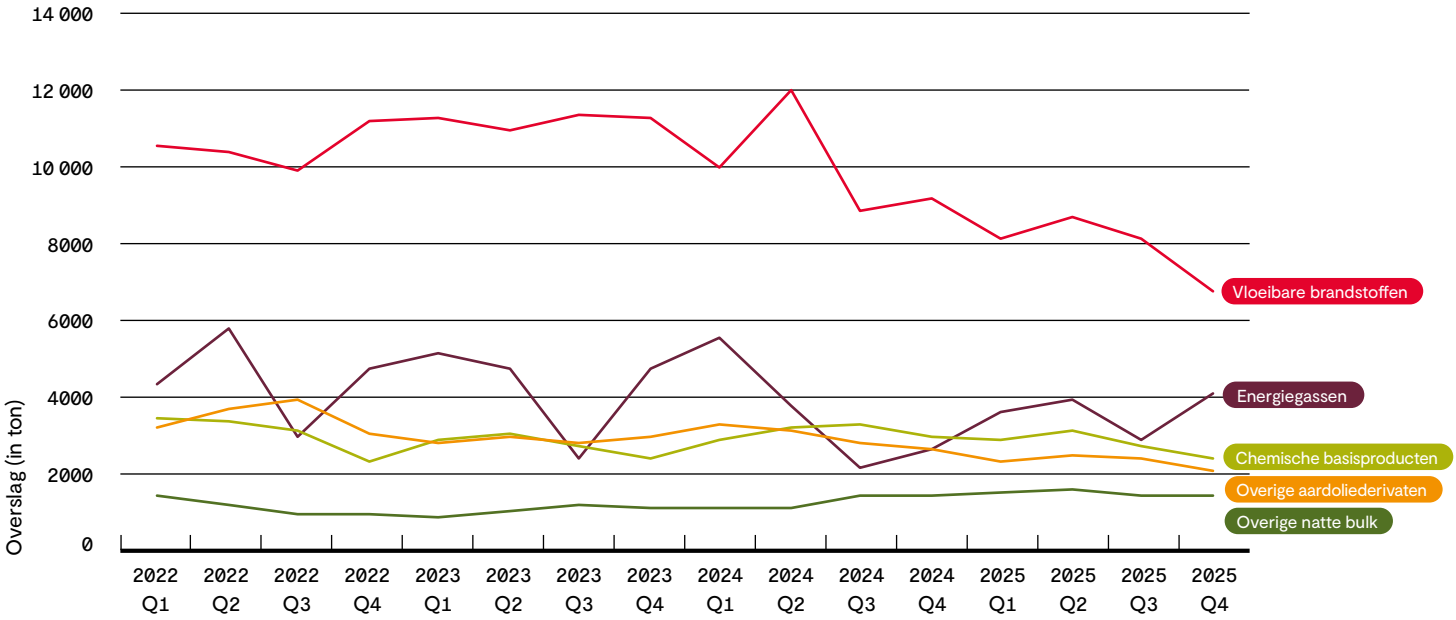


Overslag natte bulk

De overslag van vloeibare bulk werd in 2025 sterk beïnvloed door de forse afname van aardoliederivaten (-19%), die ongeveer 60% van dit segment vertegenwoordigen. Vooral benzine kende een scherpe terugval (-40,8%), door het wegvallen van export naar West-Afrika – en in het bijzonder Nigeria – en een opvallend lagere aanvoer uit het Verenigd Koninkrijk (-84%) vanwege raffinaderijsluitingen. Ook de aanvoer van diesel (-23,2%) en de overslag van nafta (-25,1%) daalden fors, in een context van sluitende raffinaderijen en afnemende vraag. Kerosine (+44,1%) en energiegassen (+13,7%) zijn de enige oliederivaten die in 2025 groei lieten optekenen.

Binnen de chemicaliën was er een duidelijke tweedeling: biobrandstoffen groeiden sterk (+27,8%), terwijl andere chemische producten met 8,1% daalden, tegen de achtergrond van een verzwakte Europese chemiesector en een uitdagend internationaal beleidsklimaat met onder meer dumping uit China.

LNG kende een wisselvallig jaar, maar herstelde sterk in het vierde kwartaal dankzij een verviervoudiging van de aanvoer uit de Verenigde Staten (3,7 miljoen ton). Rusland (4,3 miljoen ton, -16,6%) bleef voorlopig wel bij de top drie van herkomstlanden, naast de Verenigde Staten en Qatar (1,5 miljoen ton, -21,7%), al is de impact van het Europese verbod op transshipment van Russisch LNG naar niet-Europese bestemmingen duidelijk voelbaar. Een verdere uitfasering zal volgen door volledige ban op import van Russisch LNG tegen 2027.



Overslag containers

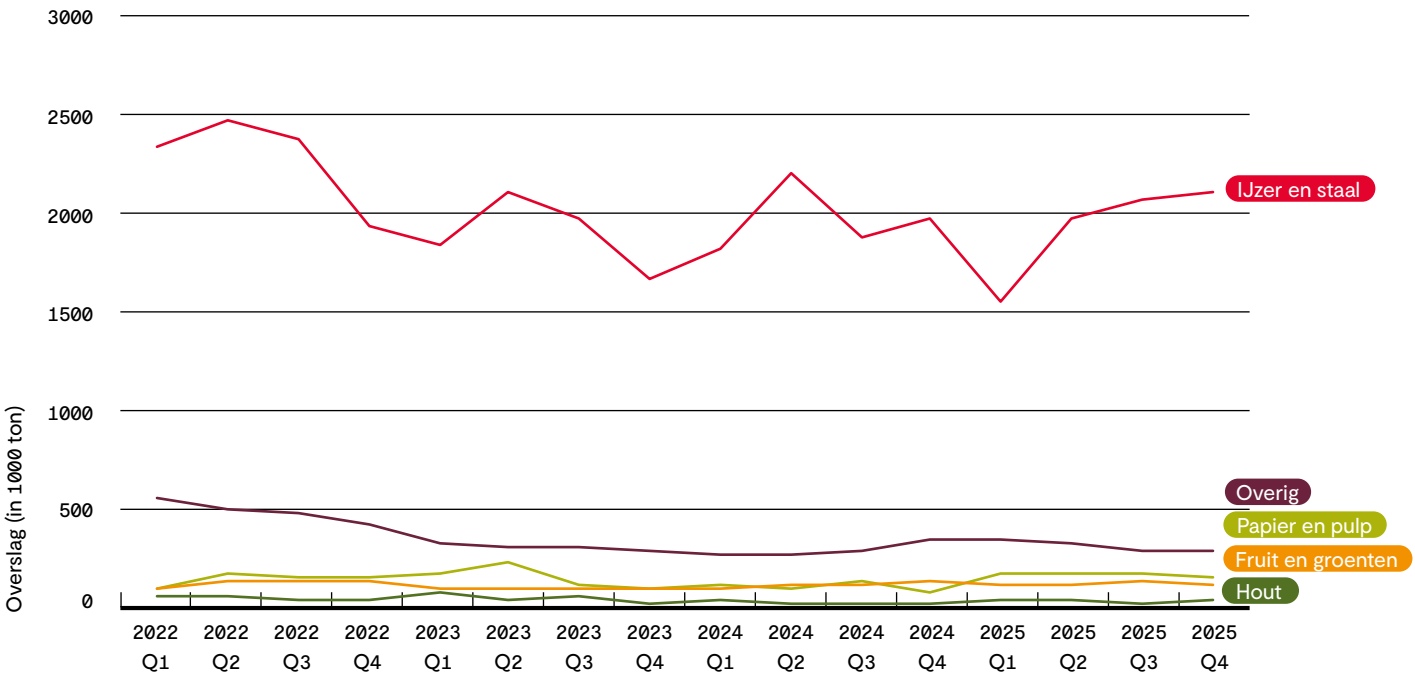
Na een sterker dan verwachte eerste jaarhelft nam de containeroverslag vanaf augustus wat gas terug. Oktober werd zwaar getroffen door slechte weersomstandigheden en sociale acties, maar die terugval werd in november en december deels gecompenseerd. Op jaarbasis resulteerde dit in een lichte groei van 0,4% in tonnage (149,4 miljoen ton) en 0,7% in TEU (13,6 miljoen TEU). Het marktaandeel in de Hamburg–Le Havre range zakte in de eerste negen maanden voor het eerst sinds lang, met 1,2 procentpunt tot 29,3%, onder invloed van congestie, sociale acties en alliantiewijzigingen.



Overslag conventioneel stukgoed

Ook bij conventioneel stukgoed keerde het tij in de tweede jaarhelft. Na een duidelijke terugval tegenover 2024 in de eerste zes maanden (-4,6%) sloot het jaar af met een groei van 1,6%, gedragen door sterke aanvoervolumes in het vierde kwartaal. De overslag van ijzer en staal kromp op jaarbasis nog met 1,7%, een duidelijke verbetering tegenover -11,7% halverwege het jaar. Vooral de aanvoer van staal trok sterk aan in het derde en vierde kwartaal, in anticipatie op strengere Europese handelsmaatregelen tegen dumping en de invoer van het Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM). Op jaarbasis nam de aanvoer toe met 6,7%. Tegelijk bleef de afvoer onder druk staan (-13,9%) door zwakkere export naar de Verenigde Staten (-7,8%) en Mexico (-25,1%). De staalimport uit China groeide met 22% tot 700 000 ton, waarmee China het grootste aanvoerland werd, voor India (680 000 ton, -9,2%), Turkije (513 000 ton, +121%) en Vietnam (490 000 ton, +13,3%).

De overige conventionele stukgoedstromen namen toe met 14,4%, met positieve evoluties bij onder meer fruit en andere koellading (+12%) en diverse goederen (+15%), terwijl hout daalde (-21,6%).



Overslag RORO (excl. containers)

De RORO-overslag steeg in 2025 met 3%. In totaal werden 3 186 000 nieuwe auto's behandeld, een lichte daling van 1,2%, vooral door een lagere aanvoer (-3%). Opvallend was de sterke groei van de invoer uit China (+11%), waarmee China Japan voorbijstak als belangrijkste herkomstland. Daarnaast steeg de overslag van vrachtwagens (+3,4%), high & heavy equipment (+6,3%) en vooral tweedehandswagens (+37%), al blijven die laatste volumes nog ruim onder het pre-COVID-niveau.

De trafiek van onbegeleide vracht groeide licht (+0,8%), met minder volume naar het Verenigd Koninkrijk (-1,5%) en een toename richting Ierland (+15,5%) en Scandinavië (+5,8%). De trafieken met het Iberisch Schiereiland stonden onder druk (-19%): groei op Portugal (+65%) werd tenietgedaan door een sterke daling op Spanje (-31%).



1.2 Strategisch plan

Om een **écht duurzame haven** te worden en onze missie waar te maken, ontwikkelden we een strategisch plan voor de periode van 2022 tot 2025. De focus: **economie, klimaat en mens en omgeving met elkaar verzoenen**. Als havenautoriteit werken we in een voortdurend spanningsveld gekenmerkt door verschillende stakeholders en belangen. Die belangen verzoenen is de essentie van ons strategisch plan. We streven ernaar bij te dragen aan een sterk economisch weefsel waarvan het hele land mee kan profiteren, zonder dat dat ten koste gaat van onze duurzaamheidsambities of van de gezondheid van de mensen in en rond de haven. Concreet investeren we in projecten die belangrijk zijn om de doelen per pijler te halen, maar geen negatieve invloed uitoefenen op een andere pijler.



1.2.1 Economie

De aftrap van het strategisch plan liep samen met een belangrijke gebeurtenis: de fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Een eerste cruciale taak was het informeren van onze klanten over de impact van deze eenwording op hun werking. Het was niet alleen zaak om een helder beeld te schetsen van de gezamenlijke commerciële strategie, maar ook om duidelijkheid te scheppen rond de tarieven.

De fusie zorgt voor een mooie synergie tussen twee essentiële knooppunten in de logistieke keten. Door beide platformen zowel fysiek als digitaal met elkaar te verbinden, ontstaat een natuurlijke uitwisseling van goederen en data. Daar plukken klanten mee de vruchten van. Zo kan het platform Zeebrugge haar Antwerpse tegenhanger ontlasten wanneer daar sprake is van congestie. Het logische gevolg zijn kortere vaar- en wachttijden en een vlotte, duurzame afhandeling van containers. Op die manier blijft Port of Antwerp-Bruges competitief in een concurrentiële markt.

1.2.2 Klimaat

Onze klimaatambities reiken verder dan het terugdringen van onze eigen CO_2-uitstoot. Hoewel dat het natuurlijke startpunt is waarmee we bovendien het goede voorbeeld geven, willen we ook onze klanten begeleiden naar een ingeperkte ecologische voetafdruk.

In de context van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge zelf werkten we binnen het kader van het strategisch plan een eigen klimaatplan uit. Daarin beschreven we alle stappen die we zouden zetten om onze uitstoot drastisch te verminderen. De grootste winsten schuilen in een vergroening van onze sleepboten, waarmee we tegelijk een pioniersrol opnemen en experimenteren met nieuwe technologieën.

Het havenplatform telt allerlei soorten spelers met logistieke, maritieme of industriële activiteiten. Elke doelgroep vraagt logischerwijs om andere verduurzamingsacties. Als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge ondersteunen we bijgevolg verschillende projecten, bijvoorbeeld met betrekking tot CCUS of walstroom. We maken ons daarnaast klaar om alternatieve brandstoffen zoals ammoniak, methanol en waterstof te bunkeren.

Waterstof is een deel van de oplossing

Waterstof is een veelbelovende grondstof en energiebron voor de industrie. Daarom hebben we hier de afgelopen jaren sterk op ingezet. We weten waar we duurzame waterstof kunnen ontvangen of produceren.

1.2.3 Mens en omgeving

Alle mensen die in en rond de haven werken en leven, verdienen onze aandacht. Hun welzijn en gezondheid zijn het hoogste goed.

Onze eigen collega's hebben een impactvol fusietraject achter de rug. Om hen te ontzorgen, mikte het strategisch plan nadrukkelijk op het aligneren van de interne structuren (organisatie, processen en systemen) en het bouwen aan een vernieuwde bedrijfscultuur.

Lawaai, licht, vervuiling … We weten dat de impact van een haven op de omgeving soms aanzienlijk is en stellen alles in het werk om die te minimaliseren. We werkten verschillende gebiedsgerichte programma's uit, waaronder de aanpak van PFAS in het havengebied (met innovatieve zuiveringstests) en een waterprogramma met de focus op zowel kwaliteit als kwantiteit (zie hoofdstuk 4. Milieu-omgeving). Qua ruimtegebruik ligt de nadruk dan weer op zuinigheid en zijn inbreiding en reconversie telkens de eerste pistes die we onderzoeken.

Regelmatige gesprekken met onze stakeholders bij beide havenplatformen maken duidelijk wat nog anders of beter kan.

1.3 Duurzaamheid ingebed in bedrijfsstrategie

Thuishaven als hefboom voor een duurzame toekomst

Port of Antwerp-Bruges is de economische motor van Vlaanderen. We willen dat ook de volgende generaties kunnen genieten van de welvaart en de vele jobs die de haven creëert. Daarom maken we werk van een duurzame haven. We kiezen bewust voor duurzame groei en zetten mens, omgeving en klimaat centraal. Dat betekent dat zij de toetssteen zijn bij alles wat wij doen en beslissen. Alleen zo kan een haven voor duurzame ontwikkeling zorgen en toekomstbestendig zijn.

Wereldhaven op mensenmaat

We bereiden onze medewerkers voor op de jobs van de toekomst en zetten ons in voor hun welzijn, gezondheid en veiligheid en die van de andere havengebruikers en omwonenden.

In harmonie met omgeving

Haven en omgeving vormen een ecosysteem en floreren samen. We investeren in mobiliteit, veiligheid en omgevingskwaliteit.

Haven met klimaatambitie

We maken de omschakeling naar een circulaire economie en investeren in de energietransitie.

Onze hefbomen

Waarden

Onze waarden vormen het DNA van onze organisatie. Ze weerspiegelen wie we zijn en hoe we de dingen doen.

Partnerschap

We gaan in dialoog en werken samen met bedrijven op het havenplatform en erbuiten, met overheden, middenveldorganisaties, kennisinstellingen en andere havens.

Innovatie

We geloven in innovatie als hefboom richting een duurzame toekomst voor havenindustrie, economie en omgeving.



> Duurzaamheid staat hoog op onze agenda en zit fundamenteel verweven in de dagelijkse operationele werking van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Door duurzaamheid in te bedden in alle aspecten van de bedrijfsvoering, verzekeren we de langetermijnwerking van de haven.
>
> **— Dorien Van Cauteren, sustainability manager**

Al in 2011 publiceerden we een duurzaamheidsverslag over het Antwerpse havengebied. Tweejaarlijks berichtten Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Alfaport Voka en MLSO over de gezamenlijke inspanningen van de bedrijven in de haven. Rapporten die bovendien steeds extern gevalideerd werden. Zowel in 2012 als in 2016 viel de erkenning van Best Belgian Sustainability Report ons te beurt, in de categorie 'Other Organisations'.

Awards

Ook onze duurzame acties zelf vallen regelmatig in de prijzen. In 2025 mochten we de **Tug Owner of the Year Award** in ontvangst nemen op de prestigieuze International Tug & Salvage Awards. Die zetten schepen, operators, vernieuwers en individuen in de kijker die het voorbije jaar uitzonderlijke prestaties hebben geleverd. Onze pioniersrol in het testen van alternatieve brandstoffen en het inzetten van uiterst efficiënte, emissiearme sleepboten werd duidelijk geapprecieerd in de sector, die de winnaars zelf bepaalt via nominaties en stemmen.

We wonnen daarnaast de **IAPH Sustainability Award** binnen de categorie **Environmental Care**. Die erkenning kwam er voor het Soortenbeschermingsprogramma waarmee we ons engageren om een balans te vinden tussen industriële activiteit en biodiversiteit. Partnerhavens Porto do Açu (Brazilië) en Port Autonome de Cotonou (Benin) zagen zich beloond in de respectievelijke categorieën **Infrastructure** en **Community Building**.



We wonnen in 2025 opnieuw in de categorie **Digitalization**, met ons APICA Digital Twin-platform dat het fysieke havengebied in realtime weerspiegelt via een interactieve 2D/3D-interface (zie 7.2 Veilige haven).



Partnerhaven Port Autonome de Cotonou won in 2025 een award in de categorie **Community Building**, voor de duurzame transformatie van de werkcondities van 5000 dokwerkers.

Het innovatieve ecosysteem voor duurzame chemie in Antwerpen (zie 4.7 Circulariteit) won niet alleen de prestigieuze European Enterprise Promotion Award (EEPA) in de categorie Supporting the Sustainable Transition, maar kreeg ook de overkoepelende Grand Jury Prize. Samen met pre-incubator BlueApp en het NextGen District in de Antwerpse haven transformeert BlueChem de grootste chemiecluster van Europa tot een internationale hotspot voor duurzame chemie en circulaire economie.



Met deze prijs bevestigt Antwerpen haar positie als centrum van innovatie en duurzame chemie in Europa, en toont de stad dat samenwerking tussen overheid, industrie en kennisinstellingen concrete resultaten oplevert voor mens, milieu en economie. Innovatie en de omschakeling naar een circulaire, duurzame industrie zijn cruciaal om onze industrie toekomstbestendig en competitief te maken.

— Johan Klaps, voorzitter van de raad van bestuur van Port of Antwerp-Bruges en schepen voor Haven en Economie van de stad Antwerpen

1.4 Projecten in de kijker

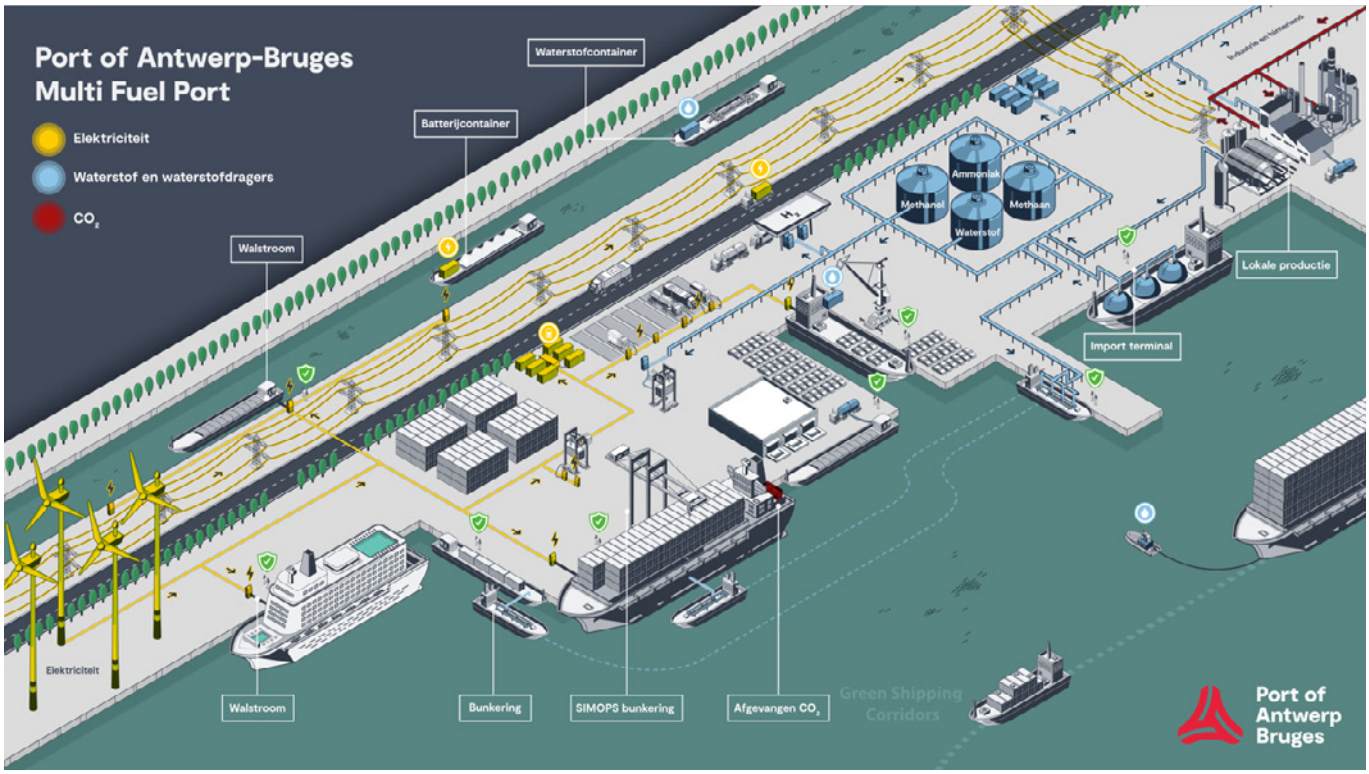
Met dit verslag, toegespitst op onze duurzame impact in 2025, schakelen we in lijn met de CSRD nog **een versnelling hoger**. Qua initiatieven – waarvan we er hieronder bij wijze van introductie al een aantal noemen – maken we een onderscheid tussen die van het Havenbedrijf Antwerpen-Brugge (de entiteit) en Port of Antwerp-Bruges (het ecosysteem).

Port of Antwerp Bruges

De entiteit 'Havenbedrijf Antwerpen-Brugge'

Het ecosysteem 'Port of Antwerp-Bruges'

Multi Fuel Port



Ruim 90% van de wereldhandel verloopt via de zee en dat vraagt grote volumes brandstof. Port of Antwerp-Bruges is een van de grootste bunkerhubs ter wereld en daar gaat een belangrijke verantwoordelijkheid mee gepaard. Het is onze ambitie om een multi fuel haven te zijn die naast de (gereguleerde) conventionele bunkerbrandstoffen ook verschillende klimaatneutrale alternatieven beschikbaar stelt.

Zeebrugge groeide uit tot dé lng-hub van Europa. Lng staat voor *liquefied natural gas*. Dit vloeibaar aardgas is dankzij een lagere uitstoot dan stookolie de geknipte opstap naar het gebruik van alternatieve koolstofarme brandstoffen. Fluxys organiseert er de tijdelijke opslag en hervergassing van de geleverde (bio-)lng.

Tegelijk nam Port of Antwerp-Bruges de voorbije jaren een pioniersrol op wat betreft het bunkeren van groene methanol.

In 2025 legden we als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge de laatste hand aan een duidelijk kader voor rederijen, bunkerbedrijven, industriële actoren en terminals rond het uitvoeren van bunkeroperaties. Daarmee nemen we de betrokken stakeholders mee in onze ambities.

Eigen vloot op alternatieve brandstoffen





De sleepdienst is verantwoordelijk voor bijna 85% van de havengebonden koolstofuitstoot en is daarom logischerwijs het onderwerp van een ingrijpend vergroeningstraject. In 2025 lanceerden we zo de Volta 1: de allereerste volledig elektrische RSD-sleepboot op de Europese wateren. Dit vaartuig laat dezelfde prestaties noteren als een traditionele dieselsleepboot, maar dan emissievrij.

De Volta 1 is niet de eerste groene innovatie in onze sleepvloot. Eerder pakten we al uit met wereldprimeurs als de Hydrotug (op waterstof) en de Methatug (op methanol). Met deze inspanningen vielen we dit jaar, zoals eerder vermeld, in de prijzen op de **International Tug & Salvage Awards**.



Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)



Dat Port of Antwerp-Bruges bekendstaat als de voornaamste economische motor van het land, is voor een groot deel te danken aan het containerverkeer. Containers voorzien in onze bevoorrading, laten het bedrijfswezen floreren en verspreiden onze producten op internationale markten.

Om niet tegen onze logistieke limieten aan te lopen en onze sleutelrol in het wereldtransport te behouden, blijft het noodzakelijk om de containercapaciteit in Antwerpen te optimaliseren en uit te breiden. Via het ECA-project verloopt dat volgens een benadering die economische groei koppelt aan klimaatneutraliteit, leefbaarheid en respect voor de omgeving.

Het ECA-project kwam tot stand door **cocreatie en dialoog met de verschillende stakeholders in de omgeving**. Daaruit volgden concrete afspraken over een gezond samengaan van haven en omgeving,

In 2025 finaliseerde de Vlaamse Regering een eerste projectbesluit van dit complex project. Dit projectbesluit zorgt ervoor dat de uitvoering kan opstarten.

Lees meer over het ECA-project op p. 159.

2. Dubbele materialiteitsoefening

In dit hoofdstuk bespreken we de dubbele materialiteitsoefening. Daarmee bepalen we de scope en de onderwerpen waarover we moeten rapporteren in het kader van de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

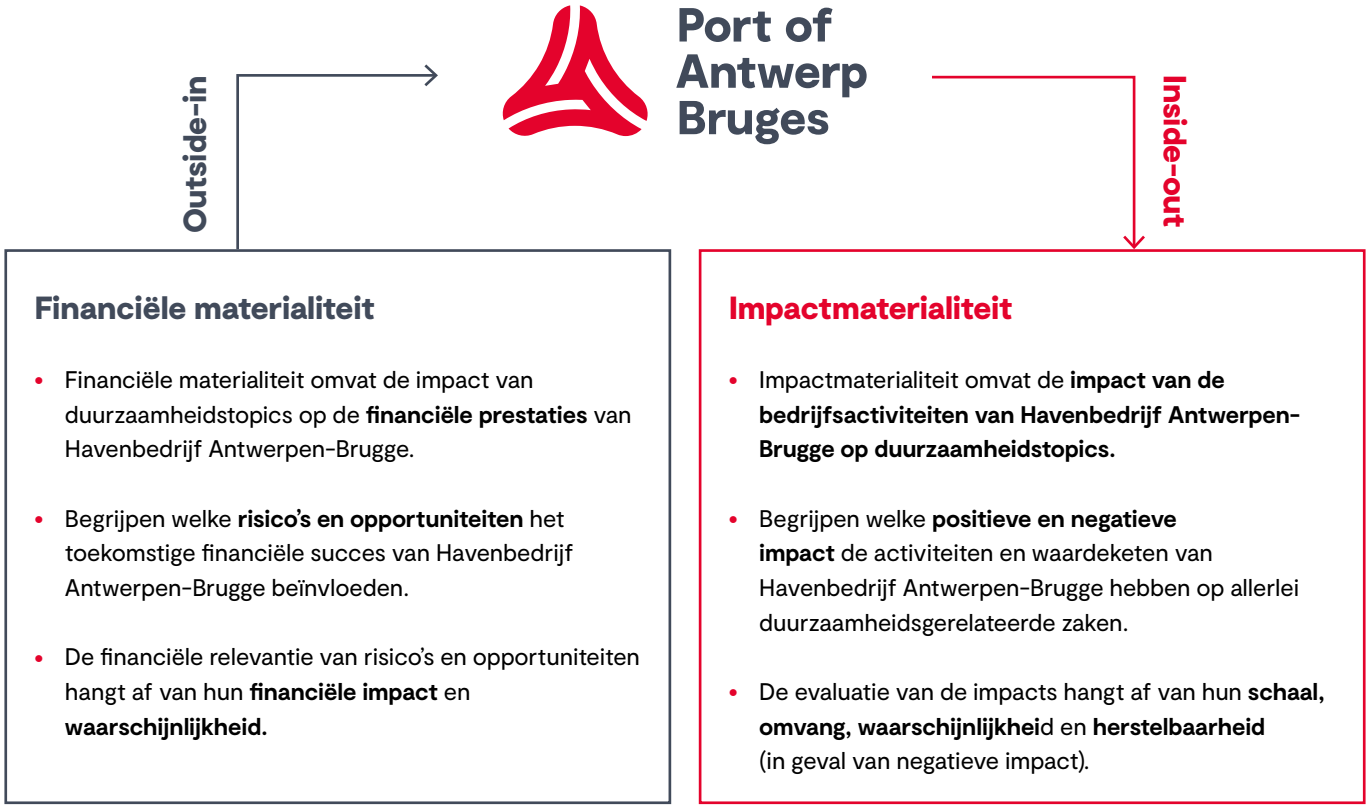


2.1 Dubbele materialiteitsoefening

Tussen oktober 2023 en april 2024 voerden we in samenwerking met KPMG een dubbele materialiteitsanalyse uit voor Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Dit soort analyse schetst een goed beeld van de duurzaamheidstopics die 'materieel' en dus belangrijk zijn voor een specifieke onderneming. Op die manier geven ze richting aan de verduurzaming die een organisatie op poten zet.

Elk topic gaat gepaard met een reeks impacts, risico's en opportuniteiten (IRO's). De beoordeling daarvan staat centraal in de analyse en gebeurt in functie van twee perspectieven: **impactmaterialiteit** en **financiële materialiteit.** Gecombineerd spreken we van 'dubbele materialiteit'.

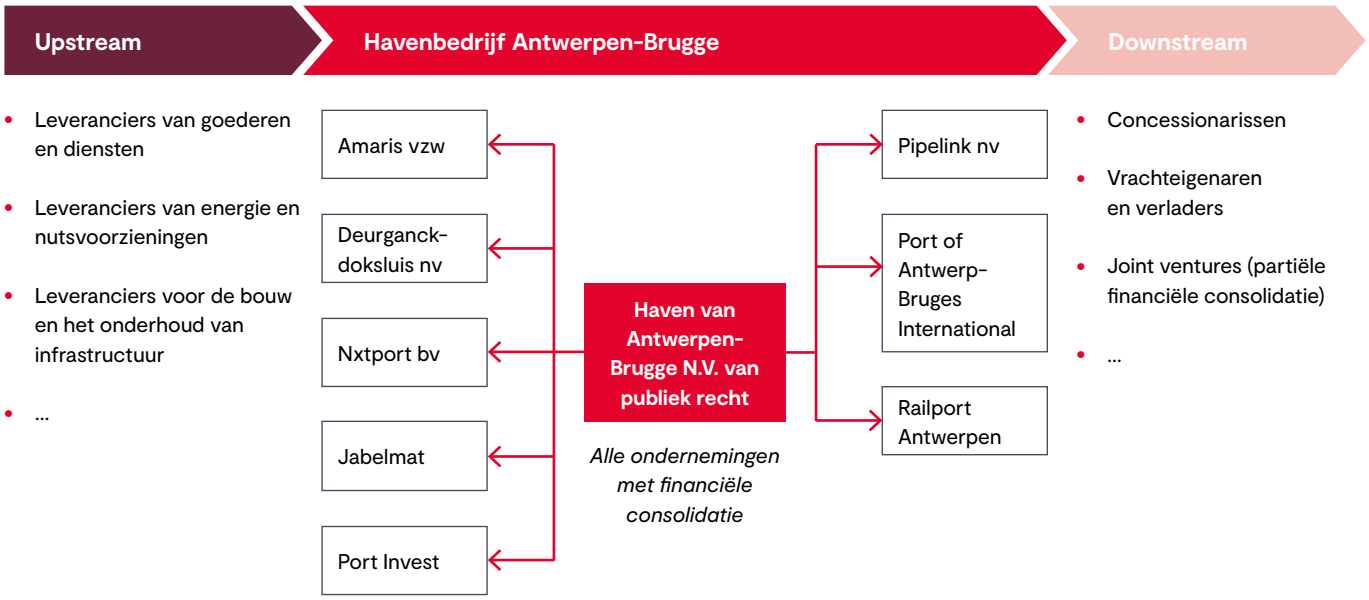
- De **impactmaterialiteit** evalueert de impact die een bedrijf in het kader van een bepaald duurzaamheidstopic uitoefent op het milieu en de maatschappij.
- De **financiële materialiteit** evalueert de potentiële impact die een bepaald duurzaamheidstopic in de toekomst kan uitoefenen op het financiële succes van een bedrijf.



Bij het identificeren en beoordelen van onze IRO's zijn de activiteiten binnen onze eigen operaties en onze up- en downstream waardeketen in overweging genomen, waarbij de focus lag op activiteiten in het havengebied.

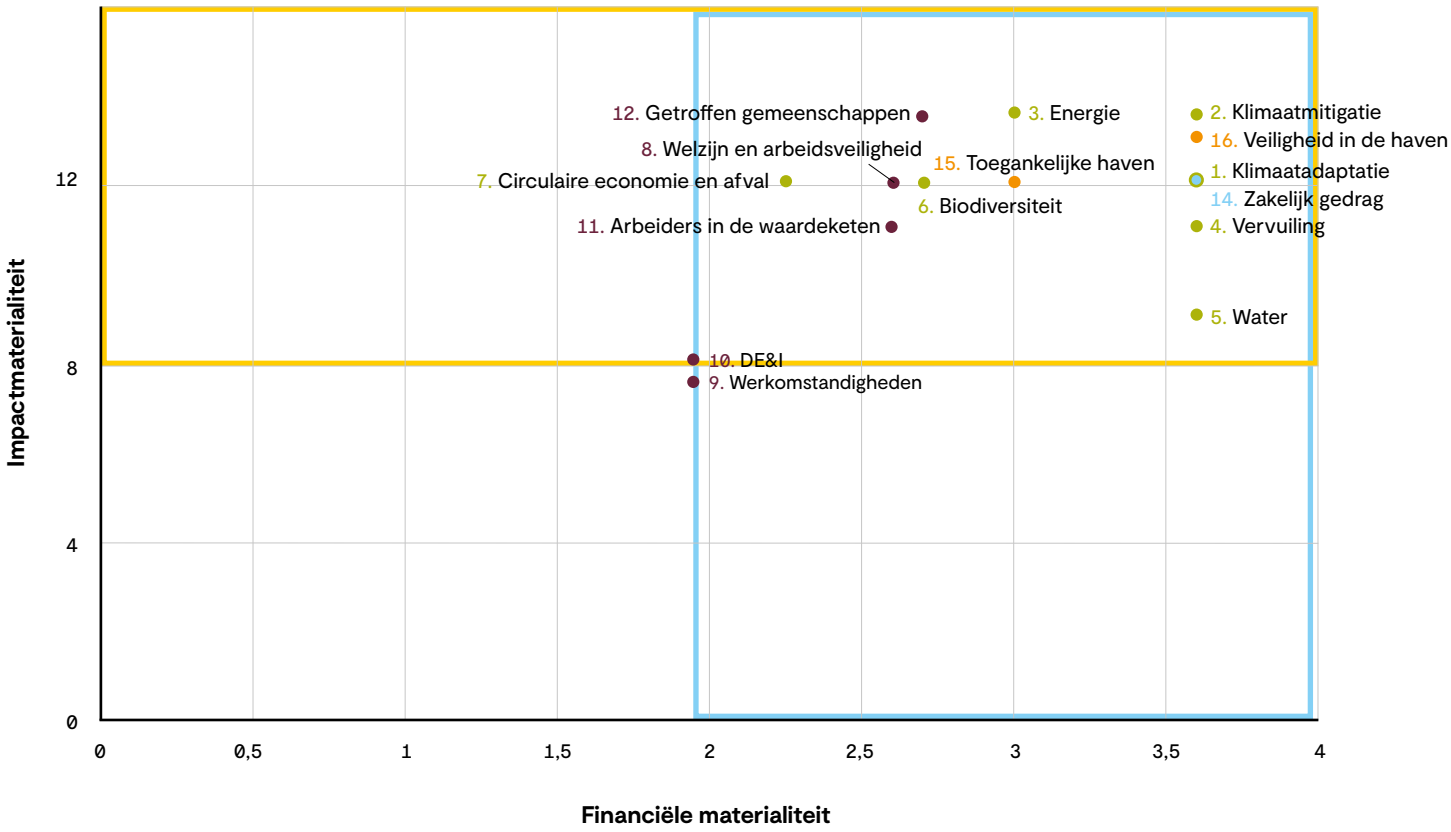
2.2 Scope van de dubbele materialiteitsanalyse

In lijn met het CSRD-kader spitste de analyse zich toe op de volledige waardeketen van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Nauw overleg met externe belanghebbenden, zoals leveranciers en klanten, resulteerde zowel up- als downstream in een duidelijke kijk op alle IRO's.



2.3 De 14 meegenomen duurzaamheidstopics

Het vertrekpunt van de dubbele materialiteitsanalyse was een lijst van duurzaamheidstopics die verband houden met de bedrijfsactiviteiten van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Deze lijst kwam voort uit de European Sustainability Reporting Standards (ESRS) en leverde 14 materiële onderwerpen op, geclusterd in de verschillende ESG-facetten (milieu, sociaal en governance) en een apart entiteitsspecifiek luik.



2.4 Materialiteitsanalyse met behulp van interne en externe stakeholders

Per duurzaamheidstopic dat aan bod kwam in de dubbele materialiteitsoefening vond een identificatie van de relevante IRO's plaats. Belangrijke stappen in dat proces waren een kwalitatieve analyse van interne en externe documentatie (zoals het risiocogebaseerd auditplan, media over Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en haar waardeketen, SASB-rapporten, etc.). Er werden verschillende interne experten betrokken die de informatie van betrokken partijen dankzij voorbije dialoogsessies konden bundelen (meer info zie 5.3.1 Stakeholderparticipatie) en daarnaast werden aanvullende interviews gedaan met externe stakeholders zoals Natuurpunt, Bond Beter Leefmilieu en Agentschap voor Natuur en Bos (ANB).

Met het oog op een volledig overzicht van de IRO's was het cruciaal om een gedegen panel van interne en externe belanghebbenden samen te stellen. Dat gebeurde aan de hand van vier criteria:

- Relevantie voor en nabijheid tot Havenbedrijf Antwerpen-Brugge.
- Expertise op vlak van ESG en een goed beeld van de duurzaamheidsagenda van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge.
- Een waardevol perspectief op de IRO's (van de waardeketen) van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge.
- Vertegenwoordiging van verschillende groepen stakeholders.

In totaal vonden twintig interviews plaats met interne en externe belanghebbenden, één op één of in groep. Deze interviews namen elk circa één uur in beslag en kenden een semigestructureerd verloop, bestaande uit zowel algemene en verkennende als meer gepersonaliseerde vragen. Tijdens de gesprekken met externe stakeholders was er aandacht voor potentiële synergieën en de impact van de verschillende topics op de waardeketen.



In een volgende fase was het tijd om een kader voor de evaluatie van de IRO's te definiëren, inclusief materialiteitsdrempels en met de European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als gids. Door elke IRO af te toetsen aan dat evaluatiekader, kwamen de materiële IRO's boven water. Deze lagen vervolgens aan de basis van de materialiteitsbepaling van de duurzaamheidstopics.

Een duurzaamheidstopic is materieel vanuit een impactperspectief wanneer er sprake is van een werkelijke of potentiële, positieve of negatieve impact van (de waardeketen van) Havenbedrijf Antwerpen-Brugge op mensen of op het milieu, op korte (< 1 jaar), middellange (1-5 jaar) en lange termijn (> 5 jaar).

Een duurzaamheidstopic is materieel vanuit een financieel oogpunt wanneer er sprake is van een (mogelijke) impact op Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en haar kasstromen, financiële prestaties of ontwikkeling, kapitaalkosten of toegang tot financiering op korte (< 1 jaar), middellange (1-5 jaar) en lange termijn (> 5 jaar).

In overeenstemming met de vereisten van de ESRS heeft Havenbedrijf Antwerpen-Brugge de afhankelijkheden tussen de IRO's nagekeken. Niettemin zou een duidelijker overzicht en een gedetailleerder begrip van deze onderlinge afhankelijkheden waardevolle inzichten voor de organisatie kunnen opleveren. Dit zal deel uitmaken van toekomstige verbeteringen van de dubbele materialiteitsbeoordeling.

De risicoschatting voor duurzaamheidsrisico's is meegenomen in de Enterprise risk matrix (ERM die op haar beurt ook is gebruikt als input voor de double materiality assesment (DMA). De topics van de ERM zijn geïntegreerd in de huidige managementprocessen van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge via de strategische processen. Er wordt elk jaar een update uitgevoerd van de ERM, waarvoor een risico owner wordt aangesteld die het topic moet monitoren. Meer info over de ERM kan worden terug gevonden in het hoofdstuk 6.6 Risicomanagement.

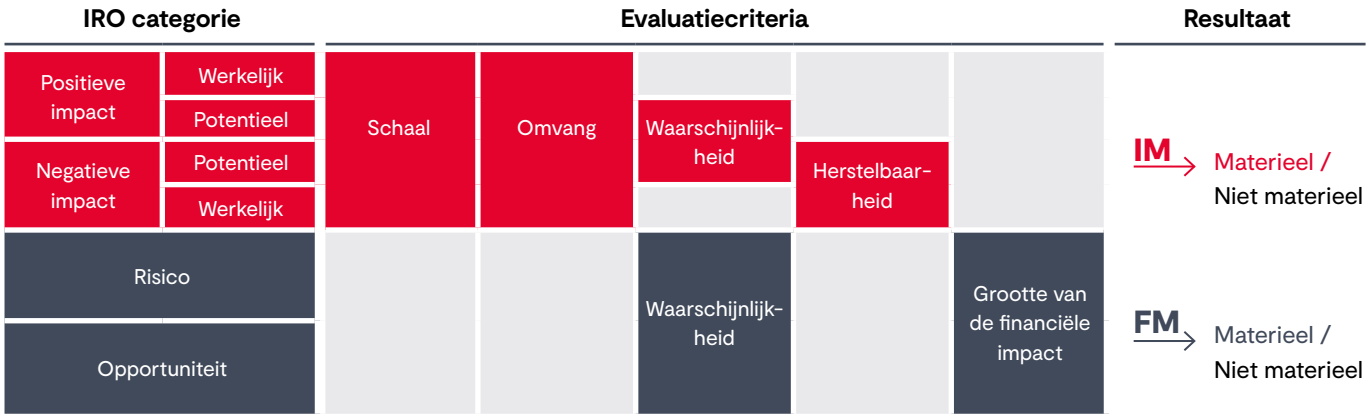
In vier stappen naar topicmaterialiteit

1. Dataverzameling

- IRO's per duurzaamheidstopic
- Voor impactmaterialiteit en financiële materialiteit
- Via deskresearch, een werksessie en interviews

2. Evaluatiecriteria

- Evaluatie van elke IRO
- Volgens criteria zoals gedefinieerd door EFRAG:
  - Impactmaterialiteit: ernst (= schaal, omvang en – mits negatieve impact – herstelbaarheid) en waarschijnlijkheid (enkel voor potentiële impact)
  - Financiële materialiteit: omvang van de financiële impact en waarschijnlijkheid
- Impactmaterialiteitscategorieën per criterium afgestemd tijdens bilaterale evaluaties



3. Materialiteitsberekening

- Methodologie en drempelwaarden gebaseerd op de EFRAG-richtlijnen

Impactmaterialiteit	
> 12	kritiek
[10,12]	significant
[8,10]	belangrijk
[5,8]	informatief
< 5	minimaal

Financiële materialiteit	
4	kritiek
3	significant
2	belangrijk
1	informatief
0	minimaal

- Score volgens vooraf gedefinieerd evaluatiekader
- Met kwalitatieve onderbouwing en bronvermelding

4. Materialiteit op topicniveau

- Op basis van hoogste IRO-score binnen topic (en dus materieel vanaf één materiële IRO).
- Resultaten beoordeling besproken om waar nodig tot consensus te komen.

2.5 De materiële duurzaamheidstopics

De 116 geïdentificeerde materiële IRO's vertaalden zich door in 14 materiële duurzaamheidstopics.

Milieu	Sociaal	Bestuur
Klimaatadaptatie	Welzijn en arbeidsveiligheid	Zakelijk gedrag
Klimaatmitigatie	Werkomstandigheden	→ Materiële bestuur IRO's 12
Energie	Diversiteit, gelijkheid en inclusie	
Vervuiling	Arbeiders in de waardeketen	
Water	Getroffen gemeenschappen	**Sector -en/of entiteit specifiek**
Biodiversiteit en ecosystemen	Consumenten en eindgebruikers	Toegankelijke haven
Circulaire economie en afval		Veiligheid in de haven
→ Materiële milieu IRO's 60	→ Materiële sociale IRO's 21	→ Materiële entiteit-specifieke IRO's 23

Het topic 'werkomstandigheden' kwam in de materialiteitsanalyse niet als materieel naar voren. Dit betekent niet dat 'werkomstandigheden' geen belangrijk onderwerp is voor Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, maar wel dat er geen significante negatieve impact of significante financiële effecten werden gedetecteerd. Aspecten binnen HR die wél als materieel werden aangeduid, vallen vooral onder 'welzijn en arbeidsveiligheid' en 'diversiteit, gelijkheid en inclusie'.

De DR's die werden opgenomen in dit verslag kan je terugvinden in de ESRS Content Index (bijlage 1) op het einde van dit rapport.

2.6 Validatie

Interne experts volgden alle stappen van de dubbele materialiteitsanalyse nauwgezet op. De stuurgroep CSRD en later (in april 2024) het Auditcomité van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge valideerden de eindresultaten van de oefening.

1. Interne feedbacksessies met het projectteam

- Tweewekelijks
- Interne feedback verzamelen
- Bevindingen over identificatie en prioritering IRO's op elkaar afstemmen

2. Beoordeling en validatie van de geconsolideerde IRO's door interne experts

- Evaluerende werksessie rond IRO-identificatie
- Evaluerende werksessie rond IRO-evaluatie
- Definitief overzicht van IRO's als eindproduct

3. Validatie van resultaten door het Auditcomité

Bij het publiceren van een volgend duurzaamheidsverslag zal de materialiteits-oefening steeds opnieuw tegen het licht gehouden worden in het kader van eventuele wijzigingen van de activiteiten en hiermee gepaard gaande risico's van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge.

3. Milieu – Klimaat

Hoe pakt Havenbedrijf Antwerpen-Brugge de klimaatuitdaging aan? In dit hoofdstuk bespreken we de klimaatrisico- en kwetsbaarheidsanalyse en de ontwikkeling van het klimaattransitieplan van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Daarnaast gaan we dieper in op zowel onze eigen transitieprojecten, als projecten binnen een partnerschap op niveau van het havenplatform.





Impacten, risico's en opportuniteiten: Klimaat

1. Klimaatadaptatie

Negatieve impact Risico	Upstream Downstream Eigen operaties	De impact van extreme weersomstandigheden, droogte, overstromingen, verzilting op het havenplatform

2. Klimaatmitigatie

Positieve impact	Downstream Eigen operaties	Verminderen van transportemissies door het stimuleren van de modal shift en het ontwikkelen van een multifuel port
Negatieve impact	Downstream Eigen operaties	Concessies verlenen aan partijen die fossiele brandstoffen gebruiken
Opportuniteit	Eigen operaties	Reputatieverbetering, nieuwe klanten en nieuwe verbindingen met of tussen Europese havens door verduurzaming
Risico	Upstream Downstream Eigen operaties	Toenemende regelgevende, fiscale en reputationele druk en de operationele en investeringskosten verbonden aan het verminderen van emissies Afhankelijkheid van wetgeving en de snelheid waarmee havengebruikers overstappen op duurzame praktijken voor het realiseren van de doelstellingen Omleiding van trafieken naar nabijgelegen (niet-Europese) havens (bijv. UK) door stijgend aantal duurzaamheidsvereisten en -wetgeving

3. Energie

Positieve impact	Downstream Eigen operaties	Faciliteren van de productie van hernieuwbare energie in de haven door havengebruikers Opnemen van een voortrekkersrol in het aanbieden van restwarmte uit de haven en het ontwikkelen van een open warmtenetwerk
Opportuniteit	Downstream Eigen operaties	Verbeteren van het imago en versterken van de *license to operate* van de haven en het aantrekken van groene investeringen door het aannemen van een voortrekkersrol in de energietransitie
Risico	Upstream Downstream Eigen operaties	Onvoldoende toegang tot de noodzakelijke energiedragers en/of -bronnen en blootstelling aan prijsschommelingen

We willen wendbaar inspelen op de beweeglijke maatschappelijke en geopolitieke context en de resultaten van pionierprojecten meenemen in opeenvolgende klimaattransitieplannen. Daarom ontwikkelen we periodiek een nieuw klimaatplan op de middellange termijn, eerder dan één plan op de lange termijn, afgestemd op voortschrijdend inzicht en concrete resultaten. Dit alles met onze ambitie richting klimaatneutraliteit tegen 2050 voor ogen.

Deze klimaatambities werden opgenomen in onze Code of Conduct, aangezien we onze maatschappelijke verantwoordelijkheid willen integreren in onze dagelijkse werking. Onze medewerkers dragen hier actief aan bij door deze waarden mee te nemen in het uitoefenen van hun job.

3.1 Klimaatadaptatie

3.1.1 Klimaatrisico- en kwetsbaarheidsanalyse

Klimaatverandering dwingt bedrijven om na te denken over hun weerbaarheid tegen toekomstige klimaatrisico's. Dat is niet anders voor Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. We evalueren de risico's en de maatregelen die noodzakelijk zijn om er tijdig en gepast op in te spelen.

In 2025 voerden we een grondige klimaatrisico- en kwetsbaarheidsanalyse uit. Daaruit volgden waardevolle inzichten over onze blootstelling aan en weerbaarheid tegen de fysieke risico's en kansen, en de transitierisico's en -kansen die klimaatverandering met zich meebrengt. Deze kaderen binnen verschillende klimaatscenario's, die ook de impact van bepaalde adaptatiemaatregelen integreren.

We begonnen met een **risicoanalyse van onze fysieke assets en activiteiten** in zowel Antwerpen als Zeebrugge. We brachten in kaart aan welke klimaatgevaren deze locaties blootgesteld worden en hoe kwetsbaar ze zijn. Dat gebeurde op basis van een 'best case'- en een 'business as usual'-scenario (IPCC-scenario's RCP2.6 en RCP8.5) enerzijds en de toonaangevende klimaatprojecties van EURO-CORDEX, het Joint Research Centre (JRC) en het Klimaatportaal Vlaanderen anderzijds. Door de gegevens over blootstelling en kwetsbaarheid te combineren, konden we de **risiconiveaus van de verschillende klimaatgevaren** nauwkeurig bepalen.

Om precies te kunnen inschatten welke maatregelen noodzakelijk zijn, maakten we een klimaatstresstest op. Dat is een **methodiek voor het inschatten van het klimaatstressniveau** (tegen 2050, met een realistisch perspectief) van vitale en kwetsbare infrastructuur (publiek en privaat) in de haven.

We stelden deze methodiek op in samenwerking met North Sea Port en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Wat is vitaal?

Functies of assets waarbij uitval of grote hinder leidt tot maatschappelijke ontwrichting, ernstige ecologische of economische schade, of zelfs slachtoffers.

Wat is kwetsbaar?

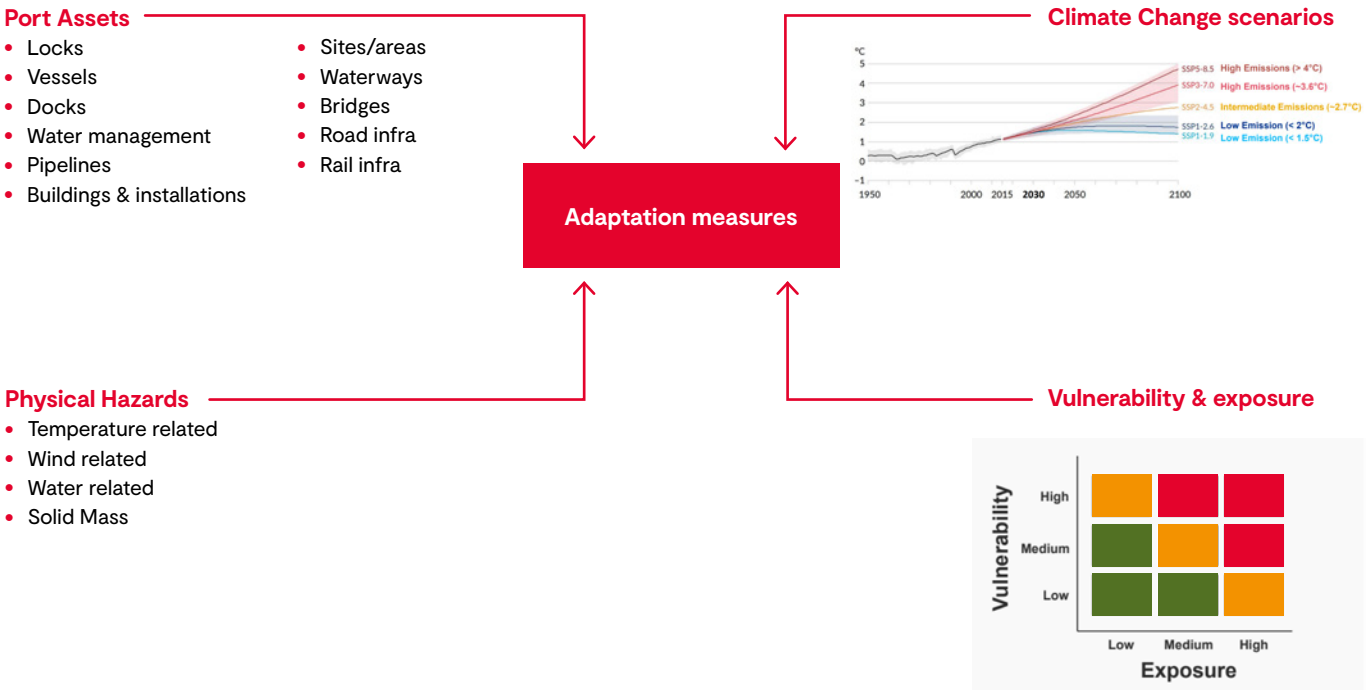
Functies of assets die gevoelig zijn voor schade door klimaateffecten en waarbij herstel bovendien een complex, duur of traag proces is.

Door de mate van blootstelling en de mate van kwetsbaarheid tegen elkaar af te zetten, ontstond een prioritering. Daaruit bleek dat de **drie grootste uitdagingen** voor Port of Antwerp-Bruges schuilen in te veel dan wel te weinig water:

- Potentieel ingeperkte nautische toegankelijkheid van de haven
- Potentieel tekort aan proces- en drinkwater voor de industrie
- Overstromingsgevaar in Zeebrugge

De adaptatiemaatregelen die uit deze oefening volgden, worden besproken binnen het programma waterstrategie.

Daarnaast onderzochten we de **transitierisico's en -kansen**. Die beschrijven de impact die we ervaren van de inspanningen in de samenleving om verdere klimaatverandering te beperken. Zo kunnen aanpassingen in het beleid, technologische ontwikkelingen en een evoluerende marktvraag onze activiteiten en waardeketen beïnvloeden. Ook in dit deel van de analyse maakten we gebruik van de beste beschikbare projecties: het Net Zero Emissions by 2050 Scenario, dat inpikt op de ambitie om de opwarming van de aarde te beperken tot anderhalve graad, en het Nationally Determined Contribution Scenario, opgemaakt door het Network for Greening the Financial System (NGFS).



3.1.2 Klimaatweerbaarheid van onze infrastructuur

In een volgende fase bekeken we de effectiviteit van bestaande en geplande adaptatiemaatregelen: in welke mate beïnvloeden ze de impact van de vastgestelde klimaatrisico's op onze assets en activiteiten? Daaruit blijkt onze **veerkracht in relatie tot klimaatverandering**.

Voor de meest kritieke **fysieke klimaatrisico's** zijn de volgende adaptatiemaatregelen voorzien:

Overstromingsrisico in Zeebrugge

Dit risico pakken we samen met tal van partners aan via het Vlaamse Kustvisie-project (bescherming tot 2100) en het Vlaamse Masterplan Kustveiligheid (bescherming tot 2050). Dat richt zich op de bescherming van de kust en de haven tegen zeespiegelstijgingen en stormvloeden. Het Masterplan Kustveiligheid maakt ons weerbaar tegen de omstandigheden die we binnen tien, twintig en vijftig jaar verwachten. De Kustvisie richt zich op de situatie binnen 75 jaar.

Waterstress in Antwerpen

We onderzoeken verschillende pistes om zeer lage waterstanden te vermijden. We zorgen er proactief voor dat er zoveel mogelijk (zoet) water in de dokken blijft, door bijvoorbeeld lekverliezen aan sluizen te beperken en netto-onttrekkingen te verminderen. Ook bereiden we ons voor op crisissituaties door, onder andere, het waterpeil in de dokken tijdig te verhogen, nauw samen te werken met naburige waterloopbeheerders en pompen te voorzien die extra water uit de Schelde naar de dokken kunnen verplaatsen om zo de bevaarbaarheid op de Schelde en in het Albertkanaal te garanderen.

Dankzij deze gerichte acties, aangevuld met voortdurende monitoring en stresstests, blijven we flexibel en kunnen we tijdig anticiperen op een veranderende toekomst.

Ook voor de transitierisico's en -kansen zijn de resultaten helder: hoewel klimaatverandering ons voor grote uitdagingen stelt, bereiden we ons voor om deze het hoofd te bieden. Er zijn geen kritieke bedreigingen voor de continuïteit van onze activiteiten vastgesteld. De transitie naar een koolstofarme economie biedt ook kansen voor Port of Antwerp-Bruges. Uitgroeien tot een toonaangevend Europees knooppunt voor groene waterstof en alternatieve brandstoffen opent deuren naar nieuwe inkomsten en duurzame groei.

Groendaken

In 2025 liepen de resultaten binnen van een pilootproject met groendaken. Aan de Van Cauwelaertsluis legden we in 2022 witte roofing en groendaken, met vooraf en nadien metingen van de temperatuur. Dat gebeurde met drones in samenwerking met VITO.

Wat bleek: het effect van zulke ingrepen is enorm. Bij een omgevingstemperatuur van 40°C daalt de daktemperatuur met 2,8°C tot 6,2°C, afhankelijk van het type groendak.

Hoewel groendaken de omgevingstemperatuur zelf niet drastisch verlagen, bieden ze tal van voordelen: een koeler binnenklimaat, meer biodiversiteit, een betere wateropvang en een langere levensduur van materialen. Een **natuurlijke airco**, zonder energieverbruik.



Het pilootproject gaf ons voldoende inzicht om groendaken breder in te zetten. Zo worden er bij de renovatie van de mechanismegebouwen van de Kallosluis in 2026 twee extensieve groendaken gelegd met PV-panelen (fotovoltaïsche zonnepanelen), net zoals op het nieuwe bedieningsgebouw Wilmarsdonkbrug. De uitvoering is voorzien in mei 2026.

Onze proactieve aanpak onderstreept onze inzet voor klimaatweerbaarheid. Door klimaatscenario's en adaptatieplanning te verankeren in onze bedrijfsvoering, voldoen we aan de verwachtingen van onze stakeholders en toezichthouders én bouwen we aan een toekomstbestendige en veerkrachtige haven.

3.1.3 Financiële effecten

De voornaamste **fysieke klimaatrisico's** zouden aanzienlijke financiële effecten kunnen veroorzaken. Zo kan stormweer infrastructuur beschadigen, met alle herstelkosten van dien, en betekenen te lage waterpeilen onbereikbare ligplaatsen en dus een verstoring van de activiteiten. Met slimme maatregelen, zoals het Vlaamse Masterplan Kustveiligheid, de Vlaamse Kustvisie, het Vlaamse Sigmaplan en een adequaat peilbeheer, slagen we er gelukkig in – samen met andere stakeholders – de nefaste financiële effecten te beperken.

3.2 Klimaatmitigatie via een klimaattransitieplan

3.2.1 Wat voorafging

De basis van ons rapporteringsbeleid werd gelegd in 2011. Via een gecombineerde studie en afgestemd op het Greenhouse Gas (GHG) Protocol berekenden VITO en Climact toen de **koolstofvoetafdruk** van Havenbedrijf Antwerpen. Dat gebeurde voor de jaren 2000 en 2008, waarbij historische data het mogelijk maakten om terug te gaan in de tijd.

Ook ontwikkelde VITO in die periode een **Excel-tool** die Havenbedrijf Antwerpen vanaf dat moment in staat stelde om de eigen voetafdruk (half)jaarlijks zelfstandig te berekenen en op te volgen voor scope 1, 2 en 3. Initieel omvatte scope 3 enkel dienstreizen per vliegtuig, woon-werkverkeer (inclusief openbaar vervoer) en de indirecte emissies van aangekochte brandstoffen (gebouwen, dienstvoertuigen en operationele diensten).

Greenhouse Gas Protocol

Het Greenhouse Gas Protocol is internationaal het meest gebruikte instrument voor overheden en bedrijven om hun **uitstoot van broeikasgassen te begrijpen, te kwantificeren en te beheren.**

Het maakt een onderscheid tussen **drie scopes:**

Scope 1: directe broeikasgasemissies van eigen of door het bedrijf gecontroleerde bronnen

Scope 2: indirecte broeikasgasemissies van de door het bedrijf aangekochte elektriciteit

Scope 3: andere indirecte broeikasgasemissies die een gevolg zijn van de bedrijfsactiviteiten maar waarvan de bron eigendom is van of gecontroleerd wordt door het bedrijf

3.2.2 Klimaatactieplan 2020-2025 (korte termijn)

De tool die we sinds 2011 gebruiken om onze koolstofvoetafdruk te monitoren, werd herbekeken en verfijnd in 2020. Die stap hing samen met het uitwerken van **een eerste concreet actieplan**, met tussentijdse doelstellingen en ambities richting 2025. Dit vormde enkele jaren het fundament van onze klimaatacties, **in afwachting van een klimaattransitieplan met horizon 2030** en met regelmatig de nodige bijsturingen. Als basisjaar voor dit kortetermijnactieplan kozen we in lijn met Stad Antwerpen voor 2005.

We namen volgende acties op in ons kortetermijnactieplan:

Vergroening operationele diensten

Voor het eerst tekenden we een roadmap uit voor het vergroenen van onze vloot. Daarbij lag de focus op een efficiënter brandstofverbruik door zuinigere aandrijvingen en het gebruik van duurzamere energiebronnen, via sleepboten die batterij-elektrisch en op methanol of waterstof (zie Inleiding) varen.

Om het brandstofverbruik verder te verkleinen, besloten we in te zetten op gedragsverandering, met onder andere opleidingen in ecologisch varen en de opmaak van een efficiëntere planning.

Tienjarenplan voor klimaatneutrale gebouwen

Met als doel ons hele gebouwenpatrimonium zo goed als klimaatneutraal te maken tegen 2030, en met de ISO50001-standaard als leidraad, zetten we blijvend in op het verhogen van onze energie-efficiëntie. Daarnaast schakelen we stelselmatig over van fossiele op hernieuwbare energie.

Concreet werken we via het tienjarenplan, dat nog steeds loopt, aan het vergroenen van alle gebouwen in eigendom van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge door middel van renovatie, isolatie, alternatieve verwarmingstechnieken, zonnepanelen, het buiten gebruik stellen van gebouwen en energieneutrale nieuwbouw.

Dit plan overstijgt de korte termijn (2020-2025) en wordt als dusdanig integraal meegenomen in het actieplan op middellange termijn, dat verder aan bod komt.

Groene transitie wagenpark

Met het oog op een reductie van de koolstofuitstoot van ons wagenpark maakten we afspraken om de pool- en bedrijfswagens geleidelijk aan te vervangen door elektrische (of in een overgangsfase nog hybride) alternatieven.

Aanvullend mikten we op een gedragsverandering. Dat resulteerde onder andere in de introductie van een openagendacultuur gericht op een efficiëntere vergaderplanning, met meer digitale meetings en minder onnodige verplaatsingen.

Verduurzaming woon-werkverkeer

We namen allerlei maatregelen om het bewustzijn rond een duurzaam woon-werkverkeer bij medewerkers aan te wakkeren en hen praktisch te ondersteunen bij de stap naar een duurzaam vervoersmiddel. Zo zetten we een zeer succesvolle campagne op om medewerkers aan te moedigen de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer. Voorbeelden zijn de fietsleasemogelijkheid die iedereen intussen kan benutten, de goed omkaderende infrastructuur voor fietsers (laadpunten, lockers, douchemogelijkheden, droogkasten voor kledij, ...), de fietstests tijdens de mobiliteit-testweek, de fietshersteldagen en de campagnes die fietsende pendelaars in de bloemetjes zetten. Met als resultaat dat de zeer ruime fietsenparking in de ondergrondse garage van het Havenhuis telkens opnieuw verdere uitbreiding vraagt.

Minder vliegkilometers

Door de organisatie van dienstreizen bij het intern reisbureau te leggen, worden medewerkers ondersteund in het uitzoeken van de meest groene routes. Tegelijk worden vermijdbare (vlieg)reizen afgeraden en wordt de CO_2-uitstoot van niet-vermijdbare kilometers gecompenseerd via carbon offset.

Dit kadert binnen ons lidmaatschap van de Coalitie Duurzame Zakenreizen, een initiatief van Bond Beter Leefmilieu. In 2023 compenseerden we onze totale CO_2-uitstoot van dienstreizen (500 ton) via een investering in een Indisch windenergieproject. In 2024 ging het om 1500 ton en kozen we voor het VCS-project Afforestation of Degraded Grasslands in Paraguay. Voor deze compensatieprojecten werken we samen met Anthesis.

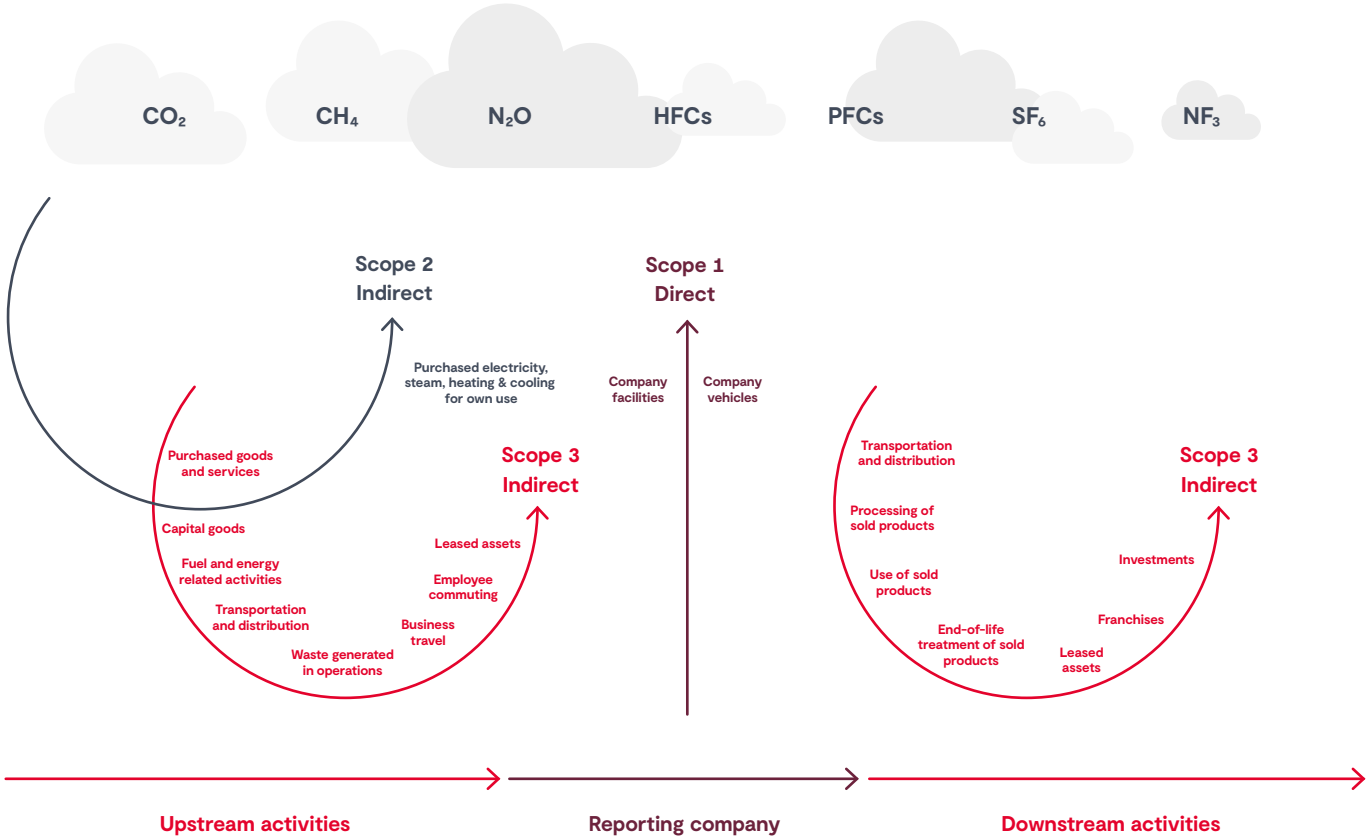
3.2.3 Klimaattransitieplan 2019-2030 (middellange termijn)

Ons strategisch plan 2022-2025 (zie Inleiding) bevatte de opstart van een belangrijk strategisch project: het opstellen van een **klimaattransitieplan met horizon 2030 en targets voor scope 1, scope 2 en scope 3.** Als referentiejaar opteerden we voor 2019, zoals we hieronder in de passage over het vastleggen van de grenzen van de voetafdruk toelichten. In december 2023 keurde het directiecomité dit plan goed, met als target voor scopes 1 en 2 -47,8%. Voor scope 3 werd geen concreet target vastgelegd – waarover verder meer. In een volgend verslag lichten we, op basis van voortschrijdend inzicht, een langetermijnklimaatplan toe, inclusief de gealloceerde budgetten.

Berekening voetafdruk

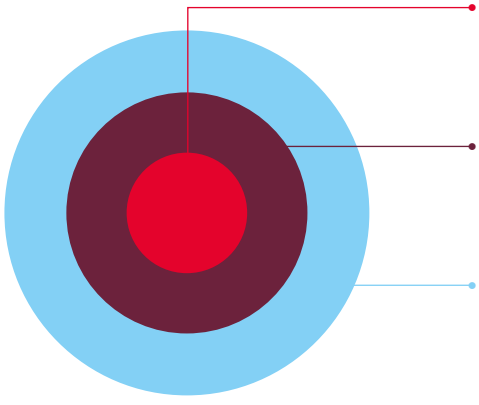
Havenbedrijf Antwerpen-Brugge berekent haar CO_2-voetafdruk in lijn met het GHG Protocol, door alle directe en indirecte broeikasgasemissies te inventariseren binnen de drie scopes. De verschillende emissies worden omgerekend naar **CO_2-equivalenten** (CO_2-eq) met behulp van emissiefactoren en GWP-waarden voor elk broeikasgas. GWP staat voor Global Warming Potential, een maat die aangeeft hoeveel warmte een broeikasgas in de atmosfeer vasthoudt over een bepaalde periode, vergeleken met koolstofdioxide (CO_2).

Alle cijfers zijn zoveel mogelijk gebaseerd op **actuele en gecorrigeerde data**. Die correcties gebeuren jaarlijks, in het tweede kwartaal, en vanwege onze ISO 50001-certificering telkens via een energiereview. Die onderzoekt of zaken als sluipverbruik, reparaties, uitval en storingen de nauwkeurigheid van de data beïnvloeden. Eerdere correcties zijn niet mogelijk omwille van de fysieke controle van alle elektrotechnische installaties en de beperkte beschikbaarheid van externe databronnen. De CSRD-wetgeving verplicht rapportering vóór het afronden van de review. Voor 2025 zijn de scope 1- en scope 2-data voorlopig dus nog ongecorrigeerd.



Afbakening grenzen voetafdruk

Elementair in de voorbereiding van deze berekening was de **afbakening van de grenzen van onze voetafdruk**. Die oefening gebeurde dus in lijn met het GHG Protocol, en wordt regelmatig geactualiseerd. Zo namen we onze scope 3 onder de loep, wat – afgestemd op nieuwe inzichten en andere havens, zoals die van Rotterdam – resulteerde in een uitbreiding van de meegenomen activiteiten.



- **Eigen activiteiten:** maritieme diensten (zoals sleepboten, baggervaartuigen en handhavingsvaartuigen), bruggen en sluizen, eigen machines, energieverbruik in gebouwen en van voertuigen … - *binnen grenzen voetafdruk*
- **Waardeketen:** dienstreizen, woon-werkverkeer van werknemers, aangekochte goederen en diensten, gehuurde activa, afval, investeringen, vaartuigen in het door de haven gecontroleerde gebied … - *binnen grenzen voetafdruk*
- **Havenplatform:** productieactiviteiten van klanten, vervoer over land op het haventerrein, vervoer over water buiten de havengrenzen, kranen en machines van concessiehouders … - *buiten grenzen voetafdruk*

Wat de **organisatiegrenzen** betreft, zijn twee zaken belangrijk: alle juridische entiteiten van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge zijn mee in beschouwing genomen en het principe van operationele controle wordt toegepast om de entiteiten in het toepassingsgebied te identificeren. Dat principe wijst op controle over de actiemiddelen om emissies te reduceren, zoals beslissingsbevoegdheid over de renovatie van een gebouw of de keuze van type energiecontract.

Voor het rapportagejaar 2025 (met 31 december 2025 als foto) geldt Havenbedrijf Antwerpen-Brugge als hoofdentiteit, met verder:

- vzw Amaris
- NV Deurganckdoksluis
- NxtPort
- Jabelmat
- Pipelink
- PortInvest
- Port of Antwerp-Bruges International
- Railport

Veel emissiedata worden meegenomen op het niveau van de hoofdentiteit, omdat meerdere entiteiten geen medewerkers in dienst hebben en/of gebruikmaken van de infrastructuur van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. De medewerkersdata (autogebruik, dienstreizen, woon-werkverkeer ...) voor vzw Amaris, NxtPort en Port of Antwerp-Bruges International zijn wel vastgelegd op entiteitsniveau. Pipelink is de enige dochterentiteit waar er nog geen data-aanlevering plaatsvindt. Alle emissiedata van Pipelink is berekend op basis van m² gehuurd kantoor. In dit rapport integreren we die gegevens in de data van het hoofdniveau.

In analogie met de haven van Rotterdam kozen we ervoor om niet alleen de emissies van scheepvaart binnen de havengebieden van Antwerpen en Zeebrugge mee te nemen, maar ook de emissies van de aanvaarroutes naar de havens toe. Voor Antwerpen integreren we de vaaremissies op de Schelde en de aanvaarroutes van de loodskotters naar de rivier.

Hiervoor maken we gebruik van het EISS-emissierekenmodel op basis van daadwerkelijke nautische data. Dat model is opgemaakt voor het scheepvaartverkeer van en naar de Antwerpse haven. Het berekent scheepvaartemissies van de verschillende fases van een reis, waaronder de vaar- en ligemissies. De vaaremissies worden gemodelleerd voor elk schip vanaf Vlissingen tot in de haven en terug. De vaaremissies van de trajecten van en naar Vlissingen, komende van de loodskotters Steenbank of Wandelaar worden voorlopig niet berekend via het EISS-model. Dat gebeurde handmatig, op basis van kengetallen voor varende schepen uit het emissiemodel. De emissies van de scheepvaartactiviteiten in Zeebrugge maken voorlopig evenmin deel uit van het model. Deze werden manueel berekend van de strekdam tot aan de ligplaats in de haven. Vanaf 2026 harmoniseren we alle berekeningen binnen het EISS-model.



Aanvaarroutes meegenomen in berekening scheepvaartemissies opgenomen in CO_2-voetafdruk

Wat het **basisjaar** en dus de grenzen in de tijd betreft, vraagt het GHG Protocol om een jaar dat enerzijds voldoende nabij is, en anderzijds voldoende representatief. Aangezien de coronajaren en hun teruggeslagen vrachtverkeer niet aan dat tweede criterium beantwoorden, viel de keuze op 2019.

De havenbedrijven van Antwerpen en Zeebrugge fuseerden in 2022 tot Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Om de jaren 2019, 2020 en 2021 toch te kunnen vergelijken met de jaren hierna, tellen we voor die periode de broeikasgasemissies van beide havenbedrijven bij elkaar op.

In onze berekeningen van broeikasgasemissies maken wij hoofdzakelijk gebruik van de emissiefactoren en methodologische richtlijnen uit ADEME Base Carbone V.23.8 (november 2025), omdat deze bron een transparante, actuele en wetenschappelijk onderbouwde dataset biedt. Waar deze database geen passende factor bevat, gebruiken wij emissiefactoren die door een extern adviesbureau zijn aangeleverd, inclusief hun onderliggende aannames en motivatie voor toepassing.

Actieplan

Voor **scopes 1 en 2** legden we onszelf een zeer ambitieuze doelstelling op: een reductie van de koolstofuitstoot met 47,8% (2019-2030). Daarmee aligneren we ons voor scopes 1 en 2 met de SBTi-methodologie, die een reductie van 4,2% per jaar vooropstelt, zonder dit target evenwel te laten valideren.

Science Based Targets

Het **Science Based Targets-initiatief (SBTi)** stelt bedrijven en financiële instellingen wereldwijd in staat hun klimaatimpact en klimaatmitigerende maatregelen te begroten. Er werden normen uitgewerkt waarmee bedrijven doelstellingen kunnen vaststellen voor de vermindering van broeikasgasemissies, in overeenstemming met wat nodig is om de opwarming van de aarde onder 1,5 graden te houden en uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn.

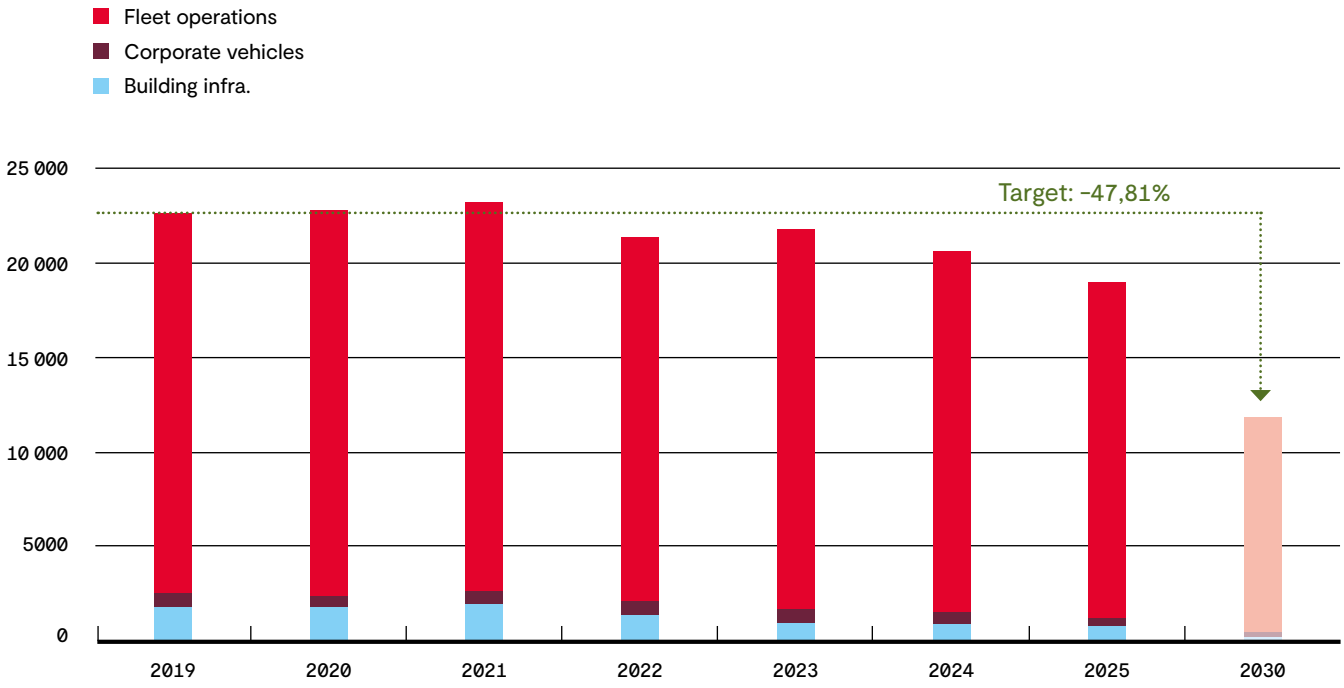
De acties die nodig zijn om onze ambitieuze doelstelling voor scopes 1 en 2 te behalen, hebben we zelf onder controle. We focussen daarbij op de **drie voornaamste uitstootbronnen:**

- Onze eigen nautische vloot (vooral sleepboten), waarbij we de vergroening verderzetten en uitbreiden – *target: -43,6% CO_2-eq*
- Onze gebouwen in eigen beheer, waarbij we het tienjarenplan verder implementeren – *target: -83,0% CO_2-eq.*
  In de aanloop naar het basisjaar 2019 hadden we in dit licht al een mooie aanzet genomen dankzij ingrijpende renovatiewerken aan onze gebouwen. We kozen ervoor om het niveau van de BREEAM Sustainable Building Certification na te streven.
- Ons wagenpark, dat we consequent verder verduurzamen – *targets: 100% elektrificatie van pool- en salariswagens en 70% elektrificatie van utilitaire voertuigen (bestelwagens en vrachtwagens); -64,9% CO_2-eq*

Dankzij de aankoop van groene stroom realiseren we, binnen scope 2, sinds 2023 reeds een (market based) nuluitstoot behalve voor onze dochteronderneming Pipelink.

Scope 1 en 2 – Vooruitblik 2019–2030

in ton CO_2-eq



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2030
Fleet operations	20 049	20 378	20 607	19 201	20 130	18 998	17 752	11 314
Corporate vehicles	798	555	668	704	663	552	441	280
Building infra.	1749	1780	1913	1320	924	909	769	199

Op de acties en de budgetten voor de uitstootreductie van bovenstaande maatregelen binnen scopes 1 en 2 hebben we directe impact.

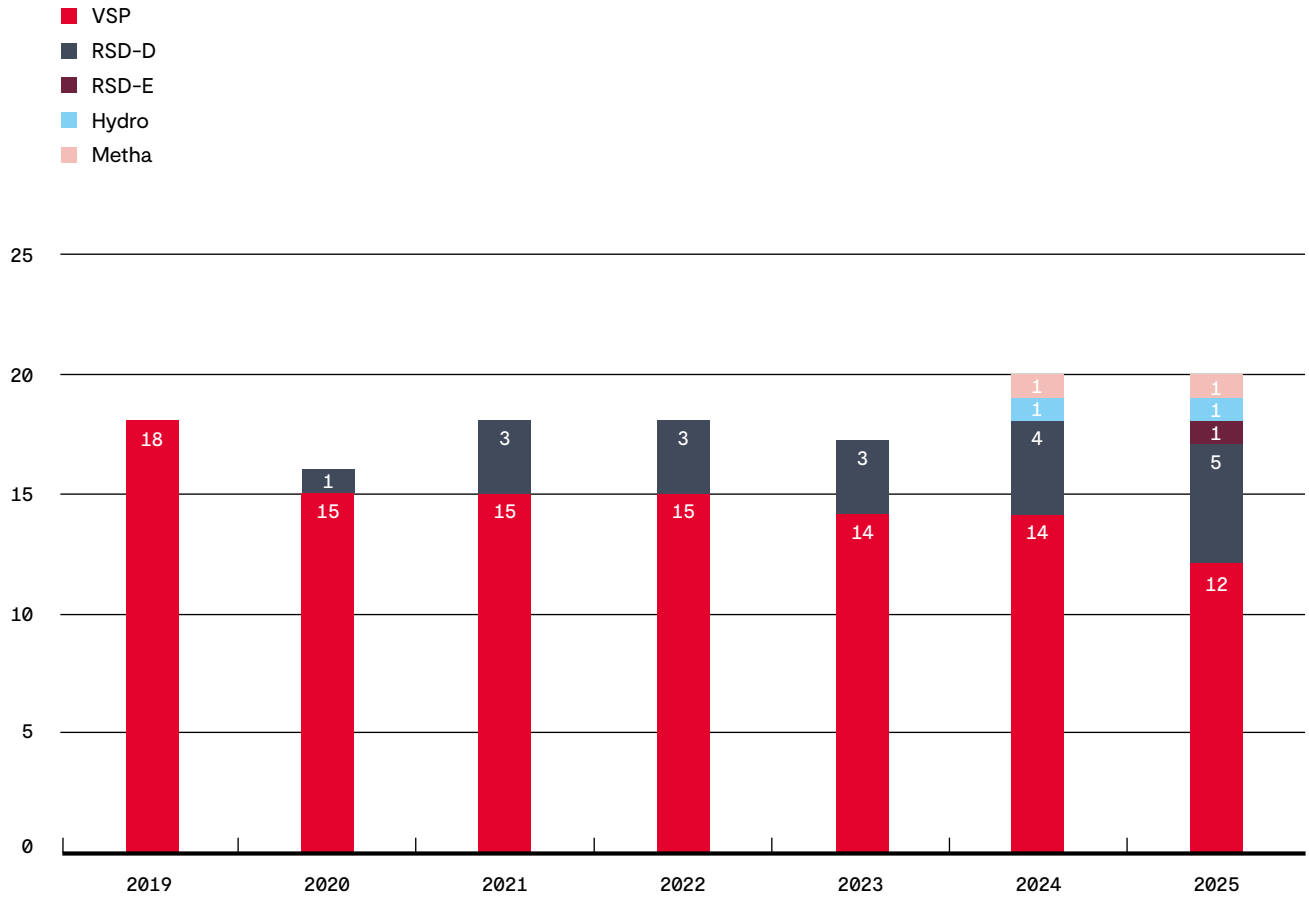
Targets Tabel 1 – Scopes 1 en 2 doelen

in ton CO_2-eq

Onderwerp	Actie	Benchmark 2019	2025	Behaalde CO_2-eq reductie	Target 2030	Target CO_2-eq reductie
Scope 1						
Vaartuigen: reduce	Monitoring en optimalisatie van het varen	20 049	17 752	-11,46%	11 314	-43,57%
Vaartuigen: shift	Wijziging brandstof sleepboten naar alternatieve brandstoffen					
Wagenpark	Wagenpark overschakelen op elektrische auto's	798	441	-44,73%	280	-64,90%
Gebouwen	Energiegebruik van gebouwen optimaliseren	1172	768	-34,50%	199	-83,02%
Totaal scope 1		**22 019**	**18 960**	**-13,89%**	**11 793**	**-46,44%**
Scope 2						
Gebouwen	Wijzigen van het energiecontract	577	2	-99,71%	0	-100,00%
Totaal scope 2		**577**	**2**	**-99,71%**	**0**	**-100,00%**
Totaal scopes 1 en 2		**22 596**	**18 962**	**-16,08%**	**11 793**	**-47,81%**

Vergroening sleepbootvloot

in aantal sleepboten



Bovenstaande grafiek weerspiegelt het aantal sleepboten in de vaste vloot die worden ingezet voor het uitvoeren van commerciële sleeptaken. Daarnaast zijn er in sommige jaren nog oude sleepboten die louter omwille van assistentie bij brandbestrijding nog even in bedrijf worden gehouden. Het brandstofverbruik van deze boten is beperkt en wordt wel meegerekend voor de carbon footprint.

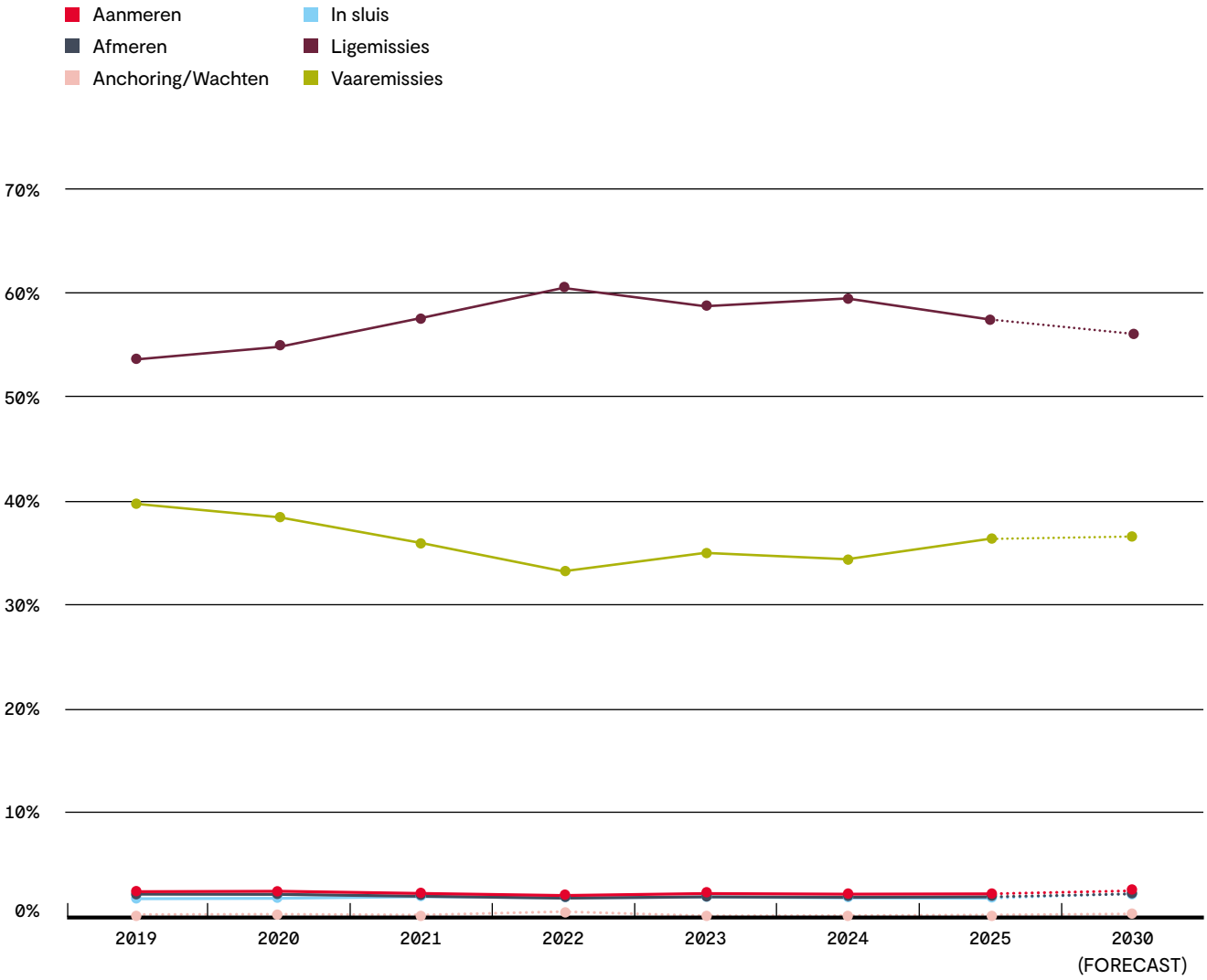
Voor de uitstoot van **scope 3**, die zo'n 98% van de totale voetafdruk vertegenwoordigt, mikken we op een CO_2-daling van 7,97% (2019-2030). Een aanzienlijk lager target dan voor scopes 1 en 2, net omdat we zelf slechts een beperkte indirecte impact hebben op de noodzakelijke reductiemaatregelen. Alle voor scope 3 genoemde targets zijn forecasts; een realistische voorspelling van toekomstige resultaten, gebaseerd op data uit het verleden en actuele trends om een realistische voorspelling te geven van toekomstige resultaten. De forecast voor 2030, gebaseerd op cijfers uit 2023, is bij publicatie van dit verslag al achterhaald door de veranderde geopolitieke context. Aangezien we slechts een beperkte indirecte impact hierop hebben, blijven we deze monitoren en bijsturen indien nodig.

Voor scope 3 focussen we op **drie belangrijke uitstootbronnen:**

- De emissies van de scheepvaart van, naar en in onze haven (over een zeer groot gebied, van de loodskotters op zee tot het maritiem verkeer en verblijf in Antwerpen en Zeebrugge), goed voor meer dan 87% van onze uitstoot
- De emissies van onze kapitaalgoederen (CAPEX)
- De emissies van onze aangekochte goederen en diensten (OPEX)

De scheepvaart – met overigens meer ligemissies (54%) dan vaaremissies – vertegenwoordigt ruimschoots het grootste aandeel van onze totale koolstofvoetafdruk.

Scheepvaartemissies



Om deze verschillende types fossiele koolstofuitstoot terug te dringen, zetten we tal van acties op poten waarbij we focussen op de hotspots van onze uitstoot.

Scheepvaart

- De transitie in de scheepvaart naar niet-fossiele brandstoffen is afhankelijk van wetgeving en markttendensen die we niet zelf in de hand hebben. We anticiperen en reageren op nieuwe beleidskaders van de Europese Unie en de International Maritime Organization (IMO). Als havenautoriteit bereiden we een regelgevend kader voor rond bunkeractiviteiten van veelbelovende klimaatneutrale brandstoffen in de scheepvaart, zoals methanol, ammoniak, waterstof en methaan. Deze brandstoffen kunnen vanuit duurzame bronnen geproduceerd worden, maar vereisen aanpassingen binnen de hele bunkerwaardeketen. Denk bijvoorbeeld aan nieuwe (bunker)infrastructuur, nieuwe procedures en meer gedeelde verantwoordelijkheden. Hoewel het echte kantelpunt voor de

verduurzaming van de scheepvaart wellicht pas na 2030 ligt, faciliteren we de transitie maximaal.
- We ondersteunen de bouw van installaties om stilliggende schepen over te schakelen op walstroom, maar zijn ook voor deze maatregel sterk afhankelijk van regelgeving (die voorlopig enkel bestaat uit verplichtingen voor de container- en cruisesegmenten). In Zeebrugge gaan aanzienlijke budgetten naar walstroominfrastructuur voor onze eigen cruiseterminal. In Antwerpen en Zeebrugge introduceren we een 'startpremie' voor terminals die walstroominstallaties bouwen tegen 2028.

Kapitaalgoederen (CAPEX)

Voor de reductie van deze emissies zetten we voornamelijk in op:

- Kennisopbouw en proefprojecten rond duurzaam staal en beton (proof of concept)
- Gebruik van duurzame materialen in concrete CAPEX-projecten
- Structurele implementatie van het gebruik van duurzaam beton tegen 2030
- Duurzaamheidseisen voor asfalt en beton, geactualiseerd in onze wegen- en bouwbestekken
- Samenwerkingen met andere bedrijven om de algemene bewustwording rond duurzame materialen bij CAPEX-projecten te vergroten, inclusief voorafgaand overleg met leveranciers

Aangekochte goederen en diensten (OPEX)

- Gebruik van de CO_2-prestatieladder
- Opnemen van duurzaamheidseisen in al onze overheidsopdrachten

Met onder andere het project Extra Containercapaciteit Antwerpen in de steigers, zal het aantal werven de komende jaren toenemen. Deze investeringen hebben als gevolg dat ook onze emissies zullen stijgen. Daartegenover staat dat er steeds meer duurzame materialen gebruikt zullen worden, en dat meer en meer aannemers en leveranciers over een ambitieus eigen klimaatplan zullen moeten beschikken.

Vooruitblik 2019-2030 scope 3 voor de scheepvaart

Parameter/Scenario	Prognose reductiepercentage
LNG-percentage baseline	0%
Percentage groene stroom voor Walstroom	75%
Percentage Walstroom voor Tankers	0%
Percentage Walstroom voor Containerschepen	95%
Percentage Walstroom voor RORO	30%
Percentage Walstroom voor Stukgoedschepen	10%
Percentage Walstroom voor Cruiseschepen	95%
Percentage niet-fossiele brandstoffen Zeevaart in 2030	8%
Percentage niet-fossiele brandstoffen Binnenvaart in 2030	25%

Prognose reductiepercentages voor de scheepvaart uitgesplitst per actie

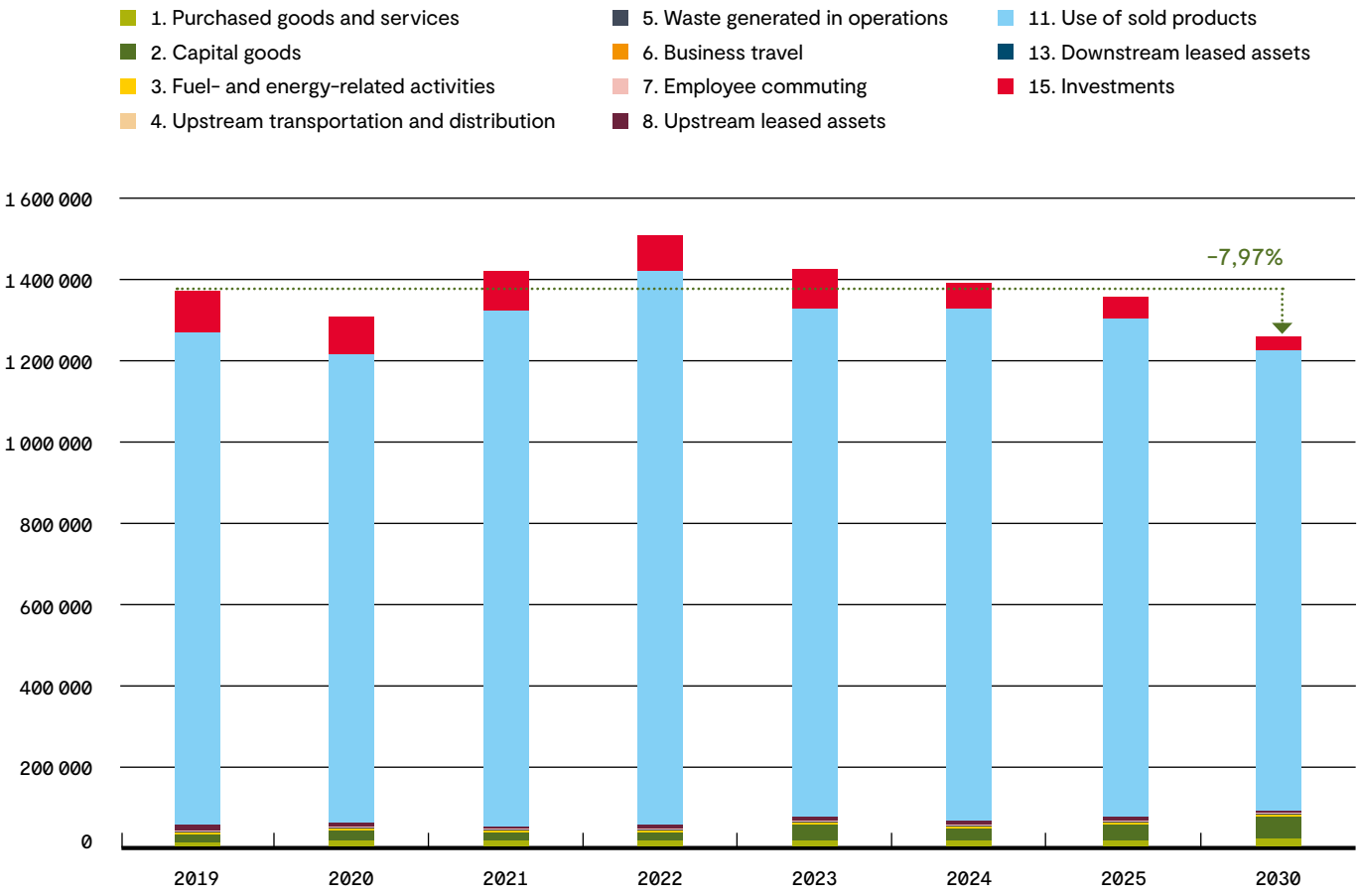
Targets scope 3

Aangezien er geen scope 3 targets gedefinieerd zijn, binnen het klimaatplan van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, moeten hiergenoemde 'targets' geinterpreteerd worden als forecast.

Onderwerp	Actie	2019	2025	Behaalde CO_2-eq reductie	Target 2030	Target CO_2-eq reductie
Scheepvaart	Bunkerinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen, walstroom	1 210 164,94	1 223 416	1,09%	1 131 574	-6,49%
OPEX	Duurzaam aankoopbeleid, CO_2-prestatieladder	9668,84	12 465	28,92%	18 227	88,51%
CAPEX	Duurzame materialen	17 650	38 848	120,11%	53 310	202,04%
Overige		121 940	74 512	-38,89%	47 902	-60,72%
Totaal scope 3		**1 359 423,86**	**1 349 241**	**-0,75%**	**1 251 013**	**-7,97%**

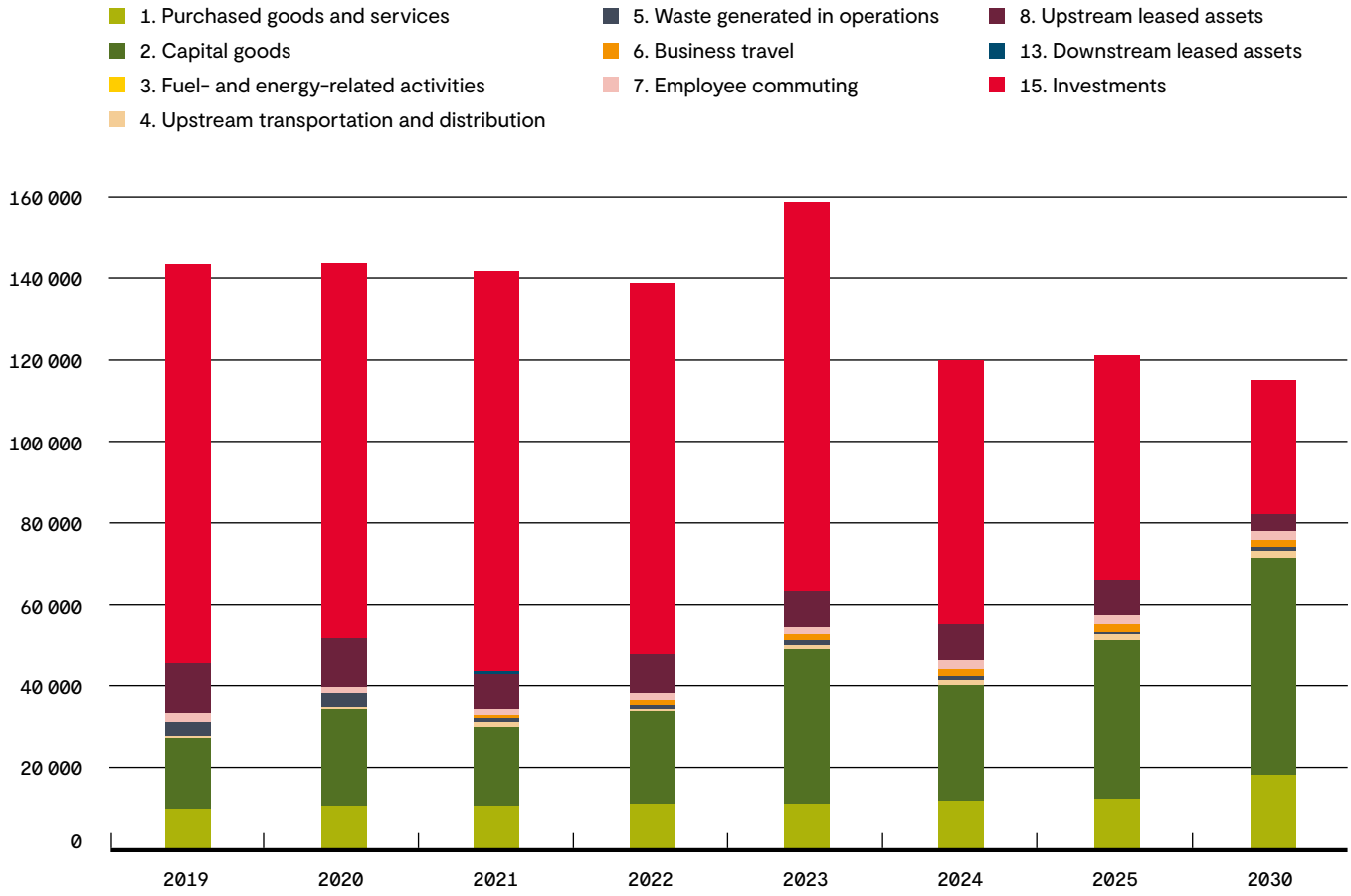
Scope 3 – Vooruitblik 2019-2030

in ton CO_2-eq



Scope 3 zonder scheepsemissies – Vooruitblik 2019-2030

in ton CO_2-eq

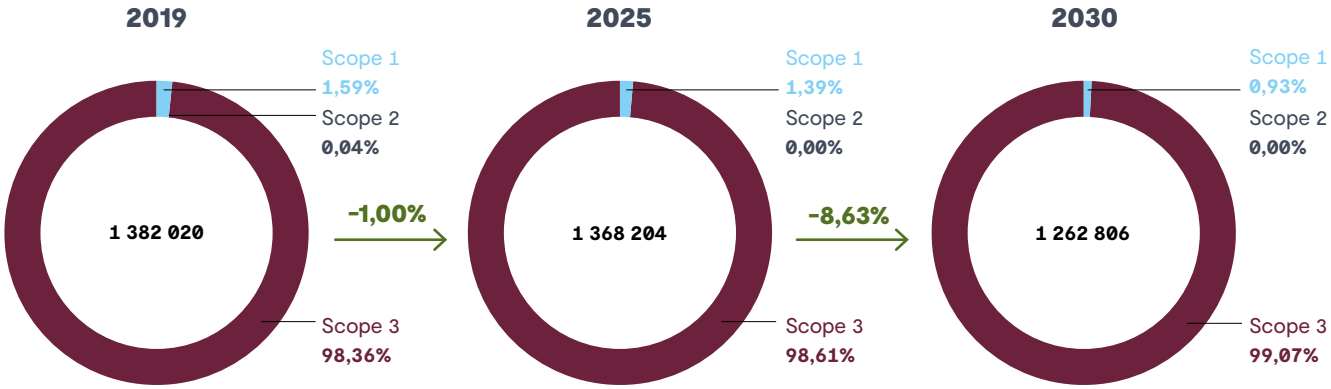


De ambities en prognoses binnen ons klimaattransitieplan vertellen ook iets over de hypothetische haalbaarheid van de algemene **Science Based Targets (SBTi)**. Op dat vlak tekent zich een duidelijk verschil af tussen enerzijds scope 1 en scope 2 en anderzijds scope 3. SBTi-gealigneerd betekent namelijk een reductie van 46% voor scope 1 en scope 2 en een reductie van 28% voor scope 3, telkens tegen 2030. Voor scopes 1 en 2 verwachten we onze doelstelling te halen omdat we er een directe impact op hebben. Realistisch gezien zullen we voor scope 3 een daling van 7,97% realiseren tegen 2030. De blijvende stijging in kapitaalgoederen (capital goods) tot 2030 is te verklaren door een groot aantal extra werven.

Zoals we reeds aanstipten, hangt de moeilijke route naar een verlaging van de scope 3-uitstoot samen met de grote impact van de emissies van de scheepvaart en onze beperkte macht om die te verminderen. Door het enorme aandeel van scope 3 in onze totale voetafdruk, verwachten we tegen 2030 slechts een daling van onze volledige voetafdruk met 8,63% tegenover 2019. We verwachten een daling na 2030 dankzij het van kracht gaan van de AFIR & EU maritime regelgeving die walstroom verplicht.

Evolutievoetafdruk 2019–2025–2030

in ton CO_2-eq



3.3 Van plan naar uitvoering

Heldere klimaatdoelstellingen resulteren in **heel wat concrete projecten.**

3.3.1 Klimaattransitie Havenbedrijf Antwerpen-Brugge

Zonnepanelen

In 2025 namen we het indrukwekkende **zonnepanelenpark aan de Kieldrechtsluis in gebruik**, opnieuw een grote stap richting een duurzame toekomst. Deze installatie dekt indirect liefst 19,33% van onze huidige elektriciteitsvraag en is een cruciale mijlpaal in onze energietransitie.

- 5915 panelen, elk 2,4 meter op 1,3 meter groot en goed voor een vermogen van 700 wattpiek
- Totaal vermogen: 4141 kilowattpiek
- Jaarlijkse energieopbrengst: 3829 megawattuur, genoeg om 1094 gezinnen van stroom te voorzien
- Totale oppervlakte: 18 500 m²

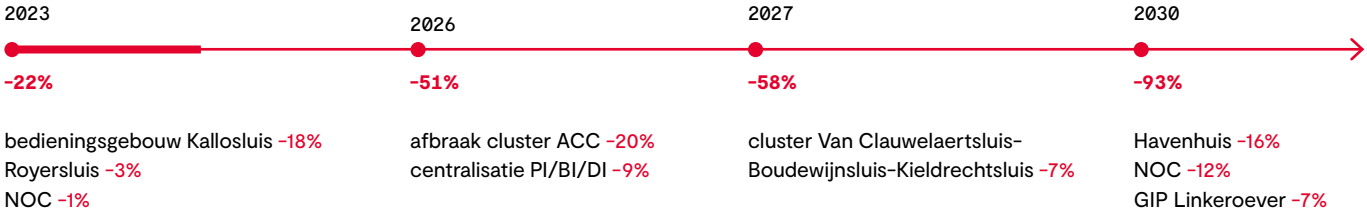
In 2026 plannen we deze site uit te breiden met een energieopslagsysteem. Dat zal ons in staat stellen de opgewekte stroom optimaal te benutten.



Klimaatneutrale gebouwen

In en rond onze gebouwen **werken we actief aan een emissiereductie**, met onder meer een shift van gasolie en aardgas naar warmtepomptechnologie en een optimalisatie van de verlichting. Ons streven? Een vermindering van 93% tegen 2030.

Een mooi startpunt van onze vergroeningsroadmap was **het klimaatneutraal maken van het bedieningsgebouw aan de Kallosluis.** Dat lukte qua verwarming via de omschakeling van gasolie naar elektriciteit, met behoud van de bestaande radiatoren. Ook realiseerden we er een energiereductie van meer dan 55% en komt 50% van de nog gebruikte stroom van de warmtepompen en zonnepanelen ter plaatse. De overige aangekochte elektriciteit is groen.

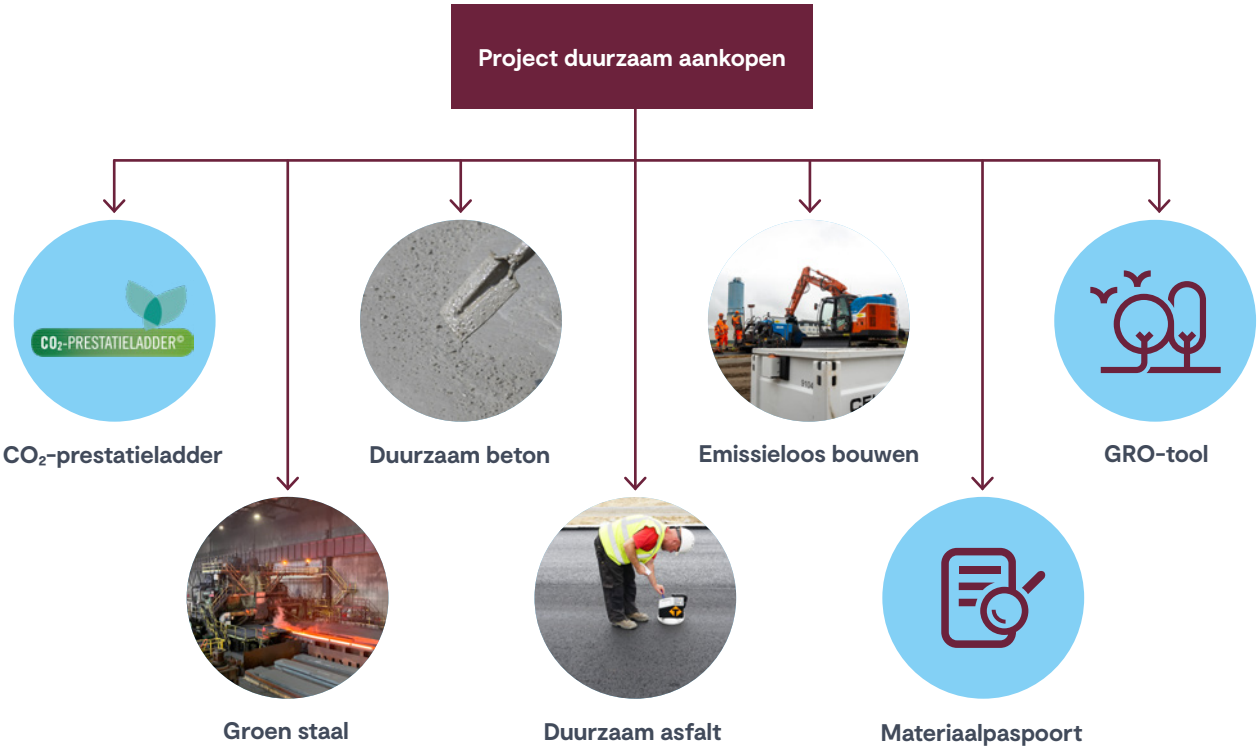


Vergroening aankoopbeleid

We maken werk van een **duurzaam aankoopbeleid** en verduurzamen op die manier ook onze upstream waardeketen. Dit doen we door in dialoog te gaan met onze partners, door samen innovatieve proefprojecten op te zetten en door bij de aankoop van goederen en diensten duurzaamheidsvoorwaarden op te nemen als gunningscriteria.

Een aantal elementen van dit beleid:

- We namen de CO_2-prestatieladder op als gunningscriterium in een aantal proefprojecten. Dit instrument laat ons toe ondernemingen die op een structurele manier hun CO_2-voetafdruk verlagen, te belonen. Een goede stimulans.
- We bekijken hoe we minder en duurzamere materialen kunnen gebruiken en hoe we meer kunnen inzetten op hergebruik (bijv. onderzoek en pilootproeven rond projectbeton, waarbij we lokale zandoverschotten een nieuwe bestemming geven, en de opmaak van een materiaalpaspoort voor het Antwerp Coordination Center opdat hergebruik van materialen in de toekomst eenvoudiger wordt).
- We bekijken hoe we de uitstoot veroorzaakt door transport naar en van de werf en door de werken zelf kunnen verlagen (bijv. enkel asfalt van nabijgelegen centrales en pilootproeven met emissieloze werfmachines en voertuigen).
- We onderzoeken de mogelijkheid om groen staal te gebruiken in onze kaaimuren.
- We werken samen met heel wat partners om te onderzoeken of we van de slibkoeken, die ontstaan na zuivering van ons slib door Amoras, een nieuwe grondstof kunnen maken aan de hand van calcinatie (anders dan ze te storten als afval).



3.3.2 Klimaattransitie havenplatform

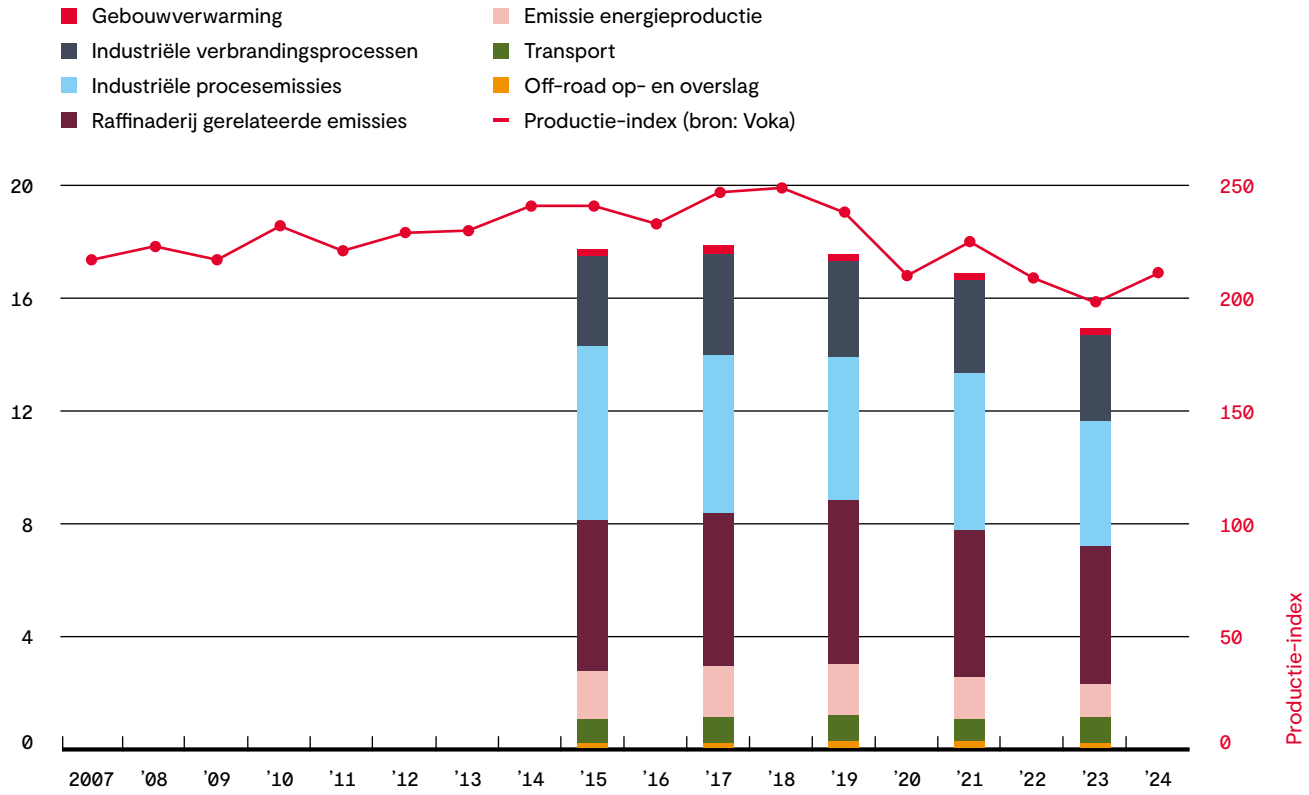
Onze focus gaat breder dan louter een verduurzaming van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. We willen het hele ecosysteem van de haven meetrekken in de klimaattransitie en treffen de nodige maatregelen om daarin een facilitator te zijn.

Aansluitend zetten we in op het mitigeren van de emissies van het volledige havenplatform Port of Antwerp-Bruges. Dat past binnen het strategische objectief om het platform om te bouwen tot een **klimaatneutrale hub**. Concreet streven we een **meerpijlerstrategie** na, gestoeld op synergie en samenwerking met bedrijven en overheden. Naast koolstofverwerking omvat die klemtonen als de energietransitie, via elektrificatie en andere groene alternatieven, en een grondstoffentransitie met circulariteit hoog op de agenda. De acties met betrekking tot de scheepvaart zijn opgenomen in ons eigen klimaattransitieplan (scope 3).

Door de sterk gestegen energieprijzen in Europa en de tanende concurrentiekracht van de Europese industrie sinds de oorlog in Oekraïne, komen recent ook een aantal decarbonisatieprojecten op de Antwerpse en Zeebrugse havenplatformen onder druk te staan. De verminderde investeringsappetijt van vele (chemische) bedrijven, gecombineerd met de vaak hoger dan verwachte kosten van nieuwe technologieën, leiden tot uit- en/of afstel van sommige projecten. Zo worden finale investeringsbeslissingen rond CCS, productie en import van groene moleculen, chemische recyclage, … achteruit geduwd wegens afwezigheid van een business case, besparingsplannen vanuit hoofdzetels en/of twijfels rond de langetermijn verankering van de industrie in de EU. Deze moeilijke context doet op zich niets af van het transitiepad dat is ingeslagen, maar beïnvloedt zeker de aard en snelheid van deze transitie. Decarbonisatie wordt anno 2026 ook veeleer vanuit het oogpunt van de strategische autonomie van Europa gemotiveerd dan vanuit klimaatmitigatie. Beide agenda's kunnen elkaar in veel gevallen versterken.

Overzicht carbon footprint havenplatform

in Mt CO_2-eq

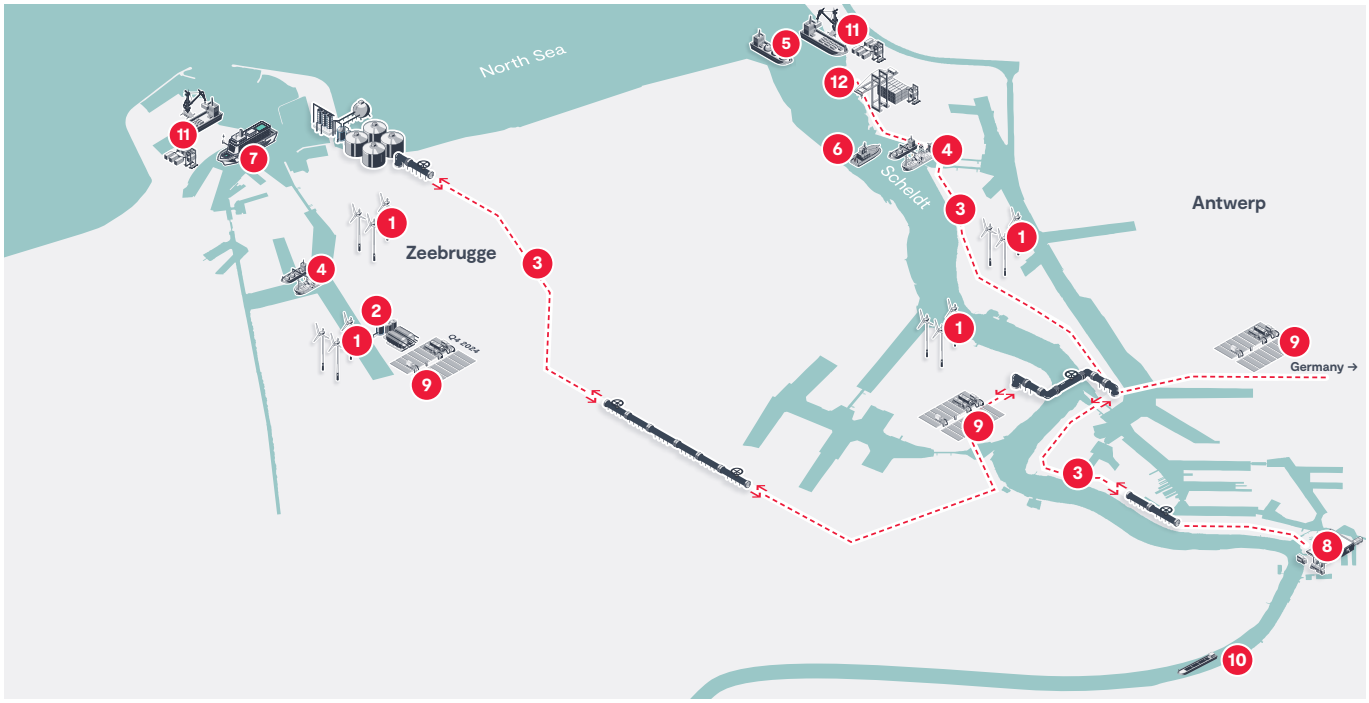


Bron: VMM

In de periode 2007-2024 kende de productie-index een minimum van 198 in 2023 en een maximum van 249 in 2018. In 2024 bedroeg de index 211, tegenover 217 in 2007. Gedurende deze periode zijn de emissies algemeen gezien gedaald.

Transitieprojecten Port of Antwerp-Bruges

1. Wind turbines
2. Hyoffwind-consortium: green hydrogen
3. Pipelink
4. Multi Fuel Port
5. Green corridors maritime shipping
6. Methatug & Hydrotug
7. Shore power cruise terminal
8. CMB H2 fuel station + workshop conversion trucks
9. Public parking with electric truck charging stations
10. Green Deal inland navigation
11. Energy containers: hydrogen and battery-electric
12. PIONEERS



PIONEERS

PIONEERS (Portable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions) is een H2020-subsidieproject onder de Europese Green Deal Call dat geleid wordt door Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Het consortium ging in 2021 van start met 47 publieke en private partners, waaronder de havens van Barcelona, Constanta en Venlo. Het doel van het project is tweeledig: er worden 19 innovatieve oplossingen getest in een operationele havenomgeving en daarnaast zal elke haven een strategisch plan ontwikkelen dat havens in Europa en daarbuiten kan faciliteren in de transitie naar net zero.

De focus van de pilootprojecten ligt op maritieme en logistieke havenactiviteiten zoals de opslag en levering van schone energie, optimalisatie van goederenstromen en modal shift, duurzame haveninfrastructuur en digitale transformatie.

Een mooi voorbeeld van zo'n project is de hydroturbine in een afvoerkanaal van de Kallosluis, die 75% van het jaarverbruik van de sluis én de sluisgebouwen zal dekken. Dit project toont treffend aan hoe we als havenautoriteit ook zelf tests uitvoeren om te verduurzamen. Andere voorbeelden vind je hier.

In 2026 zullen de vier havens afzonderlijk een **Green Port Master Plan** opleveren. Dat omvat een blueprint en roadmap om de EU-doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050 te behalen. Uiteraard stemden we dit plan af op ons eigen ondernemingsplan,

ons klimaatplan, ons CSR-statement en de vele lopende transitieprojecten in onze haven. Door de strategische krijtlijnen te koppelen aan de resultaten en oplossingen van de pilootprojecten, willen we andere Europese havens inspireren en ondersteunen in de transitie naar net zero. De globale lessons learned, tools en frameworks die ontwikkeld werden tijdens het project, zullen finaal gebundeld worden in een Handbook of Best Practices dat gepubliceerd wordt na afloop van het project eind 2026.

- **Clean Energy**

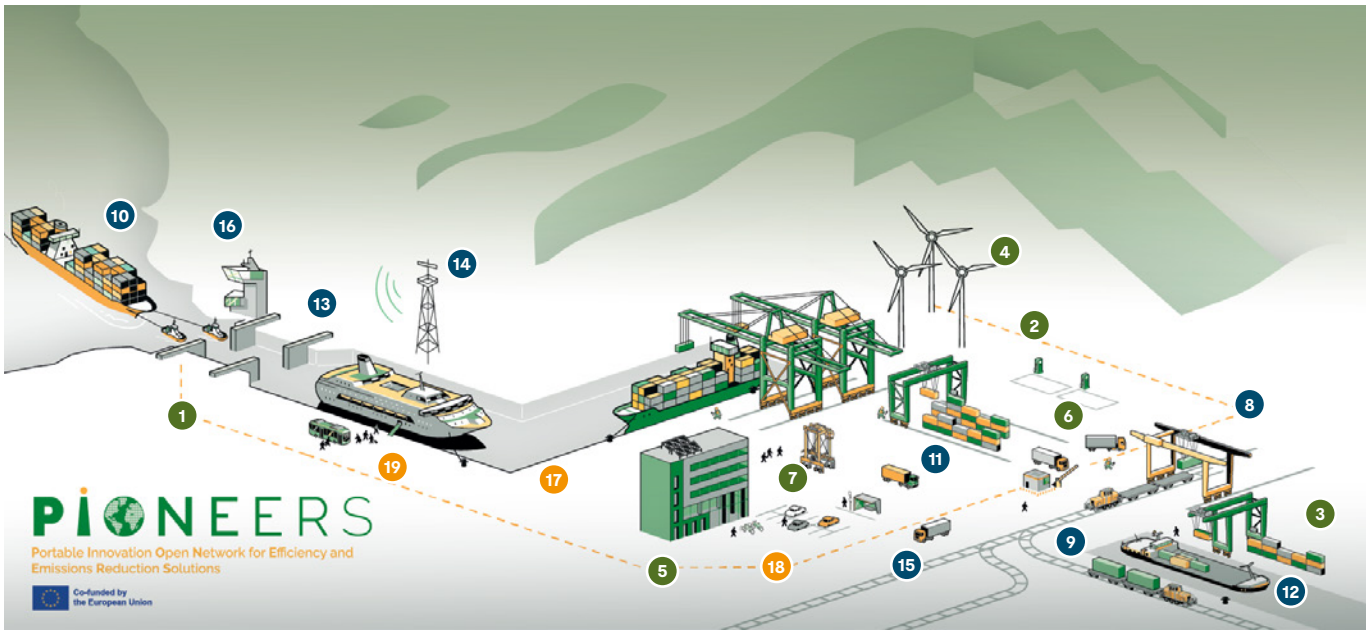
1. Energy Generation from Water Currents
2. Hydrogen Refuelling Infrastructure
3. A Corridor of Modular DockingStations
4. Battery Storage and Smart Management of Green Energy for Terminal Operations
5. Hydrogen Heating for Buildings
6. Electric Green Last-Mile for On-Site Logistics Operations
7. Green Straddle Carriers

- **Digital Innovation**

8. IT Platforms for Planning Multimodal Transport
9. Cargo Flow Optimisation
10. Cargo Flow Prediction
11. Automated Shuttle Solutions for Port Operations
12. Inland Automated Vessels Technology
13. Vessel Traffic Optimisation
14. Maritime 5G for Intelligent Vessel Location
15. Containers Transport Forecast
16. Port Digital Twin – Enabling Tracking of CO_2 Emissions

- **Sustainable Design**

17. Local Resource Recovery for Green, Circular Concrete
18. Modal Shift in the Commute of Port Employees
19. Mobility as a Service for a Better Port-City Accessibility



Antwerp@C

Het afvangen en opslaan van CO_2 (Carbon Capture & Storage, CCS) en op termijn het hergebruiken van CO_2 als grondstof voor allerlei toepassingen (Carbon Capture & Utilisation, CCU) zijn belangrijke sporen in de **transitie naar een klimaatneutrale haven**. Daarom bundelen we de krachten met zeven toonaangevende spelers uit de energie- en chemiesector, met als doel innovatieve oplossingen te ontwikkelen om de koolstoofuitstoot in Antwerpen tegen 2030 met de helft te verminderen. We zijn deel van een consortium dat Europese middelen verkreeg voor het project. Door de economische uitdagingen waar de chemiesector voorstaat, is het uitvoeren

van kapitaalintensieve en complexe projecten geen evidentie. Het resultaat hangt af van de economische omstandigheden en van de mate van steun aan de CCS-waardeketen.

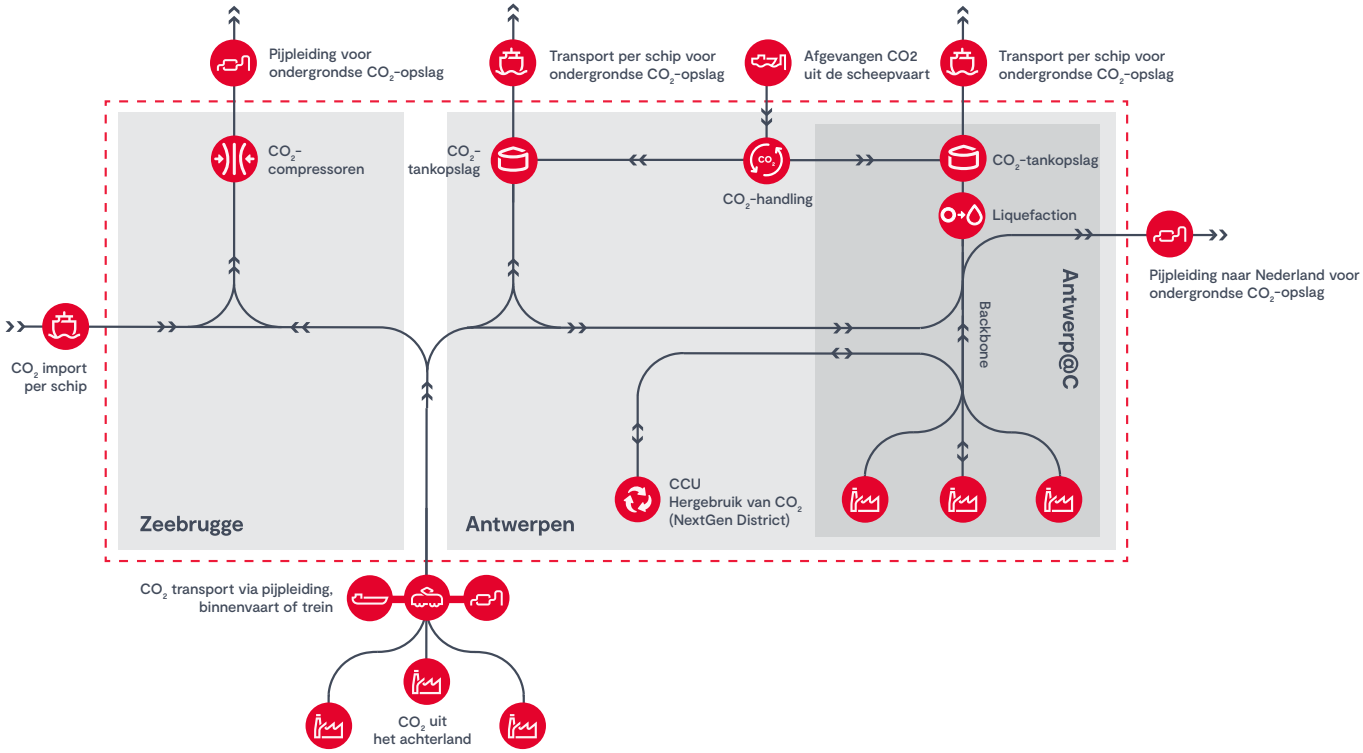
Onze partners in dit project: Air Liquide, BASF, Borealis, ExxonMobil, INEOS, Fluxys en Total Energies.

Dit project focust op het afvangen en lokaal transporteren van CO_2. Dat vereist pijpleidingen, gemeenschappelijke installaties voor het vloeibaar maken van CO_2 en units voor een tijdelijke opslag. Omdat België niet over de geschikte ondergrond beschikt om koolstof ondergronds op te slaan, is **internationale samenwerking** noodzakelijk. Enkel zo kan de CO_2 grensoverschrijdend vervoerd worden om het vervolgens permanent op te slaan in lege gasvelden in zee.

Antwerp@C voorziet twee pistes voor grensoverschrijdende transportinfrastructuur. In een eerste fase wordt de CO_2 in vloeibare vorm verscheept naar lege gasvelden in het Noordzeegebied. Daarnaast verkent Antwerp@C de mogelijkheid om in een tweede fase CO_2 via een pijpleiding vanuit Antwerpen naar Nederland te transporteren.

Naast dit project worden de plannen uitgetekend voor een offshore pijpleiding die Zeebrugge connecteert met de Noorse gas- en olievelden. Deze koolstofsnelweg zal met een capaciteit van 18 miljoen ton per jaar vanaf volgend decennium een extra alternatief betekenen voor de afvoer van CO_2 vanuit België en Duitsland.

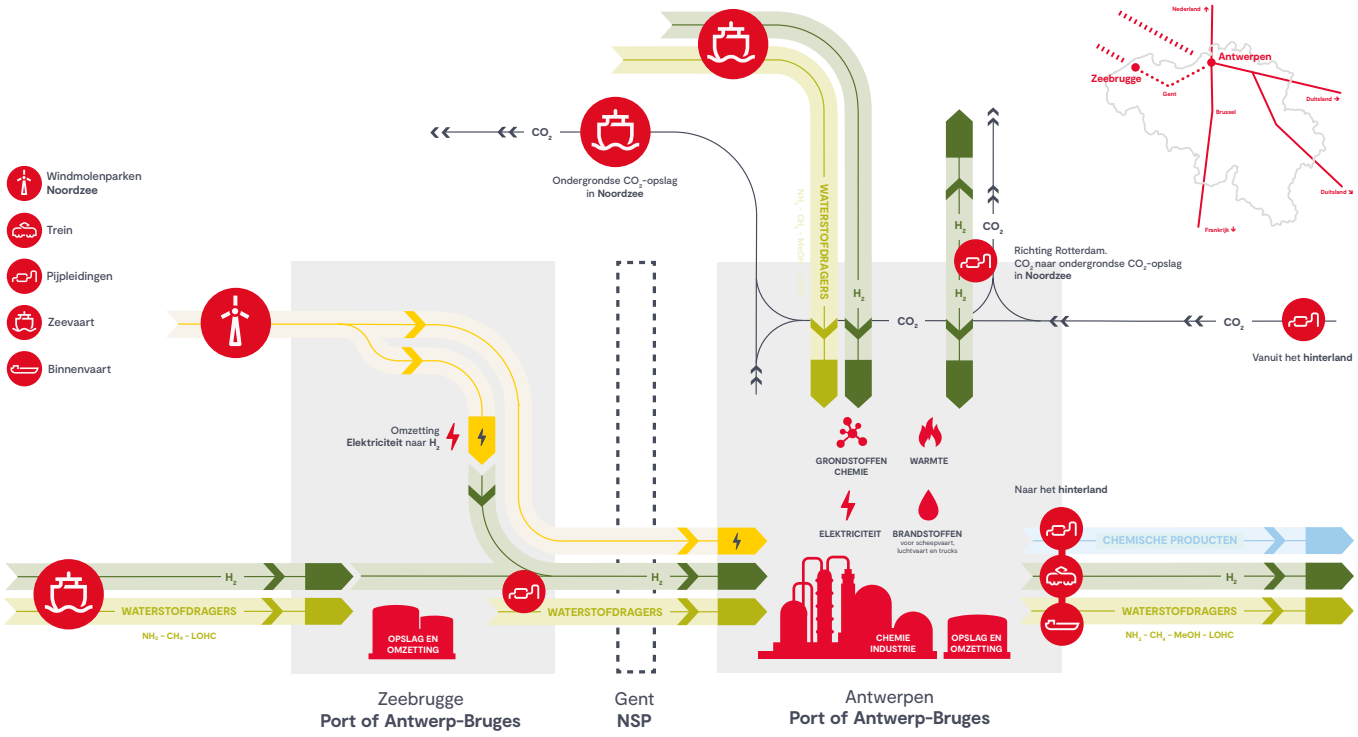
CO_2 hub Port of Antwerp-Bruges



Als grote import- en exporthub met heel wat chemische industrie heeft Port of Antwerp-Bruges verschillende troeven in handen om de impact op het klimaat te beperken. Die visualiseren we in onderstaand stromenmodel.

We willen onze knowhow en assets inzetten als hefboom van een klimaatneutrale economie, waarin de haven een essentiële schakel vormt. Ons uitgebreid ecosysteem van industriële en logistieke actoren, met heel wat relevante kennis over chemische processen, logistieke operaties en infrastructuur, vormt de geknipte **hub voor alternatieve energiestromen.**

Green Energy Hub of the Future



Het havenplatform is vandaag al een groot energieknooppunt, gedreven door industriële en maritieme activiteiten en aanzienlijke energie-import via tankopslag en pijpleidinginfrastructuur. De uitdaging is helder: het verduurzamen van deze energiestromen.

Een belangrijk deel van die transitie zal gebeuren via elektrificatie, waarbij we maximaal willen intappen op lokale, klimaatneutrale elektriciteitsproductie. Dit vereist een robuust transmissie- en distributienet om de groeiende vraag betrouwbaar te ondersteunen.

Toch blijft elektriciteit slechts één pijler. Naast stroom hebben we ook moleculen nodig voor energie (bijvoorbeeld in scheepvaart en luchtvaart) en als feedstock voor de industrie. Vandaag zijn dat methaan en aardolieproducten; in de toekomst evolueren we naar waterstof, waterstofdragers en biogene componenten. Voor de processen die moeilijk te decarboniseren zijn, zal Carbon Capture

and Storage (CCS) een cruciale rol spelen. Dit is een onmisbare schakel om de klimaatdoelstellingen te realiseren.

Het is onze ambitie om de pioniersrol die we in dat kader al hebben, verder te zetten om zo uit te groeien tot dé Europese importhub van klimaatneutrale waterstofdragers en scheepvaart, luchtvaart en de industrie van klimaatneutrale energie te voorzien.

Landen waarmee we een relatie hebben die kadert in het importeren van waterstof(dragers)



Green Shipping Corridors

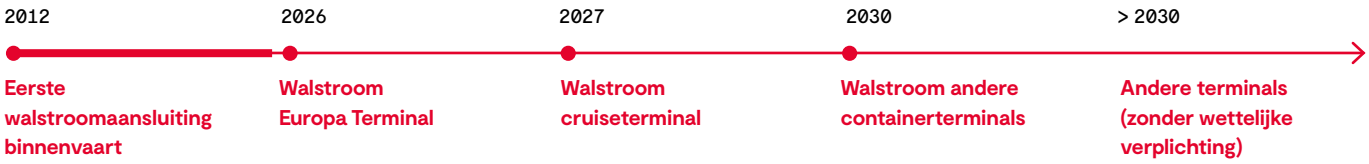
Havenbedrijf Antwerpen-Brugge is actief betrokken bij het uitbouwen van groene scheepvaartcorridors. Dat zijn **routes tussen havens waar schepen varen op duurzamere brandstoffen en waar de nodige infrastructuur beschikbaar wordt gemaakt.** Het opzetten van een wereldwijd netwerk van deze corridors versnelt de toegang tot duurzame brandstoffen voor veel meer schepen en handelsroutes. We hebben overeenkomsten om, samen met een divers landschap aan stakeholders, te bouwen aan groene verbindingen naar Zweden, Canada, China en Zuid-Korea.

Walstroom

Walstroom is een milieuvriendelijke techniek om aangemeerde schepen te voorzien van elektriciteit. Wanneer ze aan de kade liggen, zetten schepen hun hulpmotoren en dieselgeneratoren uit en schakelen ze over op de **lokale stroomvoorziening**. Walstroom dringt de uitstoot van stikstofoxiden, zwaveloxiden, koolstof (met 98%) en fijn stof (met 95%) sterk terug en zorgt voor een betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast.

Anno 2025 is het aansluiten op walstroom in Port of Antwerp-Bruges enkel mogelijk voor binnenvaartschepen en de eigen vloot van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. We engageren ons samen met de andere grote Europese havens om ook de grootste container- en cruiseschepen tegen 2028 te bedienen met walstroominfrastructuur. Zo introduceerden we een startpremie voor containerterminals die ligplaatsen tegen deze datum uitrusten met walstroom. Aan de **cruiseterminal in Zeebrugge**, die we zelf beheren, zal dit reeds het geval zijn in 2027. De werken op de Zweedse Kaai zijn volop aan de gang.

Vanaf 2030 verplicht Europa container- en cruiseschepen om waar mogelijk over te schakelen op walstroom. Onze ambitie tegen die datum? 90% van de meer dan 170 cruise-aanlopen per jaar aansluiten op walstroom.



Windturbines

Port of Antwerp-Bruges huisvest het **grootste windmolenpark op het Belgische vasteland**. De turbines leveren rechtstreeks groene stroom aan terminals, schepen en omwonenden.

	Antwerpen	Zeebrugge
	80 turbines	50 turbines
	200 MW vermogen	130 MW vermogen
	140 000 gezinnen	90 000 gezinnen

In de toekomst zal het windmolenpark nog uitbreiden, met als ambitie om tegen 2030 een halve gigawatt aan windvermogen te voorzien in de haven. Tegelijk vervangen we de oudste turbines door nieuwe exemplaren, die bijna drie keer meer stroom opwekken. Havenbedrijf Antwerpen-Brugge neemt hierin de rol op van partner-investeerder of concessiegever-begeleider.



Warmtenet

Bij het verbranden van afval komt een grote hoeveelheid warmte vrij. Omdat het zonde zou zijn die energie verloren te laten gaan, zetten we in op de **recuperatie** ervan. Ideaal om huizen te verwarmen of als energiebron in de industrie. Een enorme energiebesparing en tegelijk een sterke inperking van de koolstofuitstoot.

Het **Warmtenetwerk Antwerpen-Noord (WAN)** transporteert op rechteroever de restwarmte afkomstig uit de draaitrommelovens van afvalverwerkingsbedrijf Indaver naar huisvestingsprojecten in Luchtbal en naar Boortmalt, de grootste mouterij ter wereld.

In de toekomst voorzien bepaalde havenbedrijven nog andere backbone- of transportleidingen. Denk maar aan de raffinaderijen die restwarmte tot in de stad zullen brengen om daar woningen te verwarmen.



Eind 2026 zal Fluvius het Warmtenetwerk Antwerpen-Noord koppelen aan een residentieel warmtenet. Zo'n drieduizend huishoudens, in onder meer de sociale hoogbouwwijken Rozemaai en Luchtbal, zeven scholen en meerdere openbare gebouwen worden straks verwarmd met restwarmte uit de industrie. De industriële en residentiële warmteafname gevoed vanuit dit warmtenetwerk heeft het potentieel om jaarlijks 80 000 ton CO_2 te besparen, het equivalent van de jaarlijkse uitstoot van 12 500 Antwerpse gezinnen.



Op de linker-Scheldeoever neemt Ecluse een belangrijke rol in. Dit is een partnerschap tussen Indaver, SLECO, FINEG, Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO), Water-Link en Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. **Stoomnetwerk Ecluse** brengt een deel van de vrijgekomen stoom via een buizenstelsel tot bij chemische bedrijven in de Waaslandhaven. Die gebruiken deze energie in hun productieprocessen of voor de verwarming van de gebouwen. Vanaf 2026 zal een nieuwe tunnelconnectie onder de Schelde ervoor zorgen dat ook de chemische industrie op de rechter-Scheldeoever bediend wordt. Op termijn gaat zo 100 000 ton CO_2 per jaar minder de lucht in.



E-vrachtwagens

Naast onze inzet om een zo groot mogelijk gedeelte van het wegvervoer naar de waterlopen en de treinsporen te verplaatsen via de modal shift, ondersteunen we ook de **inperking van de onvermijdbare wegtransportemissies.**

In 2024 openden we een **laadhub** voor elektrische voertuigen op vrachtwagenparking Ketenis, met tien CCS-laders (Combined Charging System) die twintig laadpunten met elk een vermogen van vierhonderd kW van stroom voorzien. Het gaat om de eerste Belgische hub voor Milence, en de grootste in Europa. De parking is ook voorzien van de nodige voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs om tijdens het opladen comfortabel te pauzeren.

Later dat jaar volgde een tweede hub op vrachtwagenparking Goordijk, met daar vijf CSS-laders. In 2025 werd op parking Ketenis ook een MCS-laadpunt (Megawatt Charging Systems) geïnstalleerd. En vanaf 2026 zullen chauffeurs ook in Zeebrugge kunnen laden. Al deze **laadinfrastructuur draagt bij aan de realisatie van een groene transportcorridor** tussen de havengebieden van Antwerpen en Zeebrugge.



> De nood aan laadinfrastructuur is een sleutelelement in de elektrificatie van het wegtransport. Volledig in lijn met onze voortrekkersrol in de transitie naar hernieuwbare energie, besloten we om actie te ondernemen en samen met Milence laadstations te voorzien in het Antwerpse havengebied. We hopen hiermee een inspiratiebron te zijn voor andere havens en logistieke zones.
>
> **— William Demoor, Chief customer relations officer van Port of Antwerp-Bruges**

3.4 Koolstofvoetafdruk 2025

Onze CO_2-voetafdruk voor 2025, en ter referentie de voetafdrukken van de afgelopen jaren, zijn weergegeven in onderstaande tabel. De cijfers omvatten alle organisaties volgens de operationele controle. Aangezien er geen scope 3 targets gedefinieerd zijn, binnen het klimaatplan van Port of Antwerp-Bruges, moeten hiergenoemde 'targets' geinterpreteerd worden als forecast.

in ton CO_2-eq

Categorie	Methode	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Realisatie '19-'25	Realisatie '19-'25 (%)	Targets: Forecast 2030	Target procentueel Verschil % tov 2019
Scope 1												
Stationary combustion		1172	1127	1409	948	922	907	768	-404,4	-34,5%	199	-83,02%
Mobile combustion		20 847	20 933	21 274	19 905	20 793	19 549	18 193	-2 654,5	-12,7%	11 594	-44,39%
Scope 2												
Aangekochte elektriciteit	Location based	2936	3097	2340	2064	1867	1723	1818	-575,1	-99,7%	0	100,00%
	Market based	577	652	504	372	2	2	2	-1117,4	-38,1%		
Scope 3												
1. Aangekochte goederen en diensten (OPEX)		9669	10 741	10 738	11 218	11 257	11 526	12 465	2795,7	28,9%	18 227	88,51%
2. Kapitaal-goederen (CAPEX)		17 650	23 567	19 405	22 412	37 598	28 991	38 848	21 198,5	120,1%	53 310	202,04%
3. Brandstof en energie gerelateerde activiteiten		5113	5129	5157	4762	4904	4659	4371	-742	-14,5%	4003	-21,71%
4. Upstream transport en distrubutie		700	880	773	862	1253	1039	1316	615,2	87 8%	1834	161,82%
5. Afval gegenereerd in bedrijfsvoering		2941	2965	1260	908	950	874	776	-2164,9	-73 6%	917	-68,82%
6. Zakenreizen		402	100	474	1174	1592	1981	2067	1664,7	413,9%	1824	353,56%
7. Woon-werkverkeer		1802	1709	1815	1814	1932	1913	1963	161,5	9%	2076	15,21%
8. Upstream Gehuurde activa		12 356	11 586	8859	9551	9059	8936	8933	-3423,6	-27,7%	4390	-64,47%
11. Gebruik van verkochte producten of diensten		1 210 165	1 148 193	1 264 997	1 355 690	1 251 172	1 256 022	1 223 416	14 323,5	1,2%	1 131 574	-6,49%
13. Downstream Verhuurde activa		52	50	59	58	54	52	58	5,9	11,4%	0	100,00%
15. Beleggingen / financiële assets		98 574	92 660	98 575	91 366	95 795	65 217	55 030	-43 544,9	-44,2%	32 858	-66,67%
Totaal	**Location based**	**1 384 379**	**1 322 738**	**1 437 134**	**1 522 729**	**1 439 148**	**1 403 390**	**1 370 020**	**-14 359**	**0%**		
Totaal	**Market based**	**1 382 020**	**1 320 293**	**1 435 298**	**1 521 038**	**1 437 283**	**1 401 669**	**1 368 204**	**-12 744**	**-0,9%**	**1 262 806**	**-8,63%**

Voor scope 3 vermelden we enkel de significante categorieën. Volgende categorieën horen daar niet bij:

- Scope 3.9 – Downstream transportation and distribution: deze emissies worden veroorzaakt door externe logistieke ketens en vallen grotendeels buiten de operationele controle van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge.
- Scope 3.10 – Processing of sold products en scope 3.12 – End-of-life treament of sold products: aangezien Havenbedrijf Antwerpen-Brugge geen fysieke producten verkoopt, zijn verwerkingsemissies niet van toepassing (en de relevante vaaremissies vallen onder scope 3.11).
- Scope 3.14 – Franchises: Havenbedrijf Antwerpen-Brugge heeft geen franchises.

Bij de berekening van onze voetafdruk geven we nog enkele **disclaimers** mee die we in de komende jaren hopen op te lossen:

- We nemen de emissies van minderheidsbelangen momenteel nog niet op in de carbon footprint. Volgens het GHG-protocol moeten organisaties de emissies die samenhangen met hun minderheidsbelangen opnemen onder scope 3 — categorie 15 (“investeringen”).
- We stemmen de berekeningswijze van scheepvaartemissies voor de haven van Zeebrugge af met die voor Antwerpen. De methodologieën zijn momenteel nog niet volledig gealigneerd.

Scope 1 en 2 – Terugblik 2019–2025

Voor scope 1 en scope 2 is er een reductie in 2025 ten opzichte van 2019 van 16%. Dit is te danken aan:

Gebouwen

- Aankoop 100% groene stroom in Zeebrugge waardoor alle aangekochte elektriciteit van onze gebouwen nu 100% groene stroom is.
- Renovatie bedieningsgebouw Kallosluis
- CO_2-reductieprojecten, onder meer bij de Royerssluis

Vloot

- Uitfasering van sleepbootreeks 80, die gemaakt werd in de jaren '70
- Doorlopende vervanging van sleepboten met een Voith-Schneider aandrijving door de veel zuinigere RSD-aandrijving
- De aankoop van de eerste elektrische sleepboot
- De nieuwe technologieën (waterstof, elektrisch en methanol) voor commerciële sleeptaken kennen wel nog een moeilijke start waardoor het aandeel in de totale sleeptaken nog gering is.

Wagenpark

- Voor onze poolwagens, salariswagens en utilitaire voertuigen zijn we verder gegaan met de uitrol naar meer elektrische wagens en plug-in hybrides.
- De stijging van 46,2% in kapitaalgoederen is te verklaren door een heel aantal extra werven die zijn opgestart.

Gebouwen

-56 %

-34,4% (graaddagen gecompenseerd)

Belangrijkste acties

- Aankoop 100% groene stroom platform Zeebrugge 2022
- Bedieningsgebouw Kallosluis
- CO_2-reductieprojecten o.m. Royerssluis & andere

Vloot

-11,5 %

-10,8% (draaiuren)

Belangrijkste acties

- Uitfasering sleepvlootreeks 80'ers
- Voith-Schneider vervangen door veel zuinigere RSD-aandrijvingen
- Maar: nieuwe technologieën kennen een moeilijke start

Draaiuren:

19 981 Ton (2019) → 18 949 Ton (2024)

449 kg CO_2/u (2019) → 400 kg CO_2/u (2024)

Wagenpark

-44,7 %

Belangrijkste acties

Uitrol elektrische wagens (EV) en plug-in hybride (PHEV)

- Poolwagens: 51% EV
- Salariswagens: 42% EV
- Utilitaire voertuigen: 3% EV

3.5 Energieconsumptie en energiemix

Energie is een belangrijke thematiek binnen onze duurzaamheidsinspanningen gericht op klimaatmitigatie. **Alle acties omvatten een energetische component.** Denk maar aan de vergroening van onze sleepvloot, waarover we reeds vertelden in de inleiding van dit verslag.

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge is actief in wat de **high climate sector** genoemd wordt, met NACE-code 50.3: 'dienstverlening voor vervoer over water'.

Energieconsumptie en energiemix

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Brandstofverbruik uit steenkool en steenkoolproducten (MWh)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Brandstofverbruik uit ruwe olie en aardolieproducten (MWh)	78 439,73	78 555,28	80 335,09	74 358,96	77 536,52	72 635,10	67 387,16
Brandstofverbruik uit aardgas (MWh)	2903,89	2644,75	3433,64	2652,12	2561,50	2746,87	2426,36
Brandstofverbruik uit andere fossiele bronnen (MWh)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	69,84	9,08
Verbruik van aangekochte of verworven elektriciteit, warmte, stoom en koeling uit fossiele bronnen (MWh)	3060,76	3131,46	3363,99	2566,84	0,01	0,01	0,01
Totale fossiele energieconsumptie (MWh)	84 404,39	84 331,50	87 132,72	79 577,92	80 098,03	75 451,81	69 822,60
Aandeel van fossiele bronnen in het totale energieverbruik (%)	84,01	84,09	84,76	84,79	82,94	82,34	80,31
Brandstofverbruik uit nucleaire bronnen (MWh)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aandeel van het verbruik uit nucleaire bronnen in het totale energieverbruik (%)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Brandstofverbruik uit hernieuwbare bronnen (MWh)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	47,55	143,15
Verbruik van aangekochte of verworven elektriciteit, warmte, stoom en koeling uit hernieuwbare bronnen (MWh)	15 546,69	15 339,50	15 017,40	13 369,24	15 731,48	15 346,59	15 996,51
Verbruik van zelfopgewekte hernieuwbare energie zonder brandstof (MWh)	523,34	617,65	647,47	910,61	741,62	790,18	980,78
Totaal verbruik van hernieuwbare energie (MWh)	16 070,03	15 957,15	15 664,87	14 279,85	16 473,10	16 184,33	17 120,44
Aandeel van hernieuwbare bronnen in het totale energieverbruik (%)	15,99	15,91	15,24	15,21	17,06	17,66	19,69
Totale energieconsumptie (MWh)	**100 474,42**	**100 288,65**	**102 797,59**	**93 857,77**	**96 571,13**	**91 636,14**	**86 943,05**

Energieproductie

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PV production (MWh)	863,73	905,35	978,87	1 440,98	1 176,92	1 166,44	1 656,44

4. Milieu – Omgeving

Bij Havenbedrijf Antwerpen-Brugge zijn we ons bewust van onze impact op het milieu, maar ook van de positieve effecten die we kunnen realiseren door de juiste maatregelen te treffen. We besteden veel aandacht aan thema's als biodiversiteit, water en vervuiling en zetten ook stappen richting een circulair havenmodel.

In dit hoofdstuk zetten we onze beleidskrijtlijnen en concrete projecten voor de verschillende milieuaspecten binnen het havengebied op een rijtje. Havenbedrijf Antwerpen-Brugge is telkens initiatiefnemer, tenzij anders vermeld. De projecten waarover gerapporteerd wordt, situeren zich echter op het niveau van het volledige havengebied en niet enkel op de eigen operaties.



© Havenwereld

Waar mogelijk de impact op de omgeving beperken en er tegelijk een positieve invloed op uitoefenen, vraagt om specifieke actieprogramma's op basis van data en onderzoek.

Impacten, risico's en opportuniteiten

IRO Type		Beschrijving
Opportuniteit	Downstream Eigen operaties	Ontzorgen van havengebruikers door het ontwikkelen van collectieve oplossingen
Risico	Downstream Eigen operaties	Niet behalen van de Europese waterkwaliteitsdoelstellingen tegen 2027 wat zou leiden tot moeilijkheden bij het verkrijgen van nieuwe vergunningen Beperkingen op de bedrijfsvoering door wetgevende kaders en stijgende operationele kosten door toenemende wetgeving
Positieve impact	Eigen operaties	Samenwerking met lokale natuurbeschermingsorganisaties Ontwikkeling van het soortenbeschermingsprogramma en aanleggen van netwerk van ecologische infrastructuur zorgt voor een duurzame instandhouding van havenspecifieke beschermde soorten
Negatieve impact	Upstream Downstream Eigen operaties	Waterconsumptie en lozing door havengebruikers Verstoring van biodiversiteit door havenactiviteiten De impact op omliggende natuurgebieden door stikstofdepositie Landinname ten koste van polderlandschap en landbouwecosystemen

4.1 Omgevingsrisico's

De materialiteitsanalyse, waaraan zowel experts als stakeholders een bijdrage leverden, is niet ons enige instrument om risico's in kaart te brengen. We doen ook aan risicomanagement via een interne **Enterprise Risk Matrix**: een team van experts volgt de voornaamste bedrijfsrisico's thematisch op, maakt gedetailleerde risico-inschattingen en monitort de beheermaatregelen. Daar horen ook enkele milieuthema's bij.

- Voor **biodiversiteit** steunen we op verschillende studies van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), de monitoringsrapporten en de samenwerking in de beheergroepen voor specifieke natuurgebieden, diersoorten of habitattypes.
- Voor **water** zetten we in op benefit mapping en een risicoanalyse. We bundelen al deze informatie in het Asset Management Plan 'water' (lokaal en als onderdeel van de waterstrategie) en op regionaal niveau in het stroomgebiedbeheerplan.
- Ook voor **bodem en grondwater** vertrekken we van een benefit mapping en een risicoanalyse. Een gedetailleerde risicobeoordeling bereiden we nog voor met een bredere groep. Al deze informatie is geconsolideerd in het beheerplan 'bodem' (lokaal en als onderdeel van de bodem- en PFAS-strategie) en op regionaal niveau in studies van OVAM en VMM.

4.2 Biodiversiteit

4.2.1 Beschermde natuur rond de haven

Ons biodiversiteitsbeleid vloeit voort uit de **beschermingszones** die Vlaanderen identificeerde. Daarvoor baseerde de Vlaamse regelgever zich in eerste instantie op de richtlijnen van het netwerk Natura 2000. Voor elk van deze zogenaamde speciale beschermingszones stelde de Vlaamse Regering specifieke instandhoudingsdoelstellingen op, toegespitst op de lokale beschermde habitats en soorten.

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden, met als doel fauna, flora en de natuurlijke leefomgeving te beschermen en zo de biodiversiteit te behouden. De samenstelling ervan komt voort uit de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn, met voor beide richtlijnen speciale beschermingszones: SBZ-V en SBZ-H.

Daarnaast duidde Vlaanderen gebieden aan die vallen onder het **Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)**. Een belangrijk instrument binnen het natuur- en bosbeleid, want met zijn aaneengesloten gebieden geldt het VEN als de ruggengraat van de natuurlijke structuur in Vlaanderen. Om de toekomst van deze natuurkernen veilig te stellen, zijn er extra beschermingsmaatregelen van toepassing.

- Havengebied: buffer 20km
- Havengebied
- Enkel VEN
- Enkel SBZ-H
- Overlap SBZ-H en VEN



Bovenstaande overzichtskaarten geven alle beschermde zones op het grondgebied van Port of Antwerp-Bruges weer. Ze maken duidelijk dat de SBZ-H- en VEN-zones op veel plaatsen overlappen.

De aangeduide bufferzone met een straal van 20 kilometer is belangrijk in het kader van de stikstofdepositie rond het havengebied.

De stikstofproblematiek

Vlaanderen kampt met een stikstofproblematiek, te wijten aan de uitstoot van ammoniak (NH_3) en stikstofoxiden (NOx). Terwijl landbouw in onze regio de grootste bron van ammoniakuitstoot blijft en lokaal een negatief effect heeft, dragen industriële processen en verkeer bij tot de stikstofoxide-emissies met een regionale impact. Deze ontstaan vooral door de verbranding van fossiele brandstoffen in scheepsmotoren, vrachtverkeer, industrie en energieproductie.

De stikstofemissies van de activiteiten in de haven kunnen door atmosferische depositie (zie deel lucht) neerslaan op de Belgische en Nederlandse natuurgebieden in de buurt. Dat is in hogere mate het geval in het Antwerpse havengebied, waar de activiteiten meer stikstof uitstoten dan die in Zeebrugge. Stikstofdepositie leidt tot vermesting en verzuring van de bodem, met als gevolg dat planten die van voedselarme bodems houden verdwijnen en soorten die goed gedijen in stikstofrijke omstandigheden de bovenhand nemen. Dat zet de biodiversiteit in stikstofgevoelige habitats onder druk. Ook komt Vlaanderen zo in conflict met de Europese natuurwetgeving, waaronder de Habitatrichtlijn.

Een stikstofakkoord, dat een wettelijk kader voorziet waarbinnen vergunningen verleend kunnen worden, was onontbeerlijk. Dat kader is nu **ook van toepassing op de vergunningsprocedures in het havengebied.** Nieuwe bedrijfsactiviteiten of uitbreidingen mogen geen negatieve impact hebben op de nabijgelegen beschermde zones.

Om een vergunning te kunnen krijgen, is het **een must om de impact van een project op de Natura 2000-gebieden binnen de bufferzone goed in kaart te brengen.** De relevante Vlaamse stikstofgevoelige gebieden zijn de Kalmthoutse Heide, het Klein en Groot Schietveld, de Kievitsheide, de Vallei van de Kleine Nete, de Historische Fortengordel van Antwerpen, de Wuustwezelheide, het Bos en Heide van Zandig Vlaanderen, het Schelde- en Durme-estuarium, De Kuifeend en Blokkersdijk, de Middenloop van de Schelde, de Schorren en Polders van de Beneden-Schelde en het Zwin.

De rapportering van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) over de NOx-emissies binnen het havengebied wijst op een **sterk dalende trend** in de afgelopen twintig jaar. En dat ondanks een sterke toename van de overslagactiviteiten.

De terugval van de stikstofuitstoot danken we aan de inzet van schonere technologieën, de verbeteringen op vlak van energie-efficiëntie en de strengere milieuregels. Toch blijven extra inspanningen nodig om de uitstoot van zowel industriële activiteiten als transport terug te dringen en de impact op de gezondheid van de mensen en op kwetsbare natuurgebieden verder te beperken.

4.2.2 Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven

In het Antwerpse havengebied leven liefst **negentig beschermde plant- en diersoorten**, waaronder 51 havenspecifieke soorten. We zetten in op hun instandhouding volgens de Europese richtlijnen via een reeks acties opgenomen in een soortenbeschermingsprogramma dat telkens vijf jaar loopt, waarna een vervolgprogramma wordt opgemaakt.

Focus op 'paraplusoorten'

Het tweede soortenbeschermingsprogramma (2022-2027) is opgehangen aan tien zogenaamde paraplusoorten:

- argusvlinder
- blauwborst
- gebouwbewonende zwaluwen
- groenknolorchis
- meervleermuis
- oeverzwaluw
- rugstreeppad
- visdief
- wilde orchideeën
- zwartkopmeeuw

Paraplusoorten zijn dieren en planten waarvan de inrichtings- en behoudsmaatregelen ook een **gunstig effect hebben op andere soorten** die in dezelfde habitat voorkomen. Deze soorten liften als het ware mee onder de paraplu aan maatregelen voor de paraplusoort.



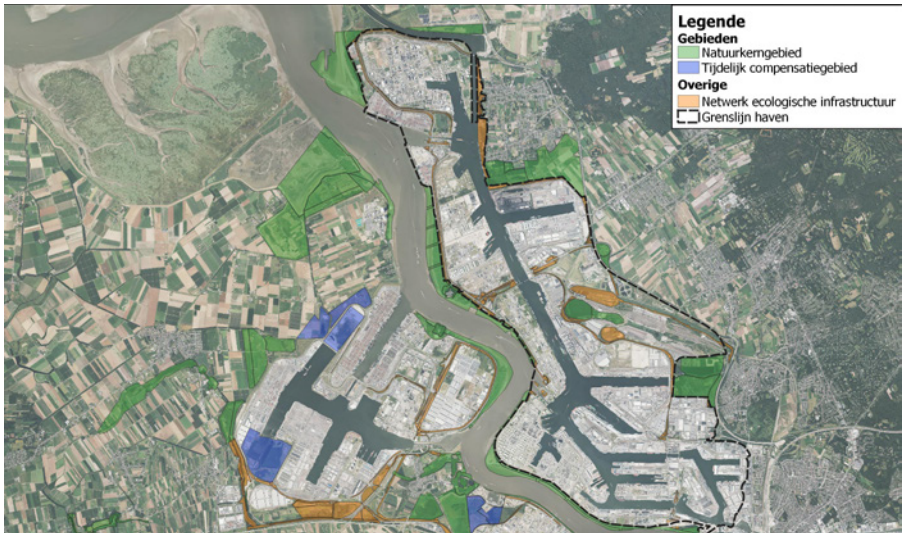
In het havengebied leven heel wat beschermde soorten. De aanleg van nieuwe infrastructuur in de haven heeft een impact op deze aanwezige fauna en flora en dat bemoeilijkt de bijhorende vergunningsprocessen. Als antwoord daarop zag in 2014 het eerste **soortenbeschermingsprogramma** voor beschermde dier- en plantensoorten het levenslicht, met voor bepaalde soorten quota en de acties om die te behalen. Er werden tien havenspecifieke soorten uitgekozen.

De concrete maatregelen komen voort uit onderzoek van de Universiteit Antwerpen, dat per soort naging welke oppervlakte en welk habitattype nodig zijn om de instandhouding te verzekeren. Door die acties in de praktijk te brengen in zowel de ecologische corridors als de kerngebieden, beantwoorden we aan de noden van deze planten en dieren én aan die van de bedrijven. Het programma maakt industriële en logistieke ontwikkeling mogelijk binnen een ecologisch kader door op gebiedsniveau populaties van een kwalitatieve habitat te voorzien. Wanneer nodig kan bij individuele vergunningsdossiers ook naar compensatie-oplossingen buiten het eigen bedrijfsterrein worden gezocht.

Het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** voorziet dat 5% of zeshonderd hectare van het totale zeehavengebied gevrijwaard blijft van bedrijfsontwikkelingen en deel uitmaakt van het ecologisch infrastructuurnetwerk (EIN). Dat bestaat uit een netwerk van kerngebieden, ecologische corridors en stapstenen.

Kerngebieden, denk aan de Drijdijck en het Groot Rietveld op de linker-Scheldeoever en de Opstalvallei en De Kuifeend op de rechter-Scheldeoever, zijn grotere oppervlakten aaneengesloten natuur met veelal een hogere natuurwaarde. Ze worden geconnecteerd via stapstenen en groene corridors, die garanderen dat populaties niet geïsoleerd raken in de periferie van het havengebied of langs de Schelde.

Overzicht natuurkerngebieden en ecologisch infrastructuurnetwerk (EIN)



Samenwerking met Natuurpunt

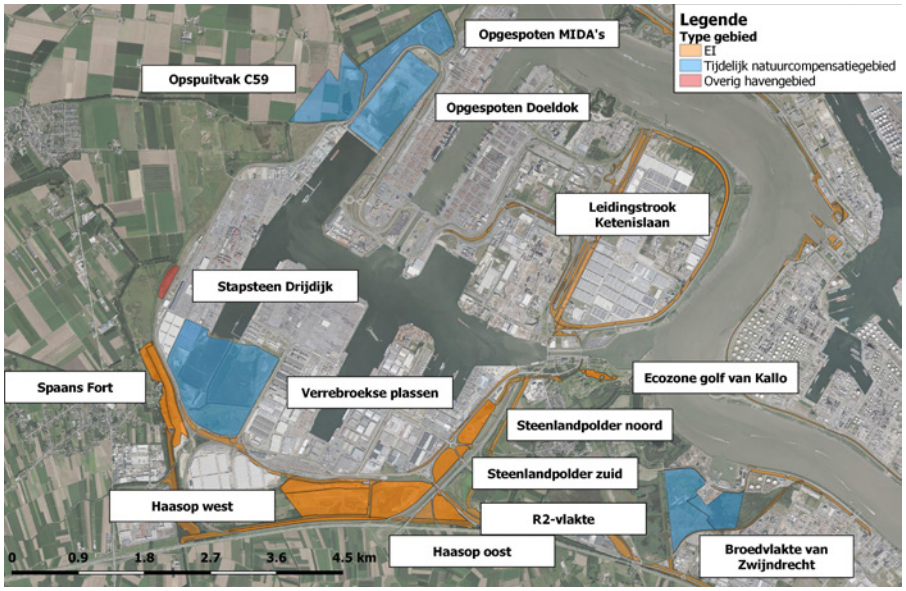
Via het samenwerkingsverband **'Antwerpse haven natuurlijker'** slaan we de handen structureel ineen met Natuurpunt om onze biodiversiteitsdoelstellingen te realiseren. Natuurpunt schakelt 4,6 FTE's in voor terreinkartering, projectbegeleiding, ecologisch onderhoud en adviesverlening aan Havenbedrijf Antwerpen-Brugge.

Deze samenwerking helpt ons om onze acties wetenschappelijk te onderbouwen en garandeert een efficiënte uitvoering van het ecologisch onderhoud dat zorgt voor het behoud en herstel van waardevolle habitats en soorten in het havengebied.

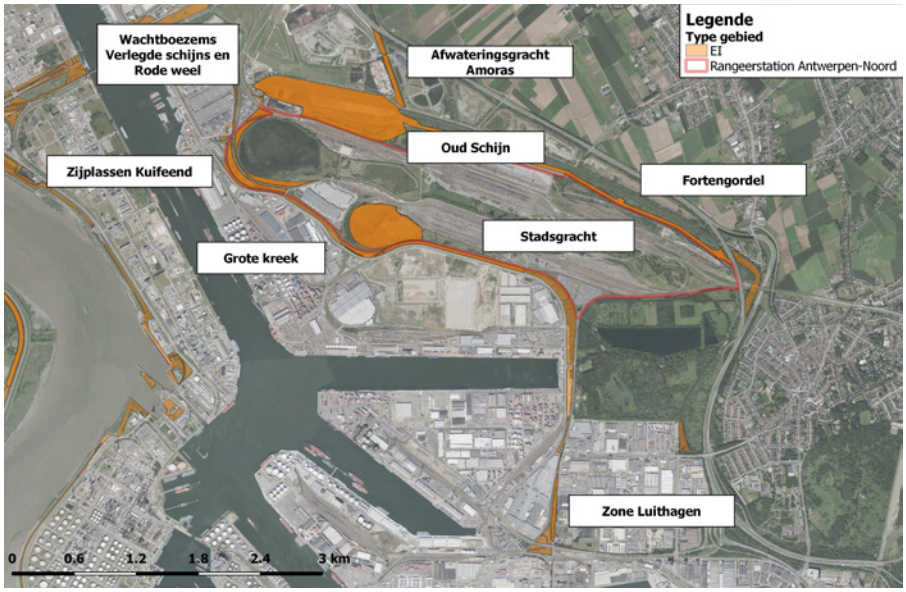
De professionele medewerkers van Natuurpunt Antwerpen Noord & Kempen staan in voor een intensieve monitoring van de in het soortenbeschermingsprogramma opgenomen populaties. Daarbij krijgen ze de hulp van een grote groep vrijwilligers en de data van waarnemingen.be. Jaarlijks verschijnt een **monitoringsrapport over het afgelopen jaar**, dat de oppervlakten en populatiegroottes toetst aan de vooropgestelde targets. Dat is keer op keer een lijvig document, met informatie over de toestand van elke soort en inzicht in de belangrijkste trends.

De figuren hieronder tonen een overzicht van zones van het ecologisch infrastructuurnetwerk waarbinnen regelmatig monitoring gebeurt op respectievelijk de linker- en de rechter-Scheldeoever.

Belangrijke zones voor de monitoring LSO



Belangrijke zones voor de monitoring RSO



In het **tweede soortenbeschermingsprogramma '22-'27** actualiseerden we de lijst van beschermde soorten en definieerden we verdere acties voor deze populaties. Het programma telt ook zeven havenspecifieke habitats:

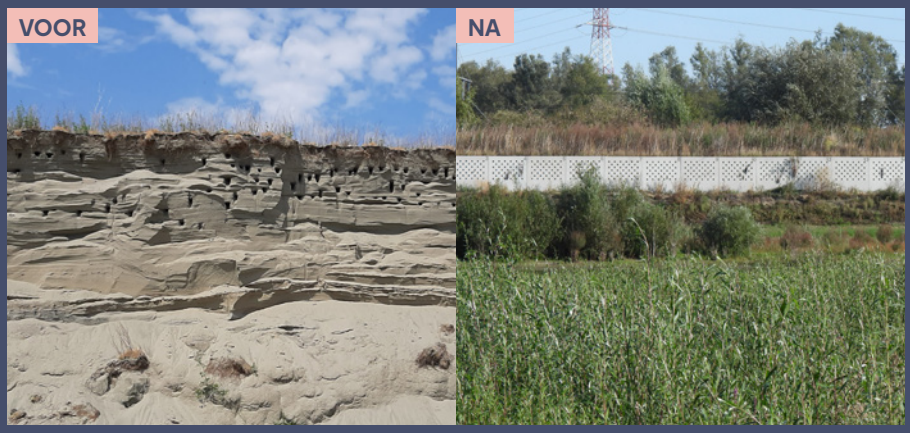
- Pioniersvegetaties type II (opgespoten terreinen met zeer ijle begroeiing)
- Droge graslanden en ruigtes
- Natte graslanden en depressies op opgespoten terreinen
- Struweel en bos op kalkhoudend substraat
- Riet en moeras
- Eutroof water en diepe waterplassen
- Gebouwen en droge infrastructuur

Het soortenbeschermingsprogramma en het bijhorende Ecologische Infrastructuur Netwerk (EIN) vormen geen onderdeel van Natura 2000, maar leveren wel een bijdrage aan de specifieke instandhoudingsdoelstellingen voor SBZ De Kuifeend op de rechter-Scheldeoever en SBZ Schorren en Polders van de Beneden-Schelde op de linker-Scheldeoever.

Oeverzwaluwwanden in het havengebied

In natuurreservaat **De Kuifeend** bouwde een grote kolonie oeverzwaluwen haar nesten. In samenwerking met Natuurpunt werd de dijk met een graafkraan geoptimaliseerd, en creëerde men een zwaluwwand van 200 meter lang en 1,5 meter hoog. Het vrijgekomen zand diende om het onderliggende dijklichaam te verstevigen.

Dit is slechts een van de veel oeverzwaluwwanden in de Antwerpse haven. Zo zagen in 2024 nog drie gelijkaardige broedzones het levenslicht.



De oeverzwaluwwand voor en na de werken: de dijk werd gestabiliseerd en verhard zodat deze niet meer kan instorten en vossen de zwaluwnesten niet kunnen uitgraven.

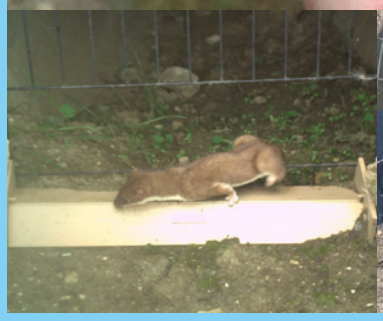
Natuurcorridors in het havengebied

Om de **migratie van de rugstreeppad** te ondersteunen, legde Havenbedrijf Antwerpen-Brugge vijf natuurcorridors aan. Onderzoek toont aan dat die ook effectief worden gebruikt. De padden kiezen hun routes afhankelijk van seizoen en bestemming, wat bewijst dat gerichte groene infrastructuur barrières succesvol doorbreekt.

Cameravallen registreerden daarnaast een brede waaier aan andere soorten, waaronder de kleine watersalamander, de gewone pad, verschillende kikkers en zoogdieren zoals konijnen, egels en spitsmuizen. Ook de kwetsbare hermelijn werd meerdere keren waargenomen, wat de ecologische waarde van de corridors onderstreept. De natuurcorridors functioneren als echte 'wildlife highways' die verschillende leefgebieden verbinden. Met cameravallen en laserdrempels wordt het gebruik continu opgevolgd, zonder verstoring. Bluetooth-zenders op rugstreeppadden bieden bijkomend inzicht in hun verplaatsingsgedrag binnen de industriële omgeving.

— Johan Baetens, projectcoördinator 'Antwerpse haven natuurlijker' bij Natuurpunt





Hermelijn maakt gebruik van de corridor



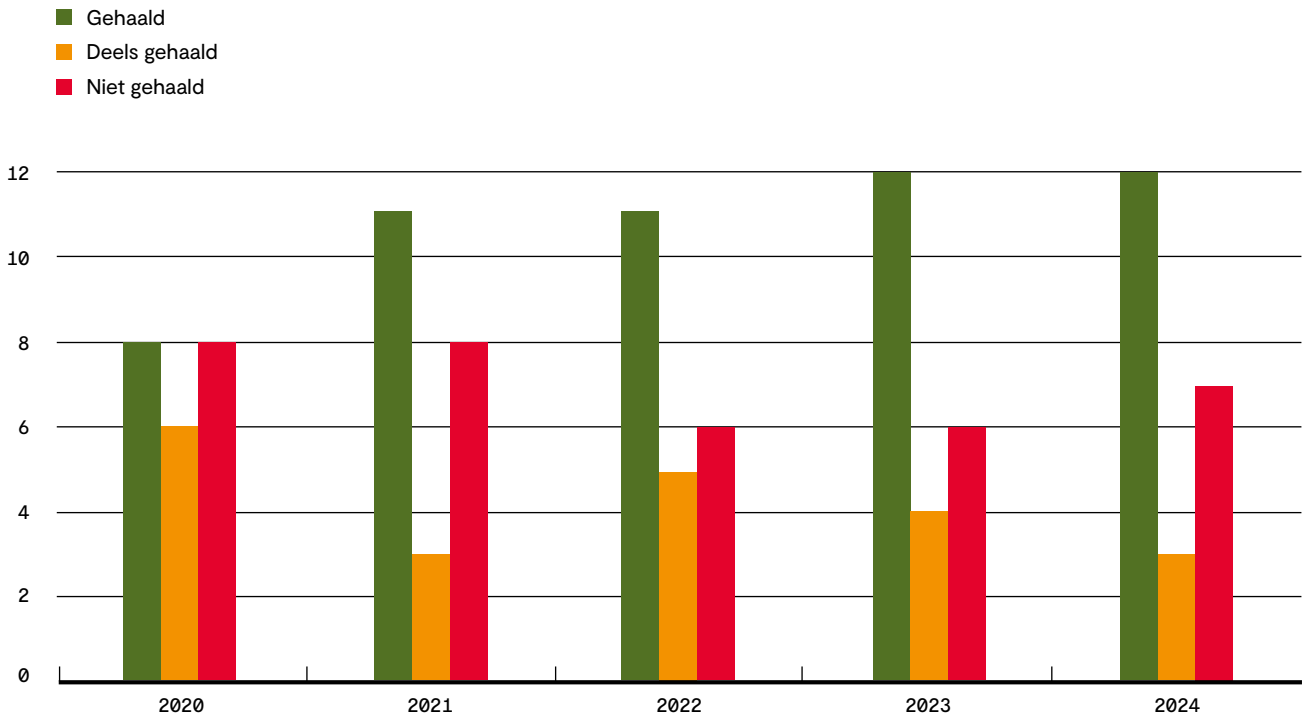
Ecotunnel in het havengebied

In onderstaande tabel lijsten we per paraplusoort de **doelstellingen** van het soortenbeschermingsprogramma op, inclusief een stand van zaken. Als we naar de evoluties van de voorbije jaren kijken, tekent zich voor de meeste doelstellingen een positieve trendlijn af.

Paraplusoort	Doelstelling	Stand van zaken (2024)	Beoordeling
Blauwborst	50-60 broedparen	37 broedparen	Niet gehaald
	66-84 ha rietmoeras	58,93 ha	Niet gehaald
	28-46 ha open water	49,26 ha	Gehaald
Gebouw-bewonende zwaluwen	2 kolonieplaatsen van gierzwaluw op RSO*	2 kolonieplaatsen op RSO*	Gehaald
	4 kolonieplaatsen van huiszwaluw op LSO* en RSO*	3 kolonieplaatsen op RSO* en 2 kolonieplaatsen op LSO*	Gehaald
	Onderzoek naar het aantal broedlocaties van boerenzwaluw	Vooral onderzoek op terreinen waar de aanwezigheid reeds gekend was	Niet gehaald
Overzwaluw	1000 broedparen gespreid over LSO* en RSO* met minimum van 600 broedparen op LSO*	987 broedparen (503 in SBZ op LSO*, 0 buiten SBZ op LSO* en 352 op RSO*)	Niet gehaald
Visdief	Hoogkwalitatieve broedplaats op LSO* en tijdelijke broedlocatie op RSO*	3 permanente broedplaatsen op LSO*, 1 tijdelijke broedplaats op RSO*	Gehaald
Zwartkopmeeuw	1 permanente broedlocatie op RSO*	Geen broedlocatie op RSO*	Niet gehaald
Meervleermuis	1 kolonieplaats van elk type (gebouw en boomholte) op RSO* en op LSO*	28 kasten voor gebouwbewonende vleermuizen en 22 holtekasten	Gehaald
	1 winterverblijfplaats	Winterverblijfplaats werd ingericht	Gehaald
	Connectiviteit tussen foerageergebieden onderling en tussen foerageergebieden en zomerkolonies	Op de gekende vliegroutes bevinden zich slechts enkele punten met goede connectiviteit	Niet gehaald
Rugstreeppad	Minimaal 800 adulten op LSO*	1799 adulte dieren op LSO*	Gehaald
	3 permanente kerngebieden op LSO* met daarin telkens minimaal 1 deelpopulatie van 200 adulte dieren	Doelstelling enkel gehaald in Haasop en Steenlandpolder, niet in het Groot Rietveld	Deels gehaald
	2 permanente kerngebieden op RSO* met daarin telkens minimaal 1 deelpopulatie van 200 adulte dieren	Deel van de inrichtingen gebeurd in de Bospolder en Muisbroek, nog geen inrichtingen in de Zouten	Deels gehaald
	Een functionele ecologische verbinding tussen de verschillende leefgebieden en een goede connectiviteit met de gebieden buiten de functionele ecologische eenheid	De verbinding tussen Haasop Oost, de R2-vlakte, Steenlandpolder Zuid en Steenlandpolder Noord werd geoptima-liseerd. Eerder gebeurde hetzelfde rond het verhoogd rondpunt Haandorp	Gehaald
Argusvlinder	224 ha droge schrale graslanden binnen en 11 ha buiten havengebied	Nog niet volledig gekarteerd, doelstelling waarschijnlijk niet gehaald	Niet gehaald
Groenknolorchis	Behoud populatie Haasop	Populatie Haasop behouden	Gehaald
	Potenties creëren voor een tweede populatie	Haasop Oost werd ingericht	Gehaald
Wilde orchideeën	10 groeiplaatsen voor soorten van natte depressie van telkens minimaal 1 ha	11 groeiplaatsen, oppervlaktedoelstelling wordt enkel gehaald aan de Ketenislaan	Deels gehaald
	5 groeiplaatsen voor soorten van bosranden	9 groeiplaatsen	Gehaald
	10 groeiplaatsen voor soorten van droge graslanden	20 groeiplaatsen	Gehaald

***LSO = Linker-Scheldeoever RSO = Rechter-Scheldeoever**

Doelstellingen Soortenbeschermingsprogramma



De laatste jaren steeg het aantal behaalde doelstellingen. In 2024 noteren we helaas ook een stijging van de niet-behaalde doelstellingen, onder andere door het extreem natte weer tijdens het broedseizoen.

Om **extra beheerwerken te vermijden,** denk aan het wegnemen van opschietende wilgen in oeverzones of het maaien van woekerende vegetatie op broedeilanden, zijn preventieve maatregelen nodig. Met het oog op de droogteproblematiek is het langer ter plaatse houden van water een rode draad en het onderwerp van heel wat onderzoek.

Ook werken kunnen voor een aanzienlijke verstoring van het Ecologische Infrastructuur Netwerk (EIN) zorgen. Daarom verleent Havenbedrijf Antwerpen-Brugge telkens **advies** in het kader van vergunningsaanvragen. De zones waar regelmatig in gewerkt moet worden, kunnen we dubbel valoriseren: als leidingenzones én als natuurcorridors. Volgende adviezen komen regelmatig aan bod:

- retourbemaling via een nabijgelegen gracht of beek helpt om verdroging door bemaling tegen te gaan;
- het leggen van rijplaten helpt om spoorvorming in het EIN tegen te gaan; en
- bij maaiwerken helpen afzuiginstallaties, een afgedekt vervoer van het maaisel en propere werk- en voertuigen om de verspreiding van invasieve exoten als de Japanse duizendknoop tegen te gaan.

De bestrijding van Japanse duizendknoop

De invasieve **Japanse duizendknoop** verdringt de inheemse natuur en kan ook behoorlijke schade aanrichten aan infrastructuur, zoals het (omhooggeduwd) beton op fietspaden en (aangetaste) leidingen. De bestrijding ervan is niet alleen erg duur, maar ook lastig en enkel mogelijk via een langdurige aanpak. Elke 2 cm² plant die achterblijft of wegspringt tijdens het maaien kan een nieuwe broeihaard veroorzaken.



Babyplantjes (stekjes) vallen in de smaak bij schapen en kunnen zo beheerd worden, maar bij volwassen planten ligt dat anders. Om de planten weg te halen, moet er zeer diep worden gegraven. Ze onvolledig verwijderen zorgt er net voor dat ze meer beginnen te woekeren.

In 2024 bestreden we samen met Natuurpunt 1,1 hectare aan Japanse duizendknoop door middel van elektrocutie. Dat blijkt een goede techniek om de plant te beheersen en klein te houden, al zijn per jaar meerdere herhalingen nodig om succesvol te zijn.

4.2.3 Beheercommissies Natuur

De ontwikkeling van een aantal zones in de havenplatformen Antwerpen en Zeebrugge heeft een negatieve **impact op de natuurwaarden** in bepaalde speciale beschermingszones. Daarvoor moeten, in lijn met de Europese regelgeving, natuurcompensaties worden uitgevoerd. Om die goed op te volgen, richtte de Vlaamse Regering drie organen op: de Beheercommissie Natuur Linkerscheldeoever, de Beheercommissie Natuur Rechterscheldeoever en de Beheercommissie Natuur Achterhaven.

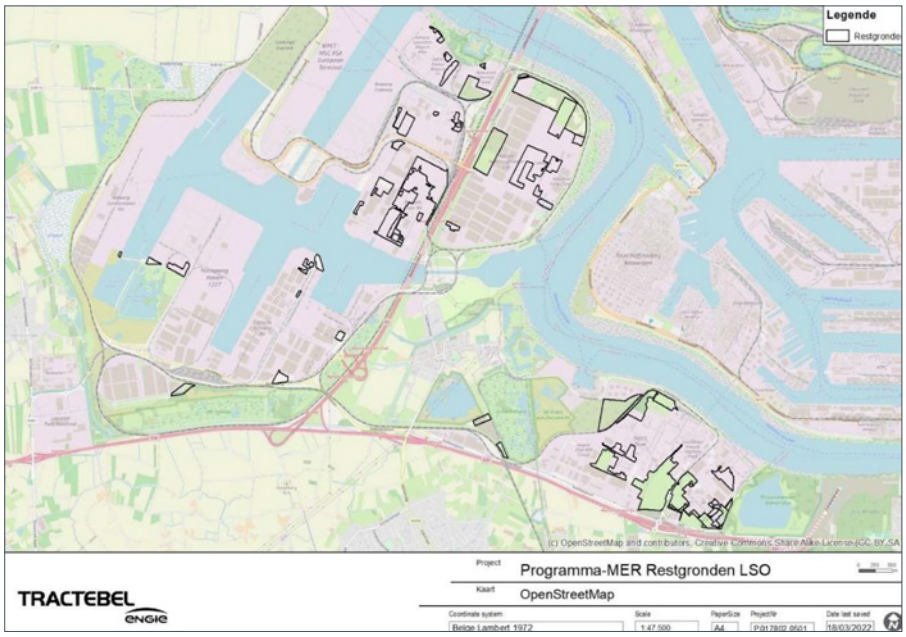
Beheercommissie Natuur Linkerscheldeoever – Antwerpen

Deze beheercommissie streeft ernaar een gunstige staat van instandhouding te bereiken in de speciale beschermingszones in de **Waaslandhaven**. Daarbij worden de natuurcompensaties gemonitord en verschillende betrokkenen verenigd. Concreet zijn de volgende taken van tel:

- de gerealiseerde natuurcompensaties en toekomstige havenontwikkelingen met potentiële nieuwe compensatieopgaves opvolgen en begeleiden;
- het waarmaken van de instandhoudingsdoelstellingen van het Vogelrichtlijngebied (SBZ-V) en het Habitatrichtlijngebied (SBZ-H) op de linker-Scheldeoever opvolgen en begeleiden.

Programma restgronden linker-Scheldeoever

De Waaslandhaven is het Antwerpse havengebied op de linker-Scheldeoever en overlapt grotendeels met SBZ-V Schorren en Polders van de Beneden-Schelde. Een inventarisatie in 2019 identificeerde in deze zone – naast enkele zeer grote blokken onontwikkeld gebied – nog zo'n 275 hectare aan verspreid liggende grotere en kleinere **percelen braakliggend terrein dat in aanmerking komt voor industrie, logistiek of overslag**. Dit zijn de restgronden, die voor alle duidelijkheid géén betrekking hebben op het bestaande Ecologische Infrastructuur Netwerk (EIN). Dat blijft behouden en wordt zelfs nog versterkt.



Hoewel de impact van de inname van elk afzonderlijk terrein gering is, blijken de cumulatieve effecten problematisch. Dat blijkt uit onderzoek, dat met name een **groot verlies aan voedselareaal aanstipt voor de bruine kiekendief.**

Om die realiteit mee te nemen in de gewenste inbreiding van de haven en de economische ontwikkeling van deze restgronden, hebben het Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO) samen het programma 'restgronden LSO' opgezet. Dat voorziet in de **aanleg van natuurgebieden die het verlies aan voedselaanbod moeten compenseren.**

Concreet wordt het lappendeken aan restgronden vervangen door nieuwe, homogene natuurgebieden die aansluiting vinden bij het voedselgebied in de polder. Het gaat om 50,58 hectare in de gebieden Beverse Dijk (Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht) en Kreken van Saleghem (Sint-Gillis-Waas). In deze oppervlakte is ook de natuurcompensatie inbegrepen voor de aanleg van de nieuwe vrachtwagenparking aan de Ketenislaan, een met Europese cofinanciering gerealiseerd project op zo'n braakliggende grond in de Waaslandhaven.

In 2024 en 2025 werden de voorbereidingen van deze inrichtingswerken opgestart: de gronden werden verworven, de nodige omgevingsvergunningen werden verkregen en uitvoeringsbestekken werden opgemaakt. Natuurpunt Waasland vzw, al actief in het krekengebied, helpt bij de inrichting en zal het natuurcompensatiegebied later ook beheren.

Er lopen monitoringsprogramma's voor broedvogels, doortrekkende en overwinterende watervogels, andere beschermde dier- en plantensoorten en habitats. De bijhorende **rapportering** verschijnt op de website van de beheercommissie.

De inzichten uit de rapportering helpen om de inrichting van de natuurgebieden te optimaliseren en waar nodig nieuwe beheermaatregelen voor te stellen. **Het projectbureau Beheer en Optimalisatie LSO** is opdrachthouder en staat in voor de uitvoering van de bestaande en nieuwe maatregelen.

In 2024 keurde de Vlaamse Regering een inrichtingsnota goed over de specifieke maatregelen voor het foerageergebied van de bruine kiekendief op de linker-Scheldeoever: 1500 hectare landbouwgebied rondom de natuurgebieden moet bijdragen aan het prooiaanbod van deze roofvogelsoort. De uitvoering van deze acties ligt bij het **projectbureau Dubbel Doel**.

In 2025 sloten Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Maatschappij Linkerscheldeoever, De Vlaamse Waterweg en de afdeling Maritieme Toegang en het Agentschap Natuur en Bos van de Vlaamse overheid een overeenkomst over de werken van beide projectbureaus en de financiering van de maatregelen.

Samenwerking in Groot Saeftinghe

Door de verdere industrialisatie van de Waaslandhaven en de intensivering van de landbouw in het omliggende poldergebied kende de populatie van de **bruine kiekendief** niet de verhoopte positieve trend. Om de natuurdoelen voor deze soort te bereiken, is naast de inrichting van de natuurgebieden in een kernstructuur **ook natuurinclusieve landbouw** nodig. De landbouwzones die dan ontstaan, gelden als foerageergebied waar de vogels op zoek kunnen naar sprinkhanen, muizen, kleine vogels en (jonge) hazen.

Om die reden en vanuit een dubbele doelstelling – instandhoudingsbeleid én compensatiebeleid – ontstond het **Dubbel Doel-project**, dat met de financiële steun van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge inzet op samenwerking met landbouwers in het Grenspark Groot Saeftinghe. Op zo'n negentig hectare aan overheidsgronden in het landbouwgebied mogen zij teeltrotaties met specifieke gewassen opzetten. Die trekken muizen en dus voedsel voor de kiekendief aan. In ruil voor die gronden en de ecologische landbouwondersteuning die ze ontvangen, voegen de participerende landbouwers zelf ook dertig hectare aan eigen gronden toe aan het project.

Een fijn bijproduct: deze extra gronden vormen een hefboom om eiwitrijke gewassen te produceren. Die vervangen geïmporteerde soja als veevoeder en dragen zo bij aan de **eiwittransitie**.

Omdat het werkingsgebied van Groot Saeftinghe deels in Nederland gelegen is, werd het **landbouwinnovatiefonds** uitgebreid – eveneens met de financiële steun van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Het fonds, dat grensoverschrijdende samenwerking bevordert en landbouwers steunt in het bijsturen van hun activiteiten, kreeg daarbij een ruimere focus op water en klimaat. Die uitbreiding omvat zowel het aanpakken van de droogteproblematiek (zie p.85) als het stimuleren van de biodiversiteit.

Beheercommissie Natuur(compensatie) Rechterscheldeoever – Antwerpen

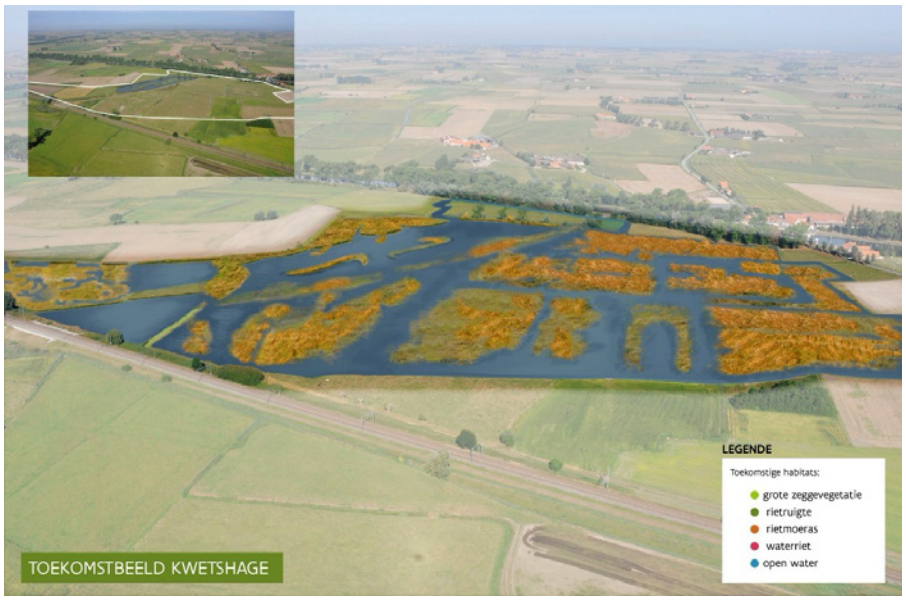
Deze beheercommissie richt zich op de instandhouding van **SBZ De Kuifeend** en de natuurcompensaties voor het rechteroevergebied van de haven van Antwerpen. Deze projecten worden gefinancierd door Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Infrabel, de NMBS en het Agentschap voor Natuur en Bos.

Omwille van een reeks hangende juridische procedures kende de realisatie van de natuurcompensaties op de rechter-Scheldeoever jarenlang een situatie van stilstand. Momenteel werken we aan een volgende (ontwerp)fase van de natuurcompensaties in de Opstalvallei in Berendrecht en participeren we in de verdere optimalisatie van de bestaande natuurgebieden.

Beheercommissie Natuur(compensatie) Achterhaven – Zeebrugge

Deze commissie begeleidt de natuurcompensaties en de ontwikkeling van de Zeebrugse Achterhaven, een zone die een klein onderdeel uitmaakt van de grote **SBZ-V Polder** en de **SBZ-H Poldercomplex**. Hier geldt de **Vlaamse Landmaatschappij** (VLM) als opdrachthouder van de grondverwerving en de inrichtingswerking. Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en de Vlaamse overheid (afdeling Maritieme Toegang en Agentschap Natuur en Bos) staan opnieuw in voor de financiering.

In 2025 vatte de VLM de inrichtingswerken aan voor de tweede en laatste fase van de natuurcompensaties binnen het landinrichtingsproject Kwetshage. Ook werden de onderhandelingen opgestart voor de verwerving van de laatste percelen akkergrond voor omvorming naar permanente natte graslanden.



4.3 Water

4.3.1 Waterrisico's

De droogteproblematiek die soms de kop opsteekt, brengt lage grond- en oppervlaktewaterstanden teweeg, met ook langere periodes van lage Maasafvoer. Dat betekent dat er minder zoet water van de Maas, via het Albertkanaal, naar de dokken op de rechter-Scheldeoever stroomt. Toch zijn dat niet de enige **tastbare gevolgen van de klimaatverandering gelinkt aan water**. Hevige en onvoorspelbare stortbuien en overstromingen kunnen de havenactiviteiten evenzeer in de war sturen. Denk bijvoorbeeld aan het onder water komen te staan van materialen en installaties. Ook weersomstandigheden als hittestress en hevige stormen kunnen de infrastructuur in de haven impacteren.

Dit alles heeft bovendien een **negatieve invloed op de biodiversiteit én op de waterkwaliteit van het dokwater**. Onder andere verzilting en temperatuurstijgingen zijn reële risico's. De stijging van de zeespiegel zorgt ervoor dat er een toename is in het verschil tussen hoog- en laagtij.

De wijze waarop de waterrisico's zich manifesteren, varieert per havenplatform. De Antwerpse context is niet dezelfde als de Zeebrugse. Waar de Antwerpse haven te maken heeft met een aanvoer van zoet water die afhangt van zowel het Albertkanaal als het Schelde-Rijnkanaal, is het voornaamste risico in Zeebrugge de stijging van de zeespiegel.

4.3.2 Programma waterstrategie

Het was noodzakelijk om in actie te schieten en ervoor te zorgen dat er altijd voldoende en kwalitatief water door de havendokken stroomt en dat scheepvaart en industrie blijven functioneren. Dat doen we samen met partners en via een helder beleid, doorvertaald in concrete initiatieven op het terrein.

Het programma waterstrategie is afgestemd op verschillende externe normen en richtlijnen (Kaderrichtlijn Water, Vlaams Reactief Afwegingskader, Vlaamse doelstellingen voor waterzekerheid en Water Resillience Strategy) en streeft een viertal **doelstellingen** na.

Het is onze ambitie om ...

... onze dokken te allen tijde bevaarbaar te houden	... voldoende duurzaam water ter beschikking te stellen van de (industriële) havenbedrijven	... proper water in onze dokken te hebben	... het overstromingsgevaar door zeespiegelstijging te beperken

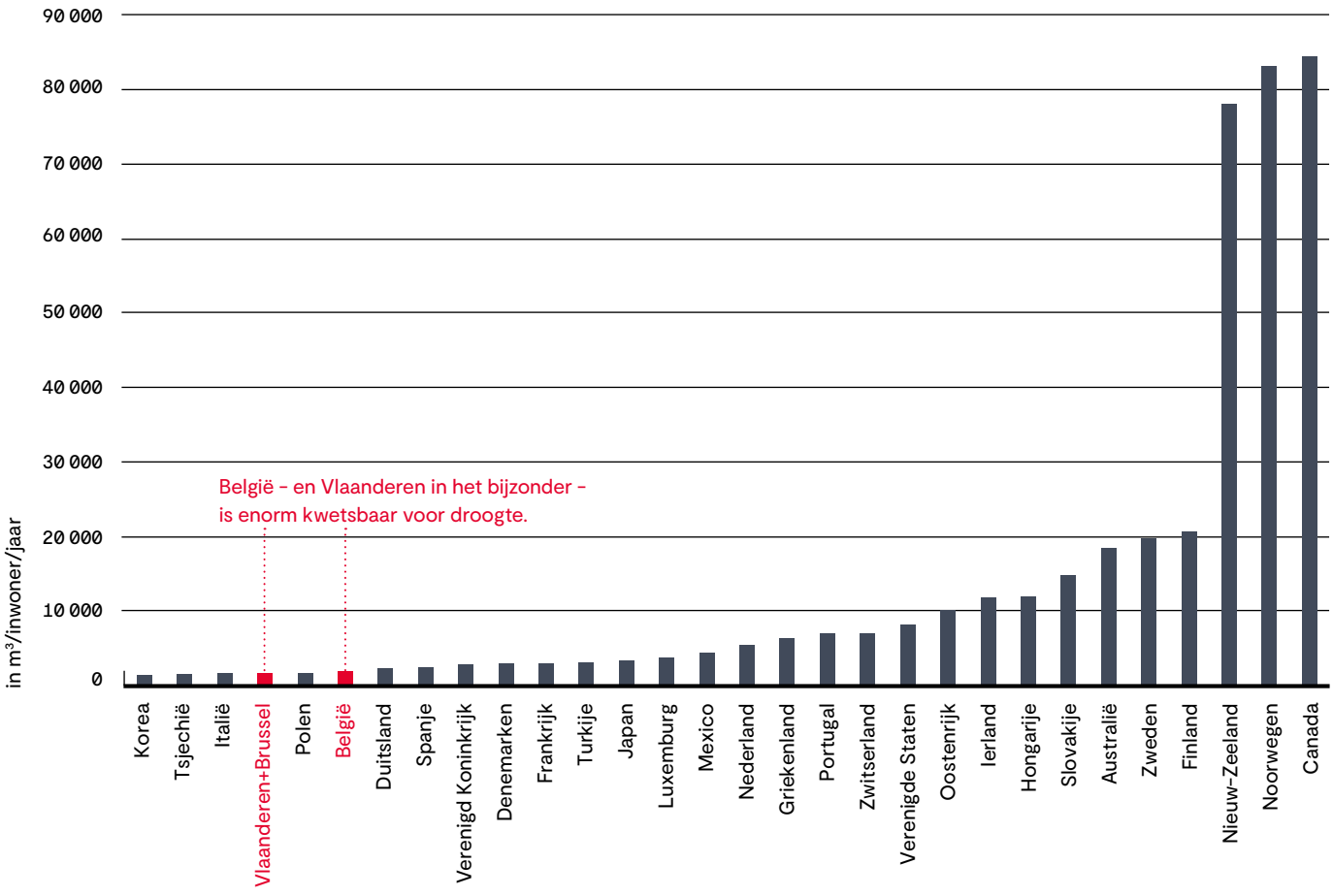
Bij de realisatie van elk van die doelen horen verschillende **werkingsprincipes**. Die beschrijven hoe we in Port of Antwerp-Bruges aan waterbeheer doen.

Bevaarbaarheid dokken

We monitoren voortdurend de toegankelijkheid van de dokken voor scheepvaart en zorgen ervoor dat het water op peil blijft, zodat de dokken altijd bevaarbaar zijn. Samenwerking en data-uitwisseling met en vertrouwen onder partners zoals Rijkswaterstaat en De Vlaamse Waterweg zijn daarbij cruciaal. We treffen op de Antwerpse rechter-Scheldeoever concrete maatregelen om situaties van extreme droogte te beheersen, bijvoorbeeld met pompen.

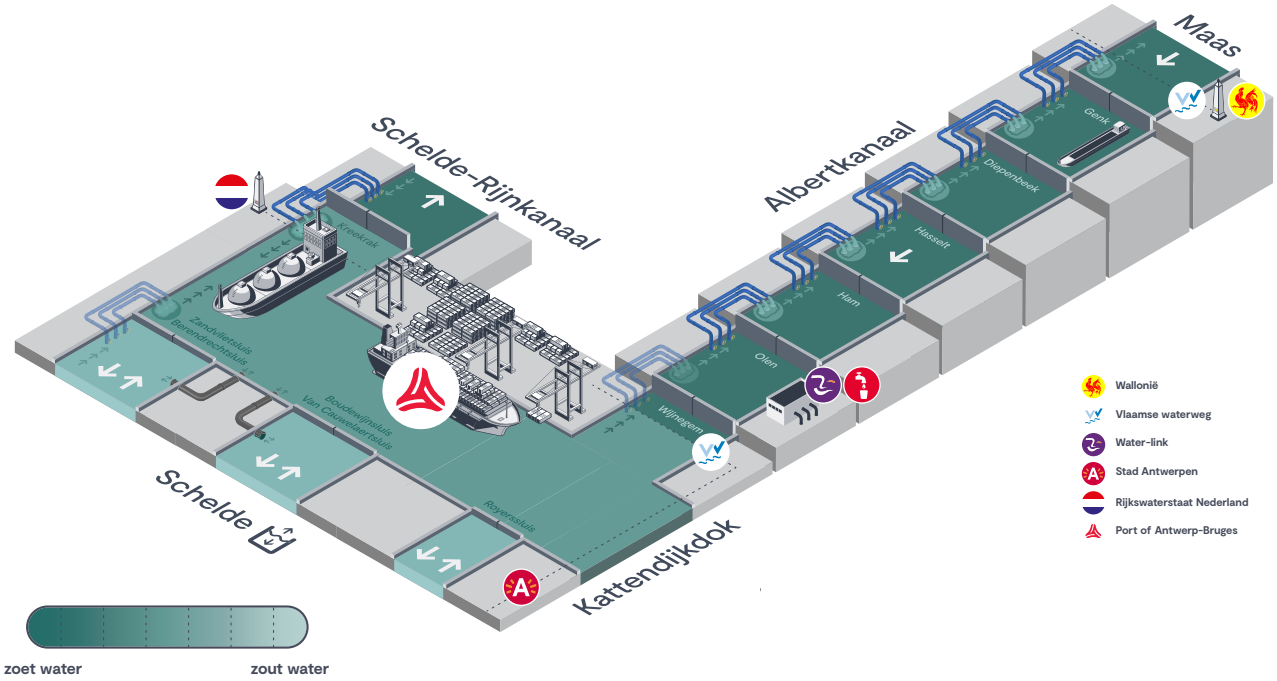
Door klimaatverandering zien we **steeds langere periodes van droogte**. In Antwerpen stroomt minder zoet water van het Albertkanaal naar de dokken op de rechter-Scheldeoever. Dat is een direct gevolg van het lagere watervolume van de Maas, die het kanaal voedt. Het impacteert bovendien de maximale diepgang van schepen én de drinkwaterproductie van Water-Link – waar tal van bedrijven gebruik van maken (in processen en als koeling).

Waterbeschikbaarheid in de OESO landen



Bron: MIRA rapportage

Watertoevoer rechteroever



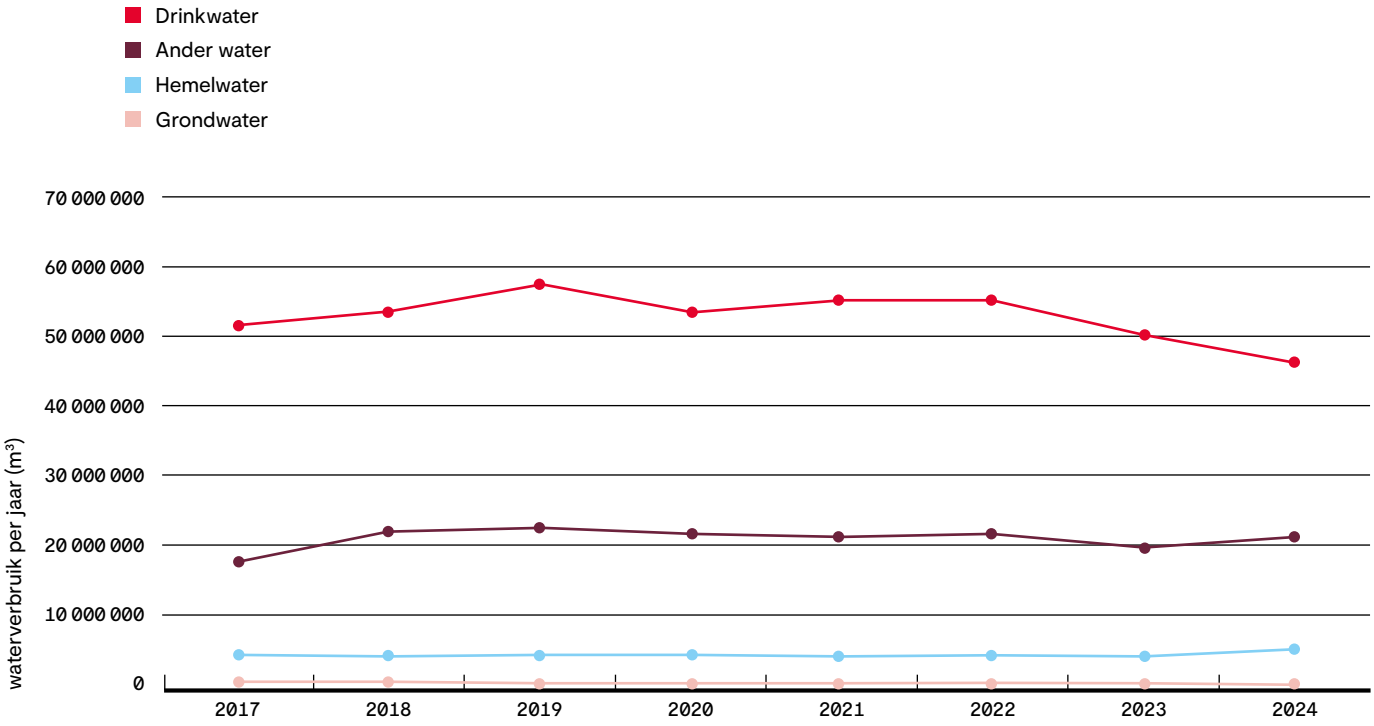
Ook lanceren we in samenwerking met partijen als Rijkswaterstraat, De Vlaamse Waterweg, Water-Link en MOW allerlei initiatieven om de diepgang van schepen veilig te stellen. Zo ...

- onderzoeken we waar de lekverliezen van de sluizen zich situeren en hoe we de sluisoperaties hierop kunnen afstemmen;
- ontwikkelen we software die de sluiswerking optimaliseert (Port Guide);
- vergroten we onze systeemkennis via een met Europese financiering opgezet waterinformatiesysteem (Digiwave 2);
- bekijken we maatregelen om zoveel mogelijk zoet water in de dokken te houden; en
- zetten we mobiele en in de toekomst mogelijk vaste pompen in om water van de Schelde in de dokken te pompen tijdens droogte.

Water voor de industrie

We zorgen er mee voor dat er voldoende water is om de behoeften van de industrie in de haven in te vullen. Dat doen we door samen met bedrijven en publieke partners de transitie naar een slim en circulair waterbeheer in te zetten, mee te werken aan een nieuwe tariefstructuur voor watercaptatie, acties uit te voeren die de verzilting van het dokwater tegengaan en meer aandacht te besteden aan hemelwatergebruik en -infiltratie in ons concessie- en adviseringsbeleid en rioleringsbeleid.

Het waterverbruik van de industrie in Port of Antwerp-Bruges



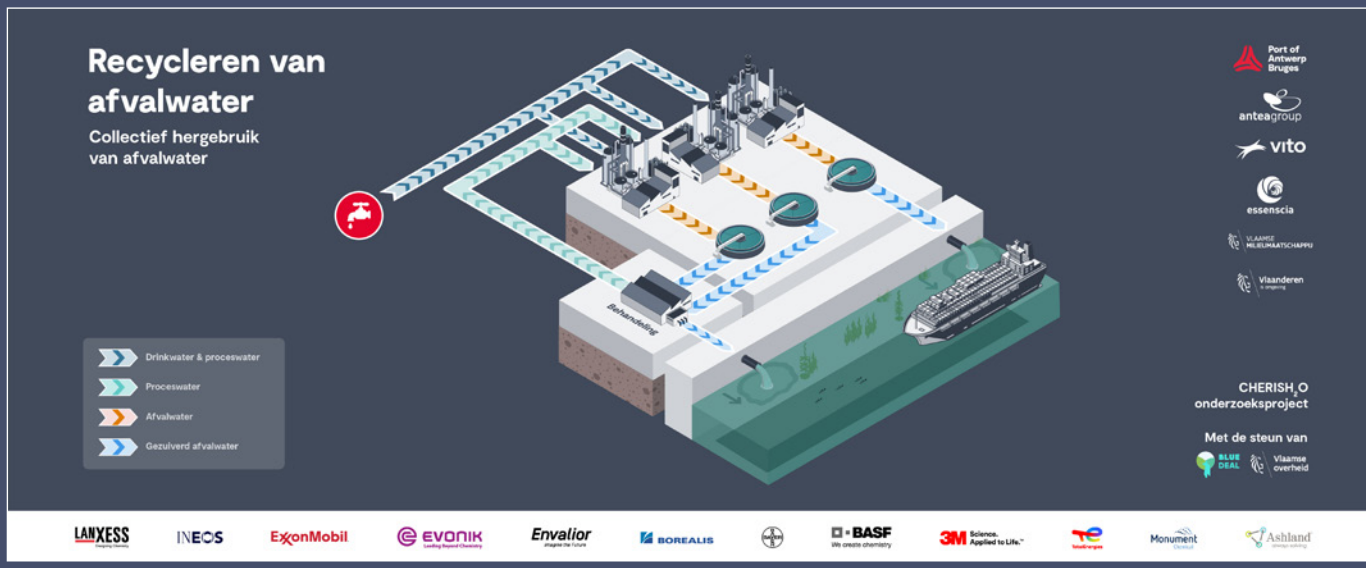
Het oppervlaktewater en koelwater is niet opgenomen in deze grafiek omdat een groot deel hiervan geen verbruik is, maar gewoon wordt teruggestort in de dokken. Gezien de grote volumes zouden die data een vertekend beeld geven.

Bij de categorie 'ander water' gaat het onder meer om water geleverd door Evides en Induss, hergebruikt afvalwater en hergebruikt gezuiverd bodemsaneringswater.

CHERISH$_2$O

Een belangrijk project is het onderzoeksinitiatief CHERISH$_2$O, waarbinnen we nagaan of het haalbaar is om afvalwater van chemische spelers te zuiveren en te recupereren. Door zelf proceswater te produceren vanuit afvalwaterstromen, verminderen deze bedrijven hun waterverbruik en kan de industrie droogteperiodes beter de baas. Dat helpt tegelijk om de drinkwaterlevering aan burgers te vrijwaren.

Bedrijfsafvalwater op grote schaal zuiveren voor hergebruik: dat is het streven van het project CHEmical industry water Reuse In a Sustainable Harbour. Twaalf chemiebedrijven in het Antwerpse havengebied doen mee aan het onderzoek: Ashland, BASF, Bayer, Borealis, Envalior, Evonik, ExxonMobil, Ineos, Lanxess, 3M, Monument Chemical en TotalEnergies. We kregen hiervoor steun van het Vlaamse Blue Deal-plan en medewerking van de VMM, VITO, Essenscia en Antea.



Proper water

We werken aan een goede waterkwaliteit in de dokken, volgens de wettelijke Europese normen, om te vermijden dat de businesscontinuïteit van de havenbedrijven in het gedrang komt.

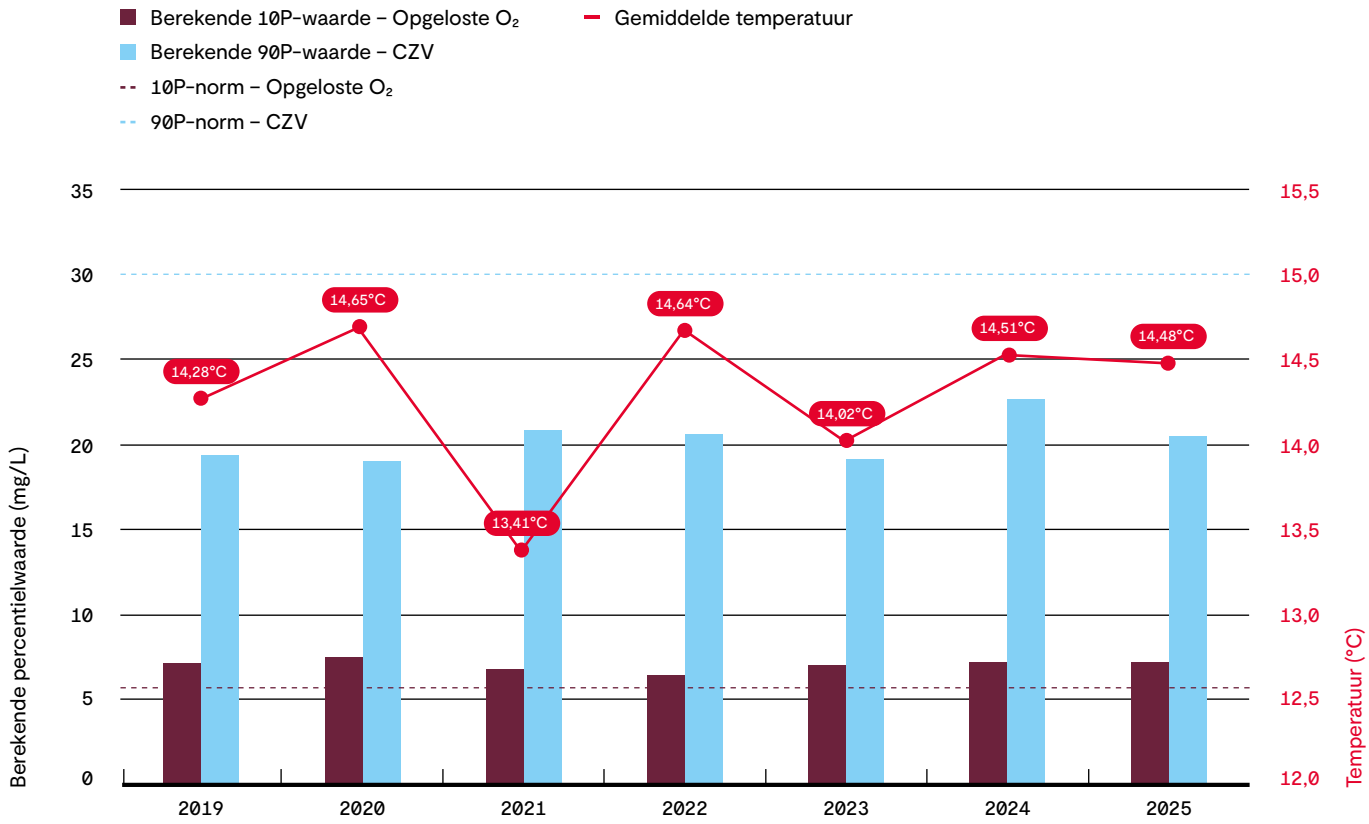
Een greep uit onze acties:

- We doen aan kennisopbouw door de waterkwaliteit te meten aan de hand van slimme digitale meters die continu temperatuur, druk, zoutgehalte en pH-waarden monitoren. Ook meten we maandelijks verschillende andere parameters van waterkwaliteit, zoals nutriënten en zware metalen. Verder brengen we ook de in- en uitgaande bronnen in kaart, onder andere met modellen.
- Vuilophaalboten verwijderen afval uit het dokwater.
- Drones zoeken naar drijfvuil en detecteren olievlekken.
- We nemen onze verantwoordelijkheid om actuele en historische verontreiniging tegen te gaan. Zo zuiveren we PFAS in bemalingswater en bij grondverzet of bodemsanering, pakken we bodemverontreiniging aan die uitloogt naar de Schelde (bijv. bij Fort Sint-Filips). We ruimen historische verontreiniging (bijv. TBT of tributyltinhydride) op uit de dokbodem.

- Met het oog op een versterkte biodiversiteit creëren we paaizones voor vissen en onderzoeken we het leven onder water.
- We zoeken in samenwerking met baggerbedrijven en kennisinstellingen naar natuurlijke oplossingen om slikken en schorren te ontwikkelen op de Schelde. Dat draagt bij aan waterbeheer en klimaatadaptatie én is ecologisch waardevol.
- We geven advies over milieueffectrapportage (MER) en omgevingsvergunningen van bedrijven op het havenplatform.
- We handhaven milieugerelateerde topics opgenomen in de havenpolitieverordening.
- We werken samen met de industrie en de Vlaamse overheid (VMM) om tot een gebiedsgerichte aanpak te komen voor het verbeteren van de waterkwaliteit.
- We bundelen onze krachten met Europese havens en andere partijen om gezamenlijk richting te geven aan het Europees beleid.

Zuurstofhuishouding

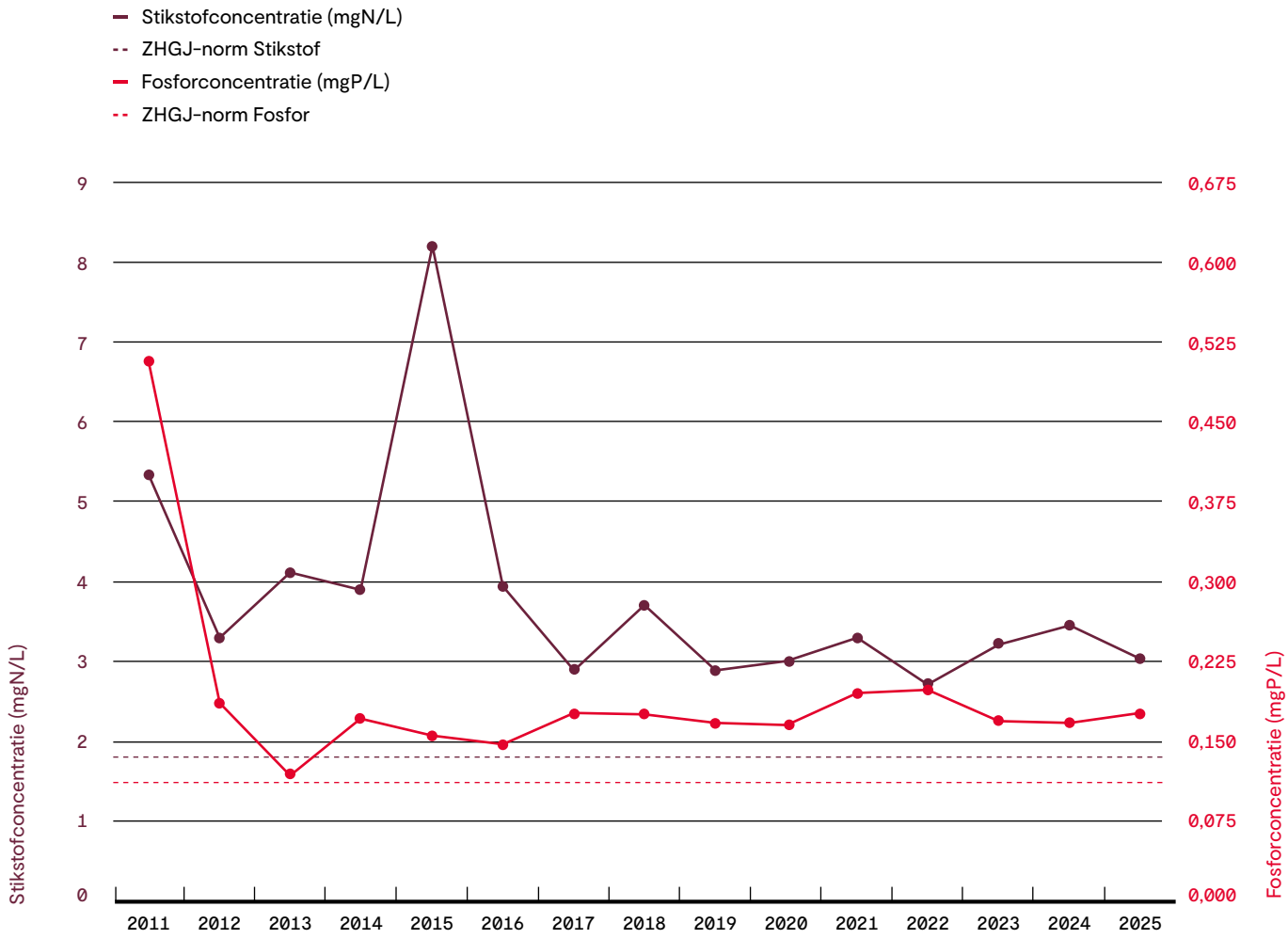
Toetsing berekende percentielwaarde voor Opgeloste Zuurstof (10 percentiel) en Chemisch Zuurstofverbruik (CZV, 90 percentiel) en gemiddelde temperatuur in de Antwerpse Havendokken (4 meetplaatsen) doorheen afgelopen jaren.



Deze grafiek toont de toetsing van de berekende percentielwaarden voor opgeloste zuurstof (10de percentiel, paars) en chemisch zuurstofverbruik (90ste percentiel, blauw) in de Antwerpse havendokken voor de periode 2019-2024. Daarnaast wordt op deze grafiek de gemiddelde temperatuur in de Antwerpse havendokken getoond voor die jaren. De Antwerpse havendokken beschikken over vier meetplaatsen waar maandelijks metingen worden uitgevoerd – waarvan twee op de rechter-Scheldeoever en twee op de linker-Scheldeoever. Als de berekende 90ste percentielwaarde onder de normwaarde ligt, wordt voldaan aan de norm. Als de berekende 10de percentielwaarde boven de normwaarde ligt, wordt aan de norm voldaan.

Gemiddelde nutriëntconcentratie

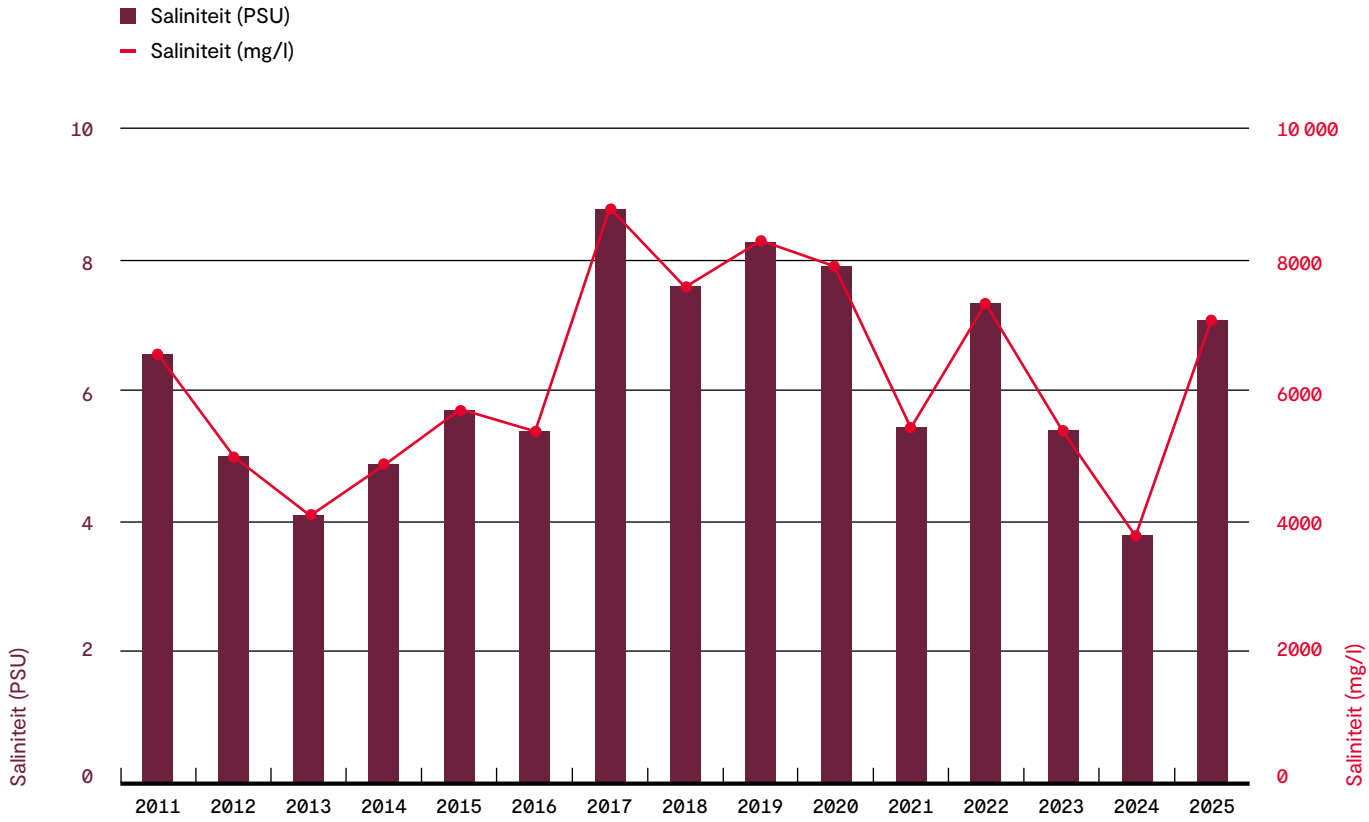
in de Antwerpse Havendokken (4 meetplaatsen) per jaar t.o.v. ZHJG-norm (april-september)



Deze grafiek toont de gemiddelde nutriëntconcentratie van stikstof en fosfor in de Antwerpse havendokken ten opzichte van de zomerhalfjaargemiddelde (ZHJG) norm. Zo gebeurt de toetsing van de ZHJG-norm enkel in functie van de metingen uit de maanden april tot en met september, omdat die het meest representatief zijn.

Gemiddelde saliniteit

in de Antwerpse Havendokken (4 meetplaatsen) t.o.v. afgelopen jaren



Deze grafiek toont de gemiddelde berekende saliniteit (PSU en mg/l) in de Antwerpse havendokken in vergelijking met de afgelopen jaren. De Antwerpse havendokken beschikken over vier meetplaatsen waarvan twee op de rechter-Scheldeoever en twee op de linker-Scheldeoever. De berekeningen verlopen op basis van de UNESCO-formule.

Met het **verwijderen van TBT-hotspots in de waterbodem** verhinderen we de nalevering van deze stof naar de waterkolom en dus een verdere verspreiding ervan via de Schelde, een Natura 2000-gebied. Sinds de zomer van 2020 gebeurt dit jaarlijks op basis van het Ecodocks-model. Met het milieu-informatiesysteem waterbodem en waterkwaliteit volgen we de evolutie van het TBT-gehalte in het water nauwgezet op.

Waterplan actieplan: Dashboard

Ons actieplan voor waterkwaliteit telt 12 parameters, waarvoor we de acties opvolgen via een levend dashboard. De kleuren beschrijven de huidige actiefases en wijzigen naarmate bepaalde acties vorderen.

- In uitvoering
- Voldoende gekend
- In opstart
- Nog niet aan toegekomen
- (Voorlopig) niet van toepassing

Actie POAB	Arseen	Boor	Chloride	Fosfor	Stikstof	Uranium	2 PFAS	3 PAK's	TBT
Klassiek meten									
Realtime metingen									
Advisering									
Handhaving									
Sanering									
Kennisopbouw (Eiss/Ecodocks)									
Actie Partner									
Samenwerking/lobby VMM									
Samenwerking DVW									
Samenwerking RWS									
Samenwerking industrie									
Taskforce waterkwaliteit haven									

In dit dashboard worden de verschillende actiegroepen uitgezet tegenover de geselecteerde aandachtsparameters voor Antwerpen. De kleuren geven aan in welke fase van uitvoering elk traject zit.

Geen overstromingen door zeespiegelstijging

Het risico op overstromingen door zeespiegelstijging stelt zich voornamelijk in het havengebied van Zeebrugge. De voorspellingen geven aan dat verschillende zones aan de kust tegen 2100 te maken zullen krijgen met overstromingen.

Om dit risico te beheersen, werkte de Vlaamse regering in samenwerking met Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en andere stakeholders twee kaders uit: het Masterplan Kustveiligheid en het project Kustvisie.

Masterplan Kustveiligheid

In 2011 stelde de Vlaamse overheid een masterplan voor dat beschrijft hoe de Belgische kust op korte termijn beschermd kan worden en welke onderhoudsmaatregelen en acties nu en in de toekomst (richting 2050) nodig zijn.

Dit Masterplan Kustveiligheid gaat uit van een gematigd scenario met tegen 2100 een zeespiegelstijging van 80 cm bij hoogwater.

Project Kustvisie

Het Vlaamse Kustvisieproject streeft naar een duurzame langetermijnvisie voor de kustzone, met de blik op 2100. Het draait enerzijds om het voorbereid zijn op de risico's van de klimaatverandering en anderzijds om het versterken van de vele functies van de kustzone. Wat de komende decennia betreft, is de zeespiegelstijging zonder twijfel een van de grootste uitdagingen.

De snel evoluerende klimaatrealiteit gold als basis om na te denken over de verdere uitbouw en integratie van de bestaande activiteiten, en bovenal over het vraagstuk hoe we de veiligheid en leefbaarheid van dit gebied ook op de lange termijn kunnen garanderen.

Het startpunt: een participatief onderzoeksproject dat voor de doelstellingen veiligheid, toegankelijkheid, natuurlijkheid en maatschappelijke functies moet bepalen welke oplossingen de beste kansen bieden.

Kans op overstroming
Impact van zeespiegelstijging van +1m aan de Belgische kust, incl. Zeebrugge



Op de negende **Our Ocean Conference** (2024) in het Griekse Athene werd Havenbedrijf Antwerpen-Brugge beloond met een award uitgereikt door de Europese Commissie en Blue Missions Med. Die prijs kregen we voor onze bijdrage aan de EU-missie 'Restore our Ocean and Waters by 2030', een erkenning voor het programma waterstrategie en onze focus op een verduurzaming van de operaties. Het proactief dokpeilbeheer, de samenwerking voor duurzaam waterbeheer en de maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren, vielen in de smaak.



4.4 Bodem

De reeds besproken inspanningen om verontreiniging tegen te gaan, zijn geen losstaande acties. We houden toezicht op de **bodem- en grondwaterkwaliteit** in het havengebied en zetten mee onze schouders onder de ambitie om **alle historische bodemverontreiniging tegen 2036 te saneren**. Bodemonderzoeken brengen de vervuilde zones, vervuilingsrisico's en saneringsnoden in kaart.

Sanering Fort Sint-Filips

Waar mogelijk combineren we de saneringswerken met een **optimalisatie van het terreingebruik**. Zo groeide een sterk vervuild terrein op de site rond Fort Sint-Filips, na een sanering en herontwikkeling, uit tot een extra onderdeel van het Sigmaplan. Nu bestaat de site uit slikken- en schorrengebied en grasland beheerd via schapenbegrazing.



Het 19de-eeuwse **Fort Sint-Filips**, op de rechteroever van de Schelde en te midden van de petrochemische industrie aan de Scheldelaan, werd na WO II een dumpplaats voor olie en chemische afvalstoffen. Aan die praktijken kwam pas een einde in de jaren '70.

Voor het saneren van deze site werkten we samen met de Vlaamse Waterweg, Evisan (Jan De Nul) en DEME Environmental. Het afgraven of ter plaatse behandelen van deze historische verontreiniging hield door de mix van verontreinigingen risico's in en was met andere woorden niet haalbaar. Daarom werden de vervuilde grond en de ruïne van het oude fort ingekapseld in een sarcofaag van betoniet, een ondoorlaatbare kleiwand van 30 meter diep. Aangezien die wand aansluit op de Boomse kleilaag, is de verontreiniging volkomen geïsoleerd. Boven op de vervuilde grond kwam een ondoorlatende folie, afgewerkt met zuivere aarde.

Tegelijkertijd werd een hogere waterkering gebouwd om de stad en de bedrijventerreinen in de haven te beschermen tegen de hoge waterpeilen van de Schelde. In de Schelde zelf, ten noorden van het fort, legden onze partners een lage stenen dam aan. Die remt plaatselijk de stroming van het water af. Door het spel van eb en vloed kan de dam tot 20 hectare aan nieuwe slikken en schorren creëren. Dit soort getijdennatuur is heel belangrijk voor de biodiversiteit in en rond de Schelde.

De saneringswerken leverden naast bijkomende getijdennatuur ook nieuwe soortenrijke graslanden op. Om die te beheren met schapen en geiten, is een veeraster aangebracht.

Hoewel het fort niet langer publiek toegankelijk is, behoudt het visueel zijn historisch karakter dankzij een bovengrondse reconstructie van de contouren.

De **maatregelen** om de bodem- en grondwaterkwaliteit in de haven – stroomopwaarts en stroomafwaarts – te verbeteren, situeren zich op vier niveaus.

1. Initiatieven vanuit individuele bedrijven die de eigen lopende processen optimaliseren (bijv. optimalisatie van waterzuiveringsinstallaties of procesoptimalisaties die het volume vuilvracht in het lozingswater verminderen)
2. Initiatieven vanuit individuele bedrijven (waaronder Havenbedrijf Antwerpen-Brugge) om hoofdzakelijk historische milieuverontreinigingen te verwijderen, zoals voorgeschreven in VLAREM en het Bodemdecreet
3. Initiatieven uit milieugerelateerde partnerschappen ter ondersteuning van de havenbelangen, waarbij individuele bedrijven, sectorfederaties, overheidsinstanties en Havenbedrijf Antwerpen-Brugge samenwerken om de havenbelangen op vlak van milieu te verdedigen (bijvoorbeeld gebiedsgerichte aanpak PFAS)
4. Initiatieven om de bedrijfscontinuïteit van de havenbedrijven én van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge zelf te waarborgen

We bundelen alle beschikbare informatie samen met het overzicht van de bijhorende kosten in het Asset Management Plan 'bodem-grondwater' (inclusief PFAS) en het Asset Management Plan 'water'.

4.4.1 Bodembeleid

Naast een specifieke PFAS-strategie (zie p. 97) werken we voor alle andere types verontreiniging vanuit een algemeen bodembeleid. Dat bouwt voort op de globale OVAM-doelstelling om tegen 2036 elke risicogrond in Vlaanderen te onderzoeken en indien nodig te saneren. Dit algemeen bodembeleid telt drie **werkingsprincipes**.

1. Uitvoering bodemverplichtingen

We staan in voor de uitvoering van de Vlaamse wettelijke bodemverplichtingen op locaties waarvoor we als onderzoeks- of saneringsplichtige werden aangeduid. Zo zetten we ook de afspraken in art. 164 BD, de bodemonderzoeken die voortkomen uit de fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge, verder.

Waar mogelijk combineren we bodemsanering en infrastructuur- of andere graafwerken. Zo werd ter hoogte van een aan te leggen kaaimuur in het project Antwerp@C een verontreiniging met zware metalen vastgesteld die saneringsplichtig was. De aanpak van de te saneren verontreiniging en de aanleg van de kaaimuur worden nu op elkaar afgestemd, op vlak van vergunningen en op vlak van praktijkuitvoering, zodat we de budgetten optimaal benutten.

Daarnaast hebben we op de rechter-Scheldeoever een peilbuizenmonitorings-netwerk opgestart. Dat geeft ons een beeld van de aanwezige aanrijking met PFAS in de verschillende watervoerende lagen en vormt een goede opstap naar een breder gebiedsbeheer. Uitbreidingen van het peilbuizennetwerk naar de linker-Scheldeoever en het havenplatform Zeebrugge staan op de planning.

2. Adviesverlening en overleg bij saneringsdossiers

We geven vanuit onze rol als grondeigenaar advies bij saneringsdossiers of overleggen met partners wanneer ernstige, grootschalige of grensoverschrijdende verontreinigingsincidenten aan het licht komen. Om over de nodige documentatie te beschikken, wisselen we kwartaalgewijs informatie (bodemdossiers, brieven, bodemattesten, ...) uit met OVAM.

Specifieke aandacht is er voor bodemverontreiniging die in interactie kan treden met het oppervlaktewater, waarbij een havenbrede beheersing noodzakelijk is. In het kader van de PFAS-problematiek zijn we als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge een leidende kracht in het concretiseren van vervolgstappen. Ook daar beginnen we in een deelgebied van het Antwerpse havenplatform, gezien de problematiek daar het sterkst speelt, om dan op te schalen richting het hele havengebied in Antwerpen en Zeebrugge.

3. Brede actie

We zetten verschillende instrumenten in om te garanderen dat de bodem- en grondwaterkwaliteit aan de Vlaamse en Europese normen voldoet en we de havenactiviteiten kunnen verderzetten (behouden van de *licence to operate* van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge). Denk aan sanering, advisering over milieueffectrapportage (MER) en omgevingsvergunningen, samenwerking en overleg met industrie en Vlaamse overheid (OVAM, VMM, departement Omgeving).

Net zoals we ons bodembeleid proberen te koppelen aan de herontwikkeling van natuurgebieden (denk aan Fort Sint-Filips) of andere infrastructuurwerken, besteden we bij onze bodemacties meer en meer **aandacht aan het bodemleven**. Het wordt ook beleidsmatig steeds belangrijker om de juiste afwegingen te maken: is het altijd noodzakelijk om vervuilde grond af te graven en af te voeren voor verwerking? Of is het soms, afhankelijk van de aard en ernst van de verontreiniging, beter om het bodemleven te bewaren en de verontreiniging te beheersen of op een andere manier te waarborgen dat de verontreiniging ter plaatse blijft en niet verder verspreidt? Vanuit dezelfde optiek mikken we telkens op een gesloten massabalans waarbij we de uitgegraven grond maximaal binnen het projectgebied gebruiken en bekijken we of circulaire pistes interessant zijn.

4.4.2 PFAS-strategie

PFAS staat voor **per- en polyfluoralkylstoffen**. Het is een grote groep door de mens gemaakte chemische stoffen die worden gebruikt omdat ze water-, vet- en vuilafstotend zijn. PFAS worden ook wel **forever chemicals** genoemd, omdat ze nauwelijks afbreken in het milieu en zich kunnen ophopen in het lichaam. Hierdoor kunnen ze op lange termijn risico's inhouden.

De verontreinigingen in het havengebied zijn voornamelijk verontreinigingen uit het verleden, en dat is niet toevallig. Vroeger, toen we nog niet beschikten over al de huidige wetenschappelijke inzichten en analysemethoden, werden de effecten van sommige stoffen op mens en milieu onvoldoende onderzocht, met een onzorgvuldig gebruik of incorrecte parameters tot gevolg. PFAS vormen een treffend voorbeeld.

De **verspreiding van PFAS naar het milieu** kent verschillende bronnen:

1. Industriële productie

Bedrijfssites die instaan of instonden voor de productie van PFAS. In Vlaanderen zijn er zo twee: 3M in Zwijndrecht en Chemours in Mechelen.

2. Toepassing in de industrie

Sites van galvaniseerbedrijven, papierverwerkende bedrijven, textielveredelende bedrijven en bedrijven uit andere sectoren die PFAS inzetten om materialen vet- en waterafstotend te maken.

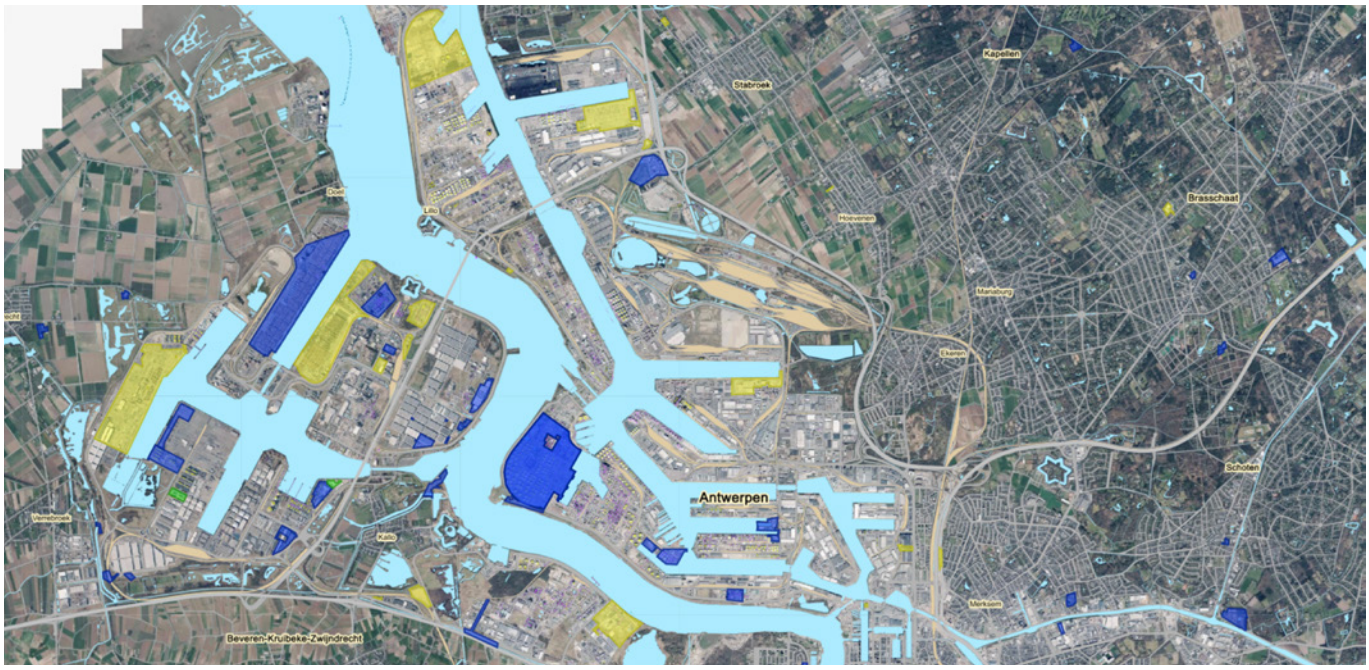
3. Brandweeroefeningen en bestrijding van grote branden

Oefenterreinen van de brandweer (in gemeenten, in industriegebieden, op vliegvelden, ...) en sites (zoals Sevesobedrijven – voornamelijk aanwezig op het Antwerpse havenplatform) waar volgens de wetgeving moest worden geoefend met brandblusschuim of fluorhoudend blusschuim. Tot 2010 liet het schuim voor het bestrijden van chemische branden en oliebranden zich kenmerken door significante volumes perfluoroctaansulfonzuur (PFOS) en PFOA. Ook nu nog bevatten de brandblusschuimen lage(re) concentraties van bepaalde hoeveelheden (zeer mobiele) PFAS.

4. Afvalverwerking

Stortplaatsen en sites met waterzuiverings- en afvalverbrandingsinstallaties die instaan voor de verwerking van PFAS-houdende materialen. Emissiebeperkende maatregelen als inkapseling, filtratie en rookgasreiniging kunnen het verspreidingsrisico beperken, maar vereisen nog verder onderzoek.

- Geen verkennend bodemonderzoek beschikbaar
- Verkennend bodemonderzoek beschikbaar
- Niet PFAS-verdachte locatie



Bron: dov.vlaanderen.be

Het Antwerpse havengebied kent een **diffuse verspreiding** van PFAS, waarbij zowel de bodem en het slib als het grond- en oppervlaktewater verontreinigd kunnen zijn. Deze verontreiniging is voornamelijk gelinkt aan de brandblusactiviteiten (opslag, oefening, bestrijding brand, ...) van verschillende Sevesobedrijven in het Antwerpse havengebied. Door die aanrijking in het grondwater kan – zeker bij onverharde taluds – extra PFAS in het Scheldewater terechtkomen.

De korte PFAS-ketens, vooral afkomstig van brandblusgerelateerde activiteiten, staan soms in de weg van een volledige sanering. De huidige zuiveringstechnieken werken al zeer goed voor langere PFAS-ketens, maar nog niet optimaal voor de korte ketens en het brakkere water waar we in een havencontext mee te maken hebben.

Stappen en maatregelen

Om goede afspraken te maken over het opvolgen en aanpakken van zorgwekkende stoffen als PFAS, besloten we een intern strategisch programma op te zetten. Daarin beschrijven we de **stappen en maatregelen die nodig zijn om PFAS te beheersen**.

Metingen

Samen met vele havenbedrijven engageren we ons om de PFAS-situatie in de verschillende assets van de hele haven beter in kaart te brengen. Daarbij kijken we bewuster naar de plaatsen en momenten van PFAS-uitwisseling tussen deze sites, onder andere via de opmaak van een meer gedetailleerd 3D-model van de ondergrond en het oppervlaktewater (APICA van de ondergrond). Ook wisselen we binnen het bedrijf en over werven heen informatie uit over de genomen of geteste maatregelen. Deze inzichten dienen als basis voor vervolgmaatregelen om de hoeveelheid PFAS in het havengebied terug te dringen en een verdere verspreiding van vervuild grondwater naar kwetsbare gebieden te verhinderen.

Tegelijk volgen we de evolutie van de oppervlaktewaterkwaliteit in de dokken op de voet op, afgestemd op de Europese Kaderrichtlijn Water en in nauw overleg met andere Vlaamse waterbeheerders. Samen en ook in overleg met bijvoorbeeld Rotterdamse partners, stippelen we het pad uit om de doelstellingen te bereiken.

Saneringsinnovatie

We gaan actief en wereldwijd op zoek naar nieuwe ontwikkelingen in saneringstechnieken en bekijken hun potentiële meerwaarde in het (door brakker water gekenmerkte) havengebied. De innovatieve projecten die we ondersteunen, testen we na een labofase meteen op lopende werven. Dat geeft ons de kans om de effectieve werking onder werfomstandigheden te analyseren.



Tests met hennep in havengebied Antwerpen.

Er waren al tests met …

- hennep (vooralsnog weinig succesvol);
- specifieke absorbentia en absorptiematerialen in de vorm van een doek dat PFAS absorbeert en het water gezuiverd doorlaat (voldoende voor lange ketens maar nog onvoldoende voor korte ketens);
- verschillende actieve koolstoffen, met als doel de meest kostenefficiënte variant te weerhouden (regelmatig te herhalen wegens snelle marktevoluties); en
- injecties van absorbentia via het Vlaamse KIS-project.

Daarnaast testen we in samenwerking met het Programma Innovatie Overheidsopdrachten de efficiëntie en duurzame methodiek voor bemalingswater. We gebruiken nu actieve kool en zouden graag een minder koolstofintensieve oplossing vinden. Door de groep ingeschreven bedrijven stelselmatig te verengen, komen we uit bij de meest interessante techniek om in de praktijk in te zetten.

Ondanks de grote hoeveelheid experimenten boekten we nog geen baanbrekend resultaat. We blijven focussen op innovatie en stimuleren bedrijven om hun technieken nog verder te optimaliseren, mét aandacht voor het combineren van oplossingen, duurzaamheid en (kosten)efficiënte verwijdering.

Vraag om stabiel kader

Samen met verschillende stakeholders pleiten we voor een stabiel en maatschappelijk verantwoord regelgevend kader voor PFAS. Zo houden we de haven relevant en bieden we rechtszekerheid aan de havenbedrijven. Onze aandachtpunten zijn een efficiënte aanpak aan de bron van de vervuiling, duurzaamheid (van productie tot einde gebruik), behoud van biodiversiteit en een afbouw van het gebruik van zorgwekkende stoffen.

Als grote infrastructuurbeheerder met vele belangrijke werven beschikken we over best wat ervaring en inzichten. Die delen we graag met alle betrokkenen, om zo het pad te effenen voor een meer grootschalige aanpak. Samenwerking en overleg met en tussen bedrijven en overheden kan een evolutie inluiden van gevalsgerichte naar gebiedsgerichte maatregelen. De haven van Rotterdam inspireert in het ontwikkelen van zo'n stabiele, brede verontreinigingsaanpak.



> Een grotere wereldwijde (of minstens Europese) focus op preventie en bewustzijn – zaken die wetgevend vandaag sterker verankerd zijn – en op het aantonen van niet-toxiciteit vóór het in omloop brengen van stoffen, zorgt ervoor dat de industrie vergelijkbare problematieken in de toekomst kan vermijden.
>
> **— Astrid Verheyen, port environment advisor**

4.5 Lucht

We monitoren ook de **luchtkwaliteit** in Port of Antwerp-Bruges. Dat doen we samen met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), die in het havengebied van Antwerpen en Zeebrugge over 16 meetstations beschikt en zo een brede waaier aan polluenten in de lucht opvolgt.

De resultaten en analyses van de gemeten concentraties en emissies verschijnen jaarlijks in het **rapport 'Luchtkwaliteit in de Antwerpse haven'**, met de huidige en toekomstige Europese regelgeving en de WGO-advieswaarden als benchmarks. In het rapport bundelt het Team Emissie-inventaris Lucht van de VMM de uitstootdata waarover de bedrijven rapporteren in hun Integraal Milieujaarverslag en via modelberekeningen.

In 2025 verscheen er voor het eerst ook een gelijkaardig, voorlopig rapport voor het havengebied Zeebrugge. In 2024 waren er nog te weinig data beschikbaar voor één van de twee meetposten. In 2026 maakt de VMM een rapport op dat de data van 2025 op beide meetplaatsen zal beoordelen.

Op 14 oktober 2024 keurde de Raad van de Europese Unie de nieuwe luchtkwaliteitsrichtlijn definitief goed. De lidstaten kregen vervolgens twee jaar de tijd om ze om te zetten in nationale (of, in België, regionale) wetgeving. In Vlaanderen gaat het concreet om het Luchtbeleidsplan, de Programmatische Aanpak Stikstof en het VLAREM.

Vanaf 2026 moet de VMM elke meting van de luchtkwaliteit aftoetsen aan de grenswaarden die deze richtlijn oplegt. Worden die overschreden? Dan is het noodzakelijk om een routekaart op te stellen, met de maatregelen om er tegen 2030 onder te duiken.

Naast het netwerk van VMM-meetstations maken we (op dit moment enkel in Antwerpen) ook gebruik van meer laagdrempelige, goedkopere **iNose-sensoren**. Ze kunnen een hulp zijn in de zoektocht naar bronnen van hinder en ons omgevingsbewustzijn over incidenten of geurhinder vergroten. De effectiviteit van het netwerk wordt momenteel geëvalueerd.

Deze metingen spelen een belangrijke rol in de uitvoering van ons **programma lucht**. Daarmee zetten we de **acties** uit om de luchtverontreiniging in de haven terug te dringen en garanderen we dat de luchtkwaliteit minstens voldoet aan de huidige en toekomstige EU-normen. Zo dragen we constructief bij aan de Vlaamse doelstelling om de milieugebruiksruimte binnen de havengrenzen op een duurzame manier beschikbaar te houden voor de bedrijfswereld, waarbij de luchtkwaliteit geen struikelblok vormt tijdens een (her)vergunningsprocedure.

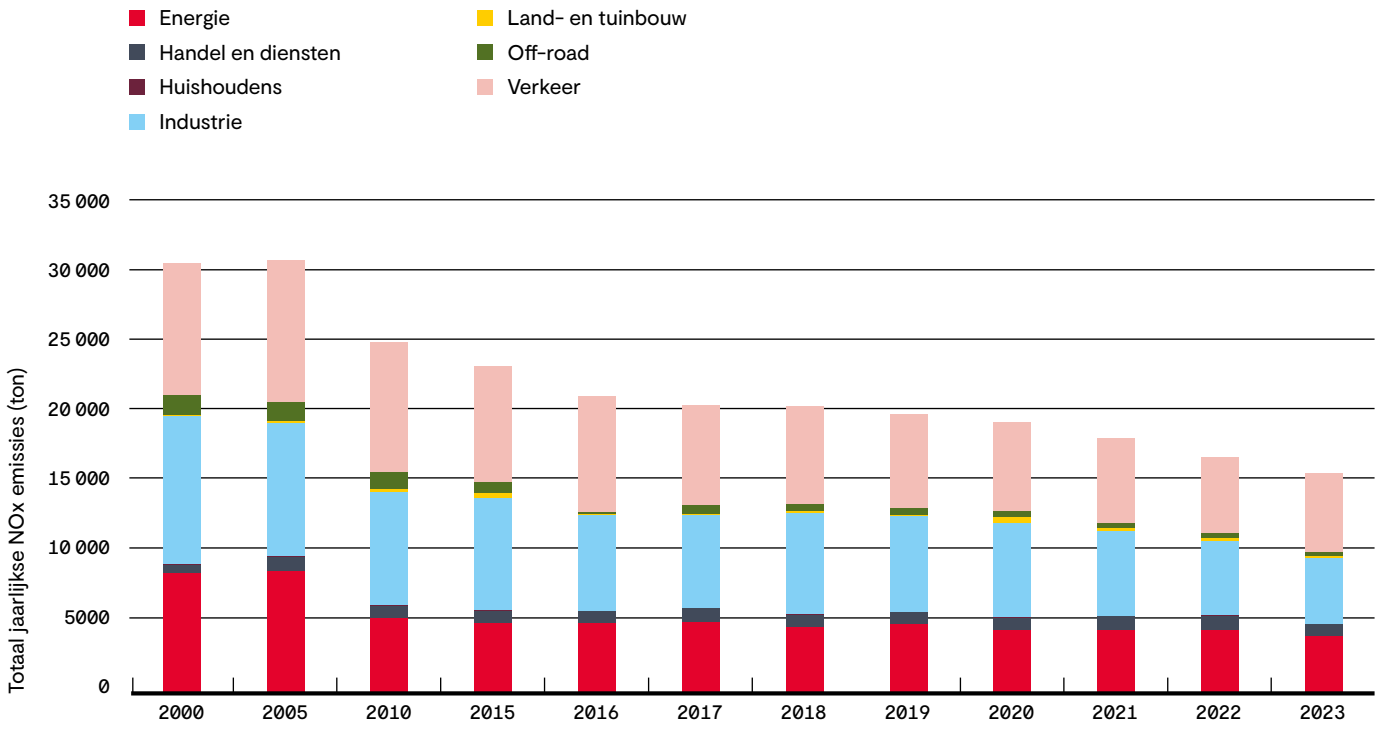
Onze **ambities** in de preventie en de beheersing van luchtverontreinigende stoffen verschillen per niveau:

- **Eigen uitstoot:** voldoen aan de regelgeving.
- **Sleepbotenvloot:** de focus op elektrificatie en vergroening zal direct resulteren in een verminderde CO_2-uitstoot én indirect in een verminderde uitstoot van andere verontreinigende stoffen.
- **Inkoop:** de focus op een verduurzaamde inkooppraktijk zal resulteren in een verminderde uitstoot van verontreinigende stoffen.
- **Uitstoot bedrijven:** geen extra beperkingen boven op de wetgeving.

4.5.1 NOx-emissies

Met dank aan de Vlaamse beleidskrijtlijnen vertonen de stikstofmonoxide-/ stikstofdioxide-emissies sinds 2005 **een dalende lijn. Ook in de haven**, waar de concentratiecijfers bewijzen dat de bedrijven al heel wat inspanningen hebben geleverd. Zo evolueerde de NOx-uitstoot binnen Port of Antwerp-Bruges van 20 000 ton in 2017 (15% van de totale uitstoot in Vlaanderen) naar 15 555 ton in 2023 (19% van de totale uitstoot in Vlaanderen).

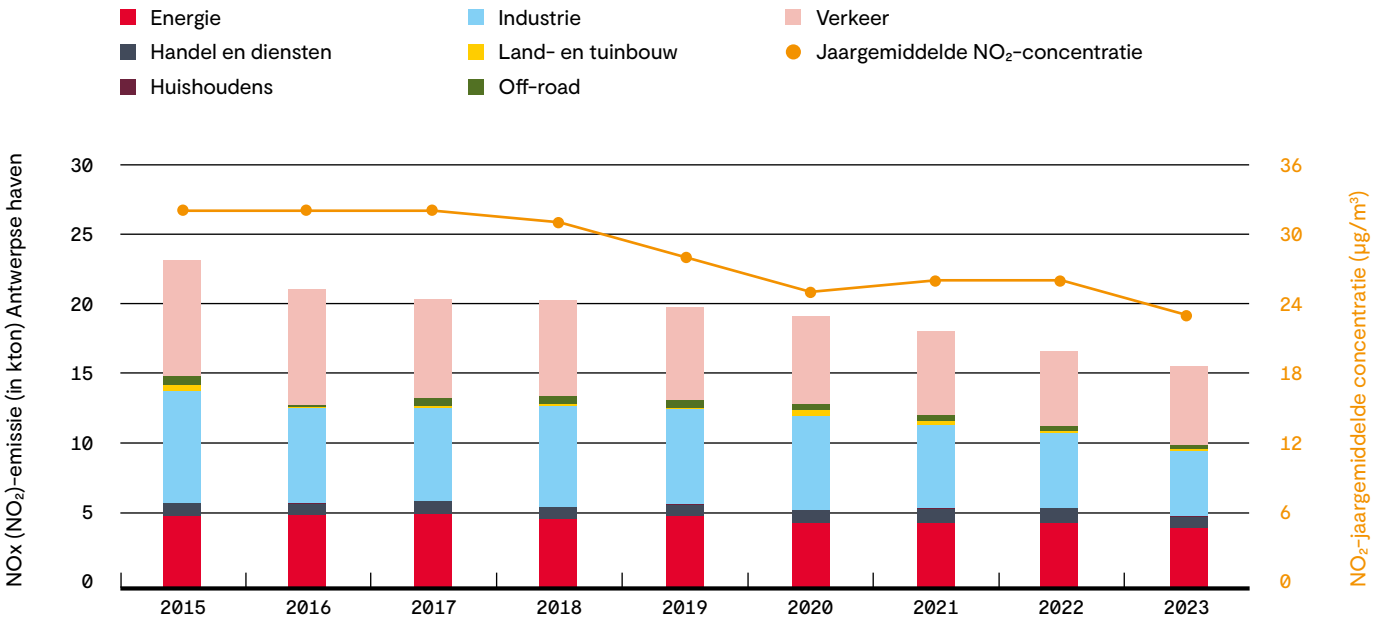
Evolutie emissies NOx



bron: rapportage VMM-rapport luchtkwaliteit 2024

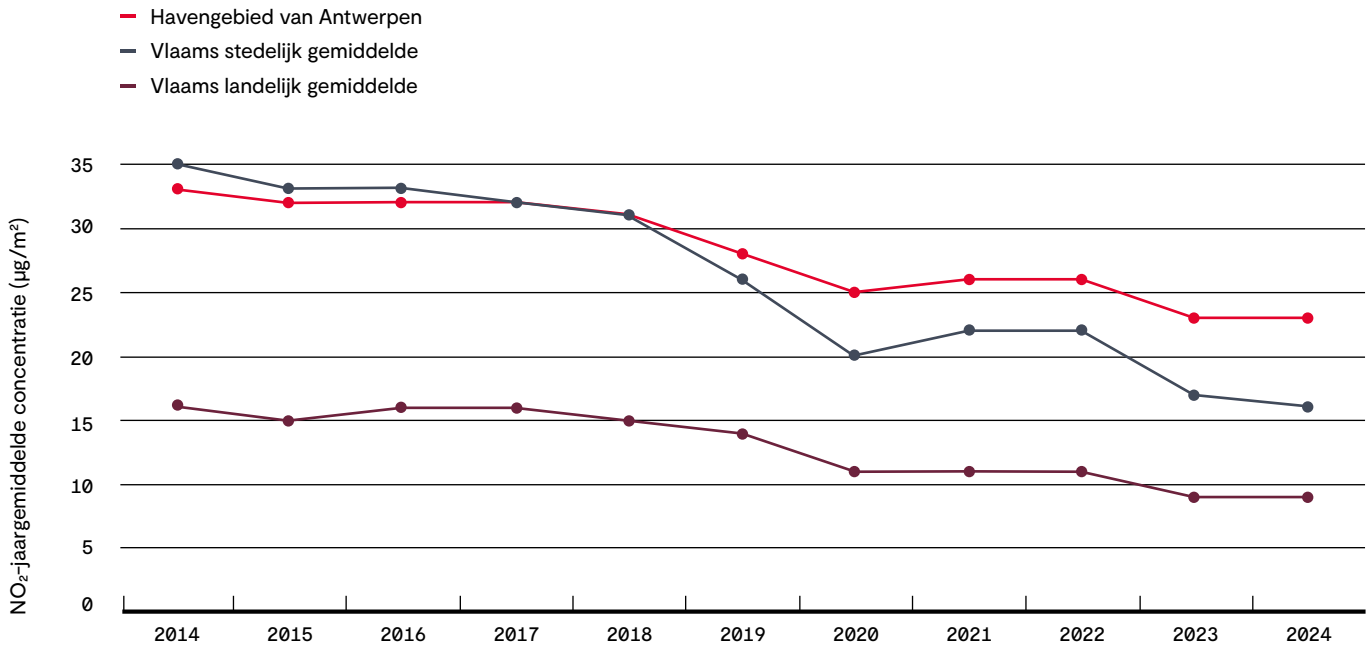
In 2023 zorgden de domeinen industrie en energie in de haven samen voor 8500 ton uitstoot. De derde grote bron van uitstoot is het verkeer, dat in totaal 5600 ton uitstoot opleverde. Binnen die groep kan 4800 ton uitstoot toegeschreven worden aan de scheepvaart.

Evolutie NO_2-concentratie en NOx-emissies in het havengebied



De dalende trend van de gemiddelde NO_2-concentratie per jaar loopt parallel aan de algemene evolutie richting een betere luchtkwaliteit in Vlaanderen omdat de NO_2-emissies dalen.

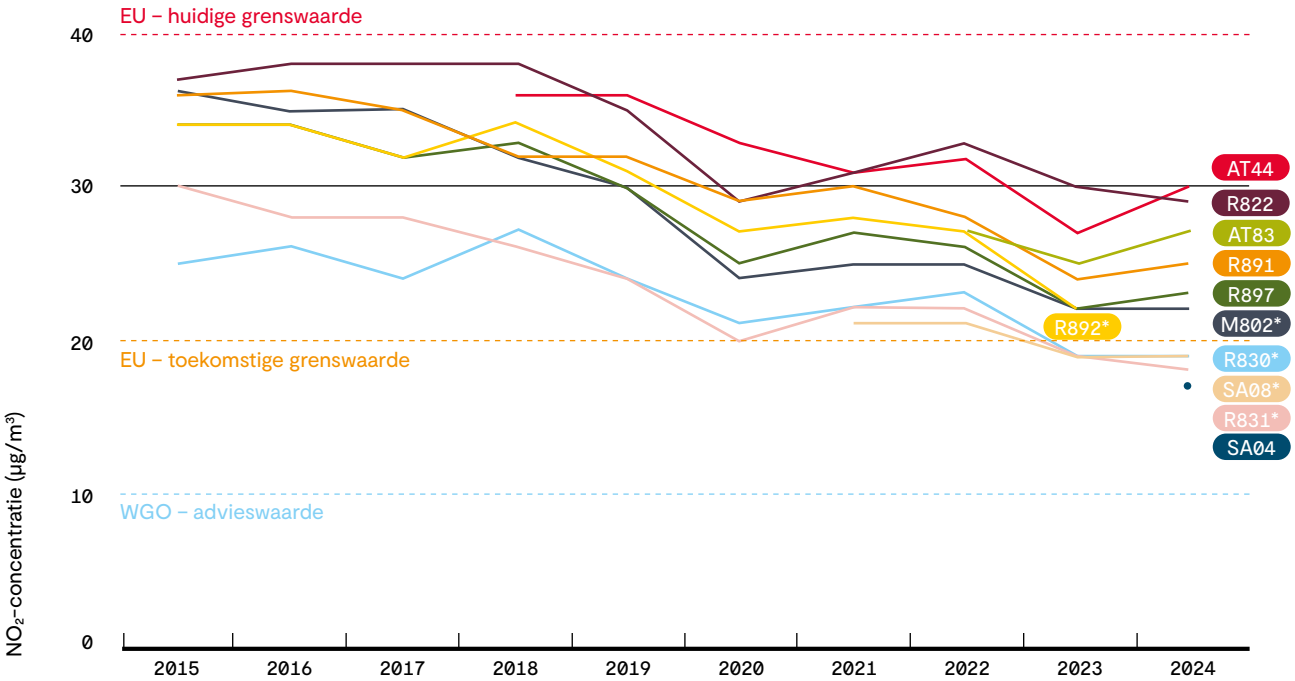
Evolutie concentratie NO_2-jaargemiddelde



Bron: VMM rapport luchtkwaliteit 2024 Antwerpse haven

De dalende trend in de haven (zie vorige figuur) loopt parallel aan de algemene evolutie richting een betere luchtkwaliteit in Vlaanderen in steden (grijze trendlijn) en platteland (paarse trendlijn) omdat de NOx-emissies dalen.

Evolutie meetstations naar de toekomstige EU-grenswaarde voor NO_2



*meetstations die getoetst worden aan de Europese doelstelling
Bron: VMM rapport luchtkwaliteit 2024 Antwerpse haven

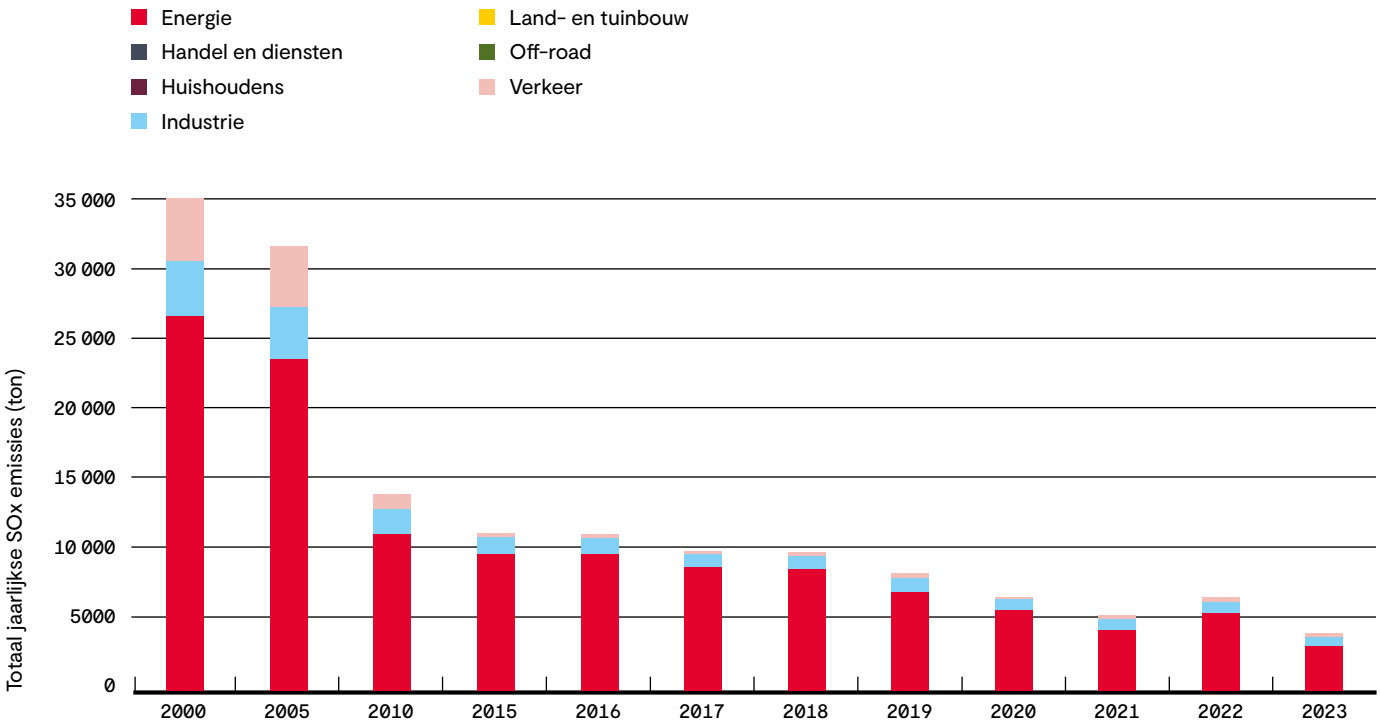
We voldoen vandaag aan de grenswaarden van de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn (rode grenswaarde). Als we de huidige concentraties echter spiegelen aan de nieuwe norm van 2030 (oranje grenswaarde), dan liggen de waarden op verschillende meetplaatsen in het havengebied nog te hoog.

4.5.2 SOx-emissies

Sinds 2015 bedragen de jaarlijkse zwavelgerelateerde emissies **nog slechts een derde van de volumes die we begin deze eeuw kenden** in de haven. Nadien volgde een stabiele periode, om vanaf 2019 opnieuw een licht dalende beweging in te zetten.

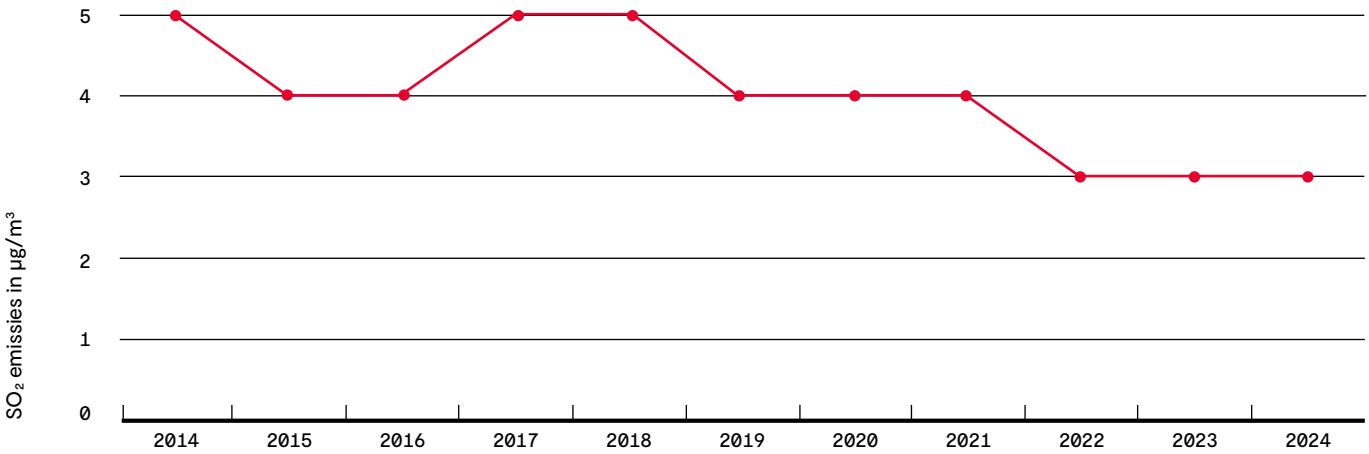
Achter deze positieve trend gaan ingrijpende maatregelen schuil in de energiesector, de scheepvaart en de industrie. Terwijl de verstrenging van de Vlaamse emissienormen voor een performantere rookgasbehandeling in de raffinaderijen zorgde, leidde de verstrengde zwavelnorm voor scheepbrandstoffen (SECA-normering) voor een optimalisatie in de scheepvaart.

Evolutie SOx-emissies in het Antwerpse havengebied



Bron: VMM rapport luchtkwaliteit 2024 Antwerpse haven

Evolutie van luchtkwaliteit SO_2 in het Antwerpse Havengebied

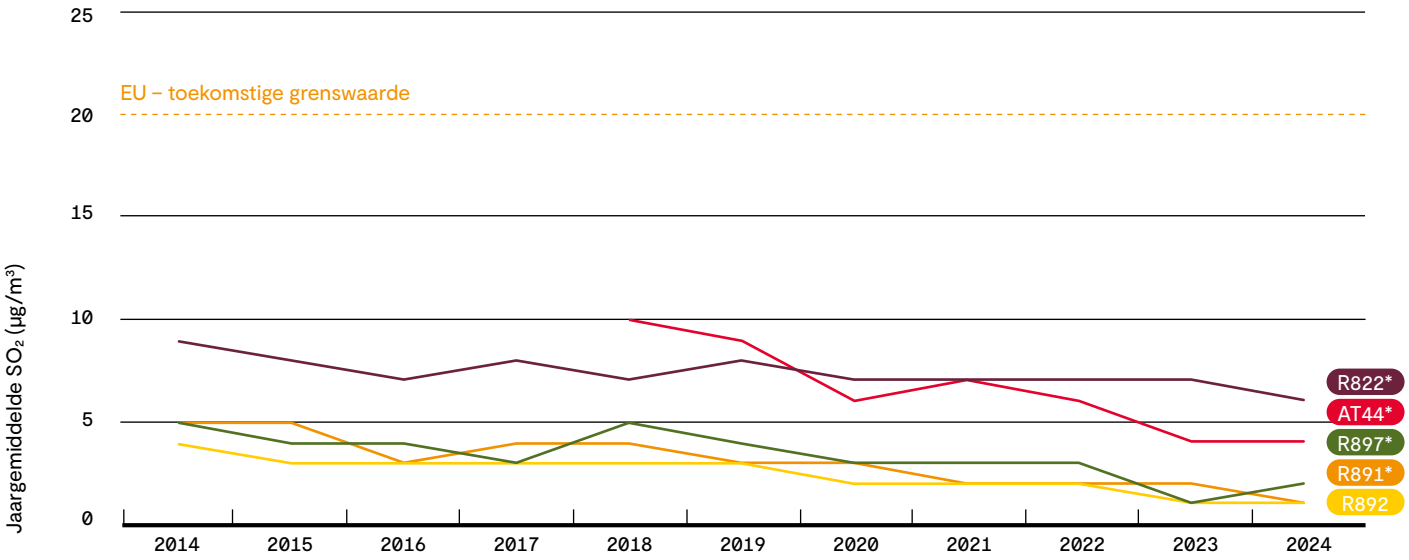


Bron: VMM rapport luchtkwaliteit 2024 Antwerpse haven

Parallel aan de terugval van de uitstoot wijzen de cijfers op een verbeterde SO_2-gerelateerde luchtkwaliteit. De stijging die de grafiek in 2017 aanduidt, had te maken met het stopzetten van enkele meetplaatsen met lage concentraties. Zo ging het gemiddelde omhoog zonder in de praktijk een hogere uitstoot te laten noteren.

De dalende trend komt overeen met de algemene Vlaamse evolutie en zorgt ervoor dat het havengebied nu al aan de vanaf 2030 geldende nieuwe Europese luchtkwaliteitsnorm voldoet.

Evolutie meetstations naar de toekomstige EU-grenswaarde voor SO_2



*meetstations die getoetst worden aan de Europese doelstelling
Bron: VMM rapport luchtkwaliteit 2024 Antwerpse haven

Sulfur & NOx Emission Control Area (SECA & NECA)

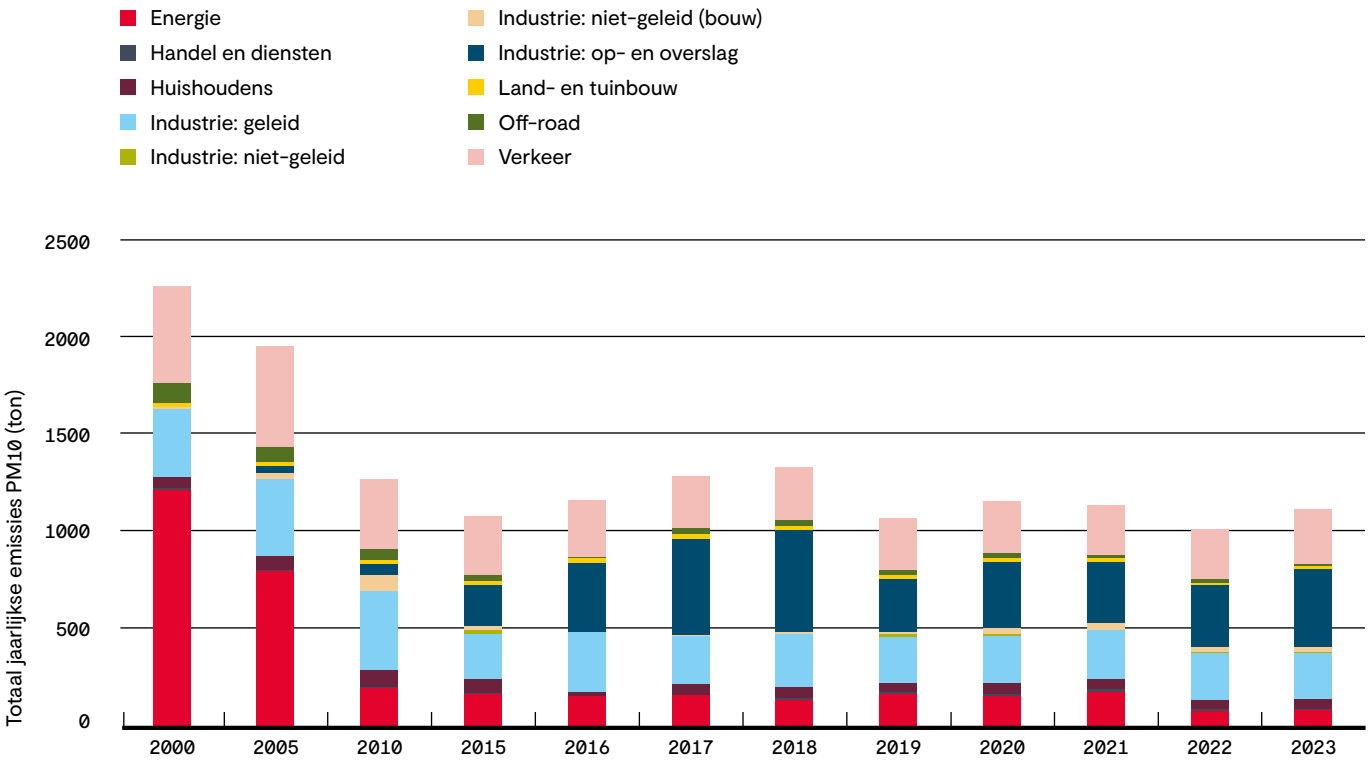
Sinds 1 januari 2015 mogen zeeschepen in de door de International Maritime Organisation (IMO) erkende Emission Control Areas enkel brandstof gebruiken met een maximaal zwavelgehalte van 0,1%. Dat is de zogenaamde **SECA-norm**. Die lag vanaf 2010 al op 1% en had toen reeds een groot positief effect.

Sinds 1 januari 2021 is ook een verstrengde **NECA-norm** van toepassing. Schepen in de NOx Emission Control Areas die na die datum gebouwd zijn, moeten daaraan voldoen en over een TIER III-certificering beschikken.

4.5.3 Fijnstofemissies

Tussen 2000 en 2015 daalde de uitstoot van fijn stof (PM10) aanzienlijk. In de energiesector, waar de strengere Vlaamse emissienormen aanleiding gaven tot een betere rookgasreiniging in de raffinaderijen, maar ook elders.

Evolutie fijn stof



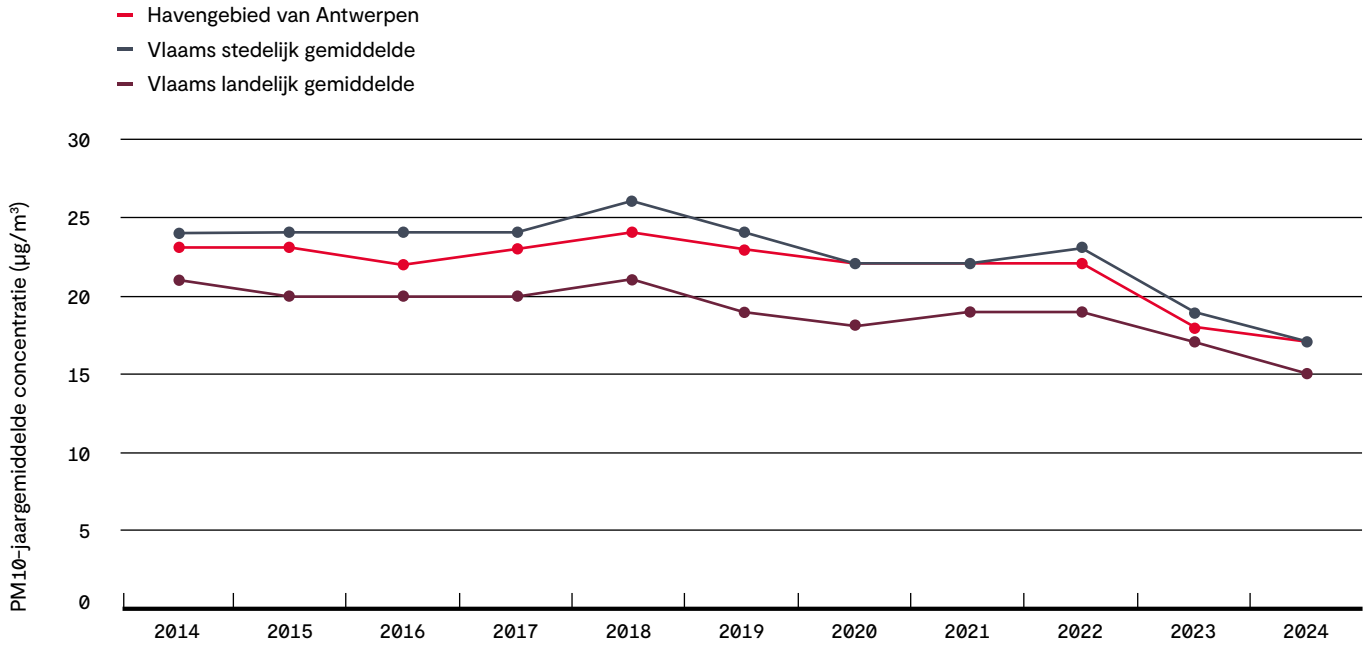
Bron: VMM rapport luchtkwaliteit 2024 Antwerpse haven

Bij de analyse van de cijfers is het belangrijk om te onthouden dat drogebulk-bedrijven worden meegenomen op het niveau van de industriesector. Drogebulk-bedrijven die een hoeveelheid fijn stof verwerken die boven de rapportagedrempel

ligt, zijn sinds 2024 verplicht om jaarlijks een stofrapport op te maken. Daarin vermelden ze een theoretische inschatting van hun diffuse emissies (emissies die niet via een duidelijk afgebakende puntbron vrijkomen, maar in het milieu verspreid raken over een groter oppervlak of via meerdere kleine, moeilijk te lokaliseren bronnen). Dat gebeurt enkel op basis van de doorzet aan droge bulkgoederen en zonder rekening te houden met de emissiereducerende maatregelen. De reële uitstoot ligt in realiteit dus lager.

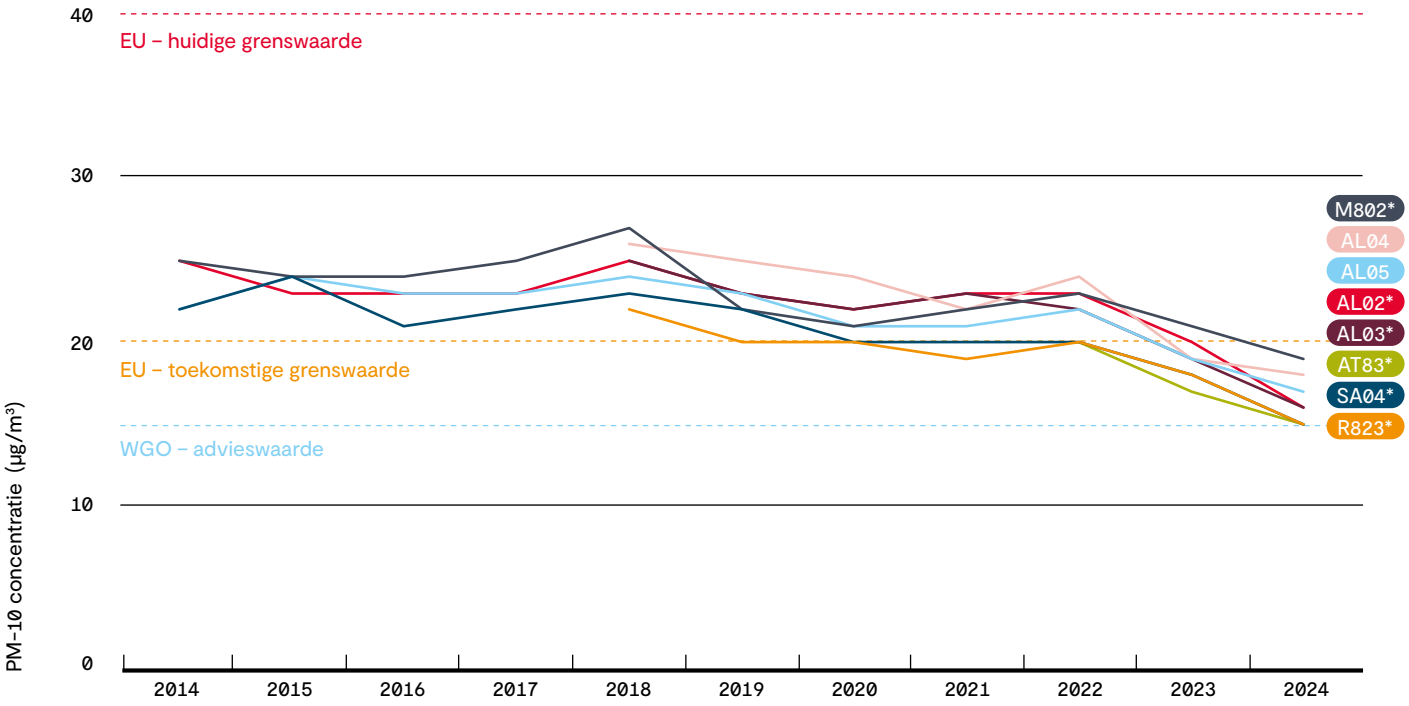
De evolutie van de fijnstofemissies vertaalt zich door naar de gemeten concentraties fijn stof in de lucht boven de haven. Al zijn die sterk afhankelijk van de weersomstandigheden, met vooral pieken in droge jaren. In natte jaren regent het fijn stof als het ware uit de lucht. Ook voor dit type luchtverontreiniging wordt de nieuwe Europese luchtkwaliteitsnorm gehaald.

Evolutie van luchtkwaliteit PM10 in het Antwerpse Havengebied



Bron: VMM rapport luchtkwaliteit 2024 Antwerpse haven

Evolutie meetstations naar de toekomstige EU-grenswaarde voor PM10



*meetstations die getoetst worden aan de Europese doelstelling
Bron: VMM rapport luchtkwaliteit 2024 Antwerpse haven

4.6 Zwerfvuil

Port Cleanup

Als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge organiseerden we in 2025 voor de vierde keer de Port Cleanup, een grote opruimactie in Antwerpen en Zeebrugge. Meer dan vijftig havenbedrijven ruimden in september een hele week lang zwerfvuil op.

Deze jaarlijkse actie heeft een drieledig doel: we zorgen voor een onmiddellijk resultaat in de omgeving, vergroten het bewustzijn over zwerfvuil en versterken het teamgevoel tussen collega's en bedrijven in de haven.



We zetten onze schouders onder het Operation Clean Sweep-charter. Dat spitst zich toe op **(verloren geraakte) pellets** en draagt bij aan de doelstelling om de instroom van plastic naar de waterlopen en de zee terug te dringen.

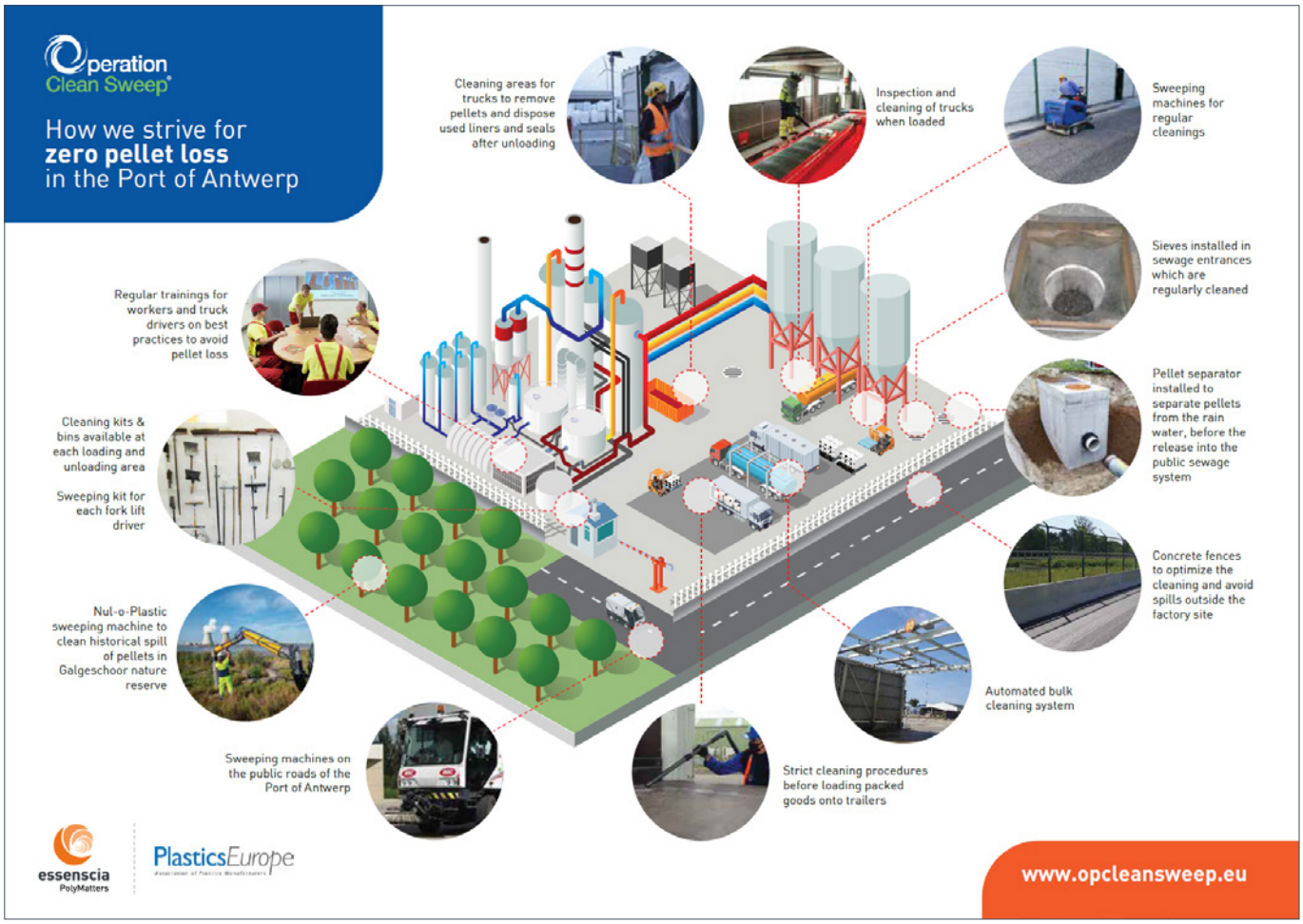
Jaarlijks passeren er in Port of Antwerp-Bruges miljoenen kunststoffen pellets. Omdat bij elke fase van het logistiek proces een klein verliesrisico hoort, zetten we als eerste haven in 2017 onze handtekening onder **Operation Clean Sweep** (OCS). Dat is een internationaal charter dat de hele kunststofwaardeketen verenigt en het volume kunststoffen pellets in het milieu tot een absoluut minimum wil beperken. In 2018 richtten we zelf het **Zero Pellet Loss-platform** op. Samen met meer dan twintig bedrijven trokken we naar de tekentafel om preventieve tools uit te testen en maatregelen te bepalen om het pelletverlies structureel te vermijden.

Daaruit vloeide in 2019 een concreet actieplan:

- Opruimacties op gekende hotspots om verdere verspreiding te voorkomen
- Monitoring van pelletstromen (via de openbare weg)
- Creatie van communicatie- en sensibiliseringsmateriaal
- Uitwisseling van goede praktijken, rechtstreeks op de werkvloer

Aansluitend investeren bedrijven zelf op hun sites. Afhankelijk van de risico's die ze in kaart brachten, kunnen die investeringen oplopen tot enkele honderdduizenden euro's. Het gaat dan van afblaassystemen en filters tot terreinafbakeningen en aangescherpte inspectieprocedures. Om de kwaliteit van die maatregelen te garanderen, riep de industrie een **OCS-certificatiesysteem** in het leven. Dat verankert het engagement van het charter op structurele wijze.

De resultaten spreken voor zich: onze metingen tonen een sterke en consistente daling van de pelletverliezen – van 8 ton in 2018 tot nauwelijks een halve ton in 2025 – en bevestigen dat samenwerking, innovatie en kwaliteitsborging hand in hand gaan.



De historische vervuiling van plastic pellets in de natuurgebieden blijft wel een probleem. We lanceerden daarom een wedstrijd om een oplossing te bedenken die piepkleine stukjes plastic uit het getijdengebied kan zuiveren. De stofzuigrobot ‘Nul-O-Plastic’ trok aan het langste eind, maar voorlopig is het nog zoeken naar een toepassing die het probleem efficiënt kan oplossen zonder het getijdengebied te verstoren.

4.7 Circulariteit

Impacten, risico's en opportuniteiten

IRO Type		Beschrijving
Positieve impact	Downstream Eigen operaties	Creatie van NextGen District (proeftuin) met als doel de opschaling van nieuwe technologieën op vlak van circulariteit in de chemie- en brandstoffensector Uitvoeren van onderzoek & ontwikkeling van randvoorwaarden die de opschaling van bestaande circulaire pilootprojecten mogelijk maakt en aanwezigheid van expertise binnen de chemische cluster in Antwerpen voor het opzetten van complexe recycling processen in de gehele keten
Negatieve impact	Downstream	Functioneren van de haven als een lineaire economie waarbij virgin materialen worden geïmporteerd en afval wordt geëxporteerd
Opportuniteit	Eigen operaties	Positioneren van Port of Antwerp-Bruges als de hub voor secundaire grondstoffen in Europa
Risico	Downstream Eigen operaties	Verminderde goederenstromen van en naar de haven en minder trafieken voor Pipelink en Port of Antwerp-Bruges door de creatie van een circulaire economie

De chemische cluster binnen Port of Antwerp-Bruges functioneert nog grotendeels volgens een **lineair economisch model**: fossiele grondstoffen worden geïmporteerd, waarna virgin monomeren, polymeren en chemicaliën het platform verlaten.

Dat kan anders. Meer nog, we zien **circulariteit als een essentiële pijler in de transitie naar een klimaatneutrale haven tegen 2050.** Tegelijk is het een belangrijk gegeven in het vergroten van de Europese autonomie en de creatie of het behoud van jobs en welvaart.

Via het programma industrie en het programma ruimte bouwen we mee aan de randvoorwaarden van circulaire industrieën en gelinkte logistieke activiteiten. We stellen ruimte, infrastructuur en omkadering ter beschikking om innovatieve technologieën te testen, op te schalen en te verankeren. We wegen op Europees, federaal en regionaal beleid om te garanderen dat de circulaire transitie niet gehinderd maar net gestimuleerd wordt.

4.7.1 Ons circulair beleid

De diensten Customer Relations en Sustainable Transition van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge dragen op vlak van circulariteit een **tweeledige beleids-verantwoordelijkheid**. Aan de ene kant staat de taak om concessieovereenkomsten te sluiten met bedrijven die er een circulair businessmodel op nahouden. Anderzijds is het de bedoeling om – vanuit onze rol als community builder – circulaire samenwerkingen te faciliteren binnen het havenplatform en te pleiten voor ondersteunend beleid.

Met de EU Packaging & Packaging Waste Regulation en de End Of Life Vehicle Regulation (ELVR) legt Europa een minimum recyclaatgehalte op voor plastic verpakkingen en plastics in nieuwe wagens. Met de EU Circular Economy Act en de VN-duurzaamheidsdoelstellingen achter de hand pleiten we onder meer voor een **'single market' voor afval en recyclaat**. We willen de vraag naar circulaire materialen vergroten en zetten in op de bevoorrading van afval als grondstof. Daarnaast zoeken we naar oplossingen om importstromen die de Europese recyclagesector bedreigen te reguleren. Ook gaan we op zoek naar manieren om scale-ups en pioniers te helpen met hun financiering. We wegen op het beleid om de accountingregels rond het co-processen van recyclaat met virgin grondstoffen zo flexibel mogelijk toe te laten.

Onze stakeholders en spelers op het platform actief betrekken is een must. Zo kunnen we hun noden in kaart brengen en de brug vormen richting beleidsmakers en zo een vertaling in concrete regelgeving faciliteren.

Bij de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) bestelden we een studie naar de **beleidsmatige en technologische hindernissen die de chemische industrie ervaart bij haar circulaire transitie.** Via interviews gingen de onderzoekers na welke installaties op het platform welke circulaire grondstoffen kunnen verwerken. Dat zorgde voor een duidelijke kijk op de hinderpalen voor een transitie naar circulariteit van de chemische sector en voor een verscherpte focus.

In september 2024 stelden we de studie voor op het community event 'circulaire haven', dat we organiseerden in samenwerking met Essenscia en VITO. Een waardevol moment voor de verschillende actoren van het havenplatform, die elkaar vonden en konden overleggen over de grondstoffentransitie in de chemische cluster en de versterking van het circulaire ecosysteem.

Het programma industrie kent drie concrete doelstellingen die betrekking hebben op het ontwikkelen van een duurzame grondstoftransitie.

- We innoveren het platform door circulaire startups te ondersteunen bij het opschalen tot installaties van commerciële schaal.
- We ontwikkelen een toekomstvisie voor een circulair chemisch platform, begrijpen de barrières van de grondstoffentransitie en lobbyen voor een gepast ondersteunend beleid.
- We activeren circulaire feedstock supply chains.

Het is niet eenvoudig om te meten hoe circulair de chemische cluster precies is. Het is geen sinecure om de nodige – bedrijfsgevoelige – informatie over feedstock of ruwe grondstoffen te bekomen. Daarom ligt de focus op dit moment op **investeringen in het verwerken van plastic afval dat niet in aanmerking komt voor mechanische recyclage**, maar dat de bestaande petrochemische installaties wel kunnen absorberen.

Daarnaast werken we actief mee aan het Vlaamse initiatief **Vlaanderen Circulair**, meer specifiek aan de werkagenda chemie en kunststoffen. Die wil de transitie naar een duurzame en circulaire chemische en kunststofsector in Vlaanderen versnellen.

Circular Port Monitor

Via de Circular Port Monitor meten we samen met de VUB, North Sea Port en Haven Oostende de mate van circulariteit van de havens. Dat gebeurt via een brede set aan KPI's.

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge wil Port of Antwerp-Bruges doen **uitgroeien tot dé Europese hub voor secundaire grondstoffen.**

Vlaanderen Circulair liet de roadmapstudie 'Naar een koolstofcirculaire, CO_2-arme en competitieve basisindustrie' in 2025 actualiseren.

Binnen dit initiatief werken we onder andere mee aan ...

- het creëren van een marktvraag voor circulaire producten;
- het verzekeren van circulaire feedstock (grondstoffen aantrekken); en
- het bevorderen van het opschalen van nieuwe technologieën.

Daarom volgen we de markt nauwgezet op. We kopen elk jaar een AMI-database (chemical recycling, worldwide) aan en verdiepen ons in het technologische plaatje door deel te nemen aan seminaries en conferenties (AMI, ACI, Nova, ...).

We wegen niet enkel op het Vlaamse beleid, maar slaan de handen ook in elkaar met Nederlandse en Duitse chemieclusters. Dat doen we binnen het initiatief **Circular Valley**. We onderzoeken samen op welke manier circulariteit de competitiviteit kan versterken en zoeken naar partnerships, synergieën en kritische infrastructuur om grondstoffenstromen in het kader van de trans-regional circularity hubs te stimuleren.

Trans-regional circularity hubs

De trans-regional circularity hubs zijn een initiatief van de Europese Commissie en passen onder het raamwerk van de in 2025 aangekondigde Clean Industrial Deal. Ze hebben als doel de aanvoer van secundaire, uit afval herwonnen grondstoffen uit te breiden, via een opgeschroefde samenwerking tussen lidstaten en economische actoren. Daarbij wordt ingezet op het identificeren van strategische projecten, het poolen van regionale stromen en kennisuitwisseling over het toepassen van CRMA en de technische en biologische materialen die de industrie nodig heeft. VITO zal als facilitator boostertafels organiseren om de Vlaamse Circulaire noden in kaart te brengen. Havenbedrijf Antwerpen-Brugge onderzoekt parallel met Port of Rotterdam en Chemiesite Chemelot hoe ze concreet invulling kunnen geven aan de vraag van Europa.

4.7.2 Circulaire projecten

Toegespitst op verschillende soorten grondstoffen en met samenwerking als rode draad zet Havenbedrijf Antwerpen-Brugge tal van circulaire initiatieven op poten. Van experimenten met circulair beton en slibkoeken tot onderzoek naar innovatieve recyclagemogelijkheden.

Circulair beton Tweede Getijdendok

Binnen het PIONEERS-project, waarover we al vertelden in het hoofdstuk Klimaat, doen we met het oog op de bouw van het Tweede Getijdendok tests met circulair beton. Anders dan meer dan 200 000 ton natuurlijk zand uit de Noordzee of onze buurlanden naar de bouwplaats te vervoeren, zou het interessant zijn om het zand dat vrijkomt bij de werken in te zetten. Hoewel dat niet het type zand is waaruit beton normaliter vervaardigd wordt, bestaat de kans dat het toch voldoet. Daarom hebben onderzoeksinstelling VITO en innovatiecentrum Buildwise er verschillende soorten beton mee gemaakt.

Met de medewerking van de afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse overheid en MPET plaatsten we een aantal van die proefstukken in het nabijgelegen Deurganckdok. Daar worden ze twee keer per dag ondergedompeld in het Schelde-water. Via halfjaarlijkse inspecties gaan we na welke invloed het water er na verloop van tijd op uitoefent. Zo zal duidelijk worden of het haalbaar is om lokaal zand te gebruiken voor de bouw van de kaaimuren van het nieuwe getijdendok.



Test met cicrculair beton

Herwaardering van reststromen

De AMORAS-centrale verwerkt jaarlijks grote volumes baggerspecie uit de Antwerpse haven, noodzakelijk om de nautische diepgang en de toegankelijkheid van de haven te waarborgen. De verwerking levert een aanzienlijke hoeveelheid slibkoeken op, die vandaag nog geen hoogwaardige toepassing kennen maar vanwege hun klei-achtige eigenschappen het potentieel hebben om een gegeerd restproduct te zijn.

Met het AMORAS-project onderzoeken we hoe deze slibkoeken – het ontzande en ontwaterde restproduct uit de verwerking van onderhoudsbaggerspecie – kunnen

worden opgewaardeerd tot een circulaire grondstof voor de cement-industrie. Deze valorisatie kan zowel bijdragen aan een duurzamer materialenbeheer als aan de vermindering van de milieu-impact binnen de bouwsector.

In het kader van circulair materialenbeheer gaan de afdeling Maritieme Toegang (AMT) van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en Havenbedrijf Antwerpen-Brugge via dit PIO-project (Programma Innovatieve Overheidsopdrachten) na welke technologische, economische en ecologische mogelijkheden bestaan om deze materiaalstroom te valoriseren en naar de markt te brengen, met bijzondere aandacht voor de inzet binnen de cementindustrie.



Storting van slibkoeken op de AMORAS-site

Map4Plastics

Vanuit Havenbedrijf Antwerpen-Brugge verlenen we onze steun aan Map4Plastics, via het innovatieprogramma Catalisti en door te zetelen in het gebruikerscomité. Dit project, gedragen door VITO, Universiteit Antwerpen en de UGent (binnen het CAPTURE-platform), kijkt naar plastics die momenteel nog niet ingezameld (61%) en gerecycleerd (76%) worden, maar daar mogelijk wel het potentieel voor hebben. Het wil de blinde vlekken van ons plasticafval zichtbaar maken en concrete strategieën uitdenken om die stromen toch te benutten als grondstof. Tientallen andere bedrijven toonden ook al interesse om mee te denken in dit gebruikerscomité.

Om na te gaan waar de knelpunten liggen, analyseren de onderzoekers vijf amper gerecycleerde plasticstromen. Daaruit moet een Decision Support Framework (DSF) volgen dat bedrijven en beleidsmakers duidelijk maakt wat technisch en economisch haalbaar is, welke ketens kansrijk zijn en waar de investeringsnoden liggen. Met alle positieve ecologische en economische effecten van dien.

Kunststof uit autowrakken

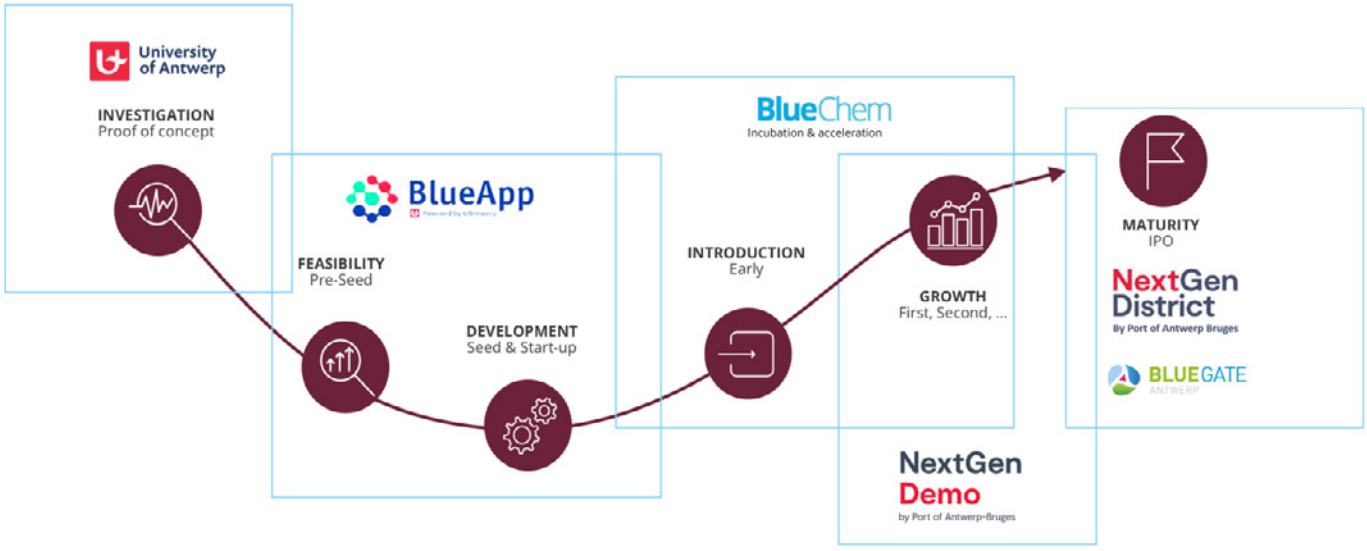
Aangezien de End of Life Vehicle Regulation (ELVR) bepaalde eisen rond closed loop-recyclage omvat, moet een deel van de kunststoffen uit autowrakken gebruikt worden als recyclaat in nieuwe wagens. Specifiek bekijken we of de regelgeving een toegenomen nood aan recyclaat zal genereren, en in welke mate chemische installaties daardoor recyclaat zullen verwerken of gerecycleerde kunststoffen zullen produceren. We gaan na welke methoden een slimmere ontmanteling en recyclage kunnen inluiden, waarbij feedstock ontstaat voor de chemische industrie.

De segmentmanager Automotive van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge is actief betrokken bij het programmateam. Ook formuleerden we een hieraan gelinkte opdracht voor een trainee (september 2025 - februari 2026). Bovendien stelden we voorop om in 2026 een actieplan met concrete actiepunten te kunnen presenteren. We willen tijdens deze periode een visie creëren die de impact van de ELVR op het platform in kaart brengt en verschillende partijen en stakeholders samenbrengt om de creatie van circulaire stromen te bevorderen.

Antwerp Innovation Ecosystem for Sustainable Chemistry

We zetten ook verschillende strategische acties op poten om de circulariteitsgraad binnen Port of Antwerp-Bruges in een stroomversnelling te brengen. Daarin speelt de voormalige General Motors-site een belangrijke rol: we herontwikkelden het terrein van 88 hectare groot tot een **hotspot voor innovatieve en circulaire chemie**, waar zowel scale-ups als gevestigde spelers de ruimte krijgen om te experimenteren met end-of-life-producten, circulaire koolstofoplossingen en hernieuwbare energie. Om er een sterke community vorm te geven, telt het project naast huurbare labo's en kantorenfaciliteiten **kavels voor industriële activiteiten (NextGen District), een proeftuin voor demonstratieprojecten (NextGen Demo) en een incubator (BlueChem).**

De afbraak- en herinrichtingswerken zijn zo circulair mogelijk verlopen, met de nodige duurzaamheidscriteria opgenomen in het gunningsproces. Twee tekenende voorbeelden: de brug over de wadi aan NextGen District is een tweedehandsexemplaar, aangekocht in de bruggenbank, en het (niet herbruikbare) betonpuin ging via de binnenvaart naar een asfaltcentrale op minder dan 30 km van de site.



NextGen District

NextGen District is een commercieel bedrijventerrein. Als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge stonden we in voor de sanering van de site en de aanleg van de infrastructuur, zoals wegen en afwatering. We verhuren de gronden als concessies.

De bedrijven die vandaag gevestigd zijn in NextGen District:

- Bolder Industries met repurposing van end-of-life chemicals
- Purecycle en zijn eerste recyclagefaciliteit voor polypropyleen in Europa
- Triple Helix en zijn SurePUre-project

NextGen Demo

In deze proeftuin stellen we de infrastructuur, de faciliteiten en de ondersteuning (bij het aantrekken van investeerders en bij de vergunningsprocessen) ter beschikking om te innoveren op vlak van cleantech en circulaire technologieën voor de chemie- en energiesector. Ook faciliteren we kennisoverdracht uit de chemische cluster én onderlinge dialoog. Dat doen we onder andere via gemeenschappelijke vergaderzalen. Zo helpen we bedrijven bij de transformatie van idee in proof-of-concept en bij de commerciële opschaling die daarop volgt.

Een mooi innovatietraject in deze proeftuin is dat van Triple W, dat erin slaagt voedselafval via een baanbrekend proces om te zetten in hoogwaardig melkzuur. Dat is een essentiële grondstof voor de productie van composteerbare plastics. De financiering van de demo-installatie wordt mee gedragen door het Vlaams Agentschap voor Innoveren & Ondernemen (VLAIO) en het Europese CBE-JU-programma onder Horizon 2020.

BlueChem

BlueChem is de incubator voor duurzame chemie en opende in mei 2020 de deuren op het eco-bedrijventerrein Blue Gate. De gespecialiseerde labo-infrastructuur en dienstverlening op maat helpen startups om hun duurzame en circulaire experimenten te laten doorgroeien tot succesverhalen op industriële schaal. Daarbij gaat het onder meer om de omzetting van CO_2 tot een waardevolle grondstof, de ontwikkeling van baanbrekende recyclage- en waterzuiveringstechnologieën en de valorisatie van voedselafval in chemische processen.

Intussen werd ook een concessieovereenkomst getekend voor een uitbreidingsproject in het NextGen District. Met een investering van ruim 6,8 miljoen euro zal daar een tweede gebouw verrijzen, met als resultaat een verdubbeling van de labocapaciteit.

Om een zo hecht mogelijk ecosysteem te creëren en maximaal op zoek te gaan naar synergiën, staan we in voor het gemeenschappelijk beheer van deze gebouwen en de eigen faciliteiten en kantoren.

Samen met BlueApp, dat startups en onderzoekers van de Universiteit Antwerpen verenigt om milieugunstige innovaties uit te werken, BlueGate, waar grotere initiatieven een thuis vinden, en Stad Antwerpen vormen BlueChem en NextGen Demo het **Antwerp Innovation Ecosystem for Sustainable Chemistry**. Dat is een combinatie van innovatiehubs en vormt zo een ecosysteem voor duurzame chemie. Bedrijven en projecten in eender welk stadium van ontwikkeling kunnen binnen dit initiatief op ondersteuning rekenen.

4.7.3 Goed op weg

Al in 2020 stelde een VUB-studie vast dat de Vlaamse zeehavens, en bij uitbreiding de havens in de Lage Landen en Europa, een relatief **hoge mate van maturiteit** vertonen wat de circulaire transitie betreft. Dat blijkt ook uit de dubbele gouden plak (in de categorie 'Ondersteuning van de duurzame transitie' én de Grote Prijs van de Jury) die de samenwerking tussen BlueApp, BlueChem, NextGen Demo en NextGen District in 2025 won op de European Enterprise Promotion Awards (EEPA).

In 2024 stond de teller in Port of Antwerp-Bruges op dertig verschillende circulaire projecten. Met het Warmtenetwerk Antwerpen-Noord en het Stoomnetwerk Ecluse vernoemden we in het klimaathoofdstuk al een aantal mooie Antwerpse voorbeelden, maar ook in Zeebrugge is er heel wat op til. Zo reserveerden we er grond voor de ontwikkeling van circulaire activiteiten, zoals het hergebruik van water en de ontmanteling van windturbines uit de Noordzee.

Daarnaast zoeken we actief naar nabijgelegen, goed bereikbare zones die de circulaire activiteiten in het havengebied kunnen ondersteunen of voorafgaan. We bekijken of bepaalde locaties langs het Boudewijnkanaal en het Albertkanaal geschikt kunnen zijn voor bijvoorbeeld het uitrollen van pre-recyclageprocessen. Een studie van VLAIO bevestigde dat alvast voor een potentieel nieuw industriegebied langs het Albertkanaal, ideaal gelegen op het kruispunt van binnenvaart- en pijpleidingverbindingen. Interessante projecten, want zo kunnen we de duurzame transitie voeden zonder de schaarse havenruimte in beslag te nemen.

4.8 Milieurichtlijnen in de haven

4.8.1 Concessievoorwaarden

Als landlord-haven zijn we eigenaar of beheerder van de gronden binnen het Antwerpse en Zeebrugse havengebied. We stellen met andere woorden openbaar domein ter beschikking van bedrijven. Dat gebeurt op basis van **domeinconcessies**, met telkens een bevragingsprocedure. Kandidaten dienen een projectvoorstel in, dat we vervolgens toetsen aan bepaalde selectie- en toekenningscriteria.

Toekomstgerichtheid en duurzaamheid zijn belangrijke elementen bij de beoordeling van kandidaten. Dat spreekt voor zich, aangezien we een zeer duidelijke ambitie hebben: de eerste wereldhaven worden die economie, mens en klimaat verzoent. We willen niet alleen ons groeitraject duurzaam verderzetten, maar ook onze unieke positie als logistiek, maritiem en industrieel platform inzetten om het voortouw te nemen in de zoektocht naar innovatieve oplossingen voor een duurzame toekomst.

Concreet **screenen we alle projectvoorstellen op hun klimaat- en/of milieu-impact** op vlak van onder meer emissies, waterhuishouding (waterverbruik, waterhergebruik en volumes geloosd afvalwater, al dan niet na zuivering) en energiehuishouding (energiebronnen, energieverbruik, energiebesparende maatregelen). Daarnaast vragen we elke kandidaat om te omschrijven hoe de impact van de voorgestelde aanpak zich verhoudt tot die van de huidige praktijk of technologie. Bedrijven moeten minstens een bepaalde ambitie uitspreken, al verkiezen we bewijsstukken van concrete engagementen. Meegeven hoe de impact gemonitord zal worden, is evenzeer een must.

De ambities en concrete engagementen worden verankerd in een **concessieovereenkomst**. Het geldende wetgevende kader is daarbij de minimumdrempel om aan een aantal voorwaarden te voldoen.

4.8.2 Advisering

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge wordt door (vergunningverlenende) overheden gevraagd om advies te geven over plannen, projecten en activiteiten binnen de grenzen van het havengebied. Concreet gaat het om advisering over **milieueffectrapporten**, **omgevingsvergunningsaanvragen**, **ruimtelijke planprocessen en bodemsaneringsprojecten**. Via deze adviseringsprocessen willen we het bodem-, grond- en oppervlaktewater en de ecologische infrastructuur vrijwaren. Ook willen we de impact op de omgeving zo klein mogelijk houden. Dat doen we door waar nodig voorwaarden voor te stellen aan de vergunningverlener of aan te sturen op mitigerende maatregelen.

4.8.3 Havenkapiteinsdienst

De Havenkapiteinsdienst in Antwerpen en Zeebrugge, waarover meer in het laatste hoofdstuk, vaardigt met de **havenpolitieverordening** een algemeen havenreglement uit toegespitst op de specifieke havenactiviteiten. Iedereen die zich in het havengebied begeeft, moet zich aan deze voorschriften houden.

In dit reglement liggen ook bepalingen vast rond veiligheid, behandeling van gevaarlijke goederen en vrijwaring van het milieu, zoals het bestrijden van olievervuilingen.

De haven en haar omgeving vormen één ecosysteem. Waken over de omgevingskwaliteit voor omwonenden en omliggende steden is daarom een belangrijke prioriteit. De verordening is een van de instrumenten om mogelijke hinder voor de omgeving te minimaliseren.

5. Sociaal

Mensen maken het verschil. In dit hoofdstuk rapporteren we over onze sociale en maatschappelijke inspanningen. Niet alleen voor onze eigen medewerkers, maar voor alle werknemers in de waardeketen en de bredere gemeenschap rondom de haven.





Wij willen een thuishaven zijn. Daarom spannen we ons in voor onze eigen medewerkers én onze nabije omgeving. Voor onze eigen medewerkers optimaliseren we de werkomgeving in al haar facetten. Voor omwonenden en belanghebbenden willen we de hinder minimaliseren en optimaliseren we de samenwerking. Ook in onze waardeketen willen we een voorbeeldfunctie opnemen. Ons eigen veiligheids- en gezondheidsbeleid kan in dat kader als hefboom dienen.

Dit vraagt grondig en frequent overleg, op verschillende niveaus en zowel met interne belanghebbenden als met politieke en maatschappelijke actoren. In die zin grijpen we onze rol als community builder aan om ons eigen beleid naar een hoger niveau te tillen en tegelijk onze omgeving positief te beïnvloeden.

5.1 Eigen werknemers

Impacten, risico's, opportuniteiten: Welzijn en arbeidsveiligheid

IRO Type		Beschrijving
Positieve impact	Eigen operaties	Goed omkaderen van werknemers via nieuwe infrastructuur en een uitgebreid dynamisch opleidings- en welzijnsbeleid.
Negatieve impact	Eigen operaties	(Veiligheids)incidenten waarbij werknemers van Havenbedrijf-Antwerpen-Brugge betrokken zijn.
Risico	Eigen operaties	Risico dat Port of Antwerp-Bruges geen fysiek en mentaal veilige werkplek is.

De haven draait dankzij de vele mensen die zich dagelijks inzetten. Daarom investeren we in onze medewerkers, in Antwerpen en Zeebrugge, om hen aan boord te houden.

Samen zorgen we voor een werkomgeving waarin respect, eerlijkheid, integriteit en zorgvuldigheid de norm zijn. Zo bouwen we niet alleen aan een sterke organisatie, maar ook aan duurzame relaties met de wereld om ons heen. Onze Code of Conduct weerspiegelt onze normen en waarden, en vormt de leidraad voor ons dagelijks handelen – zowel intern, tussen collega's, als extern, richting klanten, leveranciers, overheden en andere belanghebbenden.

5.1.1 Medewerkers op koers

Onze medewerkers staan aan het roer van hun eigen loopbaan. Verschillende handvatten zorgen ervoor dat de collega's zich professioneel kunnen ontplooien in functie van zowel eigen behoeften en ambities als die van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Zo garanderen we dat medewerkers op een wendbare manier inzetbaar zijn en blijven.

Vanuit de organisatie voorzien we een **omkadering** die ieders professionele en persoonlijke ontwikkeling ten volle ondersteunt.

- Een breed aanbod aan opleidingen en leerinitiatieven faciliteren de groei. Naast de opleidingen die de organisatie aanbiedt, kan de medewerker ook zelf leerinitiatieven aanvragen.
- Medewerkers en leidinggevenden zetten jaarlijks samen doelstellingen en ambities op papier. Tijdens een evaluatiegesprek gaan ze hierover in dialoog en bekijken ze sterktes, maar ook ontwikkelpunten. Ook is er op elk moment de mogelijkheid om feedback te vragen.
- Wie de eigen ontwikkeling wil concretiseren, kan een persoonlijk ontwikkelingsplan opmaken.
- De ontwikkelgids biedt de medewerker concrete ontwikkeltips, die rekening houden met diverse leervoorkeuren. Leidinggevenden vinden hierin advies om medewerkers te ondersteunen in hun ontwikkeling.
- Een medewerker kan met diverse noden en verwachtingen over de loopbaan terecht bij een HR-medewerker tijdens een 'Op koers'-gesprek.
- We peilen jaarlijks naar een reeks factoren die bijdragen tot werktevredenheid en engagement (jobtevredenheid, leiderschap, teamsfeer, mentale en fysieke veerkracht, ontwikkelings- en loopbaankansen ...). De resultaten van deze bevraging helpen ons om gericht in te spelen op de noden die leven en actie te ondernemen.
- Onze bedrijfscultuur, waarden en personeelsbeleid zijn samengevat in een toegankelijke Code of Conduct.

En, hoe is 't?

Met de medewerkersbevraging 'En, hoe is 't?' gaan we sinds 2020 minstens eenmaal per jaar na hoe medewerkers zich voelen, op en buiten het werk. In deze **geanonimiseerde bevragingen** komen allerlei topics aan bod, zoals welbevinden, betrokkenheid, inclusie en leiderschap. Met de resultaten gaan de leidinggevenden samen met hun teams via een actieplan aan de slag. We ondersteunen de leidinggevenden met een bibliotheek van mogelijke acties die ze kunnen nemen om het welzijn en de betrokkenheid op het werk te verbeteren.

We scoren op vlak van **welzijn** beter dan vergelijkbare bedrijven, maar stress blijft een aandachtspunt.

Voor het eerst werd ook **diversiteit** bevraagd, wat ons inzicht geeft in de mate van diversiteit binnen de verschillende diensten van het bedrijf. Dankzij de vragen over **inclusie** kunnen we daarnaast eventuele discriminatie-incidenten of best practices in kaart brengen.

5.1.2 Gezondheid, veiligheid en welzijn

Het welzijn, de gezondheid en de veiligheid van onze medewerkers staan centraal. Dat engagement is verankerd in de **beleidsverklaring 'SHEQ'** van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Deze beleidsverklaring zet de krijtlijnen uit voor een beleid dat streeft naar het hoogst mogelijke niveau van arbeidsveiligheid, gezondheid op de werkvloer, bedrijfsinterne milieuzorg en kwaliteit. Dat vertaalt zich in onderstaande doelstellingen.

- Veiligheid, gezondheid en milieu zijn gelijkwaardig aan andere beleidspunten.
- We creëren veilige en gezonde werkomstandigheden binnen een inclusieve cultuur met respect voor elk individu om niet alleen arbeidsongevallen, letsels en beroepsziekten, maar ook te hoge psychosociale belasting te voorkomen.
- Continue waakzaamheid voorkomt letsels en materiële schade bij zowel medewerkers als derden.
- Alle medewerkers zijn effectief betrokken bij het formuleren en implementeren van een gezond veiligheidsklimaat, een goede gezondheid, welzijn en ESG.
- Alle medewerkers leven alle toepasselijke wetten en reglementaire voorschriften na inzake welzijn op het werk, de bijkomende Port of Antwerp-Bruges-normen en overeengekomen eisen van derden.
- We minimaliseren de eigen ecologische voetafdruk, van aankoop tot afvalstroom. Afval beperken we tot het minimum en we voorkomen verontreiniging. Daarnaast gaan we efficiënt om met energie, grondstoffen en voedsel.

Een breed pakket aan **maatregelen** zet deze doelstellingen om in de praktijk. Zo werken we samen aan een dynamische risicobeheersing. Opleiding, communicatie en risicobeheersing vormen samen de pijlers van ons preventiebeleid.

- We streven naar een **maximale arbeidsveiligheid**. We gaan proactief en preventief aan de slag om risico's en schade te vermijden:
    - Met gerichte ingrepen vermijden we ongemakken en ongelukken op het werk. Denk aan de aankoop van veilige arbeidsmiddelen, de inrichting van veilige werkplekken en aanpassingen die het gemakkelijker maken om zware lasten te tillen of die helpen om een voertuig veilig te besturen.
    - We werken systematisch aan een mature veiligheidscultuur, waarin er psychologische veiligheid heerst om incidenten te melden, kwetsbare medewerkers extra bescherming genieten en medewerkers elkaar aanspreken op onveilig gedrag. Gerichte bewustwordingscampagnes dragen daaraan bij, maar ook bij de onboarding van nieuwe medewerkers komen die klemtonen aan bod. Op het intranet is documentatie rond psychosociaal welzijn beschikbaar.
    - We leiden onze medewerkers op, houden veiligheidsrondgangen en zetten in op toolboxen en last-minute risicoanalyses (LMRA).
    - We meten en onderzoeken incidenten op de werkvloer. Een belangrijke rol is weggelegd voor de PAM-app, die het mogelijk maakt om arbeidsongevallen en gevaarlijke situaties te melden. Daar knopen we per incident de nodige sensibiliseringsacties en learnings aan vast.
    - De vooruitgang in ons uitgetekende veiligheids- en welzijnsbeleid meten we voortdurend door alle informatie samen te brengen en na te gaan of nieuwe en aangepaste maatregelen aan de orde zijn.

- We zetten sterk in op een **daling van het aantal woon-werkongevallen**. Zo organiseren we twee keer per jaar een fluo-check, waarbij we fietsers controleren op het dragen van een helm, fluohesje en fietsverlichting. Ook kunnen fietsers gratis een helm of fluohesje aanvragen en organiseren we fietscontroles. Tot slot lanceerden we een e-learning die de wegcode voor alle weggebruikers opfrist.

- We zetten maximaal in op een **comfortabele (thuis)werkomgeving**. Zo voorzien we op kantoor ergonomische stoelen, verstelbare bureaus, afgeschermde vergaderruimtes en bureaufietsen, zijn er ergonomische muizen en hebben we aandacht voor de akoestiek.

- We streven niet enkel naar veilige en gezonde werkplekken, maar volgen ook de **fysieke gezondheid** van onze medewerkers op:
    - Gezondheidstoezicht: medewerkers die tijdens het uitoefenen van hun functie worden blootgesteld aan specifieke risico's, komen periodiek op medisch toezicht bij de arbeidsarts.
    - Wie inzicht wil krijgen in de eigen gezondheid en hier zelf mee aan de slag wil, kan tweejaarlijks een medische check-up aanvragen.
    - Gezonde voeding, een goede nachtrust en voldoende beweging zijn de bouwstenen van een goede gezondheid. Die stimuleren we doelgericht en op verschillende manieren. Zo bieden we wekelijks fruitmanden aan, voorzien we de operationele diensten van verse soep, organiseren we op aanvraag slaapcoaching per team en stellen we een slaapbrochure ter beschikking. Op de sluizen zetten fitpoints sluismedewerkers aan tot bewegen. We moedigen medewerkers aan om (samen) deel te nemen aan sportevents (Antwerp 10 Miles, ¼ Triatlon Brugge, Antwerp Marathon, Havenwereld Run&Walk ...) en organiseren jaarlijks een Hardlopen voor beginners (Start2Run)-programma.
    - We voeren een preventief alcohol- en drugsbeleid dat steunt op vier pijlers: informatie en vorming, regels om functioneringsproblemen te vermijden, kansenbeleid en hulpverlening, en procedures rond disfunctioneren als gevolg van het gebruik van alcohol of drugs.

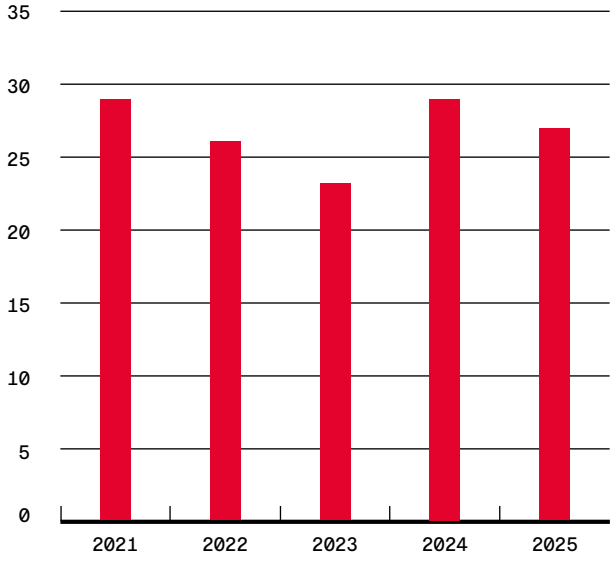
- We stimuleren medewerkers om hun **mentaal welzijn** bespreekbaar te maken. Ze kunnen hiervoor terecht bij collega's en leidinggevenden. Ook zijn er vijf interne vertrouwenspersonen en is er een externe dienst voor preventie en bescherming die een luisterend oor biedt wanneer een collega ergens mee worstelt of gewoon nood heeft aan een gesprek.

- Na een langere periode van afwezigheid begeleiden we medewerkers in hun terugkeer naar de werkvloer. We optimaliseren onze **re-integratieprocedures** en gaan zo het langdurig uitvallen van medewerkers tegen. Coaching en training zijn hierbij de sleutelwoorden.

- Qua **coaching** bieden we een brede waaier van topics aan, van ergonomisch advies over rookstopbegeleiding tot slaapcoaching. In het luik van de **opleidingen** is veiligheidspreventie een cruciaal gegeven: nieuwe en bestaande medewerkers leren alles over functiegerelateerde risico's en persoonlijke beschermingsmiddelen. De externe preventiedienst geeft op zijn beurt opleidingen rond stress en burn-out. Ook voor leidinggevenden voorzien we specifieke trajecten.

Arbeidsongevallen met verlet bij Havenbedrijf Antwerpen-Brugge

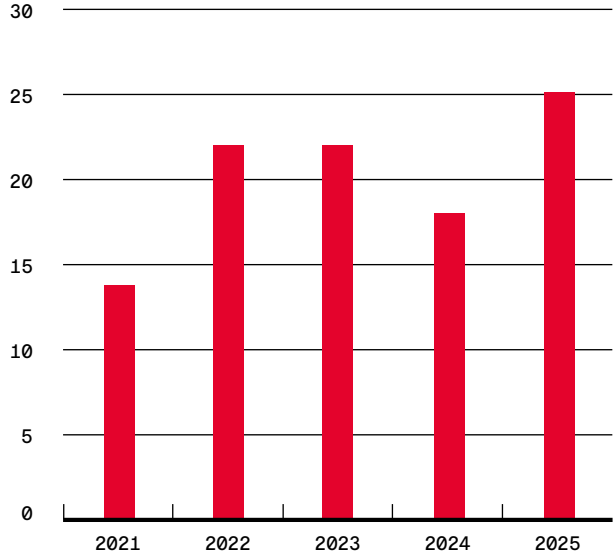
Aantal arbeidsongevallen op de arbeidsplaats met verlet



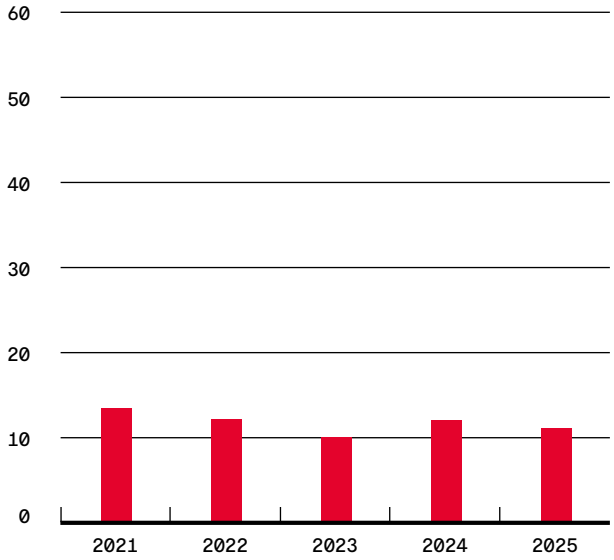
Het aantal arbeidsongevallen kent de laatste jaren een stabiele trend op de arbeidsplaats (arbeidsplaatsongevallen).

Arbeidswegongevallen Havenbedrijf Antwerpen-Brugge

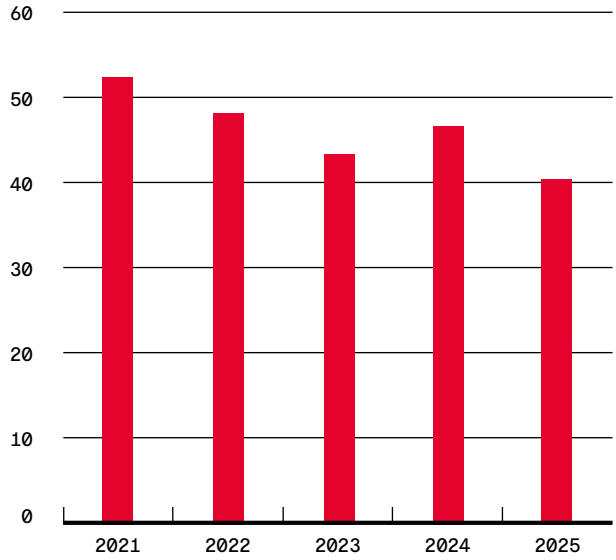
Aantal ongevallen van en naar het werk met verlet



Frequentiegraad arbeidsongevallen bij Port of Antwerp-Bruges



Frequentiegraad arbeidsongevallen in het havengebied



(Bron: CEPA, de werkgeversorganisatie voor de havenarbeiders in Antwerpen)

Frequentiegraad (Fg)= De frequentiegraad (Fg) is een maat voor het aantal arbeidsongevallen dat leidt tot minstens één dag arbeidsongeschiktheid (de dag van het ongeval niet meegerekend) binnen een bepaalde periode, meestal een jaar. Deze wordt berekend door het aantal arbeidsplaatsongevallen met verlet te delen door het aantal uren blootstelling.

Door het installeren van een veiligheidscultuur hebben we de afgelopen jaren een stabiele frequentiegraad gerealiseerd. Door blijvend in te zetten op veiligheidsleiderschap en -bewustzijn trachten we deze nog lager te krijgen.

5.1.3 Diversiteit en inclusie

Impacten, risico's en opportuniteiten: Diversiteit & inclusie

IRO type		Beschrijving
Negatieve impact	Eigen operaties	Gebrek aan diversiteit in het werknemersbestand van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge.

Binnen Havenbedrijf Antwerpen-Brugge streven we naar een **werkomgeving waar iedereen zich gerespecteerd, gewaardeerd en gesterkt voelt**: een veilige thuishaven.

Respect vormt de basis van een inclusieve werkvloer. Respect voor mensen met een andere achtergrond, religie of seksuele voorkeur. Respect voor mensen die anders denken of zich anders gedragen. Los van vooroordelen, en steeds vanuit het besef dat de kracht van samenwerking zit in een veelheid aan perspectieven.

Diversiteit en inclusie zijn permanente aandachtspunten. Sinds 2017 is onze bedrijfscultuur verschillende keren tegen het licht gehouden, op zoek naar struikelblokken die een inclusieve werkomgeving bemoeilijken. Onze actieprogramma's en handvatten volgen uit een **beleidsvisie met een focus op vijf prioritaire pijlers.** In de uitvoering ervan werken we samen met alle diensten, want een inclusieve bedrijfscultuur is ieders verantwoordelijkheid.



Inclusieve rekrutering en employer branding

Diversiteit in het bedrijf begint al vóór het aanwervingsproces. Zo heeft de perceptie van een bedrijf, óók rond diversiteit, een grote invloed op de aantrekkingskracht voor werkzoekenden. Daarom deden we een onderzoek bij omwonenden naar de perceptie van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge als werkgever. Ook screenden we onze interne en externe communicatie op inclusief taalgebruik, dat werd vastgelegd in een *employer brand handbook*. In onze vacatures hebben we aandacht voor toegankelijk taalgebruik. Een competentiegerichte selectieprocedure heeft als doel de invloed van (onbewuste) vooroordelen zo fel mogelijk in te perken. We proberen onze medewerkers daarnaast bewust te maken van vooroordelen én hun achterliggende mechanismen, via een cursus *unconscious bias*.

Respect voor diversiteit in dagelijks omgang

We werken actief aan een bedrijfscultuur die diversiteit omarmt, met wederzijds respect als kernwaarde. Via bewustwordingscampagnes, workshops en gerichte begeleiding stimuleren we meer begrip voor elkaar.

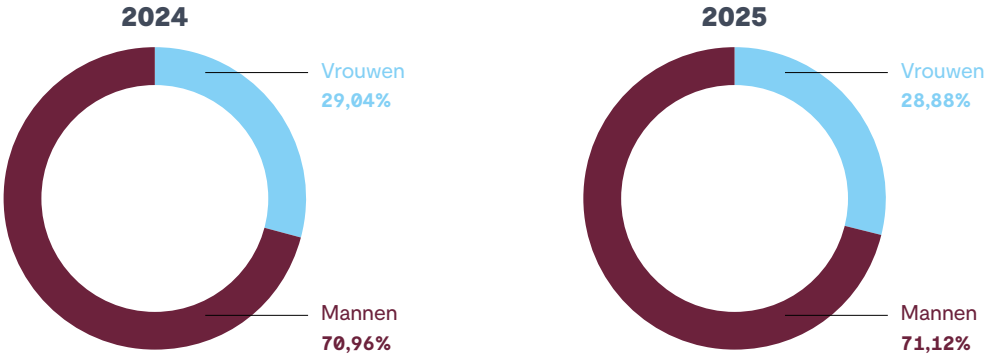
Waar nodig ondersteunen we teams met specifieke workshops en begeleidingstrajecten. In deze sessies gaan we praktisch aan de slag met concrete situaties en reiken we handvatten aan om respectvol gedrag te versterken en spanningen bespreekbaar te maken. Zo creëren we ruimte voor dialoog, wederzijds begrip en een werkcultuur waarin iedereen zich veilig en begrepen voelt.

Tegelijk zetten we in op gebouwen die voor iedereen toegankelijk en praktisch ingericht zijn. We passen bestaande gebouwen aan en organiseerden een workshop ‘inclusief ontwerpen’ voor de collega’s. De resultaten die hieruit voortvloeiden, dragen bij aan de ontwerpen van de gebouwen. Mooie voorbeelden van kleine ingrepen die een groot verschil maken, zijn onze gebeds- en stilteruimte en de heringerichte kolfruimte.

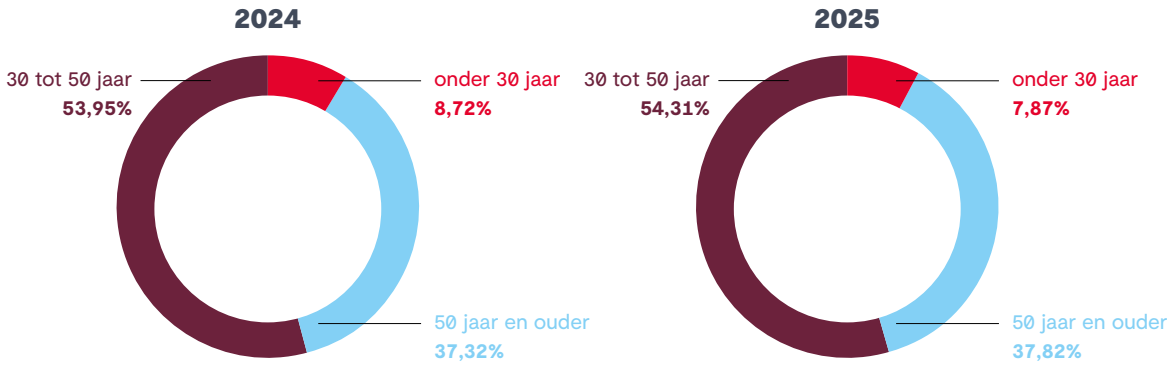
Data-inzicht

Met onze anonieme ‘En hoe is ‘t?’-enquêtes houden we de vinger aan de pols, ook op vlak van diversiteit en inclusie. De resultaten helpen om problemen te identificeren en oplossingen uit te werken en helpen ons om (het gebrek aan) diversiteit op de verschillende diensten en niveaus van ons bedrijf in kaart te brengen.

Verdeling van de medewerkers van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge op basis van geslacht (%)



Verdeling van de medewerkers van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge op basis van leeftijd (%)



	2024	2025
Aantal medewerkers (headcount)*	1846	1880
Verdeling medewerkers op basis van geslacht		
Aantal mannen	1310	1337
Aantal vrouwen	536	543
Aantal geslacht onbekend	0	0
Verdeling medewerkers op basis van land		
Aantal medewerkers werkzaam in België	1846	1880
Verdeling medewerkers op basis van leeftijd		
Aantal medewerkers onder 30 jaar	161	148
Aantal medewerkers ouder dan 30 jaar en jonger dan 50	996	1021
Aantal medewerkers 50 jaar en ouder	689	711
Topmanagement		
Aantal medewerkers topmanagement	5	5
Aantal medewerkers topmanagement man	4	4
Aantal medewerkers topmanagement vrouw	1	1
Percentage topmanagement man	80,00%	80,00%
Percentage topmanagement vrouw	20,00%	20,00%

*de medewerkers bij dochterondernemingen zijn hier nog niet bij opgenomen.

Inclusief leiderschap

Leidinggevenden spelen een sleutelrol in het realiseren van een open en inclusieve werkcultuur. Ze zijn niet alleen de drijvende kracht achter verandering, maar ook de hefboom voor het versterken van psychologische veiligheid en verbondenheid binnen teams. Een inclusieve leider haalt het beste uit het team, stimuleert samenwerking en zorgt ervoor dat iedereen zich gehoord en gewaardeerd voelt.

Daarom investeren we doelgericht in de ontwikkeling van onze leidinggevenden. Via een uitgebreid leiderschapsprogramma ondersteunen we hen bij het versterken van de vaardigheden die nodig zijn om inclusie in de praktijk te brengen.

Externe stakeholderrelaties

Door partnerships aan te gaan, zetten we onze schouders onder bredere inclusietrajecten en diversiteitsinitiatieven.

We zetten sterk in op sociale tewerkstelling:

- Via een samenwerking met City Pirates bieden we kwetsbare jongeren stageplaatsen aan.
- De Haventornado's helpen bij het natuuronderhoud en de zwerfvuilacties in Antwerpen.
- We werken samen met Compagnie Cordial, dat vrijwilligerswerk aanbiedt voor nieuwkomers, in het kader van natuurbeheer en projecten als het plaatsen van bijvoorbeeld schapenrasters of geleidingswanden voor rugstreeppadden. Deze samenwerking geeft hen de kans om kennis te maken met onze cultuur en onze taal en komt tegelijk de natuur in de haven ten goede.
- Op events zetten we maatwerkbedrijven in zoals Bits N Bites en Odas.
- Ook werkgestraften en gevangenen die een resocialisatietraject doorlopen, worden ingezet in het natuurbeheer.
- Enkele keren per jaar verwelkomen we een groep nieuwkomers voor een bedrijfsbezoek, in de schoot van de Humanitarian Welfare Association en ter kennismaking met de Belgische arbeidsmarkt.



De Haventornado's ruimen zwerfvuil op in het havengebied.

Het totaal aan werkkrachten actief in Port of Antwerp-Bruges straalt nog onvoldoende diversiteit uit. Een vaststelling die ons als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge niet koud laat. We engageren ons om de geleerde lessen **uit de ontplooiing van ons eigen diversiteitsbeleid** te delen met de havengemeenschap.

Daarnaast lopen er **allerlei initiatieven die diversiteit in de haven promoten**. Zo onderhouden we een vacaturewebsite Havenjobs die alle openstaande betrekkingen in het havengebied op één toegankelijke plaats bundelt. We delen do's and don'ts binnen verschillende netwerken met andere bedrijven, zoals het lerend netwerk van de Antwerp Pride – waar we in 2025 voor de tweede keer in meeliepen. Tegelijk vond de Antwerp Pride Inclusion Day voor een derde keer op rij plaats in het Havenhuis in Antwerpen, met onder de aanwezigen onder andere vertegenwoordigers van havenbedrijven. Samen bogen we ons over de rol die bedrijven kunnen spelen om het diversiteits- en inclusiebeleid te verdedigen tegen de polariserende invloeden uit o.a. andere landen.

5.1.4 Inspraak medewerkers

Bij Havenbedrijf Antwerpen-Brugge bouwen we aan een werkomgeving waar iedereen zich verbonden voelt en gehoord wordt. Daarom zetten we in op een sterke feedbackcultuur, met medewerkers die actief betrokken zijn bij het vormgeven van hun werkcontext. Feedback is geen einddoel, maar een middel om inspraak te versterken, samenwerking te verdiepen en onze organisatie continu te verbeteren. We moedigen medewerkers aan om hun ideeën, zorgen en ervaringen te delen. Zo creëren we een cultuur die niet alleen verbindt, maar ook beweegt. Belangrijk in deze zijn het **centraal meldpunt en het klokkenluidersmeldpunt**, waar iedereen opmerkingen kan geven over de werking van Port of Antwerp-Bruges. Dit kan anoniem, maar je kan er ook voor kiezen je contactgegevens achter te laten zodat je melding beantwoord wordt. In het hoofdstuk Governance bespreken we die instrumenten meer in detail.

Voor medewerkers zijn er natuurlijk ook de bevragingen, naast de structurele dan wel vrijblijvende **overlegmomenten** met de mensen van human resources, de interne vertrouwenspersonen, de externe preventieadviseur en de leidinggevenden.

Daarnaast besteden we veel aandacht aan **afstemming met werknemersvertegenwoordigers en vakorganisaties**. Drie organen staan in voor dit overleg:

- Onderhandelingscomités (bijzondere comités, BC)
- Overkoepelende hoogoverlegcomités (HOC)
- Basisoverlegcomités op het niveau van de diensten

De basisoverlegcomités komen maandelijks samen, behalve in juli, augustus en december. BC- en HOC-vergaderingen vinden gemiddeld vijf keer per jaar plaats, met een kalender die telkens voor een heel jaar wordt vastgelegd. Ad hoc-vergaderingen zijn steeds mogelijk wanneer aan werkgevers- of werknemerszijde de behoefte ontstaat om een bepaald topic te bespreken.

Inspraak van vakbonden

Onderstaande topics vereisen onderhandeling met de vakorganisaties.

Grondregelingen met betrekking tot:

- het administratief statuut, met inbegrip van de vakantie- en verlofregeling;
- de bezoldigingsregeling;
- de pensioenregeling;
- de betrekkingen met de vakorganisaties en
- de organisatie van de sociale diensten.

Verordeningsbepalingen, algemene maatregelen van inwendige orde en algemene richtlijnen rond personeelsformatie, arbeidsduur en organisatie van werk.

Concreet:

- beslissingen tot vaststelling van de personeelsformatie;
- regelingen die niet als grondregelingen worden beschouwd maar betrekking hebben op de arbeidsduur en de organisatie van het werk;
- maatregelen van inwendige orde en richtlijnen met het oog op de latere vaststelling van de personeelsformatie of inzake arbeidsduur en organisatie van het werk;
- voorstellen tot verbetering van de menselijke betrekkingen of tot opvoering van de productiviteit en
- bevoegdheden inzake preventie en bescherming op het werk.

5.2 Medewerkers in de waardeketen

Impacten, risico's en opportuniteiten: Arbeiders in de waardeketen

IRO Type		Beschrijving
Positieve impact	Upstream en Downstream waardeketen Eigen operaties	Verbeteren van werkomstandigheden en veiligheid bij contractanten op ons eigen platform én internationaal.
Negatieve impact	Downstream waardeketen	(Veiligheids)incidenten of slechte werkomstandigheden voor havenarbeiders en werknemers actief in Port of Antwerp-Bruges of in partnerhavens.
Risico	Eigen operaties Downstream waardeketen	Stakingen bij partners in de nautische keten die de '*license to operate*' van Port of Antwerp-Bruges in het gedrang brengen.

Onze aandacht voor mensen- en arbeidsrechten reikt verder dan ons eigen werknemersbestand. In het veelzijdige – en internationale – ecosysteem waarin Havenbedrijf Antwerpen-Brugge opereert, zijn immers heel wat mensen actief die niet op onze loonlijst staan maar wel een rol spelen in de waardeketen van de haven. Ook hen willen we ondersteunen. Die ambitie is fundamenteel ingebed in onze beleidsvisie.

Die **verwachting spreken we ook uit naar leveranciers, klanten, partners en andere stakeholders in de waardeketen**. Dat blijkt duidelijk uit onze Code of Conduct en komt ook tot uiting in onze aankoop- en aanbestedingsprocedures, waarover meer in het volgende hoofdstuk.

5.2.1 Gezondheid, veiligheid en welzijn

Contractoren en leveranciers die deelnemen aan infrastructuurwerken of andere activiteiten in dienst van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, ontvangen via de bestekken **contractueel vastgelegde richtlijnen rond veiligheid en gezondheid**. Deze richtlijnen garanderen dat ze beantwoorden aan wetgevende kaders zoals die rond overheidsopdrachten, en zoniet uitgesloten worden op zulke gronden. Ook voeren we bij dit soort projecten **controles uit op de werkomstandigheden en gaan we actief na of het welzijn van de werknemers in de waardeketen gegarandeerd is.** Een gelijkaardige aanpak brengen we in de praktijk bij tijdelijke mobiele bouwplaatsen, waar we het veiligheids- en gezondheidsbeleid van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge doortrekken en actief in dialoog gaan met aannemers.

Via **preventiecampagnes** geven we het veiligheidsbewustzijn onder aannemers en hun medewerkers een boost. De actieve communicatie rond incidenten en de lessen die we eruit leren, heeft hetzelfde doel.

Tot slot engageren we ons om de werkomstandigheden in buitenlandse havens gunstig te beïnvloeden. Dat doen we door **consultingdiensten en trainingen** aan te bieden. In havens waar Port of Antwerp-Bruges een rol speelt als minderheidsaandeelhouder of het operationele management op zich neemt, is elke mensenrechtenschending er een te veel.

5.2.2 Inspraak in de waardeketen

Het reeds besproken centraal meldpunt (en het klokkenluidersplatform) op de website van Port of Antwerp-Bruges is er voor iedereen – inclusief medewerkers in de waardeketen – en verwelkomt feedback over alle aspecten van de havenwerking. Alle gevaarlijke, incorrecte of twijfelachtige situaties binnen onze waardeketen kunnen er gemeld worden. De bijhorende procedures doen we uit de doeken in het hoofdstuk Governance van dit verslag.

Aanvullend op de inspecties en controles die we in het hele havengebied uitvoeren, zetten we sterk in op **overleg** met leveranciers en andere zakenpartners. Dat gebeurt zowel formeel (geïntegreerd verkeersmanagersoverleg, dialoogsessies ...) als informeel en helpt om wantoestanden preventief uit te sluiten of kordaat op te lossen. En om de kans op en de impact van stakingen, die de ketenwerking in het gedrang brengen, te verkleinen.

5.3 Betrokken gemeenschappen

Impacten, risico's en opportuniteiten: Betrokken gemeenschappen

IRO Type		Beschrijving
Positieve impact	Upstream Downstream waardeketen Eigen operaties	Garanderen van goederentoevoer, werkgelegenheid en duurzame innovatie in de regio.
Positieve impact	Downstream waardeketen Eigen operaties	Verbeteren van gezondheidszorg, sociale rechten en tewerkstellingsgraad van de lokale bevolking bij ondersteuning van partnerhavens.
Negatieve impact	Downstream waardeketen Eigen operaties	Blootstelling van omwonenden aan risico's bij incidenten of ongevallen, zoals chemische lekkages of rampen (incl. evacuaties en gezondheidsgevaren). Geluids- en geurhinder, luchtvervuiling en overlast voor omwonenden vanwege scheepvaartactiviteiten, infrastructuurwerken, congestie en industriële operaties.
Opportuniteit	Eigen operaties	Verbetering van de publieke perceptie van de haven bij de lokale bevolking via initiatieven voor en met de lokale gemeenschappen.
Risico	Downstream waardeketen Eigen operaties	Verkleinen van maatschappelijk draagvlak voor Port of Antwerp-Bruges.

Port of Antwerp-Bruges opereert niet op een eiland. We vormen een **cruciale schakel in de wereldwijde logistieke keten** en zijn tegelijk een sleutelpion in het Belgisch economisch weefsel.

Maar **ook lokaal is onze economische en maatschappelijke impact groot**. Dat heeft zowel een positieve als een negatieve component, want tegenover de gecreëerde werkgelegenheid en functies zoals de stimulans van innovatie en het fungeren als knooppunt van goederen staan potentiële risico's zoals geluidshinder en verkeersoverlast.

Ons doel: onze positieve invloed op de omgeving maximaliseren en de eventuele gevaren mitigeren. Dat doen we vanuit onze rol als **community builder** en vanuit onze ambitie om een thuishaven te scheppen die mens, klimaat en economie verzoent.

Het spreekt voor zich dat onze inspanningen op vlak van milieubescherming en arbeidsrechten omliggende en andere betrokken gemeenschappen ten goede komen. Net als de **preventiemaatregelen**, **veiligheidsprocedures** en mechanismen van **hinderklachtenbehandeling**. De rode draad daarin: via een *case by case*-benadering gaan we met de aangekaarte problemen aan de slag.

Port of Antwerp-Bruges International

Onze internationale impact reikt verder dan de grenzen van België via de activiteiten van Port of Antwerp-Bruges International (PoABI), een dochteronderneming opgericht in 2010. In lijn met de missie om sterkere banden te smeden met maritieme regio's wereldwijd, deelt PoABI de kennis en expertise die in meer dan 200 jaar havenontwikkeling in Antwerpen is opgebouwd.

Als internationaal havenontwikkelaar ondersteunt PoABI buitenlandse havenautoriteiten en overheden bij het ontwikkelen en beheren van duurzame, veilige en efficiënte havens. De projecten variëren van haalbaarheidsstudies, masterplannen en operationele optimalisaties tot langetermijnpartnerschappen rond investeringen en havenbeheer.

Deze kennisoverdracht vertaalt zich in een tastbare maatschappelijke impact: lokale werknemers worden opgeleid in havenveiligheid, milieubeheer en governance, waardoor niet alleen de havens zelf professioneler worden, maar ook de omliggende gemeenschappen profiteren van betere arbeidsomstandigheden, capaciteitsopbouw en economische groei.

PoABI is vandaag actief in onder meer Oman (Port of Duqm), Brazilië (Porto do Açu), Benin (Port of Cotonou), Ivoorkust (San Pedro) en Suriname (Paramaribo). Via deze duurzame samenwerkingen draagt Port of Antwerp-Bruges bij aan de uitbouw van veerkrachtige en inclusieve havens wereldwijd, in lijn met haar rol als community builder en katalysator voor positieve verandering.

5.3.1 Stakeholderparticipatie

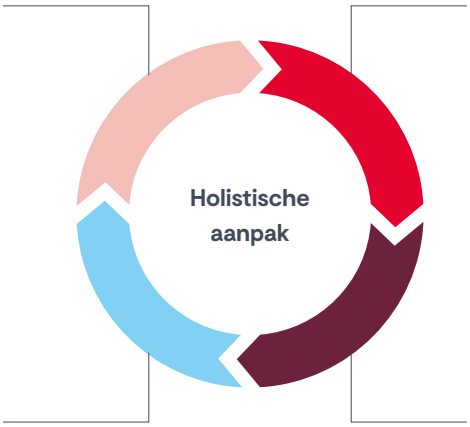
Onderzoek kadert in een bredere aanpak

Klanttevredenheid
Telefonisch onderzoek bij **klanten** Port of Antwerp-Bruges

Meten van
- Algemene tevredenheid
- Tevredenheid op vlak van bepaalde criteria
- Imago van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge

Stakeholderbevraging
Kwalitatief onderzoek bij **stakeholders** (federaties, politiek, drukkingsgroepen enz.)

Meten van
- Reputatie & imago Port of Antwerp-Bruges



Reputatiemeting
Online onderzoek bij **breed publiek**

Meten van
- Reputatie en imago Port of Antwerp-Bruges
- Perceptie maatschappelijke context
- Kennis (communicatie)acties Port of Antwerp-Bruges

Medewerkersbevraging
Online onderzoek (combinatie pulse-enquêtes & uitgebreidere bevraging) bij medewerkers vanHavenbedrijf Antwerpen-Brugge

Meten van
- Welbevinden & veiligheid
- Employer branding
- Imago van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge

De werking van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge vraagt **afstemming op meerdere niveaus**, van stedelijk, Vlaams en federaal tot Europees. We onderhouden partnerships met buurlanden, maatschappelijke actoren en (internationale) partners.

Met elk project gaan andere manieren van betrokkenheid en samenwerking gepaard. Zo zijn er onder meer de structurele overlegmomenten met de verschillende beleidsniveaus die relevant zijn voor de havencontext, de projectteams waarin allerlei actoren aanschuiven en de periodieke representatiemetingen die de vinger aan de pols houden bij de omwonenden. Als community builder staat Havenbedrijf Antwerpen-Brugge tegelijk voor een dialoog met ngo's, federaties, associaties en adviesorganen.

Stakeholders	Doel	Methode	Frequentie
Medewerkers	Feedback geven, informeren, kennis delen	Interne communicatiecampagnes	Dagelijks
		En hoe is 't-enquete	Jaarlijks
Ngo's	Vragen en bedenkingen capteren en informeren	Duurzame dialoog	2 keer per jaar
Overheidsinstellingen	Aligneren	Structureel overleg	Enkele keren per jaar
(Internationale) bedrijven in de haven van Antwerpen-Brugge	Noden van bedrijven capteren	Via key account managers van de dienst customer relations en met nieuwsbrieven	Dagelijks
Stad Antwerpen – aandeelhouder	Samenwerking met aandeelhouders	Toelichting raadscommissie	Minstens 2 keer per jaar en op vraag
De stad Brugge – aandeelhouder	Samenwerking met aandeelhouders	Toelichting raadscommissie	Minstens 1 keer per jaar en op vraag
Omwonenden	De omgeving betrekken bij onze activiteiten, bezorgdheden capteren en transparant informeren	Reputatiemeting of bevragingen in het kader van concrete dossiers	Om de 2 jaar
		Thuishaven magazine	3 keer per jaar
		Via website Port of Antwerp-Bruges of website van de gemeente	Continu
Havenarbeiders	Vragen en bezorgdheden capteren	Meldpunt	Altijd beschikbaar
Algemeen publiek	Informeren en updates verschaffen	(Sociale) mediacampagnes, nieuwsbrieven, de website	Continu
Andere havens	Informeren en afstemmen	European Sea Ports Organisation (ESPO) International Association of Ports and Harbors (IAPH)	Op vraag (ongeveer maandelijks)
Omliggende besturen (lokaal, regionaal, grensoverschrijdend)	Informeren, vragen en bedenkingen capteren	Overleg, havenbezoeken	Enkele keren per jaar & bijkomend op vraag

Betrokken gemeenschappen meenemen in het verhaal van Port of Antwerp-Bruges, dat doen we op verschillende manieren.

- Het **centraal meldpunt** laat omwonenden en andere betrokkenen toe om incidenten, problemen of opmerkingen te delen. Die meldingen en de maatregelen die eruit voortvloeien, volgen we nauw op. Dat gaat gepaard met een continue monitoring van het aantal hinderklachten en incidenten.

- Zowel in Antwerpen als Zeebrugge waarborgt het **STHIL** (stakeholderoverleg haven, industrie en logistiek) een permanente dialoog tussen Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en de lokale private havengemeenschap.

- Minstens twee keer per jaar is er ook het **Omgevingsoverleg Zeebrugge**, een platform voor overleg met de politieke vertegenwoordigers van de omwonenden om het maatschappelijk draagvlak voor de ontwikkeling van de havenactiviteiten in Zeebrugge te versterken.

- Het Public Affairs-team staat (in samenwerking met de marketing- en communicatieverantwoordelijken) in voor de **belangenbehartiging** van Port of Antwerp-Bruges en onderhoudt de contacten met de verschillende politieke niveaus. Als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge fungeren we zo ook als brug tussen interne en externe stakeholders en de politiek.

- Aan grote projecten koppelen we de nodige **infosessies**.

- Het magazine **Thuishaven** vertelt driemaal per jaar verhalen over de bekende en de minder bekende kanten van de haven, met een editie Antwerpen, Waasland en Zeebrugge.

- We organiseren tweejaarlijks een **bevraging over onze reputatie, geloofwaardigheid en communicatie**, over heel Vlaanderen maar met de focus op de buurgemeenten. Inzichten waarmee we onze communicatie kunnen optimaliseren.

- We onderhouden een **duurzame dialoog** met tal van ngo's, om hen op te hoogte te houden van de ontwikkelingen in de haven en tegelijk feedback te capteren.

Duurzame dialoog

Binnen de 'duurzame dialoog' vindt tweemaal per jaar constructief overleg plaats met Bond Beter Leefmilieu, WWF, Natuurpunt, Bellona en de 11maart-beweging.

Ommelandverbond

In het project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA), waarvan we het belang toelichten in het hoofdstuk 'Havenspecifieke topics', zijn een constructieve dialoog en duidelijke afspraken onontbeerlijk. Dertien partijen legden daar in 2022 een duurzame basis voor in de vorm van het Ommelandverbond, onder meer het Vlaams Gewest, de Vlaamse Waterweg nv, gemeente Beveren, MLSO, Doel 2020, Boerenbond, Natuurpunt en Alfaport Voka.

6. Governance

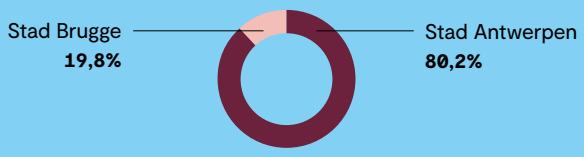
Een strategisch plan met impact opstellen en uitvoeren? Daarvoor heb je goede governance nodig. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de bestuurlijke processen van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Van een robuuste rolverdeling, risicomanagement en controlemechanismen tot een bedrijfscultuur die onze vele diensten vlot doet samenwerken.



Impacten, risico's en opportuniteiten

IRO Type		Beschrijving
Positieve impact	Eigen operaties	Beschikken over een goede corporate governance code en integratie van de bedrijfscultuur in alle geledingen van de organisatie.
Positieve impact	Eigen operaties	Samenwerken met andere havens om een snellere omschakeling naar een duurzame economie te bewerkstelligen.
Opportuniteit	Eigen operaties	Lobbying om in onze rol als community builder bepaalde topics op de regionale en federale agenda te zetten.
Risico	Eigen operaties	Onvoldoende anticiperen op wet- en regelgeving, innovatie, maatschappelijke trends en technologische evoluties.
Risico	Upstream Downstream Eigen operaties	Afhankelijkheid van (geo)politieke invloeden voor het functioneren van de haven.
Risico	Eigen operaties	Gedeelde bevoegdheid van België en Nederland over de Schelde.

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge is een niet-beursgenoteerde nv van publiek recht met Stad Antwerpen en Stad Brugge als enige aandeelhouders. Het aandeelhouderschap is verdeeld als volgt:



6.1 Rollen en verantwoordelijkheden

Onze corporate governance berust op drie kernorganen: de **algemene vergadering**, de **raad van bestuur** en het **directiecomité**. Hun samenstelling en activiteiten zijn afgestemd op enerzijds de statuten en anderzijds de regels uit het Corporate Governance Charter. Dat laatste heeft als doel goed bestuur te waarborgen en het stakeholdervertrouwen te versterken. Het directiecomité heeft de operationele leiding over de onderneming, de raad van bestuur waakt o.a. over de strategische koers van de onderneming en controleert het directiecomité. De algemene vergadering benoemt de raad van bestuur en voert haar overige wettelijke taken uit.

In de schoot van de raad van bestuur zijn twee ondersteunende organen opgericht: het **audit- en risicocomité** en het **benoemings- en remuneratiecomité**. Zij adviseren de raad van bestuur rond de thema's die tot hun takenpakket behoren.

Het audit- en risicocomité is bevoegd voor alle activiteiten die binnen de scope van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge vallen. Zo helpt het onder andere bij alles wat te maken heeft met het monitoren van (de integriteit van) het financiële

verslaggevingsproces en de duurzaamheidsrapportering, en bij het monitoren van de interne auditfunctie. Dat gebeurt op vraag van de bevoegde bestuursorganen. De leden komen minstens viermaal per jaar samen, waarbij zowel de CEO als de internal audit manager steeds een uitnodiging krijgen. Voor twee van deze vergaderingen wordt (worden) ook de bedrijfsrevisor-commissaris(sen) uitgenodigd.

Het benoemings- en remuneratiecomité verleent advies bij de selectie, benoeming, objectieven, remuneratie en evaluatie van de leden van de raad van bestuur en het directiecomité.

Voorts is er het **Havenomgevingsoverleg**, waarbinnen de op omwonenden gefocuste dialoog met burgemeesters van omliggende gemeenten plaatsvindt.

De verschillende relevante duurzaamheidstopics binnen Havenbedrijf Antwerpen-Brugge behandelen we in interdisciplinaire **thematische stuurgroepen**, waarbij we ernaar streven ons beleid transversaal uit te werken. Voorbeelden zijn de stuurgroep vergroening Havenbedrijf, de stuurgroep vergroening havenplatform, de stuurgroep omgeving en de stuurgroep CSRD. Waar het directiecomité instaat voor het voorbereiden en uitvoeren van dit beleid, houdt het audit- en risicocomité toezicht op het beheersen van de topics.

6.1.1 Algemene vergadering

De algemene vergadering is samengesteld uit vertegenwoordigers van zowel Stad Antwerpen als Stad Brugge. Ze oefent de bevoegdheden uit die het wetboek van vennootschappen en verenigingen haar toewijst.

De algemene vergadering wordt bijeengeroepen door de raad van bestuur of, in voorkomend geval, door de bedrijfsrevisor-commissaris. Ze komt minstens een keer per jaar samen en keurt onder andere de jaarrekening goed en beslist over benoemingen van de raad van bestuur.

6.1.2 Raad van bestuur

De raad van bestuur is bevoegd om het doel van de vennootschap te verwezelijken.

De **samenstelling** van de raad van bestuur zoals bepaald in het Corporate Governance Charter van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge:

- Zes vertegenwoordigers van Stad Antwerpen, onder wie voorzitter Johan Klaps
- Twee vertegenwoordigers van Stad Brugge, onder wie ondervoorzitter Dirk De fauw
- Vier leden die zetelen als onafhankelijk bestuurder
- Eén waarnemer namens Stad Brugge (tot eind 2031)

De raad van bestuur wordt regelmatig opnieuw samengesteld, met een bestuursmandaat van maximaal zes jaar.

6.1.3 Directiecomité

Het directiecomité staat in voor de **dagelijkse operationele leiding** van de vennootschap en voor het voorstellen, uitwerken, uitvoeren en opvolgen van zowel de ondernemingsstrategie als het intern controlesysteem (met het oog op het bewaken van de integriteit van het bedrijf en de conformiteit met wet- en regelgeving). De leden komen minstens maandelijks samen, maar bijkomend zo vaak als nodig voor een goed functioneren van de vennootschap.

Het comité rapporteert aan de raad van bestuur over de toepassing van de beleidslijnen en de financiële situatie van de vennootschap.



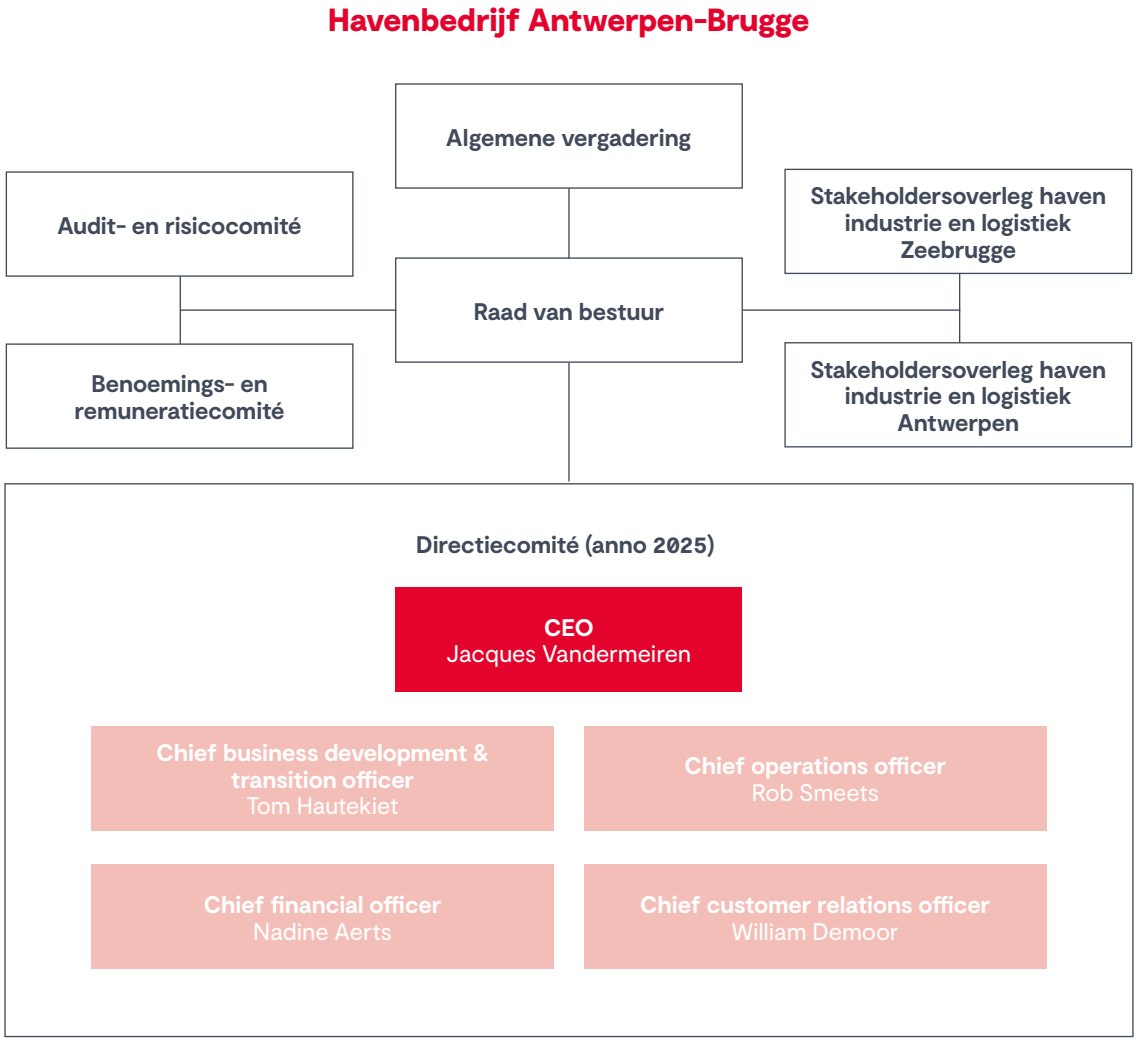
De samenstelling van het directiecomité (anno 2025) (in volgorde van links naar rechts op de foto):

- Chief operations officer (COO) Rob Smeets
- CEO Jacques Vandermeiren*
- Chief customer relations officer (CCRO) William Demoor
- Chief financial officer (CFO) Nadine Aerts
- Chief business development & transition officer (CBTO) Tom Hautekiet

De CEO zit het directiecomité voor en verzekert de behoorlijke werking van het orgaan. Terwijl de CEO zich naar de buitenwereld toe positioneert als een woordvoerder van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, legt deze intern verantwoording af voor het functioneren van het directiecomité. Dat kadert in een voortdurende dialoog met de voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van bestuur. De CEO – en bij uitbreiding het voltallige directiecomité – is bovendien een vaandeldrager van de organisatiewaarden.

*Met ingang van 14 april 2026 werd de samenstelling als volgt:

- Chief executive officer ad interim (CEO) Rob Smeets
- Chief customer relations officer (CCRO) William Demoor
- Chief financial officer (CFO) Nadine Aerts
- Chief business development & transition officer (CBTO) Tom Hautekiet



Het uitgebreide organigram vind je hier.

6.2 Corporate culture

Het aantreden van Jacques Vandermeiren als onze CEO betekende in 2017 ook het startschot van een **bedrijfsbreed cultuurtraject**. Tal van workshops en een interne en externe bevraging resulteerden niet enkel in een meer actieve rol als community builder, maar bovenal in een duidelijke culturele identiteit rond de huidige waarden, missie, visie en strategie zoals besproken in de inleiding.

Door middel van workshops concretiseerden we onze organisatiecultuur en vertaalden we deze in **waarden, leiderschapsrollen en samenwerkingsprincipes**. Via opleidingen als het leiderschapstraject verankeren we het **DNA van de organisatie in de operationele werking**. Daar blijven we jaar na jaar aan werken. In kader van het nieuwe Strategisch Plan 2026-2031 werd de corporate cultuur in 2025 opnieuw herbekeken en scherpgesteld.

6.3 Due diligence

Als bedrijf engageren we ons om onze verantwoordelijkheid te nemen en economie, klimaat, mens en omgeving te verbinden. We onderzoeken en beheren financiële, juridische, operationele en commerciële risico's en dragen daarnaast systematisch zorg voor milieu, klimaat, mens en omgeving. Dit houdt in dat we onze impact op het klimaat en het milieu monitoren en beperken, arbeids- en mensenrechten waarborgen, de principes rond eerlijke concurrentie en mededinging naleven, transparant communiceren over risico's en acties, en onze governanceprocessen voortdurend verbeteren.

De **integriteit** die Havenbedrijf Antwerpen-Brugge voorstaat, verwachten we ook van onze medewerkers en andere stakeholders. Een overzichtelijke Code of Conduct geldt daarbij als leidend kader.

6.3.1 Due diligence in de waardeketen

Elke onderneming maakt deel uit van een ruimere waardeketen. Dat is bij uitstek het geval in de context van een wereldhaven, die als een essentieel logistiek en economisch knooppunt fungeert. Bijgevolg moedigen we al onze klanten, leveranciers en andere partners aan om **dezelfde duurzaamheidsprincipes en zin voor verantwoordelijkheid** uit te dragen.

We scharen ons achter de bestaande internationaal aanvaarde kaders, zoals de VN-beginselen rond **mensen- en arbeidsrechten**, de fundamentele principes en rechten op het werk opgelijst door de Internationale Arbeidsorganisatie en de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen. Die vertaalden we in **beleidskrijtlijnen** samengevat in onze Code of Conduct.

We respecteren en ondersteunen de waardigheid van onze werknemers en we handhaven de mensenrechten (zoals opgenomen in de Universele Verklaring voor de Rechten van de Mens) en arbeidsrechten (de ILO-Verklaring over de Fundamentele Principes en Rechten op het Werk) door arbeidsvoorwaarden en condities te bieden die eerlijk, niet-discriminerend, rechtvaardig en veilig zijn. We verwachten dat al onze partners hetzelfde doen en dat zij mensenrechten en eerlijke, veilige en rechtvaardige werkomstandigheden ondersteunen. We veroordelen krachtig alle vormen van gedwongen arbeid, kinderarbeid en mensenhandel door een persoon of organisatie, evenals alle vormen van moderne slavernij.

Deze visie nemen we mee in onze **aankoop- en aanbestedingsprocedures**. Bij het gunnen van opdrachten en het afnemen van goederen en diensten houden we ons steevast strikt aan de toepasselijke wetgeving, zoals vastgelegd in onder meer de Belgische Wet van 17 juni 2016 betreffende overheidsopdrachten. Ook toetsen we onze interne procedures op regelmatige basis af aan de geldende regelgeving en best practices.

Via de uitrol van een **groen aankoopbeheer** integreren we duurzaamheid waar mogelijk in onze samenwerkingen met leveranciers en dienstverleners (zie ook hoofdstuk Milieu). Zo koppelen we maatschappelijke meerwaarde aan wettelijke conformiteit en stimuleren we duurzame inspanningen in de hele supply chain.

6.4 Code of Conduct

Medewerkers en partners van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge worden geacht te handelen in lijn met de Code of Conduct. Dit document centraliseert bestaand beleid en regelgeving om onze **principes** rond integriteit in alle facetten van de bedrijfsvoering transparant beschikbaar te stellen. Het document werd bekrachtigd door de raad van bestuur in december 2025. Door ons beleid transparant te communiceren, dragen we bij aan een veilige, inclusieve, correcte en productieve werkomgeving en willen we het stakeholdervertrouwen maximaliseren.

Managers hebben in deze een voorbeeldfunctie. Zij staan in voor de bevordering van een cultuur van openheid en veiligheid. Het is cruciaal dat medewerkers eventuele schendingen tegen de gedragsregels **durven te melden**.

Overtredingen kunnen aanleiding geven tot **disciplinaire of arbeidsrechtelijke maatregelen**, zoals opgenomen in het statuut- en arbeidsreglement. Als de omstandigheden daarom vragen, kan Havenbedrijf Antwerpen-Brugge ook overgaan tot civiele of strafrechtelijke stappen.

6.4.1 Meldpunt

Om ongepast gedrag, psychosociale risico's of een organisatorisch euvel te melden, het gesprek aan te knopen over een persoonlijke kwestie of iets anders te delen, kunnen medewerkers bij verschillende mensen terecht. Zo zijn er naast de leidinggevenden **zowel interne als externe vertrouwenspersonen** (via Mensura).

Daarnaast is er het centraal meldpunt, te vinden op de website van Port of Antwerp-Bruges en toegankelijk voor zowel medewerkers als andere (externe) stakeholders, al dan niet betrokken bij onze activiteiten. Mensen kunnen er terecht met vragen over de werking van de haven, over de werking van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en voor meldingen rond defecten, geurhinder, overlast, veiligheid ...

Een opgeleid team onderzoekt elke melding met de grootste zorg en discretie en garandeert een eerlijke, zorgvuldige en tijdige opvolging. Indien nodig komt de melding of vraag terecht bij de bevoegde expert binnen de organisatie, die mogelijk naar bijkomende informatie vraagt, steeds met respect voor de privacy en anonimiteit van de melder.

Wanneer een klacht onder de **klokkenluidersregeling** valt, is het de integriteits-coördinator die de zaak via het meldpunt van de klokkenluidersregeling in handen neemt. Dit kan indien gewenst ook anoniem.

Binnen maximaal zeven kalenderdagen na de melding volgt een ontvangst-bevestiging. Enkel de integriteitscoördinator heeft toegang tot het meldpunt. Samen met de experts bekijkt en onderzoekt de coördinator de melding.

Was de melding niet anoniem, dan krijgt de melder binnen drie maanden feedback over de geplande of genomen maatregelen en de redenen voor die opvolging. Inzage in de inhoud van het onderzoek krijgt de melder niet.



Integriteit, dat is doen wat je zegt en zeggen wat je doet. Integriteit, dat is betrouwbaar zijn, ook als niemand kijkt, dus zonder druk van buitenaf. Integriteit schept vertrouwen in onze organisatie, bij onze medewerkers, in onze interne én externe samenwerkingen. Daarom is integriteit zo belangrijk binnen Havenbedrijf. De integriteitscoördinator waakt hierover.

— Youssef Sbaïti, HR lead belonging & culture

6.5 Anticorruptie- en anti-omkopingsbeleid

Corruptie is strafbaar volgens het Belgisch strafwetboek. De vennootschap en haar bestuurders kunnen in zo'n geval dus aansprakelijk worden gesteld.

Net als ons engagement om eerlijke competitie te waarborgen, maken belangenvermenging en de **strijd tegen corruptie en omkoping een onderdeel uit van ons Corporate Governance Charter en onze Code of Conduct.**

Binnen Havenbedrijf Antwerpen-Brugge hechten we het grootste belang aan correct, respectvol en professioneel gedrag. Dit geldt zowel in de onderlinge omgang tussen collega's als in onze interacties met klanten, leveranciers, overheden en andere externe stakeholders. Een integere en respectvolle houding draagt bij aan een positieve werkcultuur en is bepalend voor het vertrouwen dat onze partners in ons stellen. Door zorgvuldig om te gaan met normen en waarden in al onze relaties beschermen we niet alleen het welzijn van onze medewerkers en partners, maar ook het imago en de geloofwaardigheid van Port of Antwerp-Bruges als toonaangevende en maatschappelijk verantwoorde havenorganisatie.

We zetten in op bespreekbaarheid en transparantie, moedigen het gebruik van het meldpunt aan en onderzoeken elk vermoeden van fraude ten gronde. Dat gebeurt al dan niet met inbreng van de integriteitscoördinator en de internal audit manager, die voor onafhankelijkheid en objectiviteit zorgen. Havenbedrijf Antwerpen-Brugge werd in het verleden noch vervolgd, veroordeeld en/of beboet voor corruptie

6.5.1 Stakeholdermanagement

Als logistiek knooppunt en economische motor van het land bevindt Port of Antwerp-Bruges zich op een snijpunt van allerlei – soms tegengestelde – belangen. In die context is het noodzakelijk dat we er als Havenbedrijf Antwerpen-Brugge een adequaat stakeholdermanagement op nahouden. In onze rol van community builder dragen we integriteit hoog in het vaandel en bouwen we aan warme vertrouwensrelaties met alle relevante partijen.

De afdeling Public Affairs is verantwoordelijk voor het opvolgen van het beleid en voor de informatie-uitwisseling tussen Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en de lokale, regionale, federale en Europese politieke actoren. Zo **zetten we thema's op de agenda** die essentieel zijn voor de vooruitgang van de haven en de bedrijven die er opereren. Geld geven aan politieke partijen of inmenging bij wijze van beïnvloedingsmechanisme, is daarbij nooit aan de orde.

Om rekening te houden met de lokale gevoeligheden van het bedrijfsleven, werd zowel voor het platform in Antwerpen als voor het platform in Zeebrugge een **Stakeholdersoverleg haven industrie en logistiek** (STHIL) opgericht voor dialoog met bedrijven. Het STHIL werd in 2025 vernieuwd als officieel adviesorgaan met nieuwe thematische werkgroepen, zoals Container Forum en Industrie.

Daarnaast capteren we input van ngo's via de duurzame dialoog (zie ook hoofdstuk Sociaal).

6.6 Risicomanagement

Het Corporate Governance Charter van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge hecht veel belang aan een gedegen risicobeheer. Dat is bijgevolg deel van de bedrijfsstrategie en omvat in de praktijk een samenwerking tussen meerdere organen.

- **Directiecomité:** dagelijks risicobeheer, ontwikkeling van een geschikt risico-identificatie en -beheerssysteem en definiëring van de risicobereidheid
- **Raad van bestuur:** validatie van de risicobereidheid en de door het directiecomité voorgestelde strategieën rond risicobeheer
- **Audit- en risicocomité:** ondersteuning van de raad van bestuur via monitoring van de doeltreffendheid van de systemen voor interne controle en risicobeheer

Goed bestuur gaat over de juiste dingen doen, die dingen ook juist doen en dat op het juiste moment. Het is daarom belangrijk risicomanagement te integreren in de strategie van de organisatie en deel te laten uitmaken van het DNA van haar medewerkers. Het risicobeheerssysteem is gebaseerd op de principes van Enterprise Risk Management (ERM). De in 2021 verschenen eerste editie van het Enterprise Risk Insight Report geldt hierbij als leidraad. In 2024 werd de tweede editie gevalideerd door de raad van bestuur.

Drie risicothema's definiëren onze werking (de 'bruto' of 'inherente' risico's), namelijk:

- **Cyber:** het risico bestaat dat Havenbedrijf Antwerpen-Brugge wordt getroffen door een cyberaanval
- **Business continuity:** het risico bestaat dat Havenbedrijf Antwerpen-Brugge wordt getroffen door een incident, pandemie of ramp
- **Nautische keten:** het risico bestaat dat de vlotte werking van de nautische keten wordt verstoord

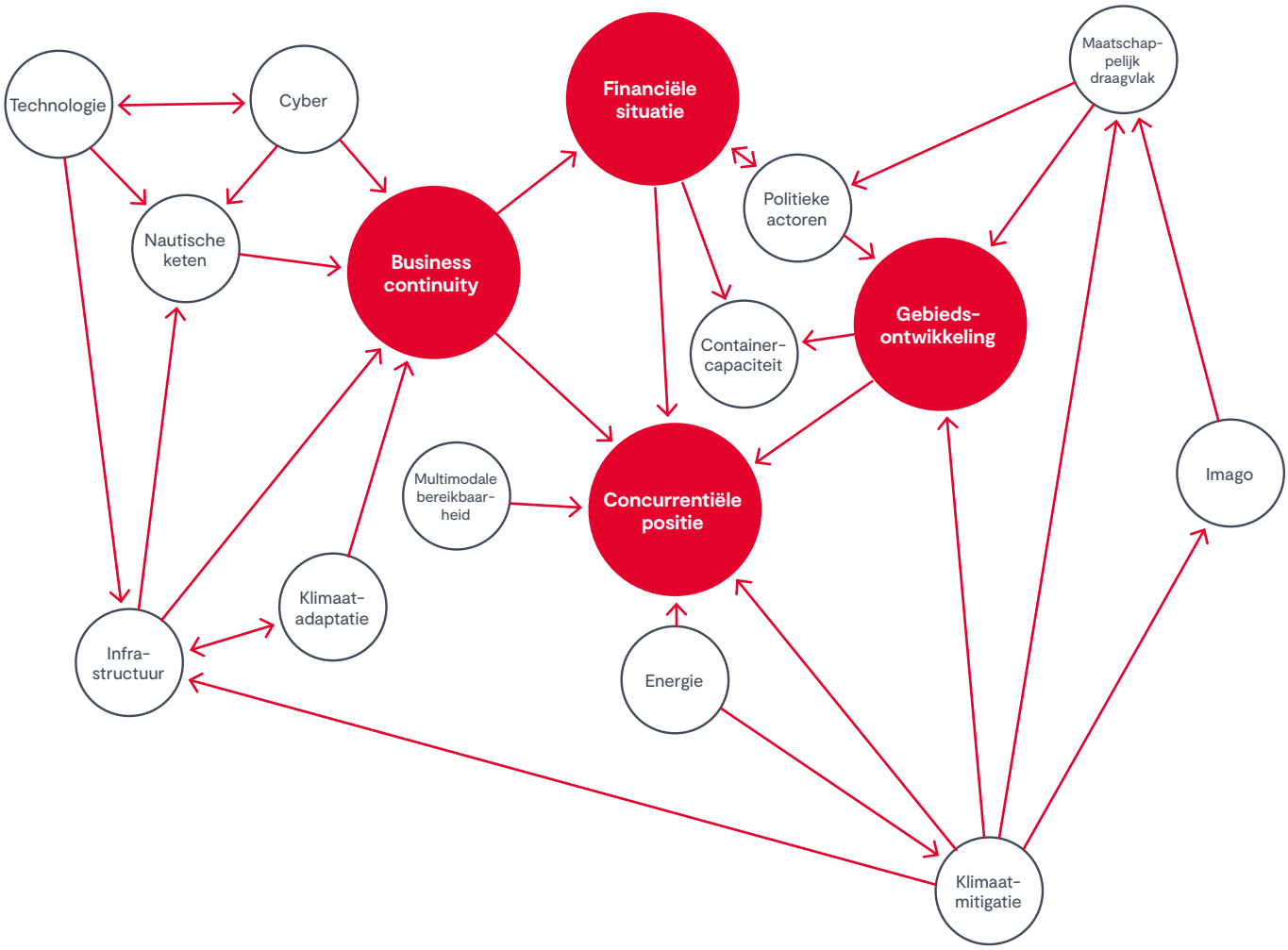
De drie risicothema's die vandaag hoog op de agenda staan en waar we ons als organisatie om bekommeren (de 'netto' of 'residuele' risico's), zijn:

- **Financiële situatie:** het risico bestaat dat Havenbedrijf Antwerpen-Brugge onvoldoende anticipeert op zijn toekomstige financiële situatie
- **Gebiedsontwikkeling:** het risico bestaat dat de verderzetting van bestaande of de realisatie van nieuwe activiteiten of projecten op het havenplatform in het gedrang komt
- **Containercapaciteit:** het risico bestaat dat er onvoldoende en/of laattijdig containercapaciteit beschikbaar is en/of gerealiseerd wordt (cf. project ECA, zie hoofdstuk 'Havenspecifieke topics')

Aanvullend op de drie betrokken organen vertaalt een **Risk Community** de risicostrategie naar de vloer. Per risicothema is er een 'risico-eigenaar', die het risicobeheer vormgeeft en actualiseert en bovendien optreedt als contactpunt. Onderling zet de Risk Community nadrukkelijk in op risico-inzicht en -beheersing, kennisdeling en transversale werking.

Het risicolandschap is de voorbije jaren geëvolueerd van eerder stabiel naar onvoorspelbaar, waarbij organisaties dienen te navigeren doorheen complexe en onderling verbonden risico's. Waar risico's als traag, lineair en geïsoleerd geïdentificeerd konden worden, zijn ze nu snel, fluïde en sterk met elkaar verbonden.

Door het 'risicosysteem' van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge in kaart te brengen en de positionering en onderlinge relaties van de risicothema's te visualiseren, kunnen we beter inspelen op de (inter)afhankelijkheden. Zo krijgen we inzicht in hoe het beheersen van één risicothema een positieve invloed kan hebben op de beheersing van een ander en vice versa.





"

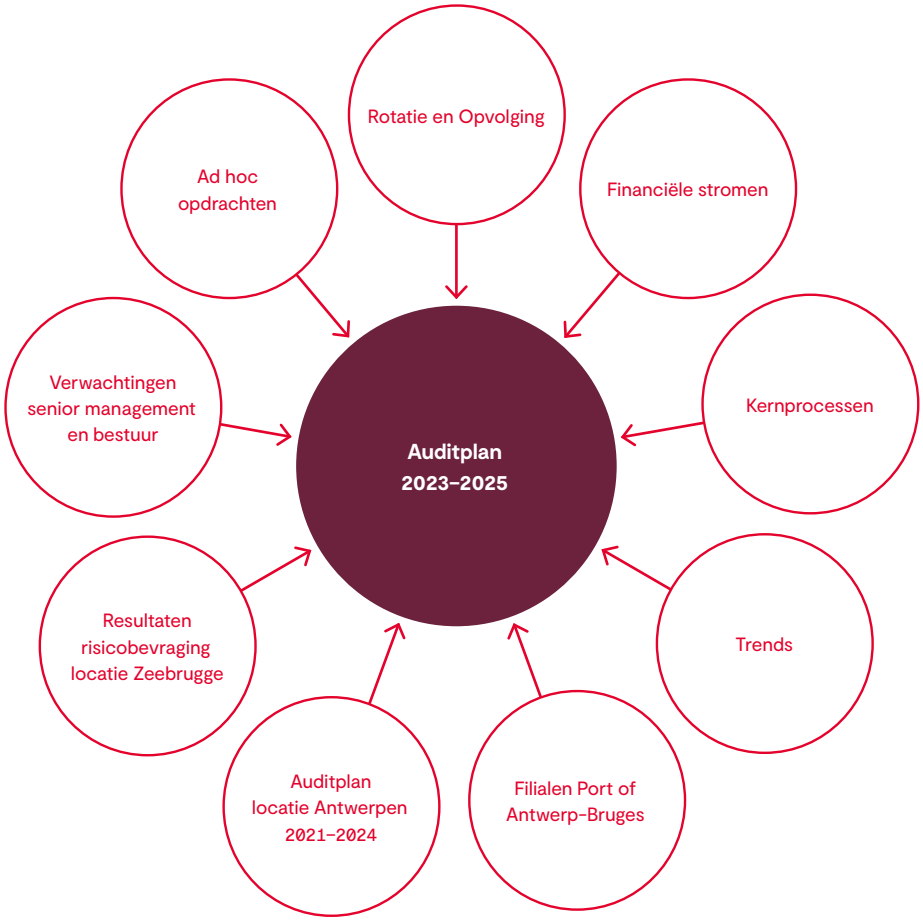
Risicomanagement maakt deel uit van goed bestuur. Dit is afhankelijk van de kijk op de organisatie, de prioritaire belangen die daarbij behartigd worden en de sturende waarden die daarbij gerespecteerd worden. We integreren risicomanagement in de strategie van de organisatie en de mindset van haar medewerkers.

— Lieze Moeyersons, internal audit manager

6.7 Interne audit

Het is intussen duidelijk dat de interne auditfunctie een essentiële rol speelt in dit verhaal. Deze dienst **evalueert systematisch** organisatieprocessen inzake governance, risicomanagement en interne beheersing en **formuleert voorstellen** die de gepastheid, doeltreffendheid, kwaliteit en efficiëntie van de bestuurlijke processen naar een hoger niveau tillen.

Concreet gebeurt dit op basis van het risicogebaseerde auditplan, waaruit opdrachten vloeien die telkens resulteren in een auditrapport. Het **geïntegreerde, interne auditplan 2023–2025** van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge ontstond uit een combinatie van het Antwerpse auditplan 2021-2024 en de resultaten van een risicobevraging in Zeebrugge, maar ook tal van andere criteria worden meegenomen in de bepaling van de interne auditactiviteiten. Zodra het strategisch plan van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge in 2026 op punt staat, zal ook interne audit zich opnieuw heroriënteren bij de bepaling van haar activiteiten.



7. Havenspecifieke topics

De toegankelijkheid en de veiligheid van Port of Antwerp-Bruges zijn belangrijke thema's voor de stakeholders van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. In dit hoofdstuk bespreken we onze inspanningen om de haven toegankelijk en veilig te houden.



7.1 Toegankelijke haven

Impacten, risico's en opportuniteiten

IRO Type		Beschrijving
Positieve impact	Upstream Downstream	Investeren in infrastructuurprojecten, waaronder wegen, fietspaden, spoorwegen en havenuitbreidingen die de bereikbaarheid en connectiviteit van de regio verbeteren Faciliteren van de bereikbaarheid van de haven over water en spoor
Negatieve impact	Upstream Downstream Eigen operaties	Congestie door verkeer in, van en naar de haven, wat kan leiden tot langere reistijden en overlast voor de bewoners en havenwerknemers
Opportuniteit	Eigen operaties	(Internationale) samenwerking met publieke en private partijen om de nautische keten te versterken, onder meer op vlak van efficiëntie en veiligheid
Opportuniteit	Downstream Eigen operaties	Verhoging van de aantrekkelijkheid van de haven door een efficiënte goederen- en douaneafhandeling
Risico	Upstream Downstream Eigen operaties	Verstoring van de werking van de nautische keten door congestie, stakingen of wachttijden De havenplatformen zijn onvoldoende multimodaal bereikbaar

Via een uitgebreid **mobiliteits- en hinterlandbeleid**, dat inzet op de verschillende vervoersmodi, willen we congestie tegengaan en de bereikbaarheid van de haven waarborgen. In de uitvoering ervan slaan we de handen in elkaar met overheden, klanten, ketenpartners en andere relevante actoren.

Hoewel de verantwoordelijkheid om de oorzaken van potentiële toegankelijkheids-problemen weg te nemen slechts gedeeltelijk bij Havenbedrijf Antwerpen-Brugge ligt, werkten we meerdere concrete **beheersmaatregelen** uit. Zo geven we het goede voorbeeld en faciliteren we initiatieven om de randvoorwaarden van duurzame vervoersalternatieven te creëren.

Eigen infrastructuurprojecten

We proberen de toegankelijkheid van de haven te verbeteren door oude infrastructuur te optimaliseren en nieuwe infrastructuur te voorzien, voor zover dat mogelijk is binnen de grenzen van onze bevoegdheden.

Binnen het havengebied gebeuren het onderhoud en de aanpassingen aan het wegennet en de (binnenvaart)kaaien via een gericht investeringsbeleid, dat onder de verantwoordelijkheid van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge valt. We investeren in infrastructuurprojecten voor vracht- én personenvervoer, waaronder wegen, fietspaden, spoorwegen en havenuitbreidingen.

Onderhandelingen met andere wegbeheerders

De verantwoordelijkheid over de weg-, spoor- en binnenvaartinfrastructuur ligt grotendeels elders. Daarom stimuleren we de andere (vaar)wegbeheerders

– Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en Agentschap Maritieme Toegang (AMT) (weg), Infrabel (spoor) en De Vlaamse Waterweg (binnenvaart) – om te investeren in de toegankelijkheid van de haven. Daarbij benadrukken we dat zulke investeringen de bereikbaarheid en de connectiviteit van de regio versterken. Zo zorgen ze ook voor economische groei, werkgelegenheid, efficiënter transport en een betere levenskwaliteit voor omwonenden.

Stakeholderoverleg en communicatie

Bij het uitstippelen van het beleid staan we erop de belangen van alle essentiële stakeholders te integreren. We overleggen regelmatig met de havengemeenschap en de verschillende partijen in de logistieke keten. Zo ondersteunen we Alfaport bij het organiseren van informatie- en dialoogsessies en bestaat er een Permanent Overleg met de stakeholders van specifieke vervoersmodi. Via gerichte communicatie streven we naar een gebruik van de juiste modus, afgestemd op de af te leggen afstand en de soort goederen.

7.1.1 Baggerwerken

Baggerwerken zijn noodzakelijk om de **diepte van de waterlopen in de haven op peil te houden**. Havenbedrijf Antwerpen-Brugge staat in voor deze werken ter hoogte van de ligplaatsen, AMT is verantwoordelijk voor de maritieme toegangswegen. Daar horen ook de hoofdvaarwegen in het havengebied bij.

7.1.2 Spoorvisie

Railport is een samenwerking tussen Port of Antwerp-Bruges, essenscia, Alfaport Voka en Maatschappij Linker Scheldeoever (MLSO). Het heeft als hoofdtaak om het aandeel van het spoorvervoer in de haven de komende jaren te verdubbelen. Zo wil Railport het spoor uitbouwen tot volwaardige vervoersmodus van en naar de haven door een kwalitatieve, economisch gunstige en transparante service in de haven.

Om dit te realiseren zet Railport samen met Infrabel de spoorvisie om in concrete acties.

Eén specifiek onderdeel van de spoorvisie is samenwerking. Concreet gaat dat over de **bundeling van volumes tussen verschillende partners bij last mile-activiteiten** (van het overgavepunt tot bij de concessionaris). Voor conventioneel singlewagon-vervoer (SWL) en bloktreinen is de beoogde optimalisatie al een feit, maar in het intermodale spoorvervoer liggen er kansen in de nabije toekomst. Samen met de industrie en de verladers besloot Railport een systeem op te zetten dat de spoorwegondernemingen aanzet tot samenwerking bij de last mile-operaties. Het doel: per zone voert één spooroperator deze activiteiten uit. Dankzij de minder gefragmenteerde treinen die het bundelingsconcept creëert, neemt de druk op de infrastructuur en het management ervan af. De langere en zwaardere treinen staan voor schaalvoordelen, operationele verbeteringen en een efficiënter vervoer.

Na eerst de goederenstromen binnen deze trajecten in kaart te hebben gebracht, treedt Railport op als neutrale facilitator die de bijhorende groepsaankopen en zo de organisatie op zich neemt.

Het bundelingsconcept heeft een **positieve impact** op alle partijen:

- Meer (kosten)efficiëntie en flexibiliteit (tot 41% minder ritten)
- Meer transparantie dankzij een goed ondersteunend IT-systeem met gedigitaliseerde en gestandaardiseerde processen
- Een kwalitatiever en betrouwbaarder spoorvervoer
- Een verhoogde toegankelijkheid voor kleinere en nieuwe ladingen

In lijn met de gezamenlijke spoorvisie (Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Infrabel en Railport) zal er door Infrabel ingezet worden op bijkomende elektrificatie en zo een verdere verduurzaming van de transportbewegingen in het havengebied.



> Infrabel en Havenbedrijf Antwerpen-Brugge zullen ook in de toekomst blijven inzetten op een verdere elektrificatie van de gedefinieerde hotspots met frequent verkeer in de haven om het spoorvervoer verder te vergroenen. Zo zullen toekomstige spoortransporten, ook in kader van ECA, volledig emissieloos kunnen verlopen.
>
> **— Nils Van Vliet, managing director Railport**

7.1.3 Planning

PortConnect ontstond uit een internationaal partnership tussen publieke en private actoren om de informatie-uitwisseling in de nautische keten te versterken. Havenbedrijf Antwerpen-Brugge neemt het initiatief om samen met de nautische ketenpartners in te zetten op open en transparante communicatie en planning. Op termijn willen we evolueren naar een **holistische planningstool** met alle beschikbare informatie van de partners, rekening houdend met de beschikbare informatie van alle partijen, ecologische overwegingen en de voorwaarden van een vlotte en veilige scheepvaart.

Zo organiseert de sector een vlotte, veilige en ook duurzame scheepvaart. De tool zal inzicht bieden in de capaciteiten van alle ketenpartners en in de economische én ecologische impact van diverse planningskeuzes.

7.1.4 Goederen- en douaneafhandeling

Een efficiënte goederen- en douaneafhandeling verhoogt de aantrekkelijkheid van de haven. Ook een efficiënt controleproces, in samenspraak met de douanediensten, kan een positieve invloed hebben op een voorspelbare en vlotte doorstroming. Vertragingen in logistieke ketens door congestie, stakingen of hoge wachttijden hebben het omgekeerde effect.

Een succesvolle reis vanop zee naar de kade vraagt een **goede samenwerking tussen meerdere partijen**. Loodsen, sleepbootkapiteins, de bootmannen, de sluismedewerkers, de verkeersbegeleiding in de waterlopen en de dokken: de nautische keten telt heel wat schakels, die de aanloop van een schip samen in goede banen moeten leiden.

Een hapering in een van die schakels is natuurlijk niet uitgesloten. Het is belangrijk om dat soort voorvallen samen te analyseren. Door er gezamenlijk lessen uit te trekken en verbetervoorstellen te formuleren én te implementeren, daalt het aantal ketenincidenten en garanderen we een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Tegelijk worden de bestaande processen kritisch tegen het licht gehouden, met constante verbetering als collectief streven.

Port efficiency-team

Het **port efficiency-team** legt zich toe op het verhogen van de efficiëntie in de nautische keten. Het bestaat uit commerciële en operationele medewerkers van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en vertegenwoordigers van Alfaport Voka, Belgische Scheepvaartvereniging (BSV), Brabo, scheepsagenturen, terminaloperatoren en industriële sites in de haven.

Elk kwartaal komt deze stuurgroep samen onder leiding van Rob Smeets, COO van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Op haar conto staan onder meer de implementatie van een meer flexibele planning, goedgekeurde selectieve versoepelingen van de regelgeving en de brochure 'Straks ligt hier je schip'. Die verschaft alle actoren in de nautische keten uniforme en duidelijke informatie.

Bij dit team staan vandaag twee belangrijke projecten op de agenda. Het eerste heeft een **verbeterde samenwerking** tussen surveyor, terminal en agenten voor ogen en mikt daarvoor op goede afspraken en een transparante informatiedeling. Het tweede belangrijke project is een pilootproject om het **'bunkeren simultaan met operatie' (SimOps)** verder uit te breiden bij terminals die dat nu nog niet toestaan. Zo vermijden we tijdverlies en onnodige kosten voor de schepen en vullen we ook onze eigen (sleep)diensten efficiënter in.

Daarnaast werd een **e-learning voor waterklerken** gelanceerd. De waterklerk is de verbindingspersoon tussen het schip en de haven, die ervoor zorgt dat alle aanvragen en formaliteiten nodig voor de aanloop van een schip, zoals de ligplaats- en loodsbestelling, in orde zijn. Een grondige kennis van de werking van de nautische keten is hiervoor essentieel en die stellen we graag scherp.

7.1.5 Fietsinfrastructuur

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge werkt al enkele jaren aan duurzame oplossingen om de mobiliteit in en rond de haven te verbeteren. Voor het woon-werkverkeer speelt de fiets een steeds belangrijkere rol. Zeker in het kader van grote lopende infrastructuurwerken zoals de Oosterweelverbinding kan de fiets een waardevol en betrouwbaar alternatief zijn.

Om het aantal fietsers verder te laten groeien, is het belangrijk dat elke werkplek veilig en comfortabel bereikbaar is. In 2022 startte daarom het project **Masterplan Fietsinfrastructuur Antwerpen**. Daarmee begon de eerste fase van het plan, gericht op de belangrijkste knelpunten. Op alle 'last miles' waar fietsers vandaag nog geen eigen infrastructuur hebben, wordt een nieuw fietspad aangelegd.

Tussen 2022 en 2025 zijn reeds tal van **nieuwe fietspaden gerealiseerd**, met een totale lengte van 11 kilometer. In 2025 werden fietspaden aangelegd in onder andere de Bellestraat, de Beliweg, de Leon Bonnetweg en in Treurenborg. Ook begonnen de aanlegwerken in zone Oosterweeleiland-Oost en op de route Rode Weel richting Poldervlietweg.

Bij het aanleggen van fietspaden is het steeds de bedoeling om de nieuwe infrastructuur goed in te passen in de bestaande omgeving. We verhogen de veiligheid van de fietser zonder de havenbedrijven en hun activiteiten te hinderen.

In 2026 ronden we de eerste fase van het plan af, vanaf 2027 verschuift de aandacht van nieuwe fietspaden naar de **verbetering van bestaande fietsinfrastructuur**. Dan ondergaan ook de hoofdroutes met structurele tekortkomingen een optimalisatie.

In navolging van het Antwerpse havengebied trad in 2025 ook in Zeebrugge een masterplan fietspaden in werking. De eerste studies zijn volop aan de gang, in 2026 worden de eerste omgevingsvergunningen aangevraagd. Vanaf 2027 zullen de eerste fietspaden in het Zeebrugse havenbeeld verschijnen. De einddatum van de werken is voor 2028.



7.1.6 Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)

In het inleidende hoofdstuk hadden we het al over het ECA-project, dat Port of Antwerp-Bruges in staat moet stellen haar sleutelrol in de Belgische economie te blijven waarmaken. **Duurzame groei via bijkomende containercapaciteit** is noodzakelijk om het vertrouwen van investeerders te behouden, door aan de verwachte vraag te kunnen voldoen, lokale bedrijvigheid te verankeren en onze positie als onmisbaar knooppunt in de wereldwijde markt te verzekeren.

Ruimte voor groei

Port of Antwerp-Bruges is **dé economische motor van Vlaanderen en België**. **Investeringen in deze strategische troef** passen binnen de uitdaging van Vlaanderen om haar welvaart op peil te houden en internationaal competitief te blijven.

Maar de **containercapaciteit in de haven loopt tegen haar limieten aan**. En daar komt het complex project ECA in beeld. Dit project moet ervoor zorgen dat de haven haar sterke positie behoudt en klaar is voor de toekomst.

In de zoektocht naar de meest geschikte **locatie** voor extra containercapaciteit in Antwerpen passeerden verschillende pistes de revue. Na overleg met alle betrokken stakeholders is die knoop intussen doorgehakt en door de Vlaamse Regering geofficialiseerd in een voorkeursbesluit (2020).

ECA draait rond drie doelstellingen:

1.

Het creëren van bijkomende container-capaciteit in de haven

Op de linkerscheldeoever wordt het project Containercluster linker-Scheldeoever of CCL ontwikkeld. Op de rechter-Scheldeoever wordt de uitbreiding van de Noordzee Terminal onderzocht.

2.

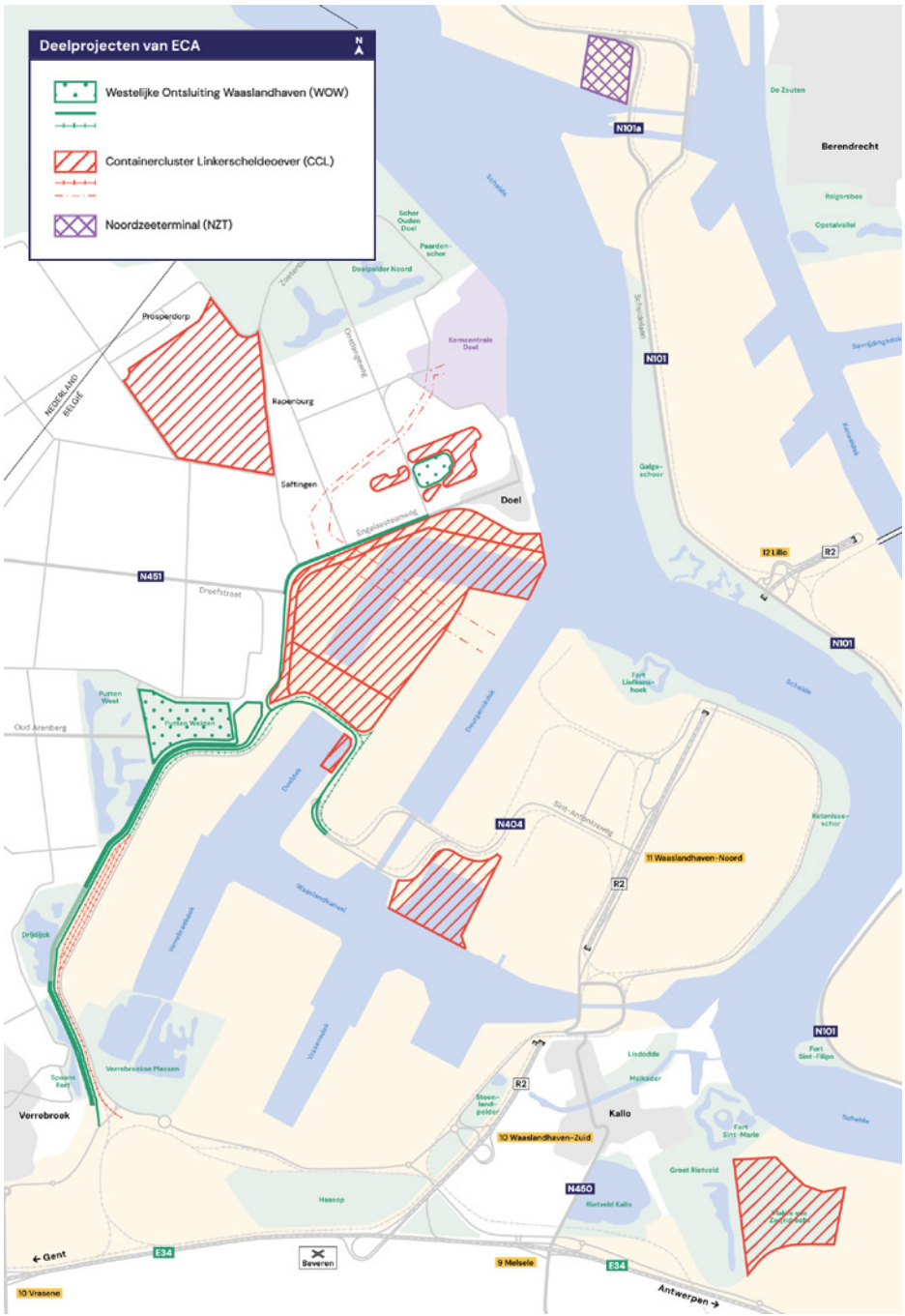
Het voorzien van bijhorende industriële en logistieke terreinen

De bijkomende terreinen zorgen ervoor dat de logistieke keten niet vastloopt. Ze bieden plaats voor bedrijven die de containers behandelen, stockeren of verder distribueren. Daarom voorziet men binnen het CCL-project bijkomende terreinen op de linker-Scheldeoever.

3.

Inzetten op een goede ontsluiting van de haven om de extra goederentrafiek vlot en duurzaam te verwerken.

Het project Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven of kortweg WOW zorgt voor een nieuwe weg in het havengebied voor auto- en vrachtverkeer naar de hoofdverkeersnetten naast de bestaande weg, een betere spoorontsluiting voor bedrijven in de haven, betere fietsverbindingen en een stevige groene buffer tussen haven en polder.



Toekomstplan ECA

Ook het jaar **2025** kende een aantal belangrijke stappen in het besluitvormingsproces van ECA. Zo verleende de Vlaamse Regering in november 2025 haar definitieve goedkeuring voor een eerste projectbesluit: de aanleg van een performante ontsluitingsweg naar de nieuwe projectzone. In augustus werd een voorontwerp tot projectbesluit gefinaliseerd dat onder andere de bouw van het nieuwe getijdendok verankert. Nadat het voorontwerp in het najaar werd omgezet in een ontwerp tot projectbesluit, volgt in 2026 een openbaar onderzoek.

Meer info over ECA kun je hier terug vinden.

De duurzame componenten van het ECA-project

Waar het gemiddelde containerschip in 2005 nog een capaciteit van 10 000 TEU (Twenty foot Equivalent Unit) had, ontvangt Port of Antwerp-Bruges anno 2025 wekelijks schepen met meer dan 20 000 TEU aan boord. Bovendien zal het toenemende gebruik van containers voor goederentransport zich nog doorzetten.



Met de huidige infrastructuur kunnen we de verwachte groei van de container-trafieken niet meer opvangen. Bovendien gaat het niet enkel om groei, maar ook om het behoud van bestaande belangrijke economische activiteiten. Zonder bijkomende capaciteit dreigt een groot deel van de containertrafiek te verschuiven naar buitenlandse havens. Met ECA verzekeren we duurzame groei en de welvaart van de huidige en toekomstige generaties.

Een haven als duurzaam knooppunt

Antwerpen is een cruciaal knooppunt in het mondiale logistieke netwerk. Door de uitbreiding van containercapaciteit te voorzien op een locatie waar spoor en binnenvaart sterk ontwikkeld zijn, wordt hinterlandtransport verlegd naar duurzamere modi. De nieuwe infrastructuur maakt het mogelijk om goederen met minimale impact tot diep in het achterland te vervoeren.

Cocreatie en dialoog met de omgeving

Het ECA-project is het resultaat van jarenlange samenwerking en open dialoog met lokale besturen, bewoners, verenigingen, natuurorganisaties, landbouwers en bedrijven. Dit resulteerde in het 'Ommelandverbond' (2022), waarin de afspraken rond havenontwikkeling, het dorp Doel, mobiliteit, erfgoed en landschap, natuur, landbouw en omliggende woonkernen werden vastgelegd.



Ecologie en landschapsintegratie

De visuele en akoestische impact van de havenactiviteiten wordt getemperd via een slimme inplanting van gebouwen, groene gevels en een bufferdijk tot 24 meter hoog aan de woonkern van Doel. De bufferdijk van 11 kilometer lang aan de westzijde van het havengebied is ontworpen in samenspraak met de diverse stakeholders en vormt een fysieke en ecologische overgang tussen haven en polder, dat de definitieve afbakening van het zeehavengebied markeert.

De inrichting van het bufferlandschap gebeurt met aandacht voor recreatie en biodiversiteit. Zo komen er wandelpaden en fietspaden. De natuurlijke inrichting geldt als een volwaardige compensatie voor een aantal bomen en planten die in het havengebied verdwijnen bij het aanleggen van de noodzakelijke infrastructuur.

Duurzame mobiliteit

Tijdens de aanlegfase gebeurt de bezorging van de werfmaterialen grotendeels via binnenvaart. In de exploitatiefase komt er een dagelijkse limiet op het aantal vrachtwagens die van en naar de nieuwe terminals rijden. Digitale vrachtwagensluizen en ANPR-netwerken zullen doorgaand verkeer in de dorpskernen verhinderen. Voor personenverkeer worden goede fietspaden voorzien, en ook bedrijven maken mobiliteitsplannen om alternatieve vervoersmodi te stimuleren.

Klimaatneutrale infrastructuur

ECA ontwikkelt infrastructuur bedoeld voor CO_2-neutrale exploitatie. Terminaloperaties zullen emissieloos verlopen dankzij een maximale elektrificatie van kranen, transportmiddelen en koelcontainers. Ook de spooroverslag wordt volledig geëlektrificeerd. Bij de start van de exploitatie zal een verplichting tot emissievrij spoorverkeer van en naar de nieuwe en bestaande containerterminals op de linker-Scheldeoever van kracht worden.

Hoewel binnenvaart en zeevaart nog technologische uitdagingen kennen, wordt ook in die domeinen en via verschillende acties en programma's gewerkt aan verduurzaming. Een belangrijke piste is bijvoorbeeld een intensiever gebruik van alternatieve brandstoffen als LNG, methanol en ammoniak.

PFAS-aanpak en circulariteit

Binnen het projectgebied wordt actief ingezet op het beheersen van PFAS-verontreiniging. Verontreinigde gronden worden geborgen onder toekomstige kaaiterreinen en in het bufferlandschap, opgepompt grondwater tijdens de aanlegwerkzaamheden wordt verregaand gezuiverd. Daarnaast lopen denkoefeningen rond circulair beton en hergebruik van materialen, met mogelijke toepassingen in andere havenprojecten.

Luchtkwaliteit en stikstof

De impact van ECA op de luchtkwaliteit blijft beperkt en hypothekeert de dalende trend niet qua NOx-emissies die de haven als geheel laat optekenen. In Doel wordt een toename van maximaal 1 microgram NO_2 per m^3 verwacht. De huidige en toekomstige luchtkwaliteit in Doel is vergelijkbaar met de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden en ter hoogte van andere woonkernen rondom het havengebied. De haven als geheel evolueert duidelijk richting een dalende trend in NOx-emissies (zie hoofdstuk Milieu).

7.2 Veilige haven

Impacten, risico's en opportuniteiten

IRO Type		Beschrijving
Positieve impact	Downstream Eigen operaties	Waarborgen van de (nautische) veiligheid in de haven Samenwerken met bevoegde overheden en buitenlandse havens
Negatieve impact	Eigen operaties	Incidenten bij concessiehouders of andere havengebruikers
Risico	Eigen operaties	Reputatieschade en verminderde werkgeversaantrekkelijkheid door criminaliteit en illegale trafieken in de haven
Risico	Downstream	Vertragingen in goederenafhandeling en congestie als gevolg van incidenten in het havengebied
Risico	Eigen operaties	Een cyberaanval die Havenbedrijf Antwerpen-Brugge treft

Zowel Antwerpen als Zeebrugge kunnen rekenen op een **havenkapiteinsdienst**, met aan het roer een havenkapitein. Zij staan samen met hun teams in voor de praktische werking van de haven en voor het treffen van maatregelen om de openbare orde, veiligheid en businesscontinuïteit te waarborgen.

De havenkapiteinsdienst, als toezichthouder verantwoordelijk voor de veiligheid en beveiliging, staat met één voet aan land en één voet in het water. Naast hun preventieve aanpak zijn de waakzame ogen van deze teams continu gericht op de integriteit van de goederenstroom.

> Verspreid over verschillende diensten beschikken we in Antwerpen en Zeebrugge samen over bijna 110 mensen. Het gaat om medewerkers op het terrein, maar ook om specialisten die zich op kantoor toeleggen op specifieke facetten van veiligheid en beveiliging. Daarnaast werken we nauw samen met andere diensten, zoals de scheepvaartbegeleiders en de bedieners van bruggen en sluizen.
>
> **— Niels Vanlaer, harbour safety & security manager in Antwerpen**



De taken gericht op een veilige en soepele organisatie van de goederenstromen staan beschreven in het **havenkapiteinsdecreet**. De instrumenten om deze te handhaven zijn de havenpolitieverordening, afstemmingsvergaderingen en de havengerelateerde aspecten van wetgeving.

Twee cruciale rollen binnen de havenkapiteinsdienst zijn die van de port authority field officers en de incidentencoördinatoren.

- De **port authority field officers** ondersteunen de havenagenten en haveninspecteurs. Zij voeren de controles uit op basis van de havenpolitieverordening en assisteren waar nodig schepen bij het veilig aanmeren. Bij incidenten gaan ze ter plekke – op het water of in de terminals – om de nodige maatregelen te treffen en bestrijdingsmiddelen in te zetten.
- De vier **incidentencoördinatoren** die sinds 2018 binnen de dienst actief zijn, verbeteren de (nautische) veiligheidsketen door preventieve maatregelen te treffen om de kans op incidenten in het havengebied en binnen de eigen organisatie te verkleinen. Ook ondernemen ze acties om de impact van incidenten te minimaliseren en de oorzaken ervan te onderzoeken. Dat doen ze samen met de andere diensten van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en door de (publieke) hulpdiensten te ondersteunen.

7.2.1 Risicoanalyses en -preventie

De rode draad doorheen de werking van de havenkapiteinsdienst zijn de **risicoanalyses**. Daarmee wordt opgevolgd en onderzocht welke factoren de werking van Port of Antwerp-Bruges zouden kunnen verstoren en welke preventieve maatregelen in dat licht aan de orde zijn. Als de complexiteit van de materie daarom vraagt, zijn het externe deskundigen die het onderzoek op zich nemen.

De **acties** die volgen, kunnen meerdere vormen aannemen, van nieuwe regelgeving tot procesoptimalisaties. Daarbij laat de dienst zich ook inspireren door eerdere maatregelen, en door hoe andere havens bepaalde issues oplossen.

> “Een goede voorbereiding vormt het fundament van de continuïteit. We maken afspraken met de betrokken partijen, organiseren oefeningen, voorzien het nodige materiaal en voegen nieuwe regels toe aan de havenpolitieverordening. Ook bij evoluties als nieuwe duurzame brandstoffen brengen we de risico’s in kaart en zoeken we naar best practices om ze te reduceren of, nog beter, te vermijden.
>
> **— Kim Pettens, havenkapitein Zeebrugge**



Een cruciaal focuspunt binnen de risicoanalyses zijn de (potentieel) **gevaarlijke goederen** die via het vrachtverkeer in de haven terechtkomen. Die worden van dichtbij opgevolgd, bovendien in samenwerking met andere partijen. Zo valt er bij de terminaloperatoren natuurlijk heel wat relevante expertise te rapen, en helpen de brandweerdiensten bij het uitwerken van noodplanningen. Niet minder

waardevol zijn de overlegmomenten met de interne diensten, de politie, de maritieme dienstverlener Brabo en zeker ook de concurrerende havens – een open communicatie komt iedereen ten goede.

Hoewel het lijstje typische gevarengoederen over het algemeen vrij stabiel blijft, zijn er recent twee uitdagingen bijgekomen.

- De risico's van lithiumbatterijen in elektrische voertuigen
- De meer gemengde recyclagestromen die de circulaire economie typeren

Een belangrijk orgaan in de gezamenlijke benadering van risico's is het **Brandweernetwerk Zeehaven-Schelde (BZS)**. Dit publiek-private netwerk verenigt de hulpverleningszones, Havenbedrijf Antwerpen-Brugge en een reeks industriële bedrijven met eigen brandweerdiensten, met als kernopdracht de voorbereiding en bestrijding van grootschalige, complexe of langdurige industriële incidenten in het Zeehaven-Scheldegebied. Het netwerk focust tegelijk op bedrijfscontinuïteit en risicobeheersing door in noodsituaties de beschikbaarheid van gespecialiseerd materieel, voertuigen en expertise onderling af te stemmen en te coördineren. Zo ontstaat één gedeeld kader voor industriële brandbestrijding, dat de klassieke grenzen tussen publieke en private partners overstijgt.

Concreet versterkt BZS de veiligheidsketen door leden te laten samenwerken rond voorbereiding, respons en nazorg. Via kennisdeling, gerichte opleidingen en realistische (VR-)oefeningen en een gedeelde inzet en aankoop van kritieke voertuigen en uitrusting, bouwen de deelnemende brandweerploegen en bedrijfsinterventiediensten aan gedeelde procedures, een gemeenschappelijke taal en wederzijds vertrouwen. Zo vormt BZS een belangrijke hefboom om de uitkomsten van risicoanalyses om te zetten in concrete operationele capaciteit op het terrein.

De systemen en digitale gates van de terminals registreren veel informatie. Dankzij de vooraf gemaakte boekingen en trajecttransparantie wordt de aankomst van risicovolle ladingen vandaag sneller gesignaleerd. Het computersysteem maakt het mogelijk om aan de hand van meerdere veiligheidsparameters een veilige plek te definiëren en te reserveren voor elk inkomend transport.

Slimme technologieën bij de vleet

De veiligheidsprocessen binnen Port of Antwerp-Bruges genieten de ondersteuning van allerlei slimme tools. Een overzicht.

Digital twin (APICA)

De digital twin is een digitale kopie van het havengebied met real-time informatie, die havenmedewerkers ondersteunt om snel een duidelijk beeld te krijgen van de situatie op het terrein via een overzichtelijke 3D-interface. Welke schepen liggen in welke sluizen en dokken? Hangen alle reddingsboeien in hun kast? Hoeveel energie produceren onze windturbines?

De digital twin kan gegevens filteren en waarschuwingen voor bepaalde gebeurtenissen activeren. Met behulp van artificiële intelligentie en data science beweegt Havenbedrijf Antwerpen-Brugge geleidelijk van situationeel bewustzijn naar voorspellende inzichten.

De Advanced Port Information & Control Assistant (APICA) vormt het brein achter deze toepassing.

Certified Pick up (CPU)

NxtPort (een dochteronderneming die de uitwisseling van data faciliteert tussen de partners in de logistieke keten) draagt bij aan de veiligheid van de haven via de uitrol van Certified Pick up. Dat systeem regelt een live tracking van containers en verhoogt zo de digitaliseringsgraad én de transparantie van de logistieke keten en processen.

Drones

We bouwen met meerdere partners aan een netwerk van autonome drones. Die doen dienst bij de inspectie van infrastructuur, bewaking en monitoring, ligplaatsbeheer en olievlek- of drijfvuildetectie. Daarnaast ondersteunen ze de veiligheidspartners bij incidenten en branden.



5G-netwerk

Met het oog op een snelle doorstroming en verwerking van data en dronebeelden, zal 5G in de nabije toekomst een cruciaal radertje worden in het digitale zenuwstelsel van Port of Antwerp-Bruges.

In Antwerpen bouwen we samen met Stad Antwerpen, Politiezone Antwerpen en Brandweer Zone Antwerpen aan een particulier 5G-netwerk. In Zeebrugge deden we hetzelfde, in partnership met Citymesh en Nokia.

Slimme sensoren

Allerlei sensoren helpen om de haven vanop afstand te monitoren. Zo wordt de water- en luchtkwaliteit (zie hoofdstuk Milieu - Omgeving) opgevolgd, zetten we ook sensoren in om de levensduur van het asfalt te verlengen en het strooien van zout tijdens vriesperiodes te optimaliseren.

Slimme camera's

In Antwerpen houden 950 slimme camera's een oogje in het zeil. Het gaat daarbij om zowel bewakingscamera's (gebouwen en ISPS-zones) als operationele camera's (brug- en sluisbediening, Vessel Traffic Services). In Zeebrugge staat de komst van 700 exemplaren op de agenda. Dit zijn cruciale instrumenten met het oog op de veiligheid (zie verder).

7.2.2 Handhaving ISPS-code & Wet Maritieme Beveiliging

De havenkapiteinsdienst richt zich niet op criminaliteitsbestrijding. Dat valt onder de bevoegdheid van de politiediensten. De basistaak is de handhaving van de **Internationale code rond de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten** (ISPS-code). Ofwel: de havenkapiteinsdienst controleert of de havenbedrijven voldoende beveiligd zijn, op basis van de krijtlijnen van het havendecreet. Daarbij hoort een snelle identificatie van incidenten of inbreuken, met waar nodig een proces-verbaal, kwalitatief opgesteld om verwerping in de rechtbank te vermijden.

Alle terminals die internationale zeevaart ontvangen, moeten voldoen aan de **ISPS-code** (Internal Ship and Port Facility Security Code). Die code legt maatregelen op voor de beveiliging aan boord van de schepen en op de plekken waar ze aanmeren. Het gaat onder meer om richtlijnen en procedures rond de bewaking en de afsluiting van kaaien, en om een identificatieplicht.

Om hun ISPS-certificaat te behouden, moeten havenfaciliteiten elk kwartaal een beveiligingsoefening organiseren en één keer per jaar een grote oefening, waarbij ze verschillende procedures tegelijk testen. De havenkapiteinsdienst begeleidt hen bij de opmaak van oefendossiers en zet jaarlijks zelf minstens één multidisciplinaire havenbeveiligingsoefening op poten.

De havenkapiteins en hun collega's faciliteren een vlotte **uitwisseling van informatie** tussen de dienst, de havenbedrijven (ook via het buurtinformatienetwerk (BIN)) en overheidsdiensten als de politie, de douane, Staatsveiligheid en het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse (OCAD). Tegelijk **ondersteunen het autonoom dronenetwerk, het planningssysteem en het cameranetwerk** deze bevoegde diensten. Tot het beveiligingsnetwerk van Port of Antwerp-Bruges behoren kortom zowel publieke als private partners, met ook partijen als CEPA, de werkgeversorganisatie voor de havenarbeiders.

Buurtinformatienetwerk Haven

Port of Antwerp-Bruges beschikt sinds 2014 over een eigen Buurtinformatienetwerk: **BIN Haven**. Via dat verwittigingssysteem kunnen de BIN-coördinator en de politiediensten dringende of preventieve berichten sturen naar de bedrijven in de haven. Bedrijven die criminele of verdachte situaties opmerken, kunnen die informatie meteen doorgeven via het systeem. Denk aan een vermoeden van drugs- of mensensmokkel, ladingsdiefstal of illegaal transport.

BIN Haven telt momenteel 905 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 bezorgen aan alle bedrijfsverantwoordelijken in de haven. Dit systeem wordt alleen geactiveerd in potentiële noodsituaties en op vraag van een burgemeester, gouverneur of het Nationaal Crisiscentrum.

Zowel BE-Alert Haven als het BIN draait op het BE-Alert-platform van het Crisiscentrum.



Central Security Control Room in Zeebrugge

Op het platform Zeebrugge is tegenwoordig een centrale controlekamer actief. Een ambitieus project, waarin duizenden camera's van veiligheidsdiensten en private bedrijven in het hele havengebied stapsgewijs aansluiting moesten vinden met de controlekamer om de communicatie, veiligheid en beveiliging van de activiteiten binnen het havengebied te verbeteren.

Vanuit de controlekamer wordt de haven 24/7 in het oog gehouden, om bij een onrechtmatige menselijke aanwezigheid, verdacht gedrag of ernstige misdrijven (bijv. drugs- of mensensmokkel) meteen de politie te kunnen verwittigen. De operatoren worden tijdig op de hoogte gebracht van de bezoeken, trafieken of evenementen die op de agenda staan.

Radar- en cameranetwerk boven hele Antwerpse havengebied

Het uitgebreide digitale radar- en cameranetwerk tilt de verkeersbegeleiding in Antwerpen naar een hoger niveau. De geavanceerde apparatuur – met slimme, AI-gedreven camera's en real-time data – scant het volledige havengebied en vormt de ruggengraat van een veilig en efficiënt scheepvaartverkeer.

Liefst 460 camera's en 22 radars, die rechtstreeks verbonden zijn met het Antwerp Coordination Center (ACC), monitoren de meer dan 120 km² grote haven met 11 000 hectare aan waterwegen en kades en zo'n 300 000 scheepvaartbeweging per jaar. Zo hebben de havenkapiteinsdienst en operationele diensten als Vessel Traffic Services (VTS) een compleet zicht op de haven, waarbij de beeldanalyses gebeuren door collega's met politionele bevoegdheid en waar nodig in overleg met veiligheidsdiensten en autoriteiten. De opvolging van de trajecten en de eventuele incidenten verloopt volgens de hoogste IALA-standaarden (International Association of Lighthouse Authorities).

Aangezien dit internationaal toonaangevende netwerk volkomen gedigitaliseerd is, staat alles in gereedheid om het te koppelen met de digital twin van de haven (zie eerder).



De wetgevende overheid kan rekenen op **adviesverlening** wat betreft de actualisering van wetten rond maritieme beveiliging en het gebruik van camerabeelden, en wordt nadrukkelijk ingezet op continu overleg met het internationale netwerk. Zo speelt Havenbedrijf Antwerpen-Brugge een actieve rol in de ontwikkeling van de European Port Alliance.

De besproken controle- en surveillancemechanismen spelen een grote rol in de gemeenschappelijke **strijd tegen criminaliteit en illegale trafieken** in de haven. Belangrijk, want onvoldoende aandacht voor zulke problematieken zou voor Port of

Antwerp-Bruges reputatieschade en een aangetaste werkgeversaantrekkelijkheid kunnen veroorzaken. Concreet pakken we deze issues aan via **Stroomplan 2.0**, beleid gestoeld op een nauwe en continue samenwerking met politie, douane, justitie en de stedelijke specialisten in omgevingsveiligheid.

De **ISPS-afsluitingen** aan de sluizen, met een vlotte maar veilige toegangsbeheer-controle, werpen mee een dam op tegen ongewenste bezoekers. Tegen 2028 is dit project volledig afgerond en zullen al onze sluiscomplexen beantwoorden aan de ISPS-regels.

In dit alles beseffen we dat het gevaar bestaat dat havengebruikers alle verantwoordelijkheden, risico's en kosten van een veiligheids- en duurzaamheids-beleid afschuiven op Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Om daaraan tegemoet te komen, varieert ons handhavingsbeleid van sensibilisering over waarschuwing tot bestraffing en het nemen van bestuurlijke maatregelen.

7.2.3 Cybersecurity

Als thuishaven van heel wat kritische infrastructuur valt Port of Antwerp-Bruges onder de Europese regelgeving voor netwerk- en informatiesystemen (NIS2). Een aparte dienst binnen Havenbedrijf Antwerpen-Brugge legt zich hier specifiek op toe en doet dat op basis van een **Cyber Resilience Strategy**. Die waarborgt de continuïteit en de veiligheid van de digitale processen via een proactieve bescherming tegen cyberdreigingen. Zowel organisatorische als technische maatregelen dragen hieraan bij.

Dankzij die proactieve aanpak – met heel wat risicoanalyses (zie eerder) – is het mogelijk om kwetsbaarheden, maar ook incidenten in een vroeg stadium te detecteren en te verhelpen. We blijven ook verdere stappen zetten in die cyberweerbaarheid, via regelmatige audits, documentatie en trainingen. Het doel is het behalen van het CyFun-certificaat 'essential', dat de gewaarborgde businesscontinuïteit zou bekrachtigen.

8. Financieel jaarverslag en taxonomie

We werken aan een jaarverslag met geïntegreerde verslaggeving van ons strategisch plan, ons ESG-beleid en onze financiële resultaten. Dit jaar focusten we op het publiceren van een eerste duurzaamheidsverslag in lijn met het CSRD-framework. De komende jaren nemen we hier de financiële verslaggeving uitgebreider in op. Momenteel verwijzen we voor onze financiële jaarresultaten naar het financieel verslag dat na neerlegging beschikbaar zal zijn op de website van de Nationale Bank van België.

In dit hoofdstuk doen we verslag van onze inspanningen omtrent de EU-taxonomie.

EU-taxonomie

De Europese Commissie voerde de Taxonomieverordening (Verordening (EU) 2020/852) in om inzicht te krijgen in hoeverre economische activiteiten van een onderneming ecologisch duurzaam zijn. Op deze manier wil de Europese Commissie ondernemingen motiveren om meer financiële middelen in te zetten op duurzame activiteiten. De EU stelde daarop een lijst samen van activiteiten die in aanmerking komen en hun specifieke definitie. Een activiteit die binnen dit opgestelde kader van de taxonomie valt (en “eligible” is), wordt als duurzaam aangemerkt als:

- de activiteit substantieel bijdraagt aan één of meer van de zes milieudoelstellingen van de Europese Unie,
- de activiteit geen significante schade toebrengt aan de andere milieudoelstellingen en
- het bedrijf voldoet aan de gestelde sociale minimumgaranties op het gebied van mensenrechten.

De zes milieudoelstellingen zijn onderverdeeld in zes annexen: klimaatmitigatie, klimaatadaptatie, water, circulaire economie, verontreiniging en biodiversiteit. In elke annex is een lijst opgenomen van de activiteiten die voor de taxonomie in aanmerking komen. Per activiteit zijn Technische Screening Criteria uiteengezet, waaraan de activiteit moet voldoen om geclassificeerd te worden als substantieel bijdragend aan een milieudoelstelling. Daarnaast zijn er per activiteit “geen ernstige afbreuk doende”-criteria (Do Not Significantly Harm of DNSH) opgesteld waaraan de activiteit moet voldoen om geclassificeerd te worden als niet significant schade toebrengend aan een andere milieudoelstelling. Verder moeten er minimale sociale garanties gelden in de onderneming. Activiteiten die aan alle voorgeschreven criteria voldoen, worden gepresenteerd als met de taxonomie gealigneerde activiteiten (of “aligned” activiteiten).

8.1 Toepassing van de EU-taxonomie

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge is pas vanaf 2028 verplicht om de toetsing van de taxonomie op te nemen in het jaarverslag over boekjaar 2027. Dit jaar rapporteren wij een eerste keer vrijwillig over de activiteiten die in aanmerking komen voor, en eventueel als duurzaam worden beschouwd door, de taxonomie. De huidige taxonomie erkent momenteel een deel van onze activiteiten niet. Ter illustratie: de verhuur van gebouwen is wel opgenomen in de lijst van activiteiten die in aanmerking komen voor de taxonomie, maar het uitgeven van concessies of anders gezegd de verhuur van terreinen, wat een groot deel van onze omzet is, niet. Wij zijn van mening dat binnen de exhaustieve lijst van de taxonomie, de inspanningen van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge qua verduurzaming niet volledig tot hun recht komen. Zo starten we activiteiten op om het platform te verduurzamen, maar zijn de kosten die daar betrekking op hebben niet opgenomen in de taxonomie. Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van NextGen District waar circulaire economie een plek krijgt binnen onze haven. Een activiteit kan ook een substantiële vermindering betekenen in de CO_2-uitstoot, maar niet gekwalificeerd worden als duurzaam volgens de technische criteria verbonden aan de taxonomie, zoals het vervangen van een sleepboot door een nieuw en zuiniger type dat minder CO_2 uitstoot, maar nog steeds op diesel vaart. Belangrijk is dan ook dat andere niet-financiële KPI's zoals binnen de CSRD-rapportering ook in beschouwing worden genomen om over de duurzaamheid van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge te oordelen.

Om de rapportering van de EU-taxonomie op te zetten werd het als werkpakket opgenomen onder het CSRD-project. In dat kader werden stappen gezet om de EU-taxonomierapportering naar de toekomst toe binnen de processen van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge te integreren.

De EU paste de regelgeving aan onder druk van de bedrijven die de zeer uitgebreide CSRD-rapportering met inbegrip van de EU-taxonomie dienden neer te leggen. Op 4 juli werd de EU Taxonomy Delegated Act gewijzigd, waarbij de voorgestelde vereenvoudigingen als onderdeel van Omnibus werden gevalideerd (Commission to cut EU taxonomy red tape for companies - European Commission). De grootste wijzigingen zijn de volgende:

- **Reikwijdte:** de rapportering is van toepassing voor bedrijven met meer dan 1000 werknemers en meer dan €450 miljoen netto-omzet.
- **Materialiteitsdrempel:** activiteiten onder 10% van omzet (Turnover), kapitaaluitgaven (CapEx) of operationele kosten (OpEx) worden als immaterieel beschouwd en hoeven niet te worden gerapporteerd.
- **Rapportering over OpEx** mag volledig worden weggelaten als de OpEx als niet-materieel wordt beschouwd voor het bedrijfsmodel.
- **Nieuwe templates:** nieuwe samenvattingstabel + vereenvoudigde sjablonen voor activiteiten (de datapunten werden verminderd van 78 naar 28).
- **DNSH-criteria** werden herzien en vereenvoudigd.

Dit betekent dat Havenbedrijf Antwerpen-Brugge nog steeds verplicht moet rapporteren over de EU-taxonomie. Door de materialiteitsdrempel moet er nog maar over vijf activiteiten gerapporteerd worden (zie 1.1).

8.1.1 Activiteiten die binnen de taxonomie vallen (eligibility)

De taxonomie beschrijft uitgebreid welke economische activiteiten in aanmerking komen om als duurzaam te worden beschouwd. In eerste instantie heeft Havenbedrijf Antwerpen-Brugge onder begeleiding van een consultant gekeken welke activiteiten in lijn zijn met de economische activiteiten omschreven in de taxonomie. Dit gebeurde op basis van de definities van de activiteiten opgenomen in de taxonomieregelgeving. Onderstaande tabel geeft het resultaat weer van de economische activiteiten die we identificeerden binnen de taxonomie.

Eligible activities T = Turnover, C = CapEx, O = OpEx

		Potential contribution to environmental objective					
Activity	**Activity number**	**Climate change mitigation**	**Climate change adaptation**	**Water**	**Pollution**	**Circular economy**	**Biodiversity**
Infrastructure for water transport	6.16		T, C, O				
Construction of new buildings	7.1	T, C, O	T, C, O			T, C, O	
Electricity generation using solar photovoltaic technology	4.1	C, O	C, O				
Restoration of wetlands	2.1	O	O				
Electricity generation from wind power	4.3	T, C, O	T, C, O				
Storage of electricity	4.10	C, O	C, O				
Storage of hydrogen	4.12	O	O				
District heating/cooling distribution	4.15	C, O	C, O				
Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	6.5	O	O				
Installation and operation of electric heat pumps	4.16	C, O	C, O				
Construction, extension and operation of water collection, treatment and supply systems	5.1	C, O	C, O				
Sea and coastal freight water transport, vessels for port operations and auxiliary activities	6.10	T, C, O	T, C, O				
Collection and transport of non-hazardous waste in source segregated fractions	5.5	T, C, O	T, C, O				
Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport	3.3	O					
Retrofitting of sea and coastal freight and passenger water transport	6.12	C	C				
Renovation of existing buildings	7.2	C, O	C, O			C, O	

		Potential contribution to environmental objective					
Activity	**Activity number**	**Climate change mitigation**	**Climate change adaptation**	**Water**	**Pollution**	**Circular economy**	**Biodiversity**
Installation, maintenance and repair of energy efficiency equipment	7.3	C, O	C, O				
Acquisition and ownership of buildings	7.7	C	C				
Data-driven solutions for GHG emissions reductions	8.1	T, O					
Civil engineering	7.8					C	
Infrastructure for personal mobility, cycle logistics	6.13	C, O	C, O				
Urban and suburban transport, road passenger transport	6.3	T, O	T, O				
Operation of personal mobility devices, cycle logistics	6.4	C, O	C, O				
Inland passenger water transport	6.7	O	O				
Inland freight water transport	6.8	T, C, O	T, C, O				
Installation, maintenance and repair of charging stations for electric vehicles in buildings (and parking spaces attached to buildings)	7.4	C, O	C, O				
Installation, maintenance and repair of instruments and devices for measuring, regulation and controlling energy performance of buildings	7.5	C, O	C, O				
Data-driven solutions for GHG emissions reductions	8.2	C, O					
Research, development and innovation for direct air capture of CO_2	9.2	O					
Education	11.1		T, O				
Libraries, archives, museums and cultural activities	13.2		O				
Renewal of wastewater collection and treatment	5.4	C, O	C, O				
Software enabling climate risk management	8.4		O				
Collection and transport of non-hazardous and hazardous waste	2.3					T, C, O	
Manufacture of renewable energy technologies	3.1	T, C, O	T, C, O				
Manufacture of equipment for the production and use of hydrogen	3.2	C, O	C, O				
Maintenance of roads and motorways	3.4					C, O	
Use of concrete in civil engineering	3.5					C, O	
Remediation of contaminated sites and areas	2.4				O		
Infrastructure enabling road transport and public transport	6.15		C, O				

Overzicht van geselecteerde eligible activiteiten volgens doelstelling waar ze potentieel aan bijdragen en per KPI (T=Turnover/omzet, C=CapEx/investering, O=OpEx/kost)

Gezien de zeer uitgebreide lijst aan geïdentificeerde activiteiten die in aanmerking komen, kozen we ervoor om de scope te beperken tot enkel activiteiten van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge. Pas in een latere fase nemen we de activiteiten van de filialen mee.

Om de cijfers van deze activiteiten binnen de boekhouding te identificeren werd er een analytische vertaling gemaakt per activiteit. Vervolgens werden de boekhoudkundige cijfers gekoppeld aan de eligible activiteit. Het resultaat hiervan zie je in onderstaande tabel.

Eligibility (2025)

Nr.		BedragKPI	PercentKPI
	Turnover	**€ 287 134 661**	**56,6%**
6.10	Sea and coastal freight water transport, vessels for port operations and auxiliary activities	€ 85 731 898	16,9%
6.16	Infrastructure for water transport	€ 201 402 762	39,7%
	OpEx	**€ -62 976 211**	**53,9%**
6.16	Infrastructure for water transport	€ -23 773 760	20,4%
2.3	Collection and transport of non-hazardous and hazardous waste	€ -12 678 191	10,9%
6.10	Sea and coastal freight water transport, vessels for port operations and auxiliary activities	€ -9 235 495	7,9%
2.4	Remediation of contaminated sites and areas	€ -8 275 248	7,1%
6.15	Infrastructure enabling road transport and public transport	€ -5 129 545	4,4%
6.3	Urban and suburban transport, road passenger transport	€ -2 110 548	1,8%
2.1	Restoration of wetlands	€ -1 511 187	1,3%
4.1	Electricity generation using solar photovoltaic technology	€ -112 480	0,1%
6.13	Infrastructure for personal mobility, cycle logistics	€ -54 929	0,0%
4.5	Electricity generation from hydropower	€ -47 506	0,0%
13.2	Libraries, archives, museums and cultural activities	€ -26 960	0,0%
4.10	Storage of electricity	€ -20 362	0,0%

Nr.		BedragKPI	PercentKPI
	CapEx	**€ -266 912 139**	**94,4%**
6.16	Infrastructure for water transport	€ -216 437 149	76,5%
6.10	Sea and coastal freight water transport, vessels for port operations and auxiliary activities	€ -19 720 893	7,0%
7.1	Construction of new buildings	€ -18 669 398	6,6%
6.13	Infrastructure for personal mobility, cycle logistics	€ -4 314 071	1,5%
6.15	Infrastructure enabling road transport and public transport	€ -3 775 723	1,3%
7.2	Renovation of existing buildings	€ -2 417 779	0,9%
4.5	Electricity generation from hydropower	€ -698 601	0,2%
13.2	Libraries, archives, museums and cultural activities	€ -595 034	0,2%
4.1	Electricity generation using solar photovoltaic technology	€ -283 489	0,1%

Eligible cijfers per KPI per activiteit in bedragen EUR en in %.

Algemeen vertellen de vrij hoge percentages voor eligibility - respectievelijk 56,6% van onze omzet, 53,9% van onze OpEx en 94,4% van onze CapEx - dat veel van onze activiteiten in aanmerking komen volgens de definities van de EU-taxonomie om potentieel als duurzaam te worden beschouwd.

Met de bijgekomen materialiteitsdrempel >10% werden bijkomende interne scopebeperkingen overbodig en focussen we ons op de 5 grootste activiteiten:

- Infrastructuur voor vervoer over water (Infrastructure for water transport)
- Goederenvervoer via de zee- en kustvaart, vaartuigen voor havenactiviteiten en ondersteunende activiteiten (Sea and coastal freight water transport, vessels for port operations and auxiliary activities)
- Inzameling en transport van niet-gevaarlijk en gevaarlijk afval (Collection and transport of non-hazardous and hazardous waste)
- Sanering van verontreinigde locaties en gebieden (Remediation of contaminated sites and areas)
- Bouw van nieuwe gebouwen (Construction of new buildings)

8.1.2 Toetsing economische activiteiten die gealigneerd zijn met de taxonomie (alignment)

Vervolgens toetsen we aan de hand van technische screeningcriteria af of de vijf activiteiten die we overhouden in 1.1 (en die dus binnen de gedefinieerde lijst van de taxonomie vallen) kunnen worden bestempeld als duurzaam en aligned. De aftoetsing aan de technische screeningcriteria gebeurt in drie stappen.

Substantiële bijdrage

Elke activiteit van Havenbedrijf Antwerpen-Brugge die wij identificeerden als in aanmerking komend voor de taxonomie testen we aan de hand van de technische screeningscriteria uitgezet in de taxonomie. Deze criteria toetsen of de activiteit substantieel bijdraagt aan de klimaatdoelstelling.

Geen ernstige afbreuk doen (DNSH)

Indien de activiteit voldoet aan alle criteria om substantieel bij te dragen aan de klimaatdoelstelling toetsen we deze verder af aan de DNSH-criteria. Deze criteria zijn in het leven geroepen om na te gaan of de activiteit geen ernstige afbreuk doet aan de andere klimaatdoelstellingen. Op het moment dat de activiteit niet kan voldoen aan een gesteld criterium, toetsen we de criteria die daarop volgen niet. Om aligned te zijn, moet aan alle criteria worden voldaan en dat kan dan niet meer.

Minimumvereisten

De taxonomie schrijft voor dat de onderneming aan enkele sociale minimumgaranties moet voldoen om de activiteiten als gealigneerd met de taxonomie te beschouwen. Havenbedrijf Antwerpen-Brugge werkte tijdens 2025 aan een “Code of Conduct” die de raad van bestuur op het einde van het jaar goedkeurde. In deze code beschrijven we het mensenrechtenbeleid waarmee we voldoen aan de verwachtingen van de UNGP, OESO en ILO. Daarnaast verwachten we van handelspartners eenzelfde houding tegenover mensen- en arbeidsrechten. Gezien de “Code of Conduct” maar op het einde van het jaar werd goedgekeurd voldoet Havenbedrijf Antwerpen-Brugge niet aan de voorgeschreven sociale minimumvereisten en dus elke eligible activiteit ook niet. Hierdoor kunnen we voor 2025 geen aligned cijfers rapporteren.

Dit vertaalt zich voor 2025 in volgende overzichtstemplate:

Financial year 2025

KPI	Total in EUR m	Proportion of Taxonomy eligible activities	Taxonomy aligned activities in EUR m	Proportion of Taxonomy aligned activities	Breakdown by environmental objectives of Taxonomy aligned activities						Proportion of enabling activities	Proportion of transitional activities	Not assessed activities considered non-material	Taxonomy aligned activities in previous financial year (N-1)	Proportion of Taxonomy aligned activities in previous financial year (N-1)
					Climate Change Mitigation	Climate Change Adaptation	Water	Circular Economy	Pollution	Biodiverity					
(1)	(2)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
Turnover	287	56.6%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0	0%
CapEx	267	94.4%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.3%	0	0%
OpEx	63	53.9%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	0	0%

Proportion of turnover, CapEx, OpEx from products or services associated with Taxonomy-eligible or Taxonomyaligned economic activities – disclosure covering year (N) (summary KPIs)

Omzet

In onderstaande voorgeschreven tabel worden de activiteiten, die eerder aangeduid zijn als voor de taxonomie in aanmerking komend wat betreft de omzet, verder uiteengezet om de mate van afstemming met de taxonomie te bepalen. De totale omzet komt overeen met de omzet zoals geformuleerd in de door Havenbedrijf Antwerpen-Brugge neergelegde resultatenrekening. Hier wordt geen rekening gehouden met de activiteiten die niet materieel zijn (<10%), waardoor er geen aansluiting is met de percentages in de overzichtstemplate.

Reported KPI (Turnover) – Financial year 2025

					Environmental objective of Taxonomy aligned activities								
Economic Activities	**Code**	**Taxonomy eligible KPI** Proportion of Taxonomy eligible Turnover/ CapEx/OpEx	**Taxonomy aligned KPI** monetary value of Turnover/ CapEx/OpEx in million EUR	**Taxonomy aligned KPI** Proportion of Taxonomy aligned Turnover, CapEx, OpEx	**Climate Change Mitigation**	**Climate Change Adaptation**	**Water**	**Circular Economy**	**Pollution**	**Biodiverity**	**Enabling activity** E where applicable	**Transitional activity** T where applicable	**Proportion of Taxonomy aligned in Taxonomy eligible**
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Sea and coastal freight water transport, vessels for port operations and auxiliary activities	6.10	16.9%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Infrastructure for water transport	6.16	39.7%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Sum of alignment per objective					**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**			
Total KPI (Turnover/ CapEx / OpEx)		**56.6%**	**0**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**

Proportion of turnover from products or services associated with Taxonomy-eligible or Taxonomyaligned economic activities – disclosure covering year (N) (activity breakdown)

De omzet meegenomen voor de activiteit “Infrastructure for water transport” bestaat uit alle boekingen gekoppeld aan de tonnenmaatrechten, de aanlegrechten en de binnenvaartrechten. De omzet voor “... vessels for port operations and auxiliary activities” is samengesteld uit de omzet van het slepen en het beloodsen.

CapEx

In onderstaande tabel worden activiteiten, die eerder geduid zijn als voor de taxonomie in aanmerking komend wat betreft de kapitaaluitgaven (CapEx), verder uitgesplitst om de mate van afstemming met de taxonomie te bepalen. Deze informatie wordt inzichtelijk gemaakt in een tabel zoals voorgeschreven door de taxonomie. Hier wordt geen rekening gehouden met de activiteiten die niet materieel zijn (<10%)), waardoor er geen aansluiting is met de percentages in de overzichtstemplate.

Reported KPI (CapEx) – Financial year 2025

					Environmental objective of Taxonomy aligned activities								
Economic Activities	**Code**	**Taxonomy eligible KPI** Proportion of Taxonomy eligible Turnover/ CapEx/OpEx	**Taxonomy aligned KPI** monetary value of Turnover/ CapEx/OpEx in million EUR	**Taxonomy aligned KPI** Proportion of Taxonomy aligned Turnover, CapEx, OpEx	**Climate Change Mitigation**	**Climate Change Adaptation**	**Water**	**Circular Economy**	**Pollution**	**Biodiverity**	**Enabling activity** E where applicable	**Transitional activity** T where applicable	**Proportion of Taxonomy aligned in Taxonomy eligible**
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Infrastructure for water transport	6.16	76.5%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Sea and coastal freight water transport, vessels for port operations and auxiliary activities	6.10	7.0%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Construction of new buildings	7.1	6.6%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Sum of alignment per objective					**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**			
Total KPI (Turnover/ CapEx / OpEx)		**90.1%**	**0**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**	**0.0%**

De drie grootste projecten waarop het cijfer van "Infrastructure for water transport" betrekking heeft zijn de volgende:

- Renovatie Royerssluis uitvoering (29% totale eligible CapEx)
- Uitvoering: Europa Terminal verdieping (27% totale eligible CapEx)
- ICO Bouw Kaaimuur (8% totale eligible CapEx)

De CapEx voor "... vessels for port operations and auxiliary activities" bestaat hoofdzakelijk uit investeringen voor het project "Vergroening sleepbootvloot RSD 2.0 en E-tug" (7% totale eligible CapEx).

De Design & Build van het Antwerp Coordination Center is het grootste project onder "Construction of new buildings" (5% totale eligible CapEx).

OpEx

In onderstaande tabel zoals voorgeschreven door de taxonomie worden activiteiten, die eerder geduid zijn als voor de taxonomie in aanmerking komend wat betreft de operationele kosten (OpEx), verder uiteengezet om de mate van afstemming met de taxonomie te bepalen. Hier wordt geen rekening gehouden met de activiteiten die niet materieel zijn (<10%), waardoor er geen aansluiting is met de percentages in de overzichtstemplate.

Reported KPI (OpEx) – Financial year 2025

					Environmental objective of Taxonomy aligned activities								
Economic Activities	**Code**	**Taxonomy eligible KPI** Proportion of Taxonomy eligible Turnover/ CapEx/OpEx	**Taxonomy aligned KPI** monetary value of Turnover/ CapEx/OpEx in million EUR	**Taxonomy aligned KPI** Proportion of Taxonomy aligned Turnover, CapEx, OpEx	**Climate Change Mitigation**	**Climate Change Adaptation**	**Water**	**Circular Economy**	**Pollution**	**Biodiverity**	**Enabling activity** E where applicable	**Transitional activity** T where applicable	**Proportion of Taxonomy aligned in Taxonomy eligible**
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Infrastructure for water transport	6.16	20.4%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Collection and transport of non-hazardous and hazardous waste	2.3	10.9%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Sea and coastal freight water transport, vessels for port operations and auxiliary activities	6.10	7.9%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Remediation of contaminated sites and areas	2.4	7.1%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Sum of alignment per objective					0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			
Total KPI (Turnover/ CapEx / OpEx)		46.2%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

Proportion of OpEx from products or services associated with Taxonomy-eligible or Taxonomy-aligned economic-activities – disclosure covering year (N) (activity breakdown)

De grootste uitgaven waarop het OpEx-cijfer van “Infrastructure for water transport” betrekking heeft zijn de onderhoudskosten aan de Europa Terminal (9% van de totale eligible OpEx), Berendrechtsluis (2% van de totale eligible OpEx) en Brittaniadok (2% van de totale eligible OpEx). “Collection and transport of non-hazardous and hazardous waste” bestaat grotendeels uit afvalbehandelingskosten van de zeevaartschepen. “Remediation of contaminated sites and areas” bestaat uit saneringen bij de bouwwerken op de sites van Ineos en Europa Terminal. De kosten van de leasing van de Hydrotug en onderhoud sleepboten bepalen hoofdzakelijk de kosten bij “... vessels for port operations and auxiliary activities”.

8.2 Taxonomie in de toekomst

Havenbedrijf Antwerpen-Brugge hecht heel veel belang aan een toekomstbestendige en duurzame haven en dit vertaalt zich in strategische doelstellingen op dit gebied. We voerden verschillende duurzaamheidsprojecten uit. Vaak doen we deze in samenwerking met andere partijen, waardoor deze investeringen niet binnen de scope van de taxonomie vallen. We investeren ook veel in onderzoek naar duurzaamheidsinitiatieven die nog in de kinderschoenen staan. Deze projecten zijn momenteel in een te vroeg stadium om geclassificeerd te kunnen worden, maar bij de uitvoering van deze projecten vallen deze naar verwachting wel onder de scope van de taxonomie.

We hebben vertrouwen in onze aanpak om de haven te verduurzamen en hopen dit terug te zien in het aandeel activiteiten dat gealigneerd is op de taxonomie in de komende jaren. Gezien de uitgebreide technische criteria dienen we hier wel te zorgen dat het aftoetsen ervan in de bedrijfsprocessen wordt opgenomen. Dat initieert een “change” die tijd vraagt. De 10% materialiteitsdrempel zorgt er wel voor dat slechts een beperkt aantal “eligible” activiteiten dient te worden gerapporteerd en het ziet ernaar uit dat ook in de toekomst er slechts een beperkt aantal activiteiten verplicht in de rapportage zullen zitten. De EU-taxonomierapportering is weliswaar pas wettelijk vereist wanneer het eerste verplichte CSRD-rapport verschijnt in 2028 over de cijfers van 2027. In tussentijd kunnen deze cijfers wel een hefboom zijn om gunstigere financieringsvoorwaarden te bekomen bij financiële instellingen gezien zij dit mee laten spelen bij het toekennen van externe financiering.

Colofon

Havenbedrijf van Antwerpen-Brugge nv van publiek recht

Zaha Hadidplein 1
2030 Antwerpen
België

www.portofantwerpbruges.com

Bij vragen kan je terecht op ons meld- en infopunt.

Bijlagen en inhoudsopgave



ESRS Content Index

DISCLOSURE REQUIREMENT		SECTION
ESRS 2 - GENERAL DISCLOSURES		
BP-1	General basis for preparation of sustainability statements	2. Dubbele materialiteitsoefening
BP-2	Disclosures in relation to specific circumstances	2. Dubbele materialiteitsoefening
GOV-1	The role of the administrative, management and supervisory bodies	6.1 Rollen en verantwoordelijkheden
GOV-2	Information provided to and sustainability matters addressed by the undertaking's administrative, management and supervisory bodies	6.1 Rollen en verantwoordelijkheden
GOV-4	Statement on due diligence	6.3 Due diligence
GOV-5	Risk management and internal controls over sustainability reporting	6.6 Risicomanagement
SBM-1	Strategy, business model and value chain	1.2 Strategisch plan
SBM-2	Interests and views of stakeholders	2. Dubbele materialiteitsoefening 5.3 Betrokken gemeenschappen
SBM-3	Material impacts, risks and opportunities and their interaction with strategy and business model	2. Dubbele materialiteitsoefening
IRO-1	Description of the processes to identify and assess material impacts, risks and opportunities	2. Dubbele materialiteitsoefening
IRO-2	Disclosures requirement in ESRS covered by the undertaking's sustainability statements	Bijlage 1: ESRS content Index
E1 - CLIMATE CHANGE		
E1-SBM-3	Material impacts, risks and opportunities and their interaction with strategy and business model	3. Milieu-Klimaat
ESRS2-IRO-1	Description of the processes to identify and assess material climate-related impacts, risks and opportunities	3. Milieu-Klimaat
E1-1	Transition Plan for climate change	3.2 Klimaatmitigatie via een klimaattransitieplan

DISCLOSURE REQUIREMENT		SECTION
E1-2	Policies related to climate change mitigation and adaptation	3.2 Klimaatmitigatie via een klimaattransitieplan
E1-3	Actions and resources in relation to climate change policies	3.2 Klimaatmitigatie via een klimaattransitieplan
E1-4	Targets related to climate change mitigation and adaptation	3.2 Klimaatmitigatie via een klimaattransitieplan
E1-5	Energy consumption and mix	3.5 Energieconsumptie en energiemix
E1-6	Gross Scopes 1, 2 and Total GHG emissions	3.4 Koolstofvoetafdruk 2025
E1-7	GHG Removals and GHG Mitigation projects financed trough carbon credits	3.2 Klimaatmitigatie via een klimaattransitieplan 3.3 Van plan naar uitvoering (Antwerp@C)
E2 - POLLUTION		
ESRS2-IRO-1	Description of the processes to identify and assess material pollution-related impacts, risks and opportunities	4. Milieu-Omgeving
E2-1	Policies related to pollution	4.1 Omgevingsrisico's 4.3 Water 4.4 Bodem 4.5 Lucht 4.6 Zwerfvuil
E2-2	Actions and resources related to pollution	4.1 Omgevingsrisico's 4.3 Water 4.4 Bodem 4.5 Lucht 4.6 Zwerfvuil
E2-4	Targets related to pollution	4.3 Water 4.5 Lucht
E3 - WATER AND MARINE RESOURCES		
ESRS2-IRO-1	Description of the processes to identify and assess material water and marine resources-related impacts, risks and opportunities	4.3 Water

DISCLOSURE REQUIREMENT		**SECTION**
E4- SBM-3	Material impacts, risks and opportunities and their interaction with strategy and business model	4.3 Water
E3-1	Policies related to water and marine resources	4.3 Water
E3-2	Actions and resources related to water and marine resources policies	4.3.2 Programma Waterstrategie
E3.3	Targets related to water and marine resources	4.3.2 Programma Waterstrategie
E4 - BIODIVERSITY AND ECOSYSTEMS		
E4- SBM-3	Material impacts, risks and opportunities and their interaction with strategy and business model	4.2.1 Beschermde natuur rond de haven
ESRS2-IRO-1	Description of the processes to identify and assess material biodiversity and ecosystems-related impacts, risks and opportunities	4.2.1 Beschermde natuur rond de haven
E4-1	Transition plan and consideration of biodiversity and ecosystems in strategy and business model	4.2.2 Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven
E4-2	Policies related to bidoversity and ecosystems Actions and resources related to biodiversity and ecosystems	4.2.2 Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven
E4-3	Actions and resources related to biodiversity and ecosystems	4.2.2 Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven
E4-4	Targets related to biodiversity and ecosystems	4.2.2 Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven
E4-5	Impact metrics related to biodiversity and ecosystems change	4.2.2 Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven
E5 - CIrcularity		
ESRS2-IRO-1	Description of the processes to identify and assess material resource use and circular economy-related impacts, risks and opportunities	4.7 Circulariteit
E5-1	Policies related to resource use and circular economy	4.7.1 Ons circulair beleid
E5-2	Actions and resources related to resource use and circular economy	4.7.2 Circulaire projecten

DISCLOSURE REQUIREMENT		SECTION
S1 - OWN WORKFORCE		
SBM-3	Material impacts, risks or opportunities and their interaction with strategy and business model	5.1 Eigen werknemers
S1-1	Policies related to own workforce	5.1 Eigen werknemers 6.4 Code of Conduct
S1-2	Processes for engaging with own workers and workers' representatives about impacts	5.1.4 Inspraak medewerkers
S1-3	Processes to remediate negative impacts and channels for own workers to raise concerns	5.1.4 Inspraak medewerkers
S1-4	Taking action on material impacts on own workforce, and approaches to managing material risks and pursuing material opportunities related to own workforce, and effectiveness of those actions	5.1 Eigen werknemers
S1-6	Characteristics of the undertaking's employees	5.1.3 Diversiteit en inclusie
S1-7	Characteristics of non-employee workers in the undertaking's own workforce	5.1.3 Diversiteit en inclusie
S1-9	Diversity metrics	5.1.3 Diversiteit en inclusie
S1-14	Health and safety metrics	5.1.2 Gezondheid, veiligheid en welzijn
S2 - WORKERS IN THE VALUE CHAIN		
SBM-3	Material impacts, risks and opportunities and their interaction with strategy and the business model	5.2 Medewerkers in de waardeketen
S2-1	Policies related to value chain workers	5.2.1 Gezondheid, veiligheid en welzijn 6.4 6.4.1Code of conduct
S2-2	Processes for engaging with value chain workers about impacts	5.2.2 Inspraak in de waardeketen
S2-3	Processes to remediate negative impacts and channels for value chain workers to raise concerns	5.2.2 Inspraak in de waardeketen
S2-4	Taking action on material impacts on value chain workers, and approaches to managing material risks and pursuing material opportunities related to value chain workers, and effectiveness of those actions	5.2.2 Inspraak in de waardeketen 6.4.1 Meldpunt

DISCLOSURE REQUIREMENT		SECTION
S3 - AFFECTED COMMUNITIES		
SBM-3	Material impacts, risks and opportunities and their interaction with strategy and the business model	5.3 Betrokken gemeenschappen
S3-2	Processes for engaging with affected communities about impacts	5.2.2 Inspraak in de waardeketen
S3-3	Processes to remediate negative impacts and channels for affected communities to raise concerns	5.2.2 Inspraak in de waardeketen
S3-4	Taking action on material impacts, and approaches to mitigating material risks and pursuing material opportunities related to affected communities, and effectiveness of those actions and approaches	5.2.2 Inspraak in de waardeketen 6.4.1 Meldpunt
G1 - BUSINESS CONDUCT		
GOV-1	The role of the administrative, supervisory and management bodies	6.1 Rollen en verantwoordelijkheden
G1-1	Business conduct policies and corporate culture	6.2 Corporate culture
G1-2	Management of relationships with suppliers	6.4 Code of conduct
G1-3	Prevention and detection of corruption and bribery	6.5 Anticorruptie- en omkopingsbeleid
G1-4	Incidents of corruption or bribery	6.5 Anticorruptie- en omkopingsbeleid
G1-5	G1-5 – Political influence and lobbying activities	6.5.1 Stakeholdermanagment

T : +32 3 230 58 40
www.bdo.be

Uitbreidingstraat 72/1
B-2600 Antwerpen

HAVEN VAN ANTWERPEN - BRUGGE NV

Verslag van de bedrijfsrevisor aan het bestuursorgaan betreffende de beperkte mate van zekerheid met betrekking tot de duurzaamheidsinformatie per 31 december 2025

BDO Bedrijfsrevisoren BV / BTW BE 0431.088.289 / RPR Brussel
BDO Réviseurs d'Entreprises SRL / TVA BE 0431.088.289 / RPM Bruxelles

BDO Bedrijfsrevisoren - BDO Réviseurs d'Entreprises BV/SRL, a company under Belgian law in the form of a private limited liability company, is a member of BDO International Limited, a UK company limited by guarantee, and forms part of the international BDO network of independent member firms.
BDO is the brand name for the BDO network and for each of the BDO Member Firms.

T : +32 3 230 58 40
www.bdo.be

Uitbreidingstraat 72/1
B-2600 Antwerpen

VERSLAG VAN DE BEDRIJFSREVISOR AAN HET BESTUURSORGAAN VAN HAVEN VAN ANTWERPEN - BRUGGE NV BETREFFENDE DE BEPERKTE MATE VAN ZEKERHEID MET BETREKKING TOT DE DUURZAAMHEIDSINFORMATIE PER 31 DECEMBER 2025

In overeenstemming met de voorwaarden, zoals uiteengezet in onze engagement letter van 31 maart 2026, werden wij aangesteld door het bestuursorgaan van Haven van Antwerpen – Brugge NV (de "Vennootschap") om verslag uit te brengen, met een beperkte mate van zekerheid, aangaande:

- de dubbele materialiteitsoefening (hoofdstuk 2)
- klimaatmitigatie via een klimaattransitieplan (hoofdstuk 3, sectie 2)
- de koolstofvoetafdruk 2025 (hoofdstuk 3, sectie 4)
- taxonomie (hoofdstuk 8)

opgenomen in hoofdstukken 2, 3 (secties 2 en 4) en 8 van het jaarverslag 2005 van de Vennootschap (de "Duurzaamheidsinformatie").

Conclusie met een beperkte mate van zekerheid

Wij hebben een assuranceopdracht met een beperkte mate van zekerheid met betrekking tot de Duurzaamheidsinformatie van de Vennootschap uitgevoerd.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is niets onder onze aandacht gekomen dat ons ertoe aanzet van mening te zijn dat de Duurzaamheidsinformatie van de Vennootschap, in alle van materieel belang zijnde opzichten:

- niet is opgesteld in overeenstemming met de Europese standaarden voor duurzaamheidsinformatie (European Sustainability Reporting Standards (ESRS));
- niet in overeenstemming is met het door de Vennootschap uitgevoerde proces (het "Proces") om de op grond van de Europese standaarden (rapportage-eis met betrekking tot ESRS 2 IRO-1 'Beschrijving van de processen om materiële impacts, risico's en kansen in kaart te brengen en te analyseren') openbaar gemaakte duurzaamheidsinformatie vast te stellen;
- niet in overeenstemming met de GHG Protocol Corporate Standard werd opgesteld;
- de vereisten in artikel 8 van Verordening (EU) 2020/852 (de "Taxonomieverordening"), niet naleeft

Basis voor de conclusie

Wij hebben onze assuranceopdracht met een beperkte mate van zekerheid uitgevoerd overeenkomstig ISAE 3000 (Herzien), 'Assuranceopdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie' ("ISAE 3000 (Herzien)"), zoals in België van toepassing.

Onze verantwoordelijkheden op grond van deze standaard zijn uitvoeriger beschreven in de sectie van ons verslag "Verantwoordelijkheden van de commissaris betreffende de assuranceopdracht met een beperkte mate van zekerheid met betrekking tot de Duurzaamheidsinformatie".

BDO Bedrijfsrevisoren - BDO Réviseurs d'Entreprises BV/SRL, a company under Belgian law in the form of a private limited liability company, is a member of BDO International Limited, a UK company limited by guarantee, and forms part of the international BDO network of independent member firms.
BDO is the brand name for the BDO network and for each of the BDO Member Firms.

Wij hebben alle deontologische vereisten die relevant zijn voor de assuranceopdracht van de Duurzaamheidsinformatie nageleefd, met inbegrip van deze met betrekking tot de onafhankelijkheid.

Wij passen de internationale standaard voor kwaliteitsmanagement 1 (ISQM 1) toe, die vereist dat het kantoor een kwaliteitsmanagementsysteem opzet, implementeert en in werking stelt, inclusief beleidslijnen of procedures met betrekking tot de naleving van ethische vereisten, professionele normen en toepasselijke wettelijke en regelgevende vereisten.

Wij hebben van het bestuursorgaan en van de aangestelden van de Vennootschap de voor onze assuranceopdracht met een beperkte mate van zekerheid vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusie.

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan betreffende het opstellen van de Duurzaamheidsinformatie

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen en de presentatie van de gegevens in de Duurzaamheidsinformatie van Haven van Antwerpen - Brugge per 31 december 2025 in overeenstemming met de Europese standaarden voor duurzaamheidsinformatie (European Sustainability Reporting Standards (ESRS)), de GHG Protocol Corporate Standard en de vereisten in de Taxonomieverordening (de “Rapporteringscriteria”).

Deze verantwoordelijkheid omvat :

- de selectie en toepassing van de meest gepaste methodes voor het opstellen van de Duurzaamheidsinformatie van de Vennootschap;
- het opzetten, implementeren en in stand houden van dergelijke interne beheersingsmaatregelen die het bestuursorgaan noodzakelijk acht voor het opstellen van de Duurzaamheidsinformatie die geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van fouten, bevat; en
- het kiezen en toepassen van geschikte methoden voor de Duurzaamheidsinformatie, en het maken van veronderstellingen en schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het toezicht op de Duurzaamheidsinformatie van de Vennootschap.

Verantwoordelijkheden van de commissaris betreffende de assuranceopdracht met een beperkte mate van zekerheid met betrekking tot de Duurzaamheidsinformatie

Het is onze verantwoordelijkheid om de assuranceopdracht te plannen en uit te voeren met het oog op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid over de vraag of de Duurzaamheidsinformatie geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van fouten, bevatten, en het uitbrengen van een assuranceverslag met een beperkte mate van zekerheid waarin onze conclusie is opgenomen.

Afwijkingen kunnen zich voordoen als gevolg van fraude of fouten en worden als van materieel belang beschouwd indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat zij, individueel of gezamenlijk, de beslissingen genomen door gebruikers op basis van de Duurzaamheidsinformatie, beïnvloeden.

Als deel van een assuranceopdracht met een beperkte mate van zekerheid overeenkomstig ISAE 3000 (Herzien), zoals in België van toepassing, passen wij professionele oordeelsvorming toe en handhaven wij een professioneel-kritische instelling gedurende de opdracht. De uitgevoerde werkzaamheden in een opdracht met het oog op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid, waarvoor wij verwijzen naar de sectie “Samenvatting van de uitgevoerde werkzaamheden”, zijn minder uitgebreid dan in het geval van een opdracht met het oog op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. We brengen dan ook geen oordeel met een redelijke mate van zekerheid tot uitdrukking als deel van deze opdracht.

Onze verantwoordelijkheden ten aanzien van de Duurzaamheidsinformatie, omvatten:

- Het verwerven van inzicht in de selectie en toepassing van de meest gepaste methodes voor de informatie in de Duurzaamheidsinformatie van de Vennootschap; en
- Het opzetten en uitvoeren van werkzaamheden om te evalueren of de gemaakte veronderstellingen en schattingen onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Onze overige verantwoordelijkheden ten aanzien van de Duurzaamheidsinformatie omvatten:

- Het verwerven van inzicht in de beheersingsomgeving van de entiteit, de relevante processen en informatiesystemen voor het opstellen van de Duurzaamheidsinformatie, maar zonder de opzet van specifieke controleactiviteiten te beoordelen, onderbouwende informatie over hun implementatie te verkrijgen of de effectieve werking van de opgezette interne beheersingsmaatregelen te toetsen;
- Het identificeren van de gebieden waar van materieel belang zijnde afwijkingen waarschijnlijk zullen optreden in de Duurzaamheidsinformatie, of deze nu het gevolg zijn van fraude of fouten; en
- Het opzetten en uitvoeren van werkzaamheden die inspelen op gebieden waar afwijkingen van materieel belang in de Duurzaamheidsinformatie zich waarschijnlijk zullen voordoen. Het risico van het niet detecteren van een van materieel belang zijnde afwijking is groter indien die afwijking het gevolg is van fraude dan indien zij het gevolg is van fouten, omdat bij fraude sprake kan zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.

Samenvatting van de uitgevoerde werkzaamheden

Een assuranceopdracht met een beperkte mate van zekerheid omvat het uitvoeren van werkzaamheden om assurance-informatie te verkrijgen over de Duurzaamheidsinformatie. De werkzaamheden die bij een opdracht met een beperkte mate van zekerheid zijn uitgevoerd, zijn verschillend in aard en timing en geringer van omvang dan voor opdrachten tot het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid.

Daardoor ligt het niveau van zekerheid dat is verkregen bij een opdracht met een beperkte mate van zekerheid aanzienlijk lager dan wanneer een opdracht met een redelijke mate van zekerheid was uitgevoerd.

De aard, timing en omvang van geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van professionele oordeelsvorming, waaronder de vaststelling van gebieden waar afwijkingen van materieel belang in de Duurzaamheidsinformatie, als gevolg van fraude of van fouten, zich waarschijnlijk zullen voordoen.

Bij het uitvoeren van onze assuranceopdracht met een beperkte mate van zekerheid, met betrekking tot de Duurzaamheidsinformatie, hebben wij :

- Inzicht verworven in de door de Vennootschap gehanteerde processen voor het opstellen van de Duurzaamheidsinformatie, in overeenstemming met de Rapporteringscriteria, alsook de relevante interne controles, met het oog op het plannen van de geschikte procedures, gegeven de omstandigheden;
- De betrokken medewerkers verantwoordelijk voor het verzamelen van de gegevens en het opstellen van de Duurzaamheidsinformatie bevraagd;
- Assurance-informatie verkregen ter onderbouw van de Duurzaamheidsinformatie.

Overige aangelegenheid

Dit verslag is uitsluitend bedoeld voor gebruik door de Vennootschap, in functie van hun rapportering over de Duurzaamheidsinformatie van Haven van Antwerpen – Brugge NV per 31 december 2025. Wij aanvaarden of accepteren geen enkele aansprakelijkheid jegens enige andere partij aan wie dit rapport zou worden getoond of in het bezit ervan zou komen.

Antwerpen, 24 april 2026

David Lenaerts

Digitally signed by David Lenaerts
DN: cn=David Lenaerts, ou=BDO_Users, email=david.lenaerts@bdo.be

BDO Bedrijfsrevisoren BV
Vertegenwoordigd door David Lenaerts*
Bedrijfsrevisor
*Optredend voor een vennootschap