
ZEEBRUGGE BEREIDT ZICH VOOR OP NIEUWE DIMENSIE CONTAINERSCHEPEN

De ontvangst van grotere containerschepen en gastankers is een prioriteit. Er is het Strategisch Haven Infrastructuur Project SHIP dat onder meer voorziet in de reconversie van het oudste havengedeelte en een nieuwe sluis. Diversificatie van trafieken staat voorop. FLANDERS NETWORK ging praten met Joachim Coens, Voorzitter-Gedelegeerd bestuurder van de nv Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ).

De huidige ontwikkelingen en de voorliggende plannen geven duidelijk aan hoe Zeebrugge zijn nautisch venster op de wereld verder wil opengooien. Zeebrugge verschilt door zijn ligging van de andere Vlaamse havens.

"Zeebrugge is geen industriële haven zoals Antwerpen en Gent", klinkt het. "We zijn een overslaghaven die is gelegen in een fragiel gebied als de kuststreek. Zeebrugge is geen natuurlijke haven maar is gebouwd door de mens. In de 15de eeuw kwam door de verzanding van het Zwin een einde aan de rijke maritieme geschiedenis van Brugge.

Eeuwen later vond de mens toch weer een uitweg naar de zee met het Boudewijnkanaal en later, in de tweede helft van de 20ste eeuw, met de bouw van een open diepzeehaven. Daardoor zijn we nu een jonge haven met een moderne infrastructuur geschikt voor de grootste schepen. De huidige structuur van de haven dateert slechts van 1985."

De Zeebrugse containertrafiek raakte de jongste jaren in een ware stroomversnelling. De groeiende volumes zijn een rechtstreeks gevolg van de groei van de Aziatische economieën. Vanuit Zeebrugge vertrekt elke dag een containerschip richting Verre Oosten.

Flanders Network: Werkzaamheden zijn aan de gang of in voorbereiding voor de ontvangst van de allergrootste containerschepen en de allergrootste methaantankers. Welke toekomstige scheepdimensies houdt u voor de komende decennia voor ogen?

Joachim Coens: "Vandaag ontvangt Zeebrugge schepen met een laadvermogen van 14.000 TEU, dat zijn schepen van ca. 400 meter lang en 56 meter breed. Huidige studies spreken van containerschepen van 18.000 tot 20.000 TEU. Dat betekent dat de toegangsgeul opnieuw dieper en vooral breder moet worden. En aan de kaaien moeten we een diepte hebben tot 18 meter. We moeten anticiperen op de ontwikkelingen die zich in de containervaart zullen voordoen. Het is de ambitie van Zeebrugge om zich te versterken als toegangspoort voor Europese markten voor ladingen die afkomstig zijn uit Azië. Daar werken we sterk op. We volgen van nabij de groei-economieën in Japan, China, India, Vietnam. De grootste schepen worden precies ingezet op de Azië-Europa route."

Over welke volumetoename spreken we dan?

Joachim Coens: "Uitgedrukt in TEU noteren we thans 2,5 miljoen. De verwachting

is om tussen 2020 en 2030 te evolueren naar 5 miljoen TEU per jaar. Met het oog op grotere schepen wordt momenteel het Albert II-dok verder uitgebouwd en de oostkaai van de CHZ-terminal verdiept. Een tweede LNG-steiger ter hoogte van de LNG-terminal van Fluxys maakt het mogelijk om kleinere lng-schepen en hervergassingsschepen te ontvangen. We willen onze haven ook toegankelijk houden voor de allergrootste LNG-schepen ter wereld.

Om onze positie als belangrijke roro-haven te verstevigen lopen tevens belangrijke projecten onder meer door de verlenging en uitbaggeren van kaaien. Zeebrugge speelt een prominente rol als roll-on/roll-off-haven in Europa. Er transiteren hier elk jaar 1 miljoen vrachtwagens, en dagelijks vertrekken zo'n 20 vrachtschepen naar bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en Zuid-Europa."

Als we het voorliggende Strategisch Haven Infrastructuur Project SHIP bekijken, dan gaat er de komende jaren in Zeebrugge heel wat op de schop.

Joachim Coens: "SHIP betreft de reconversie van de oudste havengedeelten. De Visartsluis verdwijnt waardoor er een getijdendok ontstaat. Het Prins Filipdok en

het Oud-Ferrydok worden gedempt waardoor nieuwe haventerreinen ontstaan. De nieuwe sluis komt dan verder in de richting van de achterhaven. Eigenlijk is het SHIP-project een uitbreiding van de voorhaven. De werkzaamheden starten in 2014. Het is een complex dossier waarbij heel veel partijen zijn betrokken. De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer bekijken nu of een tunnel mogelijk is.”

Zeebrugge hecht steeds meer belang aan de diversificatie van trafieken om de toekomst van de haven mede te helpen veilig stellen. Er gaat extra aandacht naar het creëren van toegevoegde waarde en het aantrekken van arbeidsintensieve trafieken.

Joachim Coens: “De diversificatie heeft in een crisisjaar als 2009 zijn vruchten afgeworpen. Zeebrugge heeft vrij goed standgehouden en boekte in bepaalde sectoren zelfs vooruitgang zodat we dat jaar een groei van 7 procent konden noteren. Onze maritieme toegankelijkheid als diepzeehaven speelde daarin mee.

In het crisisjaar daalden de containervolumes weliswaar maar ze werden op grotere schepen gezet. Doordat Zeebrugge die kan ontvangen zagen we in 2009 toch een groei met 17 procent van de containeroverslag. In het crisisjaar heeft geen enkele klant uit de autosector, die klappen kreeg, Zeebrugge verlaten. En er de LNG-aanvoer. Diversificatie is een garantie voor een gebalanceerde uitbouw van de haven, ook naar werkgelegenheid.”

In de achterhaven winnen distributie en logistiek meer en meer aan belang. Bij Toyota worden auto's in het logistiek centrum aangepast voor de lokale markten. Er is het Europese logistieke centrum van bandenproducent Bridgestone.



Opvallend hoe recent de bekende Antwerpse koffietrader Efico voor Zeebrugge koos voor de import van groene koffie waarna de goederen na veredeling en opslag worden gedistribueerd naar Europese koffiebranderijen. Wat kon Zeebrugge deze trader bieden wat hij in zijn thuisstad Antwerpen niet vond?

Joachim Coens: “Met een voorlopig recordvolume van 2.200.000 nieuwe auto's per jaar is Zeebrugge absolute wereldleider. Deze logistieke activiteiten zoals stockbeheer, opslag en bijkomende

assemblageactiviteiten creëren heel wat werkgelegenheid. De auto's zijn een mooi voorbeeld van het creëren van toegevoegde waarde. De voeding is een markt waar we willen op inzetten. De goede luchtkwaliteit die we hier hebben is daarbij een belangrijke norm. Dat is trouwens één van de redenen van de komst van het Antwerpse Efico.

Een koffieboon is een gevoelig product dat een goede luchtkwaliteit nodig heeft. Efico vond in Zeebrugge ook de ruimte. Voor de realisatie van haar hoogtechno-



logische distributiecentrum Seabridge voor ongebrande koffie heeft Efico van de Europese Commissie de Green Building Award gekregen. De Maritieme Logistieke Zone in de achterhaven gaan we verder ontwikkelen en commercialiseren.”

Gezien de gebrekkige hinterlandverbindingen over het water is de estuaire vaart voor Zeebrugge van belang, ondanks de hogere kosten die dat meebrengt. Europa dreigt de steunmaatregel in te trekken.

Joachim Coens: “Door de grotere investeringskost en operationele kost voor binnenvaartschepen die over zee varen, lopen de transportkosten hoger op dan bij een vergelijkbaar binnenvaartvervoer. In 2006 keurde Europa de estuaire steunmaatregel goed als een beperkte ondersteuning door Vlaanderen. Het betreft een steun die beperkt is in tijd en omvang.

Sommigen hebben dat beschouwd als een subsidiëring door de Vlaamse over-

heid van de hinterlandtrafiek van de Vlaamse havens terwijl het gaat om een gedeeltelijke compensatie van de meerkost van estuaire vaart tegenover de binnenvaart. Het ontbreken van een duurzame binnenvaartverbinding is voor ons een concurrentieel nadeel die voortvloeit uit de meerkost. Maar, ik ben opti-



mistisch gestemd. De kans is zeer groot dat Europa de steunmaatregel alsnog zal goedkeuren. Ik denk dat dit probleem van de baan is.”

Een goede waterwegverbinding met het achterland blijft intussen een probleem. Gelooft u dat daar in de komende decennia een doorbraak kan komen? Nu het dossier voor de verbreding van het Schipdonkkanaal opnieuw aardig op de dool is.

Joachim Coens: “De essentie voor Zeebrugge is dat de haven aangesloten wordt op het hoofdwaterwegennet van Europa, dat we vlot op de Seine-Scheldeverbinding aansluiten. Het is de taak van de Vlaamse overheid om het antwoord te vinden op die vraag.

Wanneer? Ik weet het niet. Het gaat niet vooruit, ofschoon er al veel pistes zijn onderzocht. Hoe dan ook: een moderne waterweg tussen Zeebrugge en het binnenland is van belang voor de haven en voor de ecologie.”