

DE ROL VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN HET KADER VAN DE DISTRIBUTIE

L. Vande Kerckhove
Direkteur MBZ

Inleiding

De haven van Brugge-Zeebrugge viert in 1995 haar eeuwfeest. Inderdaad, in 1895 werd door het Belgisch Parlement de wet goedgekeurd voor de bouw van een haven in Brugge en Zeebrugge, en werd ook de 'Cie des Installations maritimes de Bruges' (thans de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen of M.B.Z.) opgericht, belast met de bouw en naderhand ook met de exploitatie van de nieuwe haven. Het havencomplex werd in 1907 door Koning Leopold II ingewijd. De stad Brugge kreeg hiermede de mogelijkheid om opnieuw aan te knopen met haar eeuwenlange rijke maritieme geschiedenis en traditie.

De nieuwe haven kende een zeer moeilijke beginperiode. Diverse omstandigheden waren hiervan de oorzaak. Maar vanaf het midden van de jaren zestig ontwikkelden de trafieken zich op merkwaardige wijze. Belangrijke tendenzen die zich in de wereld van de scheepvaart aftekenden, lagen aan de basis daarvan: de invoering van

De verantwoordelijken voor het havenbeleid in België werden voor de keuze geplaatst: ofwel met de bestaande infrastructuur verder werken en proberen te overleven ofwel overgaan tot een grootschalige uitbouw van de haven teneinde de infrastructuur aan te passen aan de nieuwe eisen die de scheepvaart aan de havens stelde.

Eind 1969 opteerde de Belgische Regering voor het tweede alternatief en besliste de haven van Zeebrugge in twee richtingen uit te bouwen:

- de uitbouw van een nieuwe buitenhaven waarin, binnen de bescherming van lange dammen, aanzienlijke haventerreinen op de zee werden veroverd;
- de bouw van een nieuwe achterhaven die, bediend door een zeeluis met grote afmetingen, toegang biedt tot uitgestrekte terreinen waarop nieuwe havenactiviteiten zich kunnen ontwikkelen.

Op deze nieuwe haventerreinen konden diverse overslagbedrijven aangehouden worden die de trafieken

Welke waren de belangrijkste groeisektoren in de haven en in welke mate heeft elke sektor bijgedragen tot de distributieve functie die Zeebrugge thans vervult?

Het roll-on/roll-off verkeer is qua aantal schepen, bewegingen en totale vracht, de belangrijkste trafiek in Zeebrugge: circa 1 miljoen vrachtwagens per jaar, hoofdzakelijk naar en van Engeland maar ook naar en van diverse andere bestemmingen.

De ingebruikname van de Kanaaltunnel heeft, tot nog toe, geen negatieve invloed uitegeoefend op het ro-ro verkeer in Zeebrugge. Integendeel, de trafieken gaan in stijgende lijn en de perspectieven blijven gunstig. De grote sterkte van Zeebrugge is immers het stevig uitgebouwd netwerk van lijndiensten naar een groot aantal havens in het Zuiden (Dover), op de Theems (Dagenham, Purfleet) en aan de Oost- en Noordkust van Engeland (Harwich, Felixstowe, Immingham, Hull en Middlesbrough).

Bovendien, en dit vooral op de langere zeetrajekten naar de havens in het Noorden, bestaat de trafiek vooral uit niet-begeleid vrachtverkeer. Door de aard van dit vervoer en, vooral door de afstand naar Centraal en Noord-Engeland, blijft het vervoer per schip de meest aangewezen vorm.

Naast de rederijen P&O European Ferries en North Sea Ferries speelt vooral de Belgische rederij Cobelfret een belangrijke rol in het ro-ro verkeer tussen Zeebrugge en Groot-Brittannië. Bovendien haar traditionele vrachtdiensten op Purfleet en Immingham, is dit jaar een samenwerking met Ford tot stand gekomen. De dagelijkse diensten voor de uitwisseling van onderdelen en wisselstukken tussen de Ford fabrieken in Engeland en deze op het Kontinent (Genk, Keu-

De haven van Zeebrugge is geëvolueerd naar een typische overslag- en transithaven waarbij de distributieve functie sterk ontwikkeld is. Maar, zoals in alle sectoren van het goederenverkeer, neemt ook de distributie, als een (laatste) schakel van de intermodale ketting tussen produktie en konsumptie, nieuwe vormen aan. De distributiestrategie moet dan ook, meer dan ooit voorheen, op massaproduktie en -konsumptie binnen een ruime markt worden afgestemd.

diverse nieuwe vervoers- en behandelingstechnieken, vooral het stukgoederenverkeer, en de schaalvergroting van de schepen, vooral in de sectoren van de petroleum- en de bulktrafiek.

in de haven deden toenemen: van circa 10 miljoen in 1982 tot 33 miljoen ton in 1992. Met dit cijfer situeert Zeebrugge zich binnen de Le Havre-Hamburg range op de zesde plaats.

len en Saarlouis), worden door Cobelfret verzekerd. Bovendien haar activiteit als rederij is Cobelfret ook een belangrijke onderneming voor het wegvervoer zodat zij werkelijk een grote rol speelt in de distributie tussen het Kontinent en Groot-Brittannië.

Naast de ro-ro trafieken op Groot-Brittannië ontwikkelt ook het verkeer op andere bestemmingen binnen Europa zich in sterke mate, vooral naar Noord- en Zuid-Europa; Er zijn de vaste wekelijkse diensten naar de Noorse havens van Oslo, Larvik en Kristiansand en naar de Spaanse haven van Vigo. Door de aanvoer van de Ford Galaxy wagens in Portugal, is ook een verbinding met de haven van Setubal tot stand gekomen.

Verwacht wordt dat het kustvaartverkeer binnen Europa in de volgende jaren verder zal toenemen. Onder andere de toetreding van Spanje, Portugal, Zweden en Finland tot de Europese Unie, staft de verwachtingen dat het goederenverkeer tussen die landen en de Unie in sterke mate zal intensifiëren. Een gedeelte van dit goederenverkeer zal traditioneel langs de weg blijven verlopen. Gezien echter de

toenemende verkeersdrukte op de Europese autowegen, zal de stijging van het verkeer hoofdzakelijk door het kustvaartverkeer moeten opgevangen worden. Niet alléén economische redenen maar ook milieu-hygiënische overwegingen, zullen het verkeer nog meer in die richting sturen.

De geografische ligging van de haven van Zeebrugge, op de kustlijn zelf en centraal ten opzichte van Noord- en Zuid-Europa, is ideaal om een belangrijk gedeelte van dit kustvaartverkeer aan te trekken.

Als eerste stap in die richting heeft het Havenbestuur van Zeebrugge met de Zweedse haven Göteborg een maatschappij opgericht, namelijk 'Gothenbrugge nv' met als doel in beide havens gemeenschappelijke standdaarden in te voeren en plannen uit te werken om te komen tot een snelle transportverbinding tussen de twee havens en daardoor te kunnen beantwoorden aan de behoeften van de industrie in de Scandinavische landen.

Daarnaast werd aan de stouwerij SeaRo Terminal, mede-oprichter van 'Gothenbrugge', een concessie van circa 40 ha verleend op de gronden

rond het Wielingendok, het meest Noordelijk gelegen dok in de Westelijke buitenhaven van Zeebrugge, dat volledig voor het kustvaartverkeer zal ingericht worden. Sea-Ro, de belangrijkste behandelaar van roll-on/roll-off trafieken, is eveneens rechtstreeks actief in distributie-activiteiten en zal eerlang belangrijke investeringen uitvoeren om deze functie verder te verstevigen.

Op de tweede plaats komt in Zeebrugge *het containerverkeer*. In 1994 behandelde de haven van Zeebrugge méér dan 600.000 TEU's en klasseert zich daarmee als de zesde of de zevende grootste containerhaven in Europa.

Een gedeelte van deze containers zijn bestemd voor of afkomstig uit eigen land en worden hoofdzakelijk via het wegvervoer gedistribueerd. Het merendeel echter is transitverkeer naar en van alle landen in West- en Centraal-Europa. Naast de weg spelen hier vooral het spoorvervoer en de binnenscheepvaart een belangrijke rol. Vanuit Zeebrugge distribueren bepaalde rederijen hun containers met bloktreinen naar enkele grote centra



in Frankrijk (ondermeer Macon/Dijon, Bordeaux), Duitsland (München) en Italië (Milaan, Bologna) van waar de aflevering aan huis dan verder langs de weg geschiedt. Deze rederijen verdelen eveneens een groot aantal containers met barges (hetzij langs de binnenwateren, hetzij langs de zee) naar de Rijn toe en zelfs vandaar per trein naar Oost-Europa.

Zeebrugge volgt nauw de trend op de wereldmarkt. Tussen 1980 en 1993 verdubbelde op wereldvlak het aantal vervoerde containers. Tussen 1995 en het jaar 2000 stelt men een stijging van 42% voorop en nog eens 39% in de daaropvolgende vijf jaren.

Alle havens willen op deze evolutie anticiperen. Alléén door het in gebruik nemen van nieuwe haventerreinen en het bouwen van bijkomende terminalinstallaties, kan dit groeiend aanbod opgevangen worden. Ook Zeebrugge bereidt zich daarop voor.

Benevens deze toename doen zich binnen het containerverkeer nog andere tendenzen voor:

- de containermarkt wordt gekonfronteerd met het steeds groter worden van de vervoerscapaciteit van de schepen. Containerschepen van 2.000 à 2.500 TEU werden tien jaar terug nog als 'grote' schepen aanzien; momenteel zijn er schepen van méér dan 5.000 TEU in aanbouw en op de tekentafels liggen er zelfs plannen voor schepen van 6.000 TEU en meer. Het is duidelijk dat de toegangsmogelijkheden voor dergelijke schepen tot een klein aantal havens zal beperkt blijven. De aan de kust gelegen havens hebben hier een belangrijk voordeel;
- het vaarschema van de schepen is zodanig dat in elke haven klokvast aanloop- en afvaarttijden moeten verzekerd worden. Deze klokvastheid speelt in het nadeel van dieper inlands gelegen havens;
- het toenemende containerverkeer spitst zich toe op een aantal 'mainport' havens met feederdiensten naar andere havens.

Er is dus een groeiende trend van de grote rederijen en maritieme consortia om nog enkel die havens aan te lopen, die, naast een grote toegankelijkheid, in staat zijn een 'hub' functie ten opzichte van een uitgebreid achterland te vervullen.

In het licht van al deze veranderingen in de containerwereld is het dan ook betekenisvol dat sinds begin 1995



Archief MBZ

een aantal Antwerpse overslagbedrijven bijzondere interesse voor Zeebrugge vertonen. AGHA (Antwerpse Gemeenschap voor de Haven) sprak zich in haar 'Beleidsnota 1995' als volgt uit:

'Zou het dan ook niet opportuun zijn dat, in Vlaanderen, Antwerpen en Zeebrugge hun krachten bundelen in een strategische alliantie, waarbij de voordelen van Zeebrugge kunnen worden gekombineerd met deze van Antwerpen en als een geoptimaliseerd geheel aan de cliëntele kunnen worden aangeboden'.

Zeebrugge heeft inderdaad, als vooruitgeschoven haven op de kustlijn, de mogelijkheid om één der grote containerhavens in West-Europa te worden. Sinds vele jaren fungeert Zeebrugge als aanloophaven voor de belangrijke containerdiensten op Australië, Nieuw-Zeeland, West- en Zuid-Afrika, Noord-Amerika en sinds 1994 ook voor het Verre-Oosten en een groot gedeelte van Zuid-Oost Azië.

In 1995 worden méér dan 1/2 miljoen nieuwe wagens via Sea-Ro in Zeebrugge verscheept. Alle Europese autokonstruktoren verzekeren inderdaad een groot gedeelte van hun distributie van nieuwe wagens binnen Europa via Zeebrugge.

De inplanting van het 'Zeebrugge Car Center' (Sea-Ro Mosolf) betekent een bijkomende stimulans voor deze trafieken. Immers, in dit centrum worden wagens uit Portugal aangevoerd en uitgerust met verschillende

opties vooraleer ze naar de verdelers in Europa doorgestuurd worden.

Maar ook de distributie van wagens naar de andere continenten neemt toe in Zeebrugge. De verdeling van de Ford-Mondeo wagens verloopt sinds dit jaar voor een groot gedeelte via Zeebrugge zodat belangrijke contingenten ervan thans vanuit Zeebrugge verscheept worden naar het Midden- en het Verre-Oosten, Zuid-Amerika, Australië en Nieuw-Zeeland. Ook Fiat-wagens worden via Zeebrugge naar Zuid-Amerika verscheept.

In het noordelijk dok van de achterhaven in Zeebrugge zijn sinds 1983 een aantal terminals gebouwd die vooral gespecialiseerd zijn in de behandeling, opslag en distributie van *landbouw- en voedingsprodukten*. Vandaar de benaming 'European Food Center'.

De aanvoer, opslag en distributie van vers fruit heeft zich in de voorbije jaren zodanig ontwikkeld dat Zeebrugge de derde belangrijkste importhaven voor fruit in Europa is geworden: circa 1 miljoen ton per jaar. De aanvoer omvat hoofdzakelijk bananen (zowel uit de ACP landen als uit de z.g. 'dollarzone') maar ook vele andere soorten fruit, zoals kiwifruit, appels, citrusvruchten, druiven. Voor kiwifruit, afkomstig uit Nieuw-Zeeland, is Zeebrugge zelfs sinds een aantal jaren de belangrijkste loshaven in Europa geworden (ongeveer 100.000 ton op jaarbasis).

De 'Universal Fruit Operators' bezit in Zeebrugge twee gespecialiseerde

terminals voor de behandeling van vers fruit (nl. de terminals Andrew's Fruit Terminal en Belgian New Fruit Wharf).

Gezien de omvang van de aanvoer in Zeebrugge, is het duidelijk dat deze veruit de behoeften van de Belgische markt overtreft. Circa 30% van het fruit is voor inlands verbruik bestemd zodat méér dan 2/3 verdeeld wordt naar een groot aantal landen in West- en zelfs Oost-Europa.

Bananen worden meestal onmiddellijk na het lossen doorgevoerd naar de rijp- en verdeelcentra in het achterland; andere soorten fruit gaan, volgens de wens van de klant, eveneens rechtstreeks naar de distributiesector of worden tijdelijk gestockeerd in afwachting van distributie.

Ook andere landbouw- en voedingsprodukten worden in Zeebrugge aan- en afgevoerd, met of zonder tussentijdse opslag in de haven, ondermeer bloem, suiker, rijst, malt. Twee soorten voedingsprodukten zijn bijzonder belangrijk in Zeebrugge, namelijk diepgevroren vlees en vis.

Diepgevroren vlees wordt in grote hoeveelheden in containers aangevoerd, hoofdzakelijk uit Nieuw-Zeeland. Ofwel direkt vanaf de terminal ofwel na opslag in het Flanders Cold Center, wordt het vlees doorgevoerd naar de invoerders in diverse West-Europese landen.

Anderzijds ligt de aanwezigheid van de vissershaven in Zeebrugge, de grootste van het land, uiteraard aan de basis van de dagelijkse distributie van verse en diepgevroren vis naar alle delen van het land en enkele buurlanden.

Zeebrugge is ook een belangrijke aan- en doorvoerhaven voor *grondstoffen en energieprodukten*, voornamelijk kolen, ertsen en aardgas.

Kolen en ertsen worden in Zeebrugge met grote bulkcarriers, gaande tot 150.000 tdw, aan de stortgoederenterminal van ZBM in de zuidelijke achterhaven aangevoerd. Na tussentijdse opslag geschiedt de afvoer van beide hoofdzakelijk per spoor naar de industriële centra in het binnenland. Zeebrugge fungeert daarbij ook als transithaven, vooral voor kolen, die in kleinere zeeschepen werden overgeslagen voor wederuitvoer, hoofdzakelijk naar Groot-Brittannië.

Aardgas wordt in Zeebrugge onder twee vormen aangevoerd, namelijk als vloeibaar gemaakt aardgas met methaanschepen uit Algerië en als gas per pijpleiding uit de off-shore gasvelden in Noorwegen.

Het vloeibaar gemaakt aardgas, op jaarbasis circa 3 miljoen ton per jaar, wordt in Zeebrugge terug omgezet naar de gasvormige toestand en verlaat de terminal langs het pijpleidingennet van Distrigas die in België instaat voor de aankoop, opslag en distributie van aardgas. Dit gas is hoofdzakelijk bestemd voor de binnenlandse industrie en voor huishoudelijk verbruik. Het Noors aardgas daarentegen wordt onder gasvorm aangevoerd en transiteert onmiddellijk naar diverse buitenlandse bestemmingen (ondermeer Frankrijk en Spanje).

Transport en tewerkstelling in de haven van Zeebrugge

Een zeehaven vormt een belangrijke schakel in de transportketen en in deze transportketen neemt de distributie uiteraard een belangrijke plaats in. Daarom is Zeebrugge gestart met de uitbouw van een volwaardig distributiepark in de achterhaven. Om diverse redenen is Zeebrugge immers daarvoor de aangewezen plaats:

- de aanwezigheid van een groot aantal deepsea containerdiensten;
- Zeebrugge is de voornaamste draaischijf voor het vrachtvervoer tussen het Kontinent en Groot-Brittannië en in de toekomst ook voor een groot gedeelte van het vrachtvervoer naar Noord- en Zuid-Europa;
- Zeebrugge ligt op korte afstand van de andere Benelux-havens en van de grote verkeersassen in West-Europa;
- de wegen vanuit Zeebrugge zijn niet overbelast en ook de spoorverbindingen zijn uitstekend.

De keuze van een vervoersmodus beantwoordt niet altijd aan de wetmatigheden van rentabiliteit en kostenminimalizatie; soms ligt immers een subjektieve keuze (snelheid, betrouwbaarheid, komfort) aan de basis van een beslissing. Een haven als Zeebrugge moet bereikbaar zijn via alle verkeersdragers.

De verkeersontsluiting van Zeebrugge is wél uitstekend voor het wegen en het spoorvervoer (die samen méér dan 85% van het totaal havenverkeer voor hun rekening nemen) maar is dit niet voor het binnenscheepvaartverkeer (zie tabel 1: Raming modal-split van het maritiem vervoer).

Op dit ogenblik zijn bovendien nog een aantal wegeniswerken in uitvoering in en om de haven die de bereikbaarheid nog verder opdrijven. We vermelden ondermeer:

- de bouw van een nieuwe wegbrug over het Boudewijnkanaal ter hoogte van Dudzele die, samen met de voltooid zuidelijke havenrandweg, toegang geeft naar de achterhaven en de oostelijke voorhaven maar ook een rechtstreekse verbinding naar de expressweg N49 naar Antwerpen;
- de bouw van de tunnel onder de Kustlaan zodat de westelijke buitenhaven rechtstreeks kan bereikt

Tabel 1

Haven Brugge-Zeebrugge

Raming modal-split van het maritiem verkeer voor het jaar 1994 (in 1.000 ton)

	Transshipment	Spoor	Binnenvaart	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro trafiek	-	1.222	-	12.401	-	13.623
Containertrafiek	1.584	1.788	67	3.958	-	7.397
Stukgoederen	60	231	19	1.070	-	1.380
Stortgoederen	1.555	3.091	511	2.281	3.048	10.486
Totaal	3.199	6.332	597	19.710	3.048	32.886
% totaal	10	19	2	60	9	
% inland	-	21	2	67	10	

worden zonder te worden onderbroken door het verkeer op de Kustlaan zelf.

Voor een verdere ontsluiting per spoor zal tussen Zeebrugge en Brugge een derde spoor en tussen Brugge en Gent een derde en vierde spoor aangelegd worden¹.

Dit vormt, op dit ogenblik, een handicap voor Zeebrugge.

De haven van Zeebrugge moet eveneens, zoals de andere havens in de Le Havre-Hamburg range, waar de binnenscheepvaart belangrijk is in het totaal van de trafieken, kunnen beschikken over goede verbinding langs de binnenwateren.

De aanleg van het Noorderkanaal, met een aftakking naar het kanaal Gent-Terneuzen en zo naar de Schelde-Rijn verbinding, betekent voor de haven van Zeebrugge de enige valabele oplossing om te komen tot een volwaardige verbinding voor de binnenscheepvaart naar de Rijnhavens toe.

De haven van Zeebrugge heeft tussen 1970 en vandaag, in amper 25 jaar, een merkwaardige evolutie van haar trafieken gekend. Gepaard daar-

mede is de haven ook een belangrijke bron van tewerkstelling geworden.

De tewerkstelling binnen het havengebied van Brugge-Zeebrugge bedraagt circa 12.000 personen (rechtstreeks en niet-rechtstreeks havengebonden activiteiten samen genomen).

Indien we rekening houden met de multiplikatorwerking dat elke rechtstreeks havengebonden tewerkgestelde drie afgeleide arbeidsplaatsen binnen of buiten de haven creëert, dan betekent dit dat de haven van Zeebrugge, macro-ekonomisch gezien, circa 36.000 arbeidsplaatsen genereert. Met dit cijfer is de haven veruit de grootste werkgever in de regio. Typend hierbij is ook het feit dat in de omgeving van Zeebrugge het grootst aantal ondernemingen voor het wegvervoer gevestigd zijn.

Slotbeschouwingen

De haven van Zeebrugge is geëvolueerd naar een typische overslag- en transithaven waarbij de distributieve functie sterk ontwikkeld is. Maar, zoals in alle sectoren van het goederen-

verkeer, neemt ook de distributie, als een (laatste) schakel van de intermodale ketting tussen produktie en konsumptie, nieuwe vormen aan. De distributiestrategie moet dan ook, meer dan ooit voorheen, op massaproduktie en -konsumptie binnen een ruime markt afgestemd worden.

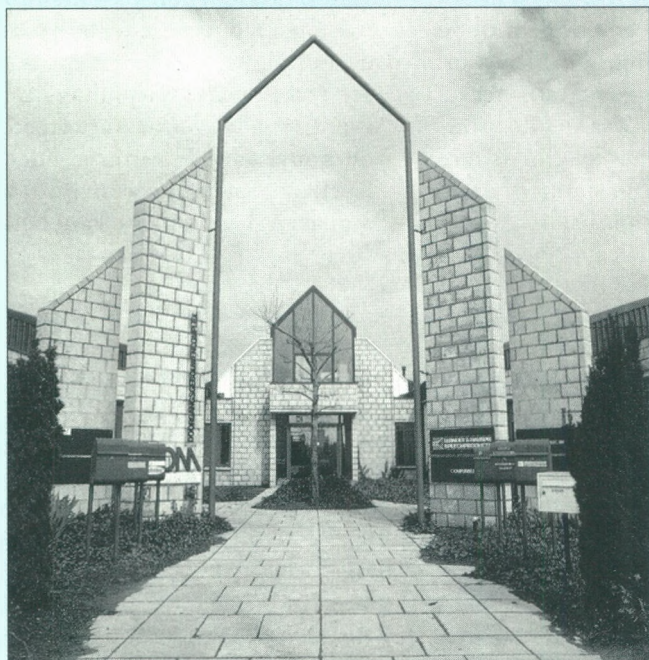
De verruiming van de Economische Unie, samen met de doorbraak in de ekonomische betrekkingen met de landen van Centraal- en Oost-Europa, vormen het verruimd kader dat voor de West-Europese havens nieuwe mogelijkheden heeft gecreëerd.

Door de bouw van de gepaste infrastructuur en de invoering van een aangepaste distributiestrategie, wil de haven van Zeebrugge een nog grotere rol in de distributie spelen.

¹ De verbindingen langs de binnenwateren met het nationaal achterland zijn echter onvoldoende. De rondvaart rond Brugge is problematisch en de verbinding via het kanaal Brugge-Gent is niet geschikt voor grote binnenschepen en voor duwvaartkonvoien.



POLYVALENTE bedrijfs- en kantoorruimten te huur Diksmuide - Ieper - Poperinge - Veurne



optimaal gelegen
bedrijfsvriendelijk milieu

voor meer inlichtingen,
kontakteer :

GOM
WEST-VLAANDEREN

Baron Ruzettelaan 33,
8310 Assebroek-Brugge
tel. 050 / 35 81 31
fax 050 / 36 31 86