

Liever cruises dan containers?

Toon Colpaert - gewezen Vlaamse havencommissaris



Alsmaar meer cruisetoeeristen meren aan in Zeebrugge. Het gros trekt met de shuttlebus naar de Brugse binnenstad. Een selfie op de Burg, een glimp van het Begijnhof en even binnenwippen in het huis van Perez De Malvenda. Het zicht op de Brugse reien van op het terras is er prachtig. Als er maar niet zoveel volk was.

Hier en daar hoor je al eens een Bruggeling mopperen, al is het niet zo erg als in Venetië of Amsterdam. Aan de Onze-Lieve-Vrouwekerk is het bij momenten wel helemaal te gek. Niet dat ze in drommen Hans Memlinc in het Sint Janshospitaal opzoeken. Vooral de bootjes en de beate pralinewinkels doen er goede zaken mee.

Ondertussen rijst in Zeebrugge het nieuwe cruisegebouw op. Het moet de nieuwe toegangspoort worden om Vlaanderen te ontdekken. Dat kan ook voor nieuwe jobs zorgen.

Maar het is niet al goud wat blinkt. Brugse hoteliers zien liever een ander type toeristen komen. De pakweg 250.000 cruisetoeeristen zijn maar een fractie van de miljoenen toeristen die Brugge ieder jaar aandoen, en de paar uur dat ze er passeren zijn niet echt interessant voor de hoteliers en betere restaurants. Daar kan verandering in komen als de cruises in Zeebrugge zouden starten of afgerond worden. Dan is de kans groot dat ze even in het Brugse blijven plakken en het verblijfstoerisme er een graantje van meepikt. Maar dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan: Zeebrugge is bij uitstek een transithaven voor cruisetoeeristen die tuk zijn op een snelle wip naar Brugge. Dit omturnen vergt stevige investeringen in parkeergelegenheden en in internationale lucht- en treinverbindingen.

Ook voor het havenbestuur zijn de cruises niet echt een grote bron van inkomsten.

Met een paar euro per passagier is het niet simpel om er alle kosten (van kaaien, shuttlebussen, onderhoud van het cruisegebouw, security en nautische diensten) mee te dekken. De concurrentie is keihard en het havenbestuur heeft ook nog wel andere katten te geselen.

Containerbusiness

De containerbusiness heeft het de laatste jaren behoorlijk moeilijk in Zeebrugge. Sinds 2010 is de containertrafiek er bijna gehalveerd en is Zeebrugge in het wereldklassement van containerhavens verdwenen uit de top 100. Het blijft zoeken naar oplossingen. De jongste inspraakronde rond de realisatie van extra containercapaciteit in Antwerpen, heeft het tij alvast niet kunnen keren. Volgens de Vlaamse taskforce die zich buigt over dit project "wordt Zeebrugge niet beschouwd als een echt alternatief voor de containermainports Rotterdam en Antwerpen."

Over de oorzaken kan je lang redetwisten (zie ook West-Vlaanderen Werkt, 2016, nr. 1), maar voorlopig brengt dit weinig zoden aan de dijk of, beter gezegd, containers aan de kaai. Voor de werkgelegenheid en de inkomsten van het havenbestuur zou het nochtans een goede zaak zijn als de containerbusiness weer zou opleven. Daar wordt heel wat werk voor verzet. Er is een intermodale routeplanner ontwikkeld om de beste intermodale verbindingen te vinden voor het container- en roro-vervoer tussen Zeebrugge en het hinterland. De eerste

stappen zijn gezet voor de uitbouw van een dataplatform om de logistieke processen van alle havenspelers beter op elkaar af te stemmen. Ook als antwoord op de brexit - en de complexe communicatie met de douane - is dit heel belangrijk.

De Chinese connectie

En last but not least is er de Chinese connectie. In juni 2017 ondertekende het Zeebrugse havenbestuur een memorandum of understanding met de China Development Bank en de Changjiu Logistics Group. Die eerste wil voor financiële steun zorgen aan Chinese bedrijven die in Zeebrugge een distributiecentrum willen oprichten, terwijl de Changjiu Logistics Group al volop bezig is om ieder jaar zo'n 24.000 Chinese Volvo's via het spoor naar Zeebrugge te brengen.

Ondertussen is ook de APM Terminal omgedoopt tot de CSP Zeebrugge Terminal. CSP ofte COSCO Shipping Ports maakt deel uit van de COSCO Group, die ook een van de grootste containerrederijen onder haar hoede heeft. Die vormt samen met CMA CGM en Evergreen de Ocean Alliance, een van de mega-allianties die de containervaart op wereldvlak domineren. Ja, er is hoop.