

# Containerbehandeling in de kusthavens Zeebrugge en Oostende: doorbraak of boot gemist?

Theo Notteboom / ITMMA - Universiteit Antwerpen

De container is niet meer weg te denken uit onze hedendaagse maatschappij. Op land en op zee worden dagelijks gigantische aantallen van deze stalen 'kisten' verscheept en vervoerd. Ook onze kusthavens Zeebrugge en Oostende doen hun duit in het zakje.

## In de ban van de stalen kisten

De Europese containerisatie nam een aanvang in 1966 met de aanlopen van het containerschip Fairland van de rederij Sea-Land in Grangemouth, Rotterdam en Bremen.

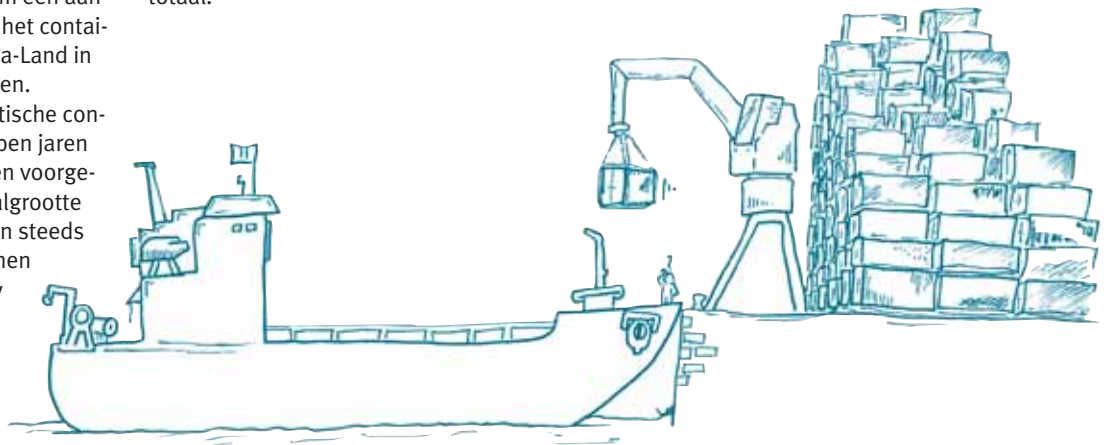
Daarmee was de eerste transatlantische containerlijndienst een feit. De afgelopen jaren hebben zich ingrijpende wijzigingen voorgedaan in de organisatie en de schaalgrootte van de containervaart. Schepen zijn steeds groter geworden. De grootste kunnen thans ongeveer 9600 TEU ('Twenty foot Equivalent Units' - containers van twintig voet of 6 meter lengte) laden, halen een lengte van 380 meter en de containers staan 18 breed op het dek geplaatst.

De Deense rederij Maersk Line luidt binnen-

kort een nieuw tijdperk in door een schip van naar schatting 13.500 TEU in de vaart te brengen (dekbreedte 22 containers). De rederijsector heeft verschillende golven van fusies en overnames achter de rug, waardoor de 20 grootste rederijen ter wereld thans ongeveer 65% van het totale containervervoer over zee vertegenwoordigen. Maersk Line, de grootste containerrederij ter wereld, is alleen al goed voor ongeveer 15% van het wereld-totaal.

## De opkomst van grote containerhavens

De schaalvergroting in de schepen en in de rederijsector hebben ertoe bijgedragen dat een containerschip op een route steeds minder havens aanloopt. Op een containerdienst tussen het Verre Oosten en Europa loopt een schip gemiddeld vijf havens aan in het Verre



De maritieme containeroverslag (geladen en gelost) in de havens van de Hamburg-Le havre range - in 1000 TEU (TN)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2002	2004	2005	2006 (*)
<b>Grote containerhavens</b>										
Rotterdam (NL)	1079	1901	2655	3666	4787	6275	6515	8281	9287	9473
Hamburg (D)	326	783	1159	1969	2890	4248	5374	7003	8087	8952
Antwerpen (B)	297	724	1243	1549	2329	4082	4777	6064	6488	7182
Bremen/Bremerhaven (D)	405	703	986	1163	1518	2752	2982	3469	3736	4274
Le Havre (F)	232	507	566	858	970	1465	1720	2150	2100	
Zeebrugge (B)	151	181	218	334	528	965	959	1197	1408	1536
<b>Subtotaal</b>	<b>2489</b>	<b>4799</b>	<b>6827</b>	<b>9540</b>	<b>13023</b>	<b>19787</b>	<b>22328</b>	<b>28164</b>	<b>31106</b>	<b>31417</b>
<i>Aandeel in algemeen totaal</i>	<i>95,3%</i>	<i>93,6%</i>	<i>95,4%</i>	<i>97,2%</i>	<i>97,6%</i>	<i>97,7%</i>	<i>97,7%</i>	<i>98,1%</i>	<i>98,3%</i>	
<b>Middelgrote en kleine containerhavens</b>										
Duinkerke (F)	38	63	71	71	71	149	161	200	205	
Rouen (F)	14	98	135	93	120	146	144	139	161	
Amsterdam (NL)	32	72	79	69	91	53	45	52	66	
Vlissingen (NL)	28	83	35	26	6	3	9	27	39	
Cuxhaven (D)	0	0	0	3	16	24	27	36	35	
Gent (B)	10	10	10	10	6	10	21	35	31	27
Oostende (B)	0	0	0	0	0	0	9	15	9	5
Wilhelmshaven (D)	0	0	0	0	6	29	41	43	3	
Emden (D)	0	0	0	0	0	57	69	1	0	
<b>Subtotaal</b>	<b>123</b>	<b>326</b>	<b>331</b>	<b>272</b>	<b>315</b>	<b>470</b>	<b>527</b>	<b>549</b>	<b>549</b>	
<i>Aandeel in algemeen totaal</i>	<i>4,7%</i>	<i>6,4%</i>	<i>4,6%</i>	<i>2,8%</i>	<i>2,4%</i>	<i>2,3%</i>	<i>2,3%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,7%</i>	
<b>Algemeen totaal</b>	<b>2612</b>	<b>5125</b>	<b>7158</b>	<b>9811</b>	<b>13338</b>	<b>20257</b>	<b>22856</b>	<b>28713</b>	<b>31655</b>	

(\*) Zeer voorlopige schatting op basis van halfjaarlijkse cijfers

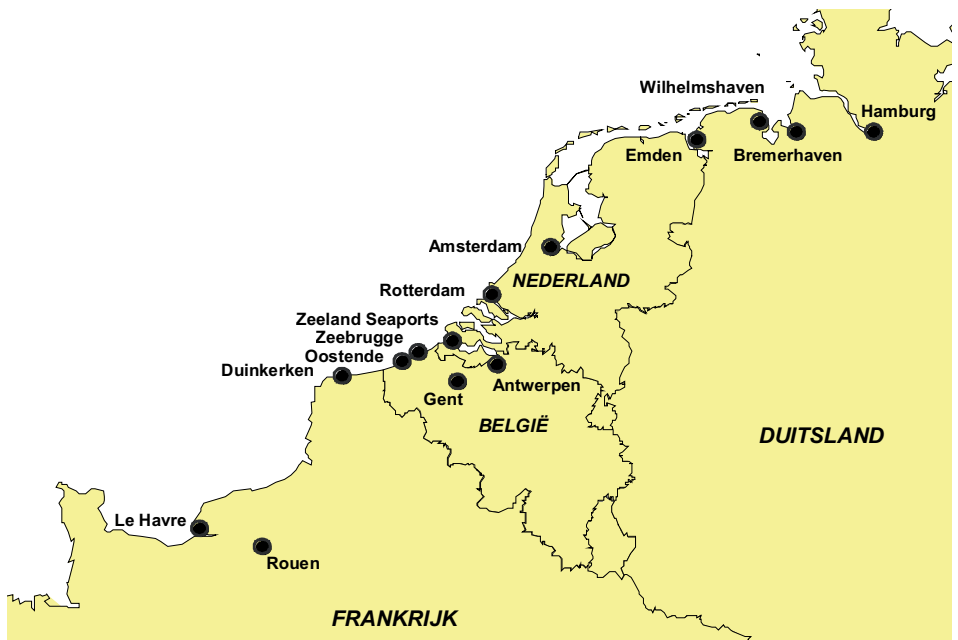
Oosten en drie tot vier havens in Noord-West Europa. Deze concentratie van de aanlopen in slechts enkele havens heeft de uitbouw van zeer grote containerhavens in de hand gewerkt. Binnen de Hamburg-Le Havre range (de groep van havens die zich bevinden langsheen de kustlijn tussen Hamburg in Noord-Duitsland en Le Havre aan de monding van de Seine in Frankrijk) zijn Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, Le Havre en Zeebrugge met wisselend succes uitgegroeid tot de belangrijkste containeroverslagcentra (zie tabel). Deze havens beconcurreren elkaar in het aantrekken van schepen en hun lading. Het gezamenlijk containervolume van de zes genoemde havens groeide van 1 miljoen TEU in 1970 tot 4,8 miljoen TEU in 1980, 9,5 miljoen TEU in 1990 en 31,1 miljoen TEU in 2005. Gezamenlijk vertegenwoordigen zij meer dan 98% van de containeroverslag in de range.

### Wat met andere havens ?

De explosieve trafiektoename in de grote containerhavens van de Hamburg-Le Havre range doet haast vergeten dat er heel wat zeehavens in de regio zijn waarvan de containeractiviteit bewust of ongewild op een laag pitje staat. Binnen de Hamburg-Le Havre range gaat het om Gent, Oostende, Rouen, Duinkerke, Amsterdam, Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen), Emden, Cuxhaven en Wilhelmshaven. In schril contrast met de grote laadcentra zagen deze zeehavens hun gezamenlijke containertrafiek met mondjesmaat toenemen zoals aangegeven in de tabel. Opvallend daarbij is dat deze havens in de jaren zeventig een duidelijke containergroei lieten optekenen, maar sinds de jaren tachtig lijken af te haken. Pas sinds enkele jaren lijken de trafieken - met uitzondering van de kleinere Nederlandse havens - terug wat aan te trekken. In relatieve termen is het trafiek-aandeel van de beschouwde groep kleinere containerhavens in het totale containeroverslagvolume van de Hamburg-Le Havre range gedaald van 6,4% in het begin van de jaren tachtig naar 1,7% in 2005.

### Container terminals: een must voor alle havens?

In het licht van de containerhype die nog steeds woedt, lijkt de beschikking over een moderne containerterminal een noodzaak om als zeehaven in de internationale havenwereld een rol van betekenis te blijven spelen. Enkele havens laten zich echter niet verleiden tot investeringen in perperdure terminals waarvoor geen bikkelharde garanties bestaan dat ze ooit gevuld geraken. Het lijkt er zelfs op dat deze groep van havens zich wat distantieert van de grote containervaart en zich eerder toelegt op het aanboren van interessante nichemarkten (vaak conventioneel stukgoed of massagoederen). Zo vermijden ze directe concurrentie met grote naburige containerhavens. De lokale industriële en



De Vlaamse havens Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge maken deel uit van de Hamburg-Le Havre range (TN & VL)





■ *In het licht van de containerhype die nog steeds woedt, lijkt de beschikking over een moderne containerterminal een noodzaak om als zeehaven in de internationale havenwereld een rol van betekenis te blijven spelen. Ook havens die nauwelijks een containertraditie hebben trachten een graantje mee te pikken in de trafiekgroei door zich via grootschalige terminalprojecten te profileren (TN)*

logistieke vestigingen in deze nichehavens steunen vrijwel volledig op aan- en afvoer van containers over land of water vanuit naburige grote containerhavens. Gent is een typisch voorbeeld. Een groot deel van het containervolume dat binnen de Gentse havenzone wordt afgevoerd gaat vooral via Antwerpse of Rotterdamse containerterminals de zee op. Hetzelfde gebeurt aan de aanvoerszijde. Alhoewel Gent zich thans niet mengt in de containerstrijd tussen de titanen van de range, is het niet volledig uit te sluiten dat de haven op langere termijn - onder invloed van veranderde marktomstandigheden en/of een verbeterde nautische toegankelijkheid - wel ambities in die richting zou gaan koesteren.

De Nederlandse haven Amsterdam voert tot voor kort een koers van kleinschalige containeractiviteiten. De bescheiden containertrafiek stond vrijwel geheel in het teken van cacao, een nichemarkt waarin Amsterdam nog altijd Europees koploper is. Met de komst van de Ceres Paragon terminal heeft Amsterdam het roer omgeslagen. De gloednieuwe terminal ging open in 2001, maar lag er de daaropvolgende jaren maagdelijk bij. Pas in 2005 kwam er een doorbraak met de komst van de eerste containerschepen. Wel is duidelijk dat Amsterdam niet alleen staat in haar streven om via grootschalige terminalprojecten binnen te stappen in het selecte clubje van grote containerhavens.

Ook andere havens die nauwelijks een containertraditie hebben, trachten een graantje mee te pikken in de trafiekgroei door zich via grootschalige terminalprojecten te profileren. De voorbeelden zijn legio. Duinkerke werkt aan de uitbouw van de Quai de Flandres die op termijn de containertrafiek van de Noord-Franse haven moet helpen verviervoudigen. De haven van Vlissingen broedt op de Westerschelde Container Terminal die de Zeeuwse haven binnen enkele jaren op de containerkaart moet plaatsen. In Duitsland is het politiek besluit genomen om een diep-

waterhaven te ontwikkelen voor containeroverslag nabij Wilhelmshaven.

Het achterliggende mechanisme is eenvoudig: succes trekt nieuwkomers aan. Dit proces wordt versneld indien de succeshavens in hun verdere groei dreigen te verstikken door toenemende congestie of indien verdere uitbreidingsplannen in de bestaande containerhavens moeizaam doorgang vinden door weerstand van maatschappelijke en politieke krachten of door aanzienlijke meerkosten. De havens die zich aanbieden als alternatief voor de gevestigde grote containerhavens hebben een aantal overeenkomsten: het gaat vrijwel steeds om grootschalige projecten in kusthavens, waar ruimte beschikbaar is en kan worden teruggevallen op een minstens even gunstige maritieme toegankelijkheid als de bestaande containerhavens.

## Overmoed schaadt

Er is nochtans geen reden voor mogelijke nieuwkomers om zich overmoedig in dergelijk avontuur te storten. Met een moderne containerterminal en een gunstige maritieme toegankelijkheid beschikt een haven weliswaar over een aantal belangrijke troeven om het te maken, maar succes is nooit gegarandeerd. Van belang is het vermogen om lading aan de haven te binden. Nieuwkomers in de containermarkt die geen vat hebben op de ladingsstromen dreigen steeds een tweederangrol in het containergebeuren te vervullen (bijvoorbeeld als opvanghaven voor pieken bij de grote containerhavens of als onderhandelingsinstrument voor rederijen). De toegang tot het achterland is vaak de zwakke plek van de nieuwkomers. Meestal zijn de nieuwe terminals gelegen aan diepwater langsheen de kust waardoor de te overbruggen afstanden in het achterland groter zijn en er zich vaak knelpunten voordoen in de infrastructuur voor spoor, binnenvaart en het wegvervoer.



■ *Met een moderne container terminal en een gunstige maritieme toegankelijkheid beschikt een haven weliswaar over een aantal belangrijke troeven om het te maken, maar succes is nooit gegarandeerd (MBZ)*



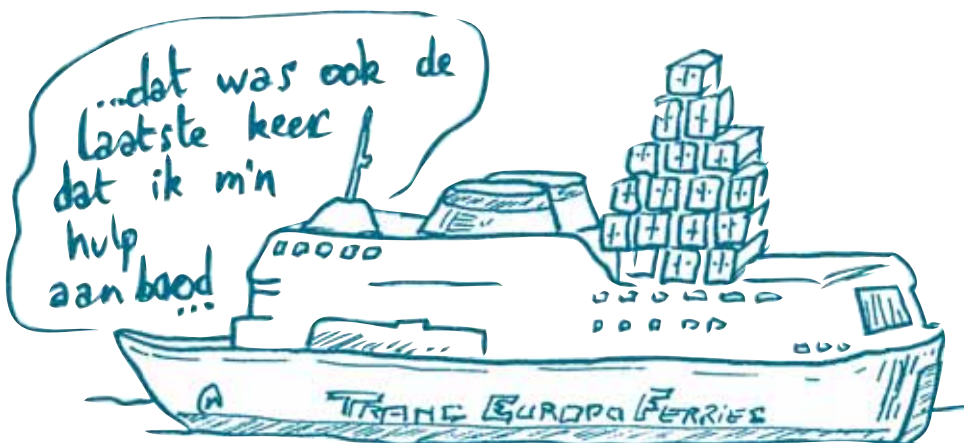
■ *Oostende heeft historisch gezien een traditie als ferryhaven, niet als containerhaven. Toch deed de haven van Oostende enkele jaren geleden een bescheiden entree op het containertoneel, dit meer als reactie op de noden van de ondernemingen in de omgeving (TN)*

### Stalen kisten in de haven van Oostende?

Eerder werd reeds aangegeven dat de lokroep van de container ook binnen de Hamburg-Le Havre range een aantal kleinere containerhavens heeft verleid om over te gaan tot de bouw van grootschalige containerterminals. Kleinere havens die geen actie hebben ondernomen, hebben (tot nader order) bewust de containerboot gemist. Voor de havens die wel de stap overwegen of reeds gezet hebben kan thans niet echt over een doorbraak in de containerisatie worden gesproken: of de betreffende terminals zijn de planningsfase nog niet ontgroeid, of de gerealiseerde terminals halen nog niet de gewenste trafiekvolumes.

De ambities van Oostende in het containergebeuren zijn beperkt. Oostende heeft historisch gezien een traditie als ferryhaven, niet als containerhaven. Overigens worden in Oostende wel heel wat containers verscheept, maar dan op ro-ro-basis. Deze ro-ro-lading vertegenwoordigt circa 20% van de totale containertrafiek en wordt in de statistieken bij de ro-ro-sector gerekend.

Bovendien is de nautische toegang van Oostende niet van die aard dat deze Vlaamse kusthaven grote containerschepen kan ontvangen. Toch deed de haven van Oostende enkele jaren geleden een bescheiden entree op het containertoneel, dit meer als reactie op de noden van de ondernemingen in de omgeving. Sinds 2004 worden immers geregeld containers per binnenschip vervoerd vanuit de haven van Oostende naar Antwerpen. Het gaat om lege containers die per zeeschip in Oostende worden gelost voor de Japanse firma Daikin. Driemaal per week worden containers afkomstig uit het Verre Oosten in Rotterdam gelost en overgeslagen op een feederschip die ze tot in Oostende vervoert. Het herpositioneren van de lege containers gebeurt via de binnenwateren met een binnenschip. De totale volumes in Oostende zijn beperkt tot enkele duizenden eenheden en zullen dat wellicht ook blijven. Maar het toont overduidelijk aan dat de container niet meer weg te denken is uit hedendaagse havenoperaties, ook in kleinere havens.



### De eerste stappen van Zeebrugge als containerhaven

In tegenstelling tot Oostende speelt Zeebrugge reeds vanaf de pioniersfase van de container, een niet onbelangrijke rol als containeroverslagcentrum. De eerste stappen van Zeebrugge in het containertijdperk kwamen er onder invloed van de Britse Spoorwegen. In 1965 knoopte British Rail onderhandelingen aan met de Belgische Spoorwegen en de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats om een containerlijn vanuit Harwich naar Zeebrugge uit te bouwen. In navolging van het positieve resultaat van deze besprekingen besloot het Ministerie van Openbare Werken in de lente van 1966 om een aanlegkade te bouwen in de voorhaven nabij de Visartsluis langsheen een terrein van Ferry-Boats. De terminal werd ingevaren op 18 maart 1968 door één van de twee 'Freightliner' containerschepen van de Britse spoorwegen. Vanaf april 1968 startte een tweede lijn tussen Zeebrugge en Helsinki. De nieuwe Shortsea Container Terminal (SCT) werd officieel ingehuldigd op 28 juni 1968. In die beginperiode bleek het spoorvervoer, en vooral de Transcontainer Express Zeehavens naar Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam, een cruciale rol te vervullen in de ontwikkeling van Zeebrugge als containerhaven. Nauwelijks drie jaar later, op 10 juni 1971, werd de Ocean Containerterminal Zeebrugge (OCZ) officieel ingehuldigd. Zeebrugge was aanvankelijk zeer goed mee in containerisatie, maar de trafieken stagneerden in de periode 1975-1988.

### Zeebrugge als gevestigde containerhaven

De intercontinentale containertrafiek in Zeebrugge kwamen pas goed op gang in de jaren negentig door de komst van een aantal belangrijke nieuwe klanten, vaak ten koste van Antwerpen of Rotterdam. De komst van de toenmalige Canadese rederij Cast ging gepaard met de bouw van de Cast Europe Terminal langs het Verbindingsdok in de achterhaven. Deze terminal werd eind 1991 in gebruik genomen. In dezelfde periode werd gestart met de bouw van een containerkaai-muur in de westelijke voorhaven langs de zuidkant van het geplande Albert II-dok. De terminal werd geopend in 1994 en gaf aanleiding tot een verhuis van Cast van de achterhaven naar de Flanders Container Terminal (FCT) uitgebaat door Seaport Terminals-/Katoen Natie in de voorhaven. Hierdoor verdwenen grootschalige containeroverslagactiviteiten uit de achterhaven. De Flanders Container Terminal met een maximaal te benutten oppervlakte van 100 hectare en een kaailengte van 1030 meter werd officieel ingehuldigd op 11 juli 1995.

In januari 1997 vormden Hessenatie en Ferry Boats (thans Inter Ferry-Boats genoemd na de fusie tussen Ferry Boats, Interferry en de spoordivisie van Edmond Depaire) een Economisch Samenwerkingsverband (ESV)



■ *De intercontinentale containertrafiek in Zeebrugge kwamen pas goed op gang in de jaren negentig door de komst van een aantal belangrijke nieuwe klanten, vaak ten koste van Antwerpen of Rotterdam (VL)*

onder de naam OCHZ (Ocean Container-terminal Hessestatie Zeebrugge). Dit ESV had betrekking op de gezamenlijke uitbouw van los- en laadkaden voor de grootste containerschepen. De eerste verwezenlijking was de verlenging van de zuidkade van de vroegere OCZ-terminal, waardoor de jaarlijkse capaciteit van de Ocean Containerterminal Hessestatie Zeebrugge (OCHZ) strandde op 450.000 TEU. In 1997 beliep de trafiek van OCHZ reeds 175.000 TEU en in 1998 ruim 330.000 TEU. De goederenbehandelaar PSA HNN verwierf op 1 november 2004 de volledige controle over de OCHZ-terminal.

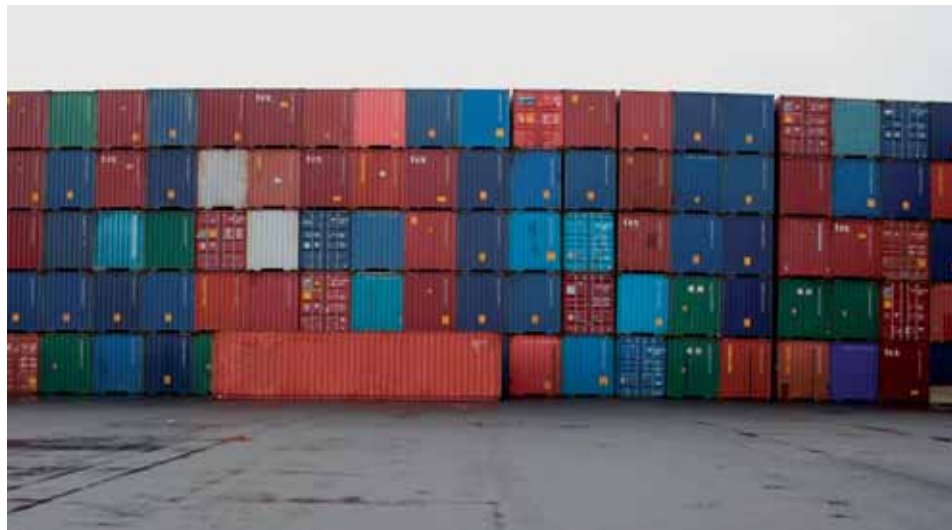
### De recente 'boom' van containeractiviteiten in Zeebrugge

De haven van Zeebrugge heeft de laatste jaren een aantal verdere stappen gezet die de haven op termijn aansluiting zal geven tot de zeer grote containerhavens in de regio.

De Franse rederij CMA CGM kwam in 1997 naar Zeebrugge en heeft Zeebrugge inmiddels uitgebouwd tot één van haar belangrijkste aanloophavens in Noord-West Europa. De rederij heeft zich in 2005 verder verankerd in Zeebrugge door een participatie van 35% te nemen in CHZ (de voormalige OCHZ-terminal), de overige aandelen zijn in handen van PSA HNN. Container Handling Zeebrugge (CHZ) biedt thans een capaciteit van 800.000 TEU op jaarbasis. CMA-CGM nam in 2005 het merendeel van de 18,6% containergroei in Zeebrugge op zich.

In 2004 werd de concessie van het Albert II-dok Zuid, na jaren van onderbenutting, opengesteld voor geïnteresseerden. Het was uiteindelijk de Deense containerover-

slaggroep APM Terminals die de concessie in december 2004 kreeg toegewezen. De Denen lieten er geen gras over groeien en half 2006 werd de eerste fase van de gemoderniseerde terminal operationeel, uitgerust met zeven lichtblauwe containerkranen en de benodigde bodemvoertuigen. De start van APM Terminals zal naar alle verwachting een nieuwe impuls geven aan de containertrafiek in Zeebrugge. Voor het eerste half jaar van 2006 bedroeg de totale stijging van de containertrafiek (tegenover het eerste half jaar van 2005) +9,1% voor Zeebrugge, maar het effect van APM Terminals zal pas in de tweede jaarhelft zichtbaar worden. Het succes van Zeebrugge kwam er door een combinatie van factoren. De nautische toegankelijkheid is zeer groot (thans maximaal 55 voet en 46 voet tijongebonden), al zou de toegangseu-



■ *De haven van Zeebrugge heeft de laatste jaren een aantal verdere stappen gezet die de haven op termijn aansluiting zal geven tot de zeer grote containerhavens in de regio (TN)*

tot de haven iets moeten verbreden om de grootste containerschepen nog gemakkelijker en veiliger te kunnen ontvangen. De productiviteit van de havenarbeiders is er zeer hoog, net als in de andere Vlaamse havens. Op het vlak van de achterlandverbindingen is het spoor de laatste jaren sterk uitgebouwd en boekt de haven een aantal successen in de binnenvaart en dit ondanks de iets minder gunstige aansluiting tot het Europese waterwegennetwerk.

Bijzonder aan Zeebrugge is dat de Vlaamse kusthaven heel wat containerlading verwerkt via roll-on roll-off schepen (roro te vergelijken met ferry). Het aandeel van roro in de totale containeroverslag daalt echter wel lichtjes. Vandaag vertegenwoordigen de roro-operaties zowat de helft van de Zeebrugse containertrafiek. De overige helft van de containers wordt aan- en afgevoerd per containerschip.

### De container is een blijver

Het vervoer van goederen per container is niet meer weg te denken in de internationale handel. De Vlaamse havens, met inbegrip van de kusthavens, hebben elk hun rol te spelen in het containerverhaal. Zeebrugge sluit zich stilaan aan bij Antwerpen in de groep van de grote containerhavens en poorten tot Europa. Oostende en Gent zien hun rol in de containerisatie eerder beperkt, met name om tegemoet te komen aan de noden van de lokale bedrijven. Vlaanderen beschikt zo over een gevarieerd pakket aan containeroverslagfaciliteiten: grootschalige infrastructuur in Antwerpen en Zeebrugge versus meer bescheiden faciliteiten in Oostende en Gent enerzijds en kusthavens versus meer inlands gelegen havens anderzijds. Dat zorgt voor heel wat complementariteit tussen de Vlaamse containerhavens en dit ondanks de bestaande onderlinge concurrentie die de havens scherp houdt.