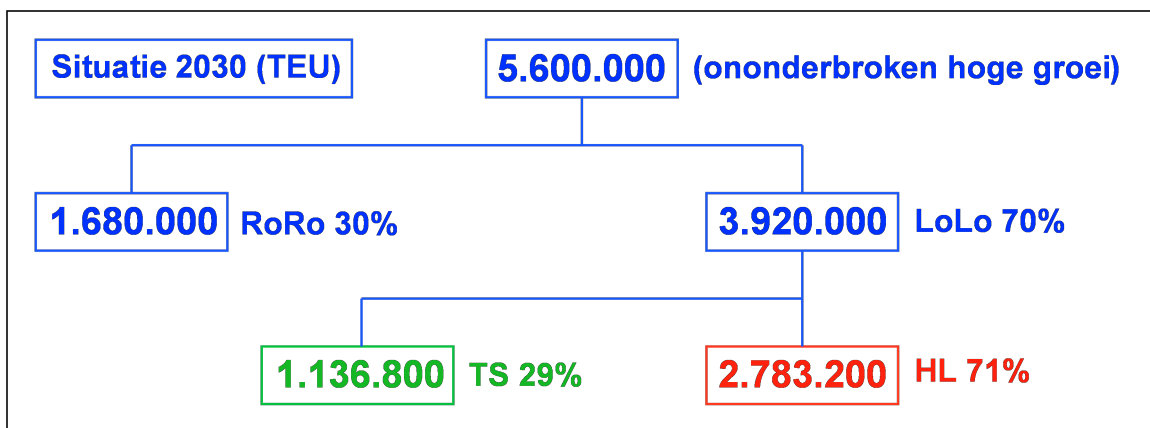


## De logistieke ontsluiting van Zeebrugge: volumes en middelen

### *Te behandelen volumes*

De behandeling van containers is de hoofdactiviteit van de haven van Zeebrugge. Zo hoopt men er tegen het jaar 2030 een totaal volume van 5.000.000 TEU te verwerken, een objectief dat slechts haalbaar is mits een ononderbroken hoge groei. De trafiekprognose in de MKBA van het Seine-Schelde West project gewaagt zelfs van ca 5.600.000 TEU - een overdrijving met twaalf procent - wat neerkomt op 3.300.000 containers.

Dertig procent van dit volume bestaat uit *RoRo (Roll-on/Roll-off)* trafiek, die sowieso langs de weg wordt vervoerd. De rest (3.920.000 TEU) *LoLo (Lift-on/Lift-off)* omvat ook het aandeel *transshipment*. Dit zijn containerstromen die na aankomst in Zeebrugge terug zeewaarts trekken en niet voor het continentaal hinterland bestemd zijn. Dit aandeel wordt op 29% van het totaal LoLo volume begroot. Het continentaal LoLo aandeel bedraagt dus 71% van 3.920.000 TEU of 2.783.200 TEU. Dit volume moet op een ecologisch en economisch verantwoorde manier zijn weg naar het hinterland vinden.



### *Bestemming van de goederenstromen*

De hoofdvaarwegen in oostelijke richting zijn de Westerschelde, het kanaal Gent - Terneuzen, het Zeekanaal Brussel - Schelde, het Albertkanaal en de verbindingskanalen naar Rotterdam en de Rijn. Zij ontsluiten de belangrijke economische regio's Antwerpen, Brussel, Gent, Genk/Hasselt en Luik en verzekeren de verbinding met de internationale transportassen richting Nederland, Duitsland en Zwitserland... Al deze vaarwegen zijn nu al geschikt voor containervaart met vijf lagen; tegen 2020 zal ook het Albertkanaal met vier containerlagen toegankelijk zijn, eens de verhoging van de bruggen is verwezenlijkt (beslist beleid).

In België liggen negen van de elf containerterminals en alle belangrijke havens langs deze hoofdvaarwegen.

Meer dan 85 % van alle containerverkeer vanuit Zeebrugge moet deze richting uit, wat snel, vlot en met grote capaciteit langs de Westerschelde kan. Dankzij de nieuwe sluizen in Evergem (operationeel in 2009) en Sint-Baafs Vijve (gepland tegen 2016) is ook de containerterminal in Wielsbeke voor de kust- en estuaire vaart vlot bereikbaar.



### *Seine-Schelde West: een nieuw Strépy verhaal.*

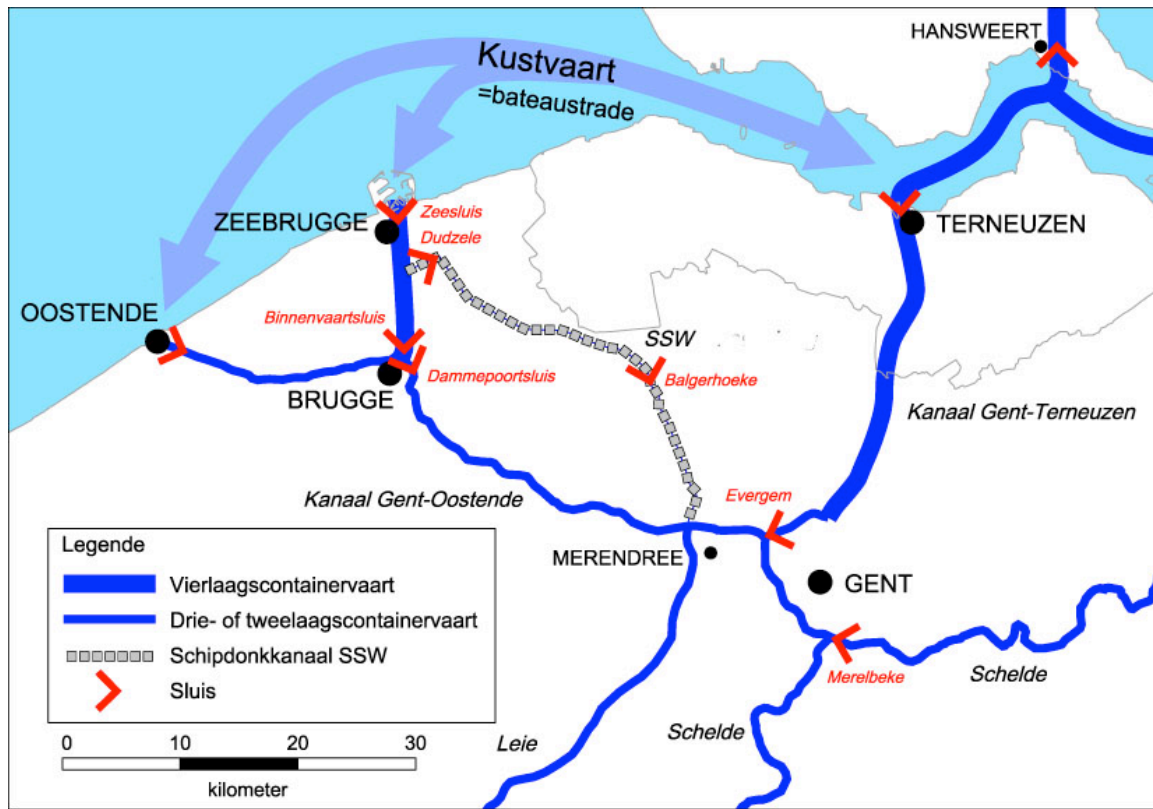
Het potentieel van Seine-Schelde West richting Frankrijk (Seine-Nord), is zo goed als onbestaand. We citeren uit het verslag van de zevende klankbordgroep SSW:  
*‘Seine-Schelde West omvat echter voornamelijk potentieel in de containervaart. Gelet op de beperkte doorvaarhoogte in Frankrijk (5,25m in de toekomst), zal het transport van containers via de binnenvaart in zuidelijke richting niet concurrentieel zijn wegens te hoge kosten. Hetzelfde geldt voor het autotransport.’*

Voor al de overige richtingen is Seine-Schelde West al evenmin een ernstig alternatief. Op zuiver logistiek vlak is het veel te traag en te beperkt in capaciteit. Het kan gewoon niet concurreren met de kustvaart, de estuaire vaart of het spoor. Om van de voorhaven van Zeebrugge via Seine-Schelde West en Terneuzen tot in de Westerschelde te geraken, moet men maar liefst vijf sluizen door. Bovendien veroorzaakt deze verkeersstroom bijkomende congestie op de as Gent – Terneuzen en in de sluizen langs het ganse traject. Extra investeringen in een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en op termijn in een derde sluis in Evergem zijn hiervan het logisch maar onvermijdelijk gevolg! Seine-Schelde West is dus geld over de balk gegooid.

En dan hebben we het nog niet gehad over de gevolgen op sociaal-economisch en ecologisch vlak: onteigeningen, onwettige verzilting, onverantwoord aftappen van het Schelde- en Leiewater, de ellende van een werf die minstens tien jaar zal aanslepen, de onherroepelijke verloedering van een ganse regio waaronder de Damse polders, de aanslag op de landbouwsector, het toerisme en de horeca, op fauna en flora, de aantasting van Natura 2000 gebieden, het opofferen van een stiltegebied...

*Hoe kan het dan wel?*

Met de kustvaart via de Scheldemonding en het spoor!



### *Kustvaart en estuaire vaart via de Scheldemonding*

Bij kustvaart varen de schepen langs de Europese kusten van haven tot haven. Die scheepsactiviteit, in Europa ook *shortsea shipping* genoemd, groeit sterk en wordt volop gestimuleerd door de Europese Unie. Doordat de schepen een relatief geringe diepgang hebben, kunnen ze ook dieper in het binnenland gelegen havens gemakkelijk bereiken. De Europese Unie streeft naar een liberalisering van de kustvaart en de afschaffing van protectionistische maatregelen.

Kruiplijncoasters zijn (relatief) kleine zeeschepen met lage kruiphoogte, zodat de lading ver landinwaarts gebracht kan worden. De bedieningsbrug is in hoogte verstelbaar, waardoor ze ook onder lage bruggen door kunnen.

Estuaire schepen situeren zich qua technische specificaties en veiligheidsnormen tussen zeeschepen en binnenvaartschepen. Minister Hilde Crevits bevestigde<sup>(1)</sup> dat op termijn een volume van 790.000 TEU per jaar naar het binnenland en het Rijngebied vervoerd kan worden. Met 12 tot 15 estuaire schepen kan Zeebrugge volledig worden ontsloten<sup>(2)</sup>.

(1) Persmededeling 3 januari 2008

(2) Europese Commissie – Staatssteun N53/2006 – België – dd 12 X 2006

De voordelen van de kustvaart t.o.v. Seine-Schelde West zijn overduidelijk: onmiddellijk operationeel, sneller en goedkoper, alle belangrijke bestemmingen vlot bereikbaar, flexibel, perfect operationeel in de voorhavens, geen problemen met verzilting en bijkomende

congestie. In tegenstelling tot Seine-Schelde West, dat zware investeringen vereist en waarop het nog jaren wachten is, is er nu al een vloot kustvaarders<sup>(3)</sup> en estuaire schepen<sup>(4)</sup> operationeel. Bijkomende schepen kunnen worden gebouwd en ingezet in functie van de vraag. De volatilitéit van deze vraag is in het kader van de recente economische crisis trouwens duidelijk bewezen.

(3) in de Benelux zijn 100 kruiplijncoasters in de vaart

(4) drie gesubsidieerde containerschepen (Amberes, Tripoli, Deseo) + 1 (niet-gesubsidieerd) in bestelling; drie autoschepen (Waterways I,II,III) en talrijke estuaire bulkschepen

### *Het spoor*

Voor de ontsluiting van Zeebrugge wordt het investeringsprogramma van Infrabel, de beheerder van het Belgisch spoorwegnet, in versneld tempo afgewerkt. Hiervoor zijn de noodzakelijke middelen nu al toegekend (beslist beleid)<sup>(5)</sup>. Volgens een conservatieve inschatting betekent dit een bijkomende capaciteit van 2.350.000 TEU<sup>(6)</sup>. Spoortechnisch is de capaciteit na de uitvoering van de werken nog vele malen hoger (3 tot 10 maal de huidige goederencapaciteit).

Door het vrijmaken van de markt van het goederenvervoer per spoor en de concurrentie tussen de spoorwegoperatoren – in ons land zijn er al zes actief - zullen de prijzen nog dalen.

(5) derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge, derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent, infrastructuurwerken in Gent en Zeebrugge

(6) verklaring van dhr. Colpaert, Infrabel, Brugge, Resoc-congres 9 juni 2008

### *Capaciteit van kustvaart en spoor*

Volgens hoger vermelde, conservatieve cijfers, zijn de estuaire vaart en het spoor samen goed voor een capaciteit van 3.140.000 TEU. De vooropgestelde prognose van 2.730.200 TEU voor het continentaal aandeel is hiermee al ruimschoots ingevuld. Hierbij moet nog de bijkomende capaciteit van de kust- en estuaire vaart, de kruiplijncoasters, het bestaand kanaal Gent-Oostende en de reële extra mogelijkheden van het spoor worden gevoegd. En tenslotte, ook nog het vervoer over de weg, dat nooit volledig uitgesloten zal kunnen worden.

In de MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) van Seine-Schelde West, die trouwens op vraag van de gouverneurs Breyne en Denys nog moet herzien worden<sup>(7)</sup>, slaagt men er nota bene in om Seine-Schelde West een deel van de capaciteit van het spoor en de kustvaart te laten kannibaliseren.

(7) Gebiedsvisie Seine-Schelde West, rapport aan Minister Hilde Crevits, dd 18 december 2008, p 26&27

### *Besluit*

De oorspronkelijke doelstelling van Seine-Schelde West, met name een rendabele verbinding met Seine-Schelde te verwezenlijken en de Franse markt te veroveren, is niet haalbaar. De verbinding met de hoofdvaarwegen richting Noord en Oost kan sneller, economischer en ecologischer met de kust- en de estuaire vaart.

De beschikbare en geplande capaciteit (kust- en estuaire vaart, kanaal Gent-Oostende, spoor) is ruimschoots voldoende om de haven van Zeebrugge op een economische en ecologische wijze te ontsluiten, ook bij een ononderbroken hoog groeiscenario. De beoogde modal split kan hiermee probleemloos bereikt, zelfs overtroffen worden.