

MBZ-voorzitter Joachim Coens wil met diversificatie de toekomst van Zeebrugge veilig stellen

"CONCURRENTIE IS HARD EN NERVEUS"

ZEEBRUGGE Het havengebeuren speelt zich voor alles af in een internationaal kader. Het zal dan ook niemand verwonderen dat havens buitengewoon gevoelig zijn aan de internationale economische conjunctuur. De economische crisis weegt dus zwaar op de overslagcijfers van de havens. Alle Europese havens noteren voor 2009 een negatieve groei. Zeebrugge vormt daar een uitzondering op. Met een groei van 5,7 % ten opzichte van de overslagcijfers van 2008 sluit Zeebrugge het jaar 2009 af met een recordoverslag, een puike prestatie ! Reden genoeg voor een interview met Zeebrugs havenvoorzitter Joachim Coens.

Binnen een Europees perspectief deed Zeebrugge het in 2009 bijzonder goed. Wat is hiervan de verklaring ?

Joachim Coens : "Zeebrugge deed het vorig jaar inderdaad zeer goed. De goede cijfers, zeg maar de groei, worden verklaard door een verhoogde aanvoer van vloeibaar aardgas. Maar die aanvoer buiten beschouwing gelaten toont de Zeebrugse haventrafiek in 2009 een status quo, een resultaat dat ons geen enkele andere Europese haven nadoet."

"Tussen de diverse goederensegmenten verloopt de evolutie erg uiteen. Zo daalt het pakket roro-goederen gevoelig, terwijl die daling bijna volledig gecompenseerd wordt door een sterke groei in de containeroverslag. Wat die laatste goederensoort betreft stellen we een sterke groei vast vanaf de maand mei. De eerste vier maanden waren ook bij de containerverslag moeilijk."

"Daarna zien we dat de overslag van lege containers vervangen werd door volle containers, waardoor de containeroverslag in tonnage zeer sterk toenam in vergelijking met het aantal boxen dat in Zeebrugge werd geladen en/of gelost."

"De toename van de containertrafiek is vooral het resultaat van sterke groeicijfers door CMA CGM op de CHZ-terminal. Het uitbouwen van een uitgebreid feedernetwerk in 2009 ligt hieraan ten basis."

"Dat de Zeebrugse containeroverslag in 2009 sterk stijgt is des te merkwaardig als men weet dat er steeds meer containerschepen worden opgelegd. Op vandaag ligt ongeveer 15 % van de wereldcontainervloot werkloos aan de kant."

Hoe kijkt u naar de toekomst ?

Joachim Coens : "Mits diversificatie willen wij de toekomst van Zeebrugge veilig stellen. Meer en meer willen wij aandacht besteden aan de ontwikkeling van conventionele, toegevoegde waarde creërende en arbeidsintensieve trafieken. In dat kader zal ICO (International Car Operators, ndr) een deel van de auto-overslag van het Noordelijk Insteekdok naar het Zuidelijk overhevelen. Het Noordelijk Insteekdok wordt uitgebouwd tot een multipurpose overslagcentrum, met de klemtoon op stukgoed."

"Diversificatie willen wij ook nastreven met de verdere uitbouw van de LNG-aanvoer (bouw van een vergassingssteiger voor Exmar), de stimulering van bunkering binnen de haven van Zeebrugge en uiteraard ook de verdere uitbouw van de containeroverslag in de haven. In het kader van die laatste doelstelling voorzien wij de prioritaire uitbouw van het Albert II-dok en de aanpassing van de CHZ-kaai voor schepen met grote diepgang."

"Uiteraard gaat onze aandacht verder naar de realisatie van het SHIP-project en diverse projecten ter ondersteuning van het roro- en autoverkeer."

"Het is duidelijk, er staat veel op stapel. De concurrentie is hard en nerveus. Maar meer dan ooit ervaren we dat niet alleen de nautische toegankelijkheid een troef blijkt voor Zeebrugge, maar meer dan ooit de beschikbaarheid van gemotiveerde werknemers in de haven die garant staan voor een hoge productiviteit. Doorheen dit alles wil de MBZ streven naar diversiteit in de havenoverslag. Wij zien diversiteit als de beste garantie voor een stabiele groei."

De voorbije weken is er nogal wat te doen geweest rond een mogelijk samengaan van de havens van Zeebrugge en Oostende. Hoe ver staat dat idee ?

Joachim Coens : "Het idee van een samengaan, onder welke vorm dan ook, van de havens van Oostende en Zeebrugge leeft al meer dan twee jaar. Ergens is er een logica achter te vinden. Twee havens zo dicht bij elkaar vragen naar één entiteit. Op dit ogenblik is er hierover echter geen consensus. Wel zijn wij in Zeebrugge bereid diverse opties te evalueren."

"Laat mij duidelijk zijn, er is hierover geen beslissing, wel willen wij dat bekijken. Los van alle emoties moeten diverse denkpijpen bekeken worden. Dat moet louter bedrijfseconomisch bestudeerd worden. En wanneer de eigenheid van de Zeebrugse haven behouden wordt, wanneer beide havens beter uit een samenwerking kunnen komen, dan blijft voor ons zo'n samenwerking bespreekbaar."

Deze week raakte bekend dat het milieurapport over de verbreding van het Schipdonkkanaal afgekeurd is. Waar staan we op vandaag met het Seine-Schelde-West project ?

Joachim Coens (zucht) : "Dat is gewoon niet te vatten. Op basis van de richtlijnen van de Dienst MER werd een studie bureau door het Vlaams agentschap Waterwegen en Zeekanaal belast met het opstellen van een studie. Na twee jaar komt men tot de conclusie dat de studie niet voldoet, waardoor de Vlaamse administratie het milieueffectenrapport (MER) heeft afgekeurd."

"Er zijn bijkomende onderzoeksvragen waarmee het rapport geen rekening heeft gehouden. En er is ook geen antwoord gegeven op de opmerkingen die er na het ontwerprapport zijn gekomen. Waar zijn we mee bezig ? Dat zou men eens in de privé-sector moeten proberen !"

"Bovendien is het gewoon onaanvaardbaar dat we dat moeten lezen op de website van de Dienst MER. Dat alles laat maar al te duidelijk blijken, hier wordt er geprutst. Of wil men niet tot een conclusie komen ?"

"Het is hoogtijd dat de Vlaamse Overheid het voortouw neemt en met alle bevoegde diensten gaat praten om voor eens en altijd uit te maken hoe het nu moet met de ontsluiting van de haven van Zeebrugge voor de binnenvaart. Met de huidige evolutie is niemand gebaat. Weer al eens vertraging in dit dossier."

"De Bruggelingen kunnen zich al voorbereiden op nog meer trafiek op de ringvaart. Door de huidige vertraging blijft de haven van Zeebrugge immers nog langer aangewezen op de combinatie van de estuairevaart en de binnenvaart rond Brugge."

Tot slot, hoe zit het met de infrastructuurwerken in Zeebrugge ?

Joachim Coens : "In en rondom de haven zijn er meerdere belangrijke infrastructuurwerken in uitvoering of gepland. Zo wordt de Bastenakenkaai momenteel in zuidelijke richting verlengd."

"Maar onze prioriteit op het vlak van infrastructuur gaat naar het opvoeren van de containeroverslagcapaciteit. Er is enorme interesse van rederijen voor onze haven, wij moeten er dan ook voor zorgen dat wij capaciteit hebben om aan deze vraag te voldoen. Daarom wordt de afwerking van het Albert II-dok en de aanpassing van de CHZ-kaai voor diepliggende schepen bij prioriteit aangepakt."

"Ook de verdere uitbreiding van de ontvangstcapaciteit voor vloeibaar aardgas eist bijkomende infrastructuurwerken. Bijzondere aandacht gaat naar de ontwikkeling van de Maritiem Logistieke Zone in de zuidelijke achterhaven. Er is grote interesse vanwege het bedrijfsleven. Naast de vestiging van het koffiedistributiecentrum, wordt op korte termijn een tweede dossier met gunstig gevolg afgesloten. Nova Natie zou er zich vestigen met de bouw van opslag- en distributiemagazijnen."

(Frank Neyts)

MBZ-voorzitter Joachim Coens : "Onze prioriteit op het vlak van infrastructuur gaat naar het opvoeren van de containeroverslagcapaciteit. Er is enorme interesse van rederijen voor onze haven, wij moeten er dan ook voor zorgen dat wij capaciteit hebben om aan deze vraag te voldoen." (Foto MBZ)

Krant Van West-Vlaanderen editie Brugsch Handelsblad – 08-01-2010