

Zeehavens BRUGGE

66

VZW



 **bpost**
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE
Driemaandelijks publicatie
JULI - AUG - SEPT 2015
Jaargang 17
P509374

Mensen samenbrengen rond zee en havens



Het Balticum : dit zijn de Baltische staten of Oostzeelanden, welke zich aan de oostkust van de Oostzee bevinden.
Het zijn van noord naar zuid en in oplopende grootte Estland, Letland en Litouwen.



UITNODIGING OP VOORDRACHT
"Infrastructuurwerken in de haven van Brugge - Zeebrugge"
door ir. Denis MALY
Donderdag 1 oktober 2015 om 20u00
meer info op blz 3 van deze Nieuwsbrief.



Woordje van de voorzitter

Beste vrienden van Zeehaven Brugge

Havens horen bij de minister van openbare werken. Zij horen bijvoorbeeld niet bij de minister van economie. Dat was in het unitaire België zo. In het federale België is het niet anders. De overheid beschouwt havens in de eerste plaats als projecten die grote investeringen in publieke infrastructuur vergen. In de tweede plaats geldt dat havens economische poorten zijn die inkomsten genereren. Samen betekent het onomstotelijk : investeren in havens is rendabel.

En dus investeert de overheid in de aanleg van dokken, kademuren, vaargeulen en ook in zeesluizen. Zeesluizen geven schepen toegang tot dokken zonder getijdenwerking, waar een rustig en veilig water met vast waterpeil en diepgang aangelegd is. Meer dan 100 jaar geleden werd de Visartsluis aangelegd als schakel tussen de zee en het Boudewijnkanaal met de Brugse dokken. De Visartsluis is nog steeds wat ze was: vandaag niet aangepast aan de moderne scheepvaart, en evenmin aan het zware vrachtverkeer dat over de brugsluizen moet. Meer dan 30 jaar geleden werd de Vandammesluis aangelegd: duizenden schepen maken er jaarlijks gebruik van. De Vandammesluis verouderd en vergt veel onderhoud: meestal houdt men voor dat dergelijke infrastructuur berekend wordt voor een termijn van maximum 50 jaar. De toegang tot de achterhaven is cruciaal. Het beeld van een falende zeesluis is een nachtmerrie. De vraag naar een tweede (grote) zeesluis leeft al lang. Het SHIP-project voorziet daarin. Op de volgende voordracht die Zeehaven Brugge organiseert, zal ir. Denis Maly (Havenbestuur Zeebrugge) onder andere de haveninfrastructuurwerken toelichten.



Erna Vienne
Voorzitter

Resultaten eerste jaarhelft 2015 bekend

De roll-on/roll-off trafiek wordt gekenmerkt door een stijging op het Verenigd Koninkrijk (+1,9 procent), in het bijzonder op bestemmingen Tilbury en Teesport, een sterke groei op Scandinavië (+7,6 procent), en een daling op Spanje door het wegvallen met de verbinding op Bilbao. De nieuwe wagens behalen met 1.153.897 stuks een verpletterend resultaat van bijna 9 procent groei. De eerste zes maanden tekenen een record op, nooit eerder behaalde de haven halfweg het jaar al zo'n hoog volume. In de containersector is er een nieuwe dienst gestart van Containerships Oy. Zij namen Zeebrugge op in hun wekelijkse rotatie tussen het Balticum, het Verenigd Koninkrijk en België. Dit hangt samen met de samenwerking die de Finse shortsea-operator is aangegaan met de Belgische Intermodale operator ECS (European Containers). De vermindering van de deepsea diensten op Azië en de wijzigingen in de containerallianties bepalen echter het totale resultaat van de containers. De vloeibare bulk krijgt een goede stijging van de volumes (+12,8 procent) dankzij de stijging van de import van LNG. De aanleg van de A11 heeft in 2015 een positief effect op de Zeebrugse haven.

De import van zand en grint, grondstoffen voor de aanleg van de nieuwe snelweg, kent een stijging van 14,1 procent.

Ook de granen bij behandelaar Borlix stijgen 16,8 procent. Het gaat hier vooral over de overslag van haver voor de menselijke voeding (havervlokken, muesli's, enz.) De vaste bulk in Zeebrugge eindigt op een stijging van 11,6 procent. De afname in papierpulp zorgt in het stukgoed voor een daling van 10,9 procent. De totale tonnage in het stukgoed is 535.018 ton. In de eerste jaarhelft werd er een totaal tonnage van 19,4 miljoen ton (-11,8 procent) behandeld.

(bron : www.portofzeebrugge.be)

Uitnodiging

“Infrastructuurwerken in de haven van Brugge - Zeebrugge”

Voordracht door ir. Denis Maly

In de aula van het Grootseminarie Potterierei 72 in Brugge op
donderdag 1 oktober om 20:00 uur.

Inschrijving voor deelname is wenselijk voor de receptie na de voordracht
www.zeehavenbrugge.be / info@zeehavenbrugge.be / Tel 050 54 69 11

Infrastructuurwerken in de haven van Brugge-Zeebrugge

Op donderdag 1 oktober 2015 om 20u00 geeft ir. Denis Maly, afdelingshoofd technische dienst, ICT, milieu en ruimtelijke ordening bij het havenbestuur Brugge-Zeebrugge (MBZ) nv een historisch overzicht van de uitbouw van de haven van Brugge-Zeebrugge en een toelichting over de diverse lopende en toekomstige infrastructuurwerken.

De geschiedenis van de bouw van de zeesluizen, de diverse types kaaimuren, de maritieme toegang, en de verdere invulling van de voor- en de achterhaven evenals de hinterlandverbindingen komen aan bod.



De heer Denis MALY

Tewerkgesteld als Burgerlijk Ingenieur bij het Havenbestuur Brugge-Zeebrugge (Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ) nv) sinds 1 oktober 1988

1 mei 2011 – heden : Hoofd Afdeling Land

Directeur-ingenieur Technische Dienst, ICT, Milieu en Ruimtelijke Ordening / Lid van de Directieraad

1 oktober 1999 - heden : Directeur-ingenieur Technische Dienst in statutair verband

Rechter in handelszaken in de rechtbank van koophandel te Brugge benoemd bij Koninklijk Besluit van 8 december 2013

1 februari 2014 - heden Zetelend in de 1ste Kamer / Inleidingskamer van de rechtbank van koophandel Gent in de afdeling Brugge

Rechter-Commissaris bij faillissementen van West-Vlaanderen VOKA, Archonaut en andere.



De miljoenste wagen van 2015 behandeld in Zeebrugge

De teller van reeds behandelde nieuwe wagens in Zeebrugge in 2015 is over het miljoen gegaan. De stijgende trafiek in de automotive sector in Zeebrugge zet het havenbestuur aan tot extra investeringen.

In 2014 behandelde de haven van Zeebrugge 2,2 miljoen nieuwe wagens. Dit cijfer is het sterkste van de afgelopen jaren.

De verwachtingen voor het jaar 2015 liggen hoog, want Zeebrugge kent een sterke groei op de nieuwe wagens, weet nieuwe trafieken aan te trekken en hoopt als gevolg opnieuw de topospositie als grootste automotive hub ter wereld te bekomen. Vandaag bereikt de haven alvast een belangrijke mijlpaal: de miljoenste behandelde wagen van 2015 is van boord gereden. De eer ging naar de Toyota Motor Europe terminal in de achterhaven.

Toyota's hub in Zeebrugge speelt een cruciale rol in de doelstelling van Toyota Motor Europe (TME) om zijn logistieke efficiëntie te verhogen door kosten en levertijd te verlagen en zo klantentevredenheid te maximaliseren. Naast de verdeling van wagens via schepen, trucks en het spoor naar grote delen van Europa – zelfs Rusland is inbegrepen – is de vestiging ook uitgerust als opslagruimte, voor de installatie van accessoires en worden er keuringen uitgevoerd vóór de Toyota en Lexus wagens worden afgeleverd in België, Duitsland en Nederland.

"Toyota is een grootschalige logistieke hub voor de import en export van zowel Toyota als Lexus personen- en commerciële wagens doorheen heel Europa. Toyota is ons meest behandelde merk, dus we zijn blij dat de miljoenste wagen ook op hun terminal behandeld werd. Maar we kijken uit naar die vele andere wagens op al onze specifieke terminals in de achterhaven, ICO, WWL, Toyota en C.Ro, die ons dit jaar naar een nieuw record brengen." zegt Joachim Coens, CEO Port of Zeebrugge.

Want alle autoterminals in Zeebrugge doen het goed. In 2015 kondigden zich verschillende nieuwe stromen wagens zich aan. ICO Zeebrugge heeft opnieuw extra trafiek kunnen aantrekken. De terminal operator zal 110.000 Peugeots uit Frankrijk voor de Britse markt en 30.000 Honda's uit Mexico voor de Europese markt gaan behandelen. Ook WWL ziet de nog steeds groeiende interesse van rederijen om specifiek voor Zeebrugge te kiezen. De trafiek van nieuwe wagens is arbeidsintensief

en is daarom ook belangrijk voor de tewerkstelling in de haven. Zo worden opties toegevoegd, wordt eventuele schade gecontroleerd na transport, worden handleidingen toegevoegd, worden auto's gewassen, geveerd, ge(de)waxt, enz. Voor al deze technische interventies of toegevoegde waardeactiviteiten zijn in Zeebrugge verschillende logistieke centra operationeel. "Op dit moment is er al nood naar extra tewerkstelling en dat zal alleen maar beter worden als onze autohaven zo blijft evolueren", aldus Joachim Coens.

In het licht van de groeiende autotrafieken heeft het Havenbestuur de beslissing genomen om extra infrastructuur te bouwen in het Zuidelijk Kanaaldok in de Zeebrugse achterhaven. Het havenbestuur wil in de toekomst ook extra terreinen aanwenden voor de autosector. Binnenkort wordt voor de terreinen van de voormalige peak shaving installatie van Fluxys de oproep tot kandidatuur voor het toekennen van concessies vrijgegeven.

(bron : www.portofzeebrugge.be)



Miljoenste wagen met delegatie Toyota Motor Europe en havenbestuur



Gelezen in..

Noors papier blijft in Zeebrugge

DFDS Logistics en Norske Skog Saugbruks hebben het contract voor de papiertrafiek, die sinds januari 2011 de haven van Zeebrugge aanloopt, verlengd. Vanuit het Noorse Halden worden de rollen papier, met een gewicht van 1 tot 3,5 ton, naar Zeebrugge en Hamburg verscheept. Bij de Zeebrugge lading zit ook het papier met bestemming Verenigde Staten, dat via transhipment zijn doel bereikt, en



het Verenigd Koninkrijk dat in Immingham gelost wordt. Op jaarbasis gaat het om 250.000 tot 300.000 ton papier.

www.dfds.com / Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Nieuwe ro-ro overtocht Zeebrugge-Dublin

Vanwege het aanhoudende succes op Ierland is boekingsagentuur Trans Ferry verheugd met de introductie van een derde wekelijkse ro-ro overtocht op de Zeebrugge – Dublin route.

Het aangaande bedrijf zal één van haar Kawasaki Class schepen inzetten om in de wekelijkse gestegen behoefte van trailer- en containercapaciteit op deze route te kunnen voorzien.

Dit extra schip zal gaan varen vanuit Zeebrugge op donderdag 17:00 uur om aan te komen in Dublin op zaterdag 08:00 uur. De terugvaart zal geschieden op zaterdag 14:00 uur om op maandag 07:00 uur aan te komen in Zeebrugge.

Voor alle bijkomende informatie en/of reserveringen kunt u contact opnemen met het verkoopkantoor: sales@transferry.com of bel het telefoonnummer : + 31 (0) 174 219 039

www.transferry.com


CMA CGM verbindt Zeebrugge terug met Sint-Petersburg

CMA CGM neemt Zeebrugge weer op in de wekelijkse 'shuttle service A' naar Sint-Petersburg, amper twee maanden nadat de Franse rederij Zeebrugge had geschrapt in alle feederdiensten op de Britse en Baltische bestemmingen.

Op de shuttle service van en naar Sint-Petersburg zullen twee gehuurde schepen varen, de 'Violetta' en de 'Viona'.


CMA CGM plant met de aanlopen in Zeebrugge aansluiting met drie verbindingen naar Oost-Azië, Fal1, Fal 3 en Fal8.

Nieuwsblad Transport - mei 2015



Hub : in de maritieme terminologie heeft 'hub' de betekenis van een los-/laad- of transithaven waar bepaalde goederenstromen (van bv auto's, papier) gecentraliseerd worden en geconnecteerd worden aan verdere distributienetwerken.

IN MEMORIAM



- De heer Ignace VERGULT, gewezen Havenkapitein op rust te Zeebrugge en mede-oprichter van de Seamen's Club, overleden op 29 mei 2015.

- Mevrouw Hildegard Boymann, echtgenote van de heer Raymond Vanhove, bestuurslid van Zeehaven Brugge vzw en overleden op 21 april 2015.

Scandinaviëhub

Zeebrugge boekt sterke resultaten in rol als Scandinaviëhub

De overslag van papier- en papierpulp bracht een sterke hub naar Zeebrugge. Door een consolidatie van diensten is deze uitgebreid naar verschillende ladingen. De positie van Zeebrugge op het Europese vasteland in verbinding met verschillende Britse havens en Europese bestemmingen resulteert bovendien in het verder ontwikkelen van gecombineerde diensten vanuit Scandinavië. In totaal is de haven van Zeebrugge door 14 diensten verbonden (waarvan 21 wekelijkse afvaarten, 1 afvaart om de 5 dagen en 1 afvaart om de tien dagen) met de Scandinavische landen Denemarken, Finland, Noorwegen en Zweden.



Het Wielingendok Zeebrugge – PSA/ZIP-terminal

Met de uitbreiding van de samenwerking met papierfabrikant StoraEnso is de multipurpose terminal van PSA Zeebrugge een erg belangrijke schakel in het logistieke netwerk van StoraEnso voor haar Europese en intercontinentale scheepvaartverbindingen vanuit Finland en Zweden. Daarnaast heeft Zeebrugge met Cobelfret, dat opereert vanuit het Brittaniadok, verbindingen op Denemarken, Esbjerg en Göteborg. In het licht van de verstrengde SECA-zone, is de kusthaven ideaal gelegen om te dienen als hub voor deze Scandinavische trafieken. De totale trafiek op Scandinavië is na de eerste zes maanden gestegen met 17,6 procent tot 2.404.307 ton. (5 miljoen ton op jaarbasis.) Vorig jaar was dit 2.044.571 ton. Een opdeling per land op basis van de halfjaarcijfers geeft de volgende resultaten: Denemarken 6%, Finland 18%, Noorwegen 6%, Zweden 70% (twee derden van de trafieken zijn diensten van en naar Zweden). De trafiek op Denemarken toont een status quo met het eerste halfjaar van 2014, 144.000

ton. De sterktehouder is de Cobelfret-Esbjerg dienst. Voor Finland wordt een groei verwacht in 2015. Momenteel zien we een stijging van maar liefst 6 procent gebaseerd op de halfjaarcijfers van 2014 en 2015. De verbindingen op Noorwegen zullen dit jaar stabiliseren. De belangrijkste dienst is DFDS Logistics. De nieuwe dienst SOL-Göteborg versterkt de Zweedse trafiek. Op Zweden is er een sterke stijging (+26 procent) in de eerste zes maanden. Het belang van de Scandinaviëdiensten voor de haven van Zeebrugge ten opzichte van het totaal tonnage in de haven is 12,4 procent. De oorzaak van deze stijging is te vinden in de hubfunctie van Zeebrugge voor Scandinavische trafieken. Rederijen die Zeebrugge aanlopen, creëren een trafiekdriehoek. Zo is er de samenwerking tussen de rederij SOL (Swedish Orient Line) die vier maal per week tussen Zeebrugge en Göteborg vaart en de rederij P&O Ferries, die dagelijkse transporten verzorgt tussen Zeebrugge, Tilbury, Hull en Teesport. Het samenwerkingsakkoord maakt het mogelijk om lading van Göteborg via 1 boeking naar het Verenigd Koninkrijk te verschepen. De lading vanuit Göteborg voor de Britse markt komt daardoor eerst naar Zeebrugge voor transshipment. Ook de rederij Finnlines werkt op deze manier. Zij bieden een doorvoerdienst aan vanuit Finland via Zeebrugge naar het Spaanse Bilbao. Wat papier en papierpulp betreft heeft Zeebrugge ook nog twee deepseadiensten: er is een verbinding met de Braziliaanse havens Portocel, Barra do Riacho en State of Espirito Santo (3 x per maand) en ook een verbinding met de Amerikaanse haven Philadelphia. Het havenbestuur stelt vast dat er een verschuiving is in de behandeling van papier van stukgoed naar containers. Steeds meer papierproducten worden gecontaineriseerd. Dankzij de uitgebreide diensten en de combinaties wordt een nog verdere groei verwacht.

www.portofzeebrugge.be

Noteer alvast:
VLAAMSE HAVENDAG OP
20 SEPTEMBER 2015!

Mensen maken de haven



Patrick MOERMAN (Dokwerker)

In de haven lopen mensen van divers pluimage

Je kunt geen beroep of opleiding bedenken of je vindt een havenarbeider die ze heeft uitgeoefend of gevolgd heeft. Persoonlijk heb ik samengewerkt met iemand die tweede kok was in een gerenommeerd restaurant of met een technisch ingenieur, met allerlei vaklui enz. Er zijn diverse redenen waarom ze de haven opzoeken. Het betaalt o.a. goed en de sociale omkadering en voordelen zijn degelijk.

Als afgestudeerd sociaal assistent was het begin tachtig moeilijk werk te vinden, met uitzondering van allerlei nepstatuten. Na een job in de distributie en expeditie, moest ik, na stopzetting, weer de boer op en werd mij in het oor gefluisterd dat de job van havenarbeider enkele sterke pluspunten had.

Van bediende naar havenarbeider, dat moest wennen, maar frustrerende sollicitatiegesprekken en psychotechnische proeven allerlei gaven een extra push en zoals reeds vermeld deden de loonbarea's me besluiten het te wagen. Toen mij werd aangeraden het even als rode kaart uit te proberen, klonk dit als chinees. Een rode kaart: wat was dat? Allerlei werd mij verteld over dat dokwerk, hopeloze verhalen, verhalen die je aanspraken. Mijn eerste grote les was, je eigen kunnen relativeren. Mijn hogeschoolopleiding en administratieve ervaring waren geen garantie op gelijkaardig werk. Nee, het werd zweten in de patatjes en de bananen. De haven vraagt praktische intelligentie en je mannetje staan. Grote woorden en boekenwijsheid hielpen niet veel, integendeel. Doorzettingsvermogen, fysieke weerbaarheid en het onderhoud van een jong gezin waren de drijfkracht. Noodzakelijk om volgens onze mentaliteit te overleven. Ondertussen word je ouder en verloopt de

houdbaarheidsdatum op de arbeidsmarkt. Bovendien heeft havenarbeid een specifieke arbeidscultuur waaraan je gehecht raakt.

In tegenstelling tot veel andere havenarbeiders wilde ik niet persé op een timetable.

Het zwerven over de verschillende terminals was een levensles vol mensenkennis. Dat was boeiend, zowel in positieve als negatieve zin. Nog altijd zie ik mij voor de eerste maal de losse pool binnenstappen, die verscheidenheid van mensen, geroezemoes, de spanning van de aanwerving. Voor velen was en is die aanwerving een gruwel, je plannen voor de namiddag en avond zijn onzeker.

Waar kom je terecht? Het aanpassingsvermogen van het gezin en het sociaal leven komt onder druk te staan. Wat nu deels is opgelost door de evolutie in de telecommunicatie.

De gsm was voor sommige havenarbeiders een zegen, voor anderen dan weer een vrijheidsberoving. In feite moet je er leren mee omgaan en dat geldt niet alleen voor havenarbeiders.

Ik herinner mij nog de heftige discussies en hypocrisie over de aanwerving via de telefoon. Voor de idealisten een manipulatie van de aanwerving, juist maar naïef omdat mensen een hekel hebben aan onzekerheid. Dit resulteert in een vrije aanwerving waarvan de vlag de lading niet dekt. Het scenario wordt vooraf geschreven. Dit en een verschraling in het werkaanbod maakt de vrije aanwerving minder aantrekkelijk.

In het verlengde van de telecommunicatie heeft de automatisatie het havenwerk inhoudelijk behoorlijk veranderd. Vroeger werd er behoorlijk wat geteld en geschreven in allerlei boekjes, tallies. Nu wordt alles digitaal geregistreerd. Dit leidt tot een centralisatie van de sturing van de laad- en losoperaties. Hier beperk ik mij tot de containersector, waar dit duidelijk merkbaar is.

De autonomie in organisatie en uitvoering van de operaties is voor de havenarbeider grotendeels verdwenen. Je bent afhankelijk van de info op je display, ten koste van werkinzicht.

De automatisatie is er in de eerste plaats gekomen om het rendement te verhogen. De tools evolueren, het werkproces wordt aangepast en vraagt anticipatie van de havenarbeider. Idem dito voor het veiligheidsbeleid dat wezenlijk veranderd is.

Hierdoor en omwille van diverse andere redenen is de werkhouding bij de jonge havenarbeider sterk gewijzigd.

Met dank aan

