

85

VZW

# Zeehavens Zeebrugge

ZB



PB-PP

BELGIE(N) - BELGIQUE

Driemaandelijke publicatie

APRIL - MEI - JUNI 2023

Jaargang 24

P509374

## Mensen samenbrengen rond zee en havens

### UITNODIGING OP VOORDRACHT

Op **donderdag 8 juni 2023**

geeft mevrouw Nathalie Van Impe een uiteenzetting over  
"Port of Antwerp-Bruges, een wereldhaven in  
het hart van Europa".

Zie ook blz. 3 van de Nieuwsbrief.

### 'Reefer container' (ofwel koelcontainer) :

Wordt gebruikt voor het gekoeld transport en/of opslag van temperatuursgevoelige producten zoals verse levensmiddelen en andere producten. Wordt voornamelijk gekoeld door koude lucht en is uitgerust met een generator welke de koude lucht via de T-vloer in de containerruimte verdeelt. Na lading van de gekoelde producten, wordt de generator ingesteld op de juiste temperatuur, afhankelijk van het type product en op die manier kan de temperatuur behouden blijven. Standaardmaten in dergelijke koelcontainers zijn 10-voet, 20-voet en 40-voet 'reefers'.



# Woordje van de voorzitter

## Beste vrienden van Zeehaven Brugge

Eén jaar ondertussen is de fusie een feit.

Eén jaar lang reeds worden de krachten van beide havens gebundeld.

Dat een integratie proces niet over één nacht ijs gaat, is algemeen gekend.

Maar wat heeft deze fusie in petto voor de toekomst van deze één geworden haven? Ambitieuze en innovatie gericht waren beide havens reeds afzonderlijk

maar heeft deze fusie nu een win/win situatie opgeleverd zoals de verwachtingen lieten uitschijnen?

Ondanks de huidige uiterst moeilijke geopolitieke omstandigheden, horen we bemoedigende berichten vanuit onze fusiehaven. Om onze vragen te beantwoorden hebben we voor onze voordracht een spreker uitgenodigd die ons ongetwijfeld een antwoord zal kunnen bieden, namelijk Mevrouw Nathalie Van Impe, Chief Communication & Marketing Officer, Port of Antwerp-Bruges.



Erna Vienne

Voorzitter

### Mensen samenbrengen rond zee en havens

#### De vereniging "Zeehaven Brugge vzw" heeft tot doel:

- Het behartigen van de uitstraling van de haven naar een breed publiek.
- Het bevorderen van de band tussen de lokale bevolking en haar haven door hen daarbij correct te informeren over het maritieme gebeuren en een breed maatschappelijk draagvlak voor de economische ontwikkeling mede te bewerkstelligen.

- De mogelijkheden en het socio-economische belang van de haven voor onze regio uitdragen, waarbij alle sectoren aan bod moeten kunnen komen.

De vereniging mag daartoe alle activiteiten ondernemen die dit doel kunnen bevorderen en in die zin mag de vereniging ook op bijkomstige wijze zekere economische activiteiten uitoefenen op voorwaarde dat de opbrengst daarvan uitsluitend besteed wordt aan het hoofdoel.



*Met dank aan*



# Zeehaven BRUGGE<sup>VZW</sup>

**UITNODIGING**

VOORDRACHT :

## "Port of Antwerp-Bruges, een wereldhaven in het hart van Europa"

door Mevrouw Nathalie Van Impe,  
Chief Communication & Marketing Officer, Port of Antwerp-Bruges

in de aula van het **Grootseminarie Potterierei 72 te Brugge**  
op **donderdag 8 juni 2023** om 20.00 uur.

**Inschrijven op [www.zeehavenbrugge.be](http://www.zeehavenbrugge.be)**

### **Mevrouw Nathalie Van Impe**

#### **Chief Communication & Marketing Officer, Port of Antwerp-Bruges**

Mevrouw Nathalie Van Impe is geboren op 11 september 1975 en woont in de buurt van Antwerpen. Ze is getrouwd en heeft twee kinderen.

Ze behaalde een Master in Romaanse Talen (Frans/Italiaans) aan de KU Leuven.

Tussen 1999 tot 2005 startte ze haar carrière als perscommunicatiemedewerker Mercedes-Benz Passenger Cars & smart bij DaimlerChrysler Belgium Luxembourg.

Ze stapte in 2005 over naar General Motors Belgium waar ze de functie opnam van Manager External Communication.

In 2008 werd ze Manager Opel Brand Communication Strategies bij General Motors Europe.

Brussels Airport Company werd haar nieuwe werkgever in 2011, waar ze de functie van Head of Corporate Communication bekleedde.

In 2017 vervoegde ze het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen als Chief Communication & Marketing Officer.

Sinds de fusie eind April 2022 is ze Chief Communication & Marketing Officer bij Port of Antwerp-Bruges.



*Foto: Nathalie Van Impe*



**Port of  
Antwerp  
Bruges**

# Haven in beweging

Eerste kwartaal Port of Antwerp-Bruges: containertrafiek zakt met 5,7%.



**De totale goederenoverslag van Port of Antwerp-Bruges bedroeg in het eerste kwartaal van 2023 68,7 miljoen ton.**

**Dat is een daling van 4,5% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De containertrafiek daalde met 5,7% in teu.**

“De terugval met 4,5% is het gevolg van de nog steeds complexe geopolitieke en macro-economische context”, meldt Port of Antwerp-Bruges in zijn kwartaalrapport.

“Die heeft geleid tot een daling van het containersegment en belangrijke verschuivingen in goederenstromen.” Port of Antwerp-Bruges zag in het eerste kwartaal van 2023 een daling in alle segmenten, met uitzondering van de vloeibare bulk.

## Containers

Containers Hoewel de operationele uitdagingen op de containerterminals en de congestie sinds het derde kwartaal van 2022 langzaam zijn afgenomen, zorgden de economische onzekerheid en de inflatie voor een wereldwijde vertraging in de vraag naar containervervoer en het schrappen van afvaarten, vooral die uit het Verre Oosten.

Samen met het aanhoudende conflict in Oekraïne, waardoor de aan Rusland gerelateerde trafiek in de eerste drie maanden van 2023 twee derde lager lag dan in dezelfde periode vorig jaar, resulteert dit in een daling van de containeroverslag met 6,6% in ton en 5,7% in teu in vergelijking met het eerste kwartaal van 2022.

Port of Antwerp-Bruges behandelde in de eerste drie maanden van 2023 in totaal 3,1%.

## Staal

De overslagvolumes van conventioneel stukgoed liggen in lijn met de precovidperiode, maar dalen met 19,8% in vergelijking met een zeer sterk eerste kwartaal in 2022, toen een sterke post-covidheropleving resulteerde in hoge overslagcijfers. De vertragende economie gaat gepaard met een daling in de vraag naar staal. Dat zorgt voor een daling van de staaloverslag met 21,9%, zowel in aan- als in afvoer.

## Droge bulk

Het drogebulksegment daalt met 7,3%. Dat is vooral het gevolg van de daling in meststoffen, de grootste productgroep binnen droge bulk. Hoewel de productie hiervan door de daling van de energieprijzen sinds maart 2023 opnieuw toeneemt, daalt de totaaloverslag van meststoffen tijdens het eerste kwartaal nog met 26,4%.

De blijvend hoge vraag naar kolen voor energieopwekking vertaalt zich dan weer in een overslag die bijna drie keer zo hoog is als in dezelfde periode vorig jaar. Ook de overslag van zand en grind neemt toe (+9,3%).

## Vloeibare bulk

Het vloeibare-bulksegment laat een groei van 0,5% optekenen.

Naast een stijging in de overslag van lng (+23,3%), deels als alternatief voor aardgas via pijpleidingen vanuit Rusland, is er ook groei voor de overslag van diesel, stookolie en energiegassen.

De overslag van chemicaliën trekt aan ten opzichte van het laatste kwartaal van 2022, toen de hoge energieprijzen resulteerden in een lagere productie of productiestilstanden, maar blijft nog 21,3% onder het record van het eerste kwartaal van vorig jaar.

## Roro

De roll-on-/roll-offtrafiek blijven globaal status quo. Binnen het segment van de nieuwe auto's is er een heropleving.

In het eerste kwartaal van 2023 werden 904.901 nieuwe auto's aan- en afgevoerd, een stijging met 7,2% tegenover 2022.

De overslag van alle vervoermateriaal groeit met 4,3%, terwijl de niet-begeleide vracht (exclusief containers) een daling vertoont (-2,4%).

Het deel van deze volumes dat gerelateerd is aan het Verenigd Koninkrijk, daalt in het eerste kwartaal met 5,6% terwijl de trafiek van en naar Ierland met 14,2% toeneemt.

# Haven in beweging

In het eerste kwartaal liepen 4.946 zeeschepen Port of Antwerp-Bruges aan, een daling van 3,6%. De totale bruto-tonnenmaat van die schepen groeide met 3,8%. We kunnen dankzij de complementariteit van beide havenplatformen beter inspelen op verschuivingen in de goederenstromen

## Investerings

De gefuseerde haven blijft aantrekkelijk voor investeerders uit binnen- en buitenland. In de eerste maanden van 2023 werd een vierde bedrijf aangekondigd voor NextGen District. Daarnaast gaat het Nederlandse tankopslagbedrijf Vopak de voormalige Gunvor-site in Antwerpen duurzaam herontwikkelen. Zo zal het bedrijf samen met Port of Antwerp-Bruges onder meer inzetten op een gezamenlijke ontwikkeling/invulling in functie van hernieuwbare energie.

*Julie Desmet*

## Kiwicontainerdienst CMA CGM vanaf mei terug in Zeebrugge.



Na een afwezigheid van zes maanden zal de PAD Service van CMA CGM vanaf maandag 15 mei opnieuw wekelijks Zeebrugge aanlopen. Met die containerdienst wordt kiwifruit in containers uit Nieuw-Zeeland aangevoerd. PAD staat voor 'Panama Direct Line'. Het is een lange lijndienst

met dertien schepen van 2.257 tot 2.506 teu die pendelen tussen Noord-Europa en de oostkust van Noord-Amerika, om daarna via het Panamakanaal door te varen naar Papeete, Noumea, Australië en Nieuw-Zeeland.

Ook de terugkeer naar Europa loopt via de Panamese haven Manzanillo en de Amerikaanse havens Savannah en Philadelphia. De huidige Europese aanloophavens zijn Rotterdam, Londen, Duinkerke en Le Havre.

## Eerste loshaven

Vanaf 15 mei wordt Zeebrugge opnieuw de eerste loshaven in Europa omdat het exportseizoen van kiwifruit deze maand start. De eerste aanloop in de kusthaven wordt die van de 'Seatrade Green' (2.257 teu), die gisteren 12 april uit de Nieuw-Zeelandse haven Tauranga is vertrokken richting Panamakanaal. Omdat de lading voor Zeebrugge uit reefercontainers bestaat, zal de 'Seatrade Green' achter de sluizen afmeren aan de terminal van Belgian New Fruit Wharf (BNFW), een onderdeel van de groep SEA-invest.

## Tot november

De PAD-dienst zal naar jaarlijkse gewoonte Zeebrugge blijven aanlopen tot het exportseizoen van kiwifruit afloopt. Vorig jaar was de laatste aanloop van die dienst bij BNFW in Zeebrugge op 14 november met het schip 'Mathilde Schulte' van 2.350 teu. CMA CGM werkt in de PAD-dienst samen met de kleine Franse rederij Marfret uit Marseille, die met de 'Marius' van 2.506 teu een van de dertien schepen voor de wekelijkse lijndienst levert.

*Stefan Verberckmoes*

## Alle Benelux-terminals van CSP verloren trafiek in eerste kwartaal.

**De drie containerterminals in de Benelux waarin COSCO SHIPPING Ports (CSP) een aandeel heeft, zagen hun overslag in de maand maart dalen.**

**Ook de cijfers voor het volledige eerste kwartaal zijn voor alle drie negatief.**

De gecombineerde trafiek van alle containerterminals waarin de Chinese containerbehandelaar CSP een participatie heeft, is in de maand maart met 0,6% gestegen. De terminals in China behandelden samen 0,2% meer containers en in het buitenland bedroeg de groei 1,3% in vergelijking met maart 2022.

*Redactie: Joël Boussemaere, Dominiek De Nys, Marianne Mertens m.m.v. Erna Vienne, Roel Jacobus, Julie Desmet, Stefan Verberckmoes*

# Haven in beweging

Die overzeese groei realiseerde CSP vooral in Piraeus, Kumport (Istanbul), Singapore, Abu Dhabi en Jeddah, want in Spanje (-13,4%) en de Benelux ging de overslag vorige maand achteruit.

## Klap

De zwaarste klap voor alle terminals uit de portfolio van CSP was voor Zeebrugge.

In maart behandelde CSP Zeebrugge Terminal 47.400 teu, wat 52% minder was dan in maart 2022. Het totaal voor het eerste kwartaal komt daardoor op 149.900 teu, wat 45% minder is dan vorig jaar.

Bij Antwerp Gateway aan het Deurganckdok werd vorige maand aan de waterkant 162.900 teu behandeld.

Dat is 15,2% minder dan een jaar eerder. Na drie maanden staat de teller er nu op 475.400 teu, wat een ladingverlies van 12% betekent. CSP Zeebrugge en Antwerp Gateway zagen hun volumes dus fors dalen dan de -5,7% voor alle containertrafik in Port of Antwerp-Bruges.

De Euromax Terminal Rotterdam presteerde het minst slecht van de drie Benelux-terminals.

In maart werd daar 2.170.000 teu behandeld (-7,1%), wat het kwartaaltotaal op 593.000 teu brengt. Ook dat is 10,5% minder dan een jaar geleden.

## Geen verrassing

Het is geen verrassing dat maart geen goede maand zou worden, want in de periode na het Chinese Nieuwjaar (dit jaar op 22 januari) werden tal van afvaarten afgelast die in principe vorige maand in Europa hadden moeten arriveren.

In sommige Chinese havens is de trafik in maart wel weer toegenomen. CSP zag vooral groei op de Noord-Chinese terminals in Dalian en Yingkou. In Centraal- en Zuid-China waren er weinig grote verschuivingen, behalve dan voor de kleine haven van Taicang, die voor tal van kleine en middelgrote rederijen steeds meer een alternatief wordt voor het nabije Shanghai.

*Stefan Vanberckmoes*

## Leren midden in de haven

Het VTI Zeebrugge, gelegen aan de Isabellalaan, ligt op de grens tussen voor- en achterhaven. Het is daarmee de enige middelbare school in Vlaanderen gelegen in een havengebied.

De school biedt opleidingen aan in de richtingen techniek en maintenance, transport en logistiek, welzijn én - vanaf volgend schooljaar - specifieke havenopleidingen. Leerlingen kunnen kiezen voor

een opleiding tot techniek havenvoertuigen of vrachtwagenchauffeur.

De school staat in nauw contact met de omliggende bedrijven zoals logistieke speler CLdN, het opleidingscentrum Zeebrugge (OCZ) en bandenexpert Bridgestone. Op die manier maken de



jongeren de activiteiten in de haven van dichtbij mee. Dit helpt leerlingen bij de oriëntering na de eerste graad.

*Meer info: [www.vtizeebrugge.be](http://www.vtizeebrugge.be)*

## Een jaar na de fusie blikt Port of Antwerp-Bruges tevreden terug.

**Port of Antwerp-Bruges blaast op 22 april één kaarsje uit. De havens van Antwerpen en Zeebrugge besloten vorig jaar om onder één noemer verder te gaan en dat resulteerde in een boeiende synergie. Maar hoe uit zich dat en wat betekent de fusie nu, één jaar later?**

Het samengaan van de havens van Antwerpen en Zeebrugge hertekende het West-Europese maritieme landschap vorig jaar grondig. De gloednieuwe, eengemaakte haven stak haar ambities niet onder stoelen of banken. "We willen een wereldhaven worden die economie, mens en klimaat verzoent", zo klonk het. Nieuwe investeringen en projecten bevestigen de aantrekkingskracht van de eengemaakte haven - en dat ondanks de moeilijke geopolitieke context van vandaag.

De eenwording zorgde voor een belangrijke versnelling in de reeds aanwezige innovatie- en energieambities van beide havenbedrijven. Een schaalvergroting brengt immers een grotere politiek-economische slagkracht met zich mee. Zo profileert Port of Antwerp-Bruges zich vandaag als belangrijke speler in de import, lokale productie, verwerking en doorzet van groene waterstof en waterstofdragers (zoals ammoniak en methanol) naar het hinterland. Enkele concrete waterstofprojecten staan inmiddels



# Haven in beweging

klaar om uitgerold te worden. Het afgelopen jaar ontpopte Port of Antwerp-Bruges zich steeds meer als cruciale schakel in de internationale logistieke keten. Vandaag komt bijvoorbeeld 15 % van de totale aanvoer van LNG en aardgas naar Europa binnen via havenplatform Zeebrugge.

Eén jaar eerder was dat zo'n 8%. Dat maakt Port of Antwerp-Bruges één van de belangrijkste toegangswegen voor gas naar het Europese achterland. Wat betreft energiebevoorrading en -transitie wil de fusiehaven ook in de toekomst haar pioniersrol blijven opnemen.

Het integratieproces om de verschillende digitale toepassingen naar één systeem om te vormen is volop aan de gang. Geografische data van platform Zeebrugge werden intussen geïntegreerd in de Digital Twin (een virtuele kopie van de haven) en ook de realtime data (vb. luchtkwaliteitsensoren) werden hieraan gekoppeld.

## **Containervolumes**

Dat de havens elkaar kunnen aanvullen waar nodig, weerspiegelt zich onder andere in de verschuiving van de containervolumes van Antwerpen naar Zeebrugge. Omdat Antwerpen het afgelopen jaar op haar limiet zat wat betreft containercapaciteit, konden bedrijven uitwijken naar platform Zeebrugge voor hun containerbehandeling.

De containervolumes kunnen nu dus gespreid worden over twee platformen - een win-win voor zowel Port of Antwerp-Bruges als de logistieke spelers.

## **Non-stop proces**

Beide havenplatformen hebben gemeenschappelijke uitdagingen die ze nu samen aangaan. Neem bijvoorbeeld de huidige krapte op de arbeidsmarkt. Port of Antwerp-Bruges lanceerde onlangs de jobsite **[www.havenjobs.com](http://www.havenjobs.com)**.

Door vacatures op te nemen van zowel Antwerpse als Zeebrugse havenbedrijven bereikt de website een breed Vlaams publiek.

Dat vergrote geografische bereik geeft de concurrentiepositie en aantrekkelijkheid van de havenbedrijven op de arbeidsmarkt een enorme boost.

Na één jaar is Port of Antwerp-Bruges nog volop in transitie en evalueert het haar processen en systemen non-stop. Een fusie is een langetermijnproject en brengt grote uitdagingen met zich mee - zowel op technisch en operationeel als op menselijk vlak. Port

of Antwerp-Bruges kan zowel tevreden terugblikken als vooruitkijken.

De havenplatformen - en dan vooral de mensen erachter - hebben de handen in elkaar geslagen, hebben het fusieverhaal mee vormgegeven en doen slagen.

**Dirk De fauw**, burgemeester van de stad Brugge en ondervoorzitter van Port of Antwerp-Bruges: "De fusie is een win-win en een toegevoegde waarde voor zowel Zeebrugge als Antwerpen. Nu, een jaar na het effectieve samensmelten van beide havens, zien we dat het duidelijk in de cijfers.

Die toegevoegde waarde bleek overigens ook uit de gezamenlijke optredens in het buitenland, die door het havencliënteel erg werden gesmaakt, zoals de prinselijke missies in het Verenigd Koninkrijk, de VS, Japan en het bezoek van de koning en koningin aan de haven van Duqm in Oman. Ik ben ervan overtuigd dat dit gevoel alleen maar zal versnellen en versterken in de toekomst. We hebben hier een haven waar we trots op mogen zijn, want we zijn de eerste wereldhaven die de ambitie heeft om economie, mens en klimaat met elkaar te verzoenen."

**Annick De Ridder**, havenschepen van de stad Antwerpen en voorzitter van de raad van bestuur van Port of Antwerp-Bruges: "Onze fusiehaven is een wereldhaven die zorgt voor duurzame groei en economische welvaart. Ze koestert grote ambities en wordt tegelijkertijd geconfronteerd met grote uitdagingen.

Die uitdagingen zijn we in het 'geboortjaar' samen succesvol aangegaan met de nodige weerbaarheid en veerkracht.

De fusie van de uiterst complementaire havenplatformen bewijst ondertussen haar toegevoegde waarde in de praktijk. Onze fusiehaven is dé economische motor van Vlaanderen.

En die motor blijft draaien dankzij al het harde werk van alle medewerkers, zowel op het Antwerpse als Zeebrugse havenplatform."

**Jacques Vandermeiren**, CEO Port of Antwerp-Bruges: "Na één jaar zijn we niet alleen één haven. Vandaag, één jaar later, ervaar ik ook dagelijks op de werkvloer hoe we tot één hecht management en één hecht team zijn uitgegroeid. Dat we op die manier samen één haven vormen, die zich bovendien sterk houdt in geopolitiek en economisch uitdagende tijden en tijdens de energiecrisis, kan ook op heel wat internationale weerklank rekenen."



# Haven in beweging

## Extra containercapaciteit

Met het project 'Extra containercapaciteit Antwerpen' (ECA) geven Port of Antwerp-Bruges, Maatschappij Linkerscheldeoever en de Vlaamse overheid invulling aan de duurzame ontwikkeling en het efficiënt gebruik van het havengebied.

We versnellen bovendien de vergroening van de volledige containersector.

Zo garanderen we als wereldhaven de bevoorrading van ons land en de welvaart van huidige en toekomstige generaties.

## De noodzaak van extra containercapaciteit in Antwerpen

Port of Antwerp-Bruges is de belangrijkste economische motor van België.

Containertrafiek speelt daarin een hoofdrol.

## Containers houden onze maatschappij en economie draaiende.

Ze voorzien in onze bevoorrading, laten onze bedrijven floreren en verspreiden onze Belgische producten op internationale markten.

Na jaren van stijgende containervolumes zien we sinds 2022 een lichte daling.

De capaciteit op de terminals zit zo op limiet dat containerrederijen Antwerpen vaker links laten liggen. Dat verklaart (deels) de dalende volumes. De noodzaak voor extra containercapaciteit begint dus steeds urgenter te worden.

In 2005 had een containerschip een gemiddelde capaciteit van 10 000 TEU. Vandaag ontvangt de haven wekelijks schepen met meer dan 20 000 TEU aan boord. Het groeiende gebruik van containers voor goedertransport zal zich doorzetten. Om het stijgende aantal containers en dit soort schepen te blijven ontvangen, is er behoefte aan performante infrastructuur.

Extra containercapaciteit is noodzakelijk om het vertrouwen van investeerders te behouden en lokale bedrijvigheid te verankeren. Duurzame groei is essentieel om de positie van Antwerpen als knooppunt in de wereldwijde markt te verzekeren. Om deze concurrentiepositie te behouden investeert Port of Antwerp-Bruges in meer en betere containercapaciteit.

Met ECA verzekert Port of Antwerp-Bruges duurzame

groei en de welvaart van huidige en toekomstige generaties.

## Duurzame groei die economie, mens en klimaat verzoent

Met nieuwe hyperefficiënte terminals bouwt Port of Antwerp-Bruges aan de haveninfrastructuur van de toekomst.

Via onderzoek en participatie wordt ingezet op een slimmer project dat een balans vindt tussen de economische noden en de bezorgdheden van de omgeving. De aandacht voor onze omgeving en het klimaat is de toetssteen bij alles wat we doen. Port of Antwerp-Bruges zet zich voluit achter de Europese en Vlaamse klimaatambities en streeft ernaar om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn.

Optimalisatie van bestaande en toekomstige ruimte  
In de zoektocht naar de meest geschikte locatie voor extra containercapaciteit in Antwerpen zijn verschillende alternatieven onderzocht.

De Vlaamse Regering heeft in een voorkeursbesluit de locatie van de bijkomende capaciteit goedgekeurd. Deze beslissing is het resultaat van overleg met alle betrokken stakeholders.

De extra capaciteit komt er niet enkel door de uitbreiding dankzij een nieuw getijdendok, maar ook door de ontwikkeling van gronden binnen het bestaande havengebied.

Op deze manier maakt ECA optimaal gebruik van de bestaande en toekomstige ruimte.

ECA zorgt ervoor dat Port of Antwerp-Bruges over een extra containercapaciteit van 7,2 miljoen TEU zal beschikken.

## Groeien in harmonie met de omgeving

De essentiële groei van de haven vereist oplossingen om de hinder voor de omgeving te beperken. Havenactiviteiten hebben een impact op de ruime omgeving - gunstig, maar soms ook hinderlijk - aan beide kanten van de Schelde en in de rest van Vlaanderen.

Door dialoog en transparante communicatie zet Port of Antwerp-Bruges de bezorgdheden van de buurt om in concrete verbeterprojecten. We pakken geluidsoverlast aan door geluidsbuffers te installeren.

Met de vergroening van de containertrafiek en



# Haven in beweging

de aanleg en het onderhoud van natuurgebieden en fietspaden verhogen we de leefbaarheid voor omwonenden. In Grenspark Groot Saefthinghe gaan de natuur, de landbouw en de haven hand in hand.



## Innovatieve vergroening van de containertrafiek

Port of Antwerp-Bruges vervult een pioniersrol in de vergroening van de containertrafiek. Door te investeren in de elektrificatie van terminals, emissiebeperkingen en de modal shift, versnellen we de verduurzaming van scheepvaart en logistiek.

## Op weg naar een nuluitstoot van stikstof en broeikasgassen in 2050

Schepen die aanmeren, gebruiken hulpmotoren om stroom op te wekken.

Dit verbruik draagt voor een groot deel bij aan de totale uitstoot van stikstofoxiden en broeikasgassen in de haven. Port of Antwerp-Bruges streeft ernaar om tegen 2050 de uitstoot van ligemissies van schepen in het havengebied tot nul te reduceren.

Dit realiseren we door de innovatieve oplossingen, zoals walstroom, standaard te voorzien op de ECA-terminals en deze technologie ook op bestaande terminals uit te rollen.

Dankzij walstroom kunnen aangemeerde schepen zich aansluiten op het elektriciteitsnet, waardoor ze de motor kunnen uitschakelen. Daarnaast zullen de nieuwe terminals ook zo goed als emissievrij zijn. Als pionier helpt Port of Antwerp-Bruges zo ook andere havens om een efficiëntere en groenere containertrafiek te realiseren.

## Containervervoer slim aanpakken

Als logistiek kruispunt in Europa krijgt het Antwerpse wegennet heel wat verkeer te verwerken. ECA zet

volop in op de modal split: meer vervoer van containers via spoor, binnenscheepvaart en nachttransport.

Containers op een alternatieve manier of op andere momenten vervoeren, ontlast het Antwerpse wegennet en vermijdt sluipverkeer. Tenslotte gaan we voor een reductie van emissies van vrachtwagens door in te zetten op elektrificatie en waterstofprojecten voor het wegvervoer.

Zo startte in 2021 een proefproject voor nachtvervoer en elektrisch vervoer.

## Zeebrugge trekt eerste zero-emissie supplychain Wallenius Wilhelmsen

**De terminal in Zeebrugge speelt een hoofdrol in het overgangsprogramma van Wallenius Wilhelmsen naar een eerste zero-emissie supplychain.**

**Tegen 2027 moeten alle diesel en gas vervangen zijn door groene elektriciteit en mogelijk zelfs al waterstof.**

De Zweeds-Noorse roroscheepvaartgroep Wallenius Wilhelmsen wil tegen 2027 uitpakken met een emissievrije 'end to end'-supplychain.

Als lanceringsplatform daarvoor, is gestart met een omschakelingsprogramma in Zeebrugge, waar Wallenius Wilhelmsen de grootste terminal(s) van zijn wereldwijde netwerk heeft.

De deepsea- en shorttrafiek werden er al behandeld aan de Canadakaai (50 hectare) en op dit moment loopt de ontwikkeling van de Orcelle Terminal (49 hectare).

In totaal is er nu al 80 hectare in gebruik, genoeg ruimte voor 38.000 personenwagens, ander rollend materiaal en stukgoed.

"Onze doelstelling is zero emissie voor de volledige operaties", zegt projectmanager van de Orcelle Terminal Filip Declercq.

Hij inventariseert alle machines en uitrusting die op diesel draaien, onderzoekt de beschikbaarheid van groene stroom en plant het vervangen van zoveel mogelijk machines door elektrische alternatieven.

## 400.000 liter diesel

De grootste dieselverbruikers zijn enerzijds de tugmasters en vorkliften en anderzijds de hittebehandeling tegen schadelijke insecten van cargo bestemd voor Australië en Nieuw-Zeeland.

Voor beide activiteiten loopt het verbruik op tot jaarlijks 200.000 liter diesel.

# De haven en zijn havenarbeiders

"Biodiesel kan een tussenoplossing zijn, maar is tegenwoordig 2,5 keer zo duur als fossiele brandstof. Daarom werken we aan een programma voor het vervangen van de machines door elektrische alternatieven. Maar ook dat zal extra kosten meebrengen: sommige dieselmachines zullen wegens de oplaadtijd door twee elektrische vervangen moeten worden, tenzij we kiezen voor *superchargers* maar daarvoor moet het net versterkt worden."

"Er zal massaal meer groene elektriciteit nodig zijn, ook voor walstroom en het vervangen van de gasverwarming van de gebouwen. We hebben al drie windturbines met een gezamenlijk vermogen van 10 megawatt en we zullen er nog eens drie met een gezamenlijk vermogen van 18 megawatt bijplaatsen. Op de meeste winddagen kan dat volstaan maar bij windstilte zullen we op andere bronnen moeten kunnen terugvallen. In dat verband kijken we al uit naar de toekomstige waterstofcentrale in Zeebrugge."

## Klanten dragen bij

De overschakeling vormt een grote uitdaging maar schrikt Declercq niet af. "Onze klanten verwachten dat ook van ons, bijvoorbeeld de fabrikanten van elektrische wagens waren early adapters en zijn bereid om bij te dragen tot een volledig emissievrije supplychain. Als er toch milieubelastingen aankomen, dan betaal je beter meteen voor een duurzame oplossing. Sowieso worden de supplychains duurder." Declercq is trots dat het management van Wallenius Wilhelmsen de datum 2027 vooropstelt. "Het pad naar zero emissie is de enige weg vooruit. We hebben nog niet alle antwoorden maar we vergelijken alle scenario's en leren onderweg."

*Roel Jacobus*



## De haven en zijn havenarbeiders, deel 5

### De foreman

Een foreman is een erkend havenarbeider, rang A, die door een stouwerbedrijf zelf is geselecteerd en ook aangesteld. Dit betekent dat wanneer een foreman van bedrijf zou wisselen ook zijn functie van foreman verliest. Dit in tegenstelling met de andere beroepsfuncties.

Een foreman maakt deel uit van de hiërarchische lijn. De foreman staat in voor het voorbereiden van de taken.

Dit houdt in dat hij verantwoordelijk is voor de organisatie van zijn ploeg en de leiding hierover. Verder moet hij er ook over waken dat het laden en lossen van de verhandelde goederen vlekkeloos verloopt met de juiste man op de juiste plaats en ook met de correcte hulpmiddelen.

Hulpmiddelen zoals daar zijn kranen, rorotrekkers, heftrucks, ...

Foremen kunnen aangesteld worden voor zowel scheepsbehandeling, lossen en laden van treinwagons, pleinbewerking of in loodsen.

Verder dient de foreman voldoende aandacht te schenken aan het onthaal en introductie van nieuwe havenarbeiders in zijn ploeg. Daarvoor stelt hij een "peter" of "meter" aan die de nieuweling moet begeleiden.

Ook een taak van de foreman is het verzorgen van de interne communicatie tussen schip, ploeg en scheepsplanning.

Belangrijk hierbij is beschikken over de nodige en voldoende informatievergaring.

Belangrijk gegeven is dat alle instructies naar de havenarbeiders moet lopen over de foreman. Dit wil zeggen dat wanneer een scheepsofficier een feit wil aankaarten over de lossing of lading hij dit stevast met de foreman moet doen, deze zal dan zijn ploeg eventueel bijsturen.

Dit alles dient vanzelfsprekend uitgevoerd te worden met een maximum aan kwaliteitszorg. Ook andere eisen zoals efficiëntie, veiligheid, nauwkeurigheid en tijdschema zijn zeer belangrijk.

Ook is een foreman administratief belangrijk. Hij noteert immers de aanwezigheden in zijn ploeg en op het einde van zijn shift wordt ook een shiftverslag van hem vereist.

Stouwerbedrijven zullen ernaar streven om zoveel als mogelijk de foreman in te zetten met dezelfde ploegbezetting en dezelfde operationele goederenbehandeling. Op die manier wordt de

# De haven en zijn havenarbeiders

kwaliteit en de efficiëntie verbeterd. De functie van een foreman is een veiligheidsfunctie omdat de uitoefening ervan permanent risico's inhoudt voor de veiligheid en de gezondheid van zowel de uitoefenaar als van zijn ploeg en eventueel derden ( bemanning,... ). Daarenboven zijn er voortdurend risico's op materiële schade. De bron van deze risico's kan liggen bij de staat van het gereedschap en de machines, de wijze van bediening (aanslaan van lasten, schoksgewijze verplaatsingen,...) alsook bij onvoorziene gebeurtenissen zoals weersomstandigheden. De foreman krijgt doorgaans zijn opdrachten en zijn informatie van de ceelbaas of van de operationele planning. Een goede foreman moet beantwoorden aan diverse kwalitatieve voorwaarden. Hij moet zich vlekkeloos kunnen uitdrukken in behoorlijk Nederlands en Engels.

Verder heeft hij voldoende kennis van de verschillende machines en de communicatiemiddelen hierbij. Een voortdurende aandacht en concentratie zijn onontbeerlijk.

Ook organisatorisch moet hij top zijn. Laten we ook niet vergeten dat hij voldoende empathie moet hebben om zijn ploeg voortreffelijk te kunnen sturen .

## De ceelbaas

Een ceelbaas zou kunnen omschreven worden als een " super-foreman". De ceelbaas staat tussen de operationele leiding (terminalmanager) en de foremannen en hun ploegen. Ook hij maakt deel uit van de hiërarchische lijn.

De ceelbaas is net zoals een foreman aangesteld en geselecteerd door de bedrijfsleiding.

Terwijl een foreman de leiding heeft over zijn ploeg, en er verschillende ploegen tegelijkertijd aan het werk zijn, heeft de ceelbaas de leiding over de verschillende foremannen.

Het aanwerven van havenarbeiders en de ploegbezetting maakt een belangrijk deel uit van zijn taak. Hij maakt ook deel uit van verschillende vergaderingen met betrekking tot operationele en veiligheidstaken.

De ceelbaas is een zeer communicatieve persoon die tevens over de nodige empathie beschikt.

Ook van hem wordt verwacht dat op de hoogte is van de verschillende functies en hun uitvoeringen.

De ceelbaas is, nog meer dan een foreman, zeer goed in administratieve taken en kan dus vlot overweg met alle soorten van informaticaprogramma's.

Hij is organisatorisch zeer goed aangelegd. Wat ook belangrijk is dat hij steeds bereikbaar moet zijn om eventuele calamiteiten op te lossen.

## De instructeur

Een instructeur is een erkend havenarbeider die, vanzelfsprekend, al meer dan voldoende ervaring heeft opgedaan in verschillende functies.

De instructeur is ook een persoon die in staat moet zijn om zich over alle terminals in de haven en ook op de verschillende schepen zich vlekkeloos kan bewegen.



Een belangrijk gegeven hierbij is dat er een zeer goed contact moet zijn met de verschillende leden van de hiërarchische lijn.

De instructeur heeft een zeer grote veiligheidsverantwoordelijkheid dit zowel tegenover zichzelf maar zeer zeker ook naar de cursist en de bedrijven.

Hij moet ook over de kwaliteit beschikken om zijn instructies klaar en duidelijk over te brengen naar zijn cursisten.

Empathie is hem zeer zeker niet vreemd.

Net zoals leerkrachten moet hij een zekere aanleg hebben wat betreft didactische en pedagogische kwaliteiten.

Deze worden bij herhaaldelijke opleidingen stelselmatig bijgebracht door ervaren lesgevers.

Ook moet hij bereid zijn om voortdurend opleidingen te volgen.

Ook administratief moet hij uit de voeten kunnen om zowel verslagen te schrijven en cursussen mee op te stellen.

Nog eigenschappen voor een instructeur zijn dat hij steeds geduldig en luisterbereid moet zijn.

Wat hij ook moet kunnen is om, zoveel als mogelijk, objectief te kunnen oordelen en evalueren.

Een instructeur staat op hetzelfde niveau als een foreman.

Ook hij wordt geselecteerd en aangesteld door het opleidingscentrum voor havenarbeiders " OCZ nv".

*Dominiek De Nys*

**MET DANK AAN:**

