

84

VZW

Zeehavens Zeebrugge




bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE
Driemaandelijks publicatie
JAN - FEB - MAA 2023
Jaargang 24
P509374

Mensen samenbrengen rond zee en havens

UITNODIGING OP VOORDRACHT

Op **dinsdag 14 maart 2023** belicht de heer Emmanuel Van Damme vanuit Wallenius Wilhelmsen de verdere ontwikkeling van nieuwe terminals voor het automotieve logistieke segment in Zeebrugge. Zie ook blz. 3 van de Nieuwsbrief.

Superpanamax- of postpanamaxschip:

Panamax is een samentrekking van Panama en maximum. Panamaxschepen zijn die schepen die net de maximum afmetingen hebben om nog net door het Panamakanaal door te varen. In 2016 werden nieuwe en grotere sluisen geopend voor het scheepvaartverkeer. Superpanamax of postpanamax zijn schepen, die door hun te grote afmetingen, niet meer door het Panamakanaal door kunnen.



Woordje van de voorzitter

Beste vrienden van Zeehaven Brugge

Onnodig u te vertellen dat niets in onze wereld tegenwoordig nog is zoals het was. Wij ondergaan klimaatveranderingen, duurzaamheid is de nieuwe opdracht, we schakelen over van fossiele brandstof naar klimaat neutrale, we proberen steun te verlenen aan een land in oorlog en proberen tevens het hoofd te bieden aan torenhoge energiekosten en een krapte op de arbeidsmarkt.

Dit zijn maar enkele van veranderingen waarmee wij in ons dagelijks leven de confrontatie moeten aangaan.

Om aan deze continue veranderende wereld en de vele uitdagingen die ermee gepaard gaan het hoofd te kunnen bieden, wordt er van onze terminaluitbaters heel veel inzet en flexibiliteit verwacht.

Met onze eerste voordracht dit jaar proberen wij u een beeld te schetsen niet alleen over de uitdagingen waarmee onze terminaluitbaters in onze haven geconfronteerd worden maar ook over de nieuwe mogelijkheden welke elke crisis creëert en waarop onze havenbedrijven krachtig het hoofd bieden. Dhr Emmanuel Van Damme zal u toelichten hoe Wallenius Wilhelmsen duurzaamheid hoog in het vaandel voert.

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



Port of
Antwerp
Bruges

Zeehaven BRUGGE^{VZW}

UITNODIGING

VOORDRACHT :

“Duurzame ontwikkeling van de terminals voor het automotive logistieke segment te Zeebrugge door Wallenius Wilhelmsen”

door de heer Emmanuel Van Damme,
General Manager Wallenius Wilhelmsen Solutions

in de aula van het **Grootseminarie Potterierei 72 te Brugge**
op **dinsdag 14 maart 2023** om 20.00 uur.

Inschrijven op www.zeehavenbrugge.be

Wie is Emmanuel Van Damme ?

Geboren in Brugge op 27/07/1975. Gehuwd en 3 kinderen.
Opleiding: Master diploma in de rechten aan de KU Leuven, aangevuld met een postgraduaat Financial Accounting & Controlling aan de EHSAL in Brussel.

Loopbaan in 2000 gestart bij EY (Ernst&Young Audit & Consultancy) tot de functie senior auditor, om dan in 2004 aan de slag te gaan als Financial Reporting Manager bij TUI Belgium en later Sales & Project Manager voor Jetairfly.

Van 2008 tot 2012 werkte Emmanuel als Business Controller bij TUI Travel Plc voor West-Europa, waarna hij de overstap maakte naar de publieke sector door in 2012 te starten als Adjunct-Directeur business development bij het toenmalige havenbestuur van Zeebrugge MBZ.
Daar groeide hij door tot Commercieel Directeur en in 2017 Chief Commercial Officer (CCO). In september 2019 keerde hij terug naar de privé sector als General Manager voor de terminals van Wallenius Wilhelmsen in Zeebrugge.

Bestuurder bij de Centrale der Werkgevers Zeebrugge en Onafhankelijk bestuurder bij de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) Vlaanderen.
Bestuurder en directielid bij APZI-VOKA



Foto: Emmanuel Van Damme

Duurzame ontwikkeling van nieuwe terminals voor de automotive logistiek op het platform Zeebrugge door Wallenius Wilhelmsen in de haven 'Port of Antwerp Bruges'

Wallenius Wilhelmsen is met een vloot van 130 schepen de grootste RoRo-rederij ter wereld, en bouwt in Zeebrugge een nieuwe terminal met een oppervlakte van 50 hectare. Deze investering is gelinkt aan de elektrificatie van het Europese wagenpark, om extra capaciteit te voorzien zowel voor import als export. Het bedrijf stelt in Zeebrugge meer dan 700 mensen te werk.

Haven in beweging

Grootste spoorwerken ooit in haven Zeebrugge na twaalf jaar klaar.

Goederenstation van 133 miljoen euro cruciaal voor toekomst haven.

Zeebrugge: "Dit nieuwe vormingsstation voor goederentreinen is goed voor de bedrijven, milieu, verkeer én omwonenden", zegt iedereen die meewerkte aan de grootste spoorwerken ooit in de haven van Zeebrugge. Infrabel, TUC Rail en hun partners besteedden 12 jaar aan twee spoorbundels met bijhorende infrastructuur in Zwankendamme en Zeebrugge. Deze investering van 133 miljoen euro haalt miljoenen tonnen vracht van de weg.

Zowel federaal minister van mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo) als Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters (OpenVLD) waren naar het nieuwe seinhuis van Infrabel afgezakt voor het inhuldigen van het gemoderniseerde vormingsstation van Infrabel in de haven.

Dat bestaat uit twee grote sporenbundels: de vertrek- en aankomstbundel Zwankendamme en de rangeerbundel Zeebrugge. De infrastructuur van Zwankendamme was al eind 2018 klaar en sinds kort is ook de bundel Zeebrugge in dienst.



Achttien sporen

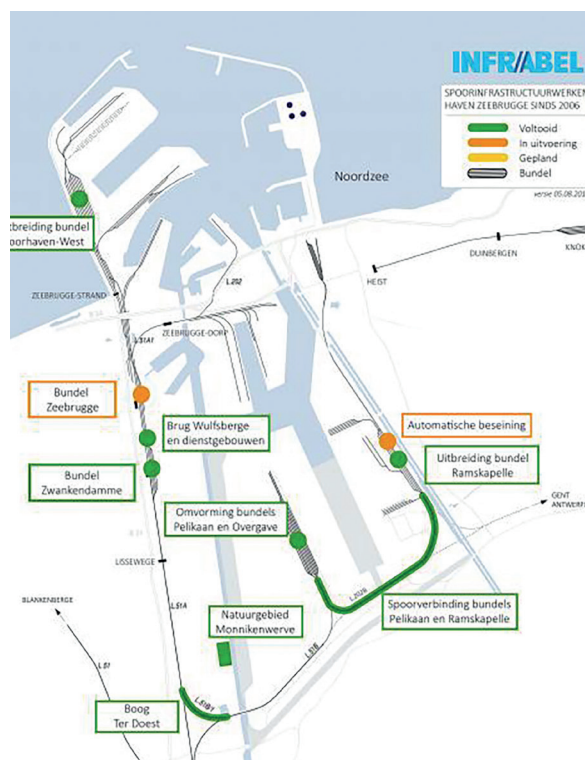
In een vormingsstation komen goederentreinen aan en worden ze gerangeerd, dit is het verplaatsen van de wagons over kleine afstanden om nieuwe treinen samen te stellen.

Daarna vertrekken ze opnieuw naar andere bestemmingen. In totaal zijn er achttien sporen. Daarnaast is er een kleine, aparte bundel met vier sporen waar de klanten van Infrabel hun locomotieven tijdelijk kunnen parkeren. Indien nodig kunnen beide bundels nog uitgebreid worden.

In de haven van Zeebrugge passeren jaarlijks ongeveer 50 miljoen ton goederen.

"Daarvan wordt ongeveer 15 procent per spoor vervoerd. Het spoor is er dus al een onmisbare bondgenoot voor het vervoer van onder andere containers en auto's van en naar het Europese binnenland", zegt CEO van Infrabel Benoît Gilson.

"Door de verwachte groei van de haventrafieken en de ambities van Port of Antwerp-Bruges om daarvan meer per spoor te vervoeren, zal het belang van het spoorvervoer alleen maar toenemen. Deze investering van ruim 133 miljoen euro is cruciaal voor de toekomst van de haven.



Enorme klus

Het project werd geleid door Luc Maes, een geboren Bruggeling die in Gistel woont.

"De voorbereiding en uitvoering nam twaalf jaar in beslag.

De voornaamste reden voor die lange duur was dat we in opeenvolgende fases werkten. Daarbij moest er telkens spoorverkeer mogelijk zijn. Dit was een enorme klus waar op piekmomenten honderden mensen aan de slag waren."

Op een aantal van de sporen kunnen treinen tot 750 meter lang (tot 45 wagons) ontvangen worden.

Haven in beweging

“Dankzij een automatische trieerinstallatie en automatisch bediende wissels kunnen we een pak sneller rangeren.

De goederentreinen moeten ook veel minder de reizigerslijn kruisen doordat de nieuwe bundels achter elkaar liggen in plaats van zoals vroeger elk aan een andere kant van het hoofdspoor Brugge-Zeebrugge. Met de nieuwe infrastructuur moeten goederentreinen gemiddeld de helft minder rangeerbewegingen maken, een belangrijke tijds-winst”, zegt Maes.

Prachtig uitkijkpunt

Stad Brugge droeg bij voor de leefbaarheid van de buurtbewoners.

“Tussen de sporenbundel en de woonkern van Zwankendamme kwam een groene berm van negen meter hoog.

Die dempt het lawaai en verbergt het zicht op de treinen.

De berm wordt beplant en krijgt wandelpaden met een prachtig uitzicht.

Op de rail plaatsen we dempers om de trillingen te verminderen en we gebruikten geluidsarme wissels. Daarnaast ging veel aandacht naar veiligheidsvoorzieningen zoals afsluitingen en dienstwegen”, zegt Maes.

Een grote gebruiker wordt multimodale operator ECS. “Wij trokken de jongste jaren het gebruik van het spoor op tot 48 procent van ons transport, goed voor 69 miljoen kilometer”, zegt CEO Philippe Mathieu.

“Onze ambitie ligt op 50-50 tegen 2025.

Ons tweede magazijn waar treinen kunnen binnenrijden, is klaar om in gebruik te nemen.”

Betonmixers te Zeebrugge draaien voor elementen Scheldetunnel

Op de hoek van het Boudewijnkanaal en het Verbindingsdok is te Zeebrugge gestart met het bouwen van de elementen voor de Scheldetunnel van Oosterweelverbinding.

Twee jaar zullen de betonmixers draaien voor acht gigantische stukken van 160 meter lang, 40 meter breed en 10 meter hoog. “In 2013 kozen we uit verschillende locaties deze plaats om de elementen voor de nieuwe Scheldetunnel te maken. In samenwerking met het havenbestuur sloegen we twee vliegen in een klap, want Zeebrugge krijgt er na afloop een dok met 900 meter kade bij”, zegt Bart Van Camp, directeur omgeving van bouwheer Lantis.

De tunnelstukken worden gemaakt op de bodem van de grootste bouwput van het land: 900 meter lang en 200 meter breed.

Wanneer de elementen begin 2025 klaar zijn, worden hun openingen dichtgemaakt zodat ze kunnen drijven.

Vervolgens wordt een wand van het bouwdok weggeschept en worden de elementen over de Noordzee en de Westerschelde naar Antwerpen gesleept.

Daar worden ze afgezonken om een lange tunnel te vormen.

Op de piekmomenten zullen op de werf 200 mensen aan de slag zijn voor het consortium TM COTU (Tijdelijke maatschappij Combinatie Tunnel). Dat is een samenwerking van de aannemers Besix, Stadsbader Contractors, DEME en Jan De Nul.

Het publiek kan de werf bezoeken tijdens de Vlaamse Havendag op 7 mei.

Roel Jacobus



Port of Antwerp Bruges

De haven en zijn havenarbeiders

De haven en zijn havenarbeiders, deel 4

Zoals elke haven heeft ook de haven van Zeebrugge de nodige kranen om de schepen te laden en te lossen. We maken hierin een onderscheid tussen de portaalkranen (containerkranen), de giekkranen en de mobiele kranen.

Een hijstoestel dat ook onder de noemer kranen zou kunnen geplaatst worden is de portaalhefwagen (Straddle Carrier) doch dit toestel is onder de categorie van transporttoestellen gecatalogeerd .

Chauffeur Straddle Carrier

De straddle carrier is een voertuig dat hoofdzakelijk op containerterminals wordt ingezet om ISO-standaardcontainers te transporteren.

Dit toestel kan dus een container opheffen, verplaatsen en vervolgens terug neerzetten ofwel op de grond, op een oplegger, een spoorwegwagon of op een andere container.

De straddle carrier kan containers tot 3 hoog stapelen.

De straddle carrierchauffeur krijgt zijn opdrachten via een computersysteem in zijn stuurcabine.

De chauffeur kan op verschillende domeinen worden ingezet:

- Onder de kraan : de chauffeur voert de containers aan, die hij op de terminal haalt, onder de portaalkraan, of hij voert de geloste containers van het schip weg naar een specifieke positie op de terminal.

- Rijden voor de vrachtwagens: hier worden de containers die aangebracht worden met de vrachtwagens afgenomen en naar een positie op de terminal gereden.

Of omgekeerd, containers van de terminal naar de vrachtwagen gebracht om daar op de oplegger te plaatsen.

Zijn actierrein ligt meestal dicht bij de gate van de terminal, zodat de vreemde vrachtwagenchauffeurs niet over de terminal moeten rijden en zo in de rijwegen van de andere terminalvoertuigen terechtkomen.

- Rijden voor het spoor : de chauffeur rijdt de containers af en aan bij de spoorkranen, welke op de spoorwegwagons geladen of gelost worden. De chauffeur van een straddle carrier zit in een stuurcabine die tot boven drie hoog containers



geplaatst is. Hij zit dus voortdurend boven op zijn werk.

De stuurcabine bestaat uit een zeszijdig glazen kooi. Op die manier heeft hij ruim zicht op zijn werk-omgeving.

Dit is hoogstnodig want hij moet zowel zijn collega bestuurders snel kunnen zien, evenals moet hij onder zich de mogelijke obstakels kunnen opmerken.

Het glazen dak is dan nodig om ,wanneer hij onder de kraan rijdt, de naderende spreader met of zonder container op te merken.

Portaalkraanman

Bij de portaalkranen zijn er heel wat versies. De meest bekende is de containerportaalkraan.

De portaalkraan heeft als doel om de containers te laden en te lossen van de aangemeerde containerschepen.

Van deze kranen staan er momenteel 7 op de CSP containerterminal.

Waarvan er twee kranen met de cabine op 43 meter boven de grond en 5 kranen met een cabinehoogte van 55 meter.

Dit betekent natuurlijk dat een kraanman geen hoogtevrees mag hebben en dat zijn dieptezicht uitstekend moet zijn.



De haven en zijn havenarbeiders

De cabine is uitgerust met een glazen vloer, verstevigd glas vanzelfsprekend. Dit is nodig opdat de kraanman voortdurend naar beneden kan kijken naar zijn werk.

De kraanman krijgt zijn opdrachten via een tablet in de cabine aangebracht. Hij staat ook met behulp van een radio in contact met de markeerder die aan boord staat en met zijn foreman (ploegleider).

De lichamelijke belasting voor een kraanman ligt hoofdzakelijk op de rug en de nek. Hij voert zijn opdracht een volle shift uit, met een tussenpauze van een half uur voor zijn break, dan verlaat hij even zijn kraan.

Bij slechte weersomstandigheden (veel wind of onvoldoende zichtbaarheid) beslist de kraanman autonoom wanneer hij zijn opdrachten uitstelt of stopzet.

Hij moet dan natuurlijk ook zijn meerderen daarover inlichten.

Een andere portaalkraan is de spookkraan waarvan twee varianten bestaan: de RMG (Rail Mounted Gantry) en de RTG (Rubber Tyred Gantry).



De RMG is een spookkraan die op een spoor verrijdt en een RTG is een spookkraan die op rubberen banden staat.

Beide kranen zijn terug te vinden in de haven van Zeebrugge.

Giekkraanman

Een giekkraan is een hijswerktuig waarvan de kabels, waaraan een hijsaak of een ander hijstoebehoren is bevestigd, over de giekarm naar de lier lopen in de machinekamer.

De giek kan worden op- of afgetopt. De kraan is op



een chassis gemonteerd en kan 360° draaien. De kraanman zit in een bestuurderscabine dat op een hoogte van de kraan is gemonteerd. De kraanman begeeft zich naar zijn stuurcabine via een trap.

Om de laad/losoperaties te starten moet de kraanman eerst zijn kraan naar de laad/losplaats verrijden en zijn kraan daar veilig positioneren en de stempels uitzwaaien en de kraan opkrikken.



Dominiek De Nys



MET DANK AAN:

