

Klaar voor de volgende generaties

Eind april meerde het eerste schip aan bij de gloednieuwe Flanders Container Terminal (FCT) in de voorhaven van Zeebrugge. Met een capaciteit van 1,2 miljoen TEU (Twenty Foot Equivalent Units) per jaar krijgt de terminal een gigantische weerslag op zowel de havenactiviteiten als het spoorverkeer.



Joris Thys (FCT): "We laten de treinen bij voorkeur rechtstreeks van terminal tot terminal rijden."

Toen Seaport Terminals, de grootste telg uit de Katoen Natie-groep van Fernand Huts, in 1987 een concessie verwierf om een kolossale containerterminal uit te baten voor de sluis, leek de verwezenlijking nog een verre droom. Het gebied van 100 hectare diende gewonnen te worden op de zee, de 1300 meter lange kaai moest nog in de kustbodem geheid worden. Inmiddels werken al 50 havenarbeiders, 10 technici en 20 bedienden op FCT, die een autonome onderneming werd met Huts als voorzitter. "Binnen twee jaar verwachten we op zijn minst een verdubbeling van het aantal werknemers en binnen vier jaar nogmaals," vult Joris Thys, manager bij FCT, aan. Thys, geboren en getogen in de Westhoek, werkte geruime tijd in de Antwerpse haven en sprokkelde al heel wat ervaring bijeen in het opstarten van terminals.

Post-panamax

We vroegen Thys eerst waarom er halsreikend uitgekeken werd naar FCT. Met andere woorden: hoe wordt die enorme investering (zowat 6 miljard frank eens de terminal op volle kracht draait) verantwoord? Hij wijst ons op de ongelooflijk snelle groei van de containertrafiek: "Vorig jaar kenden zowel Antwerpen als Zeebrugge een toename van zowat 10%. De prognoses tot het jaar 2000 voorspellen een groei van 5%. Dat fenomeen manifesteert zich in zowat alle wereldhavens. Overal is containeroverslag het snelst groeiende marktsegment. Met dit tempo krijgen we zeer binnenkort gewoon een tekort aan terminals in onze zeehavens." De keuze voor FCT viel op Zeebrugge omdat de dimensie van de schepen nog steeds toeneemt. Thys gewaagt al van containerschepen van de vierde en vijfde generatie. Het gaat om post-panamax-vaartuigen (die te groot uitvallen voor het Panama-kanaal) die nu al tot 4000 TEU vervoeren. Binnen

Flanders Container Terminal

afzienbare tijd worden schepen voor 6000 TEU gebouwd. Merkt Thys op: "Zulke schepen hebben het moeilijk om vele havens binnen te varen. Met een diepgang van 15,4 meter geraken ze wel snel en probleemloos bij onze kade." Met een knipoog: "Bij het opzet van deze terminal werd dus rekening gehouden met de volgende generaties."

De operatiesnelheid is cruciaal. Legt Thys uit: "Zo'n schip in de vaart houden kost al gauw één miljoen frank en meer per dag. Elke seconde telt. De grote rederijen kiezen dan ook steeds meer voor één vlotte aanleghaven, waar de schepen binnen de kortste keren gelost en geladen kunnen worden. Van daaruit worden de containers vervolgens naar de diverse bestemmingsoorden getransporteerd. Het systeem is vergelijkbaar met het hub-concept in de luchtvaart. Een intercontinentale vlucht landt bijvoorbeeld op Zaventem en van daaruit is er een vlotte aansluiting naar andere Europese bestemmingen."

Met de shuttle

Die werkwijze impliceert dat een terminal soepel, snel en zeer produktief moet werken om de kost zo laag mogelijk te houden. Robuuste en gesofisticeerde post-panamax-portaal-kranen blijken daarbij onontbeerlijk. Er komen er zes op de FCT-kade. Straddle carriers pikken de laaddozen vervolgens op en stouwen ze op de

terminal. Het komt er immers op aan het schip in een mum van tijd leeg of vol te krijgen. Op de kade zelf mogen dus geen andere activiteiten de behandeling ophouden. "Dat is ook de reden waarom er geen sporen liggen op de voorkade," voegt Jean-Marie De Block, stationschef Zeebrugge-Vorming, eraan toe. "De bestemming van de containers staat overigens ook niet altijd vast bij het lossen. De treinen wachten dus op de drie sporen op de landzijde van de terminal, waar ze over een volledige kilometer gelost en geladen kunnen worden. Daarvoor zorgen momenteel twee Rail Mounted Gantry-kranen met een reikwijdte van 30 meter."

Het prijskaartje van een transportketen wordt ook bepaald door het landinwaartse transport. Precies in de verkeersontsluiting lijkt Zeebrugge kwetsbaar. Moet het op dat terrein de voorsprong die aan de kade opgebouwd werd prijsgeven? Thys ontkent: "In samenwerking met partners zoals de NMBS en B-Cargo, hebben we concepten ontwikkeld die een vlotte af- en aanvoer garanderen. Daarom hechten we veel belang aan het shuttle-systeem tussen Antwerpen en Zeebrugge." Wilfried Moons, NMBS-afdelingschef Planning Goederen, waarschuwt om dit concept niet te verwarren met een bloktrein: "Een bloktrein rijdt niet altijd in dezelfde samenstelling heen en terug tussen twee punten. Een shuttle pendelt voortdurend onveranderd tussen dezelfde terminals of stations. Zo vermijd je rangeren en je kan een vaste dienstregeling waarborgen. Zo'n pendel heeft een enorme aantrekkingskracht, ook op nieuwe klanten. Hij rekent af met vooroordelen tegenover spoorvervoer."

Momenteel rijdt er al een shuttle tussen Zeebrugge en de Antwerpse rechteroever (in casu de Berendrecht- en de Interferry-terminal). Thys signaleert dat er ook belangstelling bestaat voor een shuttle naar Linkeroever. Poneert hij: "We laten de treinen sowieso bij voorkeur rechtstreeks van terminal tot terminal rijden. Het schouwen gebeurt dus al bij het vertrek bij ons."

Repliceert Moons: "Dat levert inderdaad een mooie tijdswinst op. Zowel de terminaluitbaters als de treinoperators zien het belang ervan in. Uiteraard vergt die werkwijze goede wederzijdse afspraken."

Dergelijke nieuwe systemen moeten er ook voor zorgen dat de spectaculaire toename van het spoorverkeer van en naar Zeebrugge vlot opgevangen wordt. Thys verwacht dat ongeveer 35 tot 40% van de 1,2 miljoen TEU af- en aangevoerd zal worden met feederschepen. Deze kustvaarders zullen vooral de goederen richting Rotterdam, Duisburg en de Boven-Rijn transporteren. Licht Thys toe: "Hoewel ook de feederdiensten op Groot-Brittannië sterk vertegenwoordigd zijn in Zeebrugge, zullen de diepzeeschepen bij voorkeur zelf een haven in het Verenigd Koninkrijk aanlopen."

Een even groot aandeel gaat naar het spoor. Anders uitgedrukt: meer dan duizend boxen per dag komen en gaan met de trein. "Misschien hebben we wel bijkomende sporen





Eén van de imposante post-panamax-portaal-kranen: vlot en razend snel lossen en laden van de gigantische containerschepen.

nodig op de terminal. Daarvoor werd de nodige plaats vrijgehouden," merkt Thys op.

Fors uitbreiden

Inmiddels vorderen de plannen voor de verdere (opzienbarende) uitbreiding van de westelijke voorhaven in Zeebrugge. Blikvanger is het voornemen van CMB-dochter Hessenatie om een containerterminal uit te bouwen aan de overzijde van FCT. Daar komt een kaaimuur van 750 meter. In het verlengde daarvan heeft Hessenatie een optie op nog eens 750 meter. Nog noordelijker wordt het Wielingendok aangelegd. Ook daarvoor heeft Hessenatie interesse om er een verlengstuk van de containerterminal te bouwen. Daarmee zou de overslagcapaciteit rond het containerdok uitbreiden tot meer dan 2,2 multimodale verkeersseenheden per jaar. Verder is er daar ruimte voor een ultra-performante roll-on/roll-off terminal. Sea-Ro wordt de exploitant en hoopt daar nog voor het einde van dit jaar operationeel te zijn. Naast dit alles gonst het nog van plannen om de ruimte van en rond de Ocean Containerterminal (OCZ), eveneens in de westelijke voorhaven, te optimaliseren.

De NMBS heeft de nieuwe initiatieven al beantwoord. Momenteel wordt druk gewerkt aan een tunnel onder de kustweg. Er komt een koker met ruimte voor drie sporen.

Eén daarvan is allicht bestemd voor het nieuwe reizigersstation dat gepland staat aan het uiteinde van de zeedijk. Dit zou het huidige reizigersstation vervangen, dat door zijn ligging achter de kustweg inboet aan aantrekkingskracht. In de voorhaven zelf is de bundel voor FCT vanzelfsprekend al klaar. De werken voor de nieuwe bundel voor de westelijke voorhaven zijn begonnen. Commentarieert Thys: "We kijken tevens uit naar de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent, alsook naar capaciteitsuitbreiding tussen Brugge en Zeebrugge." We legden zijn wens voor aan Wilfried Moons: "Met deze optimaliseringen is reeds rekening gehouden. De NMBS volgt de uitbreiding van de Zeebrugse haven op de voet en staat klaar om adequaat in te spelen op de noden." Tussen terminalexploitanten en NMBS/B-Cargo heerst blijkbaar een sfeer van vertrouwen en dynamiek. Die vertaalt



zich ook in de inspanningen om het spoorvervoer verder te informatiseren. Bij FCT wordt alvast alles in gereedheid gebracht om aan te sluiten op RailEdi. Deze innovatie vervangt de papieren vrachtbrief door een elektronische versie. Nu al kan er een beroep gedaan worden op RailEasy, een systeem waardoor de bedrijven via mailberichten de wagens kunnen lokaliseren. Vertrouwt Thys ons toe: "Op de terminal streven we naar een on line real time-computersysteem. Zo kunnen we alle opdrachten geven op het ogenblik van uitvoering zelf. Dat kadert in het zo efficiënt en produktief mogelijk beheren van deze terminal. De concurrentie is bikkellhard, maar de troeven van de voorhaven en de lagere aanloopkosten spelen in ons voordeel."

Niet toevallig was het eerste schip dat aanmeerde, de Cast Elk, eigendom van de eerste klant op FCT, rederij Cast. Tot dusver baatte Cast zelf een terminal uit in de achterhaven. Nu koos het bedrijf echter voor de snellere, sluisvrije toegang in de voorhaven. Alleen al Cast is goed voor ten minste 120.000 scheepsbewegingen per jaar. FCT maakte ook al een afspraak met de NV Ferry-Boats, die hun containers voor de Deense rederij Maersk in samenwerking met P&O vanaf midden juni 1995 op FCT laten behandelen. Op het ogenblik dat deze editie in de brievenbus valt, heeft wellicht al een volgende grote reder een contract getekend. .