

Steekkaarten over de vier Vlaamse zeehavens.

Bent u op zoek naar het havenplan van een Vlaamse haven? Of wenst u een beter idee te krijgen over de ladingen en lossingen in de vier Vlaamse havens? Hiervoor heeft de Vlaamse Havencommissie een oplossing bedacht. Sinds kort brengt zij digitale steekkaarten uit waarop u meer informatie vindt omtrent de totale statistieken van ladingen en lossingen en hun verschijningsvormen, het havenplan, de werkgelegenheid, de investeringen, ...

U vindt deze informatie eveneens op onze website www.shortsea.be. U klikt hiervoor op 'SSS Mogelijkheden/Afvaartlijsten'.



Betere hinterlandontsluiting van de zeehavens

De Vlaamse regering stelt vast dat via de waterweg de Vlaamse kustzeehavens minder gunstig verbonden zijn met het hinterland. Om de kusthavens beter te ontsluiten, wil de Vlaamse regering de estuaire vaart uitbouwen en financieel ondersteunen met aandacht voor een modal-shift naar de binnenvaart.

De verbinding met het Vlaamse hinterland en met het Rijngebied met de estuaire vaart zijn voor de binnenvaart enorm belangrijk.

De voordelen spreken voor zich:

Grotere schepen kunnen ingezet.

Het vaartraject wordt korter.

Vier sluizen tussen Zeebrugge en Antwerpen kunnen worden vermeden. Zeeloodsen zijn voor het korte traject overbodig.

De Vlaamse regering wil aangepaste binnenschepen langs de kust laten varen via de Westerschelde tot Zeebrugge en Oostende.

Voor de uitbating van waterwegverbindingen tussen de kustzeehavens en het hinterland, Vlaanderen en het Rijnbekken, wenst het Vlaams Gewest een soort van 'PPS constructie' (publiek-private samenwerking) op te zetten, waarbij het Gewest een 'investeringsstoelage' inbrengt. Deze toelage kan bij een succesvol transport van zeegoederen-verkeer van en naar de zeehavens (via de binnenvaart en estuaire vaart) tijdens een periode van drie jaar substantieel worden verhoogd met een exploitatietoelage.

De 6,2 miljoen euro die minister Peeters voor de komende drie jaar hiervoor opzij gezet heeft, zal via een openbare aanbestedingsprocedure worden toegekend. De dossiers moesten voor 15 december ingediend worden.

Na de opstart wordt de estuaire vaart geschat op een aan- en afvoer van 200.000 TEU.

De gesubsidieerde schepen dienen minimum tien jaar op onze kusthavens te blijven varen.

Bovendien moet getracht worden de bestaande capaciteit via het kanaal Gent-Brugge-Oostende met klassieke containerbinnenvaartschepen zo goed mogelijk te benutten voor hinterlandverkeer.

Voortaan ook promotie in Bulgarije, Kroatië, Malta en Turkije

Op 24 oktober organiseerde het Europese Shortsea Network (ESN) haar tweede 'face-to-face meeting' in 2005 in Brussel onder het voorzitterschap van SPC UK. ESN is uitgegroeid tot 20 leden in 2005. Voortaan mogen Bulgarije, Kroatië, Malta en Turkije zich ook trotse leden van het ESN-netwerk noemen, alsook volwaardig Shortsea Promotion Centre (SPC). ESN is in de eerste plaats een platform voor uitwisseling van ervaringen en praktische informatie. De belangrijkste doelstelling is het verbeteren van het imago van shortsea shipping in de breedste zin van het woord. Goede praktijkvoorbeelden worden dan ook sterk verspreid. De promotie gebeurt op Europees niveau en is gericht op verladers en logistieke dienstverleners, inclusief expediteurs. Doel is om het gebruik van shortsea vervoer op een praktische manier te bevorderen. Estland, Cyprus en Slovenië zijn volop bezig om de shortsea promotie in hun land vorm te geven.

Meer informatie omtrent ESN vindt u op www.shortsea.info

Derde oproep voor deelname aan het Europese Marco Polo Programma

De derde oproep onder het Marco Polo programma werd op 24 november 2005 op de website http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/guide_proposers/call_2005_en.htm gepubliceerd. U kan hier eveneens alle nodige documenten downloaden.

De deadline voor het indienen van voorstellen is 30 januari 2006!

Golfbreker

1. Het Marco Polo programma omvat:

- Gedeeltelijk door de Europese Commissie gesteunde projecten die onderzoek verrichten naar de optimalisering van de maritieme logistiek.
- Gedeeltelijk door de Europese Commissie gesteunde acties die een modal shift van shortsea en binnenvaart naar o.a. de weg en het spoor teweegbrengen. Dit kan door het opzetten van lijndiensten, infrastructuurverbeteringen of leerprogramma's.
- Gedeeltelijk door de Europese Commissie gesteunde acties die een modal shift van weg naar o.a. shortsea en binnenvaart teweegbrengen. Dit kan door het opzetten van lijndiensten, infrastructuurverbeteringen of leerprogramma's.

2. Wat is 'areyouwaterproof'?

- Een extra diploma dat schippers kunnen behalen na minimum vijf jaar praktische ervaring aan boord.
- Een feitelijke vereniging die de maritieme opleidingsinstellingen, de maritieme werkgevers en de Vlaamse overheid vertegenwoordigt. Zij heeft tot doel de maritieme opleidingen te promoten.
- Een Engelstalig tijdschrift over het maritieme leven.

Antwoorden: 1 = c en 2 = b

ABOARD!



NIEUWSBRIEF | promotie **shortsea shipping** vlaanderen
nr 19 | december 2005

Spaarzaam, Secuur & Snel

BEDRIJVEN OP DE RADAR

- Nike: overtuigd gebruiker van shortsea en binnenvaart
- Heylen Bricks: derde verscheping met zeeriviercoaster vanuit Lanaken naar Shoreham.
- G&G International kiest nogmaals voor zeeriviertransport
- Shortsea shipping biedt mogelijkheden voor gekoelde goederen

SHORTSEA- INNOVATIES

- Globale carrier MSC integreert meer en meer shortseadiensten
- Antwerp Stevedoring International bouwt een Shortsea Terminal in de haven van Antwerpen

WIST JE DAT ?

HAVENNIEUWS

- Kluizendok plechtig ingehuldigd
- Eerste zeeschip in Haven van Brussel
- Steekkaarten over de vier Vlaamse zeehavens

SYNERGIE MET DE BINNENVAART

- Betere hinterlandontsluiting van de zeehavens

OVER DE GRENZEN

- Voortaan ook promotie in Bulgarije, Kroatië, Malta en Turkije
- Derde oproep voor deelname aan Europese Marco Polo Programma

EVENEMENTEN

- Transport & Logistics

IN DE RAND

- Denk Europa, niet alleen China
- UK en EIRE in de schijnwerpers

E-NEWS

Voor extra shortsea-nieuws, registreer u op www.shortsea.be.

Via de knop 'Registreren' ontvangt u elke maand een kort overzicht over recente shortseaontwikkelingen in uw mailbox.

Nike: overtuigd gebruiker van shortsea en binnenvaart

Dat Nike 95% van zijn import via de terminal van Meerhout aanvoert, is ondertussen bekend. Hier-voor worden immers de binnenvaartshuttles uit onder andere Antwerpen en Rotterdam gebruikt.

Nike kiest voor een deel van zijn intra-Europese transporten voor shortsea shipping. Uit Portugal, Griekenland en Turkije worden 30 tot 40 containers per maand met shortsea shipping aangevoerd.

Midden 2005 heeft het Vlaams promotiebureau voor Nike de mogelijkheden over zee naar Finland en Sint-Petersburg opgelijnd. De trafiek van 500 x 40' containers per jaar wordt nu vanuit Antwerpen via Kotka naar Rusland verscheept.

De 'leadtimes' voor Zweden zijn een uitdaging voor Nike: de mogelijkheden van shortsea shipping worden bekeken.

Naast Antwerpen zal ook Zeebrugge voor de import gebruikt worden.

Meer weten? Nike

Nikelaan 1 | B-2430 Laakdal | www.nike.com

Contact: Frans Smit | Tel. + 32 13 61 68 94 | E-mail: frans.smit@nike.com

Heylen Bricks: derde verscheping met zeeriviercoaster vanuit Lanaken naar Shoreham in 2005

In Nieuwsbrief 15 van december vorig jaar kon u lezen dat Heylen-Bricks resoluut voor de waterweg koos.

Onze opvolging toonde aan dat deze fabrikant van bakstenen dit najaar al een derde verscheping met 1500 ton organiseerde van haar productie-eenheid in Lanaken (Albertkanaal) naar het Britse Shoreham.

Meer details bij? Steenfabriek Heylen

Tweede Carabinierslaan 145 | B-3620 Lanaken (Veldwezelt) | www.heylen-bricks.be

Contact: Wim Heylen | Tel. + 32 89 71 51 38 | Fax + 32 89 72 28 80 | E-mail: psa@eftnv.be



G&G International kiest nogmaals voor zeeriviertransport

In het 'Aboard!'-nummer van september vermeldden we reeds de verscheping met een zeerivier coaster van grote en ondeelbare stukken vanuit Willebroek (kanaal Brussel-Schelde) rechtstreeks naar Fawley nabij Southampton.

Naast deze verscheping werd er op 11 oktober 2005 in Willebroek een kolom geladen met Le Havre als rechtstreekse bestemming. Hiermee koos G&G International opnieuw voor zeeriviertransport (coaster GT 2.900 ton).

De klant is gevestigd in Notre Dame de Gravenchon nabij Le Havre.

In 24 uren werd de 120 ton zware kolom (50 m L x 5 m B x 5 m H) als één geheel en volledig afgewerkt naar Exxon in Frankrijk getransporteerd. In Le Havre werd de kolom vervolgens gelost met 2 mobiele kranen.

Met behulp van deze combinatie werd het uitzonderlijk wegtransport beperkt tot 2 km.



Met dank aan G&G International

'De onderdelen werden zo groot mogelijk gemaakt om de werkzaamheden op de werf in Frankrijk tot een minimum te herleiden. Zeetransport was daarbij de enige oplossing gezien binnenvaart en/of wegtransport technisch niet uitvoerbaar waren', aldus Kris Desmet van G&G International.

In april 2006 zal G&G per ponton nog 5 modules (23 m L x 12 m B x 17 m H x max. 360 ton/stuk) transporteren naar Antwerpen met als eindbestemming IJsland.

Informatie vindt u bij:

G&G International

Molenweg 109 | B-2830 Willebroek

www.ggi.be | Contact: De heer Kris Desmet

Tel. + 32 3 860 20 11 | E-mail: info@ggi.be

Met dank aan G&G International

Shortsea shipping biedt mogelijkheden voor gekoelde goederen

Er wordt wel eens gesteld dat shortsea shipping en gekoelde goederen niet samengaan. Voor bepaalde verbindingen blijft de vrachtwagen inderdaad de hele afstand rijden (Portugal), maar European Food Transport (E.F.T.) bewijst dat een combinatie shortsea-weg toch ook perfect haalbaar is.

E.F.T. maakt gebruik van ro-ro- en ferrymogelijkheden en vervult perfect de afgesproken leveringstermijnen voor temperatuurgebonden producten als fruit, fruitsap, groenten, medicijnen, ...

Deze wegtransporteur maakt gebruik van de Finnlines-dienst op Helsinki (1-2 containers per week), de Cobelfret-dienst naar Göteborg (10 containers per week) en de Dartline dienst naar het Verenigd Koninkrijk (20 tot 60 containers per week).

Het vinden van retourlading verloopt echter niet altijd even vlot aangezien de wegtransporteur enkel (eigen) koelcontainers gebruikt. Vanuit Helsinki keren 75% van de containers leeg terug, ex Göteborg zelfs 100%.

Vanuit het Verenigd Koninkrijk worden dan weer lege pallets en eindproducten zoals fruitsap meegenomen.

Vaak opteert men voor lege retour omdat de bestemming van eventuele teruglading soms te ver van de losplaats verwijderd ligt.

E.F.T. zoekt naar nieuwe mogelijkheden: Oslo wordt nu via Göteborg bediend via een schip/treincombinatie. Voor de trein dient er echter wel tijdig een reefer aansluiting te worden gevraagd. Voor Zweden en Finland ligt dit iets moeilijker: een koelaansluiting op spoorwagens behoort hier niet tot de mogelijkheden.

Ierland is een groeimarkt, hoofdzakelijk voor fruitsap rond Dublin.

Momenteel wordt Ierland nog vanuit het Verenigd Koninkrijk bevoorrad, maar de opstart van een nieuwe directe shortsea-bestemming wordt niet uitgesloten.

De temperatuurgebonden goederen vergen wel een goede opvolging via tracking & tracing.

Informatie bij:

European Food Transport

Fortsesteenweg 27 | B-2860 Sint-Katelijne-Waver

www.eftnv.be | Contact: Pascal Sanspeur

Tel. + 32 15 30 60 00 | E-mail: psa@eftnv.be



Globale carrier MSC integreert meer en meer shortseadiensten.

Mediterranean Shipping Company (MSC), een grote speler in het containertransport, beschikt over afvaartschema's waarin men sinds lang aandacht besteedt aan diverse Europese trajecten. Met 35 jaar ervaring en als tweede grootste container carrier ter wereld, geniet de Zwitsers-Italiaanse reder reeds grote bekendheid binnen de transportsector. Vanuit Antwerpen lopen de deepsea-schepen wereldwijde bestemmingen aan. De reder beschikt - in joint venture met PSA (Port of Singapore Authority) - over de MSC Home Terminal aan het Delwaidedok, een dedicated terminal die met haar 2 km kaailengte de grootste 'single user terminal' ter wereld is (3,5 miljoen/TEU capaciteit).

Meer en meer deepsea carriers beseffen het belang en de opportuniteiten van shortsea shipping. Zo biedt MSC via haar diensten op Zuid-Amerika en Zuid-Afrika een volledige bediening aan van de Canarische eilanden en de hele Atlantische kust, dit op wekelijkse basis via de hub Las Palmas. De dienst op het Verenigd Koninkrijk en Ierland heeft Antwerpen als hub, waardoor Teesport, Tilbury, Felixstowe, Liverpool en Bristol enerzijds en Belfast en Dublin anderzijds gemakkelijk aan te lopen zijn. De plaatselijke industrie blijft dan ook vragende partij om diensten op te starten. 'Het natransport in het VK en Ierland blijft enorm duur. Het prijsverschil tussen Felixstowe-Manchester en Liverpool-Manchester kan gemakkelijk oplopen tot eenderde.

Naar Portugal is MSC tot op heden de enige rederij die Sines vanuit Antwerpen aanloopt. Deze Portugese haven is een volwaardig alternatief voor de congestie in Lissabon. Ladingen naar Lissabon worden dan vanuit Sines per trein vervoerd. Aan de oostkust van Spanje fungeert Valencia als hub voor de dienst op Noord-Afrika. Vanuit Antwerpen bereiken de schepen deze Spaanse haven in 8 dagen, wat een zeer competitieve transitietijd naar Noordafrikaanse havens betekent. Twee schepen met een capaciteit van 5000 TEU en 2000 TEU lopen Griekenland en Turkije aan. Tien jaar geleden was dit nog maar één enkel schip van 800 TEU.

Op Piraeus is de dienst met haar 6 dagen transitietijd, evenals met het 30% prijsvoordeel, sterk competitief met het wegtransport. Na 8 dagen meren de schepen aan in Istanbul. Met dedicated feeders wordt de kust van Turkije, Griekenland en de Zwarte Zee verder bevoorrad.

Het uitgebreide netwerk van shortsealijnen omvat zowel import als expordiensten. Dankzij de verschillende hubs in West-Europa en het Middellandse Zeegebied blijft shortsea shipping concurrentieel met het wegtransport. De leadtimes en kosten blijven beperkt (deze laatste liggen zelfs tot 25% lager dan goederenvervoer via de weg).

Deze uitgekende strategie is een tendens die meer en meer zichtbaar wordt bij de grote deepsea carriers.

Meer details bij: **MSC Belgium**

Noorderlaan 127 A | B-2030 Antwerpen

Contact: Marc Beerlandt | Tel. + 32 3 543 22 34

Fax + 32 3 543 25 50 | E-mail: mbeerlandt@mscbelgium.com

Meer nieuws ook op www.shortsea.be

Antwerp Stevedoring International (A.S.I.) bouwt een Shortsea Terminal in de haven van Antwerpen

A.S.I., de stouwerijdivisie van Wijngaardnatie, is met de renovatiewerken gestart van het Albertdok. Deze heeft als sluitstuk de bouw van de eerste overdekte losinstallatie in de Haven van Antwerpen (kaaien 123 tot 105).

De Shortsea Terminal zal zijn oppervlakte verdubbelen naar 220.000 m². De renovatie gebeurt in vier fasen. Eerst en vooral worden de verouderde stadslodsen afgebroken en wordt er voor 75.000 m² nieuwe terreinen aangelegd, vanzelfsprekend met de nodige nutsvoorzieningen.

Na deze eerste fase waarvoor de werken nu reeds van start zijn gegaan, komen de terreinen vrij voor de bouw van de All Weather Terminal (juni 2006). De breedte over het water bedraagt 27 m zodat rechtstreekse overslag van coaster in binnenschip of vice versa overdekt mogelijk is. De rolbrug over het water heeft een capaciteit van 45 ton.

De lodsen (3 x 2.400 m² + 3 x 2.400 m²) die aan de AWT gebouwd worden, zullen uitgerust worden met rolbruggen met verschillende capaciteiten zowel als met moderne aanslagapparatuur.

De derde fase omvat de renovatie en heraanleg van de andere vrijgekomen terreinen en de noodzakelijke infrastructuurwerken.

De totale periode van renovatie en investeringen wordt verspreid over 3 jaar. Gelijktijdig met de werken zal het Havenbedrijf daar waar nodig herstellingen uitvoeren aan de kaaimuur.

Deze investeringen geven niet alleen een nieuwe impuls aan dit havengebied, maar zorgen ook voor de eerste dedicated Shortsea Terminal van deze haven.

Meer details bij:

Antwerp Stevedoring International (Wijngaardnatie)

Transcontinentaalweg 6 Haven 200 | B-2030 Antwerpen

Contact: Dirk Mondelaers | Tel. + 32 3 203 57 52

Fax + 32 3 225 20 27 | E-mail: dmondelaers@wijngaardnatie.be

Wist je dat?

Het aantal inschrijvingen voor watergebonden opleidingen in Vlaanderen in de lift zit? 162 nieuwe studenten zich dit schooljaar in de Hogere Zeevaartschool Antwerpen hebben ingeschreven? Dit de helft meer is dan het gemiddelde van de voorbije vijf jaar? De IBIS-school in Bredene zoals ieder jaar jammer genoeg weer nieuwe leerlingen moest weigeren? De interesse toeneemt door de groeiende aandacht voor richtingen die werkzekerheid bieden? Deze stijging gedeeltelijk aan de impact van de areyouwaterproof?-campagne te wijten is?

Meer weten?

www.areyouwaterproof.be

Kluzendok plechtig ingehuldigd

Maandag 14 november is een historische dag in de geschiedenis van de Haven van Gent. Die dag werd immers het nieuwe Kluzendok ingehuldigd. Samen met tal van andere politieke prominenten en vooraanstaande economische actoren, waren de eregasten bij deze gelegenheid: ZKH Prins Laurent, federaal vice-premier en minister Freya Van den Bossche en Vlaams Minister Kris Peeters. Het Kluzendok heeft een diepte van 12,5 m, heeft 4,2 km kaaimuren, en is goed voor de realisatie van 400 ha nieuwe haventerreinen. Hiervan werden reeds concessies verleend aan Metaalconstructie Aelterman, Zoutman, VVM, GTS en Van Hoorebeke Timber + Panels Sidoco en ATA International. Het Kluzendok biedt een optimale toegankelijkheid: voor zeeschepen is het dok het dichtst bij de zee gelegen, voor de binnenvaart biedt het onmiddellijke verbindingen met het netwerk van waterwegen, en tenslotte zijn er spoorvoorzieningen en is de verbinding met de filevrije wegen gegarandeerd.

Tijdens zijn toespraak pleitte de minister voor een nog betere ontsluiting van de haven. Hij wenste vooral aandacht te besteden aan de opwaardering van de R4-West, de spoorvoorzieningen van de belangrijkste functionele kaaien en het rangeerstation Gent-Zeehaven, alsook de optimalisatie van de binnenvaart als alternatief voor de weg.

Met dit dok hoopt het Havenbedrijf de capaciteit van de haven met een derde te vergroten om zo een aanzienlijke stijging van de werkgelegenheid en van de toegevoegde waarde in het Gentse havengebied teweeg te brengen.

Jaarlijks bedraagt de goederenverkeer in de haven van Gent ca. 25 miljoen ton aan zeevaart en 17 miljoen aan binnenvaart. Als gevolg van de schaalvergroting in het goederenvervoer is een verbeterde maritieme toegang van primordiaal belang voor de sociaal-economische toekomst van de gehele kanaalzone. Voor de binnenvaart wordt momenteel geïnvesteerd in een nieuwe sluis in Evergem. Deze dient in 2008 operationeel te zijn.

De haven van Gent behandelde in de eerste helft van 2005 zo'n 5.030.269 ton shortseatrafik, wat neerkomt op 45,58% van de totale behandelde tonnage.



Met dank aan Havenbedrijf Gent

Eerste zeeschip in de Haven van Brussel



Met dank aan Haven van Brussel

Als binnenlandse haven heeft de haven van Brussel een grote toegankelijkheid: 24 uur op 24 en 365 dagen per jaar voor alle binnenvaart- en zeeschepen (fluvio-maritiem en kustvaarders) tot 4.500 ton (mogelijkheid tot 9.000 ton na het voltooiën van de moderniseringswerken aan het kanaal in Vlaanderen). De zeeluis van Wintam maakte een rechtstreekse verbinding mogelijk tussen het Zeekanaal en de Schelde.

De Bugulma (1895 gt) is een Russisch schip dat in Brussel een vijftiental lege containers heeft geladen. Op zaterdagochtend verliet het schip de Haven van Brussel met bestemming Hull (VK) om vervolgens met volle containers verder te varen naar Sint-Petersburg. Het schip is een ex-baggerschip (69m L x 15m B). In het jaar 2005 hoopt de Haven van Brussel een totaal van 10.000 TEU aan maritieme containers op de Brusselse containerterminal te behandelen

Meer info bij: Haven van Brussel

Redersplein 6 | B-1000 Brussel

Contact: Sylvain Godfroid | Tel. + 32 2 421 66 53

E-mail: sgodfroid@port.irisnet.be

Kalender

- **Roro-conferentie**

Waar? In Gent

Wanneer? 16 tot en met 18 mei 2006

(Organisatie door Informa)

Bijkomende details vindt u bij: **Havenbedrijf Gent GAB**

J. Kennedylaan 32 | B-9042 Gent | Contact: Kate Verslype

Tel. + 32 9 251 05 50 | Fax + 32 9 251 54 06

E-mail: info@havengent.be