

## **Economische analyse van het hinterlandvervoer van en naar de haven van Zeebrugge**

*door Jan Van Meenen*

De ontwikkelingen in het hinterlandvervoer van en naar de haven van Zeebrugge komen stilaan voor een impasse te staan. De toekenning van overvloedige investeringssteun voor de uitbouw van de voorhaven, in de late jaren zeventig, begin de jaren tachtig, heeft van Zeebrugge een volwaardige speler gemaakt in de range Le Havre-Hamburg. In de jaren tachtig genoten alle goederentrafieken van deze uitbouw maar al gauw werd duidelijk dat de resultaten van een haven niet enkel afhankelijk zijn van het havengebied op zich maar in feite het resultaat zijn van een driptiek samengesteld door het voorland, het havengebied en het hinterland. De gunstige ligging van de haven van Zeebrugge beklemtoont haar functie als snelhaven. Bijgevolg is het van belang dat een vlotte goederen doorstroom in het voorland gepaard gaat met een equivalente vlotheid in het hinterland. Helaas wordt de vlotheid van doorstroming meestal bemoeilijkt door allerhande factoren wat kan leiden tot een verminderde groei in een haven. Dergelijk beeld is terug te vinden bij de haven van Zeebrugge, waar problemen in het hinterlandvervoer een sterkere groei bemoeilijken.

De vertraging van de trafiekgroei in de haven van Zeebrugge, in de jaren negentig, werd hoofdzakelijk veroorzaakt door een sterke terugval van de droge bulk trafieken. Deze terugval is enerzijds toe te schrijven aan een daling van de binnenlandse vraag naar droge bulk en anderzijds aan de onvolwaardige verbinding met het Europese waterwegennet. Het binnenvaartvervoer van en naar de haven van Zeebrugge ondergaat namelijk doorgangsmoeilijkheden op het kanaal Gent-Brugge. Bovendien is het kanaal slechts toegankelijk voor de kleinere binnenschepen en is een capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur niet gewenst.

Het ontbreken van een volwaardige verbinding met het Europese waterwegennet bemoeilijkt daarenboven de maatschappelijke vraag naar een significante modal shift van het wegvervoer naar de andere vervoersmodi. Dergelijke modal shift zou, in het geval van de haven van Zeebrugge, vooral interessant kunnen zijn voor het containervervoer daar het gestandaardiseerd karakter van deze laadeenheid de interactie van het binnenvaartvervoer met andere transportmodi vergemakkelijkt. Vooral het containervervoer met bestemming Nederland, dat hoofdzakelijk over het wegennet plaatsvindt, heeft niet de mogelijkheid tot een betekenisvolle modal shift. Zo dienen alle goederen via Antwerpen te sporen en is er geen volwaardige aansluiting op het Nederlandse waterwegennet. Met de afwerking van de Westerscheldetunnel in de omgeving van Terneuzen zal het wegvervoer van en naar Nederland enigszins vlotter verlopen, wat de vraag naar een modal shift minder urgent zal maken. Niettemin, en terecht, wil de haven van Zeebrugge een vollediger gamma van hinterlandtransportmodi aanbieden. Hiertoe zal de haven een dokschip in gebruik nemen dat aan niet-zeewaardige binnenschepen de mogelijkheid biedt een overzeese rit te maken. De beperkte capaciteit van dergelijke schepen benadrukken hun korte termijn karakter waardoor een lange termijn oplossing zich blijvend manifesteert. De eindverhandeling stelt dan ook twee oplossingen voor ter ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de binnenvaart. Ten eerste kan de haven d.m.v. een volwaardige binnenvaartverbinding toegang krijgen tot het Europese waterwegennet. Het project Noorderkanaal, dat reeds vóór de uitbouw van de haven van Zeebrugge bestond, wordt hierbij steeds naar voren geschoven. Dit project, dat het bevaarbaar maken van het afleidingskanaal van de Leie omvat, heeft echter te weinig voorstanders ter realisatie. Om tegemoet te komen aan zij die niet begaan zijn met het project Noorderkanaal werd in onderhavig onderzoek een ander idee geopperd. Dit idee omvat de

installatie van een monorailverbinding, met het afleidingskanaal van de Leie als infrastructuurverstrekker, tussen het kanaal Gent-Terneuzen en Zeebrugge. De grootste voordelen van dergelijke verbinding zijn de geringe inname van ruimte in het landschap en de constant doorstroming, waarbij er geen tijdsconsumptie is door nevenactiviteiten zoals personenvervoer, pleziervaart, bruggen, sluizen,.... Tijd zou hierdoor een constant gegeven zijn waardoor er een ruimteoverschrijdend havengebied gecreëerd wordt.

Zowel de korte termijn als lange termijn oplossingen voor het binnenvaartprobleem van de haven van Zeebrugge zullen waarschijnlijk een modal shift bewerkstelligen ten koste van het spoortransport in de veronderstelling dat de productiviteit van het spoor in de komende jaren niet sneller stijgt dan dat van de andere vervoersmodi. Om dit ongewenste effect te vermijden zullen er bijkomende maatregelen van hogere hand moeten genomen worden die het wegvervoer minder interessant maken t.o.v. de andere transportmodi. Deze ingrijpen dienen bij voorkeur op zo hoog mogelijk niveau te gebeuren, bijvoorbeeld Europees niveau inclusief handelspartners, om geen oneerlijke concurrentie tussen wegtransporteurs te laten plaatsvinden en een potentiële leegloop van Europees gestationeerde wegtransporteurs uit de weg te gaan. Op Europees vlak benadrukt het groenboek "Towards fair and efficient pricing in transport" het belang van een mogelijke integratie van de externe kosten in de transportkost. Het belang situeert zich op twee vlakken. Op een eerste vlak zou een integratie meer evenwichtige concurrentieverhoudingen kunnen creëren tussen de verschillende vervoerswijzen waardoor de concentratie van goederenstromen meer verdeeld wordt. Ten tweede zou er indirect met het milieu rekening gehouden worden. Een mogelijke uitvoering van het groenboek zou enkel opportuun zijn voor de haven van Zeebrugge indien elke windrichting voorzien is van een degelijke aansluiting op de Europese transportnetwerken. Indien niet aan deze voorwaarde voldaan is, zou de geleidelijke realisatie van een integratie van de externe kosten, de toekomstige concurrentiepositie van de haven in de range Hamburg-Le Havre schade toebrengen.