

# Sea-Ro

## Toonaangevend op gebied van roro!

Reportage • Lieselot Denorme, WES

Zeebrugge is vandaag dé toonaangevende haven voor het roll-on-roll-off-verkeer binnen Europa. De haven heeft dit succes onder andere te danken aan Sea-Ro Terminal, het stuwadoorsbedrijf dat zich in 1978 in Zeebrugge vestigde. Deze van origine op en top Belgische groep vertegenwoordigt ongeveer 1/3 van de activiteit binnen de haven, zowel wat omzet, tonnage als tewerkstelling betreft. Een voldoende reden om de heer Clement Costers, sinds 2006 algemeen directeur van Sea-Ro, aan het woord te laten.



**Clement Costers, algemeen directeur**

“Een gerichte politiek van de overheid om de binnenscheepvaart te promoten zou zeer welkom zijn.”

### Kunt u de activiteiten van de Sea-Ro groep omschrijven?

De Sea-Rogroep bestaat uit vier bedrijven. Het moederbedrijf is **Sea-Ro Terminal**, een gediversifieerd roll-on-roll-off-stuwadoorsbedrijf dat naast auto's ook trailers, containers, landbouwmachines, grote kranen voor de bouw of wegenwerken en woudproducten (papier en papierpulp) behandelt. Soms betreft het ook heel diverse vrachten, zoals bijvoorbeeld masten voor windmolens, grote elektrische transformatoren voor elektriciteitscentrales of de industrie, ... Onze dochterondernemingen **Sea Park** en **Sea-Tech** en onze 'halve kleindochter' **Carcenter** houden

zich bezig met *added value services*, diensten die een waarde toevoegen aan het product.

### Om welke diensten gaat het dan precies?

**Sea Park** is actief op twee vlakken: enerzijds het *shunten* of rangeren van auto's tussen en op de verschillende kaaien en anderzijds *pre-delivery inspection* (pdi) van zogenaamd "high and heavy equipment", zoals landbouwmachines en kranen. Deze pdi beperkt zich echter niet tot het uitvoeren van een aantal inspecties zoals het controleren van remlichten en

richtingaanwijzers. We gaan ook na of de machines niet beschadigd zijn tijdens het verschepen en of ze niet moeten bijgeverfd worden, we leggen gebruiksaanwijzingen in de juiste taal in de machines, we passen de veiligheidsvoorzieningen aan op deze machines indien deze geleverd worden in een ander land van de Europese Unie dan oorspronkelijk voorzien, ... Het gebeurt ook dat klanten willen dat een kraan geleverd wordt met een bepaalde arm die afwijkt van de standaardarm. Die monteren we dan op de kraan voor ze vertrekt. We hebben ook 2 spuitcabines om de machines te herschilderen. Als er bijvoorbeeld een ander onderdeel op gemonteerd moet worden en de kleur



Foto: Sea-Ro

verschilt, dan kunnen we deze herspuiten. Dit alles gebeurt in ons speciaal daarvoor uitgerust "modification center".

Onze tweede dochter **Sea-Tech** houdt zich bezig met het technisch onderhoud van machines die gebruikt worden in de haven. Ze doet dit voornamelijk voor Sea-Ro zelf, maar ook andere havenbedrijven die een onderhoud willen laten uitvoeren aan hun machinepark kunnen er een beroep op doen. Daarnaast voert Sea-Tech ook werken uit in andere kusthavens (onder andere Oostende) en is ze ook betrokken bij de grotere onderhoudswerken aan de installaties in de haven van Zeebrugge. Ook de constructieafdeling van Sea-Tech is belangrijk. Op dit ogenblik krijgen de bruggen aan de Vandammesluis in Zeebrugge een grote onderhoudsbeurt. Sea-Tech doet de herstelling en vervanging van de staalconstructies van deze bruggen.

**Carcenter**, ten slotte, is een joint venture tussen Sea Park en de Duitse Mosolfgroep. Deze onderneming houdt zich bezig met pdi van personenwagens.

### De hoofdactiviteit is het behandelen van rorovracht. Wat houdt dit in?

Sea-Ro Terminal is aanwezig op verschillende locaties in de haven van Zeebrugge. Een eerste locatie is de Canadakaai, in de achterhaven. De achterhaven ligt "achter de sluis" en heeft daardoor een stabiel waterpeil, onafhankelijk van de getijden van de Noordzee. In dit deel van de haven menen grote intercontinentale roroschepen aan. De lading bestaat vooral uit auto's, landbouwmachines, kranen en speciaal rorotransport. Eens gestockeerd op de enorme parkings, worden de ingevoerde

goederen verdeeld over grote delen van Europa. Auto's worden bijvoorbeeld geshunt naar het Brittanniadok in de voorhaven, waar ze via shortseaverbindingen naar Scandinavië of Groot-Brittannië worden verscheept. Omgekeerd, vracht bestemd voor andere continenten (Amerika, Zuid-Afrika, Australië, Japan) wordt op de terminal aangeleverd per spoor of per truck en dan op het schip geladen.

Verder is Sea-Ro actief in de voorhaven. De voorhaven is een getijdenhaven (de hoogte van het waterpeil is afhankelijk van de getijden van de Noordzee). Aangezien de schepen niet door een sluis moeten om aan te meren, vraagt het minder tijd om in of uit te varen. De voorhaven wordt dus vooral gebruikt voor het shortseaverkeer met schepen die relatief korte afstanden afleggen en die klokvaste verbindingen realiseren.

Op een eerste plaats in de voorhaven, het Britanniadok, ligt de nadruk sterk op de UK-bestemmingen, met 6 afvaarten per dag. Sea-Ro behandelt er uiteraard niet enkel auto's. Ook containers, trailers en high and heavy equipment worden rijdend van boord gehaald of aan boord gebracht.

Een tweede belangrijke locatie voor Sea-Ro in de voorhaven situeert zich op het Wielingendok. Daar staan 6 loodsen voor papieropslag. Het papier wordt per schip uit Scandinavië naar Zeebrugge gebracht. Ons Wielingendok fungeert er als draaischijf voor de distributie naar Europa, maar ook naar Amerika. Daar behandelen we onder andere het papier van Stora Enso. De terminal is ook uitgerust met een gesofisticeerd cross-docking station. Goederen worden rechtstreeks vanuit speciale reuzecontainers, SECU genoemd (Stora Enso Cargo Unit), overgeslagen in klassieke treinwagons en containers voor verdere distributie wereldwijd.

Verder hebben we ook nog de Zweedse kaai, momenteel gebruikt als back-uplocatie voor shortseadiensten naar Ierland. We werken aan projecten om hier bijkomende activiteiten te ontwikkelen.

### Waarom is in 1978 voor Zeebrugge als vestigingslocatie gekozen?

Halverwege de jaren 70 besliste de Belgische regering om de haven van Zeebrugge verder uit te bouwen. Een haven kan uiteraard niet zonder stuwadoorsbedrijf opereren. Door het ferryverkeer (shortsea) en de tendens tot steeds grotere schepen voor de lange omvaart, leek een haven direct aan de zee ons veel potentieel te bieden. Zo is Sea-Ro ontstaan. En we zijn samen met de haven gegroeid. Ondertussen behandelt Sea-Ro een tonnage van meer dan 12 miljoen ton op jaarbasis. We verwachten zelfs om eind 2007 de kaap van 13 miljoen ton te halen.

De haven is echt beginnen groeien in 1985, nadat Z.M. koning Boudewijn het uitgebreide havencomplex had ingehuld.



Foto: Sea-Ro



Foto: Louagie



Foto: Sea-Ro

digd. Het roroverkeer is toen erg in belang gaan toenemen en Zeebrugge heeft zich dan geprofileerd als rorohaven. Na Sea-Ro hebben er zich nog heel wat andere stuwadoorsbedrijven in de haven gevestigd. P&O, ICO, APMT, ... allemaal hebben ze geholpen bij de verdere ontwikkeling van de haven.

### **De slechte ontsluiting van de haven wordt door velen als pijnpunt ervaren. Is dit ook voor Sea-Ro het geval?**

Uiteraard. Een haven is eigenlijk een knooppunt waarin verschillende vormen van transport samenkomen: zeevaart, binnenvaart, de weg en het spoor. Het is, zeker voor een haven als Zeebrugge, zeer belangrijk dat men snel van de ene transportmode naar de andere kan overgaan. We hebben hier, in tegenstelling tot bij-

voorbeeld Antwerpen, geen belangrijk industrieel hinterland. Er zijn niet veel grote bedrijven in de onmiddellijke omgeving van de haven die een natuurlijke vracht genereren of die een natuurlijke behoefte hebben aan vracht. Daarom is dat intermodale hier net zo belangrijk! Wij moeten kunnen zeggen: het gebrek aan industrie in de haven is niet zo erg, want in Zeebrugge zit je vlug op het spoor, bij ons ben je vlug op de autosnelweg of vlug van de autosnelweg in het schip, ... De ontsluiting is dus zeker een uitdaging naar de politieke instanties toe.

### **Heeft de ontsluitingsproblematiek gevolgen voor de groei van de haven?**

Een uitbreiding van het intermodaal transport zou de groei van Zeebrugge zeker ten goede komen. We zitten bijvoorbeeld met problemen naar het spoorverkeer toe. De

westelijke helft van de haven is spoortoe-gankelijker dan de oostelijke helft. De realisatie van de bocht Ter Doest is voorzien voor 2012. Ook de aansluiting op de autosnelweg, de AX-verbinding, moet er ook zo snel mogelijk komen. Andere voorbeelden zijn de ring rond Brugge en de verbinding naar het noorden van Frankrijk. Ook het ombouwen van de N49, de as Zeebrugge-Gent-Antwerpen, tot een volwaardige snelweg is een prioriteit. Iets wat ondergevaloriseerd is, is de binnenscheepvaart. Elk binnenschip betekent zoveel vrachtwagens minder op de weg. Een gerichte politiek van de overheid om de binnenscheepvaart te promoten zou zeer welkom zijn.

### **Heeft Sea-Ro nog uitbreidingsplannen?**

De haven van Zeebrugge is in expansie. De komende jaren zullen de grootste en

nieuwste ontwikkelingen zich situeren rond enerzijds het Albert II-dok in de voorhaven en anderzijds het zuidelijke insteedok/Bastenakenkaai in de achterhaven. De beschikbaarheid van nieuwe terreinen voor de diverse stouwerijen is een must. De vraag van de klanten naar extra capaciteit is enorm groot. Toch moeten we zuinig omspringen met deze extra ruimte en vooral op zoek gaan naar meer inventiviteit bij de ontwikkeling van nieuwe terminals. Samen met onze partners en onze klanten moeten we de huidige systemen constant in vraag durven stellen en nieuwe uitdagingen opnemen. Alleen zo kunnen we ons blijven onderscheiden van de concurrentie. Sea-Ro wil natuurlijk sterk aanwezig zijn bij deze expansie. We zullen dan ook al onze energie en ervaring aanwenden om te zorgen dat de nieuwe locatie langs het zuidelijke insteeddok de

nieuwste parel aan de Zeebrugse kroon en die van Sea-Ro vormt.

### **Hoe groot is de geplande uitbreiding?**

Een kleine 30 hectare. Dat is niet overdreven groot, maar er is nog plaats hé!

### **Maar het is watergebonden, het ligt aan een kaai?**

Het is inderdaad watergebonden, ja. Het is heel belangrijk dat we er een platform van maken. We zijn in gesprek met verschillende rederijen om daar trafiek voor aan te trekken. Het zou toch een bijkomende waarde moeten zijn voor Zeebrugge. Zowel naar tewerkstelling als naar techniek

en toegevoegde waarde voor de haven toe.

### **En de verdere toekomst?**

De logistieke betekenis van Zeebrugge zal in de komende jaren alleen maar toenemen. Sea-Ro wil hier duidelijk een belangrijke rol blijven spelen bij de verdere uitbreiding van de haven. Een van onze troeven hierbij is dat Sea-Ro reeds erkend is als de specialist voor heel diverse vrachttypes, waarvoor de ligging van onze haven een essentieel logistiek voordeel betekent.

---

1 Roro: het aan of van boord rijden van de vracht.