# Geschiedenis

De haven van Brugge-Zeebrugge heeft een lange geschiedenis die teruggaat tot het begin van de onze tijdrekening. Er waren periodes van grote bloei maar ook van verval.

Op de plaats waar nu de haven van Zeebrugge ligt, was er een grote honderd jaar geleden niet veel meer dan een strand met een duinenrij en erachter een polderlandschap. Maar de geschiedenis van Zeebrugge, begint eigenlijk met het ontstaan van de stad Brugge. Met het onstaan van de eerste bevaarbare kreken, en vervolgens de opgang tot het florerende economische en culturele centrum in de late middelleeuwen tot de teloorgang vanaf de 15e eeuw.

In het begin van de 20e eeuw werd Brugge opnieuw met de Zee verbonden. Maar de echte terugkeer op het internationale niveau kwam er pas na de grote uitbouw van de haven tussen 1970 en 1985.

## 1e-11e Eeuw: De vroegste geschiedenis

De prille voorgeschiedenis begint ongeveer 10.000 jaar voor onze tijdrekening toen de Noordzee ontstond door de opwarming van de polen en de stijging van het waterpeil. Daardoor werd de delta van de grote stromen gevormd. Zo’n 500 jaar voor Christus werd de nieuwe kustvlakte verschillende malen door de zee overspoeld. Op die manier ontstonden kreken en vaargeulen waarlangs schepen het binnenland konden bereiken. Op de rand van dit krekengebied ontstond ook een vestiging waar mensen zich met zoutwinning bezighielden. Een archeologische vondst uit de late 19e eeuw bewijst ook de romeinse aanwezigheid. Bij het graven van het nieuwe zeekanaal ontdekte men er restanten van een romeinse boot van omstreeks 200 na Christus. De naam van deze vestiging verwijst ook naar de verbondenheid met het water. Aanvankelijk was het ‘Rogia’ (dat is de oorspronkelijke naam van de vaargeul Reie) maar later, onder invloed van het oudnoors werd het ‘Bryggia’ wat landingsbrug betekent. Naast de Reie was er in de omgeving nog een andere kreek, de ‘Sincfal’ maar het is niet duidelijk of die ook Brugge met de zee verbond.

Het was pas toen de Noormannen in de 9e eeuw de streek binnenvielen en leegplunderden dat de graaf van Vlaanderen op deze plaats een versterkte burcht bouwde waarrond een woonkern groeide.

Toen de invallen en de verwoestingen van de Vikings ophielden begonnen de Bruggelingen, dankzij de goede verbindingen met de zee handel te drijven met Engeland en Scandinavië.

De zee trok zich gedeeltelijk terug en zo ontstonden er zoute schorren waarop men schapen kweekte. Men stak de natuur ook een handje toe door met dijkenbouw de kustvlakte in te polderen. De schapen zorgden voor wol, de grondstof voor de lakennijverheid. De productie van laken ontwikkelde zich in de 9e en 10e eeuw ook in Ieper en Gent en al vlug volstond de eigen schapenteelt niet meer en was men verplicht wol uit Engeland in te voeren terwijl het afgewerkte product, het laken werd uitgevoerd. Zo werd Brugge een handelscentrum. In 1134 werd het land ten noorden en ten noord-oosten van Brugge echter opnieuw overspoeld met als positief gevolg dat Brugge een nog betere verbinding met de zee kreeg: de Sincfal werd dieper uitgeschuurd en kreeg een nieuwe naam: het Zwin. Men kon nu via het Zwin tot in Damme met grote schepen veilig varen en vanaf Damme, de voorhaven van Brugge, kon men via een natuurlijke verbinding, gemakkelijk de stad bevoorraden. Een netwerk van kanalen, de reien, maakte het mogelijk de koopwaar tot in het centrum van de stad te brengen.

## 12e-14e Eeuw: Bloeiperiode

De bevolking van Brugge nam ondertussen steeds toe, er ontstonden nieuwe parochies en er werden grote kerken gebouwd: Sint-Salvators, Onze-Lieve-Vrouw en Sint-Donaas. In Brugge zijn de kooplieden, ook patriciërs genoemd, de voornaamste burgers. In de 12e eeuw nemen deze patriciërs, onder toezicht van de graaf, de leiding en de organisatie van de stad op zich. Iets later beginnen ook de ambachtslui zich te verenigen in gilden. Na de moord op graaf Karel de Goede in 1127 vrezen de welgestelde burgers onlusten en plunderingen en daarom krijgen ze van de nieuwe graaf Diederik van den Elzas priviliges; ze bouwen een versterking rond de stad en – wat belangrijker is – de stad krijgt het recht zichzelf te besturen. Dit bestuur wordt gevormd door een raad van schepenen die door de graaf werden gekozen. Deze schepenen zijn allen kooplieden en zij krijgen alle economische, administratieve en rechterlijke macht. De ambachtslui zijn helemaal niet vertegenwoordigd in dit bestuur en dat leidt dan ook tot wrijvingen, vooral om de stadsbevolking gebukt gaat onder een zware belastingsdruk.

Deze spanningen escaleren en komen in 1280 tot uitbarsting: het Belfort met het archief en de schatkamer van de stad branden af. Graaf Gwijde van Dampierre komt tussenbeide en kiest partij tegen de schepenen om hun macht te beperken. Aan de andere kant wil de koning van Frankrijk zijn macht over het graafschap versterken en steunt daarom de schepenen. De stad wordt door de Fransen bezet. Zij geven Brugge een nieuwe, grotere omwalling met 8 stadspoorten waarvan er nu trouwens nog enkele bewaard zijn. Brugge was dus verdeeld in 2 kampen: enerzijds de ‘Lelieaards’, volgelingen van de Franse koning en anderzijds de ‘Klauwaards’, volgelingen van de graaf van Vlaanderen.

Het antagonisme bereikt zijn toppunt met de Slag der Gulden Sporen in 1302 op de Groeninghekouter (nabij Kortrijk) waar het Franse leger door de Klauwaards wordt verslagen.

Het gevolg was dat de ambachtslui nu ook schepenen konden aanwijzen.

Dat leidt tot een herstel van de rust en de handel vaart er wel bij.

Brugge wordt in de 14e eeuw nog meer een draaischijf voor de handelswaar uit het zuiden (Italië, Spanje, Portugal, Frankrijk) en de landen bij de Noordzee en de Oostzee. Naast het traditionele laken verkochten de Vlamingen vooral tapijten, paarden, runderen, zuivelproducten en haring. De invoer bestond voornamelijk uit wol, tin, lood, steenkool, bier en graan uit Engeland; huiden en leder uit Ierland; wijn, olie en zout uit Frankrijk, specerijen uit Genua; hop, was, pek en hout uit Duitsland; vis uit Noorwegen en huiden uit Rusland.

Meer en meer vreemde handelaars komen zich in de stad vestigen en bouwen er hun natiehuizen waar hun afgevaardigden zetelen. Om hun belangen te verdedigen verenigen de handelaars zich in ‘Hanzen’. Voor de machtige “Duitse Hanze” was Brugge een zeer belangrijk handelsknooppunt en ze vestigden er dan ook een invloedrijk hoofdkantoor (het Oosterlingenhuis). De bloei van Brugge wordt ook geïllustreerd door de macht van de “Vlaamse Hanze van London”.

Brugge wordt met name door de komst van de Italianen ook een belangrijk financieel centrum. Die Italianen zijn naast handelaars ook bankiers die geld wisselen, lenen tegen intrest en betalingen uitvoeren. In Brugge concentreren die financiële activiteiten zich vooral op het pleintje voor de herberg van de familie Van der Beurse. Vandaar komt ook de naam ‘beurs’ die later de wereld zal veroveren als naam voor de plaats waar geld wordt verhandeld. De Italiaanse familie De Medici introduceert in Brugge ook de wisselbrief.

## 15e-19e Eeuw: Brugge's ondergang

De Brugse handelaars trekken zich geleidelijk terug uit de actieve handel en vervullen meer en meer de rol van makelaar of tussenpersoon. Daardoor gaan ze wel meer afhangen van de vreemde handelaars. De Bruggelingen verliezen geleidelijk hun greep op de kernactiviteit: de handel zelf.

Nog andere factoren spelen een rol in de economische teloorgang van Brugge:

* het Zwin, de levensader voor de maritieme bereikbaarheid van de stad, begint te verzanden. Sluis wordt de nieuwe voorhaven van Brugge.
* in Engeland wordt een eigen lakennijverheid ontwikkeld, de uitvoer van wol uit Vlaanderen krijgt het daardoor erg moeilijk. De schepen die Brugge bevoorraden moeten vaak leeg terugvaren en komen daarom liever niet meer aanleggen. Ook het protectionistische verbod om Engels laken in te voeren, doen de handelaars uitzien naar andere oorden.
* andere havens, zoals Antwerpen, Hamburg en Bremen komen tot ontwikkeling en nemen geleidelijk aan de handelsfunctie van Brugge over.

Men kan stellen dat Brugge na 1450 zijn economische macht voor een groot deel is kwijtgespeeld.

In de 15e eeuw, onder de Bourgondische Hertogen, Filips en Karel de Stoute en Maria van Bourgondië, kent de stad wel nog een nieuw hoogtepunt, maar dan wel in de eerste plaats als cultuurstad met een grote aantrekkingskracht op kunstenaars, zoals Memling, Van Eyck

Onder de Habsburgers en de Spanjaarden (Keizer Karel) en door de godsdienstoorlogen sluimert de stad geleidelijk aan in. Maximiliaan van Oostenrijk wilde de macht van Brugge beknotten en voerde zware belastingen in. De politieke troebelen die daarop volgden leidden tot zijn gevangenzetting in Brugge in 1488. Uit wraak ontnam hij de Brugse handelaars na zijn bevrijding nog meer privileges. Tijdens de Tachtig-jarige oorlog wordt Brugge een frontstad en in 1604 wordt Sluis zelfs ingenomen door de Noordelijke Nederlanden (door de troepen van Maurits van Nassau): Brugge was meteen zijn voorhaven en zijn verbinding met de zee kwijt.

Dat werd bovendien nog eens bevestigd door de Vrede van Westfalen (1648) die het einde van de godsdienstoorlogen en het vastleggen van de grenzen tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden betekende. Ook Antwerpen had geen uitweg meer naar de zee. Voor Holland daarentegen werd het een ‘Gouden Eeuw’.

In de 17e eeuw probeert men in Vlaanderen nog de handel te doen heropleven door de aanleg van het Kanaal Oostende-Brugge-Gent met de handelskom in Brugge maar Brugge is dan al lang geen wereldhaven meer en speelt slechts een bescheiden rol op regionaal vlak.

Onder Napoleon werd gestart met de aanleg van een kanaal tussen Brugge en Breskens (vandaag bekend als de Damse Vaart) maar dat project werd door de Belgische revolutie nooit afgewerkt. Globaal gezien is de periode van de 16e tot de 20e eeuw voor Brugge een periode van armoede geweest. Men had eenvoudigweg geen geld om oude gebouwen door nieuwe te vervangen en zo bleef heel wat van het historisch kader van de middeleeuwen bewaard. Maar dat zou pas in de tweede helft van de 20e eeuw de toeristische kassa doen rinkelen.

## 19eEeuw: De kentering

Georges Rodenbach beschreef Brugge in de tweede helft van de 19e eeuw als een arme, doodgebloede stad (‘Bruges la morte’). Het was de publicatie “D’une communication directe de Bruges à la mer” in 1877 geschreven door waterbouwkundig ingenieur, Auguste de Maere, die voor de kentering zorgde. De Maere was schepen van Openbare Werken van de stad Gent en had met zijn brochure vooral de bedoeling zijn eigen stad opnieuw met de zee te verbinden, maar zijn project kende in Gent weinig bijval.

In Brugge echter schaarde iedereen zich achter het idee. Ook Koning Leopold II was een sterke voorstander van een nieuwe zeehaven op de kust. België moest inspelen op de eerste maritieme revolutie waarbij de zeilschepen geleidelijk aan vervangen werden door de stalen stoomschepen die veel groter waren. In 1891 installeerde de Belgische regering de “Commission Mixte de Bruges Port de Mer” die een wedstrijd uitschreef voor het bouwen van een zeehaven in Brugge met een uitweg naar de zee langs Heist.

## 1895-1907

Op het einde van de negentiende eeuw besloot de Belgische regering een nieuwe haven te bouwen aan de kust van de Noordzee.

Op 1 juni 1894 werd een overeenkomst afgesloten tussen de Belgische Staat, de Stad Brugge en de Heren L. Coiseau en J. Cousin, waarin de voorwaarden werden vastgelegd betreffende de bouw en de uitbating van de nieuwe haven. Deze zou uit 3 onderscheiden delen bestaan:

* een voorhaven aan de Belgische kust; deze plaats werd "Zeebrugge" genoemd, hetgeen betekent "Brugge-aan-de-Zee";
* een zeekanaal vanaf de voorhaven naar Brugge
* een binnenhaven in Brugge zelf, gelegen ten noorden van de stad.

Deze overeenkomst werd op 11 september 1895 goedgekeurd door het Parlement en als wet bekrachtigd. Deze wet werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 13 september 1895.

De werken voor de bouw van de haven werden uitgevoerd door een maatschappij die, binnen de 3 maand na de goedkeuring van de overeenkomst door het Parlement, opgericht werd door de heren L. Coiseau en J. Cousin.

Deze maatschappij werd opgericht op 25 november 1895 onder de benaming "Compagnie des Installations maritimes de Bruges", thans "Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen" of M.B.Z.

Het kapitaal van deze maatschappij werd voor 50 % onderschreven door de Stad Brugge; de overige 50 % door de heren L. Coiseau, J. Cousin en door andere private personen.

De bouw van de haven werd dus door de M.B.Z. uitgevoerd en de M.B.Z. verkreeg ook de concessie voor het beheer en de uitbating van het nieuwe havencomplex.

De uitvoering van de werken startte vanaf 1896 en liep tot 1905.

## 1907- 1951

### Een moeilijke start

In de beginjaren bleef het scheepvaartverkeer ontgoochelend laag: elk jaar ontving Zeebrugge 200 à 250 schepen. Dit was hoofdzakelijk te verklaren door het gebrek aan terugvracht voor de schepen het ontbreken van adequate weg- en spoorverbindingen en de geringe hinterlandindustrie. Ook de verwachte transatlantische passagiersdiensten kenden niet het verhoopte grote succes. Er werden wel een tweetal regelmatige lijndiensten ingelegd: de passagiersdienst die 2 maal per week Zeebrugge met Hull verbond en een regelmatige verbinding met Rotterdam. De belangrijkste industriële vestiging uit die periode was de Cokesfabriek.

### De Wereldoorlogen

Ten behoeve van de rijke (vooral Duitse) cruisepassagiers van de Hamburg-America-lijn werd op de Zeedijk van Zeebrugge door de MBZ het imposante “Palace Hotel” opgetrokken. Minister Van de Vijvere die het gebouw in 1914 plechtig inwijdde, besloot zijn rede met de woorden: “…en dat de Duitsers nu maar vlug afkomen!” 11 dagen later kwamen ze inderdaad, maar dan wel in uniform.

De Duitsers hebben tijdens de eerste Wereldoorlog het belang van de strategische ligging van Zeebrugge bewezen. Zij maakte van Zeebrugge en Brugge de uitvalsbasis voor een gedeelte van hun vloot U-boten. In de haven van Brugge werden daarvoor ter bescherming van de duikboten bunkers gebouwd en de havendam werd verdedigd met zware artillerie. De toegang tot de haven werd bovendien gedeeltelijk geblokkeerd met een viertal barges die met netten en kettingen aan elkaar waren vastgemaakt. De totale Duitse troepenmacht in Zeebrugge was 1000 man sterk. Omwille van de grote risico’s die een aanval op Zeebrugge met zich mee zou brengen aarzelde het Britse leger tot in 1918 om tot actie over te gaan. Ze werden daartoe eigenlijk verplicht: in 1917 waren de Duitse U-boten erin geslaagd met 6 miljoen ton geallieerde schepen tot zinken te brengen. Op 22 april 1918 had Vice-Admiraal Keyes het bevel over 168 schepen en kleine vaartuigen en een troepenmacht van 1.800 man. De aanval op Zeebrugge begon met een afleidingsmaneuver: 3 kruisers, waaronder het schip, de”Vindictive” bestormden de havendam om het Duitse zwaar geschut uit te schakelen. Ondertussen probeerden 3 kruisers gevuld met cement de havenmond voor de zeesluis te bereiken om ze daar tot zinken te brengen zodat het voor de U-boten onmogelijk zou worden nog uit te varen. De aanval was een succes, de Engelsen slaagden erin 2 van de 3 kruisers net voor de sluisdeur tot zinken te brengen. De slag om Zeebrugge wordt in de haven nog elk jaar herdacht op Saint-George's day.

Na de eerste Wereldoorlog was de haven een puinhoop. De bergings- en herstellingswerken werden uitgevoerd door de firma Decloedt. In 1920 kon de haven opnieuw schepen ontvangen; de lijn Zeebrugge-Hull werd hervat en er kwam nog een nieuwe belangrijke lijndienst bij: de treinferry dienst naar Harwich. Langs het zeekanaal werd in 1925 de glasfabriek van Glaverbel operationeel.

Zeebrugge was ook een aantal keren de vertrekhaven voor de vloot van Congoboten van de Compagnie Maritime Belge. Daarmee werd bewezen dat Zeebrugge de grootste schepen kon ontvangen ondanks de verzandingsproblemen waarmee de haven werd geconfronteerd. In 1929 besliste de Belgische regering echter de kosten van de baggerwerken in alle Belgische havens op zich te nemen wat het havenbestuur nieuwe financiële ademruimte bood. In dat zelfde jaar liepen meer dan 1000 schepen Zeebrugge aan en werd meer dan 1 miljoen ton goederen behandeld.

De jaren 30 betekenden een stap terug: de economische crisis sloeg wereldwijd toe en de spanningen tussen het havenbestuur en de Stad Brugge liepen hoog op. Twee grote persoonlijkheden uit de geschiedenis van de haven slaagden erin de plooien glad te strijken: Pierre Vandamme, de latere burgemeester van Brugge en voorzitter van MBZ, en Achille Van Acker, socialistisch politicus en latere Eerste Minister van België.

In de tweede helft van de jaren 30 kwamen er in Zeebrugge nog een bunkerstation, een melasseterminal, een brandstofterminal en een staalfabriek bij. Het zwaartepunt van de havenactiviteit verschuift zich van de binnenhaven in Brugge naar de voorhaven op de kust.

In de tweede wereldoorlog speelt Zeebrugge een eerder bescheiden rol. Net voor de komst van de Duitsers worden enkele schepen op strategische plaatsen afgezonken en worden de sluisdeuren opgeblazen. De Duitsers herstelden de schade en maakten van Zeebrugge een versterkte burcht die ze opnamen in hun Atlantikwal. Toen de bevrijding in zicht kwam begonnen ze de haveninstallaties systematisch te vernietigen behalve in Brugge waar ze op tegenstand van het verzet botsten. De haven was echter grotendeels verwoest en Zeebrugge was voor de tweede maal aan een heropbouw toe.

## 1951-1970

### Het moderne Zeebrugge

Na de oorlog kwam de scheepvaart maar langzaam terug op gang, pas in 1951 waren alle herstellingswerken beëindigd. Uit de jaren ’50 onthouden we vooral de industriële vestigingen in de binnenhaven van Brugge met o.a. de bloei van de scheepswerven (Rederij Hermans, Scheepswerven van Vlaanderen), de belangstelling van de Griekse reder Onassis en de Suez-crisis van 1956 waardoor Zeebrugge aanpassingswerken uitvoerde om de nieuwe grotere petroleumtankers te kunnen ontvangen.

In 1961 werd de Sinclair Petroleum Terminal operationeel en in 1962 werd het Prins Filipsdok in gebruik genomen.

De echte doorbraak voor Zeebrugge kwam er in de tweede helft van de jaren ’60 samen met de tweede maritieme revolutie: schaalvergroting van de schepen en de opkomst van nieuwe technieken om eenheidsladingen te behandelen: het roll-on/roll-off verkeer en de containerisatie.

De Britse rederij Townsend-Thoresen organiseert vanaf 1964 ferrydiensten vanuit Zeebrugge voor passagiers en vracht naar Dover en Felixstowe. In 1972 start North Sea Ferries een regelmatige ferryverbinding met Hull.

Omdat Antwerpen ontoegankelijk was voor de nieuwe mammoettankers, koos het Amerikaanse bedrijf TEXACO voor Zeebrugge als aanleghaven vanwaar een pijpleiding vertrok naar hun raffinaderij in Gent. De eerste tanker liep in 1968 de haven aan.

In datzelfde jaar ging de eerste containerdienst van FerryBoats naar Harwich van start op de Short Sea Containerterminal. In 1971 behandelde men voor het eerst intercontinentale containerschepen op de Ocean Containerterminal Zeebrugge, op het nieuw aangelegde Westelijk Schiereiland.

De vooruitgang die Zeebrugge boekte dwong de overheid ertoe een verdere uitbouw van de haven te bestuderen. Er volgden diverse plannen waarvan we de belangrijkste aanstippen:De werkgroep RA, het Harrisplan, het Project Mortelmans, het Voorstel Gys-Cuypers, het Project Zeestad. De Minister van Openbare werken besliste in 1968 de Commissie Verschaeve op te richten voor het bestuderen van de verdere uitbouw van Zeebrugge.

Deze studie ondervond tegenstand vanuit Antwerpen maar ook vanuit Wallonië dat economische compensaties eiste.

Aan het getouwtrek kwam in 1970 een definitief einde toen het raamcontract voor de grote uitbouw van Zeebrugge werd goedgekeurd.

## 1970-1985

De werken voor de grote uitbouw werden uitgevoerd tussen 1972 en 1985 en omvatten de bouw van:

* de voorhaven: in zee gebouwd en beschermd door twee lange strekdammen van 4 km lang, zonder sluizen toegankelijk voor grote zeeschepen. Omwille van de directe toegang vanuit zee en de grote waterdiepte in de vaargeul en langs de kaaimuren (tot Z - 16 m), is de buitenhaven bijzonder geschikt voor het snelle container- en het ro-ro verkeer;
* de Pierre Vandammesluis (500 m lang, 57 m breed en met een nuttige waterdiepte tot 18,50 m) die toegang geeft tot- de achterhaven van Zeebrugge die uitgerust is met twee grote dokken:
* het Noordelijk Insteekdok (met een waterdiepte tot 14 m) en het Zuidelijk Kanaaldok (tot 18,5 m diep). De kaaiterreinen rond deze dokken zijn uitgerust met diverse terminals voor de behandeling van nieuwe wagens, stukgoederen, projectlading, containers, en voor opslag en distributie.

De nieuwe haven van Brugge-Zeebrugge werd officieel geopende door Z.M. Koning Boudewijn I op 20 juli 1985

## 1985-2000

### Stijging van het goederenverkeer

Als gevolg van de nieuwe haveninfrastructuur hebben enkele grote overslagbedrijven in Zeebrugge nieuwe terminals geopend waar diverse types en tonnenmaten van schepen bediend en nagenoeg alle goederensoorten behandeld kunnen worden.

Ook vele rederijen en consortia hebben om die reden Zeebrugge opgenomen als vaste aanloophaven in het schema van hun Europese en intercontinentale lijndiensten.

Het aantal schepen en het goederenverkeer zijn dan ook op spectaculaire wijze gestegen in Zeebrugge; per jaar meren méér dan 10.000 schepen af en het goederenverkeer steeg van 14 miljoen ton in 1985 tot 35,5 miljoen ton in het recordjaar 2000.

Een kort overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen in deze periode:

* de opening van diverse terminals in de achterhaven: Combined Terminal Operators (CTO) voor de behandeling van stukgoederen en nieuwe wagens, Belgian New Fruit Wharf voor de aanvoer van fruit (bananen, kiwi’s en appelen), de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij (ZBM) voor de invoer van steenkool en ijzererts, de Cast containerterminal (later omgevormd in de Canadaterminal van SeaRo voor de verscheping van nieuwe wagens), Andrew’s Fruit Terminal, de Zeebrugse Visveiling, de gasterminal van Statoil, World Port Services (distributie van nieuwe wagens), Flanders Cold Center (diepvriesloods), Bridgestone-Firestone (distributie van autobanden), de autoterminal van Wallenius-Wilhelmsen Lines.
* de opening van diverse terminals in de voorhaven: de LNG-terminal van Distrigas, de Brittannia roro-terminal van SeaRo, P&O North Sea Ferries (passagiers- en vrachtterminal), Flanders Container Terminals, de Dart Line roro-terminal van Hessenatie.
* de ingebruikname van de Transportzone Zeebrugge.

Zeebrugge beleefde in deze bloeiperiode echter ook de zwartste dag in zijn geschiedenis. Op 6 maart 1987 verloren 189 passagiers hun leven toen de ‘Herald of Free Entreprise’ van de rederij ‘Townsend-Thoresen’ net buiten de haven kapseisde. Als gevolg van een menselijke fout waren de boegdeuren van de ferry niet op tijd gesloten waardoor het water binnenstroomde op het benedendek en het schip de stabiliteit verloor.

## 2000-heden

### De grote doorbraak

De recentste periode in de geschiedenis wordt o.a. gekenmerkt door de globalisering van de wereldeconomie. Dat vertaalt zich in een verregaande bedrijfsintegratie die ook in de logistieke sector wereldspelers doet ontstaan: zowel bij de stouwerijen als bij de rederijen zien we voortdurend schaalvergroting en wijzigingen in de aandeelhoudersstructuur. In Zeebrugge is dat vooral merkbaar in de duidelijke vergroting van de scheepsdimensies en de toename van gestandaardiseerde ladingsvolumes in containers. We kunnen gerust stellen dat deze periode voor Zeebrugge ook de grote doorbraak betekent als container- en distributiehaven.

Belangrijkste gebeurtenissen:

* start van papier- en pulptrafieken van StoraEnso in het Wielingendok en in het Noordelijk Insteekdok met een dagelijkse roro-verbinding tussen Zeebrugge en Göteborg.
* nieuwe wekelijkse roro-diensten naar Finland (Finnlines) en Denemarken (Cobelfret)
* start van de passagiers- en vrachtverbinding van Superfast Ferries tussen Zeebrugge en Rosyth in Schotland.
* Stopzetting van de dagelijkse diensten naar Dover door P&O North Sea Ferries dat later herdoopt wordt in P&O Ferries.
* opening van het Toyota Vehicle Logistics Centre in de zuidelijke achterhaven.
* aanleg van het Sterneneiland.
* oprichting van PortConnect, de fluvio-maritieme bevrachtingsdivisie van het Havenbestuur.
* start van de C2C Lines containerdienst naar Ierland met CdmC als stuwadoor. Dit is een initiatief van de Cobelfret-groep in samenwerking met ECS. Cobelfret neemt ook de autoterminal over van World Port Services en herdoopt de terminal als CdmZ. Verder verkrijgt Cobelfret een aandeelhouderschap van 50 % Sea-Ro terminal, naast PSA HNN (Port of Singapore Authority – HesseNoord Natie).
* Opening van de verpakkingsfabriek van fruitsappenproducent Tropicana in de noordelijke achterhaven, op de terreinen waar vroeger Andrew’s Fruit Terminal actief was.
* afbraak van de cokesfabriek van Carcoke.
* modernisering van de containerterminal op het Westerhoofd, die voortaan uitgebaat wordt door PSA HNN in samenwerking met de Franse rederij CMA CGM.
* De Distrigas terminal in de voorhaven krijgt een nieuwe naam: Fluxys LNG Terminal en wordt uitgebreid met een 4e grote opslagtank.
* Opening van een nieuwe autoterminal op de voormalige terreinen van bulkbehandelaar ZBM aan de Bastenakenkaai. De installatie wordt aanvankelijk uitgebaat door PSA HNN dat later zijn aandelen verkoopt aan International Car Operators (ICO), een onderdeel van de NYK-groep.
* opening van de containerterminal APM Terminals Zeebrugge op de voormalige terreinen van Flanders Container Terminal aan het Albert II-dok en komst van de eerste intercontinentale containertrafieken van Maersk Line.
* nieuwe distributie-initiatieven: bouw van een pakstation voor Zespri en bouw van een distributieloods door container- en traileroperator 2XL voor de trafieken van Danone Waters en Wallmart. Seapark legt zich op de Canadaterminal toe op logistieke activiteiten inzake landbouw- en graafmachines.
* verdieping van de toegangsgeul tot 17 m en introductie van + 8.000 TEU containerschepen van CMA CGM, China Shipping Container Lines en Maersk Line.
* begin van de werken die de N31 expresweg tussen de E40 en Zeebrugge gefaseerd kruispuntenvrij moet maken.

## Toekomst

Zeebrugge zal zich verder zal specialiseren in enkele specifieke trafieken, naast de containers en de roro, ook de papier- en pulpladingen, de landbouwproducten, de behandeling van nieuwe wagens en de distributiefunctie.

De haveninfrastructuur moet worden aangepast aan de verwachte groei van deze trafieken. Dat omvat o.a.

* de verdere uitbouw van het Albert II dok tot containerplatform: uitbreiding van de APMT, bouw van een derde grote containerterminal (voor PSA-HNN) en bouw van een shortsea containerterminal (voor CdmC). Zeebrugge is immers één van de weinige Europese havens die voldoende diepgang bieden om de grote, hedendaagse containerschepen (6.000 à 8.000 TEU) probleemloos te behandelen.
* de omvorming van een gedeelte van de huidige achterhaven tot een getijhaven. Door het wegwerken van de Visart-sluis kunnen op termijn 340 ha sluisvrij en dus zonder tijdsverlies ingezet worden voor het expansieve roro-verkeer.
* de verdere uitbouw van de achterhaven; de verlenging van het Zuidelijk Kanaaldok, het bouwen van kaaimuren en de creatie van een nieuwe distributiezone. In deze Maritieme Logistieke Zone (MLZ) zullen maritiem aangevoerde goederen opgeslagen worden en bewerkingen ondergaan vooraleer ze met toegevoegde waarrde verder gedistribueerd worden.

Het havenbestuur is ook verantwoordelijk voor een vlotte bediening van het Europese hinterland. De vrachtwagen zal de belangrijkste verkeersdrager blijven, de haven moet dus optimaal ontsloten worden door vlotte verbindingen met de grote Europese autowegen. Aanpassingswerken aan de N31 (expresweg rond Brugge) en de N34 (naar Antwerpen) evenals een aangepaste verbinding tussen deze twee verkeersaders staan op het programma. Het spoor en de binnenvaart zullen vanwege de schaalvoordelen en het hun milieuvriendelijke aspect in de toekomst een grotere rol gaan spelen. Zeebrugge moet daar innovatief op inspelen. De spoorcapaciteit van Zeebrugge moet door grootschalige infrastructuurwerken tegen 2013 kunnen verdubbelen. Het inzetten van estuaire vaartuigen op de Westerschelde moet grote volumes containers makkelijk en efficiënt tot bij het Europese netwerk van binnenwateren brengen. Een aansluiting op het project "Seine-Nord" via de "Brugse Ommevaart" (verbreding en aanpassing van een bestaand kanaaltracé) zal de druk op de Brugse ringvaart verminderen en grotere capaciteiten toelaten.

De zeehaven van Brugge blijft ambitieus en ziet de toekomst positief tegemoet. Zeebrugge heeft dan ook enkele grote troeven in handen: de modernste uitrusting, de know-how van de arbeidskrachten en vooral een unieke geografische ligging. Die drie pijlers staan garant voor het verdere succes van de haven in de 21e eeuw.

# Historiek statistiek

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Invoer | Uitvoer | Totaal |
| 2006 | 20.049.286 | 19.423.491 | 39.472.777 |
| 2005 | 17.145.457 | 17.445.157 | 34.590.614 |
| 2004 | 16.162.977 | 15.631.447 | 31.794.424 |
| 2003 | 15.977.729 | 14.592.303 | 30.570.032 |
| 2002 | 17.242.316 | 15.692.685 | 32.935.001 |
| 2001 | 16.771.352 | 15.308.720 | 32.080.072 |
| 2000 | 19.408.943 | 16.065.650 | 35.474.593 |
| 1999 | 19.438.715 | 16.001.688 | 35.440.403 |
| 1998 | 18.430.666 | 14.852.769 | 33.283.435 |
| 1997 | 18.461.946 | 13.945.816 | 32.407.762 |
| 1996 | 17.185.519 | 11.313.758 | 28.499.277 |
| 1995 | 18.650.656 | 11.922.715 | 30.573.371 |
| 1994 | 20.106.673 | 12.779.543 | 32.886.216 |
| 1993 | 18.629.295 | 12.807.229 | 31.436.524 |
| 1992 | 21.509.575 | 11.931.812 | 33.441.387 |
| 1991 | 19.625.631 | 11.227.178 | 30.852.809 |
| 1990 | 19.488.662 | 10.860.491 | 30.349.153 |
| 1989 | 15.667.642 | 10.138.889 | 25.806.531 |
| 1988 | 11.469.048 | 8.581.037 | 20.050.085 |
| 1987 | 9.725.431 | 7.887.119 | 17.612.550 |
| 1986 | 7.935.961 | 7.188.464 | 15.124.425 |
| 1985 | 7.351.794 | 6.813.874 | 14.165.668 |
| 1984 | 6.226.407 | 5.774.757 | 12.001.164 |
| 1983 | 5.686.513 | 4.617.988 | 10.304.501 |
| 1982 | 5.241.745 | 4.096.982 | 9.338.727 |
| 1981 | 8.551.696 | 4.289.426 | 12.841.122 |
| 1980 | 10.087.862 | 4.101.620 | 14.189.482 |
| 1979 | 10.884.931 | 4.190.686 | 15.075.617 |
| 1978 | 10.028.139 | 3.437.560 | 13.465.699 |
| 1977 | 9.727.783 | 3.182.712 | 12.910.495 |
| 1976 | 9.828.182 | 2.700.207 | 12.528.389 |
| 1975 | 9.465.970 | 2.639.329 | 12.105.299 |
| 1974 | 11.272.168 | 2.771.601 | 14.043.769 |
| 1973 | 10.478.291 | 2.216.662 | 12.694.953 |
| 1972 | 8.768.656 | 1.766.647 | 10.535.303 |
| 1971 | 8.816.590 | 1.284.998 | 10.101.588 |
| 1970 | 8.332.853 | 1.177.176 | 9.510.029 |
| 1969 | 8.032.297 | 964.808 | 8.997.105 |
| 1968 | 4.372.733 | 774.150 | 5.146.883 |
| 1967 | 1.578.830 | 555.702 | 2.134.532 |
| 1966 | 1.529.621 | 540.648 | 2.070.269 |
| 1965 | 1.638.333 | 568.470 | 2.206.803 |
| 1964 | 1.501.562 | 489.778 | 1.991.340 |
| 1963 | 1.442.907 | 532.588 | 1.975.495 |
| 1962 | 971.583 | 532.284 | 1.503.867 |
| 1961 | 728.161 | 403.619 | 1.131.780 |
| 1960 | 792.092 | 420.467 | 1.212.559 |
| 1959 | 690.342 | 413.487 | 1.103.829 |
| 1958 | 643.344 | 462.465 | 1.105.809 |
| 1957 | 745.382 | 337.652 | 1.083.034 |
| 1956 | 676.722 | 390.042 | 1.066.764 |
| 1955 | 485.335 | 336.438 | 821.773 |
| 1954 | 292.944 | 267.959 | 560.903 |
| 1953 | 349.258 | 203.199 | 552.457 |
| 1952 | 348.384 | 159.213 | 507.597 |
| 1951 | 347.994 | 184.216 | 532.210 |
| 1950 | 153.879 | 186.861 | 340.740 |

Per Verschijningsvorm (in ton)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Vloeibare bulk | Vaste Bulk | Overig Stukgoed | RoRo | Containers |
| 2006 | 6.247.082 | 1.956.411 | 1.039.396 | 12.244.198 | 17.985.690 |
| 2005 | 4.479.642 | 1.718.655 | 1.011.432 | 11.776.620 | 15.604.265 |
| 2004 | 4.286.450 | 1.596.112 | 802.202 | 11.097.491 | 14.012.169 |
| 2003 | 4.869.132 | 1.661.437 | 661.118 | 11.107.021 | 12.271.266 |
| 2002 | 4.921.886 | 1.711.807 | 785.892 | 13.650.611 | 11.864.805 |
| 2001 | 4.139.678 | 1.975.855 | 1.031.786 | 14.347.370 | 10.585.383 |
| 2000 | 5.069.752 | 2.456.296 | 980.759 | 15.357.562 | 11.610.224 |
| 1999 | 5.029.914 | 4.913.118 | 779.046 | 14.761.244 | 9.957.081 |
| 1998 | 4.801.286 | 4.368.046 | 604.786 | 14.361.329 | 9.147.988 |
| 1997 | 5.142.462 | 4.156.380 | 818.540 | 14.654.354 | 7.636.026 |
| 1996 | 4.811.014 | 3.444.598 | 1.190.298 | 12.790.742 | 6.262.626 |
| 1995 | 5.165.610 | 4.206.777 | 1.471.843 | 13.373.948 | 6.355.193 |
| 1994 | 4.918.007 | 5.568.573 | 1.380.038 | 13.622.720 | 7.396.878 |
| 1993 | 4.903.007 | 6.870.709 | 1.247.401 | 12.283.608 | 6.131.709 |
| 1992 | 4.939.308 | 9.339.169 | 1.127.707 | 11.595.302 | 6.439.901 |
| 1991 | 4.738.827 | 9.819.482 | 1.006.415 | 11.498.021 | 3.790.065 |
| 1990 | 4.577.976 | 8.807.463 | 725.995 | 12.291.069 | 3.946.650 |
| 1989 | 4.170.294 | 6.088.157 | 587.934 | 11.385.993 | 3.574.153 |
| 1988 | 3.364.526 | 4.010.047 | 452.529 | 9.307.593 | 2.915.390 |
| 1987 | 1.994.627 | 3.403.278 | 368.849 | 9.508.887 | 2.336.909 |
| 1986 | 967.208 | 2.645.385 | 341.564 | 8.900.248 | 2.270.020 |
| 1985 | 816.005 | 3.164.184 | 183.993 | 7.708.663 | 2.292.823 |
| 1984 | 708.678 | 2.230.990 | 332.717 | 6.573.391 | 2.155.388 |
| 1983 | 871.653 | 2.125.281 | 258.024 | 4.938.925 | 2.110.618 |
| 1982 | 1.215.756 | 1.980.454 | 226.433 | 4.135.924 | 1.799.427 |
| 1981 | 4.548.953 | 1.840.817 | 194.309 | 4.028.880 | 2.228.135 |
| 1980 | 5.512.495 | 2.187.385 | 169.697 | 4.331.641 | 1.988.264 |
| 1979 | 6.164.185 | 2.218.097 | 153.947 | 4.370.572 | 2.168.916 |
| 1978 | 5.707.451 | 1.808.938 | 187.203 | 3.625.528 | 2.136.579 |
| 1977 | 5.739.210 | 1.702.895 | 101.807 | 3.554.831 | 1.811.752 |
| 1976 | 6.148.597 | 1.764.333 | 102.936 | 3.094.730 | 1.417.793 |
| 1975 | 6.445.981 | 1.398.149 | 188.473 | 2.578.791 | 1.493.905 |
| 1974 | 8.583.892 | 1.304.351 | 218.489 | 2.297.742 | 1.639.295 |
| 1973 | 8.104.981 | 1.283.069 | 151.252 | 1.893.204 | 1.262.447 |
| 1972 | 6.600.044 | 1.217.252 | 195.938 | 1.315.799 | 1.206.270 |
| 1971 | 6.977.582 | 1.100.670 | 145.847 | 938.707 | 938.782 |
| 1970 | 6.330.579 | 1.248.620 | 132.865 | 835.561 | 962.404 |

Europa (in ton)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| jaar | Invoer | Uitvoer | Totaal |
| 2006 | 11.431.801 | 13.638.711 | 25.070.512 |
| 2005 | 10.828.371 | 12.762.632 | 23.591.003 |
| 2004 | 10.232.979 | 11.689.371 | 21.922.350 |
| 2003 | 10.096.738 | 11.237.827 | 21.334.565 |
| 2002 | 11.231.205 | 12.511.413 | 23.742.618 |
| 2001 | 11.363.109 | 12.378.970 | 23.742.079 |
| 2000 | 11.912.705 | 12.516.109 | 24.428.814 |
| 1999 | 10.635.396 | 12.833.243 | 23.468.639 |
| 1998 | 10.468.890 | 12.299.597 | 22.768.487 |
| 1997 | 10.119.572 | 11.482.486 | 21.602.058 |
| 1996 | 9.216.280 | 9.172.932 | 18.389.212 |
| 1995 | 9.339.057 | 9.493.100 | 18.832.157 |
| 1994 | 9.637.760 | 10.168.393 | 19.806.153 |
| 1993 | 8.515.028 | 10.584.350 | 19.099.378 |
| 1992 | 8.402.128 | 9.736.929 | 18.139.057 |
| 1991 | 7.680.934 | 9.804.369 | 17.485.303 |
| 1990 | 7.537.078 | 9.405.898 | 16.942.976 |

Aantal Containers & TEU

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Invoer(eenheden) | Uitvoer(eenheden) | Totaal(eenheden) | Invoer(TEU) | Uitvoer(TEU) | Totaal(TEU) |
| 2006 | 462.363 | 535.271 | 997.634 | 773.987 | 879.506 | 1.653.493 |
| 2005 | 396.848 | 454.310 | 851.158 | 658.987 | 748.946 | 1.407.933 |
| 2004 | 335.420 | 385.020 | 720.440 | 557.943 | 638.812 | 1.196.755 |
| 2003 | 285.332 | 325.507 | 610.839 | 473.137 | 539.537 | 1.012.674 |
| 2002 | 275.659 | 308.562 | 584.221 | 449.855 | 509.087 | 958.942 |
| 2001 | 253.732 | 285.772 | 539.504 | 409.420 | 466.506 | 875.926 |
| 2000 | 299.406 | 326.809 | 626.215 | 457.496 | 507.849 | 965.345 |
| 1999 | 273.352 | 295.404 | 568.756 | 405.417 | 444.747 | 850.164 |
| 1998 | 266.010 | 264.337 | 530.347 | 388.442 | 387.915 | 776.357 |
| 1997 | 223.153 | 229.636 | 452.789 | 316.430 | 331.723 | 648.153 |
| 1996 | 198.173 | 200.469 | 398.642 | 271.947 | 281.228 | 553.175 |
| 1995 | 193.712 | 197.260 | 390.972 | 260.307 | 268.168 | 528.475 |
| 1994 | 228.879 | 227.681 | 456.560 | 303.681 | 305.626 | 609.307 |
| 1993 | 186.494 | 186.718 | 373.212 | 243.737 | 246.288 | 490.025 |
| 1992 | 199.115 | 194.955 | 394.070 | 262.018 | 263.495 | 525.513 |
| 1991 | 117.866 | 115.245 | 233.111 | 152.430 | 151.525 | 303.955 |
| 1990 | 130.645 | 121.149 | 251.794 | 174.725 | 159.657 | 334.382 |
| 1989 | 117.671 | 116.405 | 234.076 | 143.652 | 144.535 | 288.187 |
| 1988 | 93.537 | 98.246 | 191.783 | 115.188 | 124.039 | 239.227 |
| 1987 | 79.820 | 82.157 | 161.977 | 102.849 | 106.291 | 209.140 |
| 1986 | 79.414 | 78.559 | 157.973 | 104.986 | 106.502 | 211.488 |
| 1985 | 84.558 | 82.305 | 166.863 | 109.098 | 109.160 | 218.258 |
| 1984 | 78.692 | 78.000 | 156.692 | 100.426 | 100.942 | 201.368 |
| 1983 | 81.432 | 79.659 | 161.091 | 102.703 | 102.314 | 205.017 |
| 1982 | 73.244 | 69.630 | 142.874 | 90.716 | 86.479 | 177.195 |
| 1981 | 90.546 | 90.148 | 180.694 | 111.138 | 111.061 | 222.199 |
| 1980 | 78.989 | 76.969 | 155.958 | 91.677 | 89.333 | 181.010 |
| 1979 | 84.275 | 76.398 | 160.673 | 99.356 | 90.666 | 190.022 |
| 1978 | 81.410 | 78.529 | 159.939 | 98.043 | 93.703 | 191.746 |
| 1977 | 70.917 | 67.049 | 137.966 | 89.061 | 84.165 | 173.226 |
| 1976 | 60.733 | 51.469 | 112.202 | 78.763 | 68.747 | 147.510 |
| 1975 | 59.482 | 57.057 | 116.539 | 77.101 | 73.438 | 150.539 |
| 1974 | 64.515 | 55.992 | 120.507 | 84.100 | 72.500 | 156.600 |
| 1973 | 56.059 | 41.019 | 97.078 | 72.800 | 53.400 | 126.200 |
| 1972 | 57.687 | 42.212 | 99.899 | 74.300 | 55.600 | 129.900 |
| 1971 | 43.417 | 31.243 | 74.660 | 55.983 | 42.371 | 98.354 |
| 1970 | 38.548 | 32.124 | 70.672 | 50.135 | 42.786 | 92.921 |
| 1969 | 38.783 | 26.852 | 65.635 | 44.900 | 41.300 | 86.200 |
| 1968 | 11.378 | 10.118 | 21.496 | 14.974 | 13.788 | 28.762 |

Aantal nieuwe wagens

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Invoer | Uitvoer | Totaal |
| 2006 | 863.039 | 1.070.871 | 1.933.910 |
| 2005 | 774.913 | 959.801 | 1.734.714 |
| 2004 | 770.151 | 940.338 | 1.710.489 |
| 2003 | 689.527 | 888.091 | 1.577.618 |
| 2002 | 479.973 | 895.876 | 1.375.849 |
| 2001 | 441.296 | 812.267 | 1.253.563 |
| 2000 | 364.833 | 666.284 | 1.031.117 |
| 1999 | 330.680 | 581.673 | 912.353 |
| 1998 | 289.568 | 480.990 | 770.558 |
| 1997 | 207.142 | 396.382 | 603.524 |
| 1996 | 229.552 | 382.355 | 611.907 |
| 1995 | 170.247 | 378.701 | 548.948 |
| 1994 | 156.801 | 325.859 | 482.660 |
| 1993 | 106.957 | 253.522 | 360.479 |
| 1992 | 64.514 | 161.027 | 225.541 |
| 1991 | 55.031 | 137.604 | 192.635 |
| 1990 | 15.212 | 194.649 | 209.861 |
| 1989 | 1.300 | 199.963 | 201.263 |
| 1988 | 1.059 | 149.805 | 150.864 |
| 1987 | 1.801 | 95.595 | 97.396 |
| 1986 | 410 | 97.154 | 97.564 |
| 1985 | 380 | 74.280 | 74.660 |
| 1984 | 1.322 | 82.500 | 83.822 |
| 1983 | 1.754 | 39.145 | 40.899 |
| 1982 | 146 | 12.186 | 12.332 |
| 1981 | 199 | 5.864 | 6.063 |

Aantal Passagiers

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Invoer | Uitvoer | Totaal |
| 2006 | 326.134 | 328.195 | 654.329 |
| 2005 | 351.749 | 350.737 | 702.486 |
| 2004 | 324.684 | 325.160 | 649.844 |
| 2003 | 337.286 | 336.867 | 674.153 |
| 2002 | 389.334 | 384.248 | 773.582 |
| 2001 | 348.790 | 344.328 | 693.118 |
| 2000 | 328.622 | 322.461 | 651.083 |
| 1999 | 325.871 | 315.831 | 641.702 |
| 1998 | 320.567 | 310.348 | 630.915 |
| 1997 | 342.178 | 321.800 | 663.978 |
| 1996 | 331.876 | 299.866 | 631.742 |
| 1995 | 532.168 | 507.895 | 1.040.063 |
| 1994 | 586.641 | 565.032 | 1.151.673 |
| 1993 | 554.537 | 528.968 | 1.083.505 |
| 1992 | 585.365 | 572.410 | 1.157.775 |
| 1991 | 809.351 | 865.614 | 1.674.965 |
| 1990 | 839.444 | 891.286 | 1.730.730 |
| 1989 | 782.799 | 825.472 | 1.608.271 |
| 1988 | 572.221 | 574.735 | 1.146.956 |
| 1987 | 840.019 | 860.604 | 1.700.623 |
| 1986 | 869.600 | 902.816 | 1.772.416 |
| 1985 | 974.689 | 989.522 | 1.964.211 |
| 1984 | 1.038.397 | 1.058.046 | 2.096.443 |
| 1983 | 1.001.677 | 1.021.685 | 2.023.362 |
| 1982 | 1.097.695 | 1.106.423 | 2.204.118 |
| 1981 | 1.153.602 | 1.156.192 | 2.309.794 |
| 1980 | 1.143.171 | 1.170.660 | 2.313.831 |
| 1979 | 846.898 | 844.414 | 1.691.312 |
| 1978 | 872.420 | 860.368 | 1.732.788 |
| 1977 | 805.586 | 800.341 | 1.605.927 |
| 1976 | 679.383 | 664.815 | 1.344.198 |
| 1975 | 593.241 | 577.015 | 1.170.256 |
| 1974 | 446.352 | 438.088 | 884.440 |
| 1973 | 400.488 | 380.520 | 781.008 |
| 1972 | 359.267 | 342.350 | 701.617 |
| 1971 | 279.554 | 251.314 | 530.868 |
| 1970 | 271.818 | 238.664 | 510.482 |
| 1969 | 205.609 | 173.651 | 379.260 |
| 1968 | 144.985 | 110.911 | 255.896 |
| 1967 | 74.765 | 54.676 | 129.441 |
| 1966 | 27.228 | 19.795 | 47.023 |
| 1965 | 7.566 | 7.403 | 14.969 |
| 1964 | 3.348 | 2.847 | 6.195 |

Aantal schepen en aantal passagiers cruises

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Jaar | Invoer(cruises) | Invoer(passagiers) | Uitvoer(passagiers) | Totaal(passagiers) |
| 2006 | 55 | 63.841 | 65.245 | 129.086 |
| 2005 | 53 | 64.066 | 64.911 | 128.977 |
| 2004 | 40 | 33.263 | 33.909 | 67.172 |
| 2003 | 45 | 37.279 | 37.256 | 74.535 |
| 2002 | 22 | 14.122 | 13.634 | 27.756 |
| 2001 | 45 | 27.196 | 28.487 | 55.683 |
| 2000 | 34 | 20.967 | 21.455 | 42.422 |
| 1999 | 33 | 19.053 | 17.930 | 36.983 |
| 1998 | 27 | 13.934 | 13.402 | 27.336 |
| 1997 | 21 | 9.528 | 8.776 | 18.304 |
| 1996 | 20 | 8.639 | 8.069 | 16.708 |
| 1995 | 17 | 7.140 | 6.822 | 13.962 |
| 1994 | 23 | 11.332 | 11.069 | 22.401 |
| 1993 | 28 | 10.058 | 9.761 | 19.819 |
| 1992 | 15 | 2.877 | 2.839 | 5.716 |
| 1991 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1990 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1989 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1988 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1987 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1986 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1985 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1984 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1983 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1982 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1981 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Modal Split (in ton) (cijfers 2006)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Transhipment Feeder | Zee-Rijn | Binnenvaart | Spoor | Weg | Pijpleiding | Totaal |
| Roro | 410 | 63 | 0 | 340 | 11.431 | 0 | 12.244 |
| Containers | 2.626 | 0 | 261 | 5.809 | 9.290 | 0 | 17.986 |
| Stukgoed | 5 | 0 | 163 | 14 | 857 | 0 | 1.039 |
| Vloeibare Bulk | 1.292 | 1.345 | 12 | 0 | 512 | 3.087 | 6.248 |
| Vaste Bulk | 0 | 0 | 217 | 16 | 1.723 | 0 | 1.956 |
| Totaal | 4.333 | 1.408 | 653 | 6.179 | 23.813 | 3.087 | 39.473 |
| % Totaal | 11% | 3,6% | 1,7% | 15,7% | 60,3% | 7,8% |  |
| % Hinterland | - | 4% | 1,9% | 17,6% | 67,8% | 8,8% |  |

# Economisch belang

Binnen de havenzone Brugge-Zeebrugge zijn er circa 300 [bedrijven](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=8) actief. Op basis van gegevens die gepubliceerd worden door de Nationale Bank van België en die betrekking hebben op 2001 realiseren de bedrijven in het havengebied een [toegevoegde waarde](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=92) van 840,6 miljoen euro. Meer dan 11.000 personen zijn [tewerkgesteld](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=91) in de haven.

## Havenarbeid

Binnen de havenzone Brugge-Zeebrugge zijn er ongeveer 300 bedrijven actief. Op basis van gegevens die gepubliceerd worden door de Nationale Bank van België en die betrekking hebben op 2001 realiseren de bedrijven in het havengebied een toegevoegde waarde van bijna 841 miljoen euro. Meer dan 11.000 personen zijn tewerkgesteld in de havenzone.

Binnen de tewerkgestelden in het havengebied zijn de havenarbeiders het meest representatief. Het contingent havenarbeiders bedroeg 1.152 personen eind 2005. Dit is een stijging met 104 personen tegenover 2004. Het totaal aantal gepresteerde taken steeg met 29.107 taken tegenover 2004 en kwam op een niveau van 241.465 taken in 2005 (een record gedurende de laatste 20 jaar). Het totaal aantal gepresteerde taken per havenarbeider bereikte een constant hoog productiviteitsniveau. Het aantal gepresteerde taken van de havenarbeiders steeg door nieuwe acquisities en/of uitbreidingen van de auto- en containertrafieken.

Een raamakkoord voor de aanvullende logistieke diensten inzake distributie-arbeid werd in 2000 afgesloten. Eind 2002 werkten in de havenzone Brugge-Zeebrugge 92 personen volgens dit statuut. Hun taken betreffen voornamelijk het shunten van auto’s, distributie-arbeid en het sorteren van fruit.

Ook in het voorbije jaar werd een grote inspanning geleverd voor de opleiding, de kennis van de veiligheidsvoorschriften en de permanente vorming van de havenarbeiders. Opleidingen werden verzorgd voor de kwaliteitsvolle behandeling van nieuwe auto's tugmaster- en straddle carrier-chauffeurs, reachstackers, lashing en kraanbedieners. Specifieke ICT-opleidingen werden georganiseerd.

Het havenbestuur Brugge-Zeebrugge was het voorbije jaar één van de stichtende leden van De Kaap cvba. De Kaap is een startcentrum voor sociale economie en zoekt initiatiefnemers die duurzaam werk verschaffen aan zij die moeilijk aan bod komen op de arbeidsmarkt. Een van de instrumenten heet "invoegbedrijf" waarbij een bedrijf dat het charter van de meerwaardeneconomie onderschrijft voor nieuwe activiteiten recht heeft op een uitdovende loonsubsidie mits aan een inactieve een contract van onbepaalde duur wordt aangeboden. Diverse projecten worden weldra gestart in Zeebrugge zoals een broodjesdienst, car wash activiteiten en het leveren van specifieke diensten bij de behandeling van nieuwe wagens.

## Werkgelegenheid (Aantal 2006)

|  |  |
| --- | --- |
|  | Brugge-Zeebrugge |
| Diensten | 3.214 |
| Industrie | 2.323 |
| Publieke Sector | 1.773 |
| Totaal | 7.310 |

## Toegevoegde waarde (mln Euro)

|  |  |
| --- | --- |
|  | Brugge-Zeebrugge |
| Diensten | 713,6 |
| Industrie | 547,2 |
| Publieke Sector | An error occurred on the server when processing the URL. Please contact the system administrator. |

## Investeringen (mln Euro)

|  |  |
| --- | --- |
|  | Brugge-Zeebrugge |
| Diensten | 53,5 |
| Industrie | 81,5 |
| Publieke Sector | 135,0 |
| Totaal | 270,0 |

# Milieu

Zeebrugge is vooral een transithaven waar zich nagenoeg geen zwaar vervuilende industrie heeft gevestigd. Het probleem van zeeverontreining door lozingen werd aangepakt met de bouw van een havenontvangstinstallatie voor scheepsafval en ladingsresiduen. De beperkte druk op het milieu situeert zich eerder op het vlak van verkeers- en geluidsoverlast, lichtpollutie en zichtvervuiling. Blijkens een provinciale studie wordt de milieuhinder door de omwonenden algemeen als relatief klein ervaren.

## Havennatuurplan

Het Havenbestuur streeft ernaar met alle inwoners van de omliggende bevolkingscentra een open dialoog aan te gaan over de leefmilieuproblematiek. In het kader van het Strategisch Plan voor de havens engageert het Havenbestuur zich ook tot het opstellen van een havennatuurontwikkelingsplan met aandacht voor een efficiënt en ecologisch verantwoord ruimtegebruik. Dat houdt niet alleen in dat alle wetgeving terzake wordt gerespecteerd, maar ook dat de haven de groene infrastructuur in eigen beheer verder wenst uit te bouwen. Zo heeft het Havenbestuur op dit ogenblik plannen op tafel liggen voor de inplanting van groengordels en geluidsschermen in de Zeebrugse dorpskern, meerbepaald langsheen de Zweedse kaai, de P. Vandammesluis, het Noordelijk Insteekdok en de Isabellalaan. De inplanting gebeurt uiteraard in nauw overleg met de bewoners. In het kader van het Kustactieplan, beoogt men ook de aanleg van een verkeersveilige fietsroute.

De haven wenst een verantwoord evenwicht te vinden tussen economie en ecologie. De haven is essentieel voor de Vlaamse economie en voor de tewerkstelling in de streek. Zo wenst het Havenbestuur de westelijke voorhaven – waar door de landwinnings- en havenwerken met tijdelijke braakliggende terreinen zich nu talrijke vogels hebben gevestigd – verder uit te bouwen tot een container- en roro-platform. De haven is ook één van de belangrijkste broedplaatsen in Vlaanderen geworden van vogelsoorten zoals de Grote Stern en de Dwergstern, die tevens een hoge bescherming van de Europese Unie genieten. De verdere economische uitbouw van de haven kan vandaag enkel als deze natuurwaarden in stand worden gehouden, conform de Europese Vogelrichtlijn. In dit opzicht werd in 1997 een kunstmatig sterneneiland aangelegd in de oostelijke voorhaven nabij de LNG-terminal, dat recent werd hersteld en uitgebreid tot 7 hectare, en waar vandaag reeds meer dan 3000 koppels Grote Sternen, ongeveer 1000 koppels Visdieven en ongeveer 60 koppels Dwergsternen broeden. Op termijn zal het eiland worden uitgebreid tot 22 hectare. Daardoor kan de westelijke voorhaven zonder vertraging verder economisch ontwikkeld kan worden.

## Vogelrichtlijn

De verdere uitbouw van de achterhaven (Zuidelijk Kanaaldok en de geplande getijzone) wordt bemoeilijkt door de Europese Richtlijn 79/409/EG inzake het behoud van de vogelstand. In het kader van deze richtlijn werd een gebied van ongeveer 9.500 ha. als speciale beschermingszone aangewezen, waarvan een klein deel (174 ha.) in het havengebied ligt. Deze vormen momenteel een bedreiging voor de ontwikkeling van de havenactiviteit op lange termijn. Er lopen dan ook diverse MER-studies waarvan de resultaten van vitaal belang zijn voor de toekomst van de haven.

## Groene energie

Zeebrugge heeft een belangrijke functie in de toelevering van ‘propere’ energie. Naast de aanvoer van aardgas op de terminals van Fluxys, Statoil en Interconnector beschikt de haven over een hypermoderne STEG-elektriciteitscentrale die wordt uitgebaat door Electrabel.

Op de oostelijke strekdam exploiteert ‘Interelectra’ een windturbinepark met 23 windturbines met een gezamenlijke jaarlijkse productie van 17.500 MWh wat voldoende is om 5.000 gezinnen van elektriciteit te voorzien.

In 2000 werd door Electrabel en Electrawinds ook aangevangen met de bouw van een windturbinepark langs het Boudewijnkanaal. De 14 windturbines met een rotordiameter van 48 meter hebben elk een vermogen van 600 KWh, goed voor de jaarlijkse elektriciteitsconsumptie van 4.500 gezinnen.

# Commercieel

Gedurende de afgelopen 25 jaar is het verkeer in de haven spectaculair toegenomen. Met ongeveer 10.000 schepen per jaar en een vrachtvolume van 31 miljoen ton behoort Zeebrugge tot de snelst groeiende havens van Europa.

De haven Brugge-Zeebrugge heeft meerdere functies, waarvan de voornaamste zijn:

* intens roro-verkeer tussen Continentaal Europa, Groot-Brittannië, Scandinavië en Zuid-Europa. Vanuit Zeebrugge kunnen alle landen in Europa snel bediend worden. Er zijn ook regelmatige intercontinentale diensten voor de verscheping van nieuwe wagens ;
* behandelen van grote containerschepen die Zeebrugge via regelmatige lijnen verbinden met alle delen van de wereld;
* aanvoer van LNG en andere energieproducten;
* aanvoer van groenten, fruit en andere voedingsmiddelen;
* behandelen van conventionele stukgoederen en projectlading;
* vervoer van passagiers.

## Statistiek - Toelichting bij de resultaten 2005

Zoals de cijfers er voor liggen, heeft de haven goed gepresteerd in 2005. Maar het zijn voornamelijk de aanzienlijke investeringen in de energie-, roro-, container- en distributiesector die ons hoopgevend mogen stemmen voor de toekomst.

Dit vormt de basis en de ondersteuning voor de verdere groei.

Onze haven biedt nieuwe capaciteiten om zowel het intra-Europese als het transcontinentale verkeer te bedienen. De Maritieme Logistieke Zone (MLZ) vormt het sluitstuk van de verticale integratie waarbij deze goederenstromen aldaar de noodzakelijke toegevoegde waarde verkrijgen.

### Roro: + 6,1 %

Op alle markten werd vooruitgang geboekt.

Het Verenigd Koninkrijk blijft de gangmaker met de Humber-regio als sterkste groeier.

Met de steun van de Europese transportpolitiek worden nieuwe bestemmingen toegevoegd aan het dienstenpakket, zoals Esbjerg in Denemarken en bestemmingen langs de Middellandse zee.

We stellen echter vast dat het instellen van rijtaks in Duitsland nog niet tot een verdere toename van het maritieme verkeer op de Baltische zee heeft geleid.

De nieuwe contracten met StoraEnso zorgen voor de aanvoer van nieuwe ladingen Fins papier.

Een aantal trends zetten zich door.

Het aandeel van de container zet zijn opmars verder en verdringt de trailer als vervoersmiddel.

De consequenties voor havenuitrusting en scheepstypes zijn niet gering.

Met aanzienlijke investeringen wordt de verticale specialisatie in de logistieke dienstverlening verder gezet.

De bedrijven actief in de logistiek worden aangezocht door de industrie om meer taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen.

Dit resulteert in een sterke verankering van het verkeer met onze haven.

Met veel zorg wordt niet enkel toegevoegde waarde verstrekt, maar ook een verruimde dienstverlening.

Dit heeft uiteraard een gunstig gevolg voor de tewerkstelling in deze sector ; niet alleen in aantal maar ook in veelzijdigheid van het beroep.

De investeringen in en rond de Transportzone vertolken het optimisme van de ondernemingen en verzekeren de toekomst van de shortseatrafieken in onze haven.

De deepsearoro kon met een toename van 11% haar aandeel aanzienlijk vergroten.

De resultaten op de Verenigde Staten en Australië alsook Zuid-Afrika als nieuwe bestemming vallen daarbij op.

Ofschoon geen verdere sterke toename kon genoteerd worden in de autosector, handhaaft de haven zich hierin toch als wereldleider.

### Container: + 11,4 %

Voor de containersector was het een uitstekend jaar. De deepseatrafieken namen toe met 20%.

Met het toevoegen van de lijndienst van Norasia heeft de haven nu bijna dagelijks een verbinding met het Verre Oosten en bevestigt zij zodoende haar marktpositie.

De terminals zijn volop hun capaciteit aan het uitbreiden en de schaalvergroting van de schepen zet zich door.

2005 was het jaar waarin de joint venture PSA en CMA CGM zijn terminal CHZ uitbreidde en kraanbestellingen doorvoerde.

2005 was ook het jaar waarin de APM Terminal aan het Albert II-dok zuid investeert in een nieuwe containerterminal. In het voorjaar van 2006 gaat deze laatste van start met niet minder dan vijf containerkranen.

Het is ook niet toevallig dat we eind 2005 een schip van de rederij CMA CGM mochten ontvangen met een recordcapaciteit van 8.500 teu.

Naast dit deepseagebeuren is de transhipment en het intra-Europese verkeer gegroeid met niet minder dan 30%. Ook hier vormt het Verenigd Koninkrijk naast andere bestemmingen een belangrijke doelmarkt. De Ierse markt groeide met 25 %.

### Conventionele lading:+ 26,1 %

Voornamelijk de aanvoer van goederen dienstig in de voedingssector kon zeer mooie cijfers neerzetten en dit zowel voor fruit als voor groenten. Maar ook de woudproducten kenden een toename.

Het stukgoed vertegenwoordigt 1 miljoen ton lading in de haven. Voor de tewerkstelling is dit een belangrijke activiteit.

### Vloeibare bulk: + 4,5 %

Deze activiteit wordt gedomineerd door petroleumproducten en het aardgas.

De vraag naar petroleumproducten nam sterk toe. Het gas heeft een sterk potentieel, maar kon in 2005 nog geen groeicijfers neerzetten.

### Vaste bulk: + 7,7 %

De bouwsector is de voornaamste afnemer van deze aanvoer. De behoefte steeg en de bedrijven actief in deze sector, hebben allemaal een toename kunnen registeren.

### Passagiers: + 8,1%

Onze haven blijft de belangrijkste cruisehaven. Het aantal aanlopen nam met een derde toe.

Op vijf jaar tijd werd het aantal passagiers verdrievoudigd.

De stad Brugge bezoeken als dagjestoerist heeft een grote aantrekkingskracht.

Maar ook de diensten met P&O op Hull en Superfast op Rosyth kenden een groeiend succes.

## Goederen (in ton)

(Vergelijking 2006 - 2007 , Periode Jan-Mrt)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Totaal | | [Opsplitsing IN-UIT](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?T=1&p=139) | | |
|  | 2007 | 2006 | +/- | %-verschil |
| Roro | 3.057.556 | 2.981.365 | 76.191 | 2,56% |
| Containers | 4.922.665 | 4.083.516 | 839.149 | 20,55% |
| Stukgoed | 225.566 | 247.120 | -21.554 | -8,72% |
| Vloeibare Bulk | 1.257.974 | 1.494.666 | -236.692 | -15,84% |
| Vaste Bulk | 481.930 | 432.320 | 49.610 | 11,48% |
| Totaal | 9.945.691 | 9.238.987 | 706.704 | 7,65% |

## Zeeschepen

(Vergelijking 2006 - 2007 , Periode Jan-Mrt)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2007 | 2006 | +/- | %-verschil |
| In | | | | |
| Aantal | 2.212 | 2.077 | 135 | 6,5% |
| Bruto Tonnage | 24.164.869 | 20.635.451 | 3.529.418 | 17,1% |

## Containers (aantal)

(Vergelijking 2006 - 2007 , Periode Jan-Mrt)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2007 | 2006 | +/- | %-verschil |
| Aantal Containers | | | | |
| In | 131.668 | 97.698 | 33.970 | 34,77% |
| Uit | 150.704 | 116.260 | 34.444 | 29,63% |
| Totaal | 282.372 | 213.958 | 68.414 | 31,98% |
| TEU | | | | |
| In | 222.039 | 162.681 | 59.358 | 36,49% |
| Uit | 250.835 | 191.274 | 59.561 | 31,14% |
| Totaal | 472.874 | 353.955 | 118.919 | 33,6% |

## Voertuigen (aantal)

(Vergelijking 2006 - 2007 , Periode Jan-Mrt)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2007 | 2006 | +/- | %-verschil |
| Toeristisch | | | | |
| In | 6.112 | 6.140 | -28 | -0,46% |
| Uit | 5.715 | 6.014 | -299 | -4,97% |
| Totaal | 11.827 | 12.154 | -327 | -2,69% |
| Vrachtwagens | | | | |
| In | 111.977 | 108.343 | 3.634 | 3,35% |
| Uit | 126.814 | 123.201 | 3.613 | 2,93% |
| Totaal | 238.791 | 231.544 | 7.247 | 3,13% |
| Nieuwe Wagens | | | | |
| In | 251.330 | 213.311 | 38.019 | 17,82% |
| Uit | 296.552 | 266.324 | 30.228 | 11,35% |
| Totaal | 547.882 | 479.635 | 68.247 | 14,23% |

## Passagiers (aantal)

(Vergelijking 2006 - 2007 , Periode Jan-Mrt)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2007 | 2006 | +/- | %-verschil |
| In | 44.120 | 48.476 | -4.356 | -8,99% |
| Uit | 43.498 | 48.247 | -4.749 | -9,84% |
| Totaal | 87.618 | 96.723 | -9.105 | -9,41% |

# Waarom Zeebrugge?

## Hoofdkenmerken

Het havencomplex Brugge-Zeebrugge bezit enkele voorname troeven die zullen toelaten dat het goederenverkeer zich in de volgende jaren nog verder zal ontwikkelen, namelijk:

* de gunstige geografische ligging voor een optimale Europese distributie:
  + aan de kust van de Noordzee, de drukst bevaren zee ter wereld;
  + centraal gelegen ten opzichte van de andere Noordzeehavens;
  + op korte afstand van Groot-Brittannië;
  + dicht bij de belangrijkste, dichtbevolkte, geïndustrialiseerde steden;
* een uitstekende nautische toegankelijkheid met grote diepgang in de toegangsgeul en langs de kaaien;
* goede verbindingen, zowel per spoor als langs de weg, naar alle landen van Continentaal Europa;
* talrijke dagelijkse scheepvaartdiensten naar Groot-Brittannië en naar andere havens in Noord-en Zuid-Europa, waarvoor Zeebrugge een draaischijf is voor het verkeer in alle richtingen;
* een netwerk intercontinentale en Europese containerdiensten
* een moderne havenuitrusting, gebouwd tijdens de laatste jaren, die beantwoordt aan alle vereisten van de moderne scheepvaart en overslagtechnieken;
* een ruim potentieel aan geschoolde arbeidskrachten die getuigen van een hoge productiviteit.

## Betekenis van de haven van Brugge-Zeebrugge

Zeebrugge, de zeehaven van Brugge, speelde voor het eerst een rol van internationaal niveau in het midden van de jaren ’60.

De opkomst van de roll-on/roll-off, de containerisering en de schaalvergroting van de schepen bewezen de acute noodzaak van een diepzeehaven op de kust. De Belgische regering gaf dan ook haar goedkeuring voor een grootschalige uitbouw van de haven van Zeebrugge.

Deze werken werden uitgevoerd tussen 1972 en 1985 en omvatten de bouw van een buitenhaven met 2 lange strekdammen (meer dan 4 km lang), een grote zeesluis (500 m lang, 57 m breed, 18,5 m diep) en een volledige nieuwe achterhaven. In juli 1985 werd de nieuwe zeehaven door Koning Boudewijn I officieel ingewijd.

Door deze nieuwe infrastructuur steeg de goederenoverslag in Zeebrugge spectaculair. In 1970 werd 9 miljoen ton behandeld en meerden 5000 schepen aan; in 2005 waren dat 34,5 miljoen ton en bijna 9.000 schepen. De haven zorgt voor een directe tewerkstelling voor

10 000 mensen, de indirecte tewerkstelling wordt op 30 000 geraamd.

Zeebrugge is in de laatste 15 jaar een zeer polyvalente haven geworden voor de behandeling van een brede waaier goederen: eenheidsladingen (trailers en containers), nieuwe wagens, conventionele stukgoederen, projectlading, droge en vloeibare bulkgoederen en aardgas. Van een pure transithaven is Zeebrugge stilaan uitgegroeid tot een centrum voor Europese distributie.

## Huidige functie van de haven van Brugge-Zeebrugge

De haven Brugge-Zeebrugge heeft meerdere functies, waarvan de voornaamste zijn:

* snelhaven voor het intense roro-verkeer tussen Continentaal Europa, Groot-Brittannië, Scandinavië en Zuid-Europa;
* Europese hubhaven voor de auto-industrie;
* containerhaven met uitstekende nautische toegankelijkheid voor +6000 TEU-schepen;
* aanvoer van LNG en andere energieproducten;
* aanvoer van groenten,fruit en andere landbouwproducten;
* behandelen van conventionele stukgoederen en projectlading;
* vervoer van passagiers.
* organisatie van Europese distributie voor diverse goederen,via een uitgebreid netwerk van hinterlandverbindingen.

Zeebrugge heeft ook een vissershaven, een jachthaven en een marinebasis.

Zeebrugge is:

* een polyvalente haven
* een snelle haven
* een diepwaterhaven (diepgang van de aanlopende schepen tot 55 voet of 16,75 m)
* een strategisch gelegen haven
* een betrouwbare haven met hoge productiviteit

# Belangrijkste trafieken

De haven van Brugge-Zeebrugge is een polyvalente haven die zich in enkele zeer uiteenlopende trafieken gespecialiseerd heeft. Naast het grote volume eenheidsladingen (trailers, containers, nieuwe wagens), beschikt Zeebrugge ook over de specifieke uitrusting en de know-how voor de behandeling van conventioneel stukgoed, ondeelbare ladingen, droge bulkgoederen en vloeibare producten.

## Roro trafiek

Zeebrugge is de belangrijkste Europese haven voor het rollend vrachtverkeer binnen Europa:

* tussen het Vasteland en de Britse Eilanden: twaalf vaste lijndiensten naar twaalf verschillende havens (nl. Dartford, Purfleet, Grimsby, Felixstowe, Immingham, Hull, Southampton, Portbury, Middlesbrough (Teesport), Rosyth (Edinburgh), Dublin en Cork) met samen tot 20 afvaarten per dag. Naar London bijvoorbeeld biedt Zeebrugge elke dag 7 afvaarten. De voornaamste roro-rederijen zijn Cobelfret, P&O Ferries, Dart Line, Superfast Ferries en U.E.C.C.
* tussen Zeebrugge en diverse havens in Noord- en Zuid-Europa: de rederijen Cobelfret, FinnLines en Flota Suardiaz voor de bediening van Scandinavië (met name de havens van Göteborg, Trelleborg, Sodertalje, Helsinki, Drammen en Esbjerg) en de rederijen U.E.C.C. en Flota Suardiaz voor de bediening van Spanje, Portugal en Turkije (de havens van Vigo, Santander, Setubal, Tenerife, Istanbul en Gemlick).

In de haven zijn 23 aanlegposten voor ro-ro schepen die samen tot 3.500 vrachtwagenladingen per 24 uur kunnen lossen en laden: samen méér dan 1 miljoen per jaar.

Een ander voorbeeld van gespecialiseerd roro-verkeer is de distributieterminal van StoraEnso: de grootste papierproducent ter wereld. Om de overslagbewegingen van dit kostbare product tot een minimum te beperken, werd een revolutionair logistiek concept ontwikkeld: de StoraEnso Cargo Unit: een extra grote container met een capaciteit tot 80 ton. De vracht komt met ferries uit Göteborg en wordt in Zeebrugge overgeladen in standaardcontainers die wereldwijd worden verscheept.

## Nieuwe wagens

Zeebrugge is op korte tijd ook de belangrijkste Europese verschepingshaven voor nieuwe wagens geworden met ruim 1.933.910 eenheden in 2006. Die wagens worden niet alleen binnen Europa maar ook wereldwijd verscheept met grote autoschepen die tot 5.800 wagens kunnen vervoeren.

De rederijen Wallenius-Wilhelmsen, ‘K’ Line, NYK, Mitsui OSK, CSAV, Cobelfret, UECC en Flota Suardiaz laden en lossen hun schepen in de achterhaven op de terminals van SeaRo, Wallenius-Wilhelmsen Lines, CTO, Toyota en CdMZ, samen ongeveer 200 ha groot. De grote automerken kunnen in drie ‘car centres’ Zeebrugge ook terecht voor technische interventies zoals het monteren van opties volgens de wensen van de klant. Nieuwe wagens worden vooral per spoor aan- en afgevoerd.

Alle grote automerken hebben hun vertrouwen in Zeebrugge gesteld, niet alleen voor het transport van het afgewerkte product, maar ook voor het vervoer van onderdelen en wisselstukken tussen diverse assemblagebedrijven in Europa.

## Container trafiek

Met bijna 18 miljoen ton containerladingen per jaar en een netwerk van intercontinentale lijndiensten is Zeebrugge een belangrijke containerhaven in Europa.

De 2 grote containerterminals zijn in de buitenhaven gelegen nl. de Container Handling Zeebrugge (C.H.Z.) met diensten zoals Evergreen, CMA-CGM, P&O Nedlloyd-Contship en de APM Terminals Zeebrugge operationeel sedert midden 2006.

Containers worden ook in combinatie met andere ladingen behandeld op de roroterminals en bij B.N.F.W. en CTO. De containers bereiken het hinterland met feederschepen, Rijnbarges, bloktreinen en vrachtwagens.

De ligging aan de zee, de grote diepten in de vaargeul en langs de kaaien, laten toe alle grote containerschepen snel en zonder tijdverlies te ontvangen, ook de hedendaagse + 9000 TEU containerschepen. Zeebrugge is trouwens één van de weinige havens in Europa die dergelijke schepen probleemloos kunnen ontvangen.

Vele grote rederijen en internationale consortia onderzoeken dan ook de opportuniteit van Zeebrugge als alternatief voor andere Europese havens. De private overslagbedrijven in de haven van Antwerpen schatten de mogelijkheden van Zeebrugge op dat vlak juist in en opteren daarom voor een strategische alliantie met Zeebrugge. Enkele zijn hier reeds actief en concessies werden nog aangevraagd voor het bouwen van bijkomende containerterminals.

## Stukgoederen

Buiten het roro- en containerverkeer vertoont Zeebrugge een grote verscheidenheid in het stukgoed: vers fruit, fruitsappen, suiker, bloem, aardappelen, gezaagd hout en boomstammen, papierpulp, minerale en chemische producten, projectladingen e.a.

In de achterhaven beschikt Zeebrugge over 2 gespecialiseerde terminals voor de invoer en distributie van vers fruit, voornamelijk bananen en kiwi’s. Door de oprichting van ruime diepvrieskoelruimten is Zeebrugge eveneens belangrijk als los- en opslaghaven voor diepgevroren producten. De behandeling van alle producten uit de voedingssector is gelokaliseerd in het noordelijk deel van de achterhaven.

## Droge bulk

In de Zeebrugse achterhaven en in de haven van Brugge wordt ook elk jaar ongeveer 2 miljoen ton stortgoederen behandeld en opgeslagen.

Vloeibare bulk, voornamelijk industriële producten en voedingsproducten zoals melasse worden gestockeerd in grote opslagtanks op gespecialiseerde terminals zoals die van Tameco NV. Bouwmaterialen (zand, grind en steenslag) worden geladen en gelost op de terminals van Hanson, Alzagri en de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (NHM). Borlix NV beschikt over grote silo’s voor de behandeling en opslag van granen, biologische sojabonen en lijnzaad. Veevoeders, meststoffen en landbouwproducten worden behandeld door ‘Seaport Shipping and Trading’ en door ‘Minne Port Services’.

## Aardgas

Het aardgas (in totaal 3 miljoen ton in 2006) wordt op twee wijzen aangevoerd:

* in vloeibare vorm met methaantankers vanuit diverse herkomsten (Algerije, Australië, het Midden-Oosten, Afrika); dit aardgas wordt opgeslagen op de Fluxys-terminal in de voorhaven en is uitsluitend bestemd voor verbruik in België.
* als gas per pijpleiding via de “Zeepipe”van Statoil vanuit de gasvelden voor de kust van Noorwegen en via de “Interconnector” uit Groot-Brittannië; dit aardgas is hoofdzakelijk bestemd voor de doorvoer naar Frankrijk en andere landen in Zuid-Europa.

## Distributie

Door de centrale ligging in West-Europa, de vele lijndiensten naar vele havens in Groot-Brittannië, Noord- en Zuid Europa en in de andere continenten, het uitgebreid net van autowegen en spoorlijnen, is Zeebrugge uiterst geschikt voor distributie naar alle landen van Europa toe. 90 % van de klanten in het Zeebrugse hinterland kunnen binnen de 24 à 48 uur worden bediend. Grote agglomeraties zoals Parijs en Randstad Holland en industriële centra zoals het Noorden van Frankrijk en de Ruhr, liggen binnen een straal van 300 km van Zeebrugge en kunnen in minder dan 5 uur worden bereikt. 64 % van de vracht wordt via de weg vervoerd; het spoorvervoer neemt 17,5 % van het landvervoer voor zijn rekening en de binnenschipvaart, vooral naar de havens langs de Rijn, wint voortdurend aan belang.

Zeebrugge is echter meer dan louter een snelle doorvoerhaven want in de haven zelf komen steeds meer nieuwe activiteiten tot stand die een toegevoegde waarde geven aan de goederen. Op de fruit- en de autoterminals wint de distributiefunctie elk jaar aan belang. In de achterhaven werd een zone voorzien voor het Distributiepark Zeebrugge waar de klanten ofwel zelf eigen installaties voor opslag en distributie kunnen bouwen en uitbaten of dit laten doen door locale bedrijven. De Japanse bandenproducent Bridgestone-Firestone bijvoorbeeld heeft er een centrum geopend voor een jaarlijkse Europese distributie van 5 miljoen autobanden. In de voorhaven verdeelt StoraEnso zijn papierproducten naar wereldwijde bestemmingen. ‘PNG Logistics’ organiseert op de Canadaterminal de mondiale distributie van landbouwmachines. In de Transportzone Zeebrugge zijn diverse bedrijven (bijvoorbeeld ‘European Container Services’ en ‘Middlegate Europe’ en '2XL') actief in Europese distributie.

## Passagiers

Ieder jaar verwelkomt Zeebrugge ongeveer 700.000 passagiers die ofwel de populaire overtocht naar Hull of Edinburgh maken of die aan boord van een luxueus cruiseschip aanmeren. Zeebrugge is trouwens door zijn centrale ligging en gemakkelijke toegankelijkheid uitgegroeid tot de belangrijkste cruisehaven van Vlaanderen. Vanuit de haven hebben de passagiers immers een ruime keuze uit diverse dagexcursies. Het historische centrum van Brugge en de andere Vlaamse cultuursteden kunnen daarbij op heel wat toeristische belangstelling rekenen.

## Visserij

Zeebrugge is één van de voornaamste visserijhavens in Europa. Het “European Fish Centre” in de achterhaven is een uitgebreid complex voor de aanvoer, handel en verwerking van vis. Als lid van het ‘Pan European Fish Auctions’-netwerk van visveilingen, biedt de ‘Zeebrugse Visveiling’ aan groothandelaars de mogelijkheid toe te treden tot de elektronische veiling via het PEFA-netwerk.

Zodoende kunnen zij de veiling via internet thuis of op kantoor "live" volgen, waarbij ze precies dezelfde veilklok zien als in de veilingzaal.

# Vooraankomstinfo

## Gezondheidsvoorschriften

De kapitein moet de Maritieme Gezondheidsverklaring tekenen afgegeven door de loods.

## Verplichte documenten bij aankomst

(opmerking: het aantal kopies voor elk document zal zo vlug mogelijk aan volgende lijst worden toegevoegd)

Let wel: volgende lijst van documenten wordt overal in het engels gebruikt.

* Declaration of Health (Maritieme Gezondheidsverklaring)
* List of Dangerous Goods (Lijst van gevaarlijke goederen)
* Crew List (Bemanningslijst)
* Passenger List (Passagierslijst)
* Stowaway List (Lijst van verstekelingen)
* Cargo Manifest (Cargo Manifest)
* Freight List (prepared by agents) (Vrachtlijst)
* Customs Provision List (prepared by agents) (Douaneverklaring)
* General Declaration (Benelux 20, prepared by agents) (Algemene verklaring)
* Personal effects list (Lijst van persoonlijke effecten)
* Certificate of Registry (Zeebrief)
* International Tonnage Certificate (Oslo 69), or National Tonnage Certificate (if ITC not available) (Internationaal Tonnage Certifikaat)
* Civil Liability Certificate (if more than 2,000 T oil in bulk) (Certifikaat voor Burgerlijke aansprakelijkheid)
* International Oil Pollution Prevention Certificate (International Certifikaat voor Preventie door oliepollutie)
* Oil Record Book (Oliedagboek)
* Passenger Ship Safety Certificate (Certifikaat van veiligheid voor passagiersschepen)
* Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Veiligheidsuitrustingscertifikaat)
* Cargo Ship Safety Construction Certificate (Veiligheidsconstructiecertifikaat)
* Cargo Ship Radio Construction Certificate of Exemption (Radioveiligheidscertifikaat)
* Load Line Cerfificate of Exemption (Uitwateringscertifikaat)
* International Certificate of fitness for carriage of dangerous chemicals in bulk (Internationaal Certifikaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemische producten in bulk)
* International Certificate of Fitness for carriage of liquified gases in bulk (Internationaal Certifikaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk)

Nota: alle identiteitskaarten of zeemansboekjes moeten ter beschikking blijven.

## Douane

In Zeebrugge kan men het douanekantoor bereiken via het faxnr. (050)54 59 35 of via het telnr. (050)54 54 55.

## Scheepvaartpolitie

### Bij aankomst

* De kapitein moet een volledig ingevulde, gedateerde en getekende (IMO-form) bemanningslijst alsook passagierslijst indienen in 2 exemplaren. Dit moet ten laatste binnen de 12 uren na aankomst van het schip gebeuren bij de Scheepvaartpolitie (SPN), Veerbootstraat 1, 8380 Zeebrugge, telnr. (050) 55 76 30 en fax nr (050) 55 76 46 Men kan dit ook door de agent laten doen.
* De kapitein moet indien er verstekelingen aanwezig zijn aan boord van zijn schip dit onmiddellijk melden aan de Scheepvaartpolitie. De kapitein zal verantwoordelijk gehouden worden indien er verstekelingen van boord gaan zonder de toestemming van de voornoemde autoriteiten.
* Jachtlui en passagiers moeten in het bezit zijn van een geldig identiteitskaart of pasport en eventueel een Benelux of Schengen visum.
* Ingeval dat er een jacht aankomt vanuit een niet-Schengen land moet de schipper het speciaal Schengenformulier voor jachts die een Schengenhaven aandoen volledig ingevuld, gedateerd en getekend indienen bij de Scheepvaartpolitie (SPN), Veerbootstraat 1, 8380 Zeebrugge, België, telnr. (050)55 76 30. Deze formulieren zijn verkrijgbaar in de jachtclub of via de agent van het schip.
* Jachtlui en passagiers (geen E.G. burgers) moeten zich met pasport, eventueel visum, aanbieden bij de Scheepvaartpolitie om dit te laten afstempelen en dit alleen wanneer de laatst aangelopen haven een niet-Schengen land was.

Ter informatie

Schengen-landen:

België

Griekenland

Nederland

Frankrijk

Italië

Portugal

Duitsland

Luxemburg

Spanje

E.G. landen:

Oostenrijk

Finland

Groot-Brittanië

Italië

Portugal

België

Frankrijk

Griekenland

Luxemburg

Spanje

Denemarken

Duitsland

Ierland

Nederland

Zweden

Tijdens verblijf in de haven

* Bemanningsleden van een zeegaand schip mogen aan wal gaan tijdens het verblijf in een Belgische haven. De vrijheid van zeelui aan wal, die niet in het bezit zijn van een geldig reisdocument, is beperkt tot de gemeente waar het schip is aangemeerd en ook tot de aanliggende gemeentes. Het is toch aan te raden om in het bezit te zijn van geldig identiteitsbewijs.
* Ingeval bemanningsleden buiten dit gebied reizen moeten ze in het bezit zijn van een geldig pasport of een geldig Benelux of Schengen visum. Indien de laatst aangelopen haven in een niet-Schengen land was dan moeten ze zich aanbieden bij de Scheepvaartpolitie om hun pasport of visum te laten afstempelen (inbound). Voor afvaart moeten ze dit ook doen (outbound).
* Wanneer een bemanningslid wil aan- of afmonsteren, moet hij zich wenden tot de Scheepvaartpolitie met zijn pasport. Wanneer hij afmonstert en indien nodig kan hij eventueel een transit-visum verkrijgen in het kantoor van de Scheepvaartpolitie (19,80 €).

### Bij vertrek

* De kapitein moet de afvaart ten laatste 2 uur voor vertrek mededelen bij de Scheepvaartpolitie, na afvaartcontrole mogen de bemanningsleden en de passagiers niet meer aan wal gaan.
* De schippers van jachten met bestemming voor een niet-Schengen land zullen een nieuw Schengen formulier moeten binnenbrengen.
* Niet E.G. passagiers en jachtlui moeten hun pasport of visum voor afvaart laten afstempelen bij de Scheepvaartpolitie, alleen als de volgende aan te lopen haven in een niet-Schengen land is.

# Terminals

De terreinen in het havengebied worden voor lange periodes (tot 25 jaar) in concessie gegeven aan terminaluitbaters. Deze stuwadoorsbedrijven zijn privé-bedrijven die instaan voor een deskundige behandeling en opslag van de goederen. De haven van Brugge-Zeebrugge wordt onderverdeeld in 3 zones: de voorhaven, de achterhaven en de binnenhaven van Brugge. Daarnaast zijn er in de onmiddellijke omgeving van de haven nog industrieterreinen beschikbaar voor niet-watergebonden activiteiten: de ‘Transportzone Zeebrugge’ en de bedrijventerreinen ‘Blauwe Toren’, ‘Waggelwater’ en ‘Herdersbrug’.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Terminal | Type | Website |
| [Alzagri](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=29) | bulk |  |
| [APM Terminal](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=7) | Container | www.apmterminals.com |
| [Belgian New Fruit Wharf](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=21) | conventioneel en containers | www.sea-invest.be |
| [Borlix](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=26) | bulk | www.borlix.be |
| [Bridgestone](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=20) | distributie | www.bridgestone-eu.com |
| [CdMC - Zweedse Kaai](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=11) | Container | www.cobelfret.com |
| [CdMZ](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=16) | distributie | www.cobelfret.com |
| [Container Handling Zeebrugge (CHZ)](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=10) | Container | www.psahnn.be |
| [De Loof bvba](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=38) | bulk |  |
| [Denolf Recycling](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=35) | Recyclage | www.galloo.com |
| [Euroservices NV](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=39) | Vloeibare bulk | www.euroservices.be |
| [Flanders Cold Center](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=23) | conventioneel en containers | www.sea-invest.be |
| [Fluxys - LNG Terminal](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=13) | Bulk | www.fluxyslng.net |
| [Fluxys - piekbesnoeiingsinstallatie](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=17) | bulk | www.fluxys.net |
| [Hanson Belgium Aggregates NV](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=27) | bulk | www.hanson.be |
| [Hanson Belgium Aggregates NV](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=32) | bulk | www.hanson.be/aggregates |
| [ICO - Bastenaken Terminal](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=34) |  |  |
| [ICO - Noordelijk Insteek Term.](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=22) | conventioneel, roro en containers |  |
| [Interbeton](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=37) | bulk |  |
| [Leopold II Terminal](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=33) |  |  |
| [Marpos](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=36) | ontvangstinstallatie | www.shanks.be |
| [Minne Port Services](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=31) | bulk en conventioneel |  |
| [Nieuwpoortse Handelsmaatschappij](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=28) | bulk | www.nhm.be |
| [P&O Ferries](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=8) | Roro | www.POferries.com |
| [PSA HNN RO-RO Division - Wielingen Terminal](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=5) | Roro | www.psahnn.be |
| [Seaport Shipping & Trading](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=30) | bulk |  |
| [Sea-Ro - Brittannia](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=12) | Roro | www.searo.be |
| [Sea-Ro - Canada Terminal](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=15) | Roro | www.searo.be |
| [SeaRo - Wielingendok](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=4) | Roro | www.searo.be |
| [Statoil](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=18) | bulk | www.statoil.com |
| [Superfast Ferries](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=9) | Roro | www.superfast.com |
| [Tate & Lyle Molasses België](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=24) | bulk | www.tate-lyle.co.uk |
| [Toyota Vehicle Logistics Centre](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=19) | Roro | www.toyota-europe.com |
| [Wallenius Wilhelmsen Logistics Zeebrugge](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=14) | Roro | www.2wglobal.com |
| [Zeebrugge Drydock N.V.](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=40) |  |  |
| [Zeebrugse Visveiling](http://www.portofzeebrugge.be/content.asp?p=11&Detail=yes&id=25) | conventioneel | www.zv.be |

# Transportzone

Het bedrijventerrein ‘Transportzone Zeebrugge’ biedt 450.000 m2 ruimte voor diverse niet-watergebonden activiteiten. Veel bedrijven actief in wegtransport, distributie, expeditie en onderhoud hebben zich hier gevestigd, sommigen hebben hier zelfs hun Europees hoofdkwartier (Huktra, European Container Services). Daarnaast worden de douanediensten hier gecentraliseerd en is ook de ‘Interconnector’ gasterminal (voor aardgas dat per pijpleiding vanuit Bacton wordt ingevoerd) hier ingeplant.

Deze bedrijvenzone wordt beheerd en uitgebaat door ‘Transportzone Zeebrugge NV’.

# Hinterland/Distributie

Zeebrugge staat bekend als een snelle doorvoerhaven en dient er daarom ook voor te zorgen dat de goederenstromen vlot en congestievrij de klanten in het hinterland kunnen bereiken via alle transportmodi.

## Wegvervoer

De haven beschikt over erg goede aansluitingen met de grote Europese verkeersassen (E40, N 49, E17 en A17). In Zeebrugge passeren jaarlijks meer dan een miljoen vrachtwagenladingen die vooral gebruik maken van de grote waaier roro-diensten. Ongeveer 80% van het roro-verkeer betreft niet-begeleide transporten en het wegvervoer alleen neemt 64 % van het totale hinterlandverkeer voor zijn rekening. Heel wat wegtransportbedrijven hebben om die redenen een vestiging opgericht in de haven, in de Transportzone Zeebrugge of in de ruimere omgeving. Met het oog op de verwachte trafiekgroei zijn een aantal verbeteringen aan weginfrastructuur noodzakelijk: het wegwerken van kruispunten op de N31, de ontdubbeling van de zuidelijke havenrandweg, de 2 x 2 –aansluiting naar Westkappele en de omvorming van de N49 tot volwaardige autosnelweg noodzakelijk.

## Spoorvervoer

Het spoor is in Zeebrugge een zeer belangrijke partner voor de aan- en afvoer van het maritieme verkeer. In 2002 stonden 205.000 spoorwagons in voor een goederenvolume van 5 miljoen ton wat neerkomt op 14 % van het hinterlandverkeer.

Meer dan 65 % van deze wagons betreffen het vervoer van containers. Via het ‘North European Network’ (NEN) is Zeebrugge immers met meerdere dagelijkse bloktreinen verbonden met belangrijke inlandterminals zoals Antwerpen, Athus, Duisburg, Muizen, Bressoux, Moeskroen en Genk. Vanuit deze spoorplatformen worden de containers verder verdeeld over het Europese continent. Het transport van nieuwe wagens vertegenwoordigt ongeveer 40.000 wagons (20 %) terwijl het gecombineerd vervoer (trailers op spoor) goed is voor 20.000 bewegingen (10 %). Daarnaast speelt het spoor ook een belangrijke rol in het vervoer van conventionele ladingen (fruit, suiker, papierpulp, buizen,…).

Omdat het spoorverkeer blijft stijgen, pleit het havenbestuur voor de aanleg van een derde spoor tussen Zeebrugge en Brugge en voor de uitbreiding van het traject tussen Brugge en Gent met een derde en een vierde spoor. In de haven zelf werd het vormingsstation gemoderniseerd om efficiënt wagons te kunnen schikken tot lange bloktreinen.

## Binnenvaart

Met Rijnbarges en zeebarges worden jaarlijks 800.000 ton goederen aan- of afgevoerd. Rijnbarges tot 90 TEU bedienen bestemmingen in Nederland, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland.

De vaartijd tot in Basel bedraagt 5 à 6 dagen.

Kruiplijncoasters (zeebarges) hebben een capaciteit tot 200 TEU en bereiken via een overzees traject bestemmingen als Antwerpen, Rotterdam, Duisburg, Vlissingen, Oostende, Dover, Thamesport, Felixstowe, Tilbury, Le Havre, en Southampton.

Deze diensten met Rijn- en zeebarges worden aangeboden door PortConnect, de logistiek cel van het havenbestuur. De voornaamste doelstelling is de bediening van het hinterland via de binnenwateren en daardoor een efficiënt, economisch én milieuvriendelijk alternatief bieden voor spoor- en wegvervoer. Meer info is te vinden op www.portconnect.be

Het pure binnenvaartverkeer behelst in Zeebrugge verder vooral het transport van papierpulp en bulkladingen zoals bouwmaterialen en landbouwproducten.

# Expeditie/Douane

## Expeditie

In Zeebrugge zijn diverse expeditiebedrijven actief in de organisatie en douane-afhandeling van zeer uiteenlopende transporten. De laatste jaren hebben de expediteurs in hoog tempo geïnvesteerd in magazijnen en douaneloodsen om aan de steeds hogere behoefte en vraag van het clienteel te kunnen voldoen. De expediteurs staan namelijk ook in voor opslag en distributie, IVK-keuringen, fiscale vertegenwoordiging en groupage over zee (NVOCC, Non Vessel Operating Common Carriers). De Zeebrugse expeditiebedrijven zijn KMO’s met uiterst gemotiveerd personeel wat garant staat voor een sterk gepersonaliseerde service.

Zeebrugge is via deepsea-containerdiensten verbonden met ongeveer 70 rechtstreekse aanloophavens op andere continenten. Diverse rederijen bieden daarvoor ‘Zeebrugge Bills of Lading’ aan wat voor de bestemmeling van de goederen vooral administratieve en fysieke tijdswinst oplevert. De belangenvereniging VEREXZ biedt de aangesloten expeditiebedrijven een platform voor overleg en samenwerking.

## Douane

De Administratie der douane en accijnzen beschikt in het havengebied Brugge-Zeebrugge over diverse kaaibureau’s voor de controle op de invoer, uitvoer en doorvoer van goederen.Op alle terminals in de haven kunnen goederen tijdelijk worden opgeslagen in afwachting van levering of verscheping. Het overgrote deel van de magazijnen en de terminals zijn als “Entrepot” erkend.

De afhandeling van de douaneformaliteiten in Zeebrugge gebeurt correct, snel en flexibel.

De douanediensten beschikken te Zeebrugge over elektronische dataverwerkingssystemen zoals SADBEL en GCZ (Goederen Comptabiliteit Zeebrugge) voor een vlotte elektronische dedouanering.

# Zedis

E-mail, de nieuwste en goedkoopste vorm van nationale en internationale communicatie mag in uw firma niet ontbreken…. Steeds meer interessante informatie voor logistieke bedrijven is beschikbaar op het World Wide Web. Het Internet is voor logistieke bedrijven een belangrijk werkmiddel geworden. Sinds september ’99 kan u via Internet uw berichten en documenten doorgeven op de extranet-Website van MBZ.

# APZI

APZI is de vereniging van de privé-sector in de haven van Brugge-Zeebrugge. Deze vereniging, opgericht in 1973, heeft de vorm van een vzw. De maritieme bedrijven en de bedrijven die havengebonden activiteiten uitoefenen in Zeebrugge zijn aangesloten. Op deze wijze groepeert APZI een 140-tal firma's. Daardoor kan APZI optreden als vertegenwoordiger en spreekbuis van de Zeebrugse privé-havensector.

APZI vervult in de havengemeenschap een dubbele opdracht:

* de belangenbehartiging van de Zeebrugse privé-sector
* de havenpromotie

APZI staat eveneens in voor de publicaties “Zeebrugge Shipping Bulletin” en “Zeebrugge News”.

Voor meer informatie: www.apzi.be

# Bezoek de haven

Wie nader kennis wil maken met onze haven kan een bezoek plannen. Er zijn een drietal te combineren mogelijkheden:

* Per bus,
* per boot of
* het maritiem themapark.

## Per boot

Bootexcursie in de Haven van Zeebrugge  
Vertrek & aankomst: Zeebrugge - Oude Vismijn   
De havenrondvaart duurt 1.15 u.  
Periode / afvaarten:   
dagelijks tijdens de paasvakantie: 14u en 16u   
mei-juni en september: op zon- en feestdagen: 14u en 16u  
juli-augustus: dagelijks: 14u en 16u

Groepen kunnen dagelijks varen van 1 maart t/m 30 oktober mits reservatie vooraf.

Prijzen voor individuele passagiers:

|  |  |
| --- | --- |
| Havenrondvaart | Havenrondvaart + Seafront |
| Volwassenen: € 8,50 | € 17,00 |
| Kinderen 3-12 jaar: € 6,50 | € 15,00 |
| 60+: € 7,90 | € 17,00 |

Groepstarief vanaf 20 personen:

|  |  |
| --- | --- |
| Havenrondvaart | Havenrondvaart + Seafront |
| Volwassenen: € 7,90 | € 15,00 |
| Kinderen 3-12 jaar: € 5,90 | € 11,15 |
| 60+: € 7,90 | € 15,00 |

Schooltarief vanaf 20 personen:

|  |  |
| --- | --- |
| Havenrondvaart | Havenrondvaart +Seafront |
| 3-14 jaar: € 5,90 | € 11,15 |
| 14-18 jaar: € 7,90 | € 15,00 |
| Per 20 betalende leerlingen: 1 leerkracht gratis | |
|  |  |

Info/reservatie: Euro Line, Rederskaai/Vismijnstraat 11, 8380 Zeebrugge  
tel.0475/209452  fax 09/224 22 96  
e-mail: [rederij.euro.line@selexion.net](mailto:rederij.euro.line@selexion.net)  
internet: [www.euro-line.be](http://www.euro-line.be)

## Per bus

Groepsbezoeken via de dienst Public Relations MBZ

De aanvraag van het havenbezoek gebeurt bij de dienst Public Relations.  Deze dienst is telefonisch te bereiken op het nummer: 050/54 32 11 of via e-mail: [public relations](mailto:public.relations@mbz.be)

Een havenbezoek dient minstens 1 maand op voorhand eerst telefonisch vastgelegd en daarna schriftelijk bevestigd te worden. De haven is elke dag zowel in de voor- als namiddag te bezoeken.  Op zon- en feestdagen is weliswaar enkel de rondrit mogelijk.

Het programma:

* verwelkoming door de gids
* filmprojectie (20 min.)
* uiteenzetting en gelegenheid tot vragen stellen (ca. 30 min)
* rondrit door de haven (ca. 1 uur).

Kostprijs: 65 Eur

De ontvangst gebeurt in het "Zeestation" gelegen langs de Leopold II-dam (Havendam) te Zeebrugge. Voor de rondrit is een bus voorzien van geluidsinstallatie noodzakelijk.

De vergoeding voor de gids dient zo snel mogelijk na de schriftelijke aanvraag gestort te worden op rekeningnummer: 472-3000901-91 bij de KBC, met vermelding van datum en uur van het bezoek en de naam van de groep.

Indien de havendam afgesloten is voor het publiek op de dag van het bezoek vervalt de film en uiteenzetting.  De afspraak met de gids is dan halfweg de havendam aan de slagboom.

### Individuele bezoeken via de Dienst Toerisme Zeebrugge

Als individu kan u elke dinsdagnamiddag in juli en augustus deelnemen aan de bezoeken georganiseerd door het Feestcomité Zeebrugge.

Dergelijke bezoeken dient u aan te vragen bij de Dienst Toerisme Zeebrugge die te bereiken is op het telefoonnummer 050/54 50 42 in het Paas- en Pinksterweekend en dagelijks in juli en augustus.

## Maritiem themapark

Ver van het gewoel van de drukke badsteden ligt het laatste authentieke stukje Belgische kust: de oude vismijnwijk van Zeebrugge. Langs de oude kaaien vind je een hele keure aan visrestaurants, viswinkels en gezellige kroegen.

In en rond het gebouw van de oude vismijn, strekt zich het maritiem themapark Seafront Zeebrugge uit over een oppervlakte van 20.000 m².

Seafront Zeebrugge is vooral bekend voor zijn echte Russische onderzeeër die je ook kan bezoeken. In dit 100 meter lange stalen gevaarte ervaar je hoe de 75 bemanningsleden maanden lang leefden en werkten in een wel zeer benepen situatie.

Daarnaast omvat het 400 meter lange gebouw van de oude vismijn een indoortentoonstelling met honderden foto's, videoprojecties, levensechte decors,maquettes, geluiden en interactieve computers. Na de duikboot kan je nog de "West-hinder" bezoeken.

Voor meer informatie: [www.seafront.be](http://www.seafront.be)

# Ligging

De haven van Zeebrugge heeft een unieke geografische ligging:

* aan de kust van de Noordzee, de drukst bevaren zee ter wereld;
* centraal gelegen ten opzichte van andere Noordzeehavens in Frankrijk, Nederland, Groot-Brittannië en Duitsland;
* op de as van het maritiem verkeer tussen het continent en Groot-Brittannië;
* aan de zuidelijke grens van de delta van 3 hoofdrivieren in het gebied: de Schelde, de Maas en de Rijn, die de belangrijkste toegangswegen zijn naar West-Europa via de zee;
* dicht bij de geïndustrialiseerde centra en de grote steden van het Europese continent.

# Cruises

Voor internationale toeristen biedt Zeebrugge de gemakkelijkste toegang tot de vele historische steden in België. Elk jaar brengen ongeveer 45 cruiseschepen zowat 70.000 passagiers naar de zeehaven van de stad Brugge.

Er zijn 2 belangrijke redenen waarom Zeebrugge zo populair is als aanloophaven voor cruises. Voor de rederij betekent de kustligging van de haven een minimale aanlooptijd omdat het schip niet moet afwijken van het traject op de Noordzee. Voor de passagier betekent Zeebrugge de snelste manier om de Belgische toeristische attracties te bezoeken: Brugge, Gent, Antwerpen, Brussel en de historische slagvelden van Waterloo, Ieper en Bastenaken. Deze bestemmingen worden dan ook steevast opgenomen in het aanbod van dagexcursies.

Het Middeleeuwse decor, de betoverende kanaaltjes en fascinerende, smalle straatjes hebben Brugge terecht de bijnaam “Venetië van het Noorden” bezorgd. Bovendien zijn de talrijke musea, restaurantjes, en souvenirswinkeltjes voor veel toeristen onweerstaanbaar.

In Zeebrugge meren de cruiseschepen aan langs de Leopold II dam of in het Albert II dok, op ongeveer 2 km afstand van het station. Taxi’s en pendelbussen zijn continu beschikbaar naast het schip.

# Vaargeulen

Bij het binnenvaren van de haven van Zeebrugge vanuit zee passeren de schepen de volgende herkenningspunten:

* een vaargeul met grote diepte, genaamd "Het Scheur " en "Ribzand "
* een kustvaargeul, genaamd "Wielingen "
* de toegangsgeul tot de haven van Zeebrugge, genaamd "Pas van het Zand ", ongeveer 2.000 m lang en 600 m breed; diepte -15,50 m GLLWS over een breedte van 300 m; de algemene richting is NW - ZO.
* Strekdammen. De breedte tussen de toppen van de strekdammen bedraagt 720 m. De diepte is aldaar -15,50 m GLLWS.

Alle vaargeulen zijn voorzien van bakens en radarcontrole.

Densiteit van het water

* densiteit van het zeewater: 1.025.
* water in de binnenhaven: zilt.

# Havengrenzen

De haven wordt aan de noordzijde begrensd door een denkbeeldige lijn tussen de uiterste punten van de twee strekdammen.

De haven wordt in het zuiden begrensd door de verbindingssluis, waar binnenvaartschepen de Belgische binnenwateren kunnen opvaren.

# Instructies

Zorgen voor dubbele returns en ook spatie voor returns die moeten opgeruimd worden.

Spaties voor dubbele punten verwijderen

Puntjes in tabellen in getallen door vaste spaties.

[cijfers] op einde titel moet weg, overal.

Schengen en EG landen in tabel plaatsen.