Zeebrugge, een nieuwe haven voor het groeiende Europa!

# Bestuur en uitbating

De haven van Brugge-Zeebrugge wordt bestuurd en uitgebaat door de ‘Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen N.V.’ (M.B.Z.) ingevolge de concessie verleend oorspronkelijk door de Belgische Staat en de stad Brugge.

De M.B.Z., opgericht in 1895, heeft het juridisch statuut van een naamloze vennootschap. Als instelling van openbaar nut is de M.B.Z. echter ook een parastatale instelling die, door de regionalisering van België, sinds 1989 onder de controle van de Vlaamse Regering valt.

# Evolutie en samenstelling van het goederenverkeer

Zeebrugge was tot voor 1965 een kleine haven (maximum 2 miljoen ton goederen) maar kon maximaal voordeel halen uit twee belangrijke gebeurtenissen:

1. de transportrevolutie in het midden van de jaren 60, nl. het ontstaan van nieuwe technieken inzake het vervoer en de behandeling van stukgoederen (voornamelijk het container- en het ro/ro-vervoer) en de schaalvergroting van de zeeschepen (vnl. het in de vaart brengen van de grote petroleumtankers en bulkcarriers);
2. de uitvoering door de Belgische Staat van een plan voor de uitbouw van de haven. Dit plan werd uitgevoerd tussen 1974 en 1984 en omvattte: de bouw van een nieuwe buitenhaven, in zee gebouwd, en van een uitgestrekte achterhaven onmiddellijk achter de kustlijn; beide delen werden verbonden door een grote zeesluis die schepen tot 150 000 tdw. kan ontvangen.

Door het in gebruik nemen van de nieuwe haventerreinen steeg het goederenverkeer op spectaculaire wijze: van minder dan 10 miljoen ton in 1982 tot 33,4 miljoen ton in 1992 hetzij bijna een verviervoudiging op amper 10 jaar. Het aantal schepen bedraagt méér dan 10 000 per jaar.

Tijdens het laatste decennium is Zeebrugge de snelst groeiende haven van Europa!

# Geografische ligging

De haven van Zeebrugge heeft een unieke geografische ligging:

1. aan de kust van de Noordzee, de drukst bevaren zee ter wereld;
2. centraal t.o.v. de andere havens in Frankrijk, Nederland, Groot-Brittannië en Duitsland;
3. op de as van het zeeverkeer tussen het Vasteland en Groot-Brittannië;
4. aan de zuidelijke rand van de delta van de drie grote stromen, Schelde, Maas en Rijn, de belangrijkste maritieme toegang tot West-Europa;
5. dicht bij de geïndustrialiseerde centra en grote steden van het Europese Vasteland.

# Structuur van de haven

1. de buitenhaven van Zeebrugge, in zee gebouwd, toegankelijk bij elke stand van het getij, is uitgerust met verscheidene terminals voor het ro/ro- en het containerverkeer;
2. de Pierre Vandammesluis (500 m lang, 57 m breed en met een nuttige diepte tot 18,50 m) die toegang geeft tot de achterhaven van Zeebrugge (oppervlakte circa 1 300 hectare) met twee grote dokken (het noordelijk met een waterdiepte van 14 m en het zuidelijk met een diepte van 18,50 m).  
   De kaaiterreinen rond deze dokken zijn uitgerust met diverse terminals voor de behandeling van diverse stukgoederen en stortgoederen.

Door de ligging aan de kust, de grote diepten in de haven en de nabijheid van een sterk geïndustrialiseerd hinterland, is Zeebrugge bijzonder geschikt als:

1. snelhaven voor het ro/ro- en het containerverkeer;
2. loshaven voor diepstekende schepen, vooral bulkcarriers;
3. distributiecentrum voor het Vasteland en Groot-Brittannië.

# Voornaamste trafieken in Zeebrugge

## Ro/ro-verkeer

Zeebrugge is de belangrijkste continentale haven voor het ro/ro-verkeer:

1. tussen het Vasteland en Groot-Brittannië: er zijn acht dagelijkse lijndiensten tussen Zeebrugge en acht verschillende havens gespreid langs de Zuid-, Oost- en Noordkust van Groot-Brittannië. De voornaamste zijn: P&O European Ferries, North Sea Ferries en Cobelfret;
2. tussen Zeebrugge en diverse havens in Noord- en Zuid-Europa.

In de buitenhaven zijn twaalf aanlegposten die samen 3 000 vrachtwagens per 24 uur kunnen lossen en laden.

Circa 800 000 vrachtwagens per jaar worden in Zeebrugge op deze veerdiensten gelost en geladen.

Zeebrugge is een belangrijke verschepingshaven voor nieuwe wagens (méér dan 350 000 per jaar) voor onderdelen en wisselstukken (vnl. Ford en General Motors/Opel).

## Containerverkeer

Met méér dan 525 000 Teu’s per jaar is Zeebrugge een van de belangrijkste containerhavens in West-Europa.

Er zijn momenteel drie containerterminals in de haven van Zeebrugge:

1. Ferry-Boats heeft twee terminals in de buitenhaven:  
   de Short Sea Terminal (S.C.T.) voor het verkeer naar/van Europese havens  
   de Ocean Container Terminal (O.C.Z.) voor de transatlantische lijndiensten, vnl. naar/van Australië en Nieuw-Zeeland en Zuid-Afrika;
2. de Cast Terminal Europe (C.T.E.), de Europese hub terminal van de rederij Cast voor haar intermodale dienst naar Noord-Amerika.

## Conventioneel stukgoed, semi- en breakbulk

De bouw van een aantal gespecialiseerde terminals in de achterhaven leidde tot een grote verscheidenheid in het goederenpakket:

exotisch fruit, agri-bulk (granen, bloem, rijst, veevoeders, melasse, aardappelen, malt en brouwerijgrondstoffen), gezaagd hout en boomstammen, papier en pulp, minerale en chemische producten, project cargo.

De behandeling van alle voedingsproducten wordt gecentraliseerd in het noordelijk deel van de achterhaven: het European Food Centre.

## Droge stortgoederen

Zeebrugge is een loshaven voor diverse stortgoederen (vnl. ertsen en kolen) die met bulkcarriers (met een diepgang tot 52’ en met ladingen tot 125-150 000 ton) aangevoerd worden. De diepte in de toegang tot de haven, de afmetingen van de zeesluis en de waterdiepte in de achterhaven laten dergelijke diepgangen en tonnenmaten toe.

De stortgoedterminal van de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij langs de Bastenakenkaai kan gelijktijdig twee dergelijke schepen ontvangen. De loscapaciteit bedraagt 60 000 ton per 24 uur. De ertsen en kolen worden met volle treinen afgevoerd naar de industrie in het hinterland. Zeebrugge fungeert echter ook als transithaven: overslag op kleinere schepen voor herverzending over zee.

## Zeebrugge is de belangrijkste Europese aanvoerhaven voor aardgas

Het aardgas wordt op twee wijzen aangevoerd:

1. in vloeibare vorm met schepen van uit Algerije; dit aardgas is uitsluitend voor België bestemd;
2. als gas met pijpleiding uit de off-shore gasvelden voor de kust van Noorwegen; dit aardgas is hoofdzakelijk bestemd voor de doorvoer naar landen in Midden- en Zuid-Europa.

## Zeebrugge als distributiehaven

Door de centrale ligging in West-Europa, het uitgebreid net van autowegen en spoorlijnen naar het hinterland en de dagelijkse lijndiensten naar vele havens in Groot-Brittannië, Noord- en Zuid-Europa is Zeebrugge de meest geschikte haven voor distributie naar het Europees Vasteland én Groot-Brittannië.

In de achterhaven wordt een zone van 85 ha uitgerust met loodsen, kantoren en openbare nutsvoorzieningen voor opslag en distributie: het Distributie Park Zeebrugge (D.P.Z.).

## Zeebrugge is een belangrijke passagiershaven

Per jaar zijn er circa 1,5 miljoen passagiers die in- en ontschepen op de veerdiensten naar/van Felixtowe en Hull.

Elk jaar meren meer dan twintig luxueuze pakketboten, op een Europese of een intercontinentale cruise, in Zeebrugge af.

# Uitbreidingswerken

Het goederenverkeer zal in de volgende jaren verder toenemen. De infrastructuur in en de toegangswegen naar de haven zullen verder afgewerkt en uitgebreid worden. Dat omvat o.a.:

1. de toegangspas naar de haven wordt verder uitgediept om schepen met een diepgang tot 55’ te ontvangen;
2. in de westelijke buitenhaven worden twee grote dokken met kaaimuren gebouwd, terreinen opgehoogd en uitgerust met nieuwe overslaginstallaties, spoor- en wegeniswerken;
3. het zuidelijk dok wordt gereserveerd voor het intercontinentaal containerverkeer. Een kaaimuur van 1 026 m is in aanbouw en op de kaaiterreinen ten zuiden ervan wordt in 1994 een moderne containerterminal in gebruik genomen: de Flanders Container Terminal of F.C.T.  
   Nadien kan dit dok nog bijkomend met 1 800 m kaaimuren uitgerust worden zodat in totaal 9 aanlegposten van elk 300 m voorzien zijn.
4. het noordelijk dok, het Wielingendok, wordt voor het ro/ro verkeer voorbehouden. Vanaf 1994 zullen nieuwe aanlegposten en kaaimuren gebouwd worden om het dok in 1995 operationeel te maken voor nieuwe lijndiensten, in de eerste plaats naar Noord- en Zuid-Europa;
5. tussen de binnenhaven van Brugge en Zeebrugge ter hoogte van Dudzele, wordt een nieuwe wegbrug over het Boudewijnkanaal gebouwd. Vanaf deze brug wordt een nieuwe randweg ten zuiden van de haven aangelegd om het vrachtverkeer komende van de E40 en de N49, op te vangen. Vanaf deze randweg zal het verkeer naar de verschillende delen van de haven verdeeld worden;
6. de Baron de Maerelaan wordt in een tunnel onder de Kustlaan geleid om het vracht- en spoorvervoer naar de westelijke buitenhaven te scheiden van het niet-havengebonden verkeer;
7. tussen Zeebrugge en Brugge zal een derde spoor aangelegd worden en het traject tussen Brugge en Gent zal met een derde en een vierde spoor uitgebreid worden;
8. voor een betere verbinding langs de binnenwateren zou de aanleg van het Noorderkanaal (de verbreding en de verdieping van het bestaande Schipdonkkanaal) de ideale oplossing bieden. De ambitie van Zeebrugge is een betere toegang te verkrijgen naar de Rijn, die geschikt zou zijn voor het container- en stortgoedverkeer.

De ligging en de uitrusting van een haven zijn belangrijk maar op zichzelf niet voldoende. Know-how, inzet en productiviteit zijn minstens even belangrijk. Alle geledingen van de arbeidsmarkt in Zeebrugge beschikken in ruime mate over deze eigenschappen. Deze ingesteldheid is mede bepalend voor de toekomst van de haven. Er zijn dus vele redenen waarom de haven van Zeebrugge, in het huidige, ééngemaakte Europa, een belangrijke rol wil en kan vervullen!