

De haven van Zeebrugge voor de volgende generatie

ir. Pierre Kerckaert
administrateur-generaal MBZ

Inleiding

De toekomst peilen is een moeilijke en riskante gedachteoefening, vooral als het de snel evoluerende maritieme sector betreft. Nochtans is zo'n gedachteoefening noodzakelijk om een Zeebrugs havenbeleid uit te stippelen en om strategisch te kunnen anticiperen op veranderende omstandigheden.

Deze bijdrage poogt de meest realistische verwachtingen terzake te concretiseren. De materie is zeer complex met veel diverse aspecten: enkel de meest belangrijke worden behandeld.

In een eerste deel wordt het historisch perspectief van en de huidige situatie in de haven belicht. Uit de geschiedenis van de laatste 25 jaar kunnen immers leerzame lessen getrokken worden voor de volgende generatie: welke evolutie heeft Zeebrugge in die periode gekend en waarom; wat is er goed en slecht gegaan en wat zijn onze sterkten en zwakten gebleken? Uit die ervaringsgegevens kan men een ernstige poging wagen om met kennis van zaken te anticiperen op nieuwe evoluties.

Een tweede deel handelt over een aantal toekomstbepalende factoren. Enkele daarvan – zoals de algemene economische evolutie – hebben we nagenoeg niet in de hand. Andere factoren kunnen we evenwel zelf in een bepaalde richting sturen: het infrastructuurbeleid in en rond de haven, de aanpak van het mobiliteitsprobleem, het tijdig inspelen op moderne technologieën, de dienstverlening, en vooral ... een eigen streekvisie.

In een derde deel wordt getracht om, op basis van alle voorgaande beschouwingen, een geactualiseerd strategisch infrastructuurplan voor de haven van Zeebrugge en zijn hinterlandverbindingen uit te tekenen. Het is een studieobject dat,

waar nodig, zal moeten bijgestuurd worden en als eerste bedoeling heeft om een aantal nieuwe ideeën los te weken en de erbij horende studies te activeren. Het is dus geen definitief plan en dus niet als dusdanig te nemen of te laten. Immers: niets is blijvend behalve de verandering !

Het historisch perspectief en de huidige situatie

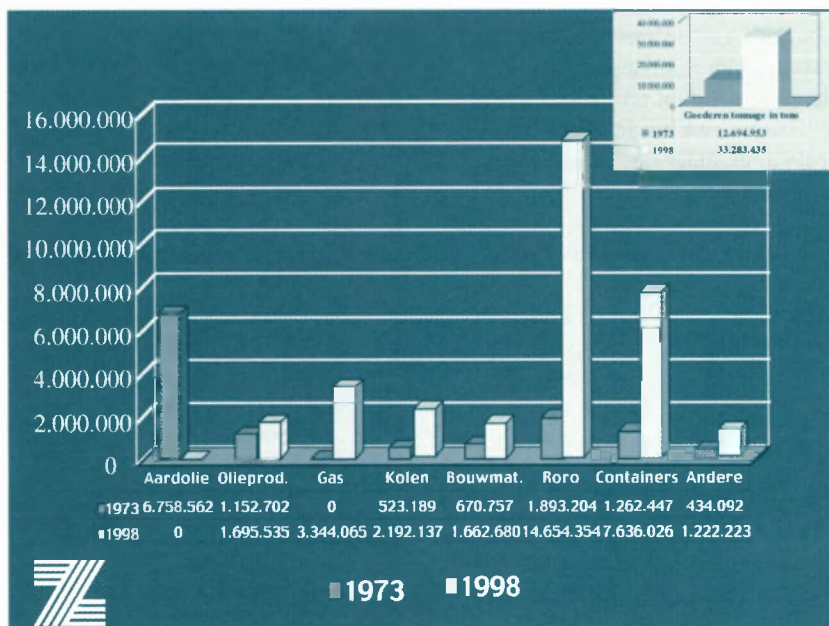
De vergelijkende grafiek 1973-1998 omtrent het zeescheepvaartverkeer in de haven gedurende de laatste 25 jaar (grafiek 1) laat enkele interessante vaststellingen toe: een zeer grote toename van de trafiek in absolute cijfers (van 12,5 mio ton tot 33,3 mio ton), een gevoelige verschuiving tussen de goederensectoren onderling, maar vooral een spectaculaire stijging van de ro-ro trafieken (voornamelijk intra-europees) en de containertrafieken. Een sectoriële analyse toont aan dat, daar waar in 1973 de ro-ro en de containers samen amper

De toekomst peilen is een moeilijke en riskante gedachteoefening, vooral als het de snel evoluerende maritieme sector betreft. Nochtans is zo'n gedachteoefening noodzakelijk om een Zeebrugs havenbeleid uit te stippelen en om strategisch te kunnen anticiperen op veranderende omstandigheden.

één kwart uitmaakten van de totale haventrafiek, hun gezamenlijk aandeel in 1998 is opgeklommen tot ongeveer drie vierden.

Dit is een duidelijk bewijs dat het moderne, naoorlogse Zeebrugge een kind is van de tweede maritieme verkeersrevolutie. Zoals bekend greep de eerste maritieme verkeersrevolutie plaats in de vorige eeuw wanneer het houten zeilschip plaats moest ruimen voor de gemotoriseerde metalen schepen. Vanaf het jaar 1960 gebeurde een tweede revolutie toen de toenmalige klassieke "stukgoedlading" gestadig getransponeerd werd naar de

Grafiek 1



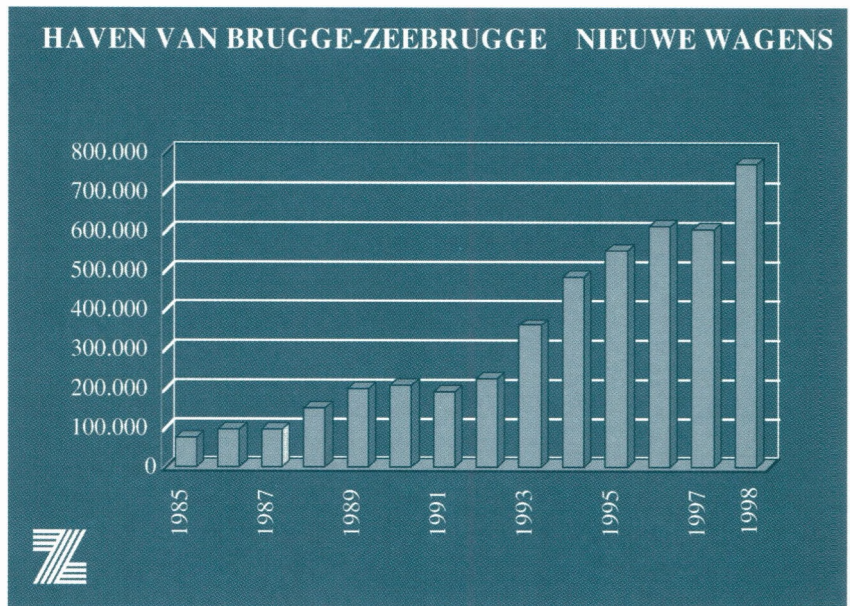
"eenheidslading", de container, die met aangepaste technieken aan boord van de schepen werd behandeld (nl. ro-ro en gespecialiseerde containerkranen). Die eenheidsladingen waren ook de aanzet tot een nieuw logistiek concept: het inter- of multimodaal transport. Daarenboven werden steeds grotere en sneller varende schepen gebouwd door rederijen die een beperkter aantal havens dan voorheen wensten aan te lopen.

De haven van Zeebrugge heeft een zeer strategische ligging om aan deze moderne evolutie van het maritieme verkeer interessante perspectieven te bieden: snelheid en diepgang. Van alle Vlaamse havens is Zeebrugge het snelst te bereiken vanuit zee en dit voor de diepst stekende schepen. De noodzakelijke basishaveninfrastructuur om deze troeven voluit te kunnen uitspelen is in de periode 1970-1985 precies op tijd klaar gekomen. Zeebrugge is in de Le Havre – Hamburg range derhalve als belangrijke diepzee- en snelhaven niet meer weg te denken en moet in de toekomst deze belangrijke troeven met onverminderde ijver blijven uitspelen.

Naast deze algemene vaststelling kunnen uit het historisch perspectief en de analyse van de huidige situatie nog volgende markante beschouwingen worden gemaakt:

- De huidige *ro-ro* *trafiek* wordt gedomineerd door de short sea trafiek op het Verenigd Koninkrijk (97 % van alle ro-ro heeft Engeland als oorsprong/bestemming). Deze goederenstroom heeft een sterke verankering en is door de indienstname van de Chunnel amper verstoord geworden: de veelvuldige bestemmingen in Engeland (de zone rond en ten noorden van de Thames) en het feit dat in Zeebrugge meer dan tweederde niet begeleid ro-ro transport wordt gegeneerd - waarvoor de Chunnel niet geschikt is - zijn hiervoor de voornaamste redenen. Binnen diezelfde ro-ro trafiek is het transport van nieuwe wagens een belangrijke niche geworden (grafiek 2). In 1999 zullen één miljoen nieuwe auto's – met een zeer brede waaier van allerhande merken – door de haven transiteren. Dit brengt Zeebrugge reeds enkele jaren op de tweede plaats in Europa na Bremerhaven en de eerste plaats ligt binnen handbereik.

Grafiek 2



- De *diepsee containertrafiek* kent een spectaculaire groei: +160 % in de laatste zeven jaar. De grote containerrederijen hebben Zeebrugge "ontdekt" als volwaardige diepzee containerhaven naast havens als Rotterdam en Antwerpen in de Gouden Delta. Vooral rederijen die steeds maar groter wordende schepen van stapel laten lopen en/of die zeer strakke vaarschema's voor hun pendeldiensten of rond-de-wereld-diensten willen aanhouden, zijn sterk in Zeebrugge geïnteresseerd en reeds aanwezig. Ook hier wegen de troeven van uitstekende toegankelijkheid (diepgang) en snelheid (kustligging) het sterkst door ondanks sommige handicaps in het hinterlandtransport

waarop verder dieper zal worden ingegaan.

- In de *bulksector* is enkel de LNG-trafiek een constante: Zeebrugge heeft zich in het laatste decennium ontpopt als Europese gas-hub. De ertsen- en kolentrafieken daarentegen hebben ups en downs gekend en zijn op korte termijn zelfs af te schrijven wegens het volledig wegvallen van de binnenlandse bevoorrading van kolen terwijl de thans nog resterende trafiek als aanvoer naar de Britse elektriciteitscentrales dit jaar wordt beëindigd.
- Het *stukgoedverkeer* heeft wisselende successen gekend. Alhoewel de haven in Brugge zelf

De diepsee containertrafiek kent een spectaculaire groei: + 160 % in de laatste zeven jaar.



Foto MEBZ

hierin een verdienstelijke rol heeft gespeeld, ligt de kern van dit stukgoedverkeer zoals voor alle andere goederenstromen in Zeebrugge. Daar heeft het European Food Center rond het Noordelijk insteekdok een merkwaardige evolutie gekend: positief voor de trafieken van suiker, bloem, aardappelen..., veel grilliger voor de fruittrafieken die in een zeer volatiel marktsegment moeten gesitueerd worden met een bikkelharde en niets ontziende concurrentie.

De Zeebrugse havengemeenschap heeft op dit ogenblik een te kleine impact op de goederenstromen tussen de fruitproducenten en de -verbruikers die in handen zijn van zeer grote buitenlandse export- en importbedrijven die allianties maken met buitenlandse reders en stouwers.

Daarenboven wordt te weinig geïnvesteerd in dedicated (eigen) terminals vanwege grote fruitbedrijven met als resultaat een te geringe binding met de haven zelf.

Aan deze uitgesproken zwakten moet verholpen worden!

Ondertussen is evenwel met de komst van Stora-Enso een nieuwe

belangrijke niche in Zeebrugge tot stand gekomen in de papier- en pulpsector.

- **Distributie** speelt een steeds belangrijker rol in de transporteconomie. Zeebrugge is in dit distributiepatroon nog onvoldoende doorgebroken. Er zijn weliswaar voorbeelden van successen: de gasdistributie, de distributie van nieuwe auto's en straks van papier en pulp.

In andere sectoren is er slechts een aarzelend begin.

Distributiebedrijven vormen een ideale verankering van trafieken in de haven, zijn meestal arbeidsintensief en maken een sterkere medecontrole op de goederenstroom mogelijk. Zeebrugge kan hierbij belangrijke troeven uitspelen door zich enerzijds te profileren als Europees distributieplatform mede gericht op het Verenigd Koninkrijk (short sea ro-ro) en zich anderzijds te promoten als platform voor gecombineerde kust- en diepzeevaart trafieken. Daarvoor dienen voldoende lijndiensten aangetrokken te worden, vooral in de containersector: het recent

Bridgestone-succes is daarvan een sprekend voorbeeld.

De ruimtelijke benutting is een andere interessante invalshoek voor het huidige en toekomstige Zeebrugge.

Ik beperk me in dit hoofdstuk tot de huidige stand van zaken.

In tegenstelling tot de soms gehoorde bewering dat er in Zeebrugge terreinen in overvloed beschikbaar zouden zijn, die best zo snel mogelijk zouden benut moeten worden door al of niet maritiem gebonden bedrijven, blijkt de werkelijkheid totaal anders te zijn. Van de in totaal 1.400 ha op het gewestplan voorziene havengronden (exclusief de watergedeelten) zijn er thans 618 ha bouwrijp gemaakt waarvan 575 ha in concessie zijn gegeven en grotendeels bezet: er resteren dus nog 43 ha die heden nog kunnen toegewezen worden en 782 ha die nog bouwrijp moeten gemaakt worden (d.w.z. ontsloten worden via weg, spoor en water).

Wanneer de geciteerde 43 ha thans beschikbare bouwrijpe grond vergeleken worden met de 144 ha die in het voorbije jaar toegewezen zijn aan nieuwe vestigingen zoals Wallenius, Stora Enso, WPS,

In de haven van Zeebrugge werden dit jaar één miljoen nieuwe wagens verscheept.

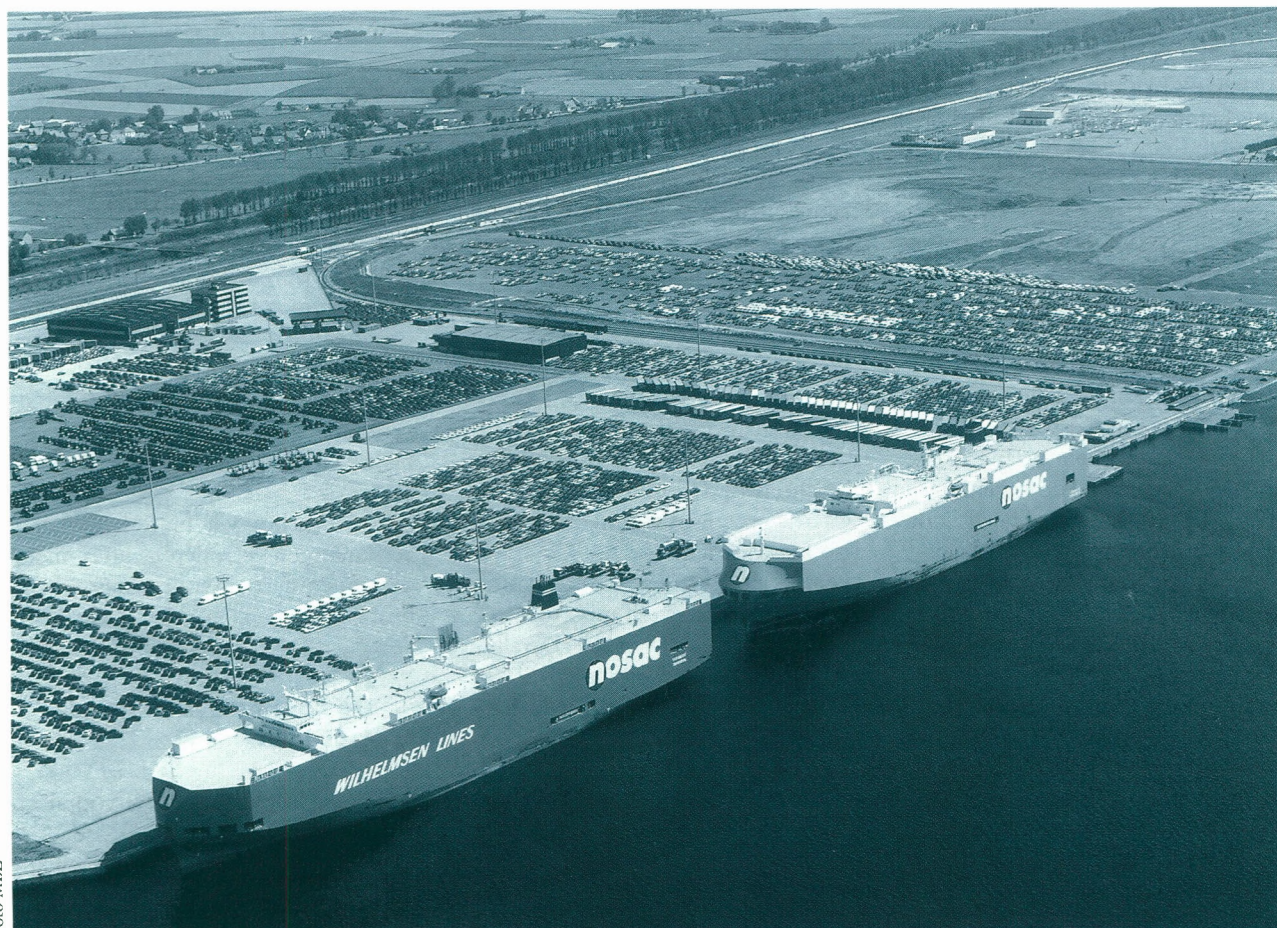
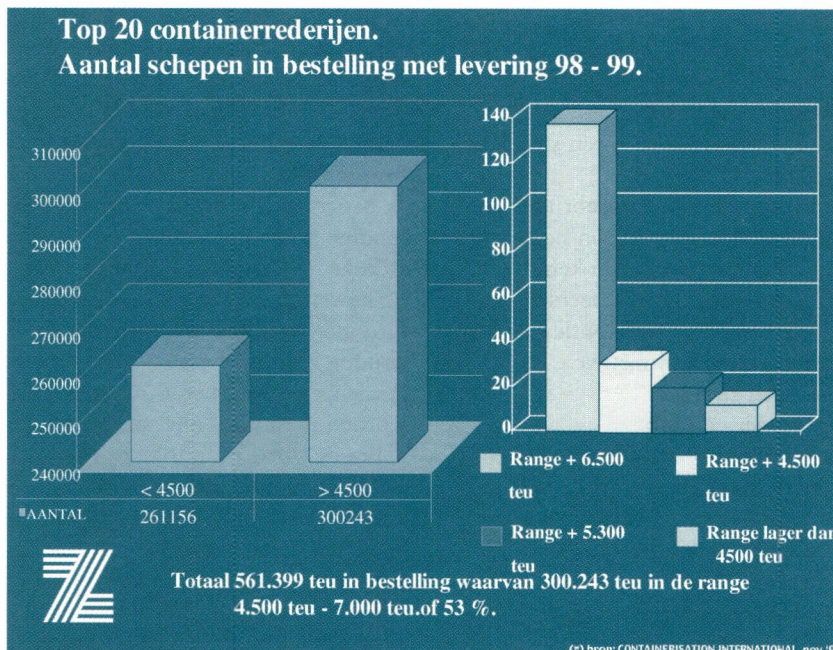


Foto MBZ



Grafiek 3

Sea-Ro, Bridgestone, Toyota... dan is de enige conclusie dat het tijdig ter beschikking stellen van nieuwe bouwrijpe havengebonden gronden met de daarbijhorende infrastructuur de grote opgave wordt voor de eerste jaren ! Een andere soms gehoorde stelling verdedigt het principe dat alle geconcedeerde terreinen best eerst volledig bezet zouden worden vooraleer verder te gaan met het bouwrijp maken van nieuwe havengronden. Die stelling is evenwel op een gevaarlijke kortzichtigheid gebaseerd: vooreerst zijn de meeste geconcedeerde gronden thans reeds op hun volle capaciteit benut terwijl de meeste andere percelen voorbehouden zijn voor een spoedig te verwachten uitbreiding van sterk groeiende bestaande terminalactiviteiten. Slechts één terminal is heden, helaas, sterk onderbenut: Flanders Containerterminal (FCT). Maar het zou een historische vergissing zijn om de enige belangrijke reservecapaciteit die de haven op die FCT terminal thans nog heeft voor het aantrekken van nieuwe containerlijnen, op te offeren ten gunste van andere traieken. Daarvoor is de FCT terminal, die voor de diepst stekende containerschepen is geconcipieerd en uitgerust, niet gebouwd en gefinancierd geworden; daardoor zou de toekomst van Zeebrugge als containerhaven volledig gehypothekeerd worden.

Havens worden ook nog op andere economische parameters beoordeeld zoals: toegevoegde waarde, investerin-

gen, bijdrage aan de Schatkist en tewerkstelling. Voor deze benacering dien ik te verwijzen naar gespecialiseerde publicaties. Betreffende de tewerkstelling verdient volgende beschouwing evenwel enige aandacht.

De haven van Zeebrugge levert ca. 13 % op van de tewerkstelling in het arrondissement Brugge: daarmee is ze de grootste katalysator van de tewerkstelling in de streek, en de havengebonden diensten in Zeebrugge doen het op dat vlak duidelijk beter dan in de andere Vlaamse havens.

Het zou evenwel verkeerd zijn hieruit te besluiten dat men enkel oog zou mogen hebben voor de havenactiviteiten die het meest arbeidsintensief zijn in de haven zelf, zoals bijvoorbeeld de behandeling van stukgoed (fruit) of snel roterende short sea ro-ro diensten.

De slagkracht van een haven wordt mede bepaald door zijn aantrekkingskracht op alle goederenstromen die, gezamenlijk beschouwd, de lokale toegevoegde waarde en tewerkstelling in positieve zin beïnvloeden.

Het lossen en laden van een container levert op zichzelf misschien niet de grootste graad van tewerkstelling op, maar die container is veruit de belangrijkste schakel geworden in de gehele transportketen: het strippen en stufen ervan en de mogelijkheden die er uit voortvloeien in een logistiek geoptimaliseerd distributiepatroon zijn bepalend voor de tewerkstelling in de haven van morgen.

Een analyse van de huidige mobiliteitsproblematiek in en rond de Zeebrugse haven levert volgend beeld op: de spoorverbindingen zijn uitstekend en terecht wordt de haven een "spoorweghaven" genoemd; de wegverbindingen voldoen heden nog aan de huidige verkeersstroom maar preventief moet nu reeds een oplossing gerealiseerd worden voor de dichtslibbende expreswegen door de Brugse agglomeratie (N31) en naar Antwerpen (N49); de binnenvaartverbinding is compleet onvoldoende en is in de laatste decennia de grootste handicap voor de ontwikkeling van de haven geweest. Op dit laatste punt wordt in een volgend hoofdstuk uitvoeriger teruggekeerd.

Ter afronding van dit historisch perspectief kan gesteld worden dat:

- Zeebrugge zich sterk geprofileerd heeft in zijn primaire havenfuncties zijnde goederenoverslag, opslag en distributie. Zware industriële activiteiten zijn er niet van de grond gekomen: daarvoor is het moderne Zeebrugge te laat uitgebouwd geworden, is het ook te klein en is het gelokaliseerd in de fijne textuur van het kustlandschap;
- Zeebrugge uitstekend scoort in de ro-ro en containersector dankzij zijn opvallende sterkten als diepzeehaven en snelhaven;
- Zeebrugge zich ontpopt heeft als Europees centrum voor het short sea verkeer met het Verenigd Koninkrijk in een eersterangrol;
- Zeebrugge sterke niches heeft ontwikkeld zoals de trafiek van gas, van nieuwe auto's en straks van papier en pulp.

Naast deze onloochenbare sterkten zijn er evenwel ook zwakten:

- het nijpend tekort aan bouwrijpe gronden;
- de te geringe impact op de goederenstromen zelf zodat de verankering van rederijen en/of bedrijven met de haven niet overal aanwezig is;
- de uitgebouwde hinterlandverbindingen vertonen lacunes, met de binnenvaart als voornaamste probleem.

De toekomstbepalende factoren

In dit hoofdstuk wordt vooral ingegaan op die factoren die de Zeebrugse havengemeenschap en het havenbestuur grotendeels zelf mede kunnen bepalen of beïnvloe-

den. Er zijn er ook andere, die in feite alleen kunnen ondergaan worden zoals bijvoorbeeld de evolutie van de economie wereldwijd en de conjunctuurbarometer in de Europese Unie en in het bijzonder in het voor Zeebrugge zo belangrijke Verenigd Koninkrijk, vermits Groot-Brittannië nog steeds voor de haven de belangrijkste trafiekgenerator betekent. Dit laatste is ongetwijfeld een sterkte want onze marktleiderspositie heeft een belangrijk aanzuigefect tot gevolg voor de verder groeiende V.K. trafieken, maar het kan ook een zwakte zijn want een te eenzijdig gericht geografisch afzetgebied is kwetsbaar en het is dus ook van belang een zo groot mogelijke diversificatie na te streven naar andere Europese (Skandinavië; Iberië ... voor de short sea en kustvaart) en intercontinentale (wereldwijd voor de containers en de diepzee ro-ro) bestemmingen.

Algemeen dient gesteld dat de volgende decennia blijvend zullen gekenmerkt worden door de verdere opmars van de container en de ro-ro. Gespecialiseerde studies verwachten nog voor vele jaren een verschuiving van het klassieke stukgoed naar de container toe met als resultaat een jaarlijks groeiritme voor die containertrafiek van zes procent. Voor de ro-ro trafieken met het V.K. wordt een verdubbeling verwacht in de eerste 10 à 15 jaar en de ferry-maatschappijen bereiden zich daar nu al ten volle op voor. Intra-europees wordt vooral de kustvaart op alle beleidsniveaus sterk gestimuleerd als alternatief voor de steeds verder dichtslibbende wegen.

Op het vlak van scheepsbouw blijft de schaalvergroting van de containerschepen onverminderd doorgaan. (grafiek 3). Ruim 53 % van de capaciteit van de in aanbouw zijnde containervloot wordt gevormd door schepen van meer dan 4.500 TEU (20' containers) en schepen van 15.000 TEU (met 24 rijen containers naast elkaar) worden heden op de tekentafels ontworpen. Bij de nieuwe generatie ro-ro schepen wordt vooral op een grotere vaarsnelheid gemikt. Het project Fast Ships bijvoorbeeld beoogt ro-ro schepen van 1.300 TEU die aan 70 km/u de Atlantische Oceaan in 3,5 dagen kunnen oversteken. Enig scepticisme is hier evenwel geboden: het marktsegment dat hiervoor interesse heeft is niet evident definieerbaar, het betreft

hier zeer dure schepen met een zeer hoog energieverbruik en die daarenboven een zeer dure havenuitrusting vergen vermits de los- en laadtijden van die schepen uitzonderlijk kort moeten gehouden worden. De haven van Zeebrugge heeft dit project op zijn waarde beoordeeld en voorlopig nog als onvoldoende onderbouwd bestempeld. Maar het blijft een interessante materie om volgen, temeer dat de havens van Cherbourg en Philadelphia het project wel wensen uit te voeren.

De vorming van steeds groter wordende consortia tussen internationale rederijen en stouwersbedrijven is een andere merkwaardige evolutie in de maritieme wereld. Dit heeft tot gevolg dat het patroon van haven-netwerken steeds meer en meer het beeld krijgt van geconcentreerde hubs, omringd door feederhavens.

Anderzijds dreigen de havenbesturen door die megafusies de speelbal te worden van die internationale groepen. Om een impact te blijven behouden op het gehele gebeuren dienen de havens dan ook een antwoord te zoeken in onderlinge samenwerkingsverbanden en allianties. Ook de oprichting door de havens zelf, in samenwerking met de privé sector, van in het binnenland gelegen "dry ports" of "inland terminals" als maritieme toegangspoorten, kan sterk bijdragen tot een grotere invloed op de goederenstromen - daardoor kan een sterker distributiepatroon worden uitgebouwd gebaseerd op de door de Europese Unie opgerichte transportnetwerken.

Het samenwerkingsverband Antwerpen-Zeebrugge is hiertoe een goede aanzet. Het opzet zal evenwel maar slagen als beide havens aan de rederijen en de stouwers een nieuw

+ 4000 TEU-schip van Evergreen (dienst op oostkust U.S.A.) aan de OCHZ-terminal.



Foto MBZ

Het project Fast Ships voorziet ro-ro schepen van 1.300 TEU die aan 70 km/u de Atlantische Oceaan in 3,5 dagen kunnen oversteken.

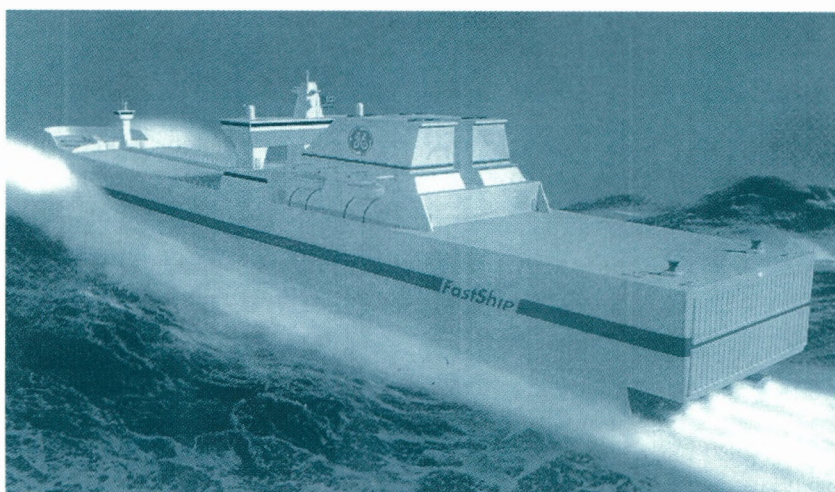


Foto MBZ



Foto: MEZ

Even belangrijk naar het havencliënteel toe is het optimaliseren van de dienstverlening. De inschakeling van de modernste hulpmiddelen zoals helicopterbeloeding, snelle redboten, elektronische navigatie... is een must.

globaal concept zullen aanbieden dat niet de loutere optelsom mag zijn van de sterkten en de zwakten van beide havens afzonderlijk. Een samenwerking tussen de havens van Zeebrugge en Oostende behoort hier eveneens tot de mogelijkheden, vooral omdat Oostende met zijn luchthaven grote opportuniteiten bezit met mogelijke synergieën naar de scheepvaart toe zoals bijvoorbeeld de cruisevaart.

Even belangrijk naar het havencliënteel toe is het optimaliseren van de dienstverlening. Alhoewel de huidige kwaliteit van de Zeebrugse havenarbeiders, stouwers, expediteuren, douane, loodsen, enz... alom is gekend, moet een nog verdere optimalisatie mogelijk zijn onder meer op het vlak van de kostenbeheersing. Een integratie van de sleepdiensten en het loodswezen, eventueel nog aangevuld met andere diensten, is meer dan alleen maar een interessante denkpiste. De inschakeling van de modernste hulpmiddelen zoals helicopterbeloeding, snelle redboten, elektronische navigatie... is een must.

Er moet ook afgestapt worden van de koppeling van de kustloodsdiensten met de Scheldebeloeding en dus onrechtstreeks met Nederland: een eigen kustdienst zal goedkoper en

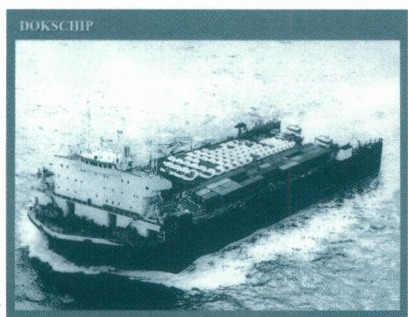
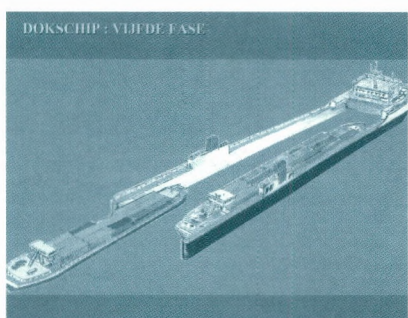
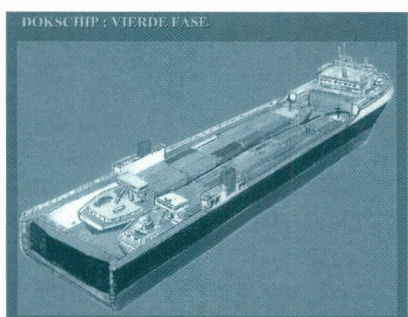
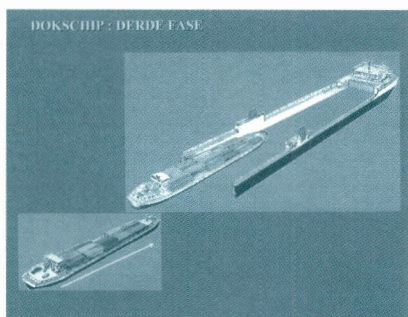
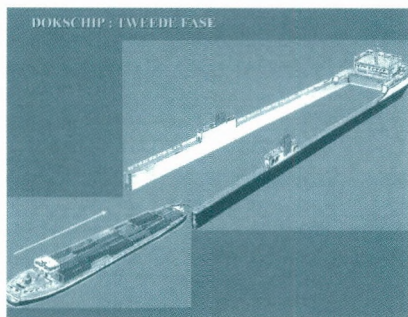
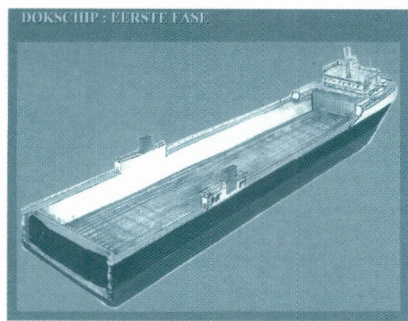
efficiënter kunnen uitgebouwd worden.

Een problematiek met grote impact op de toekomst van de haven is deze van de hinterlandverbindingen. Uit de huidige modal split in Zeebrugge en de vergelijking ervan met andere havens valt onmiddellijk op dat de binnenvaartverbindingen met Zeebrugge nagenoeg onbestaande zijn (ca. 1 %) terwijl ze in andere havens heel belangrijk zijn (Gent 51 %, Antwerpen 30 %). Potentiële havenklanten zijn zeer gevoelig voor dat probleem: ze willen immers alle transportmodi (weg-spoor-binnenvaart) in hun logistiek concept inbouwen. Daarenboven worden op alle beleidsniveaus formules uitgewerkt om het wegtransport te ontmoedigen en het binnenvaarttransport te promoten. Een recent uitgevoerde mobiliteitsstudie bewijst dat, moest er een degelijke binnenwaterverbinding met Zeebrugge bestaan, er in het eerste decennium meer dan 15 miljoen ton goederen deze verkeersdrager zouden benutten: dat is iets minder dan de helft van de huidige totale Zeebrugse trafiek! Het is dus de hoogste tijd dat Zeebrugge in dit debat met een concrete binnenvaartoplossing voor de dag komt. Talrijke studies leveren het sluitend bewijs dat de enige goede oplossing een nieuw kanaal is tussen Zeebrugge en

het kanaal Gent-Terneuzen.

De pas opgestarte Maatschappelijke Impact Studie Binnenvaartverbinding Zeebrugge-Oostende (MaIS) die een multidisciplinaire benadering van het probleem beoogt (scheepvaart, waterbeheersing, recreatie, ecologie, zoet water problematiek...) kan maar een herbevestiging opleveren van de noodzaak aan dit nieuwe kanaal, dat voor het havenbestuur derhalve topprioriteit is en blijft.

De aanleg van een dergelijk kanaal vergt evenwel veel tijd (in de beste veronderstelling 10 à 15 jaar) en er moet derhalve in die tussenperiode zeer snel een interim oplossing uitgewerkt worden. Het recent verleden heeft bewezen dat kruiplijncoasters en estuaire schepen die oplossing niet kunnen aanreiken. Daarom is het concept van een dokschip of varende sluis ontwikkeld geworden en door de Vlaamse Regering reeds principieel als innovatief project aangevaard geworden. Het betreft hier het inzetten van een zeewaardig zelfvarend afzinkbaar ponton of vlotdok (vandaar de naam dokschip) dat bestendig over zee heen en terug pendelt tussen de beschutte wateren van de Zeebrugse voorhaven en de put van Everingen in de Schelde (figuur 1a-f). Op die twee



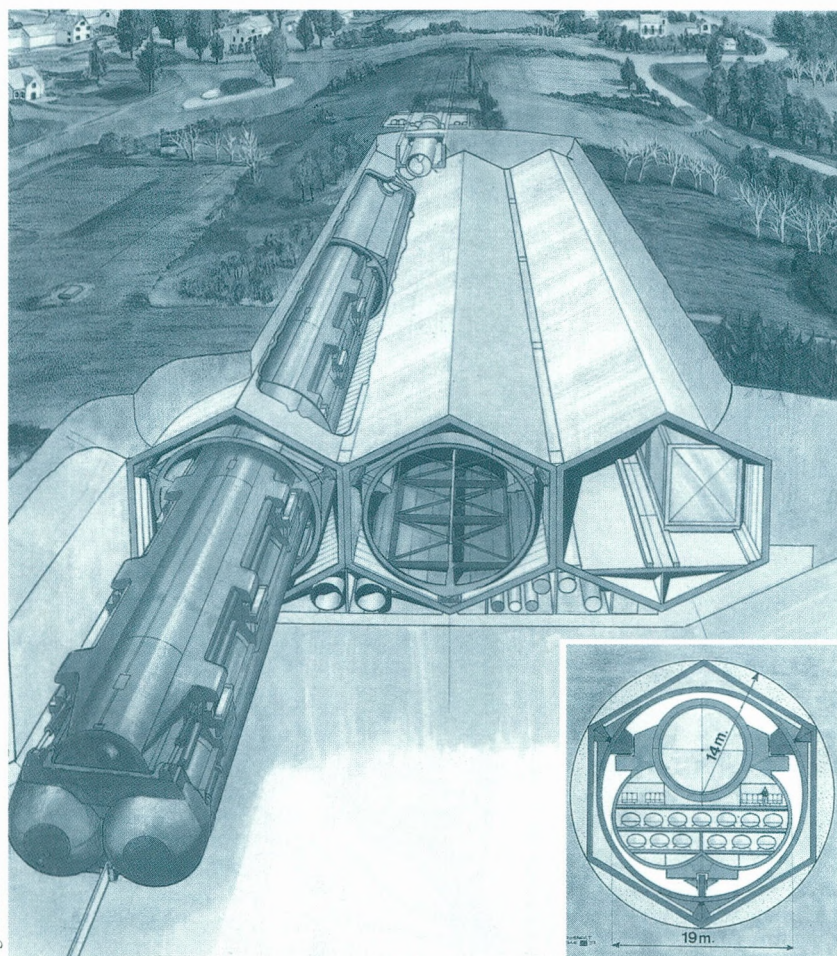
uiterste punten wordt het dokschip tot op een bepaald peil afgezonken waardoor binnenschepen in de dokruimte van het schip kunnen varen. Daarna wordt het dokschip terug opgepompt totdat de binnenschepen droog komen te staan en in deze configuratie gebeurt dan de veilige overvaart over zee.

Ter plaatse van het andere uiterste punt wordt de operatie in omgekeerde volgorde hernomen. De nuttige afmetingen van het voor de binnenschepen bruikbare deel van het dokschip zijn (in voorontwerp) op een lengte van 135 m en een breedte van 30 m vastgelegd, wat moet toelaten dat de grootste Rijnschepen of meerdere kleinere binnenschepen de haven van Zeebrugge veilig kunnen bereiken. Het dokschip is dus een openbare dienstverlening voor heel de binnenvaart en is dus niet terminalgebonden. Het is ondubbelzinnig te vergelijken met een kanaal of een binnenvaartsluis (vandaar de naam varende sluis). Om die reden moet het project door het Vlaams Gewest gefinancierd worden. Het project is

overigens even dienstig voor de haven van Oostende wat het nog interessanter maakt. Er moet evenwel duidelijk gesteld worden dat zo'n dokschip niet de eindoplossing van het binnenvaartprobleem kan leveren. De jaarlijkse capaciteit van een dokschip is max. vijf miljoen ton en dus op termijn veel te weinig, en de inzet van meerdere dokschepen maakt de exploitatieprijs prohibitief hoog. Uiteindelijk is en blijft een nieuw kanaal op termijn de enige optimale oplossing!

De verdere uitbouw van de infrastructuur voor de twee andere belangrijke verkeersmodi moet uiteraard ook anticiperen op de trafiekverwachtingen. Welke tussenoplossingen ook worden uitgewerkt voor een functieverhoging van de N31, de oorspronkelijk voorgestelde kamstructuur met de as Jabbeke - Blauwe Toren - Westkapelle blijft de enige optimale oplossing op termijn, vooral in het licht van een verdubbeling van het baantransport met het V.K. in de eerstvolgende tien à vijftien jaar. En wat de spoorwegen betreft wordt verwacht dat de realisatie van het derde en vierde

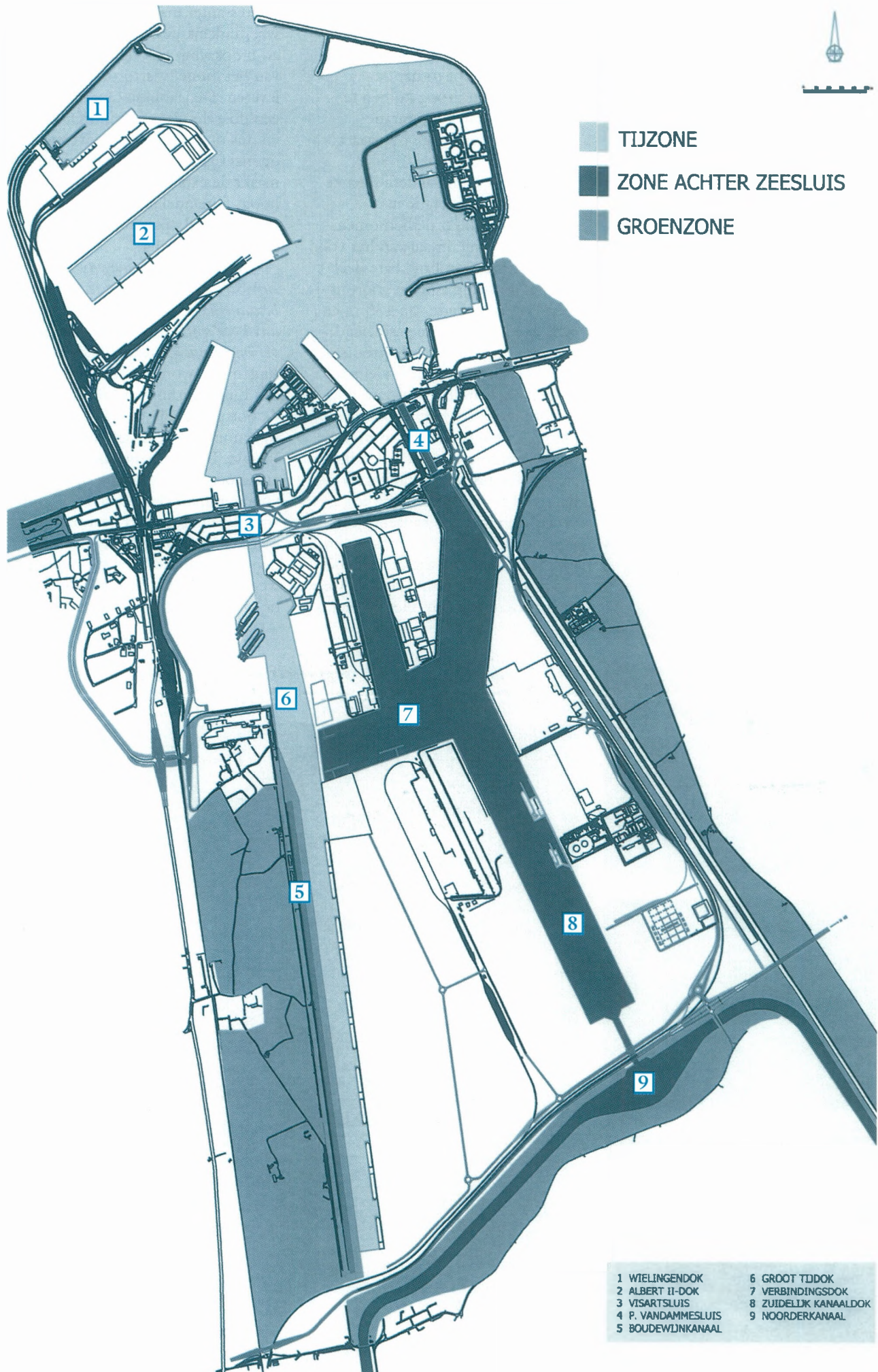
Nieuwe technieken van ondergronds goederentransport op grote verbindingssassen zullen in de eerste decennia tot ontwikkeling komen.



Figuur 1: a,b,c,d,e,f.

Figuur MBZ

Figuur 2



spoor in de periode 2000-2006 effectief plaatsgrijpt.

De realisatie van andere nieuwe infrastructuurprojecten in het Zeebrugse hinterland dient een punt van bijzondere aandacht te blijven.

De bouw van de nieuwe Westerschelde oeververbinding ter hoogte van Terneuzen kan een bedreiging betekenen vanuit Rotterdam en Vlissingen naar ons natuurlijk hinterland bij uitstek: Noord Frankrijk. En ook de bouw van een tweede kanaaltunnel is in de volgende generatie helemaal niet ondenkbaar. Overigens mag men verwachten dat nieuwe technieken van ondergronds goedertransport op grote verbindingssassen in de eerste decennia tot ontwikkeling zullen komen. Zeebrugge mag de boot van die moderne technologie niet missen. De concurrentiestrijd tussen de havens zal zich immers meer en meer op het land afspelen en niet zozeer langs de waterkant!

Een aangepast strategisch infrastructuurplan voor de haven van Zeebrugge

Het bestaand globaal plan van de Zeebrugse haven dateert nu reeds van decennia geleden en heeft tot op heden zijn deugdelijkheid bewezen. Op de drempel van de 21e eeuw is het evenwel nuttig om dit plan te actualiseren in het licht van de huidige toekomstverwachtingen.

Op basis van de hiervoor uiteenzette beschouwingen wordt hierna een proefdruk van een aangepast strategisch infrastructuurplan uitgetekend (fig.2). Dit geografisch afgebakend plan moet evenwel in samenhang gezien worden met alle andere hiervoor behandelde toekomstbepalende doch niet terreingebonden elementen. Daarenboven is dit plan niet "te nemen of te laten" maar moet het zijn eigen dynamiek kennen, gestoeld op verdere studies en bijstellingen.

- De ruimtelijke begrenzing van het havengebied ligt vast en heeft door het gewestplan een wettelijke basis gekregen. Een verdere uitbreiding ervan is om diverse redenen niet haalbaar. Een uitbouw dieper in zee is op sedimentologisch, hydraulisch en nautisch vlak niet verantwoord. Landwaarts heeft het havengebied een aantal natuurlijke begrenzingen die tevens de milieu-bufferzones vormen

(Boudewijnkanaal, afwateringskanalen, tracé duwvaartkanaal). Alhoewel binnen de bestaande begrenzing nog een ruime oppervlakte aan terreinen ongebruikt is, kampt het havenbestuur nu reeds met een nijpend tekort aan bouwrijpe haventerreinen. Vooral de behoefte aan terreinen voor short- en deepsea ro-ro en voor distributie is schrijnend te noemen. Vandaar dat de afwerking van het westelijk havenareaal in de buitenhaven (Wielingendok 1 en Albert II-dok 2) en van het Zuidelijk kanaaldok (8) in de achterhaven prioritair dienen te geschieden.

- Voor de shortsea ro-ro biedt de uitbouw van het westelijke voorhavenareaal evenwel geen afdoende oplossing: er is veel meer nodig dan de eerder beperkte oppervlakte die voor deze trafiek aldaar nog kan worden ter beschikking gesteld. Daarom is een uitbreiding van de getijdhaven noodzakelijk, en dit kan alleen maar... in de achterhaven gebeuren. Het doortrekken van de tijzone naar de huidige achterhaven kan als volgt geschieden:

- De bestaande kleine Visartsluis (3) wordt afgebroken en er wordt een brede toegangseul tussen voor- en achterhaven gerealiseerd die toelaat dat Panamax-schepen (schepen met een breedte van 32 m) zonder sluis de achterhaven kunnen binnenvaren. Daarvoor dient een grondige aanpassing van de weg- spoor- en traminfrastructuur te worden doorgevoerd.

- Uiteraard dienen de terreinen in het binnenland te worden beveiligd tegen de hoge waterstanden in zee: de terreinen dienen dus opgehoogd, de kaaimuren versterkt en verhoogd en een stormdeur ter hoogte van de afgebouwde Visart-sluis moet gebouwd worden. Meer landinwaarts dient de getijdzone afgebakend te worden met een vaste dam: in een eerste fase ter hoogte van het huidige Verbindingsdok (7) (mogelijks uitgerust met een eenvoudige keersluis bestaande uit één beweegbare deur); in een latere fase ter hoogte van de spoorbrug te Dudzele.

- Het bestaande Boudewijnkanaal (5) blijft behouden als zoetwaterbuffer en als ecologische overgangszone naar Lissewege toe, en blijft dus gescheiden van de tijzone door zijn

bestaande oostelijke oever.

- Het Prins Filip- en Ferry dok worden gedempt.

De globale oppervlakte aan haventerreinen die op die manier in de tijgebonden zone kunnen worden geïncorporeerd bedraagt 120 ha (eerste fase) tot 340 ha (tweede fase) langsheen het Groot Tijdok (6).

- De rest van de achterhaven, die een niet-tijgebonden zone blijft, dient voor de binnenvaart ontsloten te worden door een verbindingskanaal op het uiteinde van het Zuidelijk Kanaaldok (8) naar het toekomstig duwvaartkanaal (9) met in westelijke richting een verbinding naar het zuidelijk deel van het Boudewijnkanaal en dus met de haven in Brugge.

- Om milieuredenen dienen de bufferzones op een ecologisch verantwoorde manier ingericht te worden mits toepassing van een actieve milieubouw.

- Wat de toegangswegen naar de haven betreft dienen volgende zaken de volle aandacht te krijgen:

- het 55' verdiepingsprogramma van de toegangseulen in zee moet zeer snel worden uitgevoerd;
- de wegenis, de spooransluitingen en de binnenvaartverbindingen moeten systematisch verder worden uitgebouwd.

Voor de binnenvaart is de in dienstname van een dokschip in afwachting van een volwaardig nieuw duwvaartkanaal een eerste prioriteit.

Besluit

Een aantal van de hiervoor beschreven initiatieven zijn nog in studiefase.

Ze kunnen (moeten) nog bijgeschaafd en geoptimaliseerd worden zonder dat er evenwel nog veel mogelijkheden bestaan om van het basisconcept af te wijken. Het algemeen stramien van de ontvouwde plannen dient immers geënt te blijven op een onderbouwde toekomstvisie. Daarom is het zo belangrijk dat de hiervoor beschreven toekomstvisie van het havenbestuur ook gedragen wordt door een coherente stellingname in consensus van elkeen uit de streek die met de haven begaan is.

Deze bijdrage is dan ook bedoeld om het debat daaromtrent op een positieve manier te stimuleren.