

De Zeebrugse havenstrategie vanuit **infrastructureel perspectief**

ir. Joachim Coens • voorzitter - gedelegeerd bestuurder MBZ

ir. Pierre Kerckaert • administrateur-generaal MBZ



Foto: MBZ

Het feestjaar 2007 zal herinnerd blijven als de 100-jarige herdenking van de officiële inhuldiging van de haven in 1907 door Zijne Majesteit koning Leopold II. Minstens even belangrijk is dat in 2007 voor het eerst in de geschiedenis een goederenoverslag van meer dan 40 miljoen ton zal mogen opgetekend worden. Zeebrugge zit in de lift, een zeer snelle lift met groeipercentages in de laatste jaren van 9 à 14%. Maar is de haven klaar om die grote sprong voorwaarts vol te houden? Is de infrastructuur in en buiten de haven voldoende uitgebouwd om die snelle evolutie op te vangen? Het havenbestuur werkt aan een havenstrategie vanuit infrastructureel perspectief om alle kansen van verdere groei gaaf te houden.

Figuur 1
Havenstrategie en infrastructuur



- A Pas van het Zand: verbreding en verdieping
- B Albert II-dok: afwerking
- C Britanniadok: gedeeltelijke opvulling
- D Vlottere verbinding tussen voor- en achterhaven Oostkant
- E Ro-ro bruggen 111 en 112: reconversie
- F Uitbouw kaaien en steigers
- G Uitbreiding LNG/aardgas activiteit
- H Maritieme Logistieke Zone

- a) Snelle sluis I
- b) Getijzone II III IV
 - b1 - Sluis op Boudewijnkanaal III
 - Afsluitdam in Verbindingsdok IV
 - b2 - Sluis ten noorden van Verbindingsdok III
 - b3 - Sluis in Verbindingsdok IV
 - Afsluitdam op Boudewijnkanaal II

Containertrafiek

De containertrafiek is reeds sinds een aantal jaren de sector met het grootste groeicijfer, zowel intra-Europees als intercontinentaal. Zeebrugge kent in deze sector de laatste jaren een groei van circa 17% per jaar. Specialisten zijn het er over eens dat de verdere stijging in de sector nog een hele tijd zal aanhouden, wat betekent dat de haven klaar moet staan om deze toenemende containerstroom aan te kunnen. Centraal in deze problematiek staat de spectaculaire schaalvergroting van de schepen. Op dit ogenblik zijn 183 schepen van meer dan 8.000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units) besteld of in aanbouw. Dat is 46% van de globaal bestelde vlootcapaciteit. De grootste onder hen zijn 12.600 TEU schepen (20 in aanbouw). Om deze enorme schepen te kunnen ontvangen moet de infrastructuur van de haven verder uitgebreid en/of aangepast worden (figuur 1):

- de toegangsheuvel **Pas van het Zand (A)** moet in eerste instantie verbreed en in een volgende fase ook verdiept worden om containerschepen van 400 m lengte en 15,5 m diepgang veilig in en uit te laten varen. Twintig jaar geleden gold de norm dat containerschepen van de derde en laatste generatie "slechts" 288 m lang zouden zijn!
- de nieuwe diepzeecontainers zullen hoofdzakelijk behandeld worden in het **Albert II-dok (B)**. Dit dok moet met de grootste prioriteit afgewerkt worden. Aandacht moet onder meer gaan naar de waterdiepte vóór de kaaimuren waar thans 17 m beneden Laag Laag Water Springtij (LLWS) noodzakelijk blijkt te zijn. Waar nodig zullen op termijn de kaaimuren op de OCHZ-terminal, die op dit moment beperkt zijn tot 14 à 15 m waterdiepte, moeten aangepast worden.

Eens de CHZ-terminal en het Albert II-dok verzadigd zijn, is er in de huidige voorhaven geen plaats meer voor verdere expansie. De enige mogelijkheid om nieuwe containerterminalcapaciteit uit te bouwen, ligt buiten de bestaande havendammen tot en met een eiland in zee. Het is misschien nu al tijd om daar voorbereidende studies over te maken.

Rorotrafiek

Zeebrugge kan bogen op een wijdvertakt netwerk van verbindingen met andere havens door middel van roroschepen (zoals de alom gekende ferry's). Oorspronkelijk waren deze vooral gericht op Groot-Brittannië, naderhand ook op Noord- en Zuid-Europa en nu ook in sterk groeiende mate intercontinentaal.

De **rorotrafiek** betekent nog steeds 31% van het totale goederenverkeer, maar staat sinds een aantal jaren onder druk: de "chunnel" en havens zoals Calais, Duinkerke, Oostende en Vlissingen zijn geduchte concurrenten geworden. Alhoewel nog steeds een groei te merken valt, dient toch te worden vastgesteld dat het marktaandeel van Zeebrugge in de shortsea roro

De haven moet de toenemende containerstroom zeker kunnen opvangen

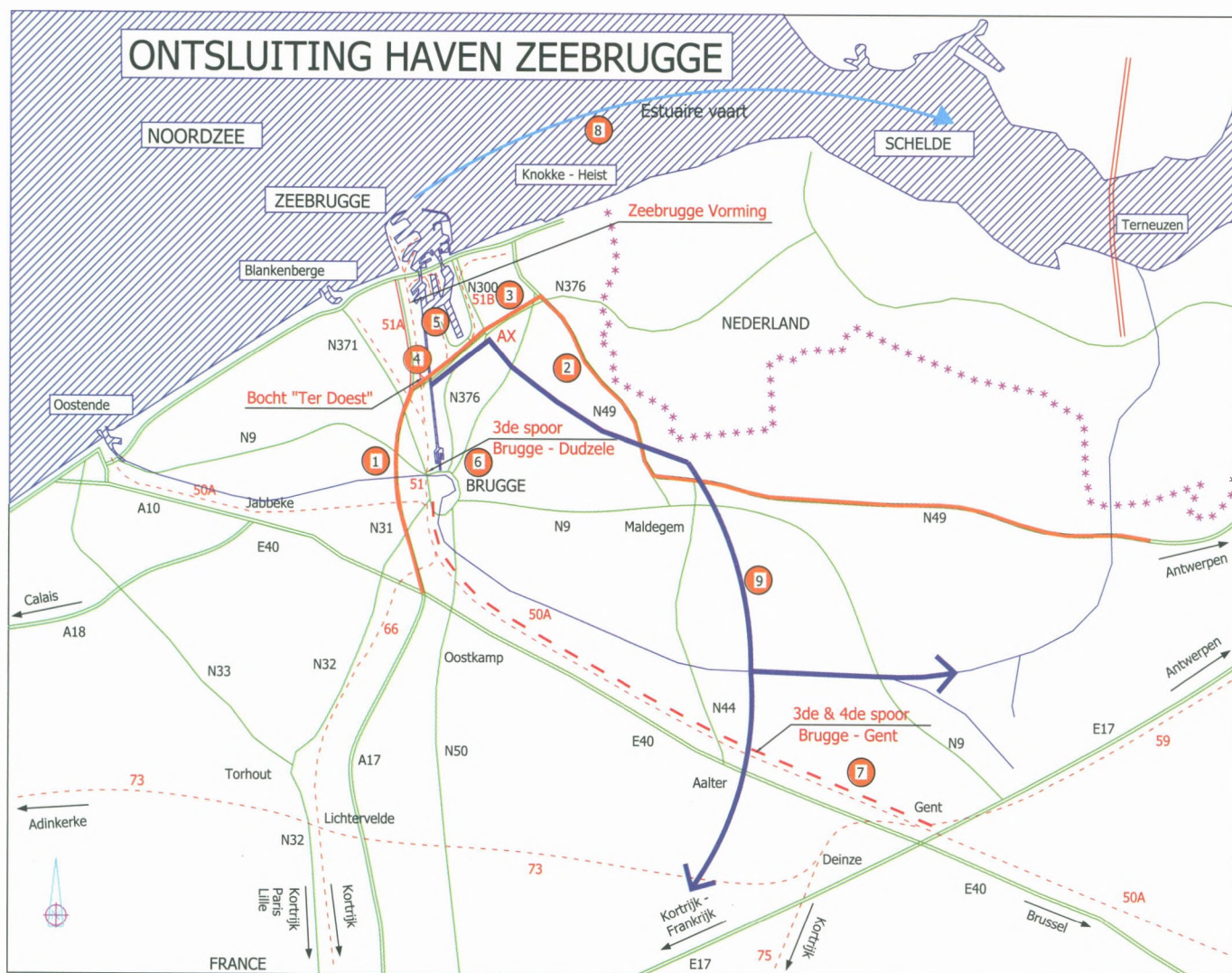
de laatste jaren gedaald is. Dit komt onder meer door de krappe expansiemogelijkheden die de roro-terminals in de voorhaven nog hebben. Shortsea roro hoort immers - vanwege de tijdsdruk - thuis in de snelst bereikbare plaats van de haven. Een wezenlijke uitbreiding in die voorhaven is evenwel niet meer mogelijk zonder het bestaan van de militaire haven en/of de LNG-haven in vraag te stellen, wat geen optie is. Beperkte ingrepen die nog kunnen gebeuren zijn: de gedeeltelijke opvulling van het Britanniadok (**C**) en een vlottere verbinding tussen voor- en achterhaven aan de oostkant (**D**). De eerste parkeergebouwen met meerdere verdiepingen zijn reeds een feit, zij het dat deze alleen een oplossing voor de trafiek van nieuwe wagens betekenen en niet voor het vrachtverkeer. De impact van deze ingrepen is echter te gering. Daarom moet er werk worden

gemaakt van een uitbreiding van de voorhaven door inbreiding in de achterhaven. Centraal in dit **Strategisch HavenInfrastructuurProject (SHIP)** staat de afbraak van de huidige verouderde Visartsluis en de bouw van een nieuwe sluis waarvoor een aantal locaties worden onderzocht. Geresumeerd kunnen volgende alternatieven overwogen worden (figuur 1):

- a de nieuwe sluis wordt gebouwd op de huidige locatie van de Visartsluis, maar met grote afmetingen (**I**) (snelle sluis);
- b1 de nieuwe sluis wordt diep landinwaarts op het Boudewijnkanaal (**II**) gebouwd, wat leidt tot een grote getijdenzone met een afsluitdam in het Verbindingsdok (**IV**) (basis tijzone);
- b2 de nieuwe sluis wordt gebouwd in het Boudewijnkanaal ten noorden van het Verbindingsdok (**III**), met als resultaat een kleinere tijzone (variante tijzone);
- b3 de nieuwe sluis wordt gebouwd in het Verbindingsdok (**IV**) met een afsluitdam op het Boudewijnkanaal (**II**), met als resultaat opnieuw een grote getijdenzone (variante tijzone).

Al deze varianten hebben voor- en nadelen met betrekking tot de snelle toegankelijkheid vanuit zee, de binnenscheepvaart, de zoutwaterbeheersing, enz. Een recent uitgevoerde Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) toont aan dat de realisatie van het SHIP een duidelijk positieve financiële return geeft. Een nog uit te voeren Milieu Effect Rapportage (MER) zal uitsluitsel moeten geven omtrent de keuze tussen de verschillende alternatieven van het SHIP-project (snelle zeeluis of tijzone en variante). Er is de laatste jaren in verband met de shortseatrafiek nog een andere tendens merkbaar geworden. Tegenwoordig vervoeren steeds meer roroschepen ladingen op dek, die met een klassieke lolobewerking (dus met kranen) geladen en gelost worden. Dit noopt tot een aangepaste lay-out voor de nieuwe terminals. In dat verband zal de reconversie van de huidige niet meer in dienst zijnde en verouderde rorobruggen 111 en 112 (**E**) tot een moderne roloterminal een mogelijk antwoord bieden.

Figuur 2
Ontsluiting haven Zeebrugge



Voor de belangrijke nichetrafiëk van nieuwe auto's is voorlopig nog ruimte beschikbaar, maar (een) nieuwe aanlegsteiger(s) en kaaimuren in de achterhaven moeten vanaf nu reeds geprogrammeerd en uitgevoerd worden (F).

LNG-trafiëk

Cruciaal in het haveninfrastructuurbeleid is de positie van de LNG-terminal. Zeebrugge is een sterk groeiende Europese gas-hub geworden en de diverse actoren wensen die positie nog verder uit te bouwen. De recente bouw van een vierde LNG-tank is daar het bewijs van. Verschillende partijen hebben ambitie tot uitbrei-

ding van een LNG-/aardgasactiviteit. Dit kan alleen ten noorden (G) van de huidige terminal. De positionering van een tweede LNG-steiger is, in de nog te bepalen lay-out van die uitbreiding, geen gemakkelijke opgave. Al deze uitbreidingswerken mogen uiteraard de veilige en vlotte toegang van de haven voor de grootste schepen (14.000 TEU containerschepen!) niet verstoren.

De uitbreiding op locatie G veronderstelt ook het verplaatsen van de broedplaats voor sterren die momenteel op die plaats gesitueerd is. Binnen de havendammen is daar geen ruimte voor. Een oplossing is allicht te vinden op een site die buitenwaarts aanleunt bij de havendammen, of

een eiland in zee, of een site dicht bij de Scheldemonding.

Maritieme logistiek

Het creëren van toegevoegde waarde aan de transiterende goederen is een van de hoofdbetrachtingen van het havenbeleid. Dit betekent immers een belangrijke bijhorende tewerkstelling. Daarom wordt in de achterhaven een **Maritieme Logistieke Zone (H)** ontwikkeld waar zich bedrijven kunnen vestigen die goederen, afkomstig van of bestemd voor maritieme trafieken, behandelen. Er bestaan reeds dergelijke bedrijven in de haven (Tropicana, Bridgestone, Car Center Zeebrugge, ...),



Foto: WES

■ Het realiseren van vlottere hinterlandverbindingen is cruciaal binnen de havenstrategie.

maar de bedoeling is om in de 120 ha grote MLZ maximale groeikansen te geven aan gelijkaardige bedrijven en de infrastructuur te dien behoeve te bundelen. De verbinding van die MLZ met de rest van de haven, en onder meer met de voorhaven, is uiteraard van primordiaal belang. Daarom wordt een brugverbinding op locatie **IV** over het Verbindingsdok gepland om de noord-zuidbeweging van die goederenstroom korter en sneller te laten geschieden.

De hinterlandverbindingen

De sterk groeiende maritieme verkeersstromen van en naar het hinterland vormen voor alle Europese havens een probleem. Ook Zeebrugge blijft daarvan niet gespaard. Daarom is het absoluut noodzakelijk in de havenstrategie duidelijke prioriteiten te formuleren omtrent de nog te realiseren hinterlandverbindingen.

Figuur 2 geeft op een visuele manier weer welke verbindingen nog verwezenlijkt moeten worden:

Op gebied van de wegen:

- de volledige uitrusting van de N31 met ongelijkvloerse kruisingen (1)
- de volledige ombouw tot autosnelweg van de N49 (2)
- de realisatie van de AX tussen de N31 en de N49 (3)

Op gebied van de spoorwegen:

- de Bocht ter Doest (4)
- de vormingsbundels Voorhaven West, Zwankendamme, Pelikaan en Ramskapelle (5)
- het derde spoor Brugge-Zeebrugge (6)
- het derde en vierde spoor Brugge-Gent (7)

Op gebied van de binnenvaart:

- het stimuleren van de estuaire vaart (8)
- de realisatie van de kanaalverbinding Seine-Schelde-West (9).

Niet alle havensectoren zijn in voorgaand overzicht aan bod gekomen (visserij, voeding, cruise, marine, de Brugse binnenhaven, ...). Dit betekent niet dat ze weinig belang hebben, integendeel. Hun impact op het infrastructuurbeleid is echter kleiner dan dat van de sectoren die wel aan bod zijn gekomen.

Voor de hele havengemeenschap is het van belang dat alle actoren zich achter een gemeenschappelijk beleid vanuit infrastructuurperspectief kunnen scharen. Deze bijdrage is in elk geval een belangrijke insteek om tot resultaten te komen.

Het **besluit** van dit overzicht is op zich niet verrassend: er is nog heel wat werk voor de boeg! ■

Samenvatting

Het volume behandelde goederen in de haven van Zeebrugge kent een sterke stijging, die volgens de verwachtingen zal blijven aanhouden. Om die grote sprong voorwaarts te kunnen volhouden, zullen nieuwe infrastructuurwerken moeten gerealiseerd worden. Het havenbestuur heeft de strategie daartoe uitgetekend. Het is van belang dat alle havenactoren zich achter dit beleid scharen. De toegangseul vanuit zee zal verder verbreed en verdiept worden. Het Albert II-dok in de voorhaven en het zuidelijk kanaaldok in de achterhaven moeten dringend afgewerkt worden. Er is een Strategisch Haven Infrastructuur Project (SHIP) ontwikkeld om de voorhaven uit te breiden door een inbreiding in de achterhaven. Om de toegevoegde waarde en de tewerkstelling maximaal te verhogen, wordt een Maritieme Logistieke Zone ingericht. Maar ook en vooral moet de aandacht gaan naar vlottere hinterlandverbindingen over weg, spoor en binnenwateren. Er is dus nog veel werk voor de boeg!