

# Zeebrugge: poort naar de toekomst

De haven van Zeebrugge binnen het Vlaams havenbeleid

ir. **Fernand Desmyter** • secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid.



■ De containertrafiek in Zeebrugge steeg in 2006 tot een recordhoogte van bijna 18 miljoen ton

## Inleiding

De zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende spelen een belangrijke rol in de Vlaamse economie. Het zijn kernen met een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz.

De recente geschiedenis getuigt van het economisch en socio-economisch succes van de Vlaamse zeehavens. Tussen 1980 en 2006 steeg hun overslagvolume van 120 miljoen ton tot bijna 240 miljoen ton. Hiermee groeiden ze als geheel beduidend sneller dan het gemiddelde van hun buitenlandse concurrenten. Hun marktaandeel in de Le Havre-Hamburgzone nam

over de periode 1980-2005 toe van 17% tot 23,5%.

Belangrijker dan het overslagvolume is echter de bijdrage van de havens tot de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in Vlaanderen. De directe werkgelegenheid bedroeg in 2004 105.489 voltijdse equivalenten. Doorgaans relatief hoogwaardige en goed betaalde functies in overslagbedrijven, de havenindustrie en de publieke sector. Hierbij moeten nog eens meer dan 136.740 indirecte jobs in de toeleverende sectoren geteld worden. Dat brengt de totale havengebonden werkgelegenheid op ruim 240.000 voltijdse jobs. De cijfers van 2004 spreken in dit verband dan ook van een directe en indirecte toegevoegde waarde van 25 miljard euro.

## Zeebrugge vandaag

### Economisch profiel

De haven van Zeebrugge staat vooral sterk in de roro<sup>1</sup>- en containertrafiek. De containertrafiek steeg in 2006 tot een recordhoogte van bijna 18 miljoen ton, goed voor zowat 45% van de totale haventrafiek. De roro-trafiek komt op de tweede plaats met 12,2 miljoen ton, of 31% van de totale haventrafiek. Zeebrugge is hiermee de belangrijkste Europese in- en uitvoerhaven van auto's. Daartegenover staat dat in de haven relatief minder industriële activiteiten plaatsvinden.

De Zeebrugse trafiek is op dit moment vooral intra-Europees: de herkomst-bestemmingsrelatie van circa drie vierden

van de behandelde goederen ligt in Europa. De toenemende activiteiten van containerrederijen zullen dat misschien veranderen. Mede door zijn diepzeeligging is de Zeebrugse haven een overslaghaven bij uitstek.

Een aanzienlijk deel van de totale hoeveelheid vloeibaar aardgas dat in West-Europa wordt verbruikt, wordt per schip in Zeebrugge aangeleverd. De huidige uitbreiding van de Fluxys-terminal en de aanleg van een tweede steiger voor het lossen van aardgas zullen deze positie nog verstevigen.

### Positionering

Door haar ligging aan de kust, heeft Zeebrugge een zeer goede maritieme toegankelijkheid. Dankzij de verdiepijngswerken in de Pas van 't Zand kan de haven nu de grootste containerschepen ontvangen. Op het vlak van hinterlandverbindingen is de haven bimodaal: in 2006 werd 85% van de goederen via de weg of het spoor naar het hinterland vervoerd. Hierbij is het wegvervoer veruit de belangrijkste modus: bijna 70%. In vergelijking met de andere Vlaamse zeehavens heeft Zeebrugge ook het hoogste aandeel spoorvervoer: 32% van de containers wordt via het spoor vervoerd. Op de derde plaats komt de pijpleiding voor het aardgastransport. Met een aandeel van samen ongeveer 6% komen de binnenvaart en de zee/Rijnvaart als modi op de laatste plaats.

Zeebrugge heeft een bloeiende haven. Binnen de havenzone Brugge-Zeebrugge zijn circa 300 bedrijven actief. Op basis van gegevens van de Nationale Bank van België voor 2001, realiseren de havenbedrijven een toegevoegde waarde van 840,6 miljoen euro. Meer dan 11.000 personen werken in de haven. Gedurende de afgelopen 25 jaar is het verkeer er spectaculair toegenomen. Met bijna 9.000 schepen per jaar en een vrachtvolume van 40 miljoen ton behoort Zeebrugge tot de snelst groeiende havens van Europa.

### Sterkten en kansen

Net zoals Oostende speelt Zeebrugge door haar ligging een belangrijke rol in het kanaalkruisend ferryverkeer. Dit verkeer is ten gevolge van de concurrerende Kanaaltunnel in toenemende mate overgeschakeld op grotere schepen met een lagere kost per vervoerde eenheid. Deze grotere schepen kunnen, dankzij de goede maritieme toegang en dito ontvangstinstallaties, goed ontvangen worden.

Zoals reeds vermeld, is de haven van Zeebrugge de grootste autohaven binnen de Le Havre-Hamburgzone en is het tevens een belangrijke kusthaven voor het intra-Europese shortseaverkeer. Men verwacht ook dat het aandeel goederen (en trafiek) van buiten Europa zal toenemen ten gevolge van een sterke groei van de containertrafiek.

De haven van Zeebrugge is tij-onafhankelijk bereikbaar voor de nieuwe generatie containerschepen met een grootte van 10.000-12.000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units) en kan dus ook in deze trafiek blijven groeien. Voorwaarde is wel dat de tij-onafhankelijke kaailengte uitgebreid wordt. De vervanging van de Visartsluis en de reconversie van het hierachter gelegen gedeelte van de achterhaven bieden hiertoe nieuwe mogelijkheden. De aanwezigheid van intercontinentale containerrederijen, de zeevaartse ligging en de aanwezigheid van kanaaldiensten zorgen ervoor dat de haven zich als feederhaven verder kan ontwikkelen. Op die manier wordt ook de modal split bevorderd.

### Strategische beleidsthema's van de Vlaamse overheid

#### Verbetering van de maritieme toegankelijkheid

Uitgangspunt voor het Vlaamse zeehavenbeleid vormt een toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid die aangepast is aan de evoluerende behoeften van de scheepvaart en haar verantwoording vindt in economische rendementseisen. Daarom krijgen het onderhoud en de verbetering van de maritieme toegang naar de Vlaamse zeehavens ruime aandacht: denk maar aan de baggerwerken in de Schelde, de vaarpassen van de Noordzee en het kanaal Gent-Terneuzen. In de eer-

## De unieke geografische ligging van de Zeebrugse haven garandeert haar verdere succes.

ste helft van de huidige legislatuur (Vlaamse Regering) zijn daartoe de contracten voor de onderhoudsbaggerwerken op de Noordzee en in de maritieme toegangen naar de kusthavens en de Westerschelde hernieuwd. Via een aanpassing van het Aanduidingsbesluit is de financiering van de onderhoudsbaggerwerken in de vaarzones van de aan tij onderworpen dokken gegarandeerd. Jaarlijks besteedt Vlaanderen ongeveer de helft van de beschikbare havenkredieten aan het onderhoud van de maritieme toegang. Het grote belang van een goede maritieme toegankelijkheid rechtvaardigt zulke aanzienlijke uitgaven.

Voor de haven van Zeebrugge is de Pas van 't Zand recent verdiept. In tweede instantie zal een verdere optimalisatie (bijvoorbeeld via gedeeltelijke verbreding) van de Pas van 't Zand onderzocht worden.

De opmaak van een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) voor het Strategisch HavenInfrastructuurProject (SHIP) in Zeebrugge is in haar eindfase. De resultaten zullen eerstdaags bekend zijn. Vervolgens zullen ze als input dienen voor de MER-procedure, de milieu-effectrapportage. De maatschappelijke kosten-batenanalyse maakt deel uit van een rationeel investeringsbeleid voor de zeehavens. Ze moet duidelijk maken welke ontwikkelingsrichting voor de westelijke achterhaven van Zeebrugge het meest wenselijk is. Het onderbouwende studiewerk en de principiële beslissing worden nog tijdens de huidige legislatuur afgerond.

#### Verbetering van de multimodale hinterlandontsluiting, interportuaire verbindingen en intermodale overslagfaciliteiten

Vlaanderen wil de schakelfunctie van de zeehavens blijven steunen en zelfs verder ontwikkelen. Naast de vermelde investering in een goede maritieme toegankelijkheid, is het



■ De haven van Zeebrugge is de grootste autohaven binnen de Le Havre-Hamburgzone

absoluut noodzakelijk de nodige middelen vrij te maken voor dringende investeringen in de achterlandverbindingen van de havens via weg, water en spoor. Een sterk punt van de Vlaamse zeehavens is dat ze knooppunten vormen in een logistiek netwerk. In dit logistieke netwerk vullen de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende elkaar aan. Dat blijkt ook uit de investeringen die de privésector in onze havens doet. De vier zeehavens zijn niet zozeer elkaars concurrenten, dan wel complementaire delen van één grotere 'Flanders Port Area'. Om gestalte te geven aan Flanders Port Area is het noodzakelijk die complementariteit te versterken door prioriteit te geven aan investeringen in snelle interportuair verbindingen via spoor, weg, binnenvaart en estuaire vaart. Zonder deze interportuair verbindingen, die de knooppunten met elkaar verbinden, kan het logistieke netwerk niet optimaal functioneren.

#### Bevordering van het gebruik van de binnenvaart

Het project Seine-Schelde West zal de verbinding over water van de Zeebrugse havens met het binnenland verbeteren. Het

Tabel 1

Overzicht van projecten die de multimodale ontsluiting van de haven van Zeebrugge moeten verbeteren

Wegen	Realisatie van de AX en ombouw van de N49 tot autosnelweg
	Optimalisering van aansluitingen N31
	Aanleg van een verbeterde verbinding met de oostelijke strekdam
	Aanleg verbindingsweg tussen achterhaven en Brugse binnenhaven bij uitvoering AX
Spoor	Heraanleg vormingsstation Zwankendamme
	Aanleg van de Bocht van Ter Doest
	Aanleg van de bundels Pelikaan/Wielingen/ Pelikaan-Ramskapelle/Voorhavenwest/Ramskapelle
	Aanleg derde spoor Brugge-Zeebrugge en een vierde spoor tussen Gent en Brugge
	Overbrugging overweg 12
Waterwegen	Seine-Schelde West
	Brittaniadok
	Introductie River Information Systems
	Evaluatie van de ondersteuning binnen het proefproject estuaire vaart

Bron: Strategische visienota voor de Vlaamse zeehavens



Afleidingskanaal wordt geoptimaliseerd. Het project is momenteel in studiefase. De eerste resultaten worden in het voorjaar van 2008 verwacht.

#### Bevordering van shortsea shipping

Het belang van shortsea shipping voor de Vlaamse havens valt niet te onderschatten. De helft van de behandelde tonnage bestaat immers uit korte zeetrafië in ruime zin. Voor Zeebrugge loopt dit percentage zelfs op tot 75%.

#### Ontwikkeling van nieuwe terreinen voor havenactiviteiten

Dit betreft de ontwikkeling van het Albert II-dok, de terreinen van het zuidelijk insteekdok en een distributie- en logistieke zone in de Zeebrugse achterhaven.

#### Revitalisering van verouderde haven-terreinen en gebruik van interne reserves

Dit betreft het gebied van de vroegere cokesfabriek en omgeving, het Oud-Ferrydok en het Prins Filipdok en een herinrichting van het Britanniadok na gedeeltelijke opvulling.

## Het strategisch plan voor Zeebrugge uitgelicht

### Situering

Het strategisch plan is beschreven in het rapport "Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge. Streefbeeld en actieprogramma. Eindrapport - 30 november 2004". Het bestaat uit een streefbeeld en een actieplan. Het streefbeeld schetst in dertien kernbeslissingen de globale, gewenste toekomstige ontwikkeling van de haven. Deze kernbeslissingen kunnen uitgevoerd worden in een of meer acties op korte, middellange of lange termijn, die gebundeld zijn in het actieplan.

### Visie

Voor het ontwerp van de ontwikkelingsvisie is uitgegaan van enkele strategische principes. In de eerste plaats is gezocht naar een evenwicht tussen enerzijds de ontwikkeling van de haven als poort en economische motor van de regio en anderzijds de bescherming van het duurzame kader waarbinnen deze ontwikkeling moet plaatsvinden.

### Visie op de (socio-)economische ontwikkeling

De haven positioneert zich als een diepzeehaven met kustligging en een goede nautische toegang. Ze streeft het behoud van haar marktpositie na. Voor bepaalde kansrijke, gespecialiseerde niches zal de haven een expansief beleid voeren. Het gaat hier om de rorotrafiek (rollend vrachtverkeer), de containertrafië en het transport van auto's. Daarenboven wil de haven extra aandacht besteden aan de levering van diensten en activiteiten met een hogere toegevoegde waarde (value added logistics).

### Visie op de ruimtelijke ontwikkeling

Streefdoel is een zuinig en selectief, maar ook efficiënt en flexibel ruimtegebruik. Drie richtlijnen vatten de visie op de ruimtelijke ontwikkeling samen:

- hogere productiviteit van bestaande terreinen
- bijkomende diepwaterinfrastructuur
- afbakening van strategische terreinreserves.

### Visie op de ontsluiting

Aan de voorhaven moet de grootste nautische toegankelijkheid worden geboden. Dit betekent verdere infrastructuurwerken en het op diepte houden van de vaargeul, zodat de nieuwste generatie van containerschepen de haven kan aanvaren. Een verbeterde verbinding met het hinterland via het spoor-, het wegen- en het waterwegennet is eveneens aan de orde. Er zijn maatregelen nodig om het aandeel van het transport via het spoor en de binnenwateren te versterken, conform de principes van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat mobiliteitsplan streeft naar een toename van de binnenvaart en een vermindering van het aandeel van het wegtransport.

### Visie op een milieuvriendelijke ontwikkeling

De Zeebrugse haven is en blijft een milieuvriendelijke haven. Het havenbedrijf zal toezien op de ecologische infrastructuur binnen het zeehavengebied. Ze zal de milieukwaliteit trachten te verbeteren met het oog op de omliggende dorpen en badplaatsen. De haven moet steeds alle Vlaamse en Europese milieunormen respecteren.

### Slotwoord

De Zeebrugse haven blijft ambitieus en ziet de toekomst positief tegemoet. Ze heeft dan ook enkele sterke troeven in handen: de modernste uitrusting, de aanzienlijke knowhow van haar arbeidskrachten en vooral haar unieke geografische ligging. Deze drie pijlers staan garant voor het verdere succes van de haven in de 21e eeuw. ■

### Meer info:

- › [www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be) (Vlaamse overheid)
- › [www.viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit](http://www.viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit) (Mobiliteitsplan Vlaanderen)
- › [www.flanderslogistics.be](http://www.flanderslogistics.be) (Flanders Logistics)
- › [www.portofzeebrugge.com](http://www.portofzeebrugge.com) (Haven van Zeebrugge)

1 Roll-on/roll-off: het op een rollende manier aan boord brengen of van boord halen van de vracht.