

ZEEBRUGGE: VALT HET BINNENSCHIP UIT DE BOOT?

Jacques Hemschoote • gewezen afdelingshoofd voormalige GOM - West-Vlaanderen

De waterwegverbinding van Zeebrugge met het hinterland is nog steeds ondermaats. Hierdoor blijft de haventrafiek via de binnenvaart achterop hinken, terwijl de verkeerscongestie op de autowegen blijft toenemen. De zoektocht naar oplossingen leidde al tot veel studies, maar tot weinig concrete realisaties. De aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie tussen Zeebrugge en Merendree komt in de verschillende onderzoeken als de beste oplossing naar voren, maar concrete beslissingen zijn tot nu toe niet genomen. De toename van het havenverkeer maakt dat de tijd dringt.

De haven en haar ontsluiting

De huidige constellatie van de haven van Zeebrugge dateert van de laatste 35 jaar: een nieuwe zeeluis, twee strekdammen in zee, nieuwe haventerreinen, dokken, kaaien,...¹. Een volwaardige aansluiting van de haven op de netwerken van auto-, spoor- en waterwegen is echter nog niet helemaal gerealiseerd.

Wat de ontsluiting van de weg betreft, is vooral gewerkt aan de aanleg van de expresweg Oostkamp-Zeebrugge N31² die de haven aansluit op de autosnelweg Brussel-Oostende. Momenteel worden er werken uitgevoerd om de doortocht in Brugge vlotter en veiliger te laten verlopen. Daarnaast staan er nog verschillende andere projecten op stapel³. We verwijzen vooral naar de aanleg van een verbindingsweg - de AX - tussen de achterhaven en de expresweg N49 Antwerpen-Knokke, die zal worden omgebouwd tot een autosnelweg.

Wat betreft de aansluiting op het spoorweginet, dreigt de combinatie van het toenemende goederenvervoer met het reizigersverkeer voor een overbezetting van het huidige dubbele spoor te zorgen. Een forse capaciteitsuitbreiding dringt zich op en de werkzaamheden hiervoor zijn reeds gestart⁴.

De huidige binnenvaartverbinding verloopt via het Boudewijnkanaal, dat een zeekanaal is, en het kanaal Gent-Brugge, dat echter geen voldoende gabariet heeft om dienst te doen als een volwaardige ontsluiting van een wereldhaven.

De problematiek rond de ontsluiting blijkt uit de manier waarop de goederen vanuit de Zeebrugse haven naar het binnenland of omgekeerd vervoerd worden: 68% via de weg, 17% via het spoor en slechts 2% via de waterweg⁵. Bij andere West-Europese havens ligt het aandeel van de binnenvaart op 20 à 40%. In het Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering (2004-2009) staat dan ook de duidelijke intentie om de groei van het (goederen)verkeer over de weg af te remmen ten voordele van het verkeer via het spoor en de waterweg. Dit geldt zeker het havenverkeer van en naar Zeebrugge.

Studies rond de ontsluiting via de waterwegen

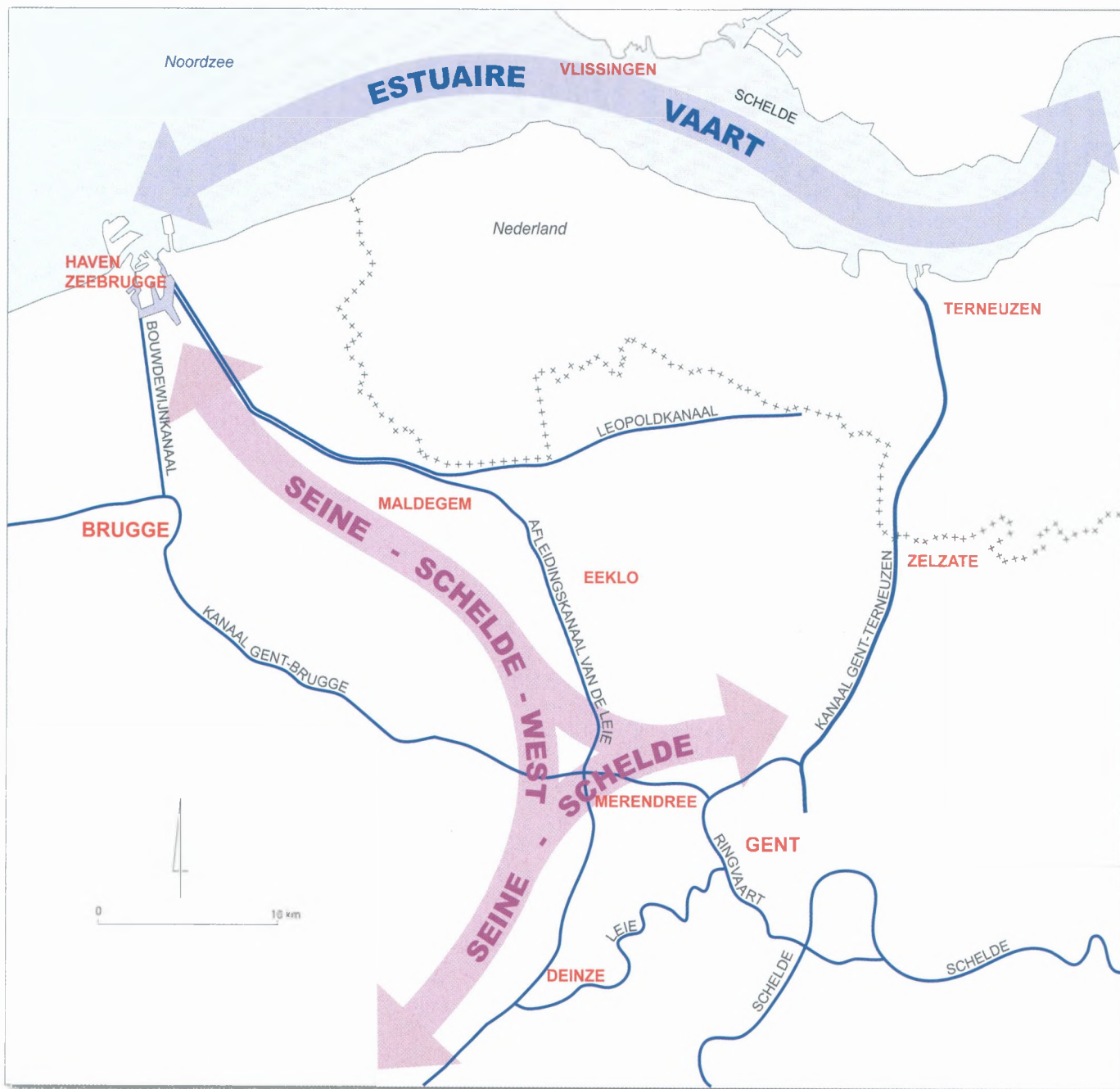
Dat er voor de ontsluiting via de waterweg in de jongste decennia nauwelijks iets is gerealiseerd, betekent niet dat de problematiek niet zou onderzocht zijn. Volgend overzicht geeft de hoofdlijnen weer (zie ook figuur 1).

In 1987 publiceerde WES de studie "**Het kanaal Zeebrugge-Merendree. Sociaal-ekonomische verantwoording en milieu-effektrapportering**"⁶. Deze studie onderzocht in eerste instantie de mogelijkheden om het toenemende overstromingsgevaar in het Gentse en in delen van West-Vlaanderen in te dijken. Daarnaast werd bestudeerd hoe het kanaal kon uitgroeien tot een betere waterwegontsluiting voor de haven van Zeebrugge. WES baseerde zich op de resultaten van bestaand onderzoek⁷ en kwam tot de conclusie dat een aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie (kanaal van Schipdonk) tussen Merendree en Zeebrugge voor twee vliegen in één klap kon zorgen: een betere waterbeheersing én een volwaardige ontsluiting.

Belangrijk is te vermelden dat het op het eerste gezicht voor de hand liggende alternatief, met name de aanpassing van het kanaal Gent-Brugge, tot zware problemen zou leiden in Brugge. Dit alternatief impliceert namelijk onder meer dat de bruggen vaker moeten worden opgehaald om de schepen door te laten, waardoor de bereikbaarheid van de binnenstad in het gedrang komt.

Figuur 1

Situatiekaart ontsluiting via de waterweg



De WES-studie maakte ook een kosten-batenanalyse voor de beoogde aanpassing van het Afleidingskanaal en onderzocht welke invloed deze aanpassing op West-Vlaams grondgebied zou hebben op het milieu. Hierbij ging veel aandacht naar het maximale behoud van het agrarische en recreatieve landschap.

Zowat tien jaar later kwam de problematiek ook aan bod in het **Ruimtelijk Structuur-**

plan Vlaanderen (1998). Dat zag drie nader te onderzoeken mogelijkheden: de verbetering van het kanaal Gent-Brugge, de verbinding tussen Zeebrugge en het Kanaal Gent-Terneuzen (elders in het Plan blijkt dat hiermee bedoeld wordt: de aanpassing van het Afleidingskanaal tussen Zeebrugge en Merendree) en de uitbouw van de kustvaart naar de Scheldemonding te Antwerpen⁸. Het onderzoek van die drie mogelijkheden zou gebeuren in de

"Maatschappelijke Impactstudie voor de binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens" (zie verder).

In 2001 publiceerde de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen het boek "**West-Vlaanderen 2010**"⁹. Ook in dit boek werd gepleit voor de aanpassing van het Afleidingskanaal tussen Merendree en Zeebrugge. Andere mogelijkheden zoals een dokschip of varende

vlotdok dat via de zee pendelt tussen Zeebrugge en de Scheldemonding, of aangepaste binnenschepen, zouden volgens de GOM-studie geen volwaardige oplossing bieden. De studie reikte ook de mogelijkheid aan om het Afleidingskanaal aan te passen tussen Zeebrugge en Maldegem - en niet tot Merendree - en om dan vanaf Maldegem een volledig nieuw kanaal te graven in de richting van het kanaal Gent-Terneuzen. Er werd evenwel niet verder op deze mogelijkheid ingegaan.

In 2001 verscheen de **"Maatschappelijke Impactstudie voor de binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens - Mals"**¹⁰. Ook in dit diepgaande onderzoek ging de aandacht niet enkel naar de ontsluiting, maar ook naar de problematiek van de waterbeheersing. Men hield

voorzien werken uitgevoerd. Er is geen verbetering van de waterbeheersing;

- kustvaart met zeegaande duwbakken naar de Scheldemonding: er is geen verbetering van de waterbeheersing. Men is afhankelijk van privé-initiatief (bouw en exploitatie; gevaar voor monopolie);
- dokscheper naar de Scheldemonding: er is geen verbetering van de waterbeheersing. Het is een dure oplossing;
- opwaardering van het kanaal Gent-Brugge-Oostende tot 2.000 ton: de doortocht van Brugge zorgt ervoor dat er geen groter gabariet mogelijk is. Dit leidt niet tot een volwaardige ontsluiting. Er is geen verbetering van de waterbeheersing;
- opwaardering van het Afleidingskanaal van de Leie (Merendree-Zeebrugge) tot 4.400 ton: een ingrijpende oplossing die

Slechts een beperkte verbetering van de waterbeheersing. Knelpunt is de beschikbaarheid van ruimte voor het bergen van de baggerspecie;

- aanleg van een kanaal langs de N49 (Zeebrugge-Maldegem-Zelzate) tot 4.400 ton: ongeveer dezelfde kenmerken als de variant op 9.000 ton.

Alhoewel uit dit overzicht nog maar eens blijkt dat de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie de interessantste oplossing biedt, zowel qua ontsluiting als qua waterbeheersing, velde de studie, die ook nog verwees naar het toen in opmaak zijnde Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, geen definitief oordeel.



Foto: Havenbestuur Zeebrugge

■ Slechts 2% van de goederen in de haven van Zeebrugge wordt vanuit en naar het binnenland vervoerd via de waterweg . Bij andere West-Europese havens ligt het aandeel van de binnenvaart op 20 à 40%

rekening met een reeks aspecten op het vlak van transport, economie, milieu, ruimtelijke ordening en met sociale en culturele factoren. Uiteindelijk hield de studie de volgende "ontwikkelingsschetsen" over:

- autonome ontwikkeling: een nulaalternatief: de ontsluiting blijft verlopen langs het kanaal Gent-Brugge met een gabariet van 1.350 ton. Los van de gestelde problematieken worden bepaalde reeds

een volwaardige ontsluiting oplevert die rechtstreeks aansluit op het Frans-Belgische Seine-Scheldeproject (zie verder). Deze ontwikkelingsschets geeft bovendien goede resultaten in het domein van de waterbeheersing;

- aanleg van een kanaal langs de N49 (Zeebrugge-Maldegem-Zelzate) tot 9.000 ton: een zeer ingrijpende oplossing die een volwaardige ontsluiting oplevert.

Uiteraard komt de ontsluiting van de haven via de waterweg ook ter sprake in het **"Strategisch Plan voor de haven Brugge-Zeebrugge"**¹¹. Het plan formuleert volgende opties:

- estuaire vaart, dokscheper, kruiplijncoasters of zeewaardige duwbakken via de kust en de Scheldemonding, mits ondersteuning door de Vlaamse overheid. Hiervoor is echter de toestemming van

de Europese Unie nodig. Deze ondersteuning dient volgehouden te worden tot er eventueel een andere duurzame verbinding met het waterwegennet is gerealiseerd. Men verwijst naar de noodzaak tot verdere uitwerking van de MaIS-studie;

- de optimalisatie van het kanaal Gent-Brugge voor schepen van 1.350 ton. Een opwaardering tot 2.000 ton wordt als weinig zinvol beschouwd;
- de voorgaande ingrepen worden uitgevoerd in afwachting van een beslissing door de Vlaamse overheid omtrent het graven van een (vernieuwd of) nieuw kanaal tussen Zeebrugge en het hoofdwatwegennet. Hierbij wijst men opnieuw op de noodzaak tot verdere uitwerking van de MaIS-studie.

Het strategisch plan stelt met andere woorden dat de Vlaamse overheid, na verdere uitwerking van de MaIS-studie, moet beslissen tussen ofwel de optimalisatie van het kanaal Gent-Brugge, samen met een volgehouden ondersteuning van de vaart via de kust, ofwel het graven van een vernieuwd of nieuw kanaal. Het plan wijst er ook op dat men oog moet hebben voor de verbetering van de waterbeheersing en voor het behoud van de bereikbaarheid van de Brugse binnenstad. Het veelvuldig ophalen van bruggen mag die bereikbaarheid immers niet in het gedrang brengen.

Hoop op beterschap!

Recent hebben zich twee belangrijke feiten voorgedaan.

Vooreerst heeft de Europese Unie eind 2006 aan de Vlaamse Regering de toestemming gegeven om de **estuaire vaart** te betoelagen. De toelage heeft betrekking op het ombouwen van binnenvaartuigen tot zeewaardige binnenschepen en de exploitatie ervan in een opstartfase (drie jaar). Dankzij deze subsidie hebben twee ondernemingen een overeenkomst afgesloten met de Vlaamse Regering. Hierdoor is de estuaire vaart tussen Zeebrugge en de Scheldemonding sinds januari 2008 - in de startfase met één schip van 240 TEU¹² - een feit. De betrokken bedrijven waarborgen contractueel de levensvatbaarheid van deze transporten tot 2017. Op termijn verwacht men jaarlijks 790.000 TEU via de



■ De Amberes is het eerste estuaire schip dat pendelt tussen Zeebrugge en Meerhout, aan het Albertkanaal

estuaire vaart af te leiden, het equivalent van 500.000 vrachtwagenritten.

De estuaire vaart is een oplossing voor trafieken in oostelijke richting. Voor zuid-waartse trafieken (onder meer van en naar Frankrijk) blijft men aangewezen op de binnenvaart. Aansluitend op de MaS-studie is, in opdracht van de Vlaamse Regering, een nieuwe studie in opmaak door het agentschap Waterwegen en Zeekanaal nv: de **"Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West"**. Het is de bedoeling te onderzoeken of/hoe de haven van Zeebrugge via een aangepast Afleidingskanaal van de Leie kan worden ontsloten¹³. Een gabariet van 4.500 ton wordt vooropgesteld. Andere uitgangspunten zijn onder meer: het vervoer van drie à vier lagen containers mogelijk maken, de waterhuishouding verbeteren, respect voor de kwaliteit van milieu, woonklimaat, ... Deze waterweg zou rechtstreeks aansluiten op het in uitvoering zijnde Seine-Scheldeproject (onderdeel van het Trans Europees Netwerk). Dit project verbindt het Bekken van Parijs via een volwaardige waterweg (onder meer de Leie en het Afleidingskanaal vanaf Deinze naar Merendree) met de Vlaamse en Nederlandse havens en zou tegen 2016 moeten gerealiseerd zijn. De beoogde aantakking van het aangepaste Afleidingskanaal vanaf Merendree naar Zeebrugge, zou Zeebrugge rechtstreeks aansluiten op deze Europese waterwegverbinding. Vandaar de aanduiding "Seine-Schelde-West". Europese subsidies zouden hier uiteraard bijzonder welkom zijn. De studie onderzoekt onder meer of de aanpassing van het Afleidingskanaal kan gebeuren via verbreding van dit kanaal zelf, of via het samenvoegen van het Afleidingskanaal met het ernaast lopende Leopoldkanaal. De eerste resultaten moeten bij de regering worden neergelegd in het voorjaar van 2008. De Vlaamse Regering verwacht een beslissing te kunnen nemen medio 2009. Opvallend is dat hier, in tegenstelling tot in de "MaS-studie", geen sprake meer is van de mogelijkheid om een nieuw kanaal te graven langs de expresweg N49 naar het kanaal Gent-Terneuzen. Terwijl de haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd loopt de procedure voor een zogenaamd Plan-MER (milieueffectenrapport voor een plan)¹⁴.

Tot besluit

Uit het voorgaande blijkt:

- dat steeds twee problematieken tegelijk onderzocht werden: de ontsluiting van Zeebrugge én de verbetering van de waterhuishouding;
- dat de sinds januari 2008 op gang gebrachte estuaire vaart zorgt voor een deeloplossing: een ontsluiting in oostelijke richting;
- dat de aanpassing van het Afleidingskanaal een oplossing biedt voor de (zuid-waartse) ontsluiting van Zeebrugge én voor de problematiek van de waterbeheersing;
- dat het idee om de ontsluiting te zien via een nieuw kanaal, dat zou moeten gegraven worden naar het kanaal Gent-Terneuzen, verlaten is;
- dat de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie wél steeds naar voren geschoven werd;
- dat de ontsluiting via het Afleidingskanaal in te passen is in het Frans-Belgische Seine-Scheldeproject van het Trans Europees Netwerk;
- dat het lopende studieproject ("Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West") inhoudelijk qua oplossingsrichting sterk aanleunt bij de WES-studie van 1987 (zie hoger).

Uit het voorgaande blijkt evenzeer dat er al lang en veel gestudeerd is en dat de besluitvorming steeds voor zich uit geschoven werd, onder meer omdat steeds naar nieuw studiewerk werd verwezen. Definitieve beslissingen en concrete realisaties dringen zich op.

■ Meer informatie over de studie rond het Afleidingskanaal van de Leie vindt u op www.seinescheldewest.be ■

¹ TRAEN F., "100 jaar Zeehaven Brugge", West-Vlaanderen Werkt, nr. 3/2007, blz. 4.

² In gebruik genomen in de periode 1972-81.

³ DESMYTER F., "Zeebrugge: poort naar de toekomst", West-Vlaanderen Werkt, nr. 3/2007, blz. 30. COENS J. en KERCKAERT P., "De Zeebrugse havenstrategie vanuit infrastructureel perspectief", West-Vlaanderen Werkt, nr. 3/2007, blz. 23.

⁴ DESMYTER F., "Zeebrugge: poort naar de toekomst", West-Vlaanderen Werkt, nr. 3/2007, blz. 30. COENS J. en KERCKAERT P., "De Zee-

brugse havenstrategie vanuit infrastructureel perspectief", West-Vlaanderen Werkt, nr. 3/2007, blz. 23.

⁵ Jaarverslag MBZ, 2006, blz. 25. Andere modi zijn: pijpleiding 9% en zee-Rijnbarge: 4%.

⁶ HEMSCHOOTE J., LANDUYT I. en VANHOVE N., "Het kanaal Zeebrugge-Merendree. Sociaal-ekonomische verantwoording en milieueffektrapportering", WES, Brugge, 1987.

⁷ Zie: VAN DEN EEDE E., "De verbinding te water van Zeebrugge met het hinterland", stageverslag, ministerie van Openbare Werken, 1972. DESMET L., "Het Afleidingskanaal van de Leie = een afwateringskanaal: verleden, heden en toekomst", stageverslag, ministerie van Openbare Werken, 1979. MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN, "Mogelijke oplossingen ter bestrijding van het overstromingsgevaar in de Gentse agglomeratie", 1981. CLINKERS L., "De bestrijding van het overstromingsgevaar te Gent", Water, nrs. 17 en 18, 1984. KREPS Y., VAN DEN EEDE E., VAN CROMBRUGGE W. en DE VOGELAERE W., "Zeebrugge en de binnenscheepvaart", West-Vlaanderen Werkt, nr. 4/1985, blz. 205.

⁸ MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1998, blz. 513 en 592.

⁹ GOM - WEST-VLAANDEREN, "West-Vlaanderen 2010. Analyses ter voorbereiding van een strategie voor economische ontwikkeling", Brugge, 2001, blz. 245.

¹⁰ TECHNUM, RESOURCE ANALYSIS en IMDC, "Maatschappelijke impactstudie voor de binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens - MaS", Antwerpen, 2001. De studie is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

¹¹ WES, GROEP PLANNING en CIBE, "Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge. Streefbeeld en actieprogramma. Eindrapport", Brugge, 2004, blz. 90. De studie is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Zie ook: WES, "Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge", Facetten van West-Vlaanderen, nr. 52, Brugge, 2005, blz. 51.

¹² TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers (Twenty feet Equivalent Unit). 1 TEU is één container van 20 voet lengte, 8 voet breedte en 8 voet hoogte.

¹³ Tussen Merendree en Eeklo: nu bevaarbaar voor schepen van 300 ton; tussen Eeklo en Zeebrugge: nu onbevaarbaar.

¹⁴ RESOURCE ANALYSIS, TECHNUM, TRITEL en IMDC, "Plan-Mer voor de binnenvaartverbinding Seine-Schelde West - Kennisgeving", 2007. Het kennisgevingsrapport vermeldt wat zal bestudeerd worden in het Plan-Mer en hoe dit zal gebeuren; het rapport lag ter inzage voor het publiek in de periode van 7 december 2007 tot 7 januari 2008.