west • vlaanderen werkt

een uitgave van WES

Dossier: 100 jaar Zeehaven Brugge

Geschiedenis van de haven

De Zeebrugse havenstrategie vanuit infrastructureel perspectief

Zeebrugge: poort naar de toekomst

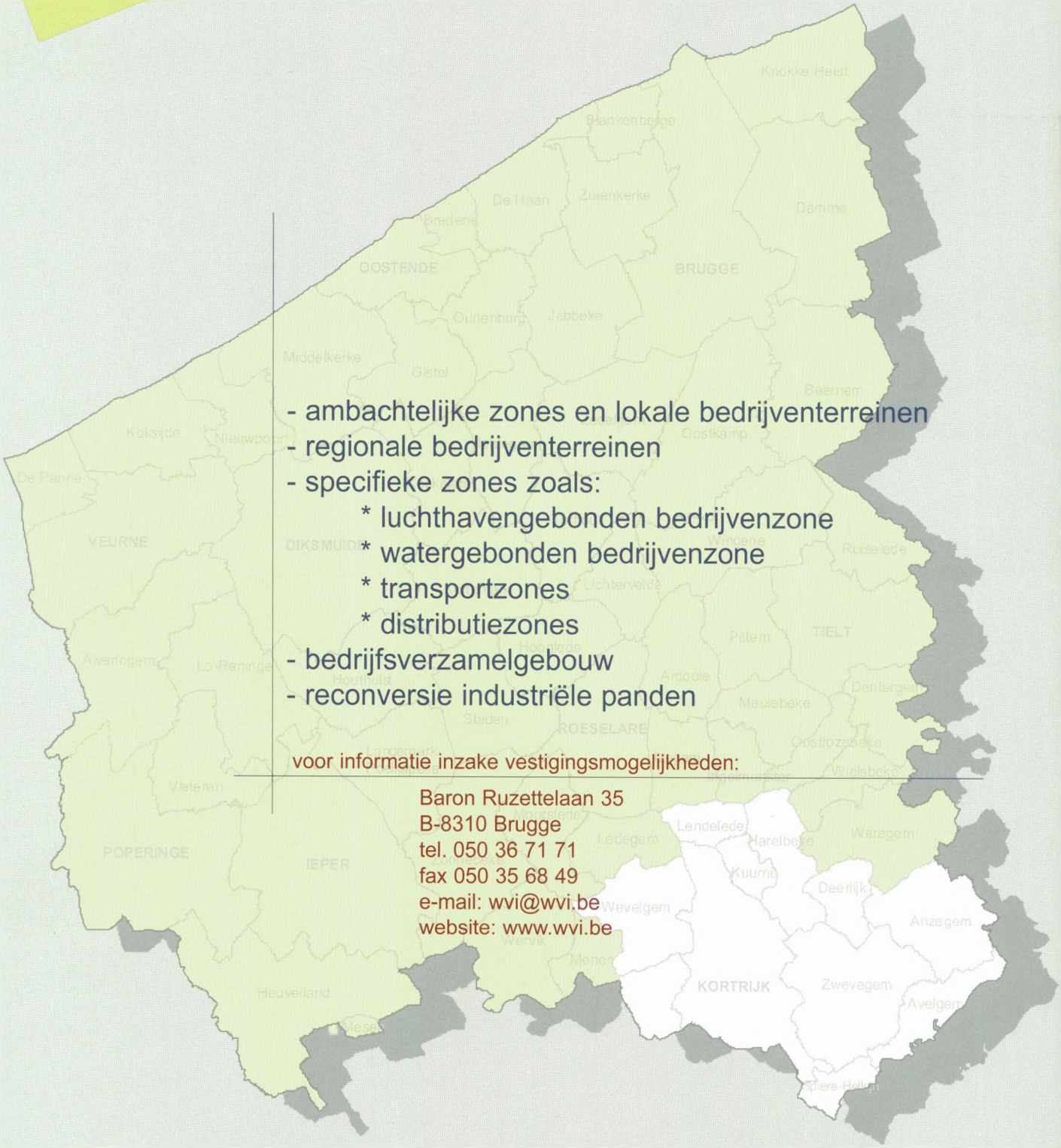
Provincie West-Vlaanderen
Door mensen gedreven

WES
KENNISPARTNER

3. 2007
Driemaandelijks:
aug - sep - okt
jaargang 49
Afgiftekantoor 8400 Oostende Mail
P209117

West-Vlaamse Intercommunale

publieke ontwikkelaar en beheerder van bedrijventerreinen in 54 West-Vlaamse gemeenten



- ambachtelijke zones en lokale bedrijventerreinen
- regionale bedrijventerreinen
- specifieke zones zoals:
  - * luchthavengebonden bedrijvenzone
  - * watergebonden bedrijvenzone
  - * transportzones
  - * distributiezones
- bedrijfsverzamelgebouw
- reconversie industriële panden

voor informatie inzake vestigingsmogelijkheden:

Baron Ruzettelaan 35
B-8310 Brugge
tel. 050 36 71 71
fax 050 35 68 49
e-mail: wvi@wvi.be
website: www.wvi.be

west · vlaanderen werkt

3.2007 - n° 220 - 49ste jaargang

Ten geleide:

Zeebrugge 100 jaar: 3
Hoeksteen West-Vlaamse economie

100 Jaar Zeehaven Brugge 4
Ridder Fernand Traen, erevoorzitter MBZ

WES en WER, denktank bij de uitbouw van de haven van Zeebrugge 19
Diederik Franco, WES

De Zeebrugse havenstrategie vanuit infrastructureel perspectief 23
ir. Joachim Coens, voorzitter – gedelegeerd bestuurder MBZ
ir. Pierre Kerckaert, administrateur-generaal MBZ

Zeebrugge: poort naar de toekomst 30
ir. Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid

BEDRIJF IN DE KIJKER • **SEA-RO GROEP** 35

SPECTRUM 40

WES-NIEUWS 43

COLOFON 44

PUBLICATIES WES 44

WES KENNISPARTNER

LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE ISO9001

West-Vlaanderen Werkt is een uitgave van WES vzw
met de steun van:

Provincie West-Vlaanderen
Door mensen gedreven

west · vlaanderen werkt
4.2007

Volgend nummer verschijnt op **18 december 2007**

Dossier: DUURZAAM BOUWEN

Partners West-Vlaanderen Werkt 2007:

REO VEILING · dewaele vastgoed & advies · SYNTRA WEST vzw Vormingsinstituut voor KMO · GOEKINT GRAPHICS · FUN Daar begint de pret. · wvi

Ondernemen in duurzaam perspectief

WEST-VLAAMSE STARTCENTRA SOCIALE ECONOMIE

De Kaap | Kanaal 127 | De Werkhoek | Vaart!

bezoek onze portaalsite en download onze brochure

www.west-vlaanderen.be/startcentra

Provincie West-Vlaanderen
Door mensen gedreven

Ondernemen. Het zit in ons.

Zeebrugge 100 jaar: Hoeksteen West-Vlaamse economie

Dit jaar werd er bijzondere aandacht geschonken aan de haven van Zeebrugge naar aanleiding van '100 jaar Zeebrugge'. WES heeft hier op een tweevoudige wijze op ingespeeld. Primo is er de minitentoonstelling in de inkomhal van WES. De 100e verjaardag van de haven van Zeebrugge leek voor WES het ideale moment om iedere havenliefhebber op de hoogte te brengen van haar collectie publicaties, studies en artikels over de haven. Omwille van de belangrijke rol die WES heeft gespeeld bij de uitbouw van de haven, is beslist om vooral WES als denktank bij de ontwikkeling van de Zeebrugse haven in het licht te plaatsen. Precies 50 jaar geleden verscheen de eerste WES-publicatie met betrekking tot de haven van Zeebrugge. Tientallen andere artikels, publicaties, studies en rapporten volgden. Ook de algemene evolutie en uitbouw van de haven zijn in beeld gebracht. Dit gebeurt aan de hand van een aantal unieke foto's, fotocompilaties en publicaties.

In de tweede plaats besliste de redactieraad van 'West-Vlaanderen Werkt' een dossiernummer te wijden aan 100 jaar Zeebrugge. Verleden, heden en toekomst komen aan bod. Niet zonder belang is het historisch overzicht. Deze retrospectieve wordt gebracht door Fernand Traen. Hij was hiervoor de aangewezen persoon. Als beheerder en later als voorzitter van de MBZ heeft hij een groot stuk van de geschiedenis van de haven vorm gegeven. De auteur heeft daarenboven grote interesse voor de geschiedenis en kan als geen ander de ontwikkeling van Zeebrugge in de juiste economische en transporttechnische trends plaatsen.

WES-WER (later WES-GOM) waren altijd nauw betrokken bij de uitbouw van de haven. Weinigen weten dat WES-WER, zoals boven aangegeven, een denktank was bij de ontwikkeling van de haven. Diederik Franco plaatst de vele publicaties van WES-WER in de verschillende ontwikkelingsfasen van de haven. Enkele van deze studies hebben een doorslaggevende rol gespeeld bij belangrijke investeringsbeslissingen van de nationale overheid en het havenbestuur.

Twee bijdragen van dit nummer zijn toekomstgericht. Zeebrugge behoort op wereldschaal tot de groep van de middelgrote havens. De maximale mogelijkheden reiken verder. Dit mag blijken uit het artikel van Joachim Coens en Pierre Kerckaert, respectievelijk voorzitter-gedelegeerd bestuurder en administrateur-generaal van de MBZ. Zij schetsen de strategie vanuit infrastructureel perspectief om de mogelijkheden van Zeebrugge op middellange en lange termijn volledig te benutten.

Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid, plaatst de haven van Zeebrugge in het bredere perspectief van het Vlaams zeehavenbeleid. Hij wijst op de grote rol die de haven op nationaal en internationaal vlak kan en moet vervullen.

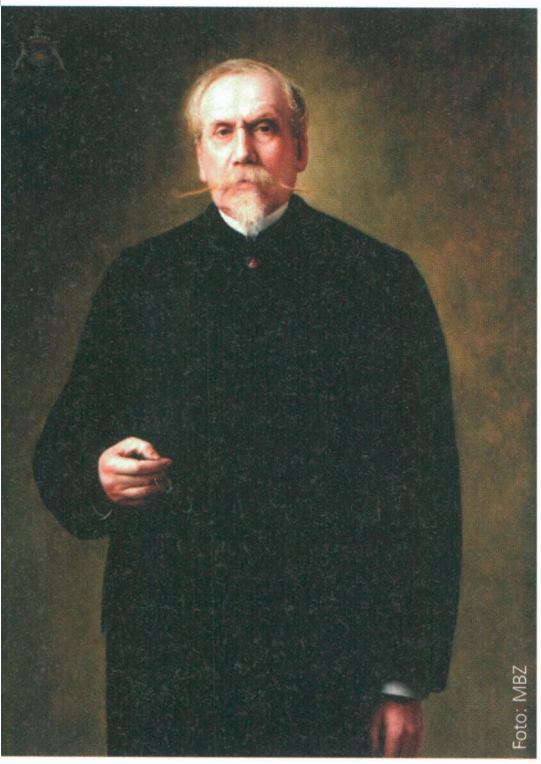
De Sea-Ro Groep heeft in belangrijke mate gestalte gegeven aan de haven. Het moederbedrijf Sea-Ro Terminal is een toonaangevend rorobedrijf in Europa. Vandaar de keuze van dit bedrijf voor het traditionele artikel 'Bedrijf in de kijker'.

Als gouverneur van West-Vlaanderen durf ik stellen dat de haven van Zeebrugge in de naoorlogse periode een van de allerbelangrijkste hoekstenen was van de economische opgang van de provincie. Dit zal ook zo blijven in de volgende decennia. WES is blij om via dit dossiernummer een van de motoren van de sociaaleconomische ontwikkeling van de provincie beter bekend te maken aan een ruimer publiek.

Paul Breyne
Gouverneur
Voorzitter WES

100 Jaar **Zeehaven Brugge**

Ridder Fernand Traen • erevoorzitter havenbestuur Brugge-Zeebrugge (MBZ)



■ Baron Auguste de Maere

■ Burgemeester
Amédée Visart de Bocarmé

23 augustus 1895. De hele Brugse bevolking wacht vol spanning op het resultaat van de stemming in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Rond 18.00 uur ontvangt het telegraafkantoor een snelschrift: *"Convention Bruges votée définitivement par 102 contre 14"*. Nog steeds heerst onzekerheid over de juiste draagwijdte van de stemming... Verschillende telegrammen volgen elkaar echter snel op en om half acht luidt uiteindelijk de triomfklok. De Brugse bevolking barst uit in een onvoorstelbare vreugderoes! Dit is zeker ook het geval aan het station, waar burgemeester Visart het volk toespreekt: "Ik moet mijn stem voegen bij deze van de heer Van Nieuwenhuyse om hulde te brengen aan de heer de Maere, de vader van Brugge-zeehaven. Zolang er Bruggelingen zullen zijn, zal de naam van de Maere met eerbied uitgesproken worden". Duizenden feestvierders dronken tot in de vroege ochtend ter ere van al wie ooit op één of andere wijze aan de uitwerking van het havenontwerp had deelgenomen. De meest ongewone situaties deden zich voor. Het middeleeuwse, dode Brugge schreeuwde na vele eeuwen van gedwongen passiviteit een lang ingehouden geloof in een mooiere toekomst uit aan al wie het horen wilde. Het sarcasme en de cynische zelfspot die tonnen krantenartikelen in de voorbije jaren hadden gekleurd, vielen weg. Alle verenigingen, van de eerbiedwaardigste handelskringen tot de eenvoudigste kaarters- of boldersverenigingen trokken in een eindeloze sliert door de stad en uitten hun immense opluchting. Vooral op politiek vlak was het effect verbijsterend. Zo bracht het katholieke gemeenteraadslid Eugène Van Steenkiste een schitterende heildronk uit aan het adres van Gustave van Nieuwenhuyze, voorzitter van zijn aartsvijand "L'association libérale". Deze liberale partijleider prees op zijn beurt in aangrijpende termen de onvermoeibare inzet van de katholieke burgemeester Visart de Bocarmé. Er manifesteerde zich een vorm van zakelijke lotsverbondenheid en solidariteit die ver uitsteeg boven alle partijtwisten en die openlijk aantoonde dat de Brugse politici, ondanks het vele bekvechten tijdens de verkiezingen, gedurende een kwarteeuw aan hetzelfde touw hadden getrokken[1].

De nieuwe haven van Brugge-Zeebrugge kwam er echter niet zomaar. Ondanks de Brugse haventraditie was er een lange, bewogen en soms vertwijfelde strijd aan voorafgegaan, ...

De Brugse haventraditie

Brugge is reeds sinds 1664 door het kanaal van Oostende met de zee verbonden. Zeeschepen die Brugge bereikten meerden ofwel aan de kade bij de Scheepsdalebrug aan, ofwel aan de merkwaardige handelskom die tot in de jaren 1960 vrij goed bewaard bleef. Het eerste Belgische oorlogsschip, de "Louise Marie", werd in 1838 gebouwd op de werven van Van Gheluwe. De schepen van toen waren echter nog erg klein vergeleken met de nieuwe generatie schepen die, in ijzer gebouwd, met stoommachines zouden worden voortgedreven. Ook de zeilschepen kregen veel grotere afmetingen. Het werd steeds duidelijker dat de kleine Brugse zeehaven geen toekomst had.

Foto: MBZ

■ De Brugse haven werd op 23 juli 1907 officieel ingehuldigd

Ingenieur de Maere en burgemeester Visart de Bocarmé: voorvechters van de haven

De eerste maritieme verkeersrevolutie was ingetreden. Een belangrijk signaal was de publicatie van de brochure "D'une communication directe de Bruges à la mer" door August de Maere - Limnander op 12 november 1877. Ze vormde het eigenlijke startsein van de beweging **Brugge-zeehaven**. Bijzonder aan deze brochure was het feit dat de haveninstallaties niet op de kustlijn, te Heist, maar te Brugge waren voorzien. De gemeenteraad van Brugge aanvaardde zijn plan in de zitting van 23 maart 1878. Enkele dagen later organiseerden diverse Brugse kringen een monstermeeting in de Hallen, waar A. de Maere zelf zijn plannen kwam uiteenzetten. Krantenverslagen gewaagden van 2.000 aanwezigen. Een voorlopig bureau kwam tot stand dat zich voornam gezamenlijk de strijd voor Brugge-zeehaven in te zetten. De kring Brugge-zeehaven werd een drukkingsgroep van formaat. Er werd nauwlettend in de gaten gehouden dat de vertegenwoordigers van de twee grote politieke families in evenwichtige verhoudingen aanwezig waren. August de Maere werd voorzitter. Hij was erin geslaagd politici die dagelijks frontaal tegenover elkaar stonden, broederlijk rond eenzelfde tafel te verenigen. Om de publieke opinie te bewerken, werd op 15 april 1880 gestart met de publicatie van **"La Belgique Maritime"**. Deze publicatie bleef bestaan tot 1 maart 1895. Op 10 oktober 1878 richtte de toenmalige minister van Openbare Werken een nationale commissie op die zich zou beraden over het plan de Maere. Het commissiewerk zou vele jaren aanslepen, tot op 2 februari 1882 het verdict viel: door de aanslibbing zouden de kosten van de baggerwerken veel te hoog oplopen. Brugge gaf echter niet op! Zo publiceerde burgemeester A. Visart de Bocarmé een brochure: "Een zeehaven in diep water op de Belgische kust". In de gemeenteraad van 25 mei 1882 betoogde hij met klem: "Ce serait à tort qu'on considérait les décisions comme un arrêt définitif, comme une condamnation du projet de Bruges-port-de-mer, projet qui nous tient tant à cœur, et qui est véritablement une question de vie et de mort pour la ville. Nous ne devons compter ni sur le gouvernement, ni sur les autres villes pour défendre nos intérêts. Il est indispensable que nous-mêmes nous prenions en main notre cause." Het waren moedige woorden van een groot burgemeester uit de Brugse geschiedenis.

In februari 1884 nodigde het stadsbestuur een aantal buitenlandse autoriteiten uit die het negatieve advies van de nationale commissie op de korrel moesten nemen. Onder hen onder andere de heer Dirks, hoofdingenieur van Waterstaat in Amsterdam en ontwerper van de haven van IJmuiden, de heer Voisin-Bey, oud-directeur van de werken aan het kanaal van Suez, ontwerper van de haven van Port-Saïd en de heer Beernaert, toen oud-minister van Openbare Werken van België. In het eindrapport van deze commissie werd besloten dat de aanslibbing in de voorhaven niet 1,32 meter, maar slechts 0,8 meter zou bedragen. Bij normale baggerwerken zou de som van 400.000 frank per jaar aldus niet overschreden worden, een bedrag dat in die tijd zeker aanvaardbaar was. Die uitspraak gaf de Bruggelingen weer moed. Opnieuw vond een grote meeting plaats in de Hallen, op 21 juni 1885, met een verslag voorgedragen door ir. de Maere. In november 1887 verklaarde minister Beernaert dat de Staat, in samenwerking met de provincie en de stad, de onkosten voor zich zou nemen. De bouw zou kaderen in een groot zeehavenplan van de economie, waarvan ook Oostende en Brussel-zeehaven zouden profiteren.

Plannen krijgen vorm

Aan de heer Piens, hoofdingenieur en directeur van Bruggen en Wegen, werd gevraagd een evaluatie van de kosten op te maken. Op 25 oktober 1888 diende Piens

■ De 'Cap Horn' was het eerste schip dat vanuit Chili de Brugse dokken binnenvoer (1905)

zijn "ontwerp der plaatselijke havenwerken ten dienste van Brugge-Zeehaven" in. Op 1 maart 1889 volgde een eindrapport. Hierin opteerde hij met overtuigende argumenten voor een haven ten westen van Heist. De definitieve uitspraak werd in handen gegeven van een "Comité spécial", bestaande uit ambtenaren van openbare werken. In hun eindverslag, neergelegd op 19 februari 1890, werd duidelijk voor de zeehaven ten westen van Heist en voor het plan, niet van de Maere, maar wel van De Mey gekozen. Tijdens de zitting van 27 april 1889 van de gemeenteraad van Brugge werd een krediet van 5.615.540 frank gestemd voor de onteigeningen van de 111 hectare voorzien in het plan Piens. Het plan Brugge-zeehaven kwam in een versnelling.

Begin maart 1890 onderstreepte minister de Smet de Naeyer voor het eerst en met klem dat niet alleen Brugge, maar de hele Belgische gemeenschap gediend was met de bouw van een aanleghaven aan de Belgische kust. Op 9 mei 1890 herhaalde minister de Bruyn voor de Senaat dat de regering zich voornam te Heist een diepzee-, aanloop- en snelhaven aan te leggen: "Bruges avec son port d'entrée en eau profonde, accessible aux navires de 7 et 8 m de calaison, est tout indiqué comme port de vitesse, comme port d'escale et comme tête de ligne pour les marchandises de transit, pour tout le trafic qui s'opère à date fixe, régulière, comme aussi pour devenir le point de départ de nombreux services avec l'Angleterre". Een heel programma. Het werd een **grondige wijziging van de visie op de Brugse haven**: daar waar in de plannen van de heren de Maere en De Mey de schepen via een zeekanaal naar Brugge zouden varen, hield de nieuwe visie in dat een groot deel van de havenbedrijvigheid zich op de kustlijn zou afspelen.

Op 23 juli 1891 werd een gemengde commissie opgericht, bestaande uit 15 leden (5 voor de stad Brugge, 5 voor de provincie West-Vlaanderen en 5 voor de Staat). Deze "Commission mixte de Bruges-Port-de-Mer" had als opdracht de omvang van de werken, de wijze van uitvoering en het financiële aandeel van elk van de betrokken partijen te bepalen. Reeds op 28 augustus 1891 werd het programma dat de commissie had uitgewerkt, door de regering aangenomen.

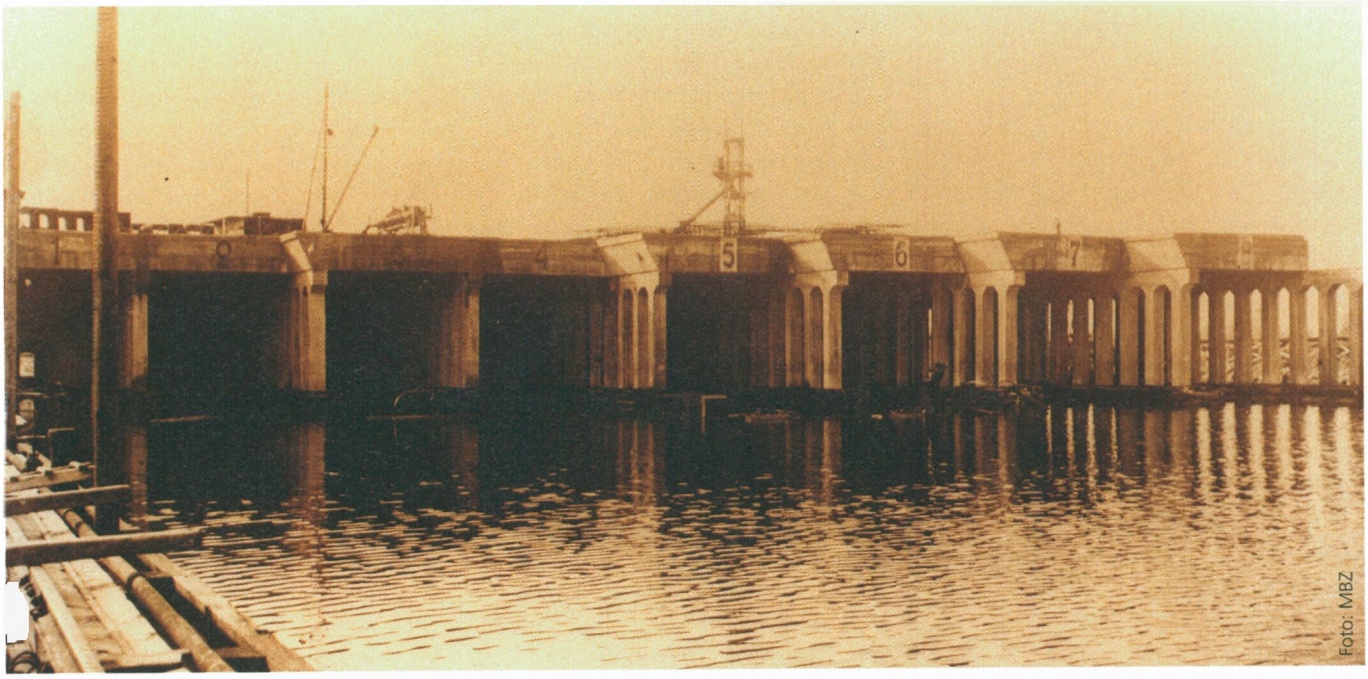
Op 20 september 1891 volgde de aanbesteding. Ze werd op 31 maart 1892 bekendgemaakt. Er waren slechts twee ontwerpen: het eerste was van de ingenieurs Coiseau en Cousin, het andere was van een Belgische groep, gepatroneerd door J. Casse, E. Joossens, H. Liébeu en E.C. Coppieters. Het eerste ontwerp voorzag slechts één havendam in de voorhaven en een sluis die toegang bood tot een zeekanaal dat moest leiden tot een binnenhaven in Brugge. Het was dit plan dat het uiteindelijk haalde. Baron de Maere en ingenieur De Mey waren erg kritisch wat het aanvaarde project betrof.

Nu moest het Parlement nog de nodige kredieten voorzien. Met 102 stemmen voor, 14 tegen en 1 onthouding keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 23 augustus 1895 het wetsontwerp goed. De Senaat volgde op 6 september.

De oprichting van de MBZ

Onder voorbehoud van de goedkeuring door de Wetgevende Kamers voor wat de Staat aanging en van de gemeenteraad voor wat de stad Brugge betrof, werd op 1 juni 1894 een conventie afgesloten tussen de Belgische staat, de stad Brugge en de ingenieurs Coiseau en Cousin. Deze laatsten verbonden zich ertoe om binnen een tijdsbestek van 7 jaar (later verlengd tot 8 jaar) de voorhaven in Zeebrugge, het kanaal naar Brugge toe, en de binnenhaven te realiseren. Ook het verwerven van de nodige gronden, het aanleggen van wegen en het onderhoud van het gehele complex gedurende één jaar na de voorlopige oplevering vielen onder hun hoede. De totale prijs bedroeg 38.969.750 frank. De Staat zou hiervan 26.810.629 frank betalen, de stad Brugge zou 5.258.446 frank (een subsidie van de provincie West-Vlaanderen ten bedrage van 2.000.000 frank inbegrepen) op zich nemen. Ten slotte zou een nog op te richten naamloze vennootschap 6.900.000 frank van de werken ten laste nemen. Dit zou dan de **"Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen"** (de **MBZ**) worden. De MBZ moest binnen de drie maanden na goedkeuring van de conventie door de wetgevende macht opgericht worden, met een kapitaal van minstens 9 miljoen frank. De stad Brugge zou hierin participeren voor 4.500.000 frank, de aannemers Coiseau en Cousin voor 2.000.000 frank.

Men kan stellen dat de voorhaven eigendom was van de Staat en de binnenha-



■ Het Duitse leger gebruikte de Brugse achterhaven tijdens de Eerste Wereldoorlog als schuilplaats voor hun duikboten

ven van de stad Brugge. Het geheel werd bestuurd door een havenmaatschappij of -bestuur. Zijn verwachte rol was echter veel ruimer dan het louter passief besturen van een haveninfrastructuur.

Deze conventiewet zou nog enkele aanvullingen krijgen, onder andere voor de aanleg en de uitbating van een vissershaven, en voor een aantal technische en juridische aanpassingen.

De werken werden aangevat en met al de nodige kennis en toepassing van de toenmalige havenbouwtechnieken uitgevoerd. De snelheid waarmee de heren Cousin en Coiseau de haven bouwden was bewonderenswaardig. Alles moest voorzien worden: onteigeningen, mankracht, logement, materieel (waaronder nieuwe en spectaculaire kranen), ... De werf strekte zich uit over meer dan 15 km. De werken werden binnen het overeengekomen tijdsbestek opgeleverd.

De eerste schepen varen Brugge binnen

Alhoewel het eerste schip reeds in 1904 door de duinenrij voer, werd de nieuwe haven te Brugge pas op 29 mei 1905 opengesteld. De majestatische Franse viermaster "Cap Horn", geladen met 4.800 ton nitraat, voer op 10 december 1905 de Brugse dokken binnen.

De plechtige inwijding door koning Leopold II, vergezeld door kroonprins Albert en zijn echtgenote Elisabeth, had plaats op 23 juli 1907. Het werd een ontroerend schouwspel. Wekenlang werd in Brugge uitbundig gefeest: op 25 en 28 juli ging een editie van de Gouden Boomstoet in de Brugse straten uit, gevolgd door een groot tornooi op de Markt. Een tentoonstelling gewijd aan de Orde van het Gulden Vlies vond plaats in het Provinciaal Hof op de Markt. De verwijzing naar Brugge's Gouden Eeuw kleurde en bezielde de feestactiviteiten en lokte tal van toeschouwers naar Brugge.

Op 29 mei 1905 meerde het stoomschip Mellifont aan en werd een regelmatige dienst op Hull ingezet. Regelmatige transatlantische passagierslijnen deden de nieuwe haven aanvankelijk niet aan. Wel verrezen op de kanaaloevers enkele industriële ondernemingen, waaronder een cokesfabriek, opgericht door de "Rombacher Hütte" uit Koblenz.

De nieuwe haven kwam duidelijk op gang. Daar waar in 1904 'slechts' 44 zeeschepen binnenvoeren, waren dat er in 1907 reeds 517. Een deel werd behandeld aan de havendam in Zeebrugge, het grootste deel voer door tot Brugge.

Eerste Wereldoorlog zorgde voor vernieling

Op 14 oktober 1914 viel het Duitse leger Brugge binnen. Aangezien de Nederlandse neutraliteit werd gerespecteerd, konden de Duitsers aan de zuidelijke Noordzeekust enkel over de havens van Zeebrugge en Oostende beschikken. De haven van Zeebrugge werd intensief gebruikt voor hun duikbotenoorlog. Brugge werd het centrum van het Marinekorps Flandern: geregeld bevonden er zich een twintigtal duikboten en evenveel torpedojagers in de Brugse binnenhaven. Eind 1917 waren in de Brugse binnenhaven alleen al meer dan 5.000 Duitse technici en gespecialiseerde vlootarbeiders aan het werk. Duizenden werklieden uit het Brugse werden opgeëist.

In totaal torpedeerden de 343 U-boten die Duitsland tijdens de Eerste Wereldoorlog in dienst had 4.837 geallieerde en neutrale schepen met een gezamenlijke tonnenmaat van bijna 13 miljoen ton. Hiervan werden 2.554 schepen met bijna vier en een half miljoen ton scheepsruimte tot

zinken gebracht door duikboten die vanuit Zeebrugge opereerden.

De Britse admiraliteit besefte dat dit niet verder kon. Op de vooravond van Saint George's Day, op 23 april 1918, werden de Duitse troepen in de Zeebrugse haven aangevallen: de Britse marine slaagde erin drie blokschepen tot zinken te brengen in de geul die naar de zeesluis leidde. Helemaal afgesloten was de Duitse duikbotenbasis weliswaar niet, maar het bracht hen een gevoelige slag toe. Psychologisch betekende het wapenfeit vooral voor de Britten een enorme overwinning.

Enkele maanden later, op het einde van de Eerste Wereldoorlog, verlieten de Duitsers Brugge en Zeebrugge. Echter, dit deden ze niet zonder grote vernielingen aan te richten. Kaaien en kranen werden opgeblazen. De werken om het puin te ruimen en de haven her op te bouwen namen heel wat tijd in beslag. Pas in maart 1920 voer het Chileense nitraatschip, de "Potosi" als eerste schip na de oorlog de haven binnen.

De naoorlogse wederopbouw

Na de oorlog kwamen nieuwe lijnen tot stand: de "Lancashire and Yorkshire" en de "London and North Eastern Railways" legden opnieuw veerdiensten in tussen Hull en Zeebrugge. De luxueuze "Duke of Clarence", die in 12 uur en 30 minuten Hull bereikte, verzekerde op deze lijn twee overtochten per week. In het begin van de jaren 30 zou deze dienst worden afgeschaft. De Engelse "Great Eastern Railway" legde vanaf 1921 een nieuwe en snelle passagiersdienst tussen Zeebrugge en Harwich in. Het waren voornamelijk zakenlui die gebruikmaakten van de drie overtochten per week om op deze manier snel in Londen te raken.

Belangrijker was de spoorveerverbinding tussen Zeebrugge en Harwich die startte op 23 april 1924. Aan Engelse zijde werd deze uitgebaat door "The Great Eastern Trainferries ltd." in samenwerking met de "London and North Eastern Railways", terwijl de "Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats" instond voor de uitrusting en de behandeling in Zeebrugge zelf. Het volume aan behandelde goederen nam door deze dienst op spectaculaire wijze toe. In 1925 legden voor het eerst sinds 1912 meer dan 1.000 schepen in de voorhaven aan, terwijl het goederenverkeer in 1926 opnieuw de 1 miljoen ton overschreed. De spoorveerdienst die elke overlading van goederen in de haven uitschakelde, betekende een gevoelige rationalisatie van het goederenverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland.

Verzanding zorgde voor problemen

De verzanding in de Zeebrugse voorhaven zorgde voor grote problemen. Zowel de financiële als technische middelen bleken onvoldoende om de nodige baggerwerken uit te voeren. In 1921 stelde de Gentse socialistische minister van openbare werken Anseele een gemengde commissie samen die het probleem moest onderzoeken. De Brugse burgemeester Visart de Bocarmé was opnieuw één van de leden. In een eerste conclusie werd beklemtoond dat het onderhoud van de diepten in de voorhaven een zaak van nationaal belang was, waarvoor de staat de nodige gelden ter beschikking moest stellen. Zeebrugge uitbouwen voor transatlantische schepen hield in dat diepten van 8 tot 10 meter noodzakelijk waren. In 1929 kwam eindelijk de zogenaamde **conventiewet** tot stand: de staat beloofde de kosten van de baggerwerken in de voorhaven te dragen, maar moest de helft van de daar geboekte winst (indien die er was) ontvangen. De hooggespannen verwachtingen werden in de kiem gesmoord toen op 17 mei 1930 de Duitse driemaster "Priwall" met een lading nitraat in de vaargeul aan de grond liep. Minister Van Caenegem riep een commissie bijeen. Deze stelde voor om door middel van modelproeven te onderzoeken of de verzanding al dan niet een onoverkomelijke hindernis voor de haven zou blijven vormen. Het gerenommeerde Nederlandse laboratorium voor waterverkeer uit Delft werd hiermee in 1933 belast. Met veel vertraging maakte ir. Thysse in april 1936 de uitermate positieve bevindingen uit het Delftse laboratorium bekend: de verzanding was niet onoverkomelijk. De Belgische regering was nog steeds niet overtuigd en gaf aan het in Antwerpen gelegen waterbouwkundig laboratorium de opdracht om de resultaten van Delft opnieuw aan een grondig onderzoek te onderwerpen. De minister had na een bewogen parlementair debat in maart 1932 echter wel reeds de opdracht gegeven de baggerwerken te hervatten.

De groei van de haven

Niettegenstaande tegenslagen en tegenkantingen kende de haven toch een opgang. Het herstellen en moderniseren van de haven ging door. Het meest ingrijpende werk was het dichtmaken van de "clairvoie", het open paalwerk van de havendam dat een lengte had van 300 m.

De industrialisatie ontwikkelde zich langzaam: de cokesfabriek stelde 300 man te werk en verwerkte 600 ton kolen per dag. Een andere belangrijke vestiging was de nv "Verreries de Dampremy-Zeebrugge", een mechanische vensterglasblazerij die aan een 600-tal arbeiders werk verschafte. Deze glasblazerij zou later meer dan 1.800 man tewerkstellen. De houtzagerij Camille Bulcke verwerkte jaarlijks meer dan 7.000 ton Noords hout.

1929 werd een topjaar voor het aantal schepen, de tonnenmaat en het algemeen goederenverkeer. Vooral kolen, hout en nitraten waren belangrijke trafieken.

De economische crisis had echter ook haar weerslag op de haven van Zeebrugge. Zo daalde de productie van de cokesfabriek in 1931 met 50%. Toch kwamen zich nieuwe bedrijven vestigen in het havengebied en zou ook het verkeer nog sterk stijgen. Dit was voornamelijk toe te schrijven aan de oprichting in 1931 van een bunkerstation "Import & Export Maatschappij Oranje Nassau". In 1934 nam "Zeebrugge Coal and Bunkering" dit bunkerstation over. 10% van het kapitaal werd aan de MBZ toegewezen. Het bunkeren betekende ook de afzet van tienduizenden ton Belgische steenkolen, wat ook voor de Belgi-

sche spoorwegen een bron van inkomsten betekende. "Zeematex" stond in voor het stockeren van suikersiroop en walvisolie, "L'alliance" voor het opslaan van benzine en petroleum. Metaalbewerking gebeurde bij de "Forges de Zeebrugge", een bedrijf met nagenoeg 150 arbeiders.

In de binnenhaven van Brugge was de rederij "Hermans" de belangrijkste onderneming. In het Klein Handelsdok waren een scheepswerf (SABARN, Sociéte Anonyme Belge d'Armements et de Réparations de Navires) en een overslagbedrijf actief. Van de scheepswerf liepen in 1938 en 1939 respectievelijk de "Marcel" en de "Rene" van stapel. Daarnaast stond de werf in voor reparatie en onderhoud van schepen. De sloopwerf van de "Gebroeders Van Heyghen" was bijzonder actief. Tal van bekende zeilschepen kenden daar hun einde en de laatste reders van zeilschepen kochten er materieel dat zij nog konden gebruiken. Zo sloopte de werf ook schepen als de "Red Star Liner Farmland" en de Franse viermaster "Cap Horn" van de rederij Bordes.

Vanaf april 1939 werden in ijltempo baggerwerken uitgevoerd om de vaargeulen te verbreden en te verdiepen. De oorlog scheen onafwendbaar en Zeebrugge kon hierin de functie vervullen van bevoorradingshaven voor het leger en de burgerbevolking.

Ook de Tweede Wereldoorlog bracht vernieling...

In tegenstelling tot tijdens de Eerste Wereldoorlog, gebruikten de Duitsers de haven dit keer niet. Dit betekende echter niet dat deze ongehavend uit de oorlog kwam. Vooraleer de Duitsers zich in september 1944 terugtrokken, zorgden ze ervoor dat de Zeebrugse haven grondig was verwoest. De haven in Brugge bleef, dankzij het optreden van de Weerstand, ongeschonden. Ook de haven van Antwerpen bleef, dankzij het Geheime Leger, ongeveer intact. Nog diezelfde winter kon de Antwerpse haven voor de geallieerde legers ingeschakeld worden.

De situatie in Zeebrugge was dus volledig anders. De oude môle (gebogen dam) van de voorhaven was over zijn volledige lengte opgeblazen en zou dus herbouwd moeten worden. Daarnaast moest ook worden ontmijnd, dienden scheepswrakken te worden gelicht, ... Pas vanaf 1 februari 1946 kon men beginnen met het uitbaggeren van de toegangsgeul naar de havendam en de zeesluis.

Vanaf augustus 1946 zou de treinferry opnieuw de dienst met Harwich verzekeren. Wat een contrast met de haven van Antwerpen, die bijna onmiddellijk na de bevrijding zijn vooroorlogse capaciteit terug vond! Niettegenstaande enkele voorbijgaande successen, bleven de trafieken in Zeebrugge stagneren. Pas vanaf het midden van de jaren vijftig zou de zeescheepvaart een regelmatige opgaande trend kennen. Met geringe middelen werden toen merkwaardige resultaten behaald.

Scheepswerven

Zoals hoger vermeld, bouwde de firma Hermans schepen op de scheepswerf "Sabarn" te Brugge. Onmiddellijk na de oorlog hernam deze scheepswerf haar werkzaamheden en reeds in 1945 liep de "Rosa" van stapel. Net als tijdens de tussenoorlogse periode, stond de firma Hermans ook nu in voor belangrijke goederentransporten, gaande van fruit tot auto's.

Tussen 1948 en 1953 werden er nog een aantal schepen gebouwd, maar onder de druk van de buitenlandse concurrentie verdween de Sabarn-scheepswerf.

In 1955 stichtten twee Antwerpenaars Beyens en Vermeulen de "Chantiers Navals de Bruges" in de Brugse haven. Ze bouwden nieuwe installaties aan het Nijverheidsdok. De wereldbekende reder Onassis begon belangstelling te betonen voor de scheepswerven en voor de haven van Zeebrugge.

Het leek de "Chantiers Navals de Bruges" voor de wind te gaan. Onverwacht doken er echter zware financiële problemen op, waardoor nieuwe geldschieters nodig waren. De heer Jaime Ordez Patino, kleinzoon van de schatrijke Boliviaanse tinkoning, zorgde voor een kapitaalinbreng. Op 2 oktober 1958 werd hij afgevaardigd-beheerder van de nieuwe "Scheepswerven van Vlaanderen". Deze voltooiden de "Ondine", een modern koelschip van zowat 10.000 ton dat voor rekening van de Caribbean Fruit Line Co. werd gebouwd. Andere schepen zouden echter niet meer afgewerkt worden, want op 14 juli 1960 werd het faillissement uitgesproken.

■ De havendam werd tijdens de Tweede Wereldoorlog volledig vernield

Tot de verbeelding sprekende plannen zoals die van Onassis en Cantor kwamen niet van de grond. Ze droegen echter wel bij tot het bekendmaken van de haven in binnen- en buitenland. In eigen land besefte men dat een nieuw tijdperk in de scheepvaart en in de industrie was aangebroken: de West-Europese industrie was in volle ontwikkeling en de schepen werden steeds groter. De Suez-crisis in 1956, waardoor olietankers en andere schepen verplicht waren de rondvaart rond Kaap de Goede Hoop te maken, droeg daar niet weinig toe bij.

In hetzelfde jaar 1956 richtte de toenmalige minister van Openbare Werken een interdepartementale werkgroep op onder het voorzitterschap van professor Gustave Willems, kabinetschef en directeur-generaal van Bruggen en Wegen. Zij concludeerden dat het bouwen van een "snelhaven" voor schepen met grote diepgang in Zeebrugge mogelijk was.

Ondertussen was rond het Brugse Nijverheidsdok een golf van industrialisatie op gang gekomen. De glasfabriek in Zeebrugge nam de grootste glasoven ter wereld in gebruik.

Petroleum

De petroleumindustrie zou een grote impuls geven aan de ontwikkeling van Zeebrugge. De Amerikaanse petroleummaatschappij "Sinclair" sloot in mei 1961 een contract af met de MBZ. Op het nieuw opgespoten terrein (in het westelijke deel van de voorhaven) bouwde "Sinclair Oil" een tankpark met een capaciteit van 100.000 ton. De aanvoer geschiedde met tankers van 25.000 à 45.000 ton, op dat ogenblik toch opzienbarend voor de haven.

Enkele jaren later, in 1967, koos Texaco Oil Ltd. voor Zeebrugge om haar nieuwe raffinaderij in de Gentse kanaalzone met ruwe aardolie te bevoorraden. Dit gebeurde via supertankers van 100.000 à 150.000 ton en later, naarmate de geul werd uitgediept, zelfs van 300.000 ton. In 1974 kende de petroleumaanvoer een record van 7 miljoen ton. Dit was nagenoeg 20% van de totale Belgische import van ruwe aardolie en ongeveer 50% van de totale goederenoverslag in Zeebrugge. In 1982 werd de raffinaderij gesloten en viel de aanvoer stil.

De tweede maritieme verkeersrevolutie bracht een ommezwaai

De grote motor voor de verdere ontwikkeling van Zeebrugge was echter ongetwijfeld de zogenaamde **tweede maritieme verkeersrevolutie**. Deze revolutie startte op het einde van de jaren 60 en werd gekenmerkt door het systematisch gebruik van eenheidsladingen: auto's, vrachtwagens en ander rollend materieel werden op roroschepen vervoerd, en de container zorgde voor een nieuw type van schip en haven met een lift-off/lift-onbehandeling. Op deze manier kwam ook een nieuwe havengeografie tot stand. Het is verbluffend vast te stellen hoe traditionele, bekende, zelfs grote havens "uit de boot" vielen en nieuwkomers de nieuwe containerdiensten aantrokken. Het voorbeeld van Groot-Brittannië is wellicht het meest sprekende: de grote havens van Londen en Liverpool deemsterden weg, net als de havens in Bristol en Greenock. Felixstowe werd daarentegen de grootste Britse containerhaven en ook Dover kende een ongekend succes voor de ferrydiensten naar het continent.

Dat de Brugse haven van 1907 volkomen voorbijgestreefd was, werd voor iedereen duidelijk. Brugge moest een nieuwe haven bouwen of zou als havenstad verdwijnen.

Reeds in de jaren 50 had een WES-studie gewezen op de mogelijkheden van Zeebrugge in de nieuwe economie. De regering, op voorstel van minister van Openbare Werken Jos De Saeger, stelde een commissie samen om de mogelijkheden van de haven te onderzoeken. Deze commissie werd bekend als de **Commissie Verschave**, naar de naam van haar voorzitter ir. Verschave.
Leden waren, onder andere, Mark Eyskens, Robert Simoen en Olivier Vanneste.

De besluiten van de commissie waren duidelijk:

- de Belgische kust had nood aan een nieuwe haven;
- de nieuwe haven moest aansluiten op de bestaande haven in Zeebrugge;
- de nieuwe haven moest polyvalent zijn (hoewel industrialisatie toen nog als de grote motor beschouwd werd).

Het verslag werd neergelegd op 9 juni 1969. Minister De Saeger gooide niet veel later zijn ministerportefeuille in de waagschaal. Hij besliste dat een grote zeesluis zou gebouwd worden die de scharnier moest vormen voor de nieuwe haven. De werken werden aangevat, maar moesten helaas reeds in 1972 worden stilgelegd. Doordat omliggende woonhuizen barsten begonnen te vertonen, diende uitgekeken te worden naar nieuwe bouwmethodes. Na een lange periode van vertwijfeling en ongerustheid zouden de werken in 1975 hervat worden. Voor de bouw van de voorhaven werd via een raamcontract een groep eersterangs aannemers met internationale ervaring samengebracht.

Dit was één van de grootste, zoniet de grootste onderneming uit de Belgische geschiedenis. Het betrof ook een van de best voorbereide werken. Het verloop van de werken was uiterst bevredigend: geen incident of vertraging trad op. Op advies van een werkgroep, voorgezeten door de toenmalige kabinetschef van minister Oleffe, de heer Jean-Luc Dehaene, werd beslist dat de losplaats van het gas uit Algerije in de nieuwe voorhaven van Zeebrugge zou opgericht worden.

De expansie van de containertrafiek

In 1975 kon men stellen dat de klassieke rederijen hun vroegere (conventionele) schepen hadden vervangen door containerschepen. Enkel op de lijn naar Zuid-Afrika was dit nog niet gebeurd. Op deze lijn was onder andere de "Compagnie Maritime Belge" (CMB) actief, een van de rederijen in het nieuwe consortium dat gevormd werd om de dienst te containeriseren. Het werden schepen van de zo-

Enkele belangrijke data in de geschiedenis van de haven:

Maart 1966: Townsend legt een nieuwe lijn in tussen Zeebrugge en Dover. Dit betekende de start van een nieuw type scheepvaart: **roll-on-roll-offschepen** waarin of waaruit de lading horizontaal wordt vervoerd. Op de lijn tussen Zeebrugge en het Verenigd Koninkrijk zou dit spoedig een groot succes kennen én het zou een enorme steun betekenen voor de uitbouw van Zeebrugge.

Maart 1968: containertrafiek tussen Zeebrugge en Harwich. De schepen zijn nog klein, maar de toepassing van het containerconcept is volledig: cellulaire schepen met een capaciteit van 300 TEU's (TEU: twenty-foot equivalent unit), kraanportalen, directe overslag op spoor. De behandeling in Zeebrugge wordt uitgevoerd door de "Société anglo-belge des Ferry Boats" (dezelfde maatschappij die de treinferry sedert 1924 verzorgt).

Juni 1971: de Ocean Containerterminal (OCZ) in de voorhaven is klaar en als eerste schip legt de "Moreton Bay" aan voor de dienst tussen Europa en Australië.

genaamde derde generatie (2.450 TEU's, 295 m lang). De MBZ en de OCZ stelden zich kandidaat. Zeebrugge werd uiteindelijk verkozen als een van de Europese aanloophavens van deze nieuwe en prestigieuze dienst. Het nieuws verscheen op de eerste bladzijde van "De Standaard" van 20-21 december 1975.

Containerdiensten van verschillende rederijen zoals de Johnson Scanstar, East Asiatic, Woermann en Delmas-Vieiljeux deden de Zeebrugse OCZ aan.

Het laatste kwart van de 20ste eeuw was bepalend voor het nieuwe Zeebrugge. Vooreerst werden, in 1975, de werken aan de nieuwe zeesluis (later gedoopt tot Pierre Vandammesluis) hervat. Vervolgens werd ook de nieuwe voorhaven herdacht. Een nieuwe generatie waterbouwkundigen trad aan. Nieuwe studies zagen het licht. Voorbeelden zijn "Symarinfra" en "Symarindus", waarvan WES, onder leiding van de heren Olivier Vanneste en Norbert Vanhove, de stuwende partner was.

In 1975 volgde Fernand Traen ridder Pierre Vandamme op als voorzitter-afgevaardigd bestuurder van de MBZ.

De periode die volgde kan in drie perioden opgedeeld worden.

1975-85: een haven in aanbouw

Zoals reeds vermeld, werden de werken aan de nieuwe zeesluis in 1975 hervat. In de achterhaven vorderde de bouw van de kaaien van een eerste nieuw dok (het Noordelijk Insteekdok). Vanop een gigantische werf werd ook de aanleg van een nieuwe voorhaven aangevat. Er heerste optimisme. Tezelfdertijd namen de trafieken van de ferrydiensten alsmaar toe: Townsend werd een magische naam. Zeebrugge groeide uit tot de eerste continentale haven voor de diensten op Groot-Brittannië. De MBZ en APZI (Association Port of Zeebrugge Interests) begonnen aan een lange samenwerking voor de organisatie van havendagen (informatie- en promotiedagen) overal in Europa. Het startte met een bijzonder succesrijke havendag in Londen op 10 maart 1976. Niet minder dan 500 personen namen hieraan deel. Ook in andere continenten organiseerde de MBZ informatiedagen en zocht ze mogelijke klanten voor de haven op. Op 9 juni organiseerde de MBZ een colloquium "De haven van Brugge-Zeebrugge na de Chunnel". De prognose opgemaakt door prof. Norbert Vanhove werd opgemerkt. Ze klopte.

De eerste contacten werden gelegd met Zuid-Afrika, Australië, Nieuw-Zeeland en de Verenigde Staten. In de prille aanvangsperiode van Zeebrugge als containerhaven was wol (in de eerste plaats bestemd voor Noord-Frankrijk) een heel belangrijke grondstof die praktisch volledig gecontaineriseerd werd. Vlissingen - dat later zou afhaken - was een sterke concurrent.

In 1978 richtten de MBZ, Ferry-Boats en Mabesoone een stuwadoorsbedrijf op, "Sea-Ro Terminal". Dit bedrijf zou een pioniersrol vervullen op gebied van de behandeling van (grote) roroschepen voor de verscheping van nieuwe auto's. Een kwarteeuw later zou Zeebrugge de grootste autohaven van Europa worden. De cijfers van de overslag van goederen stegen elk jaar. Eén grote tegenvaller werd de aanvoer van ruwe olie. Texaco sloot zijn raffinaderij, waardoor de functie van Zeebrugge als petroleumhaven was uitgespeeld. Dat hoofdstuk had echter zijn grote rol vervuld: het had aangetoond dat de grootste schepen de haven van Zeebrugge konden binnenlopen. Dit was voor de toekomstige ontwikkeling van de containerhaven van doorslaggevend belang.

Alle werken vorderden goed en kwamen tot uitvoering binnen de gestelde termijnen. Het raamcontract bleek een bijzonder doeltreffende procedure te zijn. De opening van de nieuwe sluis en de achterhaven kwam in het verschiet. Het was een cruciaal moment: kon de nieuwe haven het bedrijfsleven aantrekken?

Met uitzondering van de containerterminal (de OCZ) en een paar landingsbruggen in de bestaande voorhaven was het voor het eerst sinds 1907 dat een nieuw havendeel ter beschikking kwam. Het geluk was met ons: Van Ommeren, ZBM, ZSBC, CMB, Belgian New Fruit Wharf, Sea-Ro-Terminal, ... het waren zoveel nieuwe bedrijven en investeringen. Vanzelfsprekend moest de MBZ nog veel zaken op punt stellen: wegenis, elektriciteit, water, sleep- en loodsdiensten, enz. Maar dit zou geen probleem vormen. De haven was klaar voor de koninklijke inwijding!

20 juli 1985. De grote dag! Z.M. koning Boudewijn voer met de "Zinnia" de symbolische ketting door die over de nieuwe zeesluis gespannen was. Duizenden Bruggelingen volgden de gebeurtenissen. Minister Louis Olivier, burgemeester Frank Van Acker en havenvoorzitter Fernand Traen spraken de menigte toe. Brugse scoutsgroepen en schutterijen met een bont vlaggenvertoon zorgden vanop de kade en vanop roeiboten voor de Brugse maritieme kleur. Een hele vloot van grote en kleine zeilschepen in de haven van Brugge en Zeebrugge trokken massa's kijklustigen aan. Het waren hoogdagen voor stad en haven.

■ Op 20 juli 1985 werd de nieuwe haven officieel ingehuldigd door Z.M. koning Boudewijn I, op de foto geflankeerd door burgemeester Frank Van Acker (rechts) en havenvoorzitter Fernand Traen (links)

1986-1993: een nieuwe haven in bedrijf

De nieuwe voorhaven was op dit moment nog zo goed als onbruikbaar. Wat reeds beschikbaar was, werd intensief in gebruik genomen. Zo werd de wachtkaai voor de (nieuwe) P. Vandammesluis een aanlegplaats voor roroschepen (dankzij het MacGregorponton) en werd aldaar een nieuwe dienst op Walhamm, Zweden, (de Rotolijn) behandeld.

De veerdiensten op Groot-Brittannië groeiden gestaag. Een tragisch moment was de scheepsramp van de "Herald of Free Enterprise" op 6 maart 1987, waarbij 193 personen het leven lieten. Het was wereldnieuws. De reddingsoperatie onder leiding van gouverneur Olivier Vanneste maakte grote indruk.

Naast Townsend (later overgenomen door P&O North Sea Ferries) werd Cobelfret een steeds belangrijkere gebruiker van de haven van Zeebrugge. Cobelfret werd de grote vervoerder van nieuwe auto's. Haar diensten werden verzorgd door Sea-Ro Terminal.

Een grote dreiging kwam van de Kanaaltunnel, waar veel rond te doen was. Uiteindelijk speelde de aanleg van nieuwe wegen (met in ons land de voltooiing van de autosnelweg Veurne-Adinkerke naar Calais toe) voor een opmerkelijke versterking van de posities van de havens van Calais en Duinkerke met de diensten op Dover. Tijdens de eerste jaren zou men daar in Zeebrugge echter nog niet veel van merken.

1986 was in menig opzicht een opmerkelijk jaar: het maritieme goederenverkeer groeide met 6,8%, andermaal het hoogste percentage van de havens van de Hamburg-Le Havre range. De totale goederenoverslag bedroeg 15.124.452 ton. Het roll-on-roll-offverkeer was goed voor 56%; het containerverkeer voor 15%. Voor de eerste maal overschreed de haven de 10.000 scheepsbewegingen.

"De Zeebrugse Behandelingsmaatschappij" (ZBM) was gestart in het noordelijk insteekdok. Dit kon moeilijk een geschikte ligging genoemd worden. De minister van Openbare Werken Olivier gaf daarom ondertussen zijn goedkeuring voor de bouw

van een diepwaterkade in het zuidelijk dok van de nieuwe achterhaven. ZBM richtte een nieuwe stortgoederenterminal op. Dit vertegenwoordigde een investering van anderhalf miljard BEF en werd op 2 april 1989 in gebruik genomen. Op 19 juli van hetzelfde jaar arriveerde de "Zamasa", die 126.322 ton ijzererts uit Mauritanië aanvoerde. Het was de grootste lading die ooit met een volgeladen schip in een Belgische haven werd ingevoerd. In 1990 haalde ZBM-terminal een overslag van 7 miljoen ton.

In 1987 werd de LNG-terminal in gebruik genomen. Zeebrugge werd een knooppunt van de aardgasbevoorrading met pijplijnen op Noorwegen (Statoil) en Engeland (Bacton op de oostkust).

Op initiatief van de GOM - West-Vlaanderen werd een transportzone (langs de Baron de Maerelaan) ingericht. Deze transportzone werd jaar na jaar uitgebreid.

European Food Center

Zeebrugge zou zich snel opwerken tot één der belangrijkste fruithavens van Europa. De haven werd het grote Europese distributieplatform voor Nieuw-Zeelands kiwifruit. Bananen uit diverse Centraal- en Zuid-Amerikaanse landen zouden echter het grootste deel van de fruitaanvoer vormen. In 1992 verstevigde Zeebrugge zijn positie als loshaven voor fruit met de bouw van een tweede gespecialiseerde terminal in de achterhaven. Op 26 augustus van dat jaar nam de holding Sea-Invest "Andrews Fruit Wharf" (AFW) in gebruik. De gronden (13 ha met 500 m kaailengte, goed om gelijktijdig drie fruitschepen te behandelen) waren vrijgekomen na de verhuizing van de bulkterminal van ZBM naar het zuidelijk dok. De eerste trafiek van AFW was een bananenlijn uit Mexico. Dit was meteen een primeur, want nooit eerder waren Mexicaanse bananen in een West-Europese haven aangevoerd. Ook de overbuur, "Belgian New Fruit Wharf" deed het voortreffelijk.

Naast deze trafieken aan de beide terminals speelde ook de OCZ - de containerterminal in de voorhaven - een belangrijke rol bij de fruitimport via de koelcontainers. Zo verzorgde het SAECS-consortium de invoer van het fruit uit Zuid-Afrika. In 1992 bedroeg de invoer van fruit in Zeebrugge ongeveer 700.000 ton. Daarmee bekleedde Zeebrugge de derde plaats onder de Europese invoerhavens voor fruit. Koelschepen in de achterhaven, koelcontainers in de voorhaven, tal van andere agrarische producten bij ZBSC en CTO (aardappelen, suiker, vlees, granen, wol, ...): de combinatie van dat alles maakte van de haven een "European Food Center".

Ferries

Op 12 februari 1986 ondertekenden de Franse president François Mitterand en de Britse eerste minister Margaret Thatcher het verdrag dat de bouw van de Kanaaltunnel mogelijk maakte. Zeebrugge liet zich door de nakende vaste kanaalverbinding niet afschrikken. De MBZ organiseerde op 15 april 1988 een colloquium "Ready for the tunnel" en nodigde daarop een panel van Britse en continentale personaliteiten uit: Alastair Morton, covoorzitter van "Eurotunnel", Peter Ford, voorzitter van P&O European Ferries, Etienne Schouppe, algemeen directeur van de Belgische spoorwegen. Het panel en het symposium werden voorgezeten door lic. P.C. Petrie, ambassadeur van Groot-Brittannië in België en Jean-Pierre van Bellinghem, Belgisch ambassadeur in Londen.

Tien dagen later was de havengemeenschap opnieuw te gast in het Brugse stadhuis, voor het maritieme banket ter gelegenheid van de 15de verjaardag van APZI, de vereniging der havengebruikers. De voorzitter van APZI, Theo Nevens, mocht er 180 vertegenwoordigers van de lokale en nationale autoriteiten verwelkomen. Eregenodigde was prins Albert, onze latere koning.

De operatoren van de veerdiensten maakten zich klaar voor de concurrentie met de Kanaaltunnel. Ze bouwden veel grotere ferries, die speciaal voor vrachtvervoer en chauffeurs uitgedacht waren.

Passagiersdiensten op de kortere vaart vanuit Zeebrugge werden gesloten. Als belangrijke passagierslijn bleef wel Zeebrugge-Hull van North Sea Ferries bestaan.

Containerdiensten

Vanaf 1976 waren de grote en traditionele scheepvaartlijnen in de ganse wereld gecontaineriseerd. Zeebrugge had een aandeel verworven, maar allianties, afspraken

■ De haven van Zeebrugge is een belangrijk distributieplatform voor de Nieuw-Zeelandse kiwi's van Zespri International

■ De Franse rederij CMA CGM neemt een belangrijk deel van de haventrafieken in Zeebrugge voor haar rekening

en vrachtconferenties zorgden voor een trage weerstand.

In 1986 behandelde de haven van Zeebrugge 211.488 TEU's. In 1992 waren dit 525.000 TEU's. In 1987 behandelde Hessenatie ongeveer 400.000 containers, hetzij de helft van de containeroverslag in Antwerpen.

De groei van Zeebrugge als containerhaven zou hoofdzakelijk het werk worden van de "onafhankelijke" rederijen die, buiten de allianties en de scheepvaartconferenties, ook de grootste containerreders ter wereld zouden worden. De opmars van de containers zette zich voort. De roll-on-roll-offtechnieken zouden hoofdzakelijk aangewend worden voor de kortere vaart, voor de veerdiensten en voor de snel groeiende transporten van nieuwe auto's.

Twee gebeurtenissen waren van groot belang. De eerste was de komst van "CAST", een rederij die een wekelijkse dienst Antwerpen-Montreal verzorgde. Vanuit Antwerpen werd het West-Europese hinterland bediend, hoofdzakelijk per spoor en met kleine zeeschepen (feeders) of Rijnlichters. Vanuit Montreal bediende CAST de Oostkust en het Midden-Westen van de Verenigde Staten en Canada. De rederij stond in voor het vervoer van deur tot deur. Haar schepen waren van een gemengd type: onderaan vervoerden ze ook massagoederen, namelijk ertsen. Omdat CAST zich door de overname van Hessenatie als behandelaar door de CMB-groep (een directe en harde concurrent) bedreigd voelde, kwamen ze naar Zeebrugge. Een eigen terminal werd opgericht in de zuidelijke achterhaven en in de vorm van huurkoop gefinancierd door de MBZ. De start verliep goed. Helaas, de dollar zakte en CAST kwam in geldnood. Een nieuwe leiding nam het roer in handen. CAST werd in maart 1995 overgenomen door Canadian Pacific en verdween uiteindelijk uit Zeebrugge. De moeilijkheden van CAST waren zeker niet uniek. Ook andere grote en traditionele rederijen leden zware verliezen. Zij beschikten echter over reserves die CAST niet had.

Ondertussen kwam de MBZ in contact met Fernand Huts, de man van Katoennatie en Seaport Terminals Antwerpen. Het Antwerpse havenbestuur had hem ontgoocheld en hij keek uit naar Zeebrugge. Een overeenkomst werd gesloten om in het toekomstige dok in de nieuwe voorhaven een grote containerterminal op te richten. Het project werd voorgelegd aan de toenmalige Vlaamse minister van Openbare Werken, Johan Sauwens, en de bouw startte. Het was een uitzonderlijk moment: naast de LNG-terminal was in de nieuwe voorhaven nog niet echt iets groots tot stand gekomen. De nieuwe terminal werd op 11 juli 1995 in gebruik genomen als "Flanders Container Terminal" in aanwezigheid van de eerste minister Jean-Luc Dehaene. ("Na 1302 was dit de belangrijkste 11 juli in de Brugse geschiedenis!") Het Koninklijk Paleis gaf de

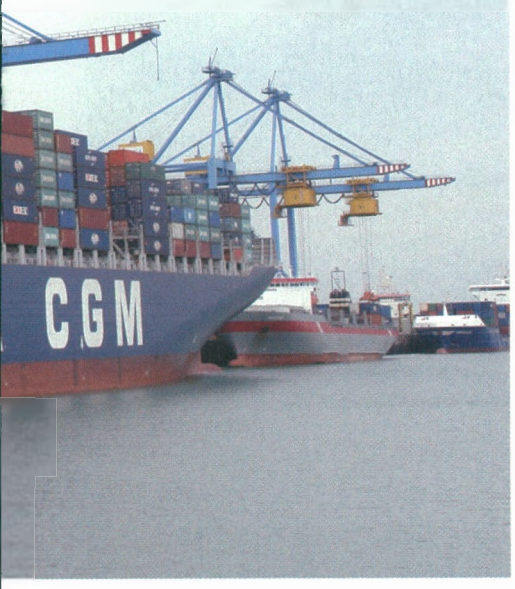


Foto: Olivier Crousel

toestemming het nieuwe dok als naam "Koning Albert II" te geven. De kaaimuren rustten op grote cilinders. De waterdiepte bij laag water bedroeg 16 meter, de bruikbare kaailengte ongeveer 1.023 meter. CAST, toen nog in Zeebrugge, verhuisde van de achterhaven naar Flanders Container Terminal in het Koning Albert II-dok.

1994: een haven in een nieuwe wereld

Het jaar 1994 kan wellicht als scharnierjaar worden beschouwd.

De opmars van de container bleek niet te stoppen. De container werd de fysische drager van de globalisering van de wereldeconomie. Het aantal in de wereld vervoerde containers steeg jaar na jaar. Geen enkele haven van betekenis voor de wereldeconomie kon het doen zonder een goed uitgeruste containerterminal.

De containerschepen verhoogden niet alleen in aantal, zij werden steeds groter: groter in afmetingen én in draagvermogen. Een lange tijd vreesde men in de Vlaamse havens voor een overcapaciteit. Dit zou snel veranderen.

De nieuwe grote rederijen waren de "onafhankelijken" van jaren voordien: Evergreen (Taipeh), CMA, Maersk, MSC. De drie eerste zouden trouwe klanten van Zeebrugge worden. CMA en Maersk gingen er zelfs investeren.

In 1996 voer het eerste containerschip van +4.000 TEU Zeebrugge binnen. Het was een schip van "Evergreen".

De wereldeconomie schiep nieuwe zwaartepunten. Na Japan werd China een economisch zwaargewicht en de diensten tussen Oost-Azië en West-Europa en Oost-Azië en de Westkust van Amerika kenden een steile opgang. Op deze diensten werden de grootste containerschepen ingelegd. Snel zouden de dimensies stijgen tot meer dan 10.000 TEU's. Zeebrugge kon deze gigantische schepen aan.

Het werd steeds duidelijker dat Zeebrugge's opgang te danken was aan de "tweede maritieme verkeersrevolutie".

De container maakte tevens het multimodale transport mogelijk: de haven was een overslagplaats van het schip op landtransport. Soms werd de haven de plaats waar nieuwe bewerkingen gebeurden, of waar aan distributie werd gedaan.

Zeebrugge werd snel één van de grootste autohavens van Europa, de nummer één Bremerhaven was de mededinger. In 2000 zouden meer dan 1 miljoen wagens via Zeebrugge passeren.

"Sea-Ro-Terminal" was, zoals reeds vermeld, een pionier in het behandelen, laden en lossen van auto's. "Combined Terminal Operators" werd een evenwaardige collega.

"Carcenter Zeebrugge nv", een joint venture tussen Sea-Ro en de Duitse Mosolfgroep werd opgericht. Later kwam Wallenius en Willemsen: twee Scandinavische rederijen, behorende tot de grootste ter wereld, gespecialiseerd in het vervoer van auto's en rollend materieel. Zij bekwamen een eigen concessie in de zuidelijke achterhaven en maakten van Zeebrugge hun draaischijf.

Bridgestone, de grote Japanse bandenfabrikant, legde op 5 juni 1998 de eerste steen van een Europees distributiecentrum in de achterhaven. Dit distributiecentrum zou stelselmatig uitgebreid worden.

Met Toyota werd een concessiecontract afgesloten op 26 oktober 1999. Ook dat zou snel het vertrekpunt worden van een grote autoterminal waarvoor de MBZ in ijltempo de aanmeringsfaciliteiten zou klaarmaken. Deze waren begin 2001 operationeel.

Van een heel andere aard werd de trafiek van "Stora-Enso", een Zweeds-Finse papiergigant. Dit bedrijf wou een nieuw toegangspunt tot de Europese markt vanuit hun productie-eenheden in Zweden en later in Finland. Roroschepen (uitgebaat door Cobelfret) zouden speciaal ontworpen containers (SECU of Stora-Enso Cube Units) met papierrollen van Göteborg naar Zeebrugge brengen, met een gemiddelde van één schip per werkdag. In het Wielingendok in de nieuwe voorhaven werden grote speciale loodsen opgericht. Van daaruit werden de papierrollen, hoofdzakelijk per spoor, naar de diverse continentale bestemmingen vervoerd. Enkele jaren lang reed ook een papiertrein van Zeebrugge naar Londen doorheen de Kanaaltunnel. De plechtige opening greep plaats op 16 juni 2000. Vanaf de start liep alles zoals gewenst. Het watervrezend papier moest overigens in loodsen, ver van de kust gebouwd, behandeld, opgeslagen en verzonden worden. De behandelaar was Sea-Ro-Terminal, die ongeveer 1 miljard Belgische frank investeerde. Eens te meer bleek de scheepvaartrevolutie in de kaart van Zeebrugge te spelen. Portinvest bezat toen de helft van de aandelen en het voorzitterschap van Sea-Ro-Terminal en het was het doel van de MBZ de distributiefunctie van de haven te ontwikkelen.

Containerdiensten

Niet de traditionele lijnen - die ondertussen volledig gecontaineriseerd waren en tal van allianties hadden afgesloten - maar de on-

■ De haven van Zeebrugge kende onder het voorzitterschap van ridder Fernand Traen een enorme expansie. Foto boven: 1975. Foto onder: 2001

afhankelijke, non-conference lijnen zouden voor Zeebrugge's groei zorgen. Natuurlijk bleven de lijnen op Zuid-Afrika (SAECS), Australië en Nieuw-Zeeland zeer belangrijk, maar de immense groei van de onafhankelijke rederijen zou Zeebrugge's doorbraak verzekeren.

Evergreen had al in 1996 gekozen om voor zijn wekelijkse rond-de-wereld-dienst Zeebrugge aan te lopen.

CMA koos in 1997 voor Zeebrugge. Haar voorzitter, de heer Jacques Saade, was aanwezig op een door de MBZ georganiseerde informatiedag in Oud-Sint-Jan in Brugge. Maersk kwam, samen met P&O, voor één jaar in 1995-1996. Het was merkwaardig dat Zeebrugge (in plaats van Antwerpen) werd aangelopen om de uren uit te sparen die men nodig had om een nieuwe haven op het Chinese vasteland aan te doen. Containervaart wordt namelijk in uren berekend. Helaas, door de overname van de grote Amerikaanse rederij Sealand door Maersk, werd de samenwerking met P&O stopgezet. De goede betrekkingen met Maersk zouden blijven, de rederij zou Zeebrugge in het vizier bewaren en een tiental jaar later zou de groep met APMT een eerste-rang-containerterminal oprichten in het Koning Albert II-dok. Dit gebeurde op de diepwaterkade die voor Flanders Containerterminal was gebouwd. Maersk nam de groep P&O Nedlloyd over en werd zo de grootste containerrederij ter wereld (met meer dan 500 schepen).

CAST - ook als onafhankelijke, non-conference rederij opgericht - had Zeebrugge uiteindelijk verlaten. Het werd ingeschakeld in de diensten van "Canadian Pacific" dat enkele jaren later door Hapag-Lloyd, een grote Duitse reder, werd overgenomen.

In de periode 1994-2000 verdubbelde Zeebrugge het behandelde volume containers. Met meer dan 35 miljoen ton behaalde de haven in het jaar 2000 een absoluut historisch record, dat pas enkele jaren nadien zou geëvenaard worden.

Werken

De periode 1994-2000 was er ook een van onverminderde activiteit voor de infrastructuur van de haven. Volgende realisaties vonden plaats:

- de spoorlijnen;
- de nieuwe Herdersbrug voor het wegverkeer ter hoogte van Dudzele;
- de havenrandweg ten zuiden en ten oosten van het achterhavengebied, met de aansluiting op het nieuwe, grote verkeersknooppunt van de Blauwe Toren;
- de verkeerswisselaar van het kruispunt de Maerelaan, Kustlaan, dat de vlotte toegang tot de nieuwe voorhaven moet verzekeren;
- de verlenging van de oostelijke kade van het Westerhoofd (van CHZ);
- de bouw van de kade in het Wielingendok;
- de aanvang van de containerkade aan de noordelijke zijde van het Koning Albert II-dok (Hessenatie verwierf er onmiddellijk de concessie van).

Havenpolitiek

De betrekkingen met sommige Antwerpse kringen - zoals de politieke overheid - waren vaak erg moeilijk. Dat was al zo sedert 1895. Met de private economische actoren verliepen de contacten veel gemakkelijker en waren ze ook vruchtbaarder. We denken aan Belgian New Fruit Wharf (met Maurice Velge en André Vierstraete), Mabesoone in Sea-Ro-Terminal, Cobelfret, Hessenatie (met Jan Pellens, de laatste en grootste Antwerpse stouwer) en Katoennatie (met Fernand Huts, de flamboyante universele logisticus). Soms waren er gevaarlijke pieken in de discussies met de Antwerpse havenschepenen. In de jaren 70 en 80 kon een tv-debat over havens gemakkelijk een uur in beslag nemen. Geleidelijk aan verbeterden de betrekkingen. De nationale (of gewestelijke) overheid had het dikwijls over een **nationale havenpolitiek**.

Dat in de praktijk omzetten bleek moeilijker te zijn. Zo wees ik tijdens verhitte debatten in de schoot van de Antwerpse politieke wereld over het Deurganckdok (en het Saeftingedok) bijvoorbeeld op de capaciteit van Zeebrugge en meende ik dat deze met de Antwerpse Linkeroever als een eenheid moest gezien worden. De toenmalige Vlaamse minister van openbare werken nam dit niet bepaald in dank af. Dat de nieuwste generatie containerschepen van de lijndiensten (10.000 TEU's of meer) in Zeebrugge behandeld zouden worden liever dan de Schelde op te varen, is nog taboe.

De NMBS heeft de groei van de haven merkwaardig stipt gevolgd. Zij verdient een eresaluut. Rond de toegangswegen is echter nog heel wat te doen. Vooral de aansluiting op de N29 is hoogdringend. Ook de waterwegen vormen een droevig hoofdstuk. Reeds decennialang wijst de MBZ op de absolute noodzaak voor een haven met ambitie, functionerend in de grote delta der Lage Landen, om een moderne binnenwaterverbinding te hebben die de Brugse agglomeratie vermijdt en Zeebrugge rechtstreeks aansluit op het kanaal Gent-Terneuzen (dit is naar Antwerpen, Rotterdam, de Ruhr en de Rijn, ...). Er heerste een onbegrijpelijke achteloosheid. Nochtans had WES een studie gepubliceerd over het omvormen van het afleidingskanaal via Merendree tot een volwaardig moderne waterweg. Natuurlijk moesten de beschikbare kredieten eerst dienen voor de uitbouw van de haven zelf, maar dat van industrie niets is terechtgekomen, is deels te wijten aan de afwezigheid van moderne binnenvaart. De dossiers van Stora-Enso hebben dit nog aangetoond: hun papiermolen - één der grootste ter wereld - werd in de kanaalzone van Gent gebouwd. Een rechtstreekse kanaalverbinding tussen Zeebrugge en Zelzate zou de complementariteit van beide Vlaamse havens perfect ten goede komen.

XXIste eeuw

Zo trad Zeebrugge de nieuwe eeuw binnen. Het karakter van een "post-moderne" haven kwam spontaan steeds meer naar voor: containers en roll-on-roll-off werden dominerend. Ruwe olie verdween, ook massagoed als kolen en ertsen. Nieuwe industrieën vonden de weg naar Zeebrugge niet. De industriegolf van de jaren 60 en 70 was uitgeëbd. De ontwikkeling van de wereldeconomie ging in een andere richting. Globalisatie was één der duidelijke kenmerken van de nieuwe economie. Azië werd een zwaargewicht. De opmars van de container was er de maritieme uiting van. En nog is die opmars niet ten einde. ■

1 Uit Anne Serlet en Romain Van Eenoo: 'Auguste de Maere". Uitgeverij Van de Wiele. Genootschap voor geschiedenis, 2000.

port of zeebrugge

een netwerk voor Europa

- 12 miljoen ton roroverkeer
- 18 miljoen ton container-verkeer
- 1,9 miljoen nieuwe wagens
- 1 miljoen vrachtwagens
- 20 dagelijkse verbindingen met het V.K. , Scandinavië en Zuid-Europa
- uitstekende distributie-mogelijkheden o.a. in de Maritieme Logistieke Zone (MLZ)

100 Jaar
ZEE | haven van | BRUGGE

Havenbestuur Zeebrugge / MBZ nv
Isabellalaan 1 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54 32 11 - Fax 050/54 32 24
www.portofzeebrugge.be - mbz@zeebruggeport.be
www.100jaarzeehaven-brugge.be

PORT AUTHORITY ZEEBRUGGE

WES en WER, denktank bij de uitbouw van de haven van Zeebrugge

Diederik Franco • sociaaleconomisch beleid, WES

met dank aan
Olivier baron Vanneste • K.B.E., eregouverneur van West-Vlaanderen
prof. dr. Norbert Vanhove • ere-administrateur-generaal GOM - West-Vlaanderen

De ondersteuning van de uitbouw van de haven van Zeebrugge liep decennialang als een rode draad doorheen de activiteiten van zowel het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau (WES) als van de Westvlaamse Ekonomische Raad (WER, later de GOM - West-Vlaanderen). Door middel van talrijke verzoekschriften, voordrachten en andere acties was de WER voornamelijk actief als pleitbezorger naar de centrale overheid voor de uitbouw van Zeebrugge. WES van zijn kant was aanwezig in diverse commissies die belast waren met het voorbereidend onderzoek en was uitvoerder van meerdere studies in opdracht van deze commissies. Nadien hebben WES-WER en WES-GOM zich vanaf het einde van de jaren 70 vooral verdienstelijk gemaakt door de uitvoering van verschillende studieopdrachten in het kader van de ontsluiting en de verdere ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge.

■ Olivier baron Vanneste (links) en prof. dr. Norbert Vanhove (rechts)

Periode 1957-1968: de aanloop naar de Commissie Verschave

Door de toenemende behoefte om ons land toegankelijk te maken voor schepen met een grote tonnenmaat, kwamen de mogelijkheden van Zeebrugge in het midden van de jaren 50 volop in het daglicht. De haven kon onverkort rekenen op de ondersteuning vanuit de WER en het WES. Een eerste initiatief in dit verband was de publicatie in 1957 van de brochure "West-Vlaanderen, zeeprovincie". De brochure vestigde de aandacht op de ontwikkeling naar grotere tonnenmaat van het vervoer van petroleum, ertsen en dry-cargo, de ontwikkelingen in de scheepsbouw en de scheepsherstelling en de betekenis van deze ontwikkelingen voor Zeebrugge. De vernieuwingen op deze talrijke domeinen werden beschouwd als van het grootste belang in het geheel van de economische krachten die, indien tijdig beantwoord, een beslissende invloed zouden uitoefenen op de groei van de West-Vlaamse economie. Bij de centrale overheid werd aangedrongen om de haven van Zeebrugge uit te bouwen volgens de vereisten van het moderne zeeverkeer en toegankelijk te maken voor schepen van grote tonnenmaat.
"West-Vlaanderen, zeeprovincie" kende een ruime weerslag in de pers en in de Belgische havenkringen. In die periode publiceerde een patronale organisatie een brochure waarin de betekenis van de havens voor de economische groei in Vlaanderen werd onderstreept. Hierin werden echter enkel de havens van Antwerpen en Gent behandeld! De WER zette met zijn publicatie de mogelijkheden en ambities van Zeebrugge op de kaart.

In de daaropvolgende jaren noteren we talrijke tussenkomsten en persnota's voor de infrastructurele uitbouw van de haven van Zeebrugge. Voorbeelden hiervan zijn:

- de WER-nota in verband met de verbetering van de infrastructuur in West-Vlaanderen, waarin onder andere wordt gewezen op de noodzakelijkheid om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor schepen met een grote tonnenmaat (1959);
- de WER-motie betreffende de uitrustingswerken te Zeebrugge (1960);
- het verzoek vanwege de WER aan de betrokken overheidsinstanties om een commissie op te richten om de mogelijkheden van Zeebrugge te onderzoeken om schepen van steeds groeiende tonnenmaat te ontvangen die Antwerpen niet kunnen binnenvaren (1967);
- de WER-motie "Een West-Vlaams standpunt betreffende de aardolieaanvoer en de toegankelijkheid van ons land voor schepen met grote diepgang (1968, eveneens als editoriaal opgenomen in het tijdschrift West-Vlaanderen Werkt, nr. 3).

Daarnaast herinneren we aan de WES-studie "Rapport betreffende de nieuwe car-ferry-dienst te Zeebrugge" met een analyse van alle passagierstrafieken tussen Zuid-Oost-Engeland en het Europese Continent, zowel via zeehavens als via luchthavens. Deze analyse van de verbindingen tussen Engeland en het Europese vasteland werd opgesteld voor de commissie waarvan A. Vanacker, toenmalig voorzitter van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, voorzitter was nadat het ministerie van Verkeerswezen een ongunstig advies had verleend aan de Townsendlijn Dover-Zeebrugge.
Te vermelden is eveneens het feit dat vanaf de stichting in 1954 P. Vandamme, burgemeester van Brugge en voorzitter van de MBZ, bestuurder was van de WER. Daarnaast werd O. Vanneste, directeur WER-WES, in het jaar 1960 op vraag van P. Vandamme benoemd tot bestuurder van de MBZ (Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen). In hetzelfde jaar werd Fernand Traen, de latere voorzitter van de MBZ (1975), benoemd als bestuurder van de haven. De acties van de WER en de studies van WES gebeurden dan ook met wederzijdse kennis tussen de MBZ, de WER en WES, dat steeds het bevoorrechte economische studiebureau rond de havenexpansie van Zeebrugge is geweest.

Periode 1968-1976: van de Commissie Verschave naar Symarindus en Symarinfra

Vanaf het einde van de jaren 60 werd de uitbouw van een polyvalente diepzeehaven te Zeebrugge, naast het aantrekken van nieuwe bedrijven in binnen- en buitenland, de economische ontwikkeling van de Westhoek en de aanleg van industrieterreinen en wegeninfrastructuur in West-Vlaanderen, een van de belangrijke pijlers van het ontwikkelingswerk van de WER. Dit uitte zich onder meer in de publicatie van talrijke moties, nota's, artikels, voordrachten en rapporten.

In de jaren 60 nam de trafiek in de haven van Zeebrugge geleidelijk toe om de kaap van 5 miljoen ton te overschrijden in 1967. In België stelde zich het probleem van de toegankelijkheid voor schepen met een grotere diepgang. In 1968 gaf de regering, op verzoek van de stad Antwerpen, de toelating om een pipeline voor petroleum te bouwen tussen Antwerpen en Rotterdam. In september 1969 werd beslist een studiecommissie op te richten, de zogenaamde Commissie Verschave. Deze commissie had als taak een antwoord te formuleren op de vraag of de aanpassing van Zeebrugge voor schepen met grotere diepgang noodzakelijk was en de vele voorstellen dienaangaande te beoordelen. In deze commissie was de WER vertegenwoordigd door zijn directeur en latere gouverneur, prof. dr. O. Vanneste.
In het kader van de werkzaamheden van de Commissie Verschave leverde ook WES een belangrijke inbreng, met name in de subcommissie die rendementsberekeningen uitvoerde van de voorgestelde projecten. Deze subcommissie was samengesteld uit prof. dr. M. Eyskens en prof. dr. O. Vanneste.
Daarnaast leverde WES in deze periode baanbrekend werk met de studie naar "De toekomstige mogelijkheden van de haven van Zeebrugge". In 1972 werd een eerste deel afgewerkt met onderzoek naar de ertstrafieken in nationaal en internationaal perspectief. In 1973 volgde een tweede deel waarin de competitieve kracht van Zeebrugge werd bestudeerd met betrekking tot containertrafieken.
De Commissie Verschave legde op 9 juni 1969 haar besluiten neer en adviseerde de Regering om een polyvalente zeehaven uit te bouwen te Zeebrugge, bestaande uit een voorhaven, een sluis toegankelijk voor schepen tot 125.000 ton en een achterhaven. In januari 1970 besloot de Belgische regering om de haven van Zeebrugge uit te bouwen met een sluis en een achterhaven. Om de toegankelijkheid van de zeesluis te verzekeren, werd de voorhaven vervangen door onderwater strekdammen.

Toen enkele jaren later, in 1973, de energiebevoorrading van ons land problematisch werd en de Belgische regering een contract afsloot voor de bevoorrading van gas uit Algerije, rees de vraag naar de noodzaak van een terminal voor vloeibaar aardgas (beter gekend als liquified natural gas of LNG) en de plaats waar deze desgevallend zou worden ontwikkeld. In december 1973 nam de WER dan ook het initiatief tot de oprichting van twee studiesyndicaten, nl. **Symarindus** en **Symarinfra**. WES en de toenmalige Dienst voor Nijverheidsbevordering (DNB) waren de partners binnen Symarindus. Dit studiesyndicaat, dat beoogde een beter inzicht te verkrijgen in de energiefunctie van de kuststreek en in de technisch-economische aspecten van de mogelijke maritieme industrialiseringsprocessen, speelde een cruciale rol in de gehele problematiek van de vestiging van een LNG-terminal. Symarinfra werd opgericht tussen de DNB, de Nationale Investeringsmaatschappij (NIM) en de nv L.L. & N. De Meyer en had als doel een aantal voorbereidende studies uit te werken met het oog op de maritieme infrastructurele onderbouw van de haven. Binnen Symarinfra trad WES op als "geconsulteerd raadgever".

In 1976 werd de "Symarindusstudie" neergelegd en in 1977 door WES gepubliceerd onder de titel "De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering - Een

DE UITBOUW VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IS MEDE TOT STAND GEKOMEN DANKZIJ DE GOEDE VERSTANDHOUDING TUSSEN DE MBZ, ENERZIJDS, EN WER EN WES, ANDERZIJDS.

technisch-economische evaluatie". Deze studie wees uit dat de bouw van een LNG-terminal in België economisch verantwoord was en Zeebrugge de geschikte vestigingsplaats. Omwille van technische redenen en de gunstige kosten-batenanalyse van bijkomende infrastructuren was het aangewezen de LNG-terminal te bouwen in de voorhaven. In hetzelfde jaar 1976 volgde dan ook de definitieve beslissing omtrent de LNG-terminal te Zeebrugge en, hiermee gepaard gaand, de vervanging van de onderwater strekdammen door bovenwater strekdammen. Door deze beslissing werd meteen de grondslag gelegd voor de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge.

In de eerste helft van de jaren 70 werd de haven van Zeebrugge ook geconfronteerd met de mogelijke gevolgen van de bouw - en eventuele nietbouw - van de kanaaltunnel tussen Calais en het Verenigd Koninkrijk. Voor Zeebrugge waren de shortseaverbindingen met Groot-Brittannië van vitaal belang. In dit kader bestudeerde WES de structuur, evolutie en vooruitzichten van het roll-on-roll-off, container-en passagiersverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland. De synthese van deze studie werd gepubliceerd in Facetten van West-Vlaanderen, n° 8. Het was ook een basisdocument op het druk bijgewoonde colloquium 'De haven van Brugge-Zeebrugge na de Chunnel' dat op 9 juni 1975 doorging in de gotische zaal van het Brugse stadhuis.

Periode 1977 en later: focus op de ontsluiting en de verdere ontwikkeling van de haven

In het jaar 1977 werd de GOM - West-Vlaanderen de opvolger van de WER als ontwikkelingsmaatschappij voor de provincie West-Vlaanderen. Met volharding zette de GOM het werk van de WER verder, hetgeen onder meer resulteerde in de realisatie van de Transportzone te Zeebrugge. Een maatschappij werd opgericht met naast de GOM , de NIM, de nv L.L. & N. De Meyer en de nv A Blaton als partners.

WES van zijn kant concentreerde zich verder op het uitvoeren van onderzoeksopdrachten. In dit verband ging er in de jaren 1977 en 1978 met het uitbrengen van de "Studie betreffende de weerslag van de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge en de vestiging van een LNG-terminal op de omvang van de werkgelegenheid in het gebied behorend tot het werkingsgebied van het STC Brugge-Oostende" uitgebreid aandacht naar de tewerkstellingsimpact van de haven.

Daarnaast startte WES in 1977 met de uitvoering van de "Feasibilitystudie inzake de ontwikkelingsmogelijkheden van de haven van Zeebrugge als aanvoerhaven in het kader van de maritimisering van zijn regionaal, nationaal en internationaal achterland". De resultaten van deze diepgaande studie werden in verschillende fasen gerapporteerd en vervolgens integraal gepubliceerd in 1981 in de reeks Facetten van West-Vlaanderen onder de titel "Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland". In hetzelfde jaar 1981 publiceerde WES de "Studie betreffende de containeriseerbaarheid van de maritieme trafiek tussen het hinterland van Zeebrugge en Brazilië".

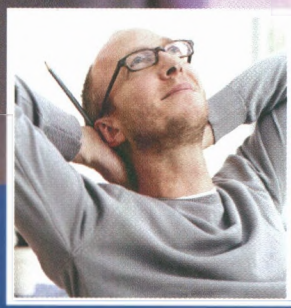
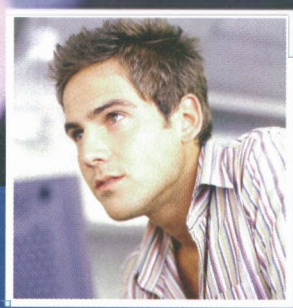
Het is ten slotte sinds halfweg de jaren 80 dat het onderzoekswerk van WES zich hoofdzakelijk toespitst op de verbetering van de hinterlandontsluiting van de haven. In een eerste fase kwam de ontsluiting van de haven via het water aan bod. In dit verband verscheen in 1984 reeds een artikel in het tijdschrift West-Vlaanderen Werkt met als titel "De waterwegverbinding Zeebrugge-Merendree: een dubbele noodzaak". In opdracht van de bestendige deputatie van West-Vlaanderen werd een uitvoerige studie gewijd aan de problematiek van de binnenvaartontsluiting van Zeebrugge (1986) en een synthese hiervan werd in 1987 gepubliceerd in de reeks Facetten van West-Vlaanderen onder de titel "Het kanaal Zeebrugge-Merendree - sociaal-economische verantwoording en milieueffectrapportering". Andere WES-studieopdrachten die zich situeren binnen de context van de havenontsluiting hebben betrekking op de ontsluiting via de weg en via het spoor. We noteren in dit verband bijvoorbeeld:

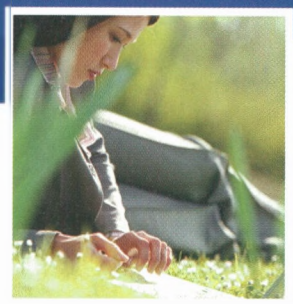
- milieueffectrapport (MER) "Ombouw van de N49 tot autosnelweg" (1998);
- streefbeeld AX (N348/E404) - verbinding N31 Brugge (Blauwe Toren) N49 te Westkapelle (2002);
- MER "Ombouw N49 tot autosnelweg vak Zelzate-Knokke" (2003);
- MER "N31 ombouw van de N31 (expresweg) tot een primaire weg I ter hoogte van Brugge" (2003);
- streefbeeld voor de N49-A11 (2004);
- Plan-MER "Aanleg AX tussen de N31 te Brugge en de N49 te Westkapelle" (2007);
- MER voor de uitbreiding en optimalisering van het vormingsstation te Zeebrugge (in uitvoering).

In het meest recente verleden, namelijk tussen 2001 en 2004, was WES in opdracht van de Vlaamse regering de auteur van het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge. Dit plan beschrijft multidisciplinair de functie en de gewenste ontwikkeling van de zeehaven en zijn relatie met de omgeving op korte (5 jaar), middellange (10-15 jaar) en lange termijn (25-30 jaar). Dit werd vertaald in een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en langere termijn. In het kader van de opmaak van dit strategisch plan werd eveneens een studie uitgevoerd door WES die gedetailleerd de huidige tewerkstellingsimpact van de haven in kaart wist te brengen ("Onderzoek naar de impact van de haven van Brugge-Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling (direct en indirect)"). Naar aanleiding van de opmaak van het strategisch plan werd WES ten slotte belast met de opmaak van het "Plan-MER op het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge" en met een begeleidingsopdracht door het WES bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de afbakening van de zeehaven Brugge-Zeebrugge. ■

SYNTRA WEST

Meer en beter ondernemen



[•] www.syntrawest.be

Ondernemen is als zeilen.

U bepaalt de juiste koers en zet alle zeilen bij om snel vooruit te gaan. U vertrouwt op navigatie-instrumenten en u rekent op de ervaring en inzet van uw hele team.
Maar het water is soms onstuimig en de wind kan draaien. En dan moet u uw beste stuurmanschap laten zien.

Uit welke hoek de wind ook komt, u staat er als ondernemer nooit alleen voor. U kunt rekenen op Syntra West als uw partner in grote uitdagingen. Ons engagement is: u, uw medewerkers en heel uw organisatie optimaal laten functioneren.
Via opleiding, opleidingsplanning, begeleiding en subsidieadvies.

Professionele oplossingen op korte termijn en een dynamische visie op de toekomst. Geef uw bedrijf de wind in de zeilen samen met Syntra West.

Meer en beter ondernemen met Syntra West:

- Opleiding
- Opleidingsplanning en competentiemanagement
- Begeleiding
- Subsidieadvies

Voor meer inlichtingen in verband met onze dienstverlening aan bedrijven kunt u terecht op 050 70 28 07 of via e-mail: info@syntrawest.be

[hijs de zeilen]

Syntra West vzw is erkend door de Vlaamse Regering • ISO 9001:2000 gecertificeerd

Met de steun van Provincie West-Vlaanderen Door mensen gedreven

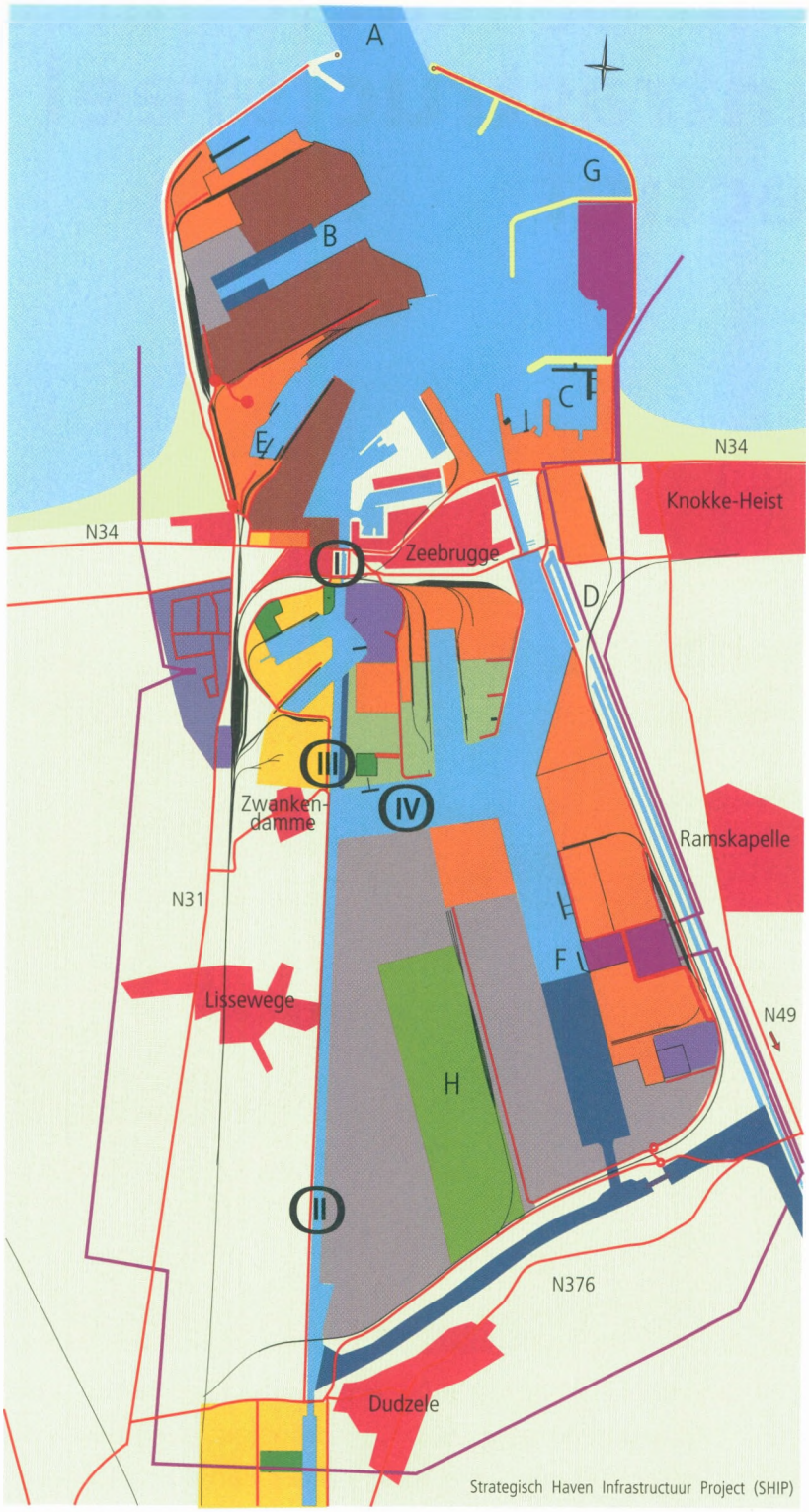
De Zeebrugse havenstrategie vanuit **infrastructureel perspectief**

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 Brittanniadok: 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 (II)
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 uitgebouwd en/of aangepast worden (**figuur 1**):

- de toegangsgeul **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.

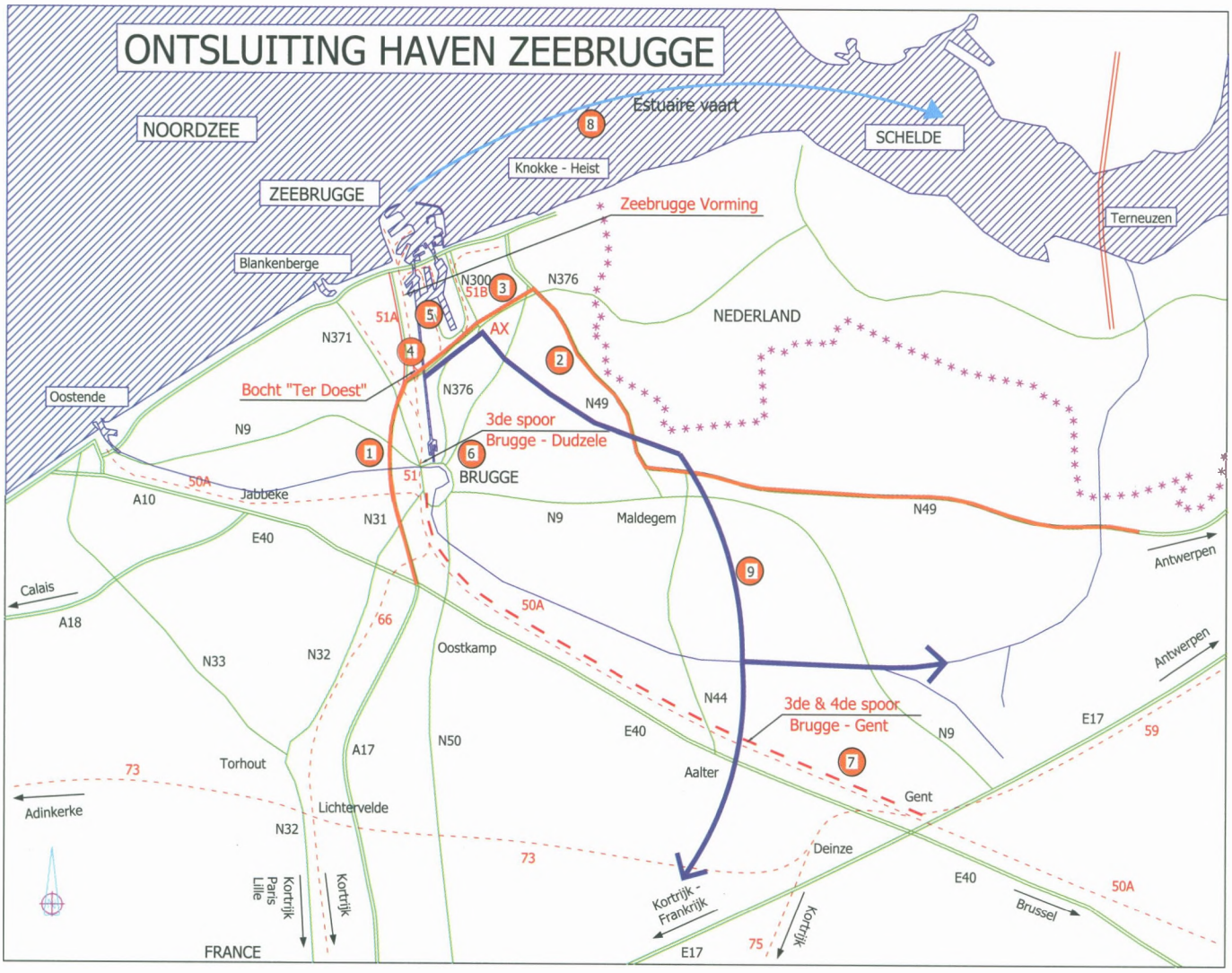
De **rorotrafiek** betekent nog steeds 31% van het totale goederenverkeer, maar staat sinds een aantal jaren onder druk: de "chunnel" en havens zoals Calais, Duinkerke, Oostende en Vlissingen zijn geduchte concurrenten geworden. Alhoewel nog steeds een groei te merken valt, dient toch te worden vastgesteld dat het marktaandeel van Zeebrugge in de shortsea roro de laatste jaren gedaald is. Dit komt onder meer door de krappe expansiemogelijkheden die de roroterminals 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 Brittanniadok **(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**):

De haven moet de toenemende containerstroom zeker kunnen opvangen

- **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 KostenBatenAnalyse (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 zeesluis 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 nichetrafiek 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-trafiek

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 uitbreiding 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 sternen 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 dichter 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, ...),

■ 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 infrastructureel perspectief 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 toegangsgeul 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!

Bij Fun begint de pret!

Elke keer je het Fun logo ergens ziet verschijnen, maakt Fun een belofte: daar begint de pret. En die belofte wordt er elke dag waargemaakt. Want hoe zou je anders het alsmaar stijgende succes van deze winkelketen kunnen verklaren? In amper vijf jaar tijd heeft Fun zijn plaats op de markt weten te veroveren en is het erin geslaagd een klinkende naam voor jong en oud te worden.

De winkelformule Fun heeft de voorbije vijf jaar een succesvolle weg afgelegd. Ondernemerschap en een gezonde bedrijfspolitiek hebben ervoor gezorgd dat Fun niet meer weg te denken is in het segment van vrijetijdsbesteding voor kinderen, jongeren én volwassenen. Het begon ooit als Coemandruk, opgericht in 1923 door Alfons Coeman, een lokale zaak die schoolartikelen verkocht in Aartrijke. Gaby Coeman legde de grondvesten voor Coemancenter, dat Bart Coeman vanaf 1987 verder uitbouwde tot een keten met meerdere vestigingen. Na een snelle expansie is Fun vandaag een winkelketen met naam en faam in Vlaanderen en Waals-Brabant.

Boeiende ervaring

Om de groei te verzekeren ontstond in 2000 een partnership met Mitiska met ondermeer participaties in AS Adventure en Brantano. Filiep Blontrock, met zijn ruime ervaring binnen de retail in o.a. E5-mode, werd begin 2006 door Bart Coeman aangetrokken als CEO van het bedrijf. In oktober opent Fun zijn 26e winkelpunt. Fun ambieert een groeiritme van twee winkels per jaar. De filialen zijn opgevat als een boeiend geheel van diverse, aangename ervaringswerelden, waar het zowel voor ouders als kinderen plezierig winkelen is.

Groot assortiment

Fun spreekt iedereen aan, of je nu baby, peuter, scholier, tiener of volwassene bent. En daar ligt meteen ook de basis van het succes van het bedrijf. Bart Coeman, voorzitter en familiaal aandeelhouder van Fun: "Fun staat voor topproducten en topmerken in het babyassortiment, speelgoed, multimedia, schoolgerief, hobby en gifts. Fun wil de klanten regelmatig verrassen met leuke acties of interessante promoties. Zo zijn er jaarlijks de **BABYFUN! Dagen**, een tweewekendurend evenement speciaal voor jonge ouders of mensen die een baby verwachten. Ook de **TUINFUN! Dagen** zijn een gelijkaardig initiatief, met extra aandacht en promoties op het buitenassortiment. Als je bij Fun komt winkelen, ontdek je eigenlijk altijd wel iets nieuws".

Trendsetter

Naast de permanent aanwezige producten zet Fun ook de trend met seizoensartikelen zoals tuinmeubelen, barbecue en camping, en themagebonden items zoals Carnaval, Pasen, Halloween en Kerstmis. De Fun winkels vind je voornamelijk rond de stadscentra en langs grote invalswegen. Overal meer dan 1.000 m² winkelplezier, een gemakkelijke toegang en een ruime parking, dat is Fun. Een plek waar de pret begint!

Info op www.fun.be

Fun Belgium N.V. - Groep Coeman
Koning Albert I-Laan 244
8200 Brugge
Tel 050/40 87 20
Fax 050/40 87 36
E-mail: info@fun.be · www.fun.be

FUN®
Daar begint de pret.

FUN®

het ruimste aanbod vrijetijds-artikelen voor alle leeftijden.

- Baby
- Speelgoed
- Disney Plaza
- De Kijkbuis
- Multimedia
- Geschenkartikelen
- School- en Papierwaren
- Seizoensartikelen (Halloween, Kerst, Carnaval, Valentijn...)

Bezoek onze Fun winkels in:

- **West-Vlaanderen:** Roeselare · Oostende · Brugge · Aartrijke · Torhout · Poperinge · Ieper **VERNIEUWD**
- **Oost-Vlaanderen:** Geraardsbergen · Wetteren · Sint-Denijs-Westrem · Dendermonde · Edegem **VERNIEUWD** · Lokeren **NIEUW** · Sint-Niklaas
- **Antwerpen:** Mechelen · Merksem · Schelle · Schilde
- **Vlaams-Brabant:** Sint-Joris-Winge · Korbeek-Lo
- **Waals-Brabant**: Wavre **NIEUW**
- **Limburg:** Genk · Heusden-Zolder · Hasselt · Lommel

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[1]- en containertrafiek. De containertrafiek steeg in 2006 tot een recordhoogte van bijna 18 miljoen ton, goed voor zowat 45% van de totale haventrafiek. De rorotrafiek 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 verdiepingswerken 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 zeewaartse 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 eerste 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.

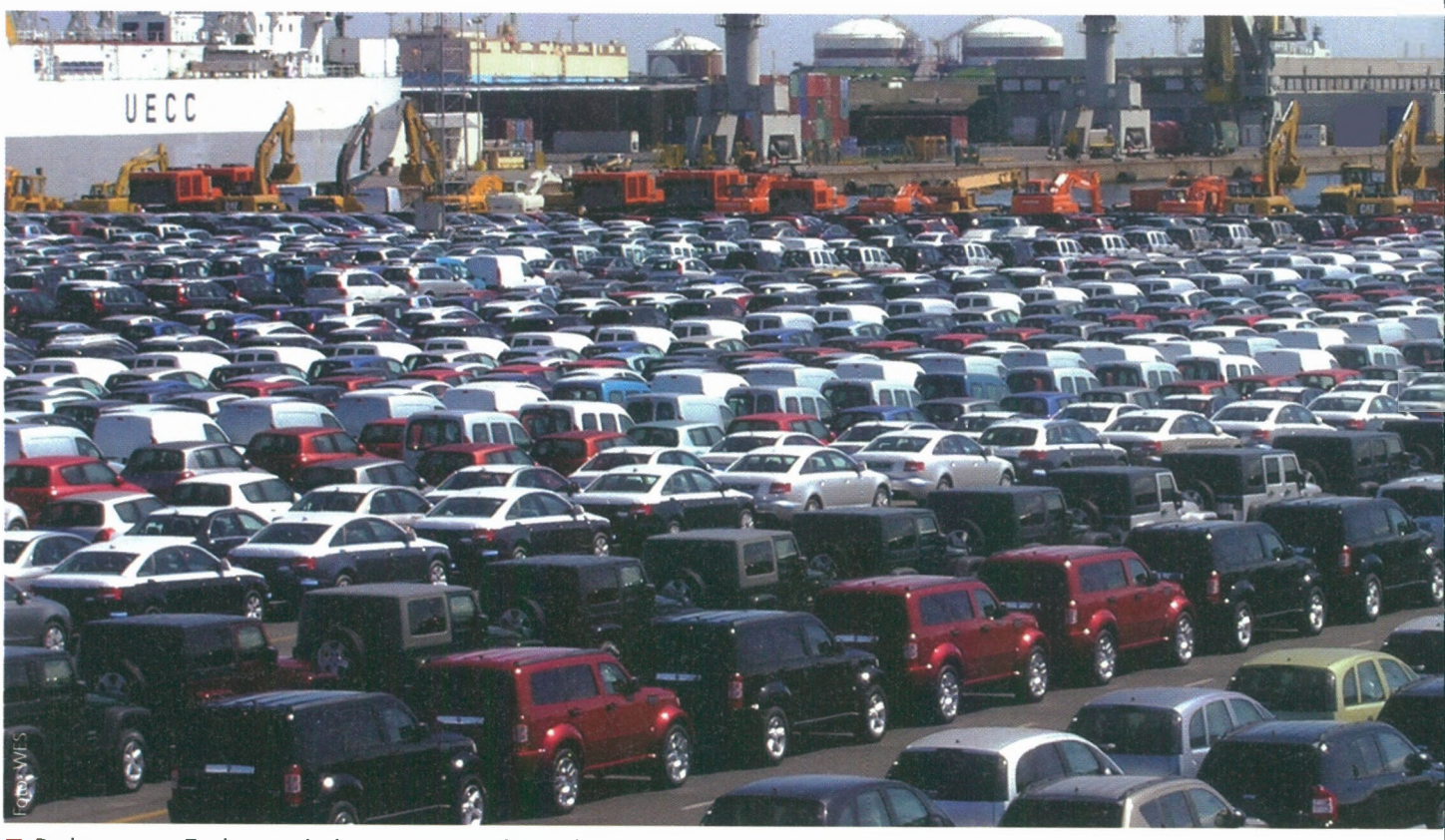
De unieke geografische ligging van de Zeebrugse haven garandeert haar verdere succes.

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 interportuaire verbindingen via spoor, weg, binnenvaart en estuaire vaart. Zonder deze interportuaire verbindingen, die de knooppunten met elkaar verbinden, kan het logistieke netwerk niet optimaal functioneren.

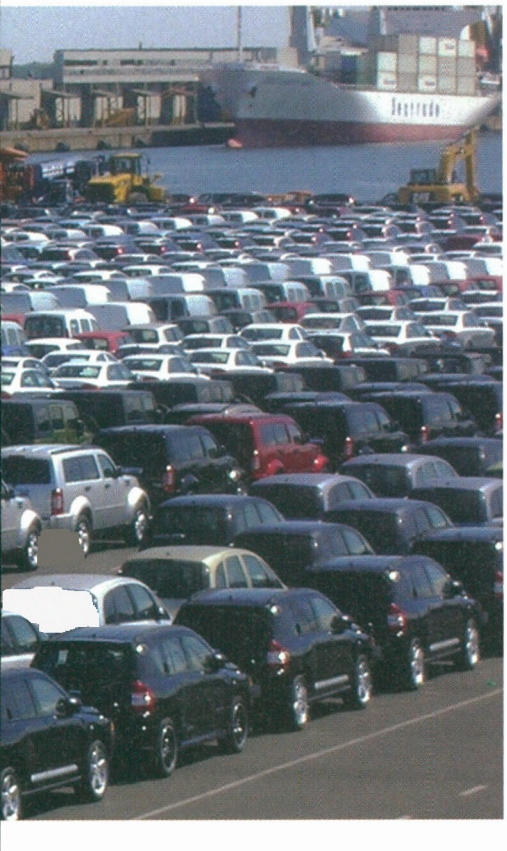
Bevordering van het gebruik van de binnenvaart

Het project Seine-Schelde West zal de verbinding over water van de Zeebrugse haven 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 zeetrafiek 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 haventerreinen en gebruik van interne reserves
Dit betreft het gebied van de vroegere cokesfabriek en omgeving, het Oud-Ferrydok en het Prins Filipsdok en een herinrichting van het Brittanniadok 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 containertrafiek 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 omringende dorpen en badplaatsen. De haven moet steeds alle Vlaamse en Europese milieunormen respecteren.

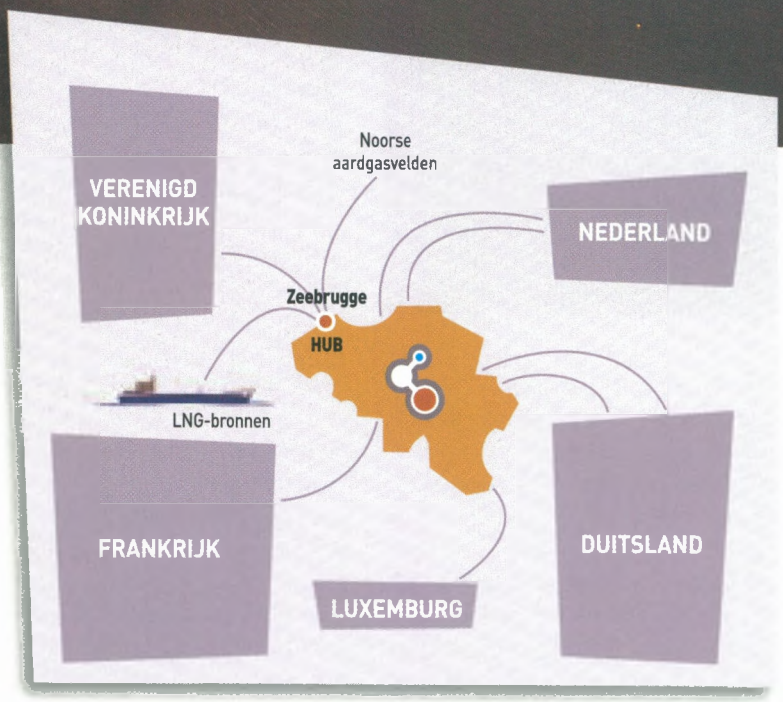
Slotwoord

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 (Vlaamse overheid)
- www.viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit (Mobiliteitsplan Vlaanderen)
- www.flanderslogistics.be (Flanders Logistics)
- 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.



Wist u dat Zeebrugge dé aardgashaven van Noordwest-Europa is?

Fluxys is de onafhankelijke operator van de aardgasvervoersinfrastructuur in België. In 1987 namen we in Zeebrugge de ontvangstterminal voor vloeibaar aardgas in gebruik (LNG, Liquefied Natural Gas). Sindsdien losten al 1000 LNG-schepen hun cargo. Vandaag heeft de terminal een capaciteit waarmee aardgasleveranciers ongeveer een derde van het verbruik in België via LNG-aanvoer kunnen dekken. Eind 2007 ronden we de werken af waarmee we de capaciteit van de terminal verdubbelen: dan kunnen er 110 schepen per jaar aanmeren in plaats van 60 vandaag.

Fluxys heeft Zeebrugge niet alleen doen uitgroeien tot het hart van de aardgasbevoorrading van België maar ook tot de draaischijf bij uitstek van de internationale aardgasstromen in Noordwest-Europa. Zeebrugge is namelijk niet alleen een ontvangsthaven voor vloeibaar aardgas maar ook het kruispunt van twee internationale assen voor groottransport van aardgas via pijpleiding: de oost/west-as tussen Rusland en het Verenigd Koninkrijk en de noord/zuid-as tussen Noorwegen en Zuid-Europa. Bovendien is Zeebrugge in de aardgashandel eveneens een Europese referentie: Hub Zeebrugge is de belangrijkste internationale markt voor kortetermijnhandel in aardgas.

FLUXYS

EXCELLENCE IN GAS TRANSPORT

Fluxys: **www.fluxys.net** - LNG-terminal: **www.fluxyslng.net**

Sea-Ro
Toonaangevend op gebied van roro!

Reportage • Lieselot Denorme, WES

Zeebrugge is vandaag dé toonaangevende haven voor het roll-on-roll-off[1]verkeer binnen Europa. De haven heeft dit succes onder andere te danken aan Sea-Ro Terminal, het stuwadoorsbedrijf dat zich in 1978 in Zeebrugge vestigde. Deze van origine op en top Belgische groep vertegenwoordigt ongeveer 1/3 van de activiteit binnen de haven, zowel wat omzet, tonnage als tewerkstelling betreft. Een voldoende reden om de heer Clement Costers, sinds 2006 algemeen directeur van Sea-Ro, aan het woord te laten.

Clement Costers, algemeen directeur
"Een gerichte politiek van de overheid om de binnenscheepvaart te promoten zou zeer welkom zijn."

Kunt u de activiteiten van de Sea-Ro groep omschrijven?

De Sea-Rogroep bestaat uit vier bedrijven. Het moederbedrijf is **Sea-Ro Terminal**, een gediversifieerd roll-on-roll-offstuwadoorsbedrijf dat naast auto's ook trailers, containers, landbouwmachines, grote kranen voor de bouw of wegenwerken en woudproducten (papier en papierpulp) behandelt. Soms betreft het ook heel diverse vrachten, zoals bijvoorbeeld masten voor windmolens, grote elektrische transformatoren voor elektriciteitscentrales of de industrie, ... Onze dochterondernemingen **Sea Park** en **Sea-Tech** en onze 'halve kleindochter' **Carcenter** houden zich bezig met *added value services*, diensten die een waarde toevoegen aan het product.

Om welke diensten gaat het dan precies?

Sea Park is actief op twee vlakken: enerzijds het *shunten* of rangeren van auto's tussen en op de verschillende kaaien en anderzijds *pre-delivery inspection* (pdi) van zogenaamd "high and heavy equipment", zoals landbouwmachines en kranen. Deze pdi beperkt zich echter niet tot het uitvoeren van een aantal inspecties zoals het controleren van remlichten en richtingaanwijzers. We gaan ook na of de machines niet beschadigd zijn tijdens het verschepen en of ze niet moeten bijgeverfd worden, we leggen gebruiksaanwijzingen in de juiste taal in de machines, we passen de veiligheidsvoorzieningen aan op deze machines indien deze geleverd worden in een ander land van de Europese Unie dan oorspronkelijk voorzien, ... Het gebeurt ook dat klanten willen dat een kraan geleverd wordt met een bepaalde arm die afwijkt van de standaardarm. Die monteren we dan op de kraan voor ze vertrekt. We hebben ook 2 spuitcabines om de machines te herschilderen. Als er bijvoorbeeld een ander onderdeel op gemonteerd moet worden en de kleur

Foto: Sea-Ro

verschilt, dan kunnen we deze herspuiten. Dit alles gebeurt in ons speciaal daarvoor uitgerust "modification center".

Onze tweede dochter **Sea-Tech** houdt zich bezig met het technisch onderhoud van machines die gebruikt worden in de haven. Ze doet dit voornamelijk voor Sea-Ro zelf, maar ook andere havenbedrijven die een onderhoud willen laten uitvoeren aan hun machinepark kunnen er een beroep op doen. Daarnaast voert Sea-Tech ook werken uit in andere kusthavens (onder andere Oostende) en is ze ook betrokken bij de grotere onderhoudswerken aan de installaties in de haven van Zeebrugge. Ook de constructieafdeling van Sea-Tech is belangrijk. Op dit ogenblik krijgen de bruggen aan de Vandammesluis in Zeebrugge een grote onderhoudsbeurt. Sea-Tech doet de herstelling en vervanging van de staalconstructies van deze bruggen.

Carcenter, ten slotte, is een joint venture tussen Sea Park en de Duitse Mosolfgroep. Deze onderneming houdt zich bezig met pdi van personenwagens.

De hoofdactiviteit is het behandelen van rorovracht. Wat houdt dit in?

Sea-Ro Terminal is aanwezig op verschillende locaties in de haven van Zeebrugge. Een eerste locatie is de Canadakaai, in de achterhaven. De achterhaven ligt "achter de sluis" en heeft daardoor een stabiel waterpeil, onafhankelijk van de getijden van de Noordzee. In dit deel van de haven meren grote intercontinentale roroschepen aan. De lading bestaat vooral uit auto's, landbouwmachines, kranen en speciaal rorotransport. Eens gestockeerd op de enorme parkings, worden de ingevoerde goederen verdeeld over grote delen van Europa. Auto's worden bijvoorbeeld geshunt naar het Brittanniadok in de voorhaven, waar ze via shortseaverbindingen naar Scandinavië of Groot-Brittannië worden verscheept. Omgekeerd, vracht bestemd voor andere continenten (Amerika, Zuid-Afrika, Australië, Japan) wordt op de terminal aangeleverd per spoor of per truck en dan op het schip geladen.

Verder is Sea-Ro actief in de voorhaven. De voorhaven is een getijdenhaven (de hoogte van het waterpeil is afhankelijk van de getijden van de Noordzee). Aangezien de schepen niet door een sluis moeten om aan te meren, vraagt het minder tijd om in of uit te varen. De voorhaven wordt dus vooral gebruikt voor het shortseaverkeer met schepen die relatief korte afstanden afleggen en die klokvaste verbindingen realiseren.

Op een eerste plaats in de voorhaven, het Brittanniadok, ligt de nadruk sterk op de UK-bestemmingen, met 6 afvaarten per dag. Sea-Ro behandelt er uiteraard niet enkel auto's. Ook containers, trailers en high and heavy equipment worden rijdend van boord gehaald of aan boord gebracht.

Een tweede belangrijke locatie voor Sea-Ro in de voorhaven situeert zich op het Wielingendok. Daar staan 6 loodsen voor papieropslag. Het papier wordt per schip uit Scandinavië naar Zeebrugge gebracht. Ons Wielingendok fungeert er als draaischijf voor de distributie naar Europa, maar ook naar Amerika. Daar behandelen we onder andere het papier van Stora Enso. De terminal is ook uitgerust met een gesofisticeerd cross-docking station. Goederen worden rechtstreeks vanuit speciale reuzecontainers, SECU genoemd (**S**tora **E**nso **C**argo **U**nit), overgeslagen in klassieke treinwagons en containers voor verdere distributie wereldwijd.

Verder hebben we ook nog de Zweedse kaai, momenteel gebruikt als back-uplocatie voor shortseadiensten naar Ierland. We werken aan projecten om hier bijkomende activiteiten te ontwikkelen.

Waarom is in 1978 voor Zeebrugge als vestigingslocatie gekozen?

Halverwege de jaren 70 besliste de Belgische regering om de haven van Zeebrugge verder uit te bouwen. Een haven kan uiteraard niet zonder stuwadoorsbedrijf opereren. Door het ferryverkeer (shortsea) en de tendens tot steeds grotere schepen voor de lange omvaart, leek een haven direct aan de zee ons veel potentieel te bieden. Zo is Sea-Ro ontstaan. En we zijn samen met de haven gegroeid. Ondertussen behandelt Sea-Ro een tonnage van meer dan 12 miljoen ton op jaarbasis. We verwachten zelfs om eind 2007 de kaap van 13 miljoen ton te halen.

De haven is echt beginnen groeien na 1985, nadat Z.M. koning Boudewijn het uitgebreide havencomplex had ingehul-

Foto: Sea-Ro

Foto: Louagie

Foto: Sea-Ro

digd. Het roroverkeer is toen erg in belang gaan toenemen en Zeebrugge heeft zich dan geprofileerd als rorohaven. Na Sea-Ro hebben er zich nog heel wat andere stuwadoorsbedrijven in de haven gevestigd. P&O, ICO, APMT, ... allemaal hebben ze geholpen bij de verdere ontwikkeling van de haven.

De slechte ontsluiting van de haven wordt door velen als pijnpunt ervaren. Is dit ook voor Sea-Ro het geval?

Uiteraard. Een haven is eigenlijk een knooppunt waarin verschillende vormen van transport samenkomen: zeevaart, binnenvaart, de weg en het spoor. Het is, zeker voor een haven als Zeebrugge, zeer belangrijk dat men snel van de ene transportmode naar de andere kan overgaan. We hebben hier, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Antwerpen, geen belangrijk industrieel hinterland. Er zijn niet veel grote bedrijven in de onmiddellijke omgeving van de haven die een natuurlijke vracht genereren of die een natuurlijke behoefte hebben aan vracht. Daarom is dat intermodale hier net zo belangrijk! Wij moeten kunnen zeggen: het gebrek aan industrie in de haven is niet zo erg, want in Zeebrugge zit je vlug op het spoor, bij ons ben je vlug op de autosnelweg of vlug van de autosnelweg in het schip, ... De ontsluiting is dus zeker een uitdaging naar de politieke instanties toe.

Heeft de ontsluitingsproblematiek gevolgen voor de groei van de haven?

Een uitbreiding van het intermodaal transport zou de groei van Zeebrugge zeker ten goede komen. We zitten bijvoorbeeld met problemen naar het spoorverkeer toe. De westelijke helft van de haven is spoortoegankelijker dan de oostelijke helft. De realisatie van de bocht Ter Doest is voorzien voor 2012. Ook de aansluiting op de autosnelweg, de AX-verbinding, moet er ook zo snel mogelijk komen. Andere voorbeelden zijn de ring rond Brugge en de verbinding naar het noorden van Frankrijk. Ook het ombouwen van de N49, de as Zeebrugge-Gent-Antwerpen, tot een volwaardige snelweg is een prioriteit. Iets wat ondergevaloriseerd is, is de binnenscheepvaart. Elk binnenschip betekent zoveel vrachtwagens minder op de weg. Een gerichte politiek van de overheid om de binnenscheepvaart te promoten zou zeer welkom zijn.

Heeft Sea-Ro nog uitbreidingsplannen?

De haven van Zeebrugge is in expansie. De komende jaren zullen de grootste en

nieuwste ontwikkelingen zich situeren rond enerzijds het Albert II-dok in de voorhaven en anderzijds het zuidelijke insteekdok/Bastenakenkaai in de achterhaven. De beschikbaarheid van nieuwe terreinen voor de diverse stouwerijen is een must. De vraag van de klanten naar extra capaciteit is enorm groot. Toch moeten we zuinig omspringen met deze extra ruimte en vooral op zoek gaan naar meer inventiviteit bij de ontwikkeling van nieuwe terminals. Samen met onze partners en onze klanten moeten we de huidige systemen constant in vraag durven stellen en nieuwe uitdagingen opnemen. Alleen zo kunnen we ons blijven onderscheiden van de concurrentie. Sea-Ro wil natuurlijk sterk aanwezig zijn bij deze expansie. We zullen dan ook al onze energie en ervaring aanwenden om te zorgen dat de nieuwe locatie langs het zuidelijke insteekdok de nieuwste parel aan de Zeebrugse kroon en die van Sea-Ro vormt.

Hoe groot is de geplande uitbreiding?

Een kleine 30 hectare. Dat is niet overdreven groot, maar er is nog plaats hé!

Maar het is watergebonden, het ligt aan een kaai?

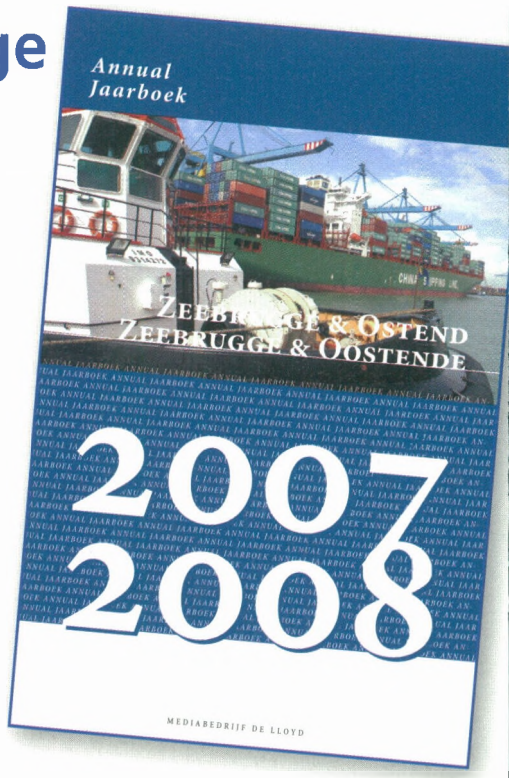
Het is inderdaad watergebonden, ja. Het is heel belangrijk dat we er een platform van maken. We zijn in gesprek met verschillende rederijen om daar trafiek voor aan te trekken. Het zou toch een bijkomende waarde moeten zijn voor Zeebrugge. Zowel naar tewerkstelling als naar techniek en toegevoegde waarde voor de haven toe.

En de verdere toekomst?

De logistieke betekenis van Zeebrugge zal in de komende jaren alleen maar toenemen. Sea-Ro wil hier duidelijk een belangrijke rol blijven spelen bij de verdere uitbreiding van de haven. Een van onze troeven hierbij is dat Sea-Ro reeds erkend is als de specialist voor heel diverse vrachttypes, waarvoor de ligging van onze haven een essentieel logistiek voordeel betekent.

1 Roro: het aan of van boord rijden van de vracht.

Jaarboek Havens van Zeebrugge & Oostende, editie 2007-2008



Naar jaarlijkse traditie verscheen bij uitgeverij De Lloyd een volledig geactualiseerde versie van het **Jaarboek van de Havens van Zeebrugge en Oostende**. Onmisbaar voor wie ook maar iets met het havengebeuren te maken heeft!

Het jaarboek is zeer praktisch opgevat en bevat relevante informatie over alle bedrijven, private belangengroeperingen, havenbesturen, staatsdiensten, spoorwegen, consulaten, economische en sociale groeperingen en instellingen die in of rondom de havens actief zijn. Daarnaast vindt u er een overzicht van de regelmatige lijndiensten, informatie over de infrastructuur en uitrusting van de havens, enkele statistieken van het havenverkeer en een havenplan. Een alfabetische lijst van alle vermelde personen met hun functies en referenties, een index van de bedrijven per activiteitsbranche en een index van de overheidsdiensten maken het geheel compleet.

⇨ Het **Jaarboek van de Havens van Zeebrugge en Oostende**, editie 2007-2008 telt 231 pagina's en kost 71 euro, exclusief verzendingskosten. Bestellen kan bij uitgeverij De Lloyd, telefonisch via 03/234.25.93 of per mail via abo@lloyd.be.

Tentoonstelling
WES als denktank bij de ontwikkeling van de Zeebrugse haven

De 100e verjaardag van de haven van Zeebrugge leek voor de WES-bibliotheek het ideale moment om iedere havenliefhebber op de hoogte te brengen van haar collectie publicaties, studies en artikels over Zeebrugge.

Omwille van de belangrijke rol die WES heeft gespeeld bij de uitbouw van de haven, is besloten om vooral WES **als denktank bij de ontwikkeling van de Zeebrugse haven** in het licht te plaatsen. Precies 50 jaar geleden verscheen de eerste WES-publicatie met betrekking tot de haven van Zeebrugge. Tientallen andere artikels, publicaties, studies en rapporten volgden.

Ook de algemene evolutie en uitbouw van de haven is in beeld gebracht. Dit gebeurt aan de hand van een aantal unieke foto's, fotocompilaties en publicaties.

Waar te bezichtigen?
Inkomhal van de WES-gebouwen, Baron Ruzettelaan 33, 8310 Assebroek/Brugge.

Wanneer?
De tentoonstelling loopt nog tot 31 oktober en is elke werkdag te bezichtigen tussen 8u30 en 12u30 en tussen 13u30 en 16u30.

Meer info over Zeebrugge?
Te raadplegen in de WES-bibliotheek. Contacteer Brigitte Declerck voor een afspraak op het nummer 050/36 71 08 of via bibliotheek@wes.be.

dewaele
vastgoed & advies

dewaele brugge | t 050 444 999 | brugge@dewaele.com | vlamingstraat 32 | 8000 brugge
dewaele roeselare | t 051 265 000 | roeselare@dewaele.com | nieuw adres: grote markt 13 | 8800 roeselare
dewaele kortrijk | t 056 22 55 66 | kortrijk@dewaele.com | grote markt 20 | 8500 kortrijk
Ook kantoren te: oostende | aalter | ieper

Dewaele Vastgoed & Advies, met kantoren te Brugge, Roeselare, Kortrijk, Ieper, Oostende en Aalter, is reeds 20 jaar gespecialiseerd in het bemiddelen van industrieel vastgoed over heel West-Vlaanderen.

Het verkopen of verhuren van industrieel vastgoed is een nichemarkt en vraagt een professionele en actieve aanpak om met succes afgehandeld te worden.

Met fierheid kunnen wij u meegeven dat wij een 150-tal zaken met succes afhandelen op jaarbasis, hetgeen meer dan behoorlijk is voor het relatief, klein "industrieel West-Vlaanderen".
Deze referenties zijn dan ook het enige criterium bij een correcte waardebepaling!

Naast het opmaken van een volledig dossier, verzorgen wij gerichte publiciteit via verscheidene kanalen:

- 6 verschillende websites, waaronder 1 van ons met afgelijnde rubriek "bedrijfsgebouwen",
- Semestriële uitgave van onze eigen bedrijfsbrochure (algemeen aanbod, oplage: 25.000 exemplaren),
- Maandelijkse uitgave van ons volledig aanbod via onze eigen vastgoedkrant (300.000 exemplaren)
- Regionale advertenties via de Streekkrant, Tips, de Zondag, Tam-Tam, Ondernemers,...
- Nationale advertenties via de Standaard en de Tijd
- Verzorgde publiciteitsborden
- Deelname aan verschillende beurzen

Uw voordelen in geval van samenwerking met Dewaele vastgoed & advies:

- Doorgedreven synergie tussen de verschillende kantoren, met ondertussen meer dan 40 medewerkers
- Het grootste aanbod in West-Vlaanderen (www.dewaele.com)
- Zeer ruim klantenbestand, dat dagelijks per mail/brief op de hoogte worden gebracht van ons huidig aanbod
- Maandelijks overzicht van publicaties en de ondernomen acties.

Indien u zelf van plan bent iets te ondernemen met uw industrieel vastgoed, dan kunnen wij u steeds vrijblijvend advies verstrekken.

Onze marktervaring maakt ons Uw geschikte gesprekspartner.

Zo kunnen wij uw gebouw rendabel maken in geval u de beschikbare ruimte niet of onvoldoende benut. Gesplitste verhuring/verkoop kan in dergelijk geval de geschikte oplossing zijn.

De concrete invulling hiervan kan steeds gebeuren in een open dialoog ter plaatse, waar we de verschillende mogelijkheden kunnen bespreken in functie van een optimale en snelle realisatie.

Een samenwerking berust op "vertrouwen" en wij staan 24/24 ter uwer beschikking om uw vertrouwen te winnen.

dewaele
vastgoed & advies

dewaele brugge | t 050 444 999 | brugge@dewaele.com | vlamingstraat 32 | 8000 brugge
dewaele roeselare | t 051 265 000 | roeselare@dewaele.com | nieuw adres: grote markt 13 | 8800 roeselare
dewaele kortrijk | t 056 22 55 66 | kortrijk@dewaele.com | grote markt 20 | 8500 kortrijk
Ook kantoren te: oostende | aalter | ieper

DE NR 1 IN BEDRIJFSVASTGOED

met het grootste aanbod in West- en Oost-Vlaanderen!

ASSEBROEK - Te huur

Moderne, instapklare kantoorruimte (200m²) op derde verdieping (rechts). Vlakbij centrum van Brugge en het station. Privé-parkeerplaatsen aanwezig.

Tel.: 050/444 999 BO0004

BRUGGE - Te huur

Kantoorruimte (150m²) met 4 privé-parkings, vlakbij het centrum van Brugge.

Tel.: 050/444 999 BO0108

BRUGGE - Te huur

Kantoorruimte (240m²) met 15 parkeerplaatsen op industrieterrein "Blauwe Toren".

Tel.: 050/444 999 BO0117

OOSTKAMP - Te huur

Instapklaar, verwarmd magazijn met kantoor (54m x 30m; 1.633m²) op 3 km van E40 en E403. Ruime parkeermogelijkheid voor het magazijn.

Tel.: 050/444 999 BP0142

WESTKAPELLE - Te koop

Opslagruimte met laadkaden (3.100m²) en kantoor (50m²) op industrieterrein 't Walletje. Grondopp. 5.300m². Gesplitste verkoop mog.

Tel.: 050/444 999 BP0152

BRUGGE - Te huur

Bedrijfsgebouw bestaande uit gekoelde ruimten en burelen (4.200m²) op industriezone Waggelwater. Grondopp. 9.000m².

Tel.: 050/444 999 BP0156

SINT-ANDRIES - Te huur

Modern magazijn (1.075m²) met showroom (95m²) en kantoren (413m²) + 10 parkeerplaatsen. Uitbreiding magazijn met 900m² mogelijk! Ligging: Industriezone "Waggelwater".

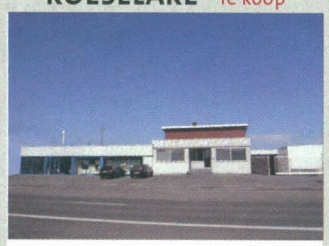
Tel.: 050/444 999 BP0158

ZEDELGEM - Te koop

Magazijn met laadkaden (3.000m²), 5 kantoren van elk 100m² en 1 verhuurd appartement. Grondopp. 6.324m². Bj. 1994. Op 2 km van E403. Ideaal voor logistiek.

Tel.: 050/444 999 BP0096

ROESELARE - Te koop



Handelspand op invalsweg naar centrum, ruime parking en brede gevel zorgen voor goed comm. uitzicht. Werken, wonen, opslaan en verhandelen; uw opportuniteit voor handen.

Tel.: 051/265 000 R07072D

STADEN - Te koop

Uiterst commercieel pand met showroom, achterliggende atelier en ruime parking langs drukke invalsweg te Staden op tot. grondopp. van 2.329 m².

Tel.: 051/265 000 R07084

IZEGEM - Te koop

Een recent vernieuwd bedrijvencomplex met burelen van 550m² en drie aanpalende ateliers van 250m², 620 en 690m². Totale grondoppervlakte van 5.062m².

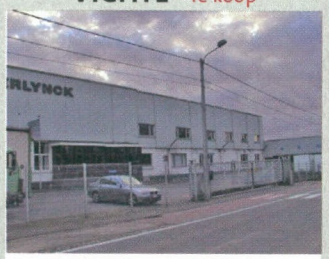
Tel.: 051/265 000 R07028R

TIELT - Te huur

Werkplaats van 450 m² met smeerputten en ruime parking van 1500 m². Totale grondoppervlakte circa 2.000 m². Ideaal voor transportfirma.

Tel.: 051/265 000 R07089

VICHTE - Te koop



Industrieel bedrijfscomplex 12.000m², klasse 1. Diverse laad-en loskaaien, extra buiten stapelruimte, burelen 1.000m², magazijnen 5.300m² H. 5m.

Tel.: 056/22 55 66 K07019

KRUISHOUTEM - Te koop

Recent bedrijfscomplex 4.210m², Klasse 1, bwj. 1996-2007, kantoor/woonst, 700m² magazijn 1.855m². Prima bereikbaarheid en toegankelijkheid.

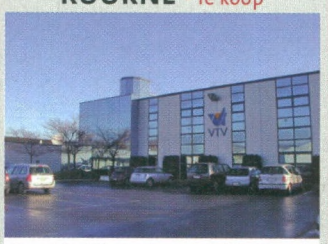
Tel.: 056/22 55 66 K06294

DEERLIJK - Te huur

Polyvalent magazijn (1.500m² - VH: 6,15m) met laadkaai. Burelen (180m²) met de nodige parking.

Tel.: 056/22 55 66 K07118

KUURNE - Te koop



Recent bedrijfscomplex bwj' 95/96, klasse 1. Modern kantoorcomplex 600m². Polyvalente magazijnen 2.400m² H 6m. Diverse lokalen/ateliers 2.500m². Industriezone Kuurne. Grondopp. 7.700m².

Tel.: 056/22 55 66 K06416A

Volledig aanbod & info: **www.dewaele.com**

Bezoek onze vernieuwde website op www.wes.be!

(Ver)ken uw grens!

Op vrijdag 14 september vond in Gent de studiedag "(Ver)ken uw grens. Onderzoek naar de grensoverschrijdende bezoekersstromen in de Euregio Scheldemond" plaats.

Deze studiedag was de afsluiter van een grootschalig onderzoek naar de commercieel-hiërarchische structuur van steden en gemeenten in het Euregio Scheldemondgebied, de bestedingsgerichtheid en -attractie en de elementen en variabelen die de bestedingspatronen beïnvloeden.

Het onderzoek kadert in het Interreg III programma van de Europese Unie. Het betreft een samenwerking tussen WES, de Kamer van Koophandel Zeeland en EROV. Het project geniet de financiële steun van de Europese Unie (EFRO), het Vlaamse Gewest, het Ministerie van Economische Zaken Nederland en de provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeland.

› Meer info: hans.desmyttere@wes.be of tanja.termote@wes.be

Nieuwe vormingssessies voor ambtenaren lokale economie

Op 17 en 18 oktober organiseert WES, in opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen, twee praktijkgerichte vormingssessies waarbij dieper wordt ingegaan op de wijze waarop een ambtenaar lokale economie een concrete vergunningsaanvraag voor handelsvestigingen praktisch moet behandelen. Sedert 1 maart 2005 is de nieuwe wet over de handelsvestigingen van kracht die een grotere rol voor de gemeenten in de vergunningsprocedure voorziet.

Tijdens deze vormingssessies worden de aspecten (beleidsdocumenten en ander bronnenmateriaal) benaderd die relevant zijn bij een beoordeling van een vergunningsaanvraag. Hiertoe werd door WES een praktisch denkalgoritme ontwikkeld. Tevens wordt de nodige duiding gegeven bij de diverse beoordelingscriteria. Vervolgens worden een aantal concrete gevallenstudies uitgewerkt via werkgroepen, waaraan de deelnemers actief zullen meewerken. Dit moet het praktijkgericht aspect van de vormingssessie vervolledigen.

De beleidsdocumenten, bronnenmateriaal en de aangewende gevallenstudies zijn in een Vlaams perspectief toepasbaar.

› Meer info: hans.desmyttere@wes.be

Bestel het leer- en doepakket "Beoordeling vergunningsaanvragen voor handelsvestingen" via www.wes.be!

Colofon

De artikelen in West-Vlaanderen Werkt zijn niet noodzakelijk de weergave van officiële standpunten van WES. Bij naamvermelding verschijnt de bijdrage onder de verantwoordelijkheid van de auteur.

Reproductie van of verwijzing naar één van de artikelen mag uitsluitend met correcte vermelding van auteur en bron, èn mits het bezorgen van een kopie aan de redactie.

Beschermcomité

P. Breyne, gouverneur
voorzitter WES
prof. em. dr. O. Vanneste, eregouverneur
D. De fauw, J. Durnez, B. Naeyaert, G. Pertry, M. Titeca-Decraene, P. Van Gheluwe
leden van de deputatie

Redactiecomité

Voorzitter: prof. dr. N. Vanhove
R. De Keyser, H. Desmyttere,
D. Franco, T. Termote, L. Denorme, J. Bisschop

Eindredactie

Lieselot Denorme

Verantwoordelijke uitgever

N. Vanhove
Krakkestraat 3, 8200 St.-Andries (Brugge)

Advertentiewerving

Lieselot Denorme
tel. (050)36 67 74 - fax (050)36 31 86
e-mail: lieselot.denorme@wes.be

Oplage: 4.220 exemplaren

Redactie

WES vzw
Baron Ruzettelaan 33
8310 Brugge-Assebroek
tel. 050 - 36 71 36
fax 050 - 36 31 86
BTW BE 408 382 668
E-mail: redactie@wes.be
website: www.wes.be

Ontwerp lay-out: Goekint Graphics, Oostende
Drukkerij: Goekint Graphics, Oostende
Foto kaft: Havenbestuur Zeebrugge

Lid van de Unie van de Uitgevers van de Periodieke Pers

West-Vlaanderen Werkt wordt gedrukt op houtvrij en milieuvriendelijk gebleekt papier.

ISSN=1374-6235

'West-Vlaanderen Werkt'

West-Vlaanderen Werkt is een uitgave van WES vzw.

In elk nummer brengen wij:

- sociaal economisch nieuws met speciale aandacht voor West-Vlaanderen;
- wetenschappelijk onderbouwde artikelen en actuele informatie voor privaat en publiek management.

Abonnement

Een jaarabonnement 2007 is gratis.
Het tijdschrift 'West-Vlaanderen Werkt' verschijnt vier maal per jaar.

Registreren kan via de website van WES: www.wes.be

Wet op de privacy van 8/12/1992

'West-Vlaanderen Werkt' wordt u gratis toegestuurd door WES vzw. Indien uw gegevens onjuist zijn of indien u het tijdschrift niet meer wenst te ontvangen, neem dan contact op met de redactie. WES deelt uw persoonlijke gegevens niet mee aan derden.

Lokale economie

"Behandeling van vergunningsaanvragen voor handelsvestigingen", een praktische digitale handleiding op cd-rom voor ambtenaren lokale economie, 2006, € 250 (incl. BTW en verzendingskosten).

Meerwaardeneconomie

'Zonder vooroordelen' - getuigenissen van West-Vlaamse organisaties over het werken met kansengroepen, 2007, 48 blz., gratis publicatie.

Regionale economie

(Ver)ken uw grens. Onderzoek naar de grensoverschrijdende bezoekersstromen in de Euregio Scheldemond, 2007, 35p.

Toerisme

(BTW inbegrepen, exclusief portkosten)

Tourism Studies in Bruges, 2002, 64 blz., € 15,00

Reeks
Facetten van West-Vlaanderen

(BTW inbegrepen, exclusief portkosten)

45 Bezetting van de bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1998, 322 blz., € 36,94
46 Het logiesaanbod aan de kust, 1998, 56 blz., € 14,63
47 Mestproblematiek in de provincie West-Vlaanderen 1999, 73 blz., € 18,59
48 Behoeftenanalyse hoger onderwijs in West-Vlaanderen 1999, 40 blz., € 12,39
49 Bevolking en gezinnen in West-Vlaanderen 2000-2010, 1999, 44 blz., € 12,39
50 De integratie van moeilijk plaatsbare groepen op de arbeidsmarkt in West-Vlaanderen, 2002, 65 blz., € 15,00
51 Evaluatiemethode voor centrumbeheer, 2003, 75 blz, € 20,00
52 Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, 2005, 64 blz., € 20,00
53 De migratie van West-Vlaamse jongeren: migratiemotieven en de gevolgen hiervan op de West-Vlaamse arbeidsmarkt en knelpuntberoepen, 2005, 47 blz., € 20,00
54 Duurzame kwaliteit voor bedrijventerreinen, 2006, 64 blz., € 25,00

De volledige lijst van alle publicaties van WES kunt u verkrijgen bij Jessie Rosseeuw, e-mail: jessie.rosseeuw@wes.be fax 050-36 31 86 - tel. 050-36 67 70 of op www.wes.be, klik op 'bestellen'

Pure hightech, verfijnd drukwerk

Goekint Graphics staat voor drie generaties vakmanschap. Maar dan wel in combinatie met druktechnologie van de nieuwste generatie. Het resultaat? Belgisch kwaliteitswerk om duimen en vingers van af te likken. Meesterlijk voorbereid, smaakvol uitgevoerd en onweerstaanbaar afgewerkt. Proef eens van ons kunnen op www.goekint.be.

GOEKINT GRAPHICS

Industriezone 2
Zandvoordeschorredijkstraat 65
8400 Oostende
Tel. + 32 59 51 43 43
Fax + 32 59 51 44 43
www.goekint.be

salto-reclame.be

REO VEILING

Onze groenten primeuren

600 ton verse gezonde groenten en fruit, dat is de dagelijkse aanvoer op de REO Veiling van Roeselare, een grote coöperatieve veiling. Hier worden meer dan 60 verschillende groenten en fruit, geteeld door 3.200 leden-tuinders, geveild. Deze kwaliteitsproducten vinden onder optimale omstandigheden hun weg naar de consument. Kwaliteit en voedselveiligheid staan hierbij steeds voorop.

www.reo.be

Reo | Oostnieuwkerksesteenweg 101 | B-8800 Roeselare

Tel. 051 23 12 11 | Fax 051 23 12 89 | info@reo.be

FLANDRIA