

DE INGEBRUIKNAME VAN TWEE NIEUWE HAVENGEBIEDEN IN BELGIE

Ir. A. DE JONGHE Inspecteur-Generaal Dienst Ontwikkeling Linker Scheldeoever
Ir. R. SIMOEN Inspecteur-Generaal Dienst der Kust

Begin 1984 komen in België twee nieuwe havengebieden effectief in dienst: een eerste fase van het havengebied op de linkeroever van de Schelde op het grondgebied van de gemeente Beveren, en een eerste gedeelte van de nieuwe achterhaven te Zeebrugge.

De principiële beslissingen tot de aanleg van deze nieuwe havengebieden over te gaan werden bijna gelijktijdig genomen op het einde van de jaren zestig. Na het uitvoeren van grootscheepse werken, die meer dan 10 jaar geduurd hebben, komen de eerste fazen van beide havens bijna gelijktijdig in gebruik: eind 1983 zullen de eerste zeeschepen de nieuwe havens binnenlopen. De officiële inhuldiging is voor later gepland. Deze ingebruikname van twee havengebieden is een uitzonderlijke gebeurtenis, die niet onopgemerkt mag voorbijgaan.

Hierna wordt de nieuwe haven op de Linkerscheldeoever beknopt beschreven en toegelicht door de Heer ir. A. De Jonghe, Inspecteur-Generaal bij de Dienst Ontwikkeling Linker Scheldeoever te Sint-Niklaas. Daarna wordt de nieuwe achterhaven te Zeebrugge beschreven door de Heer ir. R. Simoen, Inspecteur-Generaal bij de Dienst der Kust.

1. DE HAVEN OF DE LINKERSCHELDEOEVER

Vanaf de voltooiing van de baggerwerken in de toegangseul tot de Kallosluis, in mei 1982, werden de in aanbouw zijnde dokken op de Linkerscheldeoever bereikbaar vanaf de Schelde en werd de nieuwe zeeluis effectief operationeel (zie figuur 1).

Gezien de vordering van de natte infrastructuurwerken, zoals het baggeren van de dokken, de aanleg van oeververdedigingen en de bouw van kaaimuren werd in 1981 een planning opgemaakt van de noodzakelijk uit te voeren werken, om op korte termijn een rentabilisering van de reeds geïnvesteerde kapitalen mogelijk te maken. Deze planning, genaamd « Objectief '85 », werd opgesteld voor 5 jaar en beoogde een versnelde ophoging van de gronden, over een voldoende oppervlakte, gelegen rondom een eerste dokgedeelte dat eveneens tegen eind 1985 voldoende afgewerkt zou zijn om zeescheepvaartverkeer mogelijk te maken.

Dit dokgedeelte met een oppervlakte van 2.000.000 m² omvat een gedeelte van het Waaslandkanaal tussen de Kallosluis en de Arenbergdijk, het noordelijk en zuidelijk insteeddok en een gedeelte van het 4e dok of Vrasenedok, zoals op bijgaande tekening wordt weergegeven. Op dat ogenblik waren reeds besprekingen aan de gang met firma's die interesse betoonden voor een vestiging langsheen de oevers van de dokken. Het snel bouwrijp maken van de gronden rondom de waterinfrastructuur was een conditio sine qua non voor het slagen van de onderhandelingen met potentiële investeerders.

De infrastructuurwerken zijn thans reeds zover gevorderd dat in dit eerste dokgedeelte 4.600 m nuttige oever (waarvan 4.000 m talud en 600 m met kleine kaaimuur) ter beschikking van de bedrijven staan, tesamen met een nuttige terreinoppervlakte van 260 ha waarvan 180 ha industrieterrein ten noorden en 80 ha haventerreinen ten zuiden van het kanaaldok, allen gelegen ten oosten van het Verrebroekdok en het Doeldok.

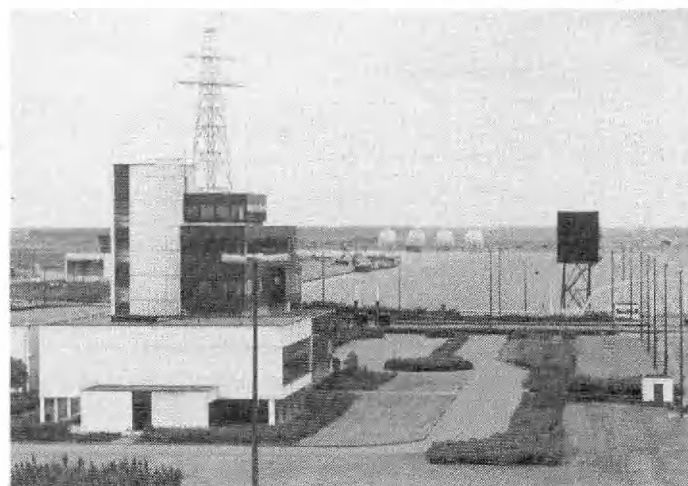
In het kader van deze vooruitzichten alsmede het feit dat in de herfst van 1983 de installaties van Antwerp Gas

Terminal reeds operationeel zouden worden, werd op 15-12-1982 de « Maatschappij voor grond- en industrialisatiebeleid » opgericht, vooruitlopend op het in voege komen van de Wet van 19 juni 1978, regelend het beheer over het Linkerscheldeoevergebied.

Eveneens volgens de bepalingen van de bovenvermelde wet van 19 juni 1978 zal het beheer verder nog verdeeld worden over de volgende instanties:

- de haven van Antwerpen, die het beheer van het havengebied zal waarnemen
- het Rijk dat zal instaan voor de aanleg en het beheer van de infrastructuur, voor zover dit evenwel niet door de Wet aan derden toevertrouwd werd;
- de Raad voor Haven- en Industrialisatiebeleid, een overlegorgaan tussen de betrokken gemeenten, de Maatschappij, het Rijk en het Gewest;
- de Raad van Overleg, een adviesorgaan, met o.m. werkgevers en werknemers over de globale havenpolitiek.

Om praktische en organisatorische redenen zal evenwel in een overgangperiode, geschat op ca. 1 jaar, het beheer van de haven op de Linkerscheldeoever niet door de Stad Antwerpen, die tevens havenbeheerder is op de Rechteroever, gevoerd worden maar wordt deze taak



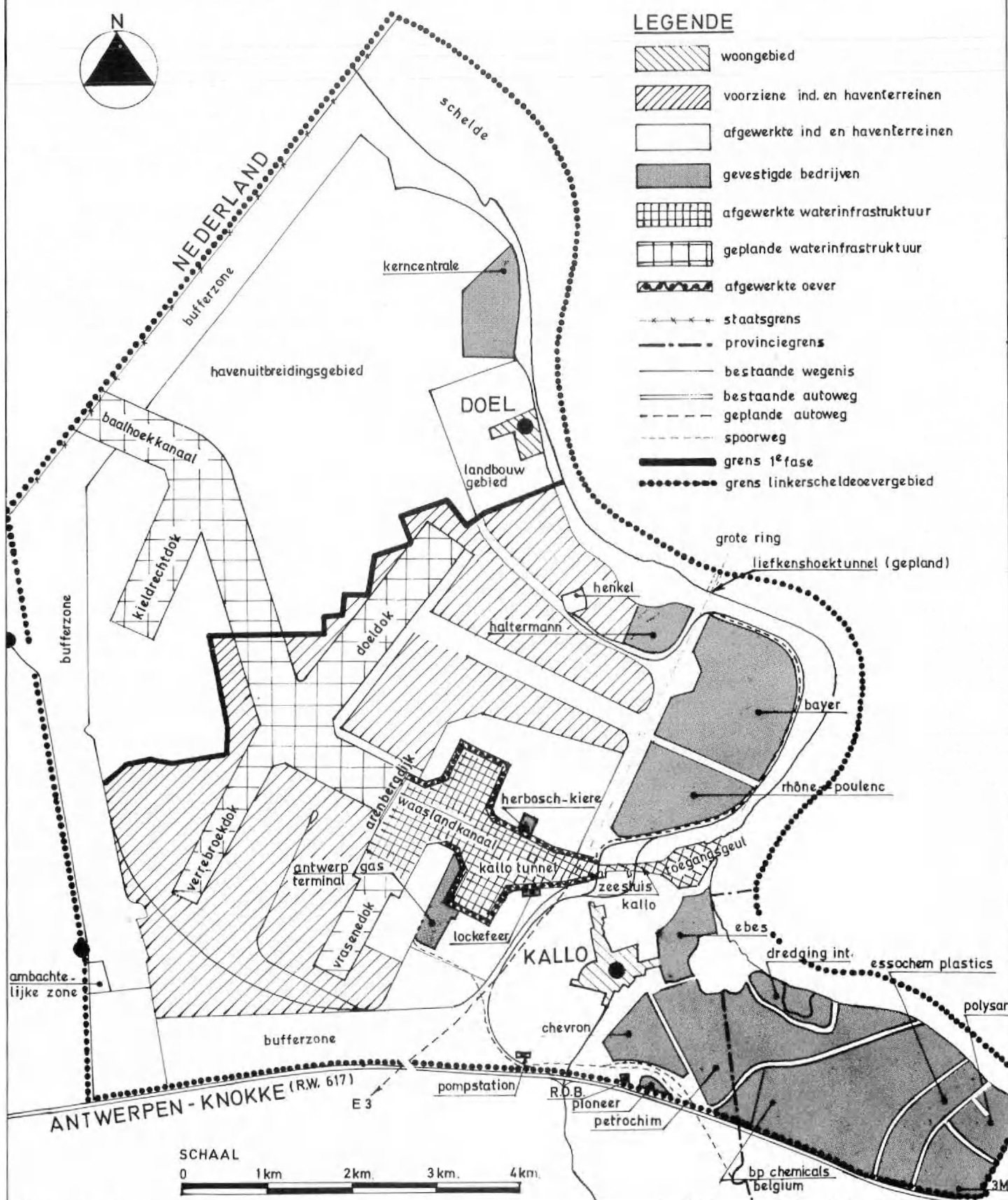
Zicht op het sluisgebouw te Kallo met op de achtergrond de vier L.P.G.-druktanks van de vestiging A.G.T. aan het zuidelijk insteeddok. (Bron foto: M.O.W.).

opgenomen door de Staat, meer in het bijzonder aan de Dienst Ontwikkeling Linker Scheldeoever van het Ministerie van Openbare Werken.

Deze dienst is sinds 1969 belast met de uitbouw van de haven op de Linkerscheldeoever. Het spreekt vanzelf dat de organisatorische problemen die samenhangen met het in bedrijf nemen en het exploiteren van de haven in nauw overleg geschieden met de bevoegde diensten van de Stad Antwerpen gezien hun ruime ervaring in deze materie.

Zo ook zal in deze overgangsfase, buiten op de Havenkapitein-commandant, die bij K.B. zal aangeduid worden, beroep kunnen gedaan worden op bevoegd personeel van de Stad Antwerpen zoals onder meer op een bevoegd samsmeester en op de sleepdiensten.

HET LINKER SCHELDEOEVERGEBIED





Zicht op de Kallo-sluis en het Waaslandkanaal (Bron foto : M.O.W.)

Voor bepaalde andere diensten zoals het aan- en afmeren van de schepen aan de kaaimuren en pieren binnen het havengebied zal zoals dit ook op de rechteroever het geval is, beroep gedaan worden op een privé-maatschappij.

Om de eenheid van havenbeheer over linker- en rechteroever te verzekeren werd erover gewaakt dat, in de mate van het mogelijke en behoudens particuliere omstandigheden die eigen zijn aan de Linkeroever, alle maatregelen en voorschriften die geldig zijn in de haven van Antwerpen op de rechterscheldeoever, ook van toepassing zijn op de linkeroever. Dit komt tot uiting in het « Politie-reglement betreffende de scheepvaart in de toegangseul tot de sluis te Kallo, in de schutkolk der sluis en in de dokken in het Linkerscheldeoevergebied », dat bij Koninklijk Besluit van 8 augustus 1983 vastgesteld werd (Staatsblad van 6-10-1983).

In 1982 startte langs de westelijke oever van het zuidelijk insteeddok de firma Antwerp Gas Terminal met de bouw van een overslagbedrijf voor L.P.G. die de eerste belangrijke terminal zal zijn bestemd voor de vrije Belgische Markt.

De bouw van deze terminal is op dit ogenblik zo ver gevorderd dat een gedeelte van de installaties voor de overslag van L.P.G. in de loop van oktober 1983 in gebruik genomen werd. Het betreft de voltooiing van vier sferen onder druk met elk een inhoud van 3.300 m³ gas. Verder zijn twee koeltanks met elk een inhoud van 50.000 m³ voor de opslag van propaan en butaan op een temperatuur van minus 48 °C, doch op atmosferische druk, in aanbouw.

Deze twee laatste tanks zullen eind 1984 in bedrijf gaan. Aangezien het zuidelijk insteeddok voorzien is van oevers in taludvorm werden drie steigers gebouwd : één bestemd voor gastankers tot ca. 75.000 m³, één voor gastankers tot 9.000 m³ en een derde dubbelzijdige binnenvaartsteiger, waaraan gelijktijdig twee gasschepen kunnen aanleggen. De totale investering voor de bouw van deze L.P.G.-terminal, belooft in een eerste fase 175 miljoen frank.

De eerste gasschepen worden in de loop van december 1983 verwacht zodat de haven op de Linkerscheldeoever vanaf dat ogenblik effectief in bedrijf gaat.

Verder dienen nog twee kleinere vestigingen langs de dokken vermeld, nl. Lockefeers'zand- en grondtransport (overslag bouwmaterialen) en de N.V. Interbouw Herbosch-Kiere (Waterbouwwerken). Deze laatste vestigt zich langs de noordoever tussen het Noordelijk insteed-

dok en de Kallosluis en graaft een klein privé-dok als thuishaven voor haar drijvend materieel.

2. DE NIEUWE ACHTERHAVEN TE ZEEBRUGGE

Sedert meer dan 10 jaar is Zeebrugge één gigantische bouwwerf. In 1970 besliste de regering om de haven van Zeebrugge een zeer belangrijke uitbreiding te geven. Deze beslissing omvatte de aanleg van een nieuw achterhavengebied van 1.300 ha waarvan circa 300 ha wateroppervlakte, de bouw van een nieuwe grote zeesluis die toegang geeft tot de nieuwe achterhaven, en een zekere uitbouw van de voorhaven, met aanvankelijk als bijzonderste objectief de toegankelijkheid van de haven en de nieuwe zeesluis te verzekeren voor grote zeeschepen in nautisch veilige voorwaarden. Naderhand werd die voorhavenuitbouw zo opgevat dat ook de aanleg van een bijkomend havenareaal er in mogelijk is.

De werken aan de nieuwe zeesluis werden in 1972 aangevat, en vervolgens werden ook progressief werken aangevangen in de nieuwe achterhaven. In november 1983 werd de nieuwe zeesluis samen met het noordelijk deel van de nieuwe achterhaven opengesteld, evenwel mits het nog in acht nemen van beperkende gebruiksvoorwaarden die geleidelijk zullen verdwijnen naarmate de werken in voor- en achterhaven worden voortgezet.

De voorhaven :

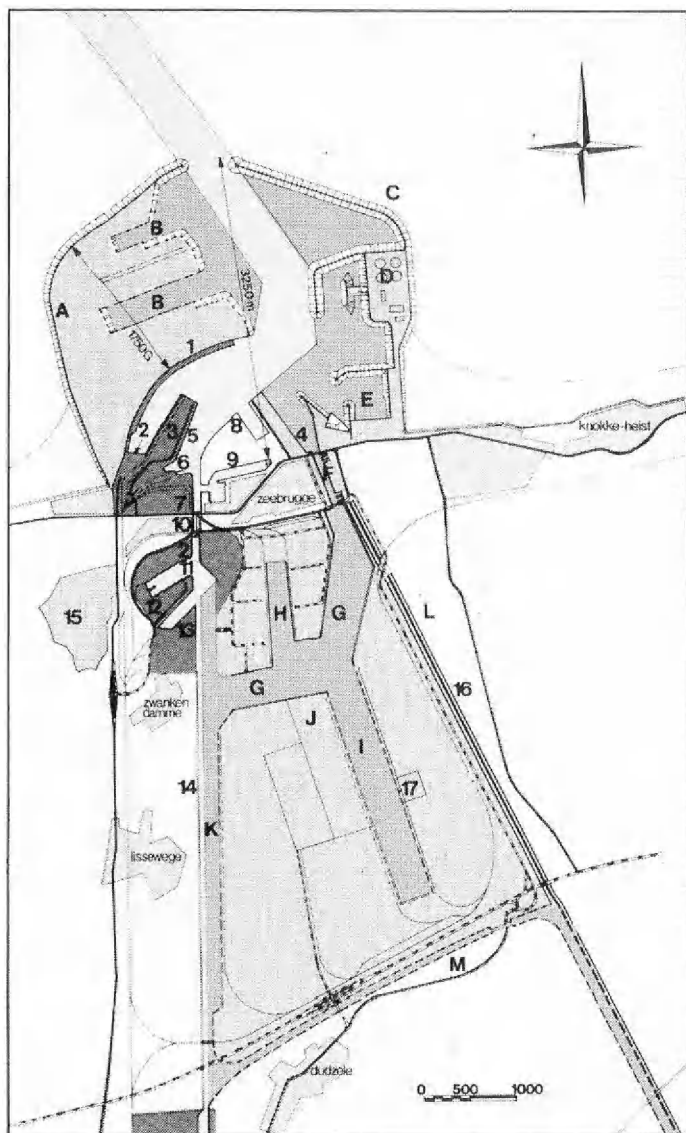
De voorhaven beschermt de maritieme toegangsweg naar de zeesluis. Na een internationale oproep werd door de Regering in 1976 een raamovereenkomst afgesloten voor de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge met de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand. Op grond van de bepalingen van dit raamkontraat werd de voormelde aannemersgroep zowel de studie als de uitvoering van de voorhavenuitbouw opgedragen, in samenwerking en onder controle van het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust.

De werken omvatten :

- strandverbeteringswerken op de oostkust
- bouwen van een werkhaven en aanleggen van werkterreinen
- bouwen van een oostelijke havendam samen met de aanleg van een terrein van 40 ha voor het oprichten van een LNG-terminal, en van een beschermde aanlegplaats voor LNG-schepen
- bouwen van een westelijke havendam
- baggerwerken in de toegangseulen in zee en in de nieuwe voorhaven.

Begin 1978 kon reeds het bevel gegeven worden de eigenlijke voorhavenwerken aan te vangen, gezien dan de studies op hydraulisch, nautisch en sedimentologisch vlak reeds voldoende waren gevorderd, en de uitvoeringsplannen van de eerst te bouwen gedeelten havendammen klaar waren. Op grond van een nieuwe regeringsbeslissing in augustus 1980 werd de voorgestelde uitbouwvorm en uitbouw lengte van de nieuwe voorhaven definitief weerhouden. Het is die uitbouwvorm die thans gerealiseerd wordt. De uitbouw lengte zeewaarts van de bestaande westelijke havendam (Leopold II-dam) is 1.750 m, en de ligging van de nieuwe haveningang is nagenoeg 3.300 m uit de kustlijn. De ontwikkelde lengte van de nieuwe westelijke en oostelijke havendam zijn respectievelijk 4.450 m en 4.300 m. De voltooiing ervan wordt verwacht in 1986.

Binnen de oppervlakte begrensd door de havendammen kan een nieuwe voorhaven met getijhavendokken en aanpalend havenareaal worden aangelegd. Dit gebeurde reeds aan de oostzijde waar een haven terrein van 40 ha ter beschikking werd gesteld van de N.V. Distrigas voor



De haven van Zeebrugge, zoals zij gepland is. Het haven-gedeelte dat begin 1984 in gebruik genomen wordt, is aangeduid met F, G en H.

Bestaande toestand

- 1 Leopold II-dam
- 2 ro/ro terminals
- 3 ocean containerterminal Zeebrugge (OCZ)
- 4 SeaRo terminal
- 5 petroleumkaai
- 6 treinferryterminal (TFT)
- 7 short sea containerterminal (SCT)
- 8 militaire basis
- 9 vissershaven
- 10 zeesluis
- 11 prins Filipdok
- 12 slipway
- 13 dok
- 14 Boudewijnkanaal
- 15 geplande transportzone
- 16 afleidingskanalen (Schipdonk- en Leopoldskanaal)
- 17 opslag aardgas (piekbesnoeiingsinstallatie)

Uitbreidingswerken

- A westelijke dam
- B gevraagde insteeddoken
- C oostelijke dam
- D LNG terminal
- E werkhaven
- F nieuwe grote zeesluis (lengte : 500 m, breedte : 57 m, nuttige diepte : 18,5 m)
- G verbindingdoks
- H noordelijk insteeddok
- I zuidelijk insteeddok
- J gepland overslagbedrijf voor stortgoederen
- K verbreding Boudewijnkanaal
- L bufferzone

de bouw van een LNG-terminal die thans in volle uitvoering is.

Benevens het beschermen van een nieuwe voorhavenzone zullen de nieuwe havendammen ook de nodige bescherming bieden voor een nautisch veilige en bedrijfszekere toegang naar de nieuwe zeesluis. In de huidige vorderingstoestand van de bouw van de havendammen einde 1983 is die bescherming nog onvoldoende, vooral op het gebied van golfpenetratie tot tegen de zeewaartse sluisdeuren.

Het is precies daarom dat de toegangsgeul naar de nieuwe zeesluis thans nog niet optimaal kan gekalibreerd worden. De bestaande oostelijke dam op de oostkant van de toegangsgeul naar de zeesluis dient immers nog in stand gehouden te worden om de golfpenetratie tot tegen de zeewaartse sluisdeuren voldoende te beperken in afwachting van de voltooiing van de nieuwe buitenhavendammen. Die toestand stelt dus thans nog beperkingen aan de invaartmogelijkheden naar de zeesluis zoals reeds hoger vermeld.

De nieuwe zeesluis

De nieuwe zeesluis is opgevat voor de doorvaart van schepen van de categorie 125.000 à 150.000 t.d.w.

Praktisch alle werken aan de zeesluis zijn voltooid. Alleen dienen nu nog alle bedieningen lokaal te gebeuren. Pas in februari 1984 zullen alle bedieningen gecentraliseerd zijn in het bedieningsgebouw. Verder dienen ook nog de wegenis- en andere opschikkingswerken op het sluisplateau afgewerkt te worden.

De toegangsgeul naar de zeesluis aan de kant voorhaven, en derhalve aan getij onderhevig, wordt voorzien van een bodemdiepte aan peil (- 18) onder G.L.L.W.S.

Aan weerszijden van de toegangsgeul worden er kaaimuren gebouwd.

De kaaimuur aan de westzijde, lengte 820 m, biedt meergelegenheid voor schepen die op hun versassingsbeurt wachten. Thans wordt die kaai, Zweedse Kaai genoemd, ook zeer intens gebruikt voor ro-ro-trafiëken.

De kaaimuur aan de oostzijde, lengte 360 m, is een geleide kaai. Zoals reeds hoger vermeld dient de toegangsgeul op de oostkant nog gekalibreerd te worden door de aldaar bestaande oostelijke dam nog verder op te ruimen.

De nieuwe achterhaven

In definitieve vorm zal de nieuwe achterhaven omvatten :

- het verbindingdoks tussen de zeesluis en het Boudewijnkanaal
- het noordelijk insteeddok dat op bovengemeld verbindingdoks is ingeplant, met omliggende haventerreinen
- het zuidelijk havendoks met de omliggende haventerreinen
- het verbrede Boudewijnkanaal dat benevens zee-kanaal ook als havendoks zal fungeren.

Einde 1983 zijn hiervan alleen het verbindingdoks en het noordelijk insteeddok klaar om in bedrijf gesteld te worden. Het verbindingdoks wordt daarenboven voorlopig op beperkte breedte uitgebaggerd ; ook de diepte wordt er voorlopig beperkt op 13,50 m, t.t.z. dezelfde diepte als het noordelijk insteeddok. Later wordt de diepte van het verbindingdoks op 17,50 à 18,00 m gebracht, hetgeen ook de diepte van het zuidelijk havendoks en het verbreed Boudewijnkanaal wordt.



Algemeen zicht op de nieuwe zeesluis te Zeebrugge. Het grondmassief tussen de sluis en de dokken in de achterhaven werd ondertussen weggebaggerd.

Het is evident dat het belang van de openstelling van de zeesluis en het noordelijk deel van de achterhaven gesteund is op het noordelijk insteeddok en de omliggende haventerreinen die gebruiksklaar zijn.

Het noordelijk insteeddok, met een breedte van 225 à 275 m, is voorzien van 1.130 m kaaimuur, op de westkant en 894 m op de oostkant. Aan de noordzijde, die nog moet afgewerkt worden, is er nog mogelijkheid om de kaaimuren te verlengen en ook om er ro-ro hellingen en andere ontschepingsaccomodatie aan te brengen. Het omliggend haventerrein, bediend door het dok, heeft een oppervlakte van 150 ha. Loodsen, kraansporen en kranen, havenwegen, verharding van kaai- en haventerreinen, spoorwegen, water- en electriciteitsbevoorradingswerken zijn uitgevoerd of nog in uitvoering en over enkele maanden voltooid. Alles wordt er immers in gereedheid gebracht voor de havenbedrijven die er zich willen vestigen. Zeer recent zijn er trouwens reeds drie bedrijven die voor circa 40 ha in erfpacht hebben genomen en die zich rond het dok vestigen om er goederentrafieken met zeescheepvaart via de zeesluis te ontwikkelen.

De verdere uitbouw van de nieuwe achterhaven ten zuiden van het verbindingsdok tussen de zeesluis en het Boudewijnkanaal behelst het bedrijfsklaar maken van circa 850 ha haventerrein, dat bediend zal worden door het

aan te leggen zuidelijk havendok van 2.500 m lang, 400 m breed en met 18 m waterdiepte, en door het Boudewijnkanaal te verbreden van 70 tot 250 m over 4.150 m lengte en te verdiepen tot 17,50 m waterdiepte.

In verband met de bevordering van de algemene goederenbeweging en speciaal van energetische producten en bulkgoederen is de aanvang van de aanleg van een eerste gedeelte van het zuidelijk havendok eerlang te stellen.

*
**

Volgens hoopvolle doch realistische vooruitzichten mag gesteld worden dat het hierboven uiteengezet programma voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge, samen met nog aanvullende werken uit te voeren in een nabije toekomst, aanleiding zal geven tot een progressieve groei van de haventrafiek die omstreeks het jaar 2000 de 30 miljoen ton per jaar kan bereiken.

De openstelling van de nieuwe zeesluis en het noordelijk deel van de nieuwe achterhaven betekent een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge.