

Brugge-Zeehaven

Het was in 1521 dat de grote humanisten uit de vroege renaissance elkaar in Brugge voor het laatst ontmoetten. Zij deden dit naar aanleiding van een bezoek van keizer Karel V en zijn tante Margaretha van Oostenrijk, dochter van onze hertogin Maria van Boergondië, regentes der Nederlanden, dichteres, hoge beschermster der Kunsten, die de kerk van Brôu bouwde als onvergankelijke herinnering aan haar geliefde Philibert van Savoye, maar haar eigen hart toevertrouwde aan het eenvoudige klooster der Annunciaten in Brugge.

Thomas Morus, Erasmus, Vives en hun vrienden en geestesgenoten namen hier voorgoed afscheid. Zij hadden gesproken en geschreven voor een nieuw, groot, vreedzaam Europa. Vorsten hadden zij onderwezen. Maar hun droom zou niet in vervulling gaan. De godsdienstoorlogen, de dynamische oorlogen tegen Frankrijk zouden in volle geweld losbreken en trouwens voor Brugge, meer dan voor ieder andere stad in de Lage Landen, de ondergang betekenen.

Getuigen als wij vandaag zijn van de gebeurtenissen in Midden- en Oost-Europa, op de vooravond van het totstandkomen van de eenheidsmarkt, doet deze ontmoeting van 1521 ons nadenken: aan de rol van Europa dat toen, met de Portugezen vooraan, de wereld ontdekte en veroverde; aan de idealen van deze supranationaal denkende humanisten; aan een Rooms keizer die zowel koning was van Hongarije, als van Castilië en Aragon, en die voor ons, in de eerste plaats, graaf van Vlaanderen was.

Toen hield de geschiedenis haar adem in, en stortte zich nadien in alle geweld uit.

Vandaag geloven, hopen, willen wij dat de Europese geschiedenis zich opschikt voor een gouden tijdperk van vrede, welvaart, vrijheid en menselijke waardigheid. Voor dit nieuwe Europa, waarvan wij, op onze beurt, dromen, wil Zeebrugge een nieuwe haven, een nieuwe poort op de wereld zijn. (augustus 1990)



Fernand Traen

Voorzitter Havenbestuur
Brugge-Zeebrugge (M.B.Z.)

DE GESCHIEDENIS VAN BRUGGE EN HAAR HAVEN

Colette Castermans

Brugge en het water zijn steeds nauw met elkaar verbonden geweest: de zee heeft met haar goede en slechte eigenschappen, gedurende vele eeuwen het economische, politieke en sociale leven beïnvloed in de Zwinstad. De aanwezigheid van water heeft Brugge tijdens de dertiende en veertiende eeuw naar een niet te evenaren hoogconjunctuur geleid, maar tegelijkertijd was het hetzelfde water dat meehielp de ondergang van Brugge te bewerkstelligen. Archeologisch onderzoek wees uit dat er reeds lang voor het ontstaan van Brugge bewoning bestond, die ten noorden van de huidige stadskern moet gesitueerd worden (Fort Lapin): sporen van zoutwinning, daterend uit de Late IJzertijd, tonen aan dat het zeewater toen tot bij Brugge kwam. Het vinden van resten van een Romeinse boot rond het Fort Lapin, afkomstig uit de tweede eeuw na Christus, bewijst dat er een zekere havenactiviteit was en dat er ook toen nog een vaargeul moet hebben bestaan naar de zee toe.

Het uitzicht van Brugge en haar omgeving werd door de eeuwen heen aan grondige veranderingen onderworpen.

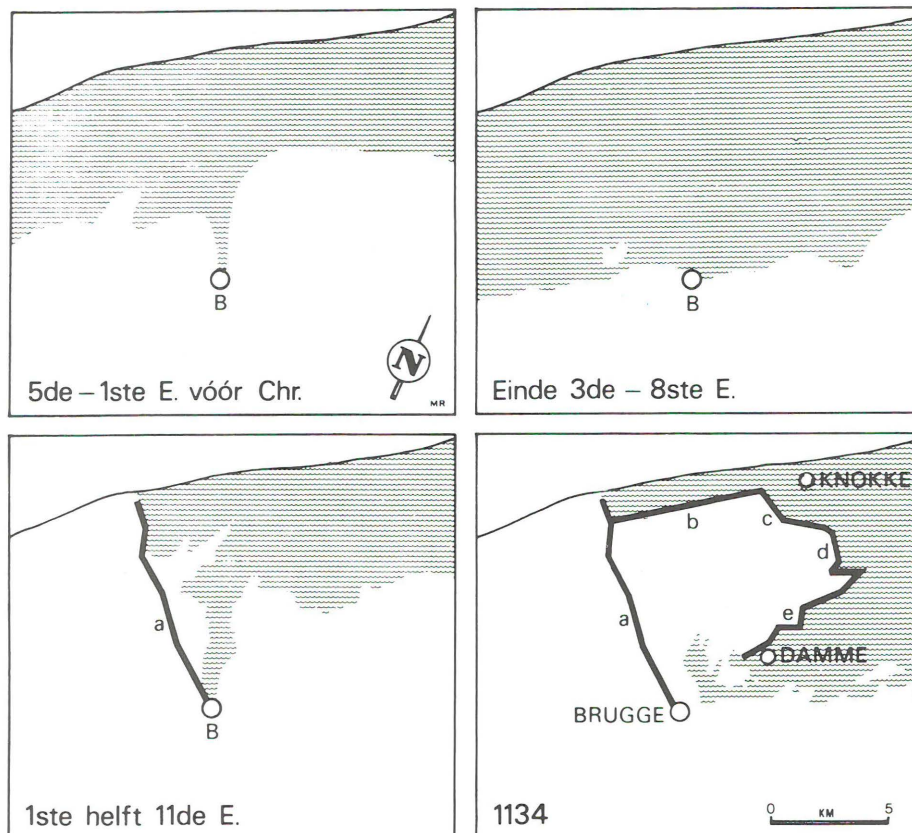
De voortdurende overstromingen van de Polders deden door hun schurend effect diepe krekens en geulen ontstaan.

Anderzijds zette de zee bij eb tij heel wat slib en zand af, die op hun beurt de krekens en geulen gedeeltelijk of helemaal dichtten.

Deze wisselwerkingen die ten gepaste tijde zeer hevig konden zijn, de zgn. transgressies, creëerden het typische Vlaamse landschap.

De Duinkerke-I-transgressie, die plaats vond tussen de vijfde en de eerste eeuw vóór Christus en die een diepe vaargeul naar Brugge trok, en de Duinkerke-II-transgressie, begonnen in de derde eeuw en die gepaard ging met zware overspoelingen, waren zeer belangrijk voor het huidige uitzicht van het landschap.

De laatste transgressie schiep een grotere kustvlakte en na het droogvallen in de achtste eeuw werden schapen gefokt op de zoute schorren. Het ontziltingsproces, in de negende eeuw gestart, maakte het



Afb. 1. De omvang en duur van de verschillende transgressies ten noorden van Brugge. Marc Ryckaert.

mogelijk veeteelt te houden en daarmee ontstonden de eerste boerderijen. Een diepe kreek tussen Brugge en de zee (tussen Blankenberge en Zeebrugge) liet in de eerste helft van de negende eeuw schoorvoetend de eerste handelsactiviteiten naar Scandinavië toe.

Bij een zware overstroming uit 1134 ontstond een vaargeul op de plaats waar er geen dijk was gebouwd, tussen Knokke en Cadzand, naar de plaats waar later Damme zou worden gesticht in 1180. Deze overstroming veroorzaakte het ontstaan van het Zwin, dat als een geschenk uit de hemel kwam voor Brugge, die in 1134 reeds een vooraanstaande stad was geworden. De vaargeul die vanuit Damme vertrok werd verbonden met de Reie die door Brugge liep. Damme verwierf haar faam als voorhaven en overslagplaats naar Brugge. Vóór 1134 meerden de schepen aan op twee verschillende plaatsen te Brugge: een eerste, het *Wik* was gelegen rond de Sint-Gilliskerk, de andere aanmeringsplaats, het *Ketelwik*, lag in de buurt van de Jan Miraelstraat.

In de haven van Damme werden de goederen overgeladen van grote op kleinere schepen die doorvaarden tot in het centrum van Brugge: het laden en lossen gebeurde enerzijds in de overdekte Waterhalle, afgebroken in 1787 en waar nu het Provinciaal Gouvernementsgebouw staat, anderzijds op het Kraanplein dat in de dertiende eeuw het gezelschap kreeg van een enorme kraan, die het lossen en laden moest vergemakkelijken. Op verschillende schilderijen, o.a. op het *Mystiek Huwelijk van de H. Catharina*, geschilderd door Hans Memling (ca. 1435-1494), staat deze kraan afgebeeld.

Heel wat kleinere havenplaatsen ontstonden rond Damme: Mude, Hoeke, Sluis... Belangrijk voor Brugge was de onrechtstreekse verbinding met Gent, via de Lieve die tot aan Damme kwam. Door deze gunstige evolutie werd Brugge het middelpunt van het economische gebeuren in het toenmalige Europa: van heinde en ver kwam men er om handel te drijven.

De kracht van de Brugse commerciële en economische expansie lag aanvankelijk in de lakennijverheid. De schapen op de zoute schorren gefokt, leverden wol die tot laken werd verwerkt. Vanaf de elfde eeuw nam de Vlaamse lakenexport een primordiale plaats in in de Europese exporthandel. Omdat Vlaanderen niet langer de aanvraag naar wol alleen kon bolwerken en tegelijkertijd de wolproductie afnam, werd op het einde van de elfde eeuw

Engelse wol geïmporteerd om verwerkt te worden met de Vlaamse.

Oorspronkelijk lagen de handelsactiviteiten ver buiten Brugge. Met het ontstaan van het Zwin in 1134 en het daarmee gepaard gaande handelsgebeuren werd Brugge vanaf de twaalfde eeuw het handelscentrum en de verblijfplaats bij uitstek voor zowel Vlaamse als vreemde kooplui. Nochtans op het einde van die eeuw ging de handel fel achteruit: er rezen conflicten tussen Vlaanderen en Engeland wat de in- en uitvoer van wol betrof, Duitsland voerde een protectionistische handelspolitiek ten nadele van Brugge en vele jaarmarkten verloren hun hoog aangeschreven naam en stierven een langzame dood. Daarenboven braken er sociale onlusten uit onder de ambachtslui, die evenmin bevorderlijk waren voor de Vlaamse economie. Tot slot investeerden de koningsgezinde patriciërs, die als de grote verliezers uit de Gulden Sporenslag van elf juli 1302 waren gekomen, hun geld in gronden en niet langer meer in de handel. Deze veranderingen in het economisch en sociaal klimaat spoorden Brugge aan het roer helemaal om te gooien. Brugge verkoos van nu af aan vreemde kooplui boven de Vlaamse. Er werd een reglementering uitgewerkt die de handel tussen Vlamingen en vreemdelingen en, wat belangrijker was tussen de vreemde kooplui onderling toeliet. Deze gasthandel leidde Brugge naar een ongekend hoogtepunt. De welvaart van de stad werd weerspiegeld in de kunsten: de Vlaamse Primitieven, de schitterende architectuur... moeten onrechtstreeks als produkten van de bloeiende economie beschouwd worden. Met deze ommezwaai werd tegelijkertijd een nieuw beroep gecreëerd, nl. dit van makelaar. Hij was de contactpersoon tussen koper en handelaar. Vanaf het einde van de dertiende eeuw werd iedereen verplicht handel te drijven via deze tussenpersoon.

De Duitse handelaars, verenigd in de Hanze, gesticht te Lübeck in 1158, en de Italianen, verenigd in consulaten, drukten ongetwijfeld hun stempel op het Brugse handelsleven. Hun aanwezigheid zorgde ervoor dat Brugge bevoorrad werd met de meest exclusieve goederen en materialen, gaande van eetwaren tot de meest zeldzame gesteenten en stoffen. Het belang van de Italianen situeerde zich vooral op het financiële gebied: zij introduceerden immers via Brugge de wissel- en geldmarkten in Europa. De Italiaanse bankiers zonden hun agenten uit naar Brugge: beroemd zijn de Portinari's die in dienst van de Florentijnse de'Medicifamilie werkten. Heel wat Vlaamse vooraanstaande families hebben gedurende vele jaren profijt gehaald uit het bestaan van deze Italiaanse banken, die herhaaldelijk borg stonden of

geld uitleenden. Poolse, Spaanse, Portugese en Engelse kooplui maakten zonder uitzondering deel uit van dit kleurrijke handelsgebeuren te Brugge.

Heel wat straat- en pleinbenamingen, gebouwen... herinneren ons thans aan hun aanwezigheid.

Het staat onomstootbaar vast dat deze vreemde kooplui eveneens het Brugse culturele leven hebben beïnvloed.

Ze werden door de inwoners als een van hen beschouwd: dat werd op een passende wijze geïllustreerd tijdens de Blijde Inkomst van 1515, georganiseerd ter ere van prins Karel, de latere Karel V, waar voorstellingen van de Italianen, de Spanjaarden en de Hanzeaten deel uitmaakten van de *tableaux vivants*, opgesteld aan de rand van de straten.

Brugge was tevens ook de plaats waar waardevolle kunstwerken werden verscheept en verhandeld. Het *Laatste Oordeel* van Hans Memling uit 1473, aangekocht door de de'Mediciagent Tani, vertrok vanuit Brugge richting Italië waar het nooit aankwam, aangezien het werd gekaapt op zee.

Het bevindt zich thans in het Poolse Gdansk. De aanvoer van barnsteen deed een bloeiende paternosterhandel ontstaan. Tegelijkertijd verwierf Brugge faam als producent van geelkoperen grafplaten.

De bloei van Brugge als haven- en handelsstad duurde tot het einde van de middeleeuwen. Van toen af aan verloor de stad haar statuut als het belangrijkste haven- en handelscentrum in Europa.

Antwerpen nam langzamerhand deze positie over en groeide gedurende de zestiende eeuw uit tot een groot kosmopolitisch centrum.

De verzanding van het Zwin lag mede aan de basis van de economische teloorgang van Brugge en haar havens. Reeds in de dertiende eeuw werd de doorgang tussen Brugge en de voorhavens Sluis, Biervliet en Damme bemoelijk. De verzanding had een dubbele oorzaak: enerzijds was zij het resultaat van een natuurlijk proces, anderzijds werd zij in de hand gewerkt door de drastische indijkingspolitiek, waardoor het schurend effect van de overstromingen afnam. De situatie werd zo erg dat sommige havens bij laag tij volledig droog kwamen te liggen, zodat de schepen vastliepen in het zand, en zware schade opliepen.

Aanvankelijk deed men een beroep op loodsdiensten, die uit vissers of schippers bestonden en die vertrouwd waren met de gevaarlijke plaatsen in het water, maar vanaf 1449 werd men officieel aangesteld als loods. Men maakte tevens ook gebruik van hulpmiddelen om de schepen veilig binnen te loodsen: boeien in het water, masten in

de duinen, vuurtorens, lichtbakens, zelfs de kerktorens werden als hulp gebruikt.

De Zwinstad probeerde zichzelf van de ondergang te redden door baggerwerken uit te voeren en door nieuwe openingen te zoeken naar de zee. Dit alles tevergeefs.

Ze liep zelf met de idee rond het waterdebiet te verhogen in het Zwin door gebruik te maken van het water van de Gentse Leie.

Dit laatste werd echter tegengewerkt door het Gentse bestuur. De schilder Lanceloot Blondeel (1498-1561) kwam in 1546 met een ingenieus plan voor de dag. Hij wou een verbinding tot stand brengen tussen Heist, vertrekkend uit de duinen, daar waar de minste weerstand te vinden was, en de stad Brugge. De vaargeul werd naar het noordoosten gericht, zodat de schepen niet gehinderd werden binnen te varen bij onguur weer. Hierop zou een eivormige voorhaven, vierhonderd hectaren groot, worden gebouwd waaruit een rechtlijnig kanaal naar Brugge vertrok.

De kunstenaar voorzag aan de in- en uitgangen van deze voorhaven sluisen, die de doorgang naar Damme, Gent en Sluis waarborgden. De haven zou daarenboven begrensd worden door twee kreken: enerzijds door de *Prinsenspolderkreek* die als functie had het water van de vaargeul te zuiveren, anderzijds door de *Gauwelooskreek*, die het water in de haven moest zuiveren en die tegelijkertijd ook als haven kon gebruikt worden.

Deze ontwerpen, bewaard in het Brugse Stadsarchief, hadden de ondergang van Brugge als havenstad kunnen vermijden; maar ze werden verworpen door het stadsbestuur, dat de plannen te revolutionair achtte en te duur om uit te voeren.

Het plan van Lanceloot Blondeel zou pas driehonderd jaar later heropgenomen worden door Baron de Maere d'Aertrycke, die het gebruikte als basisprincipe waarop de haven van Zeebrugge werd geconcipeerd.

De daaropvolgende jaren waren jaren van strijd tegen de kracht van het water en de verzanding: dammen, kanalen... werden aangelegd, die maar tijdelijk het probleem oplosten.

Tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621), de tijdelijke wapenstilstand in de Tachtigjarige Oorlog tussen de Verenigde Republiek en de aartshertogen Albrecht en Isabella, werd op initiatief van de aartshertogen de Oostendse haven hersteld. Tevens werden twee belangrijke kanalen gegraven: het kanaal Brugge-Gent, dat vertrok aan het Minnewater en het kanaal Brugge-Oostende. Er werd ook een verbinding gegraven tussen Duinkerke-Veurne, Veurne-Nieuwpoort en Nieuwpoort-Plassendale.



Afb. 2. *Ontwerp voor een nieuwe verbinding met de zee*, tekening, 44,5 x 60 cm., Lanceloot Blondeel, 1546. Brugge, Stadsarchief.

In 1664 werd toestemming verleend tot het uitdiepen van de Oostendse Vaart, die langzaam maar zeker aan het dichtslibben was. Tijdens de zeventiende eeuw speelde Oostende een belangrijke rol als zeehaven: zij was op dat moment immers de enige haven in Vlaanderen. Wanneer een jaar later het licht op groen werd gezet om te Brugge een handelskom aan het uiteinde van de Oostendse Vaart te bouwen, betekende dit een nieuwe start voor het Brugse handels- en havenleven. Deze kom bevond zich aan het huidige Dampoortkwartier. De aanwezigheid van een dergelijke handelskom liet toeschepen van allerlei afmetingen te ontvangen. Langzamerhand groeide de *Handelskom* uit tot een druk handelscentrum. De kaaiemeester oefende toezicht uit, verleende toestemming om te laden en te lossen, gaf de opdracht tot aanmeren en sloot 's avonds de poorten om diefstal te vermijden. In 1669 werd de verbinding tussen Brugge en Oostende verbeterd door het installeren van een sluis te Slijkens.

Het zou tot in de achttiende eeuw duren vooraleer het gehele vaarwegensysteem aan grondige verbeteringen zou onderworpen worden. Onder Maria Theresia (1717-1780) werden de kanalen Brugge-Gent en Brugge-

Oostende aangepast, te Brugge werd de Coupure gegraven, die de ontbrekende schakel was in de verbinding tussen Gent en Oostende, en de Gentse Coupure zorgde voortaan voor de link tussen de Leie en de Schelde. Tijdens dezelfde eeuw nam de *Handelskom* sterke uitbreiding: de kom werd langzamerhand helemaal ingesloten door woningen en pak- en stapelhuizen. Onder het Oostenrijks bewind kende de *Handelskom* een economische hoogbloei. Het einde van het Ancien Regime, in 1789, betekende ook het einde van de *Handelskom*. Na de Franse overheersing in 1815 was er kleine opflakking van handelsactiviteiten, maar deze bloedden dood met de Revolutie in 1830.

Het handelsgebeuren heeft voor heel wat kunstenaars gedurende vele eeuwen als inspiratiebron gediend: de Brugse kraan, het Minnewater met het Kanaal Brugge-Gent, de *Handelskom*, de kaaien, de schippersactiviteiten, de Waterhalle... Sommige zijn van onschatbare waarde, aangezien zij een situatie of een gebouw weergeven die niet meer bestaan. Alleen via hen kan enerzijds de grootsheid en de faam en anderzijds de teloorgang van een verdwenen maatschappij gereconstrueerd worden.



Afb. 3. *De Handelskom met Zicht op Brugge*, olieverfschilderij, H. Van Minderhout, 1653. Brugge, Stedelijke Musea.

Het bouwen van de haven van Zeebrugge, gestart op het einde van de negentiende eeuw, zou vooraf gegaan worden door heel wat discussie. In 1905 was alles voltooid, maar reeds in 1914 begon de geschiedenis zich te herhalen: waar de Brugse middeleeuwse haven mee werd geconfronteerd, ervaarde nu ook Zeebrugge: langzaam maar zeker slibde de voorhaven dicht. Ditmaal spaarde men kosten noch moeite om dit euvel tegen te gaan. Tijdens de oorlogsjaren speelde Zeebrugge een belangrijke rol. In de naoorlogse jaren werd met man en macht gewerkt om van Zeebrugge een haven van wereldformaat te maken; de bloeiende havenactiviteiten, de aanwezigheid van allerlei soorten tankers... bewijzen dat men in dit opzet is geslaagd.

ZEEBRUGGE: EEN MODERNE EN POLYVALENTE HAVEN

*Louis Vande Kerckhove
Adviseur M.B.Z.*

1. Zeebrugge tijdens de laatste 25 jaar

Met een goederenverkeer van 2,2 miljoen ton in 1965 werd voor de eerste maal in de geschiedenis van de haven, het cijfer van 2 miljoen ton overschreden.

In het jaarverslag van de M.B.Z. werd toen geschreven: "... blijkt dat de havenbedrijvigheid verder toeneemt en dan voornamelijk in de zeeverkeer waar alle voorgaande geboekte topcijfers werden overschreden".

Nog merkwaardiger echter was, in datzelfde verslag, de volgende tekst: "... De evolutie van de verkeerstechniek dwingt iedereen te zoeken naar nieuwe mogelijkheden om de snelheid en de efficiëntie van het vervoer en het verhandelen van goederen verder op te drijven. In dat perspectief wordt aan de snelhaven Zeebrugge dan ook een stijgende belangstelling toegekend in de transportmiddelen". Deze voorspelling zou inderdaad kort daarop werkelijkheid worden.

2. De nieuwe technieken

De technologie in het maritiem vervoer en de goederenbehandeling heeft zich gedurende een lange tijd vrij geleidelijk ontwikkeld. Deze ontwikkeling heeft zich echter vooral vanaf de jaren vijftig op versnelde wijze voorgedaan.

Twee tendenzen tekenden zich af:

- de nieuwe technieken inzake de behandeling van stukgoederen (nl. de vorming van grote eenheidsladingen) en de opkomst van nieuwe scheepstypes die daaraan gestalte gaven, de roll-on/roll-off en de containerschepen;
- de schaalvergroting van de schepen waarbij op amper twee decennia de tonnenmaat van bepaalde scheepstypes vertienvoudigde. Vooral bij de erts- en de petroleumschepen was de groei spectaculair: van het klassieke 15 à 20.000 ton schip naar 100 à 150.000 ton voor de ertsschepen en 250.000 ton en zelfs meer voor de petroleumschepen.

De introductie van deze nieuwe en grote schepen bracht uiteraard een verandering teweeg in de havenkeuze door de rederijen. De bouw- en exploitatiekosten van de schepen dwong hen er toe alléén die havens aan te lopen die, naast voldoende grote toegangsmogelijkheden, ook een snelle

rotatie aan het schip verzekerden. De aan de kust gelegen havens hadden hier een duidelijk voordeel. De ligging van Zeebrugge aan de kust van de Noordzee bood de haven nieuwe kansen.

3. Deze nieuwe technieken en hun invloed op het goederenverkeer in Zeebrugge

Op deze nieuwe tendenzen kon de haven van Zeebrugge vrijwel onmiddellijk inspelen. Drie belangrijke nieuwe trafieken kwamen kort na elkaar tot stand:

- de roll-on/roll-off dienst op het Kanaal tussen de haven van Dover en Zeebrugge. Het eerste schip van deze dienst, verzekerd door de Britse rederij "Townsend Car Ferries Limited" legde in Zeebrugge aan op 15 maart 1966. Die datum was niet alléén de start van een eerste scheepvaartlijn van dit type in Zeebrugge die op zichzelf van uitzonderlijk belang voor de haven zou worden, maar het inspireerde vele andere rederijen ook Zeebrugge te weerhouden als aanloophaven voor hun lijndiensten van en naar Groot-Brittannië.
- de containerlijndienst in Zeebrugge, verzekerd door British Railways in samenwerking met de Belgische Spoorwegen en de Société Belgo-anglaise des Ferry Boats, van/naar de Britse haven Harwich. Het eerste containerschip in Zeebrugge, de Sea Freightliner I, legde aan op 19 maart 1968. Het succes van deze dienst toonde de mogelijkheden aan van Zeebrugge als containerhaven. Een tweede terminal werd gebouwd en ging van start in juni 1971. Diverse lijndiensten naar belangrijke vaargebieden kwamen tot stand zodat Zeebrugge op vrij korte tijd een plaats tussen de grote containerhavens in West-Europa verwierf.
- de aanvoer van ruwe aardolie door de Amerikaanse petroleummaatschappij Texaco om haar raffinaderij in Gent te bevoorraden. De vaargeul naar de haven werd verder uitgediept zodat grote tankers met een gedeeltelijke lading konden binnenlopen. Op 5 mei 1968 meerde de eerste grote tanker af (de "Regent Liverpool"). Gezien de capaciteit van deze raffinaderij, bedroeg de aanvoer van ruwe aardolie circa 7 miljoen ton per jaar.



Afb. 4. De werken die werden uitgevoerd in het kader van het Raamkontraat, werden in 1990 voltooid en opgeleverd. De bouw van kaaimuren in de voor- en achterhaven moet nog verder gebeuren zodat nieuwe terminals en andere projecten kunnen ingeplant worden. Dit behelst o.m. : 1. De bouw van de containerkaaimuur in de westelijke voorhaven; de officiële start ervoor werd gegeven op 19 november 1991 door de heer Joban Sauwens, Gemeenschapsminister voor Openbare Werken en Verkeer. 2. De bouw van de kaaimuur (de Canadakaai) in de zuidelijke achterhaven werd beëindigd zodat de containerterminal voor Cast opgericht en afgewerkt kon worden. 3. De bouw van het ontvangst- en meetstation voor Noors aardgas en de aanleg van de Zeepipe. 4. De oprichting van het Distributiepark Zeebrugge. 5. De verlenging met 300 m van de Bastenakenkaai; de werken werden begin 1992 opgestart. 6. Een terrein van 20 ha werd gereserveerd voor de bouw van een elektrische centrale.

4. De uitbouw van de haven

Door deze drie belangrijke trafieken steeg het goederenverkeer in de haven tot circa 10 miljoen in 1970 en zou zelfs oplopen tot 15 miljoen ton in de tweede helft van de jaren '70. In het licht van de verder te verwachten stijging van het goederenverkeer en de inzet van nog grotere en méér gespecialiseerde schepen enerzijds en rekening houdend met de toen beperkte diepte in de toegangspas en vooral de beperkte oppervlakte van de kaaiterrinen anderzijds, was het duidelijk dat Zeebrugge, op termijn gezien, geen rol van grote betekenis zou kunnen blijven spelen.

De keuze moest gemaakt worden tussen twee mogelijkheden :

- ofwel verder schommelen rond dit trafiekcijfer om uiteindelijk toch verdrongen te worden,
- ofwel overgaan tot een uitbouw op grote schaal teneinde alle mogelijkheden van een aan de kust gelegen snelhaven volwaardig te benutten.

Van private zijde uit was men overtuigd van deze mogelijkheden en talrijke voorstellen werden geformuleerd voor de bouw van een nieuwe haven, in zee, aan de kust of een combinatie van beide.



Afb. 5. De Pierre Vandamme sluis (lengte 500 m, breedte 57 m, waterdiepte tot 18,50 m) die schepen tot 150.000 ton kan schutten.

De “Commissie Verschave”, opgericht door de Regering om deze voorstellen te evalueren, adviseerde de uitbouw positief en formuleerde een eigen voorstel dat als basis zou dienen voor de Regeringsbeslissing om Zeebrugge tot een volwaardige en polyvalente zeehaven uit te bouwen. Begin 1970 nam de Regering inderdaad de beslissing tot een grootschalige uitbouw van de haven. De werken startten met de bouw van de nieuwe zeeluis (maart 1972) en nadien met de bouw van een eerste dok in de achterhaven (oktober 1974). Een definitieve beslissing voor de uitbouw van de buitenhaven werd in 1976 genomen; dit gebeurde onder de vorm van een raamkontraat afgesloten met de tijdelijke vereniging “Zeebouw-Zeezand”, een groep gespecialiseerde bouwfirmas en studie bureaus.

De bouw van het noordelijk dok in de achterhaven maakte de uitgifte van de eerste terreinen mogelijk vanaf 1982/3. Toen eind 1984 de zeeluis in gebruik genomen werd, gaf ze toegang tot een nieuw operationeel havengebied rondom dit dok. Tegen midden 1985 waren ook de werken in de buitenhaven zodanig gevorderd dat de nieuwe haven, alhoewel nog niet volledig afgewerkt, door Z.M. Koning Boudewijn op 20 juli van dat jaar kon ingewijd worden.

5. De huidige structuur van de haven

1) de buitenhaven van Zeebrugge

Dit gebied, op de zee gewonnen, wordt volledig beschermd door lange strekdammen (de westelijke dam die 4.280 m lang is en de oostelijke dam met een lengte van 4.030 m) en door de Leopold-II-dam (de oorspronkelijke dam van 2.487 m).

In dit gedeelte van de haven zijn vijf ro-ro terminals gebouwd en twee terminals voor het containerverkeer.

Ook de nieuw op de zee gewonnen zone tussen de westelijke strekdam en de Leopold- II-dam zal integraal voor het container- en ro-ro verkeer voorbehouden worden.

De oostelijke nieuwe havenzone herbergt de gasterminal (aanvoer met methaantankers van vloeibaar gemaakt aardgas dat na tijdelijke opslag, opnieuw gasvormig wordt gemaakt voor verdeling in het net).

2) de sluizen van Zeebrugge

Twee sluizen vormen de verbinding tussen de buiten- en de achterhaven:

- de Pierre Vandammesluis (500 m lang, 57 m breed en met een bruikbare waterdiepte tot 18,50 m) voor schepen tot 150.000 ton
- de Visartsluis (210 m lang, 20 m breed en met een diepte tot 9 m.)

3) de achterhaven van Zeebrugge

De achterhaven (met een totale oppervlakte van ongeveer 1.500 ha) heeft vier dokken:

- het noordelijk dok met 2.000 m kaaimuur op een diepte van 14 m.
- het zuidelijk dok met 1.200 m kaaimuren, op een diepte van 18,50 m. Dit dok zal tot op een lengte van circa 2.000 m naar het zuiden doorgetrokken worden en op die wijze bijkomende kaaiterreinen ontsluiten.
- het Prins Filipsdok.
- het voormalig ferrydok.

4) Het Boudewijnkanaal en de binnenhaven van Brugge

Het Boudewijnkanaal (lengte 10,2 km, waterdiepte 8,00 m) leidt naar de binnenhaven van Brugge die uit drie dokken bestaat (het Groot en het Klein Handelsdok en het Nijverheidsdok).

De binnenhaven van Brugge (en dus het ganse havengebied) staat via een sluis voor de binnenscheepvaart in verbinding met het kanaal Oostende-Brugge-Gent en zo met het nationale en internationale binnenvaartnet.

6. De voornaamste functies van de haven

Door de ligging aan de kust kunnen de schepen snel de haven aanlopen, de diepte in de toegangsgeul laat toe grote schepen te ontvangen, de technische uitrusting en de hoge productiviteit van de arbeidskrachten staan borg voor een snelle behandeling van schip en lading, de uitstekende verbindingswegen laten toe een uitgestrekt hinterland te bedienen. Zeebrugge bezit dus de noodzakelijke troeven om op diverse domeinen een vooraanstaande rol te vervullen:

a) Als roll-on/roll-off haven

De eerste ferrydienst tussen Zeebrugge en de haven van Dover ging van start in 1966. Het aantal afvaarten, eerst één of twee per dag, werd spoedig verhoogd tot 3 à 5 en zelfs méér.

De schepen die aanvankelijk ingelegd werden, waren vooral uitgerust voor het vervoer van personenwagens en hadden een eerder beperkte capaciteit voor vrachtwagens.

Vanaf 1971 werd de eerste speciaal gebouwde ferryterminal in de voorhaven in gebruik genomen, weldra gevolgd door een tweede. De snelle rotatie van de schepen in Zeebrugge toonde aan dat Zeebrugge een geschikte Continentale ferryhaven was en verscheidene rederijen startten lijndiensten op tussen Zeebrugge en andere Britse havens. Bijkomende aanlegposten werden gebouwd ofwel door deze rederijen ofwel door gespecialiseerde stouwerijen voor het ro-ro verkeer.

In de voorhaven van Zeebrugge zijn thans vijf ro-ro terminals die samen twaalf aanlegposten hebben nl.

- de publieke terminal uitgebaat door het Havenbestuur voor P & O European Ferries met vier aanlegposten waarvan twee met enkele brug en enkele rijstrook één met dubbele brug en enkele rijstrook
- de terminal van North Sea Ferries met twee aanlegposten
- SeaRo Terminal heeft drie verschillende terminals met in totaal zes aanlegposten: de Zweedse-kaai-terminal met drie aanlegposten de Britannia-terminal met twee aanlegposten de Pacific-terminal met één aanlegpost. De totale laad- en loscapaciteit van deze aanlegposten bedraagt 3.000 vrachteenheden per 24 uur. Alle soorten van ro-ro ladingen worden behandeld: begeleide en niet-begeleide vrachtvoertuigen, opleggers, tankcontainers, zware en gevaarlijke goederen.

De evolutie van het goederenverkeer verliep dan ook zeer spectaculair:

1970	32.000 vrachteenheden	492.000 ton goederen
1980	258.000 vrachteenheden	3.881.000 ton goederen
1990	805.000 vrachteenheden	12.291.000 ton goederen

Vanaf 1986 is Zeebrugge zelfs de belangrijkste Continentale haven geworden voor het ro-ro verkeer van/naar Groot-Brittannië met een aandeel van circa veertig procent van de totale vracht op wielen in de range van havens tussen Le Havre en Amsterdam.



Afb. 6. De voorhaven van Zeebrugge met o.m.
 – links vooraan: 2 ferryschepen van P & O European Ferries van de diensten op Dover en Felixstowe
 – links achteraan: 2 ferryschepen van North Sea Ferries van de diensten op Hull en Middlesbrough
 – rechts: O.C.Z. terminal met 2 schepen van trans-atlantische diensten.



Afb. 7. De Zweedse Kaai ro-ro terminal van SeaRo

Zeebrugge telt volgende lijndiensten :

Rederij	Bestemming	Type dienst	Frequentie
P&O European Ferries	Dover	vracht	8 per dag
idem	Felixstowe	vracht/passagiers	2 per dag
North Sea Ferries	Hull	vracht/passagiers	1 per dag
idem	Middlesbrough	vracht	6 per week
Cobelfret	Purfleet	vracht	3 per dag (6 x)
idem	Immingham	vracht	1 per dag (6 x)
U.E.E.C.	Harwich	vracht	3 of 4 per week
		(nieuwe wagens)	
Ford Motor Co	Dagenham	vracht	2 per dag (6 x)

Naast de lijndiensten van/naar Engeland worden ook andere vaargebieden bediend, nl.

Fred Olsen	Oslo	vracht	1 per week
Wallenius	Midden- en Verre-Oosten	vracht	1 per 14 dagen

De stijging van het goederenverkeer, de noodzaak om de kostprijs per vervoerde eenheid te drukken en de uitdaging van de tunnel onder het Kanaal, deed de rederijen er toe besluiten zeer grote schepen in de vaart te brengen (ook op gebied van het ro-ro vervoer, kan men van diverse “generaties ro-ro schepen” spreken): eenheden die 120, 150 en zelfs 180 vrachtvoertuigen van 12 m op twee of meer dekken kunnen vervoeren. Vandaar de noodzaak voor de haven om aanlegposten met twee rijbruggen te bouwen teneinde de los/laadtijd voor dergelijke aantallen voertuigen minimaal te houden. Zeebrugge beschikt over twee dergelijke aanlegposten.

b) als containerhaven

De opkomst van de container in het midden van de jaren '60 heeft diepgaande wijzigingen in de vervoers- en havenconomie veroorzaakt. Aan de basis van het ontstaan en de doorbraak van de containerisatie lag het streven de ladingsbreuk in de vervoercyclus tussen de productieplaats en de eindbestemming van de goederen te vermijden. Dit was noodzakelijk om én de snelheid van het vervoer op te drijven én de kostprijs ervan te drukken. De invoering van de vorkheftruck had reeds de overgang mogelijk gemaakt van de “manload” van 60 à 75 kg naar het standaardpallet van 500 kg en meer. De volgende stap was het bundelen van een aantal palletten naar de meest voor de hand liggende vervoerseenheden, de vrachtwagen. De vrachtwagen met zijn lading werd aan en van boord gereden zodat de goederenbehandeling in de haven zelf kon vermeden worden.

De ro-ro techniek zou vooral voor de korte zeetrajecten de ideale oplossing worden en een zeer grote vlucht nemen. Voor de lange afstandsverbindingen zag men in dat het meer rendabel was het duurste gedeelte van de vrachtwagen, nl. de trekker, ter plaatse te laten en alléén de oplegger met de lading te verschepen. Wanneer men er toe kwam enkel de laadbak van de oplegger te verschepen, was de container geboren. Containers werden eerst met omgebouwde klassieke vrachtschepen vervoerd maar spoedig werden de eerste “full containerschepen” in de vaart gebracht, aanvankelijk met een capaciteit van 500 à 750 containers maar zeer snel oplopend tot eenheden van 1.500 à 3.000 containers en zelfs meer (eerste, tweede, derde en vierde generatie van containerschepen). Om een maximale rotatie te bereiken, moesten deze schepen een snelheid van 25 en meer knopen ontwikkelen. Benevens de full containerschepen, werden ook schepen voor het gelijktijdig vervoer van diverse goederensoorten gebouwd zoals het conro schip (vervoer van containers en ro-ro lading) en het conbulk schip (containers en stortgoederen). Diverse types van containers werden gebouwd naargelang het soort goederen dat diende vervoerd te worden: de flats en de open-top-containers voor stukgoederen maar ook tank- en bulkcontainers, koel- en geventileerde containers, allemaal met de standaardafmetingen van 20, 30 en 40 voet bij 8 voet hoog.



Afb. 8. De shortsea containerterminal met 2 schepen (één van de dienst naar Felixstowe en één van de Ford dienst van Dagenham). De Ford containers gaan per spoor naar Valencia.

Ook voor de havens bracht de container een ware omwenteling teweeg. Vele havens hadden noch de toegangsmogelijkheden, noch de ruimte of de uitrusting om deze containerschepen te ontvangen en zagen aldus hun stukgoedverkeer verdwijnen. Andere havens konden wél tijdig op deze vervoersrevolutie inspelen door ofwel bestaande kaaien en kaaiterreinen aan te passen maar meestal door hun op dat ogenblik in aanbouw zijnde kaaien en terreinen onmiddellijk voor het containerverkeer uit te rusten.

Ook Zeebrugge kon dat!
In 1966 startte Ferry-Boats met de bouw van de eerste container terminal en deze werd operationeel in maart 1968: de shortsea container terminal of S.C.T. hoofdzakelijk voor het verkeer van/naar Groot-Brittannië. De technische kenmerken van deze terminal zijn:

- oppervlakte: 5 ha
- kaailengte: 270 m of twee aanlegplaatsen voor het type schepen dat gebruikt wordt
- portaalkranen: 2 met een netto hefvermogen van 30 ton.
- vier sporenbundels onder de kranen voor directe overlading van schip op spoorwagens en omgekeerd.

Twee schepen werden aanvankelijk ingelegd (de Sea Freightliner I en de Sea Freightliner II, beide met een capaciteit voor circa 200 containers van 20 voet). Beide schepen deden een volledige rondvaart Harwich-Zeebrugge en terug op 24 uur.

De grote rederijen en internationale consortia die zich weldra vormden voor het wereldwijd vervoer van containers, zochten naar strategisch gelegen havens, snel en gemakkelijk bereikbaar en met een hoge productiviteit. Zeebrugge beantwoordde perfect aan deze eisen.

In juni 1971 werd door Ferry-Boats op het pas ingedijkte Westelijk schiereiland de tweede terminal gebouwd: de Ocean Containerterminal Zeebrugge of O.C.Z. voor het transatlantisch containerverkeer.



Afb. 9. De Ocean Containerterminal Zeebrugge (O.C.Z.)

De voornaamste technische kenmerken van de O.C.Z. terminal zijn:

- oppervlakte: 31 ha (19 ha voor de terminal en 12 ha voor stapeling van containers)
- kaailengte: westkaai 725 m
noordkaai 205 m
oostkaai 595 m (allemaal op een diepte van Z (-13) LLWS)
- portaalkranen: 5
westkaai: 2 van 45 ton en
en 1 van 35 ton
oostkaai: 2 van 40 ton
- vier sporenbundels onder de kranen voor directe overlading van schip naar spoorwagen en omgekeerd
- installaties voor het op de gewenste temperatuur houden van bederfelijke goederen (fruit, vlees).

De eerste gebruiker van deze nieuwe terminal was het consortium van Europese rederijen die het vaargebied naar en van Australië (later ook Nieuw-Zeeland) bedienden, nl. de Australia-Europe-Container-Service of AECS (later ANZECS). Deze dienst betekende werkelijk de internationale erkenning van Zeebrugge als containerhaven.

De evolutie van het containerverkeer in Zeebrugge verliep als volgt:

1970	93.000 TEU's *	962.000 ton goederen
1980	181.000 TEU's	1.988.000 ton goederen
1990	335.000 TEU's	3.947.000 ton goederen

* TEU's: containers met een lengte van 20 voet (= twenty equivalent units)

De vaste lijndiensten tot eind 1991 waren de volgende:

Rederij of consortium	Bestemming	Frequentie van de aanlegbeurten
ANZECS	Australië en Nieuw-Zeeland (de enige loshaven voor Benelux en Noord Frankrijk)	1 per week
Australia-New Zealand-Europe-Container-Service		
A.B.C.	Australië, Nieuw-Zeeland, Centraal en Oostkust Noord-Amerika (conbulk schepen)	3 per maand
Antwerp Bulk Carriers		
SAECS	Zuid Afrika	1 per week
South Africa-Europe Container Service		
CAROL	Caraïbische eilanden en Golf van Mexico	3 per maand
Caribbean Overseas Lines		

Begin 1990 nam de Canadese rederij Cast (1983) Ltd de beslissing Zeebrugge aan te duiden als haar Europese "hub" haven (éénige aanleg- en distributiehaven) voor haar wekelijkse dienst met conbulk schepen tussen Noord-Amerika (Montreal) en Europa. In de achterhaven van Zeebrugge werd een terrein in concessie genomen voor de bouw van een eigen terminal die begin 1992 operationeel werd. De voornaamste technische kenmerken van deze terminal zijn:

- oppervlakte: 38 ha
- kaailengte: 606 m op een waterdiepte van 18,50 m (geen tijverschil)
- aantal kranen: drie post-panamax met SWL 50 ton.
- capaciteit van de terminal: 300.000 TEU's per jaar.

Deze containerdienst is op drieërlei vlak uniek:

- per Continent wordt slechts één haven aangedaan: Zeebrugge in Europa, Montreal in Noord-Amerika
- er wordt een volledig geïntegreerde dienst van deur tot deur aangeboden waarbij Cast instaat voor alle schakels in de vervoersketen (niet alléén het zeetransport maar ook het landtransport en de behandeling in de haven langs beide zijden van de oceaan).
Voor dit landtransport worden door Cast alle vervoermedia ingezet: weg- en spoorvervoer, zee- en binnenschepen: **HET** voorbeeld van een 100 % intermodale dienst.
- de schepen zijn van het gemengde type (nl. conbulk schepen) en voeren naast de containers ook erts aan.

De komst van Cast zal niet alléén het containervervoer in belangrijke mate doen toenemen (circa 180 à 200.000 teu's op jaarbasis) maar zal vooral aantonen dat Zeebrugge de meest geschikte haven is voor het intermodaal containervervoer. De komst van Cast impliceert volgende lijndiensten:

Rederij	Bestemming	Frequentie
Cast	Montreal	1 x per week
Cast feeder-diensten	Ipswich	2 x per week
	Kiel	1 x per week
	Fredericia	1 x per week
	Varberg	1 x per week
Bugsier Line	Dublin/Cork	1 x per week



Afb. 10. De containerterminal van Cast (1983) Ltd, operationeel sinds januari 1992

c) als aanloophaven voor diepstekende schepen

Het aanlopen van de petroleumschepen vanaf 1968 had de aanloophavens in Zeebrugge voor grote en diepstekende schepen reeds aangetoond.

In 1976 werd Zeebrugge aangeduid als de Belgische aanloophaven voor de methaanschepen. Gelijkzeitig werd Zeebrugge ook weerhouden als aanloophaven voor de grote containerschepen die in de vaart gebracht werden tussen Zuid-Afrika en Europa.

In het kader van het programma voor de uitbouw van de haven, werd de vaargeul uitgediept teneinde grotere schepen te kunnen ontvangen.

Met de opening van de nieuwe zeesluis en de openstelling van het noordelijk dok in de achterhaven, konden dergelijke schepen ook afmeren in de achterhaven.

Door de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij (Z.B.M.) werd daar een terminal gebouwd voor de aanvoer van droge stortgoederen, aangevoerd met schepen met een diepgang beperkt tot 44 voet. De ingebruikname van de diepwaterkaai in het zuidelijk dok vanaf april 1989 (waterdiepte 18,50 m) laat toe schepen te ontvangen met een diepgang tot 52 voet (schepen tot 150.000 ton); de

grootste individuele lading tot nog toe aangevoerd, bedraagt 148.500 ton. Deze diepte laat toe na verdere uitdieping van de vaargeul ook schepen met een diepgang tot 55 voet te ontvangen. Werken zijn in uitvoering om deze kaai met 300 m te verlengen om twee grote schepen gelijktijdig af te meren.

De uitrusting van deze terminal, die een oppervlakte heeft van 80 ha, omvat o.m.:

- vier portaalkranen (2 van 35 ton en 2 van 25 ton) die samen een loscapaciteit hebben tot 60.000 ton per 24 uur
- twee schoepenradladers voor het stapelen en het terug op de band laden van de stortgoederen
- transportbanden (circa 1.800 m) voor het transport van de losplaats naar de stapelen laadplaats
- een laadtoren voor het laden van de spoorwagens
- een sproeiinstallatie om de stortgoederen vochtig te houden en aldus verstuijing te voorkomen.

De aanvoer van droge stortgoederen, hoofdzakelijk erts en kolen, evolueerde als volgt:

1986	2,6 miljoen ton
1988	4,0 miljoen ton
1990	8,8 miljoen ton
1991	9,8 miljoen ton



Afb. 11. De "Mineral Zulu" die 148.500 ton ertsen aanvoerde (de grootste lading tot nog toe in Zeebrugge) naar de bulkterminal van Z.B.M.

d) als gespecialiseerde stukgoedhaven

Op de terreinen rond het noordelijk dok in de achterhaven zijn verschillende gespecialiseerde terminals gebouwd voor de behandeling van een brede waaier van stukgoederen en breakbulk cargo.

De voornaamste zijn :

- de terminal van Belgian New Fruit Wharf (B.N.F.W.) voor de aanvoer van vers fruit uit Centraal Amerika en het zuidelijk halfrond (o.m. bananen, appels/peren, kiwi- en citrusfruit, exotisch fruit). Drie fruitschepen kunnen gelijktijdig gelost worden. De lossing gebeurt met speciale cargoveyors (voor het massaal lossen van de kartons die daarna onmiddellijk gepalleteerd worden) en met mobiele walkranen voor de gepalleteerde lading. Het fruit wordt ofwel onmiddellijk naar bestemming afgevoerd (naar alle landen van West- en Centraal-Europa) ofwel tijdelijk opgeslagen in de ruime koelhuizen waar elke soort fruit op de gewenste temperatuur kan gehouden worden. In 1991 werd op deze terminal circa 600.000 ton fruit aangevoerd ; samen met de fruitaanvoer op andere terminals (o.m. de aanvoer met containers uit Zuid-Afrika) is Zeebrugge één van de belangrijkste aanvoerhavens voor fruit in Europa.
- de terminals van Combined Terminals Operators (C.T.O.) voor de aan- en afvoer

van conventioneel stukgoed, agri-bulk (granen, bloem, malt) en meststoffen, boomstammen en gezaagd hout, chemische produkten, produkten uit de metaalindustrie, ro-ro cargo.

- de terminals voor de trafiek van nieuwe personenwagens (SeaRo terminal). Grote contingenten nieuwe wagens worden door verschillende Europese constructeurs via Zeebrugge verscheept, hoofdzakelijk maar niet uitsluitend naar/van Groot-Brittannië.
- de terminals (SeaRo en Ferry-Boats) voor het intercompany vervoer van wisselstukken en onderdelen door grote constructeurs (hoofdzakelijk de Ford Motor Company) tussen hun diverse fabrieken in Groot-Brittannië en in Continentaal Europa. Dagelijks worden deze wisselstukken per schip (ro-ro en containerschepen) vervoerd tussen de Ford fabriek in Dagenham (langs de Theems) en Zeebrugge. Bij aankomst worden de dichtste bestemmingen (Genk, Keulen en Saarlouis) met vrachtwagens bediend ; voor verder afgelegen bestemmingen (zoals Valencia) worden de containers per spoor vervoerd.
- de verschillende terminals voor de aanvoer van diverse andere produkten (o.m. melasse, petroleumprodukten, granen)
- de terminal voor de aanvoer, opslag en distributie van vloeibaar gemaakt aardgas (Distrigaz) dat met methaanschepen uit Algerië wordt aangevoerd en, na



Afb. 12. Het noorderlijk dok in de achterhaven met een aantal gespecialiseerde terminals voor de behandeling van stukgoederen

hervergassing, in het net wordt gebracht voor distributie aan de openbare distributiebedrijven en de industrie in het binnenland. Elke week meert een schip af aan de terminal en lost circa 130.000 kubieke meter vloeibaar gemaakt aardgas in de drie opslangtanks die samen circa 270.000 kubieke meter gas kunnen bevatten. De aanwezigheid van deze gespecialiseerde terminal voor aardgas deed de Noorse groep Statoil er toe besluiten Zeebrugge te weerhouden als de aanlandingshaven voor het aardgas dat per pijpleiding uit de off-shore gasvelden van Noorwegen zal aangevoerd worden. De aanleg van de 850 km lange pijpleiding, de Zeepipe, is in uitvoering evenals de pijpleiding om het aardgas van uit Zeebrugge in transit naar Zuid-Europa door te sturen.

7. Verdere uitbouw van de haven

De infrastructuurwerken die vanaf 1970 in de haven uitgevoerd werden, hebben toegelaten interessante trafieken aan te trekken en een grote diversificatie in het goederenpakket tot stand te brengen.

Tijdens de voorbije tien jaar is het goederenverkeer immers gestegen van 9,3 tot 30,8 miljoen ton, hetzij een stijging met 231 % t.o.v. 1982 of een gemiddelde stijging per jaar van 14 %.

Met deze cijfers is Zeebrugge de snelst groeiende haven in Europa. Maar de haven is nog niet afgewerkt. In de buiten- en de achterhaven dienen bijkomende kaaimuren gebouwd en kaaiterreinen aangelegd te worden om nieuwe projecten aan te trekken, de toegangswegen naar en van de haven dienen uitgebreid te worden om de goederenstroom op een snelle wijze te verwerken.

Enkele van deze werken zijn reeds volop in uitvoering of worden binnenkort opgestart:

- in de achterhaven wordt de diepwaterkaai, de Bastenakenkaai, met 300 m verlengd (waterdiepte 18,50 m)
- in de buitenhaven wordt langs de zuidkant van het zuidelijk dok een kaaimuur van 1.023 m gebouwd. Deze kaaimuur zal het mogelijk maken over te gaan tot de oprichting van een containerterminal met grote capaciteit op de belendende terreinen (oppervlakte circa 80 ha) door de groep "Katoen Natie-Seaport Terminals". De timing van de werken is er

op gericht dat deze terminal ("Flanders Container Terminal" of F.C.T. genoemd) begin 1994 operationeel zal worden.

Deze kaaimuur kan bijkomend met 300 m verlengd worden.

Ook de later te bouwen noordkaai (lengte 1.500 m) zal voor het containerverkeer gereserveerd worden; dit dok zal dus, na voltooiing, een kaailengte van 2.700 m hebben (negen aanlegposten van elk 300)

- het noordelijk dok, Wielingendok, zal volledig ingericht worden voor het ro-ro verkeer zodat nieuwe lijndiensten naar/van andere bestemmingen kunnen aangetrokken worden
- in het zuidelijk deel van de achterhaven worden de werken opgestart voor de oprichting van een gespecialiseerd centrum voor de aanvoer, opslag en distributie van goederen: het Distributie Park Zeebrugge. Distributie wordt gezien als (meestal) de laatste schakel in het intermodaal vervoer waarbij één ondernemer (hetzij de rederij, de expediteur of een grote industriële onderneming) de gehele vervoersketting controleert. Nieuwe bevoorradingsstrategieën, het vormen van grote productie-eenheden die zoeken naar een verruimd afzetgebied, het wegvallen van de binnengrenzen in de E.E.G., zijn zoveel factoren die aan de logistiek van de distributie nieuwe opdrachten en nieuwe kansen geven. De grote vervoersstromen naar en van Europa worden geconcentreerd in een beperkt aantal strategische gelegen centra. Zeebrugge is door zijn centrale ligging binnen het ééngemaakt Europa, het netwerk van Europese en intercontinentale verbindingen, de bestaande en te verwachten goederenstromen beslist één van die centra en dus optimaal geschikt voor distributie naar het Vasteland, het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië. De oprichting van het Distributie Park Zeebrugge is andermaal een stap om op de nieuwe tendenzen in het vervoerswezen te kunnen inspelen.

8. Verbindingswegen naar/van de haven

Goede verbindingswegen zijn van vitaal belang voor de ontwikkelingskansen van een haven. In het licht van de verwachte groei van het goederenverkeer in Zeebrugge, dringen zich een aantal uitbreidingswerken op.

- voor het **wegverkeer**: de bouw van een nieuwe aftakking van de E 40 autostrade naar het punt Blauwe Toren (ten zuiden van de haven) en de aanleg vanaf die plaats van een zuidelijke

randweg, doorlopend tot aan de N 49 ter hoogte van Westkapelle. Vanaf deze zuidelijke randweg zouden een aantal vorkwegen alle delen van de haven rechtstreeks kunnen bedienen.

De nieuwe westelijke buitenhaven zou via een tunnel onder de Kustlaan op de westelijke vork aangesloten worden

- voor het **spoorvervoer**: de aanleg van een derde spoor op het traject tussen Brugge en de achterhaven van Zeebrugge en de aanleg van twee nieuwe sporen tussen Brugge en Gent
- voor de **binnenscheepvaart**: het graven van het Noorderkanaal vanaf de achterhaven van Zeebrugge naar het Kanaal Gent-Terneuzen toe teneinde een meer aangepaste verbinding voor binnenschepen en duwkonvoeien met de Rijn tot stand te brengen.

9. Zeebrugge ook een moderne vissershaven

Zeebrugge is de belangrijkste Belgische vissershaven en speelt ook op Europees vlak een toonaangevende rol. De vangst bedraagt méér dan 20.000 ton en de totale verkoop circa 2 miljard BEF per jaar.

De "Zeebrugse Visveiling" bouwt momenteel in de achterhaven van Zeebrugge een nieuwe vissershaven met veilinghal en een visverwerkingscentrum: het European Fish Centre (E.F.C.) dat eind 1992 operationeel zal worden.

10. Menselijke verhoudingen

Een strategische ligging, snelle toegankelijkheid, ruime kaaiterrinen, moderne uitrustingen en uitstekende verbindingswegen zijn van essentieel belang voor een haven.

Maar zelfs dat is niet voldoende.

Know-how en productiviteit zijn even belangrijk. En op dat vlak is Zeebrugge heel goed gewapend: de verstandhouding tussen de sociale partners is optimaal en de productiviteit behoort tot de hoogste in Europa.

Al deze factoren samen zijn een garantie voor de toekomst van de haven.

Er is dus beslist meer dan één reden waarom Zeebrugge, in het eengemaakte Europa van morgen, een dynamische en vitale rol zal spelen.

PLAN VAN DE HAVEN

- A Westelijke dam
- C Oostelijke dam
- D LNG terminal
- E Brittaniadok (ro-ro dok)
- F Pierre Vandammesluis
- G Verbindingsdok
- H Noordelijk insteeddok
- J Bastenakenkaai (diepwaterkaai)

- 1 Leopold-II-dam
- 2 Roll-on/roll-off terminals (Havenbestuur / P & O)
- 3 Ocean Container terminal Zeebrugge O.C.Z.
- 4 Sea-Ro Terminal
- 5 Roll-on/roll-off terminal (N.S.F.)
- 6 Pacific terminal (Sea-Ro)
- 7 Shortsea Container Terminal S.C.T.
- 8 Marinedok
- 9 Vissershaven
- 10 Visart-zeesluis
- 11 Prins Filipsdok
- 12 Slipway (scheepsherstellingen)
- 13 Voormalig ferrydok
- 14 Boudewijnkanaal
- 15 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 16 Afleidingskanalen (Schipdonk- en Leopoldkanaal)
- 17 Piekbesnoeiingsinstallatie (Aardgasopslag)
- 18 Polyvalente terminal (C.T.O. / C.M.B.)
- 19 Terminal voor stortgoederen (Z.B.M.)
- 20 Terminal voor fruit en andere landbouwproducten (B.N.F.W.)
- 21 Sea-Ro + Ford Center
- 22 Terminal voor hout en gekoelde produkten (C.T.O. / C.M.B.)
- 23 Zeepipe-terminal (STATOIL)
- 24 Cast containerterminal
- 25 Distributie Park Zeebrugge (D.P.Z.)

- B Wielingendok
- B' Containerdok (Seaport Terminals)
- I Zuidelijk Insteeddok
- K Verbreding van het Boudewijnkanaal
- L Gepland duwvaartkanaal

- Bestaande waterwegen of dokken
- In uitvoering of geplande waterwegen of dokken
- Bestaande havenzone
- Havenzone in uitvoering
- Geplande havenzone
- Woonzones
- Bestaande hoofdwegen
- Bestaande secundaire wegen
- In uitvoering of geplande wegen
- Spoorwegen
- Aardgaspijpleiding
- Windturbines
- Radartoren
- Gebouwen
- Steigers
- Pontons

