



THE PORT OF ZEEBRUGGE

With its position on the coast line, assuring direct access from the sea and therefore without loss of time for ships, Zeebrugge is a speedy port which figures amongst the most important West-European ports.

The port is being developed considerably, with :

- an open yet protected outer port, as a balcony set out into the North Sea, for all kinds of quick modern transport and as an energy port ;
- an inner port, accessible for ships of up to 125,000 tdw, via a new sealock.

The rentability of all these investments will be optimal, on the condition of further constructing

- a deepwater quay in the inner port ;
- inlet docks in the western part of the outer port ;
- the Northern canal for inland navigation.

Zeebrugge is a modern coastal port, efficient and reliable. Its customers have faith in its future.

LE PORT DE ZEEBRUGGE

Par sa situation sur la côte même avec un accès maritime direct, donc sans perte de temps pour les navires, Zeebrugge est un port rapide qui occupe une place importante parmi les ports en Europe occidentale

Le port se développe considérablement, notamment :

- un port extérieur ouvert et protégé, comme un balcon avancé sur la Mer du Nord pour toutes les modes du transport rapide moderne et comme port énergétique ;
- un arrière-port, accessible par une écluse pour des navires jusqu'à 125.000 tpl.

La rentabilité de ces investissements sera maximale a condition de la construction

- d'un quai en eau profonde dans l'arrière-port ;
- des bassins dans le port extérieur occidental ;
- du Noorderkanaal pour la navigation intérieure.

Zeebrugge est un port côtier moderne, efficace et fiable. Sa clientèle a confiance dans l'avenir de ce port.

HAVEN BRUGGE-ZEEBRUGGE

F. TRAEN

Voorzitter van de « Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen »

Na een uitzonderlijke bloei in de Middeleeuwen heeft de haven van Brugge een teloorgang gekend als gevolg van de verzanding van het Zwin en van de godsdienstoorlogen in de 16de en 17de eeuw.

Het is pas in de laatste decennia van de 19de eeuw dat de idee om op de Belgische kust een volwaardige zeehaven te bouwen, opnieuw op een overtuigende manier veld won.

Eerst in 1895 besliste het Belgische Parlement om een nieuwe zeehaven te bouwen. Toen deze nieuwe haven, Zeebrugge genoemd, in juli 1907 plechtig ingewijd werd door Koning Leopold II, betekende dit niet alleen de bekroning van een eeuwenlange strijd die de Bruggelingen gevoerd hadden om de verbinding met de zee opnieuw te herstellen, maar beschikte ons land over een volwaardige kusthaven die voor de economie van het land een belangrijke rol zou vervullen.

Deze nieuwe haven zag er bij de inwijding als volgt uit :

1) een **voorhaven**, gebouwd op het toenmalige strand, volledig beschermd door een kwart cirkelvormige dam (2.487 m) in zee gebouwd, later de Leopold II-dam genoemd. Deze voorhaven (een tijhaven dus) was als zodanig perfect bereikbaar voor alle op dat ogenblik in de vaart zijnde schepen. Eén der belangrijkste functies ervoor werd gezien als aanleghaven voor de vele, toen nog in de vaart zijnde transatlantische pakketboten ;

2) een **zeesluis** (210 m nuttige lengte, 20 m breed en met een nuttige diepte van 9 m onder de gemiddelde laagwaterstand bij halftij) die toeliet alle toen in de vaart zijnde schepen te versassen naar de achterhaven van Zeebrugge die uit 2 dokken bestond ;

3) een **zeekanaal** (ca. 12 km lang, 70 m breed aan de waterspiegel en met een waterdiepte van 8 m) dat de voor- en achterhaven van Zeebrugge verbindt met de binnenhaven in Brugge zelf (ten Noorden van de stad zelf) die uit 2 dokken bestond. Dit kanaal werd later het Boudewijnkanaal genoemd ;

4) een **sluis** tussen het Boudewijnkanaal en het kanaal Oostende-Brugge-Gent waardoor de haven aangesloten werd op het net van de Belgische binnenwateren.

De verwachtingen waren groot bij de opening van de nieuwe haven. Niet allen konden ingelost worden. Maar één zaak staat vast : 1907 heeft een nieuw tijdperk van de Belgische geschiedenis en van de maritieme geschiedenis van België ingeluid.

De eerste decennia zijn zeer moeilijk geweest. Reeds in het eerste decennium na de opening werd Zeebrugge geremd door oorlogsomstandigheden : tijdelijke sluiting en gedeeltelijke verwoesting. Na de moeizame wederopbouw onderging de jonge haven uiteraard ook de nadelige gevolgen van een wereldwijde economische recessie. Een relatieve doorbraak van het scheepvaartverkeer (ca. 1 miljoen ton) vanaf 1937 werd weer brutaal verstoord en afgebroken door een oorlog : volledige sluiting maar ook volledige vernieling. Gelukkig bleven er velen rotsvast overtuigd van de mogelijkheden die een haven op de kust voor ons land te bieden heeft. De wederopbouw werd dan ook onmiddellijk aangevat en was tegen het begin van de jaren '50 voltooid.

In de na-oorlogse periode kon het scheepvaartverkeer zich slechts langzaam herstellen en bereikte pas tegen 1956 het vooroorlogse peil. De havenuitrusting was immers totaal onvoldoende en slechts sporadisch werden enkele verbeteringswerken uitgevoerd, o.a. de bouw van een nieuwe terminal voor treinferry-schepen in de voorhaven en een indijking van een gedeelte van de westbank.

Vanaf het jaar 1960 werden plannen opgemaakt en uitgevoerd voor een meer systematische aanpassing en zo kunnen o.a. vermeld worden :

- de oostelijke afdamming van de voorhaven hetgeen een betere beschutting bood tegen de deining, de stroming en aanslibbing ;
- de uitbouw van het Westerhoofd in de voorhaven waarbij een nieuw havenareaal van ca. 20 ha gecreëerd werd, uitgerust met \pm 1.600 m kaaimuren op een waterdiepte van 13 m bij laagtij ;
- een vaargeul naar de haven, de « Pas van het Zand », werd verdiept tot op -9,30 m bij laagwater ;
- de uitrusting van de haven werd vervolledigd en gemoderniseerd door het bouwen van bijkomende kaaimuren en diverse terminals waardoor nieuwe trafieken konden aantrokken worden.

Deze investeringen gaven onmiddellijk aanleiding tot een drastische stijging van het scheepvaartverkeer in de haven : voor het eerst 2 miljoen ton in 1966, 5 miljoen ton in 1968, 10 miljoen ton in 1970.

Deze spektakulaire aangroei valt te verklaren door de grote belangstelling voor Zeebrugge vanwege de scheepvaartmaatschappijen en grote petroleumfirma's :

- Door de ligging op de kustlijn, op korte afstand van Groot-Brittannië, toonden vooral de Britse rederijen belangstelling voor Zeebrugge voor het steeds groeiende aantal veerbootdiensten tussen het Continent en Engeland.

Een eerste, dagelijkse dienst tussen Zeebrugge en de haven van Dover werd door de Engelse rederij Townsend Car Ferries verzekerd in 1966. De haven van Zeebrugge bleek zodanig geschikt voor deze nieuwe functie van ferry-haven dat kort nadien reeds het aantal afvaarten op 3 à 5 werd gebracht.

Maar ook verscheidene andere rederijen toonden een intensieve belangstelling voor Zeebrugge. Bijkomende lijndiensten werden geopend, andere havens werden aangelopen. Niet alleen voor het vracht- maar ook voor het passagiersverkeer werd Zeebrugge uitermate bekend en weldra zou het aantal passagiers tot 1,5 à 2 miljoen stijgen.

- De mogelijkheden van Zeebrugge waren ondertussen ook door de grote petroleummaatschappijen ontdekt geworden.

De eerste tankers in Zeebrugge voerden in 1961 geraffineerde produkten aan voor de Sinclair Oil Company maar in 1966 besliste Texaco, Zeebrugge te weerhouden als loshaven voor de bevoorrading van haar in Gent opgerichte raffinaderij.

Vanaf mei 1968 legden de eerste petroleumtankers geregeld in Zeebrugge aan : eerst tankers tot ca. 100.000 ton maar vanaf 1971 ook tankers van de 250.000 ton-klasse, dit weliswaar met een gedeeltelijke lading en dus met een gereduceerde diepgang. De verschijning van deze mammoettankers zou weldra de kwestie van de bevoorradingsmogelijkheden van ons land met grote schepen volop in de aktualiteit brengen en aanleiding geven tot harde discussies, pro en contra, betreffende de mogelijkheden van Zeebrugge op dat vlak.

- Grote interesse was ondertussen ook betoond geworden door de rederijen die de eerste containerschepen in de vaart brachten. De overschakeling immers van het klassieke schip voor conventioneel vrachtvervoer naar de specifieke, snelle maar ook dure containerschepen dwongen



N.V. L.L. & N. De Meyer
N.V. François - CFE
N.V. Franki
N.V. Royal Bos Kalis Westminster Group
N.V. Ondernemingen S.B.B.M.
N.V. Ondernemingen Jan De Nul
N.V. Dredging International
N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon

Elizabetlaan
8390 Knokke-Heist
tel. 050/51 41 11
telex 81.820



deze rederijen ertoe, meer dan ook tevoren, uit te zien naar strategisch goed gelegen havens op de kustlijn, gemakkelijk en snel bereikbaar.

Gezien het belang van Zeebrugge als verbindingshaven tussen het Continent en Groot-Brittannië, was het dan ook vanzelfsprekend dat het debuut van Zeebrugge als containerhaven op die relatie tot stand kwam.

« British Rail » had reeds vrij vroeg beslist een vaste dienst met containerschepen tussen Groot-Brittannië en het Continent te openen en besliste daarvoor Zeebrugge als éنية aanloophaven op het Continent te weerhouden. Het operationeel en commercieel succes van deze dienst was voor een groot deel te danken aan de specifieke eigenschappen die Zeebrugge te bieden had: direkt en veilig toegankelijk voor de schepen, een efficiënte en competitieve service op de terminal, een snelle en gemakkelijke verbinding met het hinterland dat zich over gans Europa uitstrekt.

Uiteraard werd ook onmiddellijk de aandacht getrokken van de rederijen die op de transatlantische lijndiensten actief waren. Ook op dat vlak kwamen de mogelijkheden van Zeebrugge volop aan bod. Een aantal intercontinentale diensten konden aangetrokken worden en Zeebrugge nam weldra een voorname plaats in tussen de belangrijke containerhavens in West-Europa.

Merkwaardig vooral is het feit dat deze toch wel spektakulaire stijging van het goederenverkeer kon verwezenlijkt worden precies in een periode waar zich in de wereld van de scheepvaart grondige en diepgaande veranderingen en mutaties voordeden (het gigantisme vooral bij het petroleumvervoer, de roll-on/roll-off en de containerisatie bij het stukgoedverkeer) zonder dat nochtans de haven van Zeebrugge specifiek voor deze technieken uitgebouwd was geworden.

Behalve de bouw van het Westerhoofd was de haveninfrastructuur nog grotendeels dezelfde zoals ze geconcentreerd was geworden bij de bouw van de haven in het begin van deze eeuw.

En toch hadden de feiten bewezen dat Zeebrugge de rol kon spelen welke de nationale verantwoordelijken in 1895 voor de nieuwe haven hadden gezien: een snelhaven waar alle moderne zeeschepen konden aanleggen.

Maar de evolutie in de scheepvaart ging nog verder: nog grotere tankers, grotere bulkcarriers, grotere containeren ro/ro-schepen werden in de vaart gebracht. Bovendien greep een belangrijke geografische concentratie van het scheepvaartverkeer in een beperkt aantal havens plaats: op de kust van West-Europa werden vele kleine havens verlaten en het verkeer verplaatste zich naar enkele grote havens.

Het was dan ook zonder meer duidelijk dat, in het licht van deze evolutie, de haven van Zeebrugge niet langer meer beantwoordde aan de eisen van het moderne scheepvaartverkeer.

Een beslissing moest dan ook genomen worden waarbij slechts twee alternatieven mogelijk waren:

- ofwel Zeebrugge grondig uitbouwen en aanpassen aan deze nieuwe eisen teneinde de haven haar nationale rol verder te laten vervullen;
- ofwel afzien van deze uitbouw en aldus Zeebrugge afschrijven tot een haven met een louter regionale betekenis.

De Belgische Regering opteerde voor de eerste oplossing. Deze beslissing was voorafgegaan door en was gebaseerd op een grondige studie, zowel op technisch als op economisch en financieel vlak, uitgevoerd door een regeringscommissie, samengesteld uit technici en economen. Deze commissie « Verschave » (naar de naam van haar voorzitter) adviseerde de uitbouw van Zeebrugge tot een polyvalente diepzeehaven en stelde een concreet uitvoeringsplan voor.

Het uiteindelijk door de Regering definitief weerhouden plan stemde in grote lijnen overeen met het advies van de commissie « Verschave » en voorzag de uitbouw in twee grote luiken:

I. de bouw en de uitrusting van een nieuwe achterhaven, volledig aan diep vaarwater gelegen en via de nieuwe zeesluis toegankelijk voor grote zeeschepen;

II. de bouw van een volledig beschermde buitenhaven, enerzijds als een volledig zelfstandige uitrusting en anderzijds noodzakelijk om de toegang tot de nieuwe sluis en achterhaven optimaal te maken.

Beide delen werden als volledig complementair gezien.

Omwille van redenen van waterbouwkundige en economische aard, werd gestart met de bouw van de nieuwe zeesluis en de aanleg van de achterhaven. De bouw van de buitenhaven noodzaakte immers grondige en langdurige proefnemingen op velerlei gebied.

A. DE NIEUWE ZEESLUIS

Rekening houdend dat deze zeesluis toegang moest bieden voor grote zeeschepen naar de achterhaven, werden volgende afmetingen voor de zeesluis weerhouden:
lengte: 500 m
breedte: 57 m
nuttige waterdiepte: 18,50 m (drempel op -15 m bij laag water).

Deze afmetingen laten toe enerzijds schepen tot 150.000 dwt te versassen maar anderzijds ook de gelijktijdige versassing van verschillende kleine schepen.

De bouwwerken werden in 1972 aangevat en werden, na een tijdelijke onderbreking in 1976, verdergezet.

In de tweede helft van 1983 kon het eerste schip de sluis doorkomen.

De officiële inwijding hiervan, door de heer L. Olivier, Minister van Openbare Werken, had plaats op 10 april 1984.

De zeesluis kreeg de naam « Pierre Vandammesluis » naar de vroegere Burgemeester van Brugge en voorzitter van de M.B.Z., wijlen Ridder Pierre Vandamme.

B. DE ACHTERHAVEN

De nieuwe achterhaven van Zeebrugge zal, wanneer ze voltooid is, ca. 1.000 ha netto landoppervlakte beslaan (de wateroppervlakte 300 ha).

Deze oppervlakte kan in 2 verscheiden zones ingedeeld worden:

1) **Het noordelijk gedeelte** (ca. 200 ha), ten noorden van het verbindingsdok tussen de nieuwe zeesluis en het Boudewijnkanaal, is uitgerust met een insteekdok met ca. 2.400 m kaaimuren op een waterdiepte van 14 m.

In dit gedeelte werden vanaf 1983 de eerste concessies uitgegeven.

Langs weerszijden werden diverse gespecialiseerde terminals gebouwd die ondertussen operationeel zijn geworden en een brede waaier van produkten behandelen:

a) op de westelijke zijde:

- de polyvalente terminal **CTO** (Combined Terminal Operators):
in de eerste plaats worden hoofdzakelijk granen en veevoerders (zowel stort- als stukgoed) behandeld, ijzer- en staalprodukten, diverse stortgoederen en project cargo.

Ook container- en ro/ro-schepen, zelfs gemengde con/ro-schepen kunnen thans bediend worden en de volgende uitbreidingsfazen gaan ten andere vooral in de richting van de container- en ro/ro-trafiekken;

- de terminal **ZBM** (Zeebrugge Behandelingsmaatschappij) :
waar hoofdzakelijk stortgoederen worden behandeld (dit in afwachting dat de Seabulk-terminal in het zuidelijk gedeelte van de achterhaven kan in gebruik genomen worden).

b) **op de oostelijke zijde :**

- de terminal **BNFW** (Belgian New Fruit Wharf) voor het behandelen van hoofdzakelijk exotisch fruit, groenten en andere bederfelijke waren ;
- de terminal **Sea/Ro** voor het parkeren en inschepen van grote contingents nieuwe wagens.

2) **Het zuidelijk gedeelte** (ca. 800 ha), waarvan slechts een klein gedeelte operationeel is (piekbesnoeiingsinstallatie voor het aardgas), dient nog in de volgende jaren ontsloten te worden. Die ontsluiting is gepland door de bouw van een tweede dok, het Noord/Zuiddok, ca. 2.400 m lang, 400 m breed op een waterdiepte van 18,50 m.

Als eerste project in dit gedeelte is de oprichting van een terminal voor de behandeling van stortgoederen met diepliggende schepen.

De overige terreinen zullen voorbehouden worden voor diverse watergebonden, industriële bedrijven.

C. DE BUITENHAVEN

In 1972 toen de werken aan de zeesluis, en kort nadien ook aan de nieuwe achterhaven, van start gingen, kon nog niet onmiddellijk tot de concrete uitvoering van de buitenhaven overgegaan worden.

Dergelijke uitbouw is een delikate opgave en vereist immers een lange en grondige voorstudie van alle elementen die bepalend zijn voor de uitbouw lengte en -vorm van deze buitenhaven.

Gezien hier alleen een permanente en nauwe samenwerking tussen het Ministerie van Openbare Werken en de aannemers op gebied van studie en uitvoering, een tijdige en efficiënte realisatie kon waarborgen, werd in september 1976, na een internationale oproep door de Regering, een raamovereenkomst voor de uitbouw van de buitenhaven afgesloten met de Tijdelijke Vereniging « Zeebouw-Zeezand », een groep bestaande uit verschillende gespecialiseerde bouwfirmas en studiebureaus.

In een omvangrijk studieprogramma werden alle facetten van de nieuwe buitenhaven op hydraulisch, nautisch en sedimentologisch gebied grondig onderzocht, evenals de invloed ervan op de omgeving.

Samengevat werd de bouw van deze buitenhaven als volgt vastgelegd en uitgevoerd :

a) langs weerszijden van de vaargeul worden lange beschermingsdammen gebouwd die de ganse voorhaven beschermen en aldus een veilige toegang en aanmeren van de schepen verzekeren ;

b) in het oostelijk gedeelte van de buitenhaven wordt door opspuiting van in zee gebaggerd zand, een terrein van ca. 40 ha aangelegd, bestemd voor de oprichting van een terminal voor de aanvoer en opslag van vloeibaar aardgas, de vergassing ervan en de verdeling naar de industriële en openbare distributiebedrijven ;

c) in het westelijk gedeelte zal de zone tussen de nieuwe beschermingsdam en de Leopold II-dam eveneens opgespoten worden en als haventerreinen ter beschikking gesteld worden. Ingevolge de regeringsbeslissing van 8 augustus 1980 waarbij de uitbouw lengte definitief op 1.750 m gesteld werd, zal dit nieuwe havenareaal ca. 450 ha bedragen.

Dergelijke uitbouw lengte en dergelijke oppervlakte maken het mogelijk 2 grote insteekdokken te bouwen en ruime

haventerreinen rondom deze dokken aan te leggen en uit te rusten.

Naast dit uitgebreid regeringsprogramma hebben ook het Havenbestuur en de private sektor belangrijke investeringen gedaan om te kunnen voldoen aan de vragen van rederijen naar aanlegmogelijkheden, van overslag- en industriële bedrijven naar ruime en goed uitgeruste kaaiterreinen.

Als voornaamste kunnen hier vermeld worden :

a) de oprichting van een openbare terminal voor het carferryverkeer naar Groot-Brittannië. Deze terminal bevat 2 aanlegposten, een ruime parking en een gebouw waarin voor de rederijen en de expeditiebedrijven kantoorruimte voorzien is ;

b) de bouw van de twee containerterminals door de « Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats » nl. de « Shortsea Container Terminal » in 1968 en de « Ocean Container Terminal Zeebrugge » in 1971. Het is dankzij deze terminals dat Zeebrugge als containerhaven bekendheid en aanzien kon verwerven ;

c) de oprichting van 2 roll-on/roll-off terminals door de rederij « North Sea Ferries » voor de behandeling van hun schepen op de dagelijkse dienst tussen Zeebrugge en Hull. De eerste werd gebouwd in de achterhaven in 1971, de tweede langs de Leopold II-dam in de voorhaven in 1984 ;

d) de bouw en de inrichting van een terminal voor shortsea en deepsea ro/ro verkeer door de firma « SeaRo » waarin én het Havenbestuur én de private sektor participeren. Deze terminal werd operationeel begin 1979 maar kende vooral een merkwaardige uitbreiding vanaf 1981 toen de ponton naar de nieuwe terminal aan de Zweedse Kaai werd overgebracht waar ondertussen een 2de aanlegbrug in dienst werd gesteld ;

e) de oprichting door de maatschappij TRW (Transport Rail Weg) van een terminal voor de behandeling van het gecombineerd spoor- en wegverkeer ;

f) de aanleg en de uitrusting door de maatschappij TZZ (Transportzone Zeebrugge) van een zone waar alle havengebonden maar niet direkt watergebonden bedrijven kunnen ge-localiseerd worden.

Door deze gecombineerde investeringen vanwege de centrale overheid, het Havenbestuur en de private sektor, werd Zeebrugge uitgebouwd tot een moderne en vooral een efficiënte zeehaven die in het kader van 's lands economie een aantal belangrijke functies vervult en die in de toekomst in toenemende mate zal vervullen.

Daar de buitenhaven en de achterhaven als 2 complementaire delen van één groot havencomplex moeten gezien worden, is het vanzelfsprekend dat, rekening houdend met de aard en met de speciale eisen van bepaalde trafieken, een zekere taakverdeling tussen beide delen van de haven tot stand is gekomen en ook in de toekomst zal bestendigd worden.

Zo is de buitenhaven vooral aangewezen voor alle vormen van het moderne snelverkeer (zoals bv. de container- en ro/ro-schepen) die ook in de andere havens vóór de sluisen behandeld worden en voor de aanvoer, opslag en verdeling van het aardgas dat omwille van speciale veiligheidsmaatregelen op een zekere afstand van de bestaande agglomeratie dient behandeld te worden.

Gezien de toch enigszins beperkte oppervlakte van deze buitenhaven, is het noodzakelijk dat alle andere bedrijven in de achterhaven moeten ge-localiseerd worden, op de terreinen achter de sluisen en in de dokken met constant waterpeil.

De huidige voorhaven van Zeebrugge vervult sinds twee decennia de functie van aanleghaven voor een veelvoud van carferry-, ro/ro- en containerdiensten zowel op korte als op lange afstand. Zeebrugge is dan ook een toonaangevende

container- en ro/ro-haven geworden vooral voor het verkeer naar Groot-Brittannië.

Op die relatie is Zeebrugge de tweede continentale haven voor het vrachtvervoer en de vierde voor het passagiersverkeer : om het uur een afvaart naar één van de volgende zeven havens op de zuid- en oostkust van Groot-Brittannië : Dover, Chatham, Tilbury, Harwich, Felixstowe, Immingham en Hull.

Geen enkele haven biedt dergelijke frekwentie van afvaarten naar zoveel verschillende havens. Gezien de beperkte oppervlakte van deze voorhaven en de hoge bezettingsgraad ervan, zal de nieuwe buitenhaven de mogelijkheden van Zeebrugge op dat vlak nog in belangrijke mate doen toenemen en zal Zeebrugge haar leidende positie kunnen verstevigen en bestendigen. Voor ons land biedt deze buitenhaven dezelfde mogelijkheden als de Maasvlakte voor Rotterdam en voor Nederland : een vooruitgeschoven balkon op de Noordzee.

Zij is de enige en eenmalige kans om een aantal trafieken voor ons land te bewaren of te veroveren.

Wij denken hierbij uiteraard vooral aan de verschillende containerrederijen die uitzien naar de meeste geschikte aanloophavens in de geplande « round-the-world » diensten.

De concentratie van de ro/ro- en containerdiensten in de buitenhaven sluit evenwel de aanleg van bepaalde diensten in de achterhaven niet uit vooral sinds dergelijke schepen ook kunnen aanleggen en behandeld worden aan de multi-purpose terminal in het noordelijk insteeddok. De uitgestrekte kaaiterreinen en de dokken met constant waterpeil in de achterhaven zijn beter geschikt dan de tijgebonden buitenhaven voor de behandeling van een brede waaier van conventioneel stukgoed, gepalleteerde ladingen, rollend materieel, neo-bulk produkten, diverse stortgoederen enz., en voor de inplanting van diverse scheepvaart-gebonden industriële bedrijven.

Met deze niet-beperkende opsomming komen wij automatisch tot de volgende functie van de nieuwe achterhaven.

Het noordelijk gedeelte is gereserveerd voor de oprichting van diverse overslagterminals, vooral voor conventionele en geünitiseerde goederen.

Het zuidelijke gedeelte als loshaven voor stortgoederen en als inplantingsplaats voor watergebonden industriële bedrijven.

Na de uitvoering van de geplande baggerwerken in de toegangseul naar de haven is Zeebrugge de enige Belgische haven die, op korte termijn, toegankelijk kan gemaakt worden voor schepen tot 55 voet diepgang. Grote bulcarriers, tot 150.000 ton zelfs, zullen dan Zeebrugge kunnen aandoen.

Teneinde enerzijds de tot nog toe gedane overheids- en private investeringen in Zeebrugge tenvolle en op korte termijn te laten renderen, bestaande trafieken in eigen haven te behouden en nieuwe aan te trekken, en daardoor uiteraard een meer onafhankelijke positie ten opzichte van het buitenland te bewerkstelligen, is het echter noodzakelijk dat een aantal bijkomende projecten op korte termijn uitgevoerd worden, nl. :

a) De bouw van een diepwaterkade in het noordelijk insteeddok. Gezien de toegangseul naar de haven straks op -12 à -13 m bij laagwater gebracht wordt en gezien de afmetingen van de zeesluis werden bepaald in functie van de aanloop van schepen van 125.000 à 150.000 dwt is het logisch dat Zeebrugge over tenminste één kaaimuur beschikt waar dergelijke diepliggende schepen kunnen aanleggen. België moet deze mogelijkheid maximaal uitbaten.

b) De bouw van een groot insteeddok in het westelijk deel van de buitenhaven. Besprekingen in het verleden met geïnteresseerde rederijen werden afgebroken omwille van gebrek aan ruimte voor de behandeling van hun grote schepen. Besprekingen met andere potentiële klanten zullen slechts

met enige kans op succes kunnen afgerond worden, als een volledig nieuwe ruime aanlegplaats in de buitenhaven kan aangeboden worden. Een dergelijk dok in de nieuwe buitenhaven is de unieke troef die Zeebrugge aan het land kan bieden.

c) De bouw van een nieuw kanaal voor de binnenscheepvaart. Dit projekt, onder de benaming « Noorderkanaal », voorziet in de verbreding en de kalibrering van het bestaande Schipdonkkanaal tussen Zeebrugge en Merendree (gelegen op de kruising van het Schipdonkkanaal en het kanaal Oostende-Brugge-Gent).

Deze aanpassing, op de eerste plaats voor binnenscheep tot 3.000 ton, is noodzakelijk teneinde een betere verbinding met het binnenland tot stand te brengen, niet alleen voor Zeebrugge, maar voor geheel de kustvlakte van West-Vlaanderen.

Deze drie geciteerde projecten vormen de ontbrekende schakels in het geheel van de uitbouw van de haven van Zeebrugge. Ze zijn onmisbaar voor de verdere ontwikkeling ervan.

Wij zijn de Regering dankbaar voor de investeringen welke tot nog toe gedaan werden en voor de mogelijkheden welke thans reeds bestaan.

Maar wij voelen ons ook volledig verantwoordelijk ten opzichte van het land om deze investeringen tenvolle te doen renderen.

Maar daarvoor is er een essentiële voorwaarde : dat men de noodzakelijke « tools » ter beschikking zou stellen ; dat betekent : een verdere afwerking met kaaien en wege-nis,... zoals nodig voor een moderne haven, die de ambitie heeft de beste uitrusting ter beschikking te stellen.

EVOLUTIE VAN HET SCHEEPVAARTVERKEER IN DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE

	Aantal schepen	Goederenverkeer (in ton)		
		Invoer	Uitvoer	Totaal
1950	911	153.879	186.861	340.740
1955	1.471	485.335	336.438	821.773
1960	1.679	792.092	420.467	1.212.559
1965	2.280	1.638.333	568.470	2.206.803
1970	4.691	8.332.853	1.177.176	9.510.029
1972	5.658	8.768.656	1.776.647	10.535.303
1974	6.796	11.272.168	2.771.601	14.043.769
1976	7.593	9.828.182	2.700.207	12.538.389
1978	8.700	10.028.139	3.437.560	13.465.699
1980	9.550	10.087.862	4.101.620	14.189.482
1982	8.625	5.241.745	4.096.982	9.338.727
1984	9.775	6.226.407	5.774.757	12.001.164

ZEEBRUGGE ALS PASSAGIERSHAVEN EN ALS AANLOOPHAVEN VOOR DE LIJNDIENSTEN NAAR ENGELSE HAVENS

1965	14.969	353.914 ton
1970	510.500	1.797.965 ton
1975	1.170.300	3.619.078 ton
1980	2.313.800	4.989.432 ton
1984	2.096.443	7.715.118 ton

ZEEBRUGGE ALS CONTAINERSHAVEN

	TEU	Goederenverkeer
1970	92.400	962.401 ton
1975	152.500	1.496.227 ton
1980	181.000	1.988.264 ton
1984	201.400	2.155.388 ton