

FACETTEN

VAN WEST-VLAANDEREN

40

52

VES

ONDERZOEK &
ADVIES

Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge

**Strategisch plan
voor de haven
Brugge-Zeebrugge**

Facetten van West-Vlaanderen

uitgegeven door

WES vzw

Baron Ruzettelaan 33

B-8310 Assebroek/Brugge

www.wes.be

WES is een multidisciplinair onderzoeks- en adviesbureau.

WES versterkt de beleids- en managementprocessen van openbare besturen en private organisaties in binnen- en buitenland door doelgericht onderzoek en advies. De onderzoeken en adviezen zijn het resultaat van de integratie van onze expertise op vijf domeinen, met name:

- milieu
- ruimtelijke planning
- sociaal-economisch beleid
- toerisme
- training

© WES vzw

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen of openbaar gemaakt zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

Wettelijk depot: D/2005/0624-1

Grafische verwerking:

WES vzw

Drukkerij Deman N.V., Poperinge

Kaft en ontwerp lay-out:

Johan Mahieu, Brugge

FACETTEN VAN **WEST-VLAANDEREN**

VLIZ (vzw)

VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE

FLANDERS MARINE INSTITUTE

Oostende - Belgium

68498

Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge

Rik Houthaeve

Studie uitgevoerd in opdracht van
het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Januari 2005



ONDERZOEK & ADVIES



WES

INHOUDSTAFEL

VOORWOORD	3
HOOFDSTUK 1: SITUERING EN OPGAVE VAN HET STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE	9
1. Situering van de opdracht	9
2. Inhoudelijke opdracht van het strategisch plan	9
2.1. Een geïntegreerde ontwikkelingsvisie	9
2.2. Een duurzaam accent	9
2.3. Een open en participatieve aanpak	10
3. Finaliteit van het strategisch plan	10
HOOFDSTUK 2: AANPAK VAN HET STRATEGISCH PLANNINGSPROCES	11
1. Planvorming: agendasetting en onderzoek	11
2. Besluitvorming gedragen door een samenwerkings- en overlegmodel	11
HOOFDSTUK 3: ECONOMISCHE BETEKENIS VAN DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE	14
1. Inleiding	14
2. Gedetailleerde uitwerking van de tewerkstelling	15
3. Structurele uitwerking	16
3.1. Zeebrugge is voornamelijk een stukgoedhaven	16
3.2. De trafiek in de haven van Zeebrugge is vooral intra-Europese trafiek	17
3.3. Zeebrugge is een overslaghaven	17
3.4. Sectorspecialisatie van de haven van Zeebrugge	18
3.5. Zeebrugge is inzake hinterlandverbindingen een bimodale haven	19
3.6. Zeebrugge heeft de voorbije decennia een sterke trafiekgroei gekend	20
3.7. Zeebrugge heeft, met uitzondering van de containertrafiek, zijn aandeel in het maritieme verkeer van de Vlaamse havens beduidend laten stijgen	21
3.8. Zeebrugge is ook binnen de range Le Havre-Hamburg een sterk groeierende haven gebleken	21
4. Verwachte economische ontwikkeling	23
HOOFDSTUK 4: VISIE OP DE GEWENSTE ONTWIKKELING EN PROGRAMMA VOOR DE HAVEN EN OMGEVING	25
1. Algemene visie	25
2. Samenhangende ontwikkeling op vier vlakken	26
2.1. Visie op de (socio-)economische ontwikkeling	26
2.2. Visie op de ruimtelijke ontwikkeling	27

2.3.	Visie op de ontsluiting van de poort	27
2.4.	Visie op de ontwikkeling van milieukwaliteiten en ecologische waarden	27
3.	Ruimtelijk programma	28
3.1.	Benaderingswijze	28
3.2.	Verwachte goederenstromen	29
3.3.	Overeenkomstige ruimtevraag	30
3.4.	Ruimteaanbod in de haven	31
3.5.	Ruimtebalans voor de haven van Brugge-Zeebrugge (2000-2030)	32
4.	Infrastructureel programma	34
4.1.	Uitgangspunten	34
4.2.	Actuele modal split	34
4.3.	Scenario's evolutie modal split	35
4.4.	Gewenst programma wegverkeer	39
4.5.	Gewenst programma spoorverkeer	40
4.6.	Gewenst programma waterweg	41
5.	Sociaal economisch programma	42

HOOFDSTUK 5: STREEFBEELD EN ACTIEPROGRAMMA 44

Kernbeslissing 1A:	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers: fasering	44
Kernbeslissing 1B:	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers: locatie- en vestigingsbeleid	46
Kernbeslissing 1C:	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers: differentiatie	46
Kernbeslissing 2:	Aanbieden van een multimodale ontsluitingsinfrastructuur	49
Kernbeslissing 3:	Verdere uitbouw van het onderliggend wegnnet in de haven (raamwerk van havenwegen)	54
Kernbeslissing 4:	Uitbouw van een onderliggend wegnnet in de omgeving van de haven	56
Kernbeslissing 5:	Omgaan met de elementen van de natuurlijke structuur en de ecologische infrastructuur	56
Kernbeslissing 6:	Leefbare dorpen en stadswijken	58
Kernbeslissing 7:	Zichtbare en gastvrije haven (toeristisch-recreatief medegebruik)	60
Kernbeslissing 8:	Verbeteren van de beeldkwaliteit en het imago van de haven	60
Kernbeslissing 9:	Rol van het havenbestuur ten aanzien van de lokale besturen en bewoners	60
Kernbeslissing 10:	Omgaan met onderhoudsbaggerspecie en grondoverschot bij haveninfrastructuurwerken	60
Kernbeslissing 11:	Milieuhygiënische en milieuveilige haven	61
Kernbeslissing 12:	(Sociaal)veilige haven	61
Kernbeslissing 13:	Opvolging strategisch plan	61

SLOTBESCHOUWING 62

VOORWOORD

Begin 2001 heeft de Vlaamse regering de opdracht gegeven voor de uitwerking van het Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge. Na iets meer dan drie jaar studie en overleg werd dit strategisch plan eind 2004 als advies overgemaakt aan de Vlaamse regering.

Met het strategisch plan voor de haven vragen we ons af welke rol de haven van Brugge-Zeebrugge in de toekomst best krijgt. Het strategisch plan plant maatregelen en acties die deze geïntegreerde ontwikkelingsvisie in praktijk omzetten. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar de kansen die de haven krijgt voor haar economische ontwikkeling. Er is ook aandacht voor de aanwezige natuurwaarden en bovendien opent het strategisch plan mogelijkheden voor nauwere samenwerking en een betere afstemming met het beleid in de omringende dorpen, steden en badplaatsen.

Het strategisch plan richt zich niet enkel tot de beheerders en gebruikers van de haven, maar tot iedereen die met de haven en haar activiteiten in contact komt. En dat zijn er velen. De haven van Brugge-Zeebrugge is immers, samen met de andere grote Vlaamse havens, één van de belangrijkste 'economische toegangspoorten' van Vlaanderen. Vele goederen die we dagelijks gebruiken, bereiken ons via deze belangrijke poort. De haven zorgt daardoor mee voor tewerkstelling en economische welvaart in heel Vlaanderen.

De opmaak van het strategisch plan was een complexe denkoefening die met veel zaken moest rekening houden: economie, tewerkstelling, transport, bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur enz. Daarvoor had er veel en grondig, wetenschappelijk en gespecialiseerd onderzoek plaats en werden analyses en prognoses gemaakt. Maar ook de economische actoren, de lokale besturen, de inwoners en de maatschappelijke verenigingen en belangengroepen, met al hun ervaring, waren deskundig. Daarom zijn we ook naar hen gaan luisteren en gaven we hen een stem in het debat. De opmaak van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge is daarom een verhaal geschreven door en met vele betrokken partijen.

Het strategisch plan is dus opgemaakt in samenwerking met vele betrokken partijen en het kreeg vorm in een proces van overleg en discussie, van wikken en wegen in een plangroep, een stuurgroep en een klankbordgroep met maatschappelijke groepen. Zo kwam in consensus een globaal evenwicht tot stand dat de toekomst van onze haven duurzaam, evenwichtig en geïnspireerd uittekent. Dit evenwicht moet er voor zorgen dat de haven van Brugge-Zeebrugge een levende én een leefbare ruimte is.

De toekomst uittekenen voor de haven van Brugge-Zeebrugge was een titanenwerk. Na goed drie jaar, op 26 oktober 2004, heeft de

stuurgroep haar werk afgerond en kon het strategisch plan in consensus goedgekeurd worden. Op 9 december 2004 werd het overhandigd aan de bevoegde minister van openbare werken en leefmilieu, de heer Kris Peeters, opdat het op de tafel van de Vlaamse regering komt. Het strategisch plan tekent voorlopig alleen de grote lijnen uit voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de haven. Maar de Vlaamse regering beschikt hiermee wel over een globaal kader om acties definitief in gang te zetten. Via uitvoeringsplannen, infrastructuurplannen en beheersplannen kan de Vlaamse regering nu concreet invulling geven aan deze Brugse ambities.

De opmaak van dit strategisch plan doet in onze regio immers verwachtingen ontstaan. Het feit dat op het afsluitende forum op 19 september 2004 voor de ruime bevolking diverse actoren vanuit zowel de economische als de milieuhoek, de werkgevers als de werknemers, de besturen en de omwonenden hun instemming betuigden, toont aan dat er een sociaal-economisch, maatschappelijk én politiek gedragen werkstuk is.

De uitvoering van dit strategisch plan zal de haven van Brugge-Zeebrugge de nodige ontwikkelingskansen geven zodat deze, zoals in het verleden, mee aan de basis mag liggen van de economische welvaart in onze regio en in heel Vlaanderen. Het strategisch plan dat voorligt zal wel altijd voor iemand niet genoeg wit of genoeg zwart zijn. Maar het geeft antwoorden,

het zorgt er voor dat de haven vlot bereikbaar is, het biedt kansen om te werken en te wonen in de omgeving.

Maar bovenal houdt het strategisch plan de economische ontwikkeling voor de zeehaven voor ogen. Het is één van de belangrijkste economische poorten van Vlaanderen en het moet die functie in de toekomst blijven vervullen. Het strategisch plan beantwoordt daarom aan de noodzaak van een evenwichtige benadering tussen het grote belang van de zeehavens voor onze economische ontwikkeling, enerzijds, en de maatschappelijke draagkracht om deze ontwikkeling te accepteren, anderzijds.

*Paul Breyne
gouverneur van West-Vlaanderen
voorzitter van de stuurgroep*

VERANTWOORDING

De tekst betreffende het 'Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge' opgenomen in deze uitgave is een samenvatting van de voornaamste onderdelen van het 'streefbeeld' en 'actieprogramma'. De redactie van deze tekst verbindt het opdrachtgevend bestuur (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) en de stuurgroep van het strategisch plan op geen enkele wijze.

De definitieve en volledige tekst van het strategisch plan (door de stuurgroep goedgekeurd en door de opdrachtgever aanvaard) kan geraadpleegd worden op www.wes.be. De status van deze tekst is deze van een 'beleidsondersteunend document ten behoeve van de Vlaamse regering'. Deze publicatie in de reeks 'Facetten van West-Vlaanderen' heeft in de eerste plaats een informatieve betekenis.

HOOFDSTUK 1

SITUERING EN OPGAVE VAN HET STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE

1.

SITUERING VAN DE OPDRACHT

De opmaak van een Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge is een gevolg van het Vlaams Regeerakkoord van 13 juli 1999. Voor de Vlaamse havens werd een meer geïntegreerde benadering van de ontwikkeling voorzien waarbij economische aspecten in samenhang met ruimtelijke, sociale en ecologische elementen zouden bekeken worden.

De opmaak van een strategisch plan sluit eveneens aan bij de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997). Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen selecteert de haven van Zeebrugge als een poort op Vlaams niveau en stelt, bindend, de afbakening van het zeehavengebied in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen in het vooruitzicht. De afbakening moet toelaten om de groei op te vangen binnen de grenzen van dit concentratiegebied van economische activiteit.

De opdracht voor de opmaak van een strategisch plan werd in het jaar 2000 uitgeschreven in een bijzonder bestek van het departement leefmilieu en infrastructuur (ministerie van de Vlaamse gemeenschap). De opdracht voor deze beleidsstudie werd toevertrouwd aan een samenwerkingsverband van WES, Groep Planning en CIBE centrum voor overheidscommunicatie met als partners wvi, Idea Consult/Nederlands Economisch Instituut en externe deskundigen.

2.

INHOUDELIJKE OPDRACHT VAN HET STRATEGISCH PLAN

2.1. Een geïntegreerde ontwikkelingsvisie

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) selecteert niet enkel de haven als poort, maar geeft ook inhoudelijk de richting aan van deze ontwikkeling.

Het beleid is gericht op het garanderen van de **ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehaven van Zeebrugge**. Daarnaast wordt de nodige differentiatie en complementariteit tussen de zeehavens nagestreefd en worden de nodige strategische reserves aan zeehaventerreinen voorzien. Het RSV stelt daarom voor om op Vlaams niveau voor Zeebrugge en zijn omgeving **een ruimtelijke visie te ontwikkelen** op basis waarvan een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan moet worden opge maakt. De toegankelijkheid zowel langs de waterzijde als langs de landzijde is hierbij een aandachtspunt. De bereikbaarheid van de zeehavens moet benaderd worden vanuit de context van een globaal mobiliteitsbeleid voor Vlaanderen als geheel en voor alle vervoersmodi.

2.2. Een duurzaam accent

Het toenmalig Vlaams regeerakkoord (1999) gaf een extra inhoudelijk -duurzaam- accent aan de opdracht door volgende uitgangspunten te benadrukken:

- bij economische expansie een zuinig ruimtegebruik nastreven;
- de leefbaarheid van de omliggende woonzones maximaal beschermen;
- behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied.

2.3. Een open en participatieve aanpak

De opmaak van het strategisch plan verliep in nauwe samenwerking met alle betrokken besturen en organisaties. Er werd ruim aandacht besteed aan communicatie en overleg. Het uitgangspunt is dat visie en voorstellen maximaal gedragen moeten worden door de partners op de verschillende bestuursniveaus.

Het strategisch plan zal vooral zijn waarde ontleen aan de consensus tussen overheden en andere partners die belangen hebben in en rond het zeehavengebied. Via samenwerking en overleg worden in onderlinge afstemming vooral die activiteiten uitgevoerd die de gewenste richting zo soepel mogelijk realiseren en waarover overeenstemming bestaat.

De opmaak zelf van het strategisch plan is daarom gebaseerd op de methodiek van het Geïntegreerd Gebiedsgericht Beleid (GGB).

3. FINALITEIT VAN HET STRATEGISCH PLAN

Het strategisch plan zal de leidraad zijn voor het nemen en het uitvoeren van een pakket maatregelen om de haven, rekening houdend met zijn naaste ruimtelijke omgeving, de functie van strategische poort voor Vlaanderen te laten vervullen.

De ruimtelijke vertaling van de doelstellingen van het strategisch plan zal gebeuren door de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit was evenwel geen expliciete opdracht van het strategisch plan. Het strategisch plan is wel richtinggevend voor de definitieve afbakening van het zeehavengebied.

Om deze doelstellingen te bereiken, bestaat het **geïntegreerd strategisch plan** uit:

A. **Een streefbeeld** met een visie op de gewenste ontwikkelingen in het gebied, op de gewenste toestand en de strategieën om deze te bereiken; en een plan van actie op lange termijn met weergave van de acties die binnen deze strategieën moeten worden ondernomen.

B. **Een plan van actie** op korte termijn met:

- een pakket van voorstellen van concrete beleidsdoelstellingen en -maatregelen. De realisatie ervan is gekoppeld aan de aanwezige opportuniteiten en middelen in het publieke en private havenlandschap;
- een pakket van voorstellen van beleidsovereenkomsten;
- een plan van aanpak dat het verloop van de implementatie beschrijft en de organisatiestructuur hiervoor uitwerkt.

Het strategisch plan legt geen eindbeeld vast maar kijkt vooruit op korte, middellange en lange termijn welke de gewenste ontwikkeling is die kan nagestreefd worden. De planhorizon is gezet op 2030, met andere woorden de uitvoering van het streefbeeld vindt plaats in een veranderende omgeving.

AANPAK VAN HET STRATEGISCH PLANNINGSPROCES

De opmaak van een Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge kan beschreven worden volgens twee aan elkaar gekoppelde trajecten: een **planvormingstraject** en een **besluitvormingstraject**, doorlopen in een periode van vier jaar (2001-2004).

1. PLANVORMING: AGENDASETING EN ONDERZOEK

Het planvormingstraject is het geheel van activiteiten (inventarisatie, onderzoek, afweging, visievorming en uitwerking van de voorstellen en het programma van acties) die worden opgezet en uitgevoerd om tot een deskundig onderbouwd en afgewerkt strategisch plan te komen. Dit planvormingsproces is door middel van communicatieve acties en overlegmomenten gekoppeld aan het besluitvormingsproces. De nadruk ligt op afweging en afstemming tussen verschillende aanspraken in en rond het zeehavengebied.

Bij de planvorming werden twee belangrijke sporen inzake kennisverwerving en evaluatie gevolgd: een **agenderingsspoor** en een **onderzoeksspoor**.

In het **agenderingsspoor** kwam aan bod:

- de inhoudelijke begrenzing van de opdracht;
- de vaststelling van alle betrokken actoren en hun agenda;
- de afbakening van het onderzoeksgebied;
- het uittekenen van de procesarchitectuur.

De meningen en standpunten van verschillende actoren werden onderzocht en geconfronteerd. In de terminologie van het Geïntegreerd Gebiedsgericht Beleid (GGB) werd gezocht naar een gemeenschappelijke probleemperceptie.

Ook de punten waarover geen consensus bestond werden in kaart gebracht.

Verskillende actoren werden bevestigd in focusdiscussiegroepen. Dit waren enerzijds de uitvoerders van het plan, namelijk de betrokken administraties en besturen, en de gebruikers van de haven anderzijds. Ook de bewoners van de dorpen en stadswijken rondom de haven werden gehoord in een reeks dorps- en wijkgesprekken.

Gelijktijdig liep het **onderzoeksspoor** waarbij alle elementen (visie, doelstellingen, ruimtelijke principes en concepten) uitgewerkt en samengebracht werden om te komen tot een voorstel van streefbeeld en een plan van actie op korte en lange termijn¹. De opbouw van het streefbeeld verliep gefaseerd. In het najaar van 2002 werd een ontwerp-streefbeeld voorgelegd en besproken als voorlopig resultaat. Het ontwerp-streefbeeld beschreef de ontwikkeling van het zeehavengebied en omgeving op hoofdlijnen en op de lange termijn. Daarna werd het onderzoek gericht verder gezet en werd het actieprogramma op korte en middellange termijn geconcretiseerd.

2. BESLUITVORMING GEDRAGEN DOOR EEN SAMENWERKINGS- EN OVERLEG- MODEL

Het opstellen van het strategisch plan is een beleidsstudie met een procesmatig karakter waarin veel aandacht uitgaat naar de rol van de communicatie. Tegelijkertijd werd een afstemming van het beleid in meerdere beleidsvelden en een draagvlak voor de besluitvorming op hoger en lokaal niveau nagestreefd. Een geïntegreerd strategisch plan is het resultaat van inten-

¹ Op vele domeinen werd gespecialiseerd onderzoek opgezet. Dit alles werd in afzonderlijke rapporten gepubliceerd en kan geraadpleegd worden op www.wes.be.

sief overleg met vele betrokkenen, daarom werd een samenwerkingsmodel met eigen overleg-groepen in het leven geroepen (zie figuur 1).

Voor het regelmatig karakter van het overleg werden formele overlegorganen samengesteld: **plangroep** en **stuurgroep**. De stuurgroep koppelde de resultaten van haar overleg terug via een toetsing in een maatschappelijke **klankbordgroep**. **Bijkomend overleg** was bedoeld om bepaalde inzichten inhoudelijk te verduidelijken en conflictsituaties uit te klaren. Het had in die zin dus een meer informeel karakter. Het overleg in de **technische werk-groepen** had plaats in functie van het uitvoeren van bijzonder onderzoek. Informatiedagen werden georganiseerd in functie van informatie-verschaffing en toetsing met het ruime publiek.

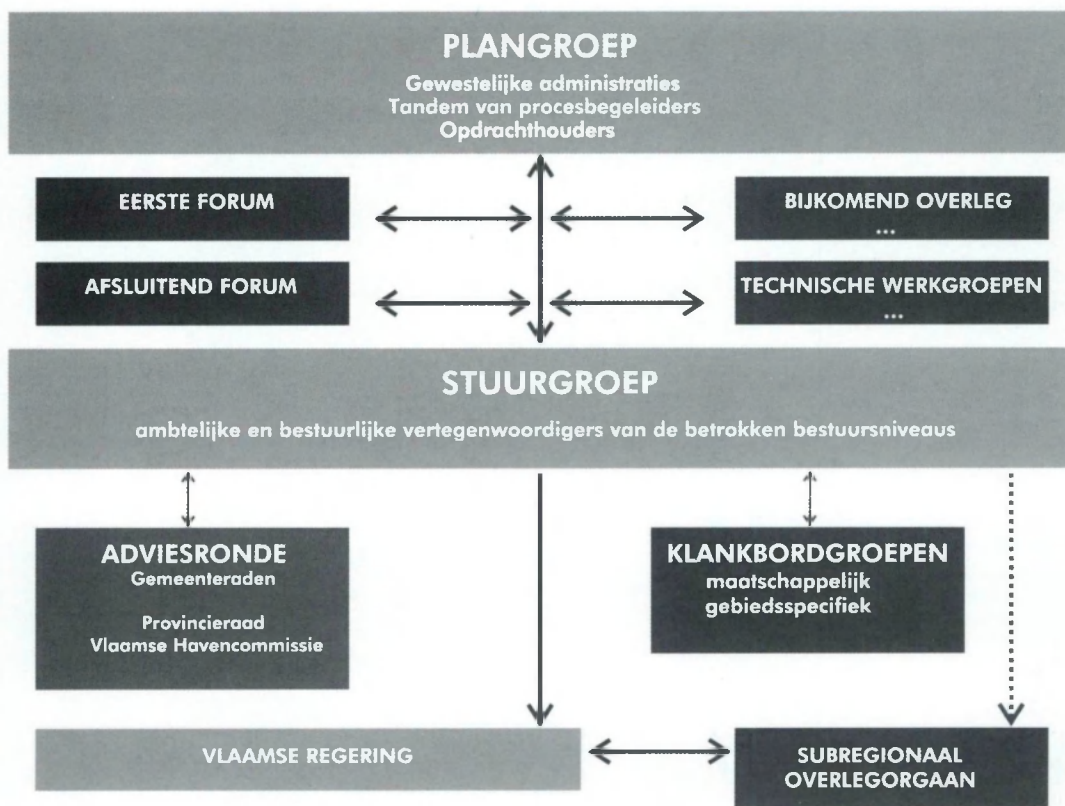
• Plangroep

De ambtelijke plangroep bereidde de documen-ten voor die in uitwerking van het strategisch plan aan bod komen in de stuurgroep of in andere overlegorganen. De plangroep kreeg vanuit dit en ander overleg (werkgroepen, bijkomend overleg, studiedagen) impulsen met het oog op de verfijning van het plan.

• Stuurgroep

Het centraal overlegorgaan in het uitwerken van het strategisch plan was de stuurgroep, voorgezeten door de heer Paul Breyne, gouverneur van West-Vlaanderen. De stuurgroep gaf richting aan het planvormingsproces. Het is de stuurgroep die beslist en haar voorstellen ter advies voorlegt aan de Vlaamse regering.

Figuur 1
Samenwerkingsmodel



• Technische werkgroepen

Specifieke technische werkgroepen werden opgericht in functie van het opzetten van bijzonder onderzoek, zoals: internationale economische positionering, toerisme en recreatie, ecologische infrastructuur, ontsluiting, invulling economisch ruimtegebruik, baggerspecie, leefbaarheid en landschapsbouw.

• Klankbordgroep

De voorstellen van de stuurgroep werden meermaals getoetst in de klankbordgroep. Doel van deze toetsing was na te gaan of er een maatschappelijk draagvlak bestaat voor de voorstellen. De maatschappelijke klankbordgroep bestaat uit een vast aantal leden afgevaardigd door verschillende maatschappelijke groepen en organisaties uit de regio. Ook de maatschappelijke klankbordgroep wordt voorgezeten door de heer Paul Breyne, gouverneur van West-Vlaanderen.

• Fora

In de aanvangsfase van het proces had op **15 juni 2001** in het Provinciehuis Boeverbos een eerste forum plaats voor een ruimere groep van afgevaardigden van bestuursniveaus, deskundigen, betrokken organisaties, maatschappelijke groepen en sectoren, bewoners en geïnteresseerden.

Doelstelling van deze studiedag was om op een ruime schaal te informeren over het hoe en waarom van het uitwerken van dit strategisch plan. In kleinere workshops werd eveneens een eerste inzicht gegeven in de visies, knelpunten en conflictpunten over de toekomst van het zeehavengebied.

Op **11 september 2004** werd in het gemeenschapshuis te Zeebrugge een tweede informatieforum gepresenteerd voor alle geïnteresseerden. De krachtlijnen van het strategisch plan werden er voorgesteld en enkele actoren gaven aan hoe zij uitvoering geven aan het strategisch plan. Afgevaardigden van maatschappelijke groepen reflecteerden kritisch over het plan en gaven bijkomende suggesties en opmerkingen.

• Nieuwsbrieven

Gedurende het planningsproces werden drie **nieuwsbrieven** uitgegeven. Deze nieuwsbrieven en andere documenten van het strategisch planningsproces (zoals de achterliggende onderzoeksrapporten) zijn te raadplegen op de website van WES vzw (www.wes.be).

HOOFDSTUK 3

ECONOMISCHE BETEKENIS VAN DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE

1.

INLEIDING

Uitgangspunt bij het strategisch plan is het behoud en het versterken van de poortfunctie en de economische rol van de haven van Brugge-Zeebrugge. We vertrekken hiervoor vanuit een analyse en evaluatie van de economische betekenis en het inschatten van de economische positionering, nu en in de toekomst.

Om de economische betekenis van de haven van Brugge-Zeebrugge te schetsen, doen we een beroep op de studie die jaarlijks wordt opgemaakt door de Nationale Bank van België onder de titel "Het economisch belang van de havenzone van Brugge-Zeebrugge", meer bepaald de studie die slaat op het jaar 2001 en die de resultaten van 294 onderzochte ondernemingen bevat.

De meerderheid van deze bedrijven, 191 om precies te zijn, zijn dienstverlenende bedrijven. Hieronder vallen onder meer scheepsagenten en expediteurs, goederenbehandelaars, rederijen, wegtransporteurs en handelsbedrijven. Naast de dienstensector is er ook industriële activiteit in de haven: het betreft een totaal van 103 bedrijven.

De **totale tewerkstelling** die de haven van Brugge-Zeebrugge genereert, bedraagt in 2001 11.223 personen, waarvan 8.590 personen in de private sector (**zie tabel 1**). Dit vertegenwoordigt zowat 12% van de totale tewerkstelling van het arrondissement Brugge. Ruim drie vierden van de tewerkstelling in de haven is te situeren in de privé-sector en één vierde in de publieke sector (Zeemacht, NMBS, MBZ en openbare besturen). Binnen de privé-sector vertegenwoordigt de industrie 55% van de tewerkstelling en de diensten de overige 45%.

Tabel 1

Tewerkstelling in de private sector in de haven van Zeebrugge in 2001, naar sector en naar havenzone (in voltijdse equivalenten)

	Havenzone Brugge	Havenzone Zeebrugge	Totaal
Private sector	3.672	4.918	8.590
• industrie	3.138	1.624	4.762
• diensten	534	3.294	3.828

Toegevoegde waarde in de private en publieke sector in de haven van Brugge in 2000, naar sector (in miljoen euro)

	Totaal
Private sector	723,1
• industrie	469,7
• diensten	253,3
Publieke sector	117,6
Totaal	840,6

BRON: Nationale Bank van België, *Het economisch belang van de havenzone van Brugge-Zeebrugge*. Boekjaar 2001 (2003).

Van alle tewerkstelling in de privé-sector is 57,3% (4.918 arbeidsplaatsen) toe te wijzen aan de havenzone Zeebrugge. In dit deel van de haven is de dienstensector met twee derde van de tewerkstelling veruit het belangrijkste. Het omgekeerde geldt voor de havenzone Brugge: dit havendeel vertegenwoordigt 42,7% van alle private tewerkstelling in de haven en binnen deze categorie is de industriële tewerkstelling met 85,5% veruit het belangrijkste.

De private sector realiseert in de haven van Brugge-Zeebrugge een **totale toegevoegde waarde** (TW) van ruim 720 miljoen euro. Samen met de **toegevoegde waarde** die de openbare sector behaalt (ruim 120 miljoen euro) is de haven van Brugge-Zeebrugge goed voor een totale toegevoegde waarde van 840,6 miljoen EUR in 2001.

Het totale **investeringsvolume** bedraagt in de haven van Brugge-Zeebrugge 124,0 miljoen euro in 2001. Hiervan is 77% te situeren in de privé-sector en 23% in de openbare sector.

2.

GEDETAILLIEERDE UITWERKING VAN DE TEWERKSTELLING

Nader onderzoek naar de impact van de haven van Brugge-Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling (direct en indirect) (WES, 2003) bracht een aantal kwalitatieve aspecten van de tewerkstelling in de haven onder de aandacht. Via een individuele schriftelijke bevraging van de haven-bedrijven¹ konden onder meer gegevens worden verzameld inzake de mate waarin de activiteiten van de bedrijven in het havengebied een havengebonden karakter hebben.

Om het havengebonden karakter van de activiteiten in de haven in kaart te brengen, worden vier categorieën onderscheiden:

- "havenactiviteiten, dit is het uitvoeren van overslag op kades";
- "havengebonden, dit is voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn";
- "havenondersteunend: een belangrijk deel

Tabel 2

Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende categorieën van activiteit, WES-enquête 2003 (in %)

Activiteit	Voorhaven	Achterhaven	Binnenhaven	Transportzone	Totaal (a)
Havenactiviteiten , dit is het uitvoeren van overslag op kades	69,0	54,5	3,9	0,0	28,5
Havengebonden , dit is voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn	3,2	12,1	11,7	70,0	17,4
Havenondersteunend , dit is een belangrijk deel van de activiteiten, is dienstverlening aan havenactiviteiten en aan havengebonden activiteiten	24,9	3,6	7,6	20,6	19,2
Geen significante relatie met de haven	2,9	29,8	76,8	9,4	34,8
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Aantal bezoldigden	1.293	1.219	514	233	3.259
Aantal respondenten	22	21	42	18	103

(a) Voor de berekening van de totaalpercentages werd een weging toegepast waarbij de tewerkstelling van havenarbeiders (die integraal in de steekproef is opgenomen) uit de extrapolatie wordt geëlimineerd.

¹ In de eerste helft van juni 2003 werden in totaal 488 enquêteformulieren verzonden. Op de enquête reageerden 117 bedrijven met een totale tewerkstelling van 3.270 werknemers, hetgeen de responsgraad op 24,0% brengt in termen van aantal bedrijven en op 42,8% brengt in termen van tewerkstelling.

van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en aan havengebonden activiteiten”;

- “geen significante relatie met de haven”.

De resultaten van het onderzoek laten toe de bezoldigde tewerkstelling in het havengebied onder te verdelen in functie van de vier categorieën inzake havengebonden karakter (**tabel 2**). Op basis van de enquête wordt geschat dat bijna 20% (19,2%) van de bezoldigde tewerkstelling in het havengebied betrekking heeft op dienstverlening aan havenactiviteiten, havengebonden en havenondersteunende activiteiten en dat 17,4% van de tewerkstelling voor een groot deel afhankelijk is van goederen die in de haven worden geladen of gelost. Ruim een vierde van de tewerkstelling in de haven (28,5%) kadert binnen het uitvoeren van overslag op kades. Tenslotte wordt geraamd dat 34,8% van de bezoldigde tewerkstelling in het havengebied geen significante relatie heeft met de haven als zodanig.

Indien we met de nodige voorzichtigheid deze percentages toepassen op de raming volgens de Nationale Bank van België van de bezoldigde tewerkstelling in de private sector in de haven, geldt dat er van de 8.590 jobs in de private sector in het havengebied in 2001 er:

- 5.600 (of 65,1%) op een of andere manier in

relatie staan met de haven en dus door de aanwezigheid van de haven zijn gegenereerd. Hiervan zijn er 3.948 jobs (of 45,9%) havengebonden (waarvan 2.450 in de overslag van goederen op de kades¹ en 1.498 in bedrijven die in grote mate afhankelijk zijn van goederen die in de haven worden geladen en gelost) en 1.652 jobs (of 19,2%) die zich situeren in havenondersteunende activiteiten;

- 2.990 (of 34,8%) geen significante relatie hebben met de haven.

In de voorhaven staat amper 2,9% van de tewerkstelling niet in relatie tot de haven, in de transportzone is dit al 9,4%. In de achterhaven loopt dit percentage op tot 29,8%². In de binnenhaven blijkt 76,8% van de tewerkstelling los te staan van de haven van Brugge-Zeebrugge.

3. STRUCTURELE UITWERKING

3.1. Zeebrugge is voornamelijk een stukgoedhaven (tabel 3)

- 79% van het goederenverkeer in 2003 is stukgoed. Voor het eerst in 2003 is de containertrafiek voor Zeebrugge de belangrijkste met 12,3 miljoen ton, dit is zowat 40% van de totale haventrafiek, gevolgd door ro-ro met 11,1 miljoen ton (36% van de totale haventrafiek).

¹ Dit aantal kan nog eens worden opgesplitst in twee categorieën: 1.246 havenarbeiders en 1.204 eigen tewerkstelling van de overslagbedrijven.

² De aanwezigheid van het bedrijf Glaverbel/Seapane zorgt voor dit vrij hoge percentage niet-havengebonden tewerkstelling in de achterhaven.

Tabel 3
Maritiem verkeer naar verschijningsvorm in Zeebrugge (lossingen + ladingen)

	1982		1990		2000		2001	
	In 1.000 ton	%	In 1.000 ton	%	In 1.000 ton	%	In 1.000 ton	%
Droge massagoederen	1.980	21,2	8.807	29,0	2.456	6,9	1.976	6,2
Vloeibare massagoederen	1.216	13,0	4.578	15,1	5.070	14,3	4.140	12,7
Containers	1.799	19,2	3.946	13,0	11.610	32,7	10.585	33,0
Ro-ro	4.135	44,2	12.291	40,5	15.358	43,3	14.347	44,7
Conventioneel stukgoed	226	2,4	726	2,4	981	2,8	1.032	3,2
Totaal	9.536	100,0	30.349	100,0	35.475	100,0	32.080	100,0

BRON: MBZ.

- Andere goederencategorieën zijn vloeibare massagoederen, goed voor 15,9% van de totale haventrafiek (vooral aardgas en geraffineerde olieproducten) en droge massagoederen, goed voor 5,4% (vooral kolen, cokes en bouwmaterialen).
- In vergelijking met 1982 blijkt dat vooral het aandeel van de containers in belang is toegenomen, terwijl dat van de droge massagoederen gedaald is. In 2000 werd de kolen- en ertsterminal gesloten wat in een terugval resulteerde van de vaste bulktrafik met 50% van bijna 5 miljoen ton in 1999 naar 2,5 miljoen ton in 2000 en 1,6 miljoen ton in 2003.

3.2. De trafik in de haven van Zeebrugge is vooral intra-Europese trafik (tabel 4)

- Van circa 3/4 van de in de haven van Zeebrugge behandelde goederen ligt de herkomst-bestemmingsrelatie in Europa, en bijgevolg circa een vierde buiten Europa.
- Opgedeeld naar herkomst en bestemming blijkt dat 63,2% van de geloste goederen uit Europa komt, en 77,0% van de ladingen bestemming Europa heeft. In de andere Vlaamse havens liggen deze percentages meestal lager.
- Dit patroon geldt ook voor de containertrafik: 75% van de containertrafik is intra-Europees, terwijl 25% intercontinentaal is (cijfers voor het jaar 2003).

3.3. Zeebrugge is een overslaghaven

- Mede door zijn diepzeeligging en de relatief beperkte havenzone is Zeebrugge bij uitstek een overslaghaven. In de havenzone Zeebrugge zelf is de sector van de havengebonden diensten met 66% van de private tewerkstelling en 57% van de toegevoegde waarde veruit de belangrijkste activiteit. Nemen we er evenwel de binnenhaven Brugge bij (langs het Boudewijnkanaal ten zuiden van de Herdersbrug) dan neemt het aandeel industrie toe.
- Dat Zeebrugge veel meer dan Antwerpen en Gent een overslaghaven is, wordt door tabel 5 bevestigd. In de havens van Antwerpen en Gent maakt de industrie een omvangrijker deel van de private tewerkstelling en toegevoegde waarde uit. Dit vertaalt zich ook in een hogere TW per werknemer, zeker in Antwerpen. Maar ook in de dienstensector ligt de toegevoegde waarde per werknemer in de haven van Brugge-Zeebrugge substantieel lager dan in Antwerpen (+34% ten opzichte van Brugge-Zeebrugge) en in Gent (+23% ten opzichte van Brugge-Zeebrugge), zodat we kunnen besluiten dat de haven van Brugge-Zeebrugge nog een marge heeft om de toegevoegde waarde van zijn activiteiten op te drijven (bijvoorbeeld distributie, Value Added Logistics (VAL), postponed manufacturing, logistieke services, ...).

2002		2003		Groei 1982-2003	Aandeel
In 1.000 ton	%	In 1.000 ton	%		
1.712	5,2	1.661	5,4	-16%	↘
4.922	14,9	4.869	15,9	+300%	↗
11.865	36,0	12.271	40,1	+582%	↗
13.651	41,4	11.107	36,3	+169%	↘
786	2,4	661	2,2	+193%	=
32.936	100,0	30.569	100,0	+279,2%	

Tabel 4**Oorsprong en bestemming van de goederen (in %)**

	Brugge-Zeebrugge (2003)	Antwerpen (2002)	Gent (2001)
Herkomst			
• Europa	69,2	36,5	26,9
• Niet-Europa	36,8	63,5	73,1
Bestemming			
• Europa	77,0	28,3	85,2
• Niet-Europa	33,0	71,7	14,8
Totaal	100,0	100,0	100,0

BRON: VHC-jaarverslag 2002; MBZ.

Tabel 5**Economisch impact van de haven van Zeebrugge in vergelijking met Antwerpen en Gent, boekjaar 2000 (a)**

	Zone Brugge-Zeebrugge	Zone Zeebrugge	Antwerpen	Gent
Tewerkstelling private sector	8.438	4.879	49.298	25.932
* industrie (in %)	56	34	58	88
* diensten (in %)	44	66	42	12
Toegevoegde waarde private sector (in miljoen EUR)	698	380	6.263	2.400
* industrie (in %)	65	43	71	89
* diensten (in %)	35	57	29	21
TW (b)/werknemer (in 1.000 EUR)	82,7	77,8	127,0	92,5
* industrie	96,7	99,5	155,4	94,3
* diensten	65,2	66,7	87,5	80,3

BRON: NBB-rapporten, *Het economisch belang van de havenzone Brugge-Zeebrugge, Gent, Antwerpen. Boekjaar 2000 (2002).*

(a) Beperkt tot de private sector. In Zeebrugge is de openbare sector groter dan in Gent en Antwerpen omwille van de aanwezigheid van de zeemacht. Om scheeftrekking te vermijden werd hiervan abstractie gemaakt.

(b) In werkelijke prijzen.

3.4. Sectorspecialisatie van de haven van Zeebrugge

- In vergelijking met de havens van Antwerpen en Gent lijkt het aandeel van de dienstensector in de toegevoegde waarde van de private sector in de havenzone Zeebrugge veel hoger (56,5% in Zeebrugge ten aanzien van 29% in Antwerpen en 11% in Gent). Dit blijkt ook uit de verdere sectorspecialisatie van de haven van Zeebrugge met een belangrijk aandeel van de toegevoegde waarde die gegenereerd wordt door goederenbehandelaars (22,4%

van de totale private TW met bedrijven zoals Sea-10 terminal, OCHZ, Combined Terminal Operators, Belgian New Fruit Wharf, FCT, ...), het wegvervoer (14,2% met DD. Trans en North Sea Express), scheepsagenten, expediteurs en rederijen (P&O North Sea Ferries). (tabel 6)

- Daartegenover staat dat Zeebrugge minder aanwezigheid heeft van industriële activiteiten. Antwerpen en Gent zijn meer industriële havens, met in Antwerpen een zeer belangrijke chemiecluster en een belangrijke aanwe-

Tabel 6**Structuur van de toegevoegde waarde in de private sector, 2000**

In % van het totaal	Zone Brugge-Zeebrugge	Zone Zeebrugge	Antwerpen	Gent
DIENSTEN	35,0	56,5	28,8	10,6
Scheepsagenten en expediteurs	4,4	8,0	7,1	1,4
Goederenbehandelaars	12,2	22,4	11,5	3,6
Rederijen	3,4	6,3	2,7	0,1
Wegvervoer	9,7	14,2	0,9	1,3
Andere	5,2	5,6	6,6	4,3
INDUSTRIE	65,0	43,5	71,2	89,4
Petroleumindustrie en energie	10,2	13,4	17,8	6,9
Chemie	3,3	-	41,2	11,2
Automobiel	-	-	7,4	24,3
Metaal	5,7	1,9	1,7	30,1
Voeding	7,4	0,6	-	3,6
Elektronica	19,5	1,2	-	3,7
Visserij	3,2	5,7	-	-
Andere	15,8	20,7	3,1	9,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0

BRON: NBB, o.c.

zigheid van petroleumbedrijven en automobielassemblage (Opel). Gent is een typische industriële haven, voornamelijk dankzij de locatie van Volvo car en truck (automobiel) en Sidmar (metaalverwerking).

- In Zeebrugge genereerde de visserijsector 1.279 arbeidsplaatsen in het geheel van de gemeenten Knokke-Heist, Brugge en Blankenberge (1999) (of 56,4% van het totaal van deze arbeidsplaatsen in West-Vlaanderen). Het betreft 682 jobs in de industriële bedrijvigheid rond de visserijsector, 383 jobs in de zeevisserij zelf en 214 in de groot- en kleinhandel in vis- en visserijproducten¹.
- Nemen we de havenzone Brugge-Zeebrugge samen, dan toont de haven qua structuur meer gelijkenis met de havens van Antwerpen en Gent, in die zin dat het aandeel van de industriële activiteiten toeneemt. Dit wordt in belangrijke mate verklaard door de aanwezigheid van *Philips Industrial Activities* (elektronica) in de havenzone Brugge (2000-2001).

3.5. Zeebrugge is inzake hinterlandverbindingen een bimodale haven (tabel 7)

- Exclusief transshipment wordt 88% van het maritieme verkeer via de weg of per spoor naar het hinterland vervoerd. Op de derde plaats komt de pijpleiding voor transport van aardgas (9%). Met een aandeel van slechts 1% komt de binnenvaart als modus op de laatste plaats.
- Het wegvervoer is veruit de belangrijkste modus in Zeebrugge: 69% van het maritieme verkeer wordt via de weg van en naar het hinterland vervoerd. Dit is vooral het geval voor het ro-ro-verkeer dat voor 94% via de weg wordt getransporteerd.

¹ WES (2002), Economische betekenis van het European Fish Centre (EFC) in de haven van Zeebrugge. Studie uitgevoerd in opdracht van de nv Zeebrugse Visveiling.

Tabel 7**Modal split van trafiek in de haven van Zeebrugge**

	Trans	Zee - Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
% totaal	7,8	1,5	1,0	17,5	64,0	8,1	100
% hinterland (a)	-	2	1	19	69	9	100

(a) exclusief transshipment

BRON: MBZ.

3.6. Zeebrugge heeft de voorbije decennia een sterke trafiekgroei gekend (tabel 8)

- De trafiekgroei in Zeebrugge (ladingen + los-singen) is in de periode 1982-2002 gestegen van 9,3 miljoen ton in 1982 naar 35,5 miljoen ton in 1999. Dit is een groei met 280%. Daarmee is het aandeel van Zeebrugge in de totale trafiek van de Vlaamse havens toegenomen van 7,7% in 1982 tot 18,3% in 2000. Door de recente lichte terugloop van de trafiek bedraagt dit aandeel thans 16,9%.
- De sterke groei van de haven van Zeebrugge in deze periode moet naast factoren als de sterke groei van het wereldhandelsvolume ook gerelateerd worden aan het relatief jonge bestaan van de haven van Zeebrugge, en dit in vergelijking met de meer mature havens als Antwerpen en Gent.
- Over de periode 1982-2002 kunnen twee

deelperiodes onderscheiden worden, met name:

- de periode 1982-90 van zeer sterke volume-groei: de totale trafiek is in deze periode gestegen van 9,3 miljoen ton naar 30,3 miljoen ton en dit in alle trafieksegmenten;
- de periode 1990-2000 van 'minder snelle' en meer 'gespecialiseerde' groei: in de jaren 90 is de globale trafiek verder toegenomen van 30 miljoen ton naar een piek van 35,5 miljoen ton in het jaar 2000, met een sterke groei geconcentreerd in de container- en ro-ro-trafiek.
- Voor de laatste jaren geldt het volgende:
 - de recente periode 2001-03 die gekenmerkt wordt door een terugval in de maritieme trafiek tot het niveau van begin jaren '90;
 - het laatste jaar (2004) bracht een belangrijke groei, namelijk 4,3% ten opzichte van 2003. Hierdoor komt de totale trafiek op 31,8 miljoen ton.

Tabel 8**Vergelijking van de trafiekgroei in Zeebrugge versus de andere Vlaamse havens, ladingen + los-singen, 1982-2001**

		Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1982	mln ton	84,2	22,9	9,3	4,2	120,6
	%	69,8	19,0	7,7	3,5	100,0
1990	mln ton	102,0	24,4	30,3	4,5	161,3
	%	63,2	15,1	18,8	2,8	100
2000	mln ton	130,5	24,0	35,5	4,3	194,4
	%	67,1	12,3	18,3	2,2	100
2001	mln ton	130,0	23,5	32,1	4,8	190,4
	%	68,3	12,3	16,9	2,5	100,0
2002	mln ton	131,6	24,0	32,9	6,2	194,8
	%	67,6	12,3	16,9	3,2	100,0
1982-90	Groei %	+21,1	+6,7	+226,3	+8,4	+33,8
1990-2000	Groei %	+27,9	-1,6	+17,2	-4,4	+20,5
1990-2001	Groei %	+27,5	-3,7	+5,9	+6,7	+18,0
1990-2002	Groei %	+29,0	-1,6	+8,6	+37,8	+20,8

BRON: IDEA Consult en WES op basis van de Vlaamse Havencommissie, 2002.

3.7. Zeebrugge heeft, met uitzondering van de containertrafiek, zijn aandeel in het maritieme verkeer van de Vlaamse havens beduidend laten stijgen (tabel 9)

- Vooral op het vlak van ro-ro neemt Zeebrugge een sterke, maar in de meeste recente periode verzwakkende positie in; de haven heeft dit aandeel vooral in de jaren '90 verder kunnen opdrijven tot zowat 60% van het ro-ro-verkeer in Vlaanderen.
- Inzake containers is de Zeebrugse trafiek ongeveer aan eenzelfde tempo geëvolueerd als die van Antwerpen zodat het aandeel constant gebleven is op circa 20% van de totale trafiek verhandeld in de Vlaamse havens.
- In de andere verschijningsvormen (droge en vloeibare massagoederen en conventioneel stukgoed) is het aandeel van Zeebrugge gestegen, maar blijft het eerder een nichespeeler. Hierbij dient vermeld dat droge massagoederen en conventioneel stukgoed voor de Vlaamse havens als geheel 'krimp-markten' zijn.

3.8. Zeebrugge is ook binnen de range Le Havre-Hamburg een sterk groeiende haven gebleken

- Met zijn groei van 282% in de periode 1982-2000 heeft de haven van Zeebrugge zijn aandeel in de totale haventrafiek in de range Le

Havre-Hamburg bijna verdrievoudigd van 1,6% in 1982 naar 4,4% in 2000. De lichte terugloop van de trafiek in de jaren 2001 en 2002 heeft dit aandeel doen terugvallen naar 3,8% (tabel 10).

- Mede dankzij de sterke groei van Zeebrugge hebben de Vlaamse havens in totaliteit hun aandeel in de haventrafiek van de range kunnen opdrijven met bijna 3 procentpunt in de periode 1982-2000.
- Uit een trafiekanalyse per verschijningsvorm, die betrekking heeft op de periode 1982-98, blijkt dat de haven van Zeebrugge zijn positie binnen de range Le Havre-Hamburg vooral versterkt heeft op twee terreinen:
 - voor de containertrafiek is het aandeel van Zeebrugge gestegen van 3,5% van het totale tonnage in de range in 1982 naar 5,2% in 1998;
 - in de ro-ro-trafiek is het aandeel van Zeebrugge gegroeid van 21% in 1982 naar 35% in 1998. Dit betekent dat op dat ogenblik binnen de range Le Havre-Hamburg 1 ton op 3 ro-ro-trafiek via de haven van Zeebrugge verscheept wordt (tabel 11).
- Na een lichte terugloop kent de haven van Brugge-Zeebrugge in 2004 opnieuw een sterke stijging. Vooral de containertrafiek deed het goed in 2004, met een groei van 14,5% in tonnage. De ro-ro-trafiek bleef status quo en de trafiek van nieuwe wagens groeide verder, nu met 9,6% (MBZ, december 2004).

Tabel 9

Aandeel Zeebrugge in maritiem verkeer van Vlaamse havens, naar verschijningsvorm, 1982 en 2002 (lossingen + ladingen)

	1982	1990	2000	2001	2002	1982-90	1990-2000	2000-2002
Droge massagoederen	3,8%	14,7%	5,1%	4,2%	3,6%	↗	↘	↘
Vloeibare massagoederen	4,7%	13,5%	12,1%	10,0%	12,3%	↗	↘	=
Containers	19,9%	19,2%	20,6%	18,5%	18,2%	=	↗	↘
Ro-ro	45,0%	62,0%	60,8%	58,0%	53,9%	↗	=	↘
Conventioneel stukgoed	0,9%	2,7%	4,4%	5,1%	4,6%	↗	↗	=
Totaal	7,7%	18,8%	18,3%	16,9%	16,9%	↗	=	↘

BRON: Idea Consult en WES op basis van de Vlaamse Havencommissie, jaarverslag 2002.

Tabel 10

Vergelijking van de trafiekevolutie tussen Zeebrugge en de andere havens in de range Le Havre-Hamburg, lossingen en ladingen, 2002

	Zeebrugge	Vlaamse havens (inclusief Zeebrugge)	Rotterdam- Amsterdam	Hamburg- Bremen	Le Havre- Duinkerke	Totaal
1982						
mln ton	9,3	120,6	270,0	88,1	90,0	568,7
%	1,6%	21,2%	47,5%	15,5%	15,8%	100%
1990						
mln ton	30,3	161,3	319,1	91,5	90,6	663,8
%	4,6%	24,3%	48,1%	13,8%	13,6%	100%
2000						
mln ton	35,5	194,4	366,7	130,1	113,3	804,4
%	4,4%	24,2%	45,6%	16,2%	14,1%	100%
2001						
mln ton	32,1	190,4	364,0	138,5	113,4	838,4
%	3,8%	22,7%	43,4%	16,5%	13,5%	100%
2002						
mln ton	32,9	194,8	372,4	144,2	115,7	860,0
%	3,8%	22,7%	43,3%	16,8%	13,5%	100%
1982-90						
Groei %	+225,8%	+33,7%	+18,2%	+3,9	+0,7%	+16,7%
1990-2000						
Groei %	+17,2%	+20,5%	+14,9	+42,2%	+25,1%	+21,2%
1990-2001						
Groei %	+5,9%	+18,0%	+14,1%	+51,4%	+25,2%	+26,3%
1990-2002						
Groei %	+8,6%	+20,8%	+16,7%	+57,6%	+27,7%	+29,6%

BRON: IDEA Consult en WES op basis van de Vlaamse Havencommissie, 2002.

Tabel 11

Aandeel Zeebrugge in de range Le Havre-Hamburg (exclusief Kanaaltunnel) (in 1.000 ton)

% in totaal range	1982	1990	1998	Evolutie aandeel	
				1982-90	1990-98
Droge bulk	1,1	4,0	1,9	↗	↘
Vloeibare bulk	0,5	1,8	1,8	↗	=
Containers	3,5	3,9	5,2	↗	↗
Roll on roll of	21,4	31,5	35,3	↗	↗
Overig stukgoed	0,4	1,3	1,4	↗	=
Totaal	1,6	4,6	4,5	↗	=

BRON: IDEA Consult en WES op basis van de Vlaamse Havencommissie, jaarverslag 2001.

Na een toename van het aandeel van Zeebrugge in de range Le Havre-Hamburg in trafieken zoals droge bulk, vloeibare bulk en overig stukgoed in de jaren 80, is deze evolutie in de jaren 90 gestopt.

Zeebrugge is bijgevolg binnen de range Le Havre-Hamburg meer en meer een haven gespecialiseerd in ro-ro- en containertrafiek en nu in het bijzonder de autotrafiek.

4.

VERWACHTE ECONOMISCHE ONTWIKKELING

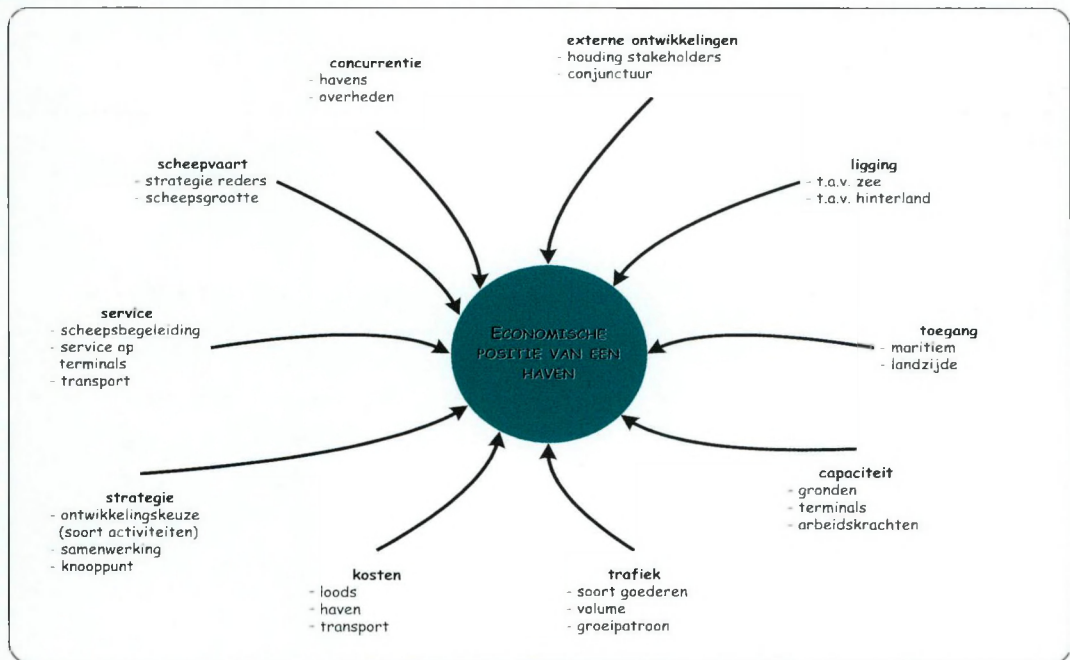
Bij het onderzoek naar de 'economische positionering van de haven van Brugge-Zeebrugge' (Idea Consult & Nei, 2002) is een SWOT-analyse gemaakt van de haven. Deze analyse vertrok

van een tiental determinerende factoren van de economische positie van een haven. Deze factoren zijn samenvattend gegeven in **figuur 2**.

Gebruikmakend van dit analysekader werden volgende relevante sterkten-zwakten-opportunities en bedreigingen gerapporteerd (zie tabel 12). Dit analysekader is de basis voor het inschatten van een mogelijke economische ontwikkeling en een toekomstvisie hierover. In het deelonderzoek werd de verwachte economische ontwikkeling onderzocht op basis van meerdere scenario's. Zo werden de mogelijkheden en onzekerheden in toekomstige ontwikkelingen in kaart gebracht. Op basis van de huidige positie zijn aldus de toekomstige goederenstromen voor de haven van Brugge-Zeebrugge ingeschat. Gerelateerd aan de aannames inzake de toekomstige ruimteproductiviteit werd hierop een ruimtevraag geformuleerd.

Figuur 2

Determinerende factoren van de economische positie van een haven



Tabel 12

SWOT-analyse van de haven van Brugge-Zeebrugge

Sterkten	Zwakten
- goede maritieme toegang als diepzeehaven - erkende logistieke poort van Vlaanderen - centrale ligging ten aanzien van het hinterland - goede service op terminals, met flexibel havenarbeiderssysteem - sterke positie in ro-ro-traffic op Engeland - sterke groei van containertraffic - sterke positie in autotrafiek	- slechte ontsluiting via binnenvaart - te weinig sterke verankering van rederijen en havenbedrijven - beperkt ontwikkelde distributiefunctie - relatief lage toegevoegde waarde per werknemer - ontbreken van kritische massa en imago ten opzichte van Antwerpen en Rotterdam inzake containertraffic - beperkte beschikbaarheid uitgeruste gronden
Opportunities	Bedreigingen
- schaalvergroting in containerlijnvaart (getij-onafhankelijke toegang grotere schepen) - verdere containerisatie van het stukgoed - beschikbaarheid van gronden in het gewestplan - synergieën via samenwerking met andere havens - investeringsplannen in spoorinfrastructuur - verbetering van de verbinding met het hoofdwaternet	- plannen voor capaciteitsuitbreiding bij concurrerende havens - toenemend belang van multimodaliteit - aanleg Westerschelde-vaste oeververbinding en eventueel een tweede Kanaaltunnel - andere ruimteclaim op nog niet uitgeruste gronden

BRON: IDEA Consult & Neij, 2002

HOOFDSTUK 4

VISIE OP DE GEWENSTE ONTWIKKELING EN PROGRAMMA VAN HAVEN EN OMGEVING

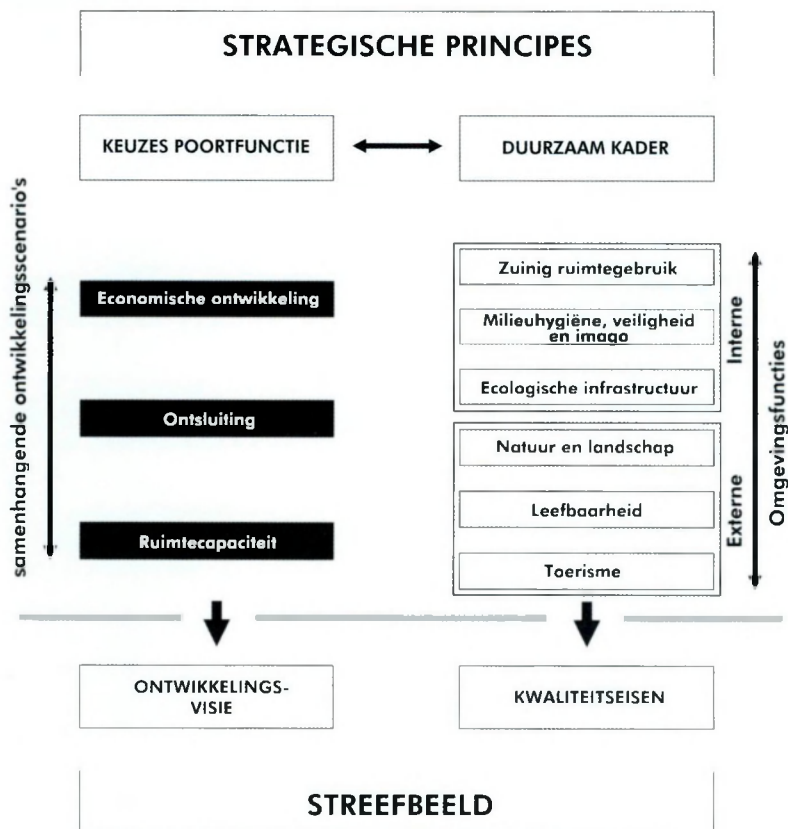
1. ALGEMENE VISIE

De ontwikkelingskeuzes van het strategisch plan zijn het resultaat van een afweging binnen een door de betrokken partijen overeengekomen denkkader. Ze vormen de 'uitgangspunten' voor de gewenste ontwikkeling van de haven en omgeving. Aan het formuleren en onderschrijven van deze uitgangspunten is veel aandacht besteed. Het strategisch plan is immers een 'maatschappelijke' keuze die gedragen moet worden.

Bij de formulering van het streefbeeld voor de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge is gekozen voor een werkwijze waarbij gelijktijdig de aandacht wordt gericht op:

- de strategische keuzes op het vlak van de poortfuncties;
- het duurzaam kader waarbinnen de zeehaven zich kan ontwikkelen (zie figuur 3), ten aanzien van de havenactiviteiten en omgevingsfuncties.

Figuur 3
Strategische principes



We vertrekken vanuit de principes voor de ontwikkeling van de **'poortfunctie'** (het economisch ontwikkelingsperspectief van de haven van Brugge-Zeebrugge). Deze principes sturen de keuze over de invulling van de economische positie van de haven, haar rol in de kwalitatieve dienstverlening in een internationale competitieve omgeving en een infrastructureel en ruimtelijk programma.

Daarnaast wordt het **duurzaam kader** aangegeven (het gewenste ontwikkelingsperspectief als poort voor de zeehaven). Voor **interne en externe omgevingskenmerken en -functies** zijn **kwaliteitseisen** geformuleerd. Ze gelden als toetskader (randvoorwaarden) voor de gewenste economische ontwikkeling van de zeehaven.

Als interne kwaliteitseisen inzake de havenontwikkeling gelden:

- het zuinig ruimtegebruik;
- de milieuhygiëne en veiligheidsaspecten;
- het beeld en het imago van de haven;
- de ecologische infrastructuur.

De kwaliteitseisen van (externe) functies (uit de omgeving van de haven) zijn uitgewerkt voor:

- de natuurlijke en landschappelijke structuur;
- de leefbaarheid van de dorpen, badplaatsen en de stadswijken in de omgeving;
- de relatie met het kusttoerisme.

2.

SAMENHANGENDE ONTWIKKELING OP VIER VLAKKEN

De visie op de duurzame ontwikkeling is multidisciplinair ontwikkeld en wordt vertaald in vier complementaire domeinen:

- een visie op de (socio-)economische ontwikkeling;
- een visie op de ruimtelijke ontwikkeling;
- een visie op de ontsluiting;
- een visie op de ontwikkeling van milieukwaliteiten en ecologische waarden.

2.1. Visie op de (socio-)economische ontwikkeling

De haven van Brugge-Zeebrugge wordt, als poort tot de Vlaamse economische structuur,

ontwikkeld volgens de sterkten van haar economische positie in de range Le Havre - Hamburg en in verhouding tot de andere Vlaamse zeehavens. De rol van de haven Brugge-Zeebrugge als poort en economische motor voor Vlaanderen wordt erkend net als zijn betekenis als generator van tewerkstelling in het noordelijk deel van de provincie West-Vlaanderen. Zoals de andere havens heeft Zeebrugge een onvervangbare rol in het Vlaamse economische landschap. De positie als kusthaven is hierbij uniek.

Om deze rol te blijven vervullen en te versterken, worden (ontwikkelings)kansen geboden. Dit betreft op de eerste plaats het aanbieden van 'ruimte' voor havenactiviteiten. Dit ruimtelijk programma geeft mogelijkheden om gefaseerd en duurzaam binnen een perspectief van 20 jaar de gewenste kansrijke trafieken te kunnen aantrekken en aan de bestaande ontwikkeling (groei) een bestendiging te geven. We houden er rekening mee dat binnen de planhorizon van 20 jaar ongeveer 75 miljoen ton goederentrafiek kan opgevangen worden, met een door-groeimogelijkheid tot 95 miljoen ton op een periode van 30 jaar. Dit vergt uiteraard een inspanning op het vlak van haven- en ontsluitingsinfrastructuur, efficiënt ruimtebeheer en het realiseren en bewaken van omgevingskwaliteiten.

Het economisch ontwikkelingsperspectief wordt nagestreefd door de haven de kans te bieden in te zetten op deze activiteiten die de specifieke rol van de haven van Brugge-Zeebrugge als een poort en motor van de Vlaamse economie het sterkst bepalen. Het zijn deze activiteiten die als het meest kansrijk te beschouwen zijn, de grootste toegevoegde waarde kunnen genereren en waarvoor het duurzaamste karakter en gebruik worden nagestreefd.

De haven van Brugge-Zeebrugge heeft vooral een sterke positie in de (shortsea-) ro-ro trafieken, waarbinnen de autotrafiek en de niet-begeleide vracht gespecialiseerde niches vormen en in de containerbehandeling. De haven van Brugge-Zeebrugge heeft deze positie vooral verworven omwille van haar ligging: aan de kust en centraal ten opzichte van de markt in Noordwest-Europa. Dit typeert de positie en de

groei kansen van de haven als schakel in een logistieke keten.

We gaan uit van een globaal behoud van de marktpositie tegen de achtergrond van de groei-verwachtingen voor de gehele Hamburg-Le Havre range. In meer gespecialiseerde kansrijke niches (containers, auto's, shortsea) verwachten we een versterking van de positie op basis van een meer expansieve marktstrategie.

2.2. Visie op de ruimtelijke ontwikkeling

Om het zeehavengebied voor zeehavenactiviteiten te bestemmen wordt het gebied 'afgebakend'. Binnen deze grenzen wordt de gewenste ontwikkeling van de poortfunctie gegarandeerd. Vanuit het oogpunt van de ruimtelijke ontwikkeling worden mogelijkheden aangeboden voor na te streven economische ontwikkeling en positie die anticiperen op toekomstige en lange termijnverwachtingen en -vereisten: een betere benutting van de geboden infrastructurele mogelijkheden (bijvoorbeeld containerterminals en autoparkeerterreinen), het aanleggen van bijkomende diepwaterinfrastructuur en bijhorende (strategische) terreinreserves. 'Intensief ruimtegebruik en hogere productiviteit' en 'strategisch aanbod aan reserves' gaan samen op in deze strategie die een gefaseerde aansnijding van het zeehavengebied nastreeft. In het zeehavengebied zijn verschillende 'deelruimten' te onderscheiden die elk een specifieke rol te vervullen hebben (voorhaven, achterhaven, Brugse binnenhaven, ...). We behouden en versterken de kwaliteiten van iedere deelruimte zodat een gedifferentieerd beleid kan gevoerd worden. Vooral de verwachte kansrijke ontwikkeling (vooral voorhavenactiviteiten) moet voldoende ruimte geboden worden.

2.3. Visie op de ontsluiting van de poort

Om de poortfunctie van de haven van Brugge-Zeebrugge verder uit te bouwen wordt de nautische toegankelijkheid en de ontsluiting aan de

landzijde verbeterd op maat van de te verwachten haventrafieken en in verhouding tot de na te streven modal split.

Zo wordt aan de voorhaven de grootste nautische toegankelijkheid geboden, gekoppeld aan de kwaliteit (snelheid, vlotheid) van in- en uitvaarende scheepsbewegingen in een kusthaven. Dit verklaart het belang van het reeds uitgevoerde 55'-verdiepingsprogramma¹. Deze verbeterde toegang en het aanbieden van diepwaterkades is nodig zodat ook de nieuwe generatie grote containerschepen gemakkelijk de voorhaven van Zeebrugge kunnen aanvaren. Zo worden kansrijke ontwikkelingen ondersteund.

Andere delen van de haven hebben een beperktere bestaande nautische toegankelijkheid die behouden kan blijven. Aan deze toegang zijn eigen economische ontwikkelingsperspectieven gekoppeld.

Deze visie wordt concreet gemaakt in een verbeterde toegankelijkheid ten aanzien van het hinterland op het niveau van de weg, de spoorweg en de waterweg. Deze verbeteringen zijn een noodzakelijke (en dringende) realisatie van de projecten voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor het hoofdwegenet, hoofdspoorwegennet en hoofdwaterwegennet.

Conform de basisprincipes van het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt een substantiële verhoging van het gezamenlijke aandeel van de binnenvaart en kustvaart/zee-Rijnvaart nagestreefd. Het aandeel van het goederenverkeer over het spoor moet hierbij minstens behouden blijven.

2.4. Visie op de ontwikkeling van milieukwaliteiten en ecologische waarden

De haven van Brugge-Zeebrugge wordt verder ontwikkeld als een milieuvriendelijke haven. De relatief lage milieudruk die op dit ogenblik uitgaat van de havenactiviteiten, in vergelijking tot andere Vlaamse havens, wordt laag gehouden.

¹ Deze diepgang is verzekerd ter hoogte van de koppen van de twee strekdammen. Zo is uitvoering gegeven aan de beslissing van de Vlaamse regering van 22 december 2002: "Verdiepingsprogramma voor tij-ongebonden vaart van schepen tot 46 voet diepgang".

Er wordt gestreefd naar een nog hogere milieukwaliteit in functie van een goed nabuurschap met de omgevende dorpen, stadswijken en badplaatsen en ten aanzien van de ecologische waarden en systemen in de omgeving. Milieukwaliteitsnormen, op basis van Vlaamse en Europese regelgeving, worden gehaald zodat de gewenste functies in het havengebied en omgeving kunnen gerealiseerd worden. Milieuzonering is een uitgangspunt bij de inrichting van de haven. Deze elementen werden verder getoetst en aangescherpt in voorwaarden in een strategisch milieueffectenrapport of zogenaamde plan-MER (WES, 2004).

Bij de verdere uitbouw van de havenactiviteiten (LNG en andere SEVESO-bedrijven) moeten de veiligheidsrisico's voldoen aan de Seveso-richtlijn. Veiligheidszonering is een uitgangspunt in de toewijzing van activiteiten in de haven. Hiervoor werd een specifiek onderzoek opgezet, namelijk een Ruimtelijk Veiligheidsrapport op strategisch planniveau (SGS, 2004).

3. RUIMTELIJK PROGRAMMA

In het kader van het strategisch plan werd onderzocht welk ruimtelijk programma (grootheid en aard) voorzien moet worden bij de na te streven gewenste ontwikkeling aan ruimte. Scenario's werden ontwikkeld om de vraag in te schatten. Daartegenover werd het bestaande en potentiële aanbod aan ruimte geplaatst.

3.1. Benaderingswijze

Bij een goederenstroom- en ruimtevraagprognose (Idea Consult/NEI, 2002) op lange termijn (tot 2010, 2020 en 2030) worden scenario's gehanteerd die laten zien in hoeverre de geprognosticeerde groei afhankelijk is van specifieke en algemene omgevingsfactoren (onzekerheden werden verkend).

Er zijn twee factoren die van bepalende invloed zijn op de ontwikkeling van goederenstromen en de behoefte aan ruimte in de toekomst en bovendien onzeker zijn. Dit zijn de economische ontwikkeling op nationaal, West-Europees en wereldniveau en het regionale havenbeleid en

de rol van de haven van Brugge-Zeebrugge daarin. De economische groei heeft een grote invloed op de totale vraag naar goederen en daarmee op de handelstrafieken via havens. Het regionale- en havenbeleid heeft een grote invloed op de inrichting van de haventerreinen, de samenstelling van de goederenstromen en de concurrentiepositie van de haven. Het havenbeleid beschikt immers over diverse instrumenten waarmee bedoeld of onbedoeld de omvang en samenstellingen van goederenstromen beïnvloed worden (in positieve of negatieve zin): afhankelijk van welke voorwaarden worden opgelegd of welke mogelijkheden worden geboden.

De concrete prognoses voor de haven van Zeebrugge zijn gebouwd op aannames vanuit twee invalshoeken:

- ten eerste de inschatting van de economische groei (volgens drie scenario's: laag-midden-hoog);
- ten tweede de mogelijkheden van de havenstrategie (zogenaamd restrictief, status-quo, en expansief).

Bij de goederenstroom- en ruimtevraagprognose, in functie van het te kiezen ontwikkelingsprogramma voor de haven van Brugge-Zeebrugge, wordt uitgegaan van gemiddelde economische groeipercentages (gedifferentieerd) uitgezet over de onderscheiden trafiekcategorieën over een periode van 30 jaar. Tegen deze achtergrond van aangenomen economische groei, die zich weerspiegelt in de groei van goederenstromen en haventrafieken, worden aannames gemaakt inzake de havenstrategie.

Deze scenario's in trafiekprognoses werden doorgerekend voor volgende onderscheiden trafiekcategorieën (waarbij een langetermijnspectief (tot 2030) werd aangehouden):

- droge bulk;
- natte bulk;
- containers;
- ro-ro (freight ferry);
- overig stukgoed.

Tenslotte werden deze trafiekontwikkelingen omgeslagen in scenario's van ruimtevraag per goederencategorie.

Zowel de scenario's inzake goederentrafiek als de scenario's inzake de ruimtevraag situeren zich tussen een meer restrictief en een meer expansief scenario, en tegen een achtergrond van lage tot hoge aannames inzake de economische groei (zie Idea Consult, 2002).

Aangenomen wordt dat de langetermijnontwikkeling zich tussen deze vorken zal voordoen. We bekijken voor de verdere concrete invulling van het streefbeeld een middenscenario dat ons een goed inzicht geeft in de te verwachten, realistische maar voldoende kansrijke vraag. Zo kunnen we inschatten welke ruimtebehoefte moet voldaan worden wanneer de verwachte groei zich inderdaad doorzet. Voorzichtigheidshalve moeten we ook rekening houden dat een meer expansief scenario zich kan voordoen in kansrijke sectoren. Daarom hebben we een eventuele extra ruimtevraag ingerekend. Deze kan zich voordoen wanneer in bepaalde sectoren Zeebrugge een meer dominante positie kan verwerven op de markt (containers en autotrafiek). Alle aannames zijn gekoppeld aan een beleid dat gericht is op efficiënt ruimtegebruik (zuinig, gefaseerd en intensief ruimtegebruik).

3.2. Verwachte goederenstromen

Samenvattend stellen we ten aanzien van de te verwachten goederenstromen dat we kunnen uitgaan van de aanname dat de haven van Brugge-Zeebrugge in een zeer concurrentiële markt zijn positie kan behouden (status-quo scenario), tegen een achtergrond van een gemiddelde economische groei over de gehele planperiode en dat in sommige kansrijke sectoren de positie nog versterkt wordt.

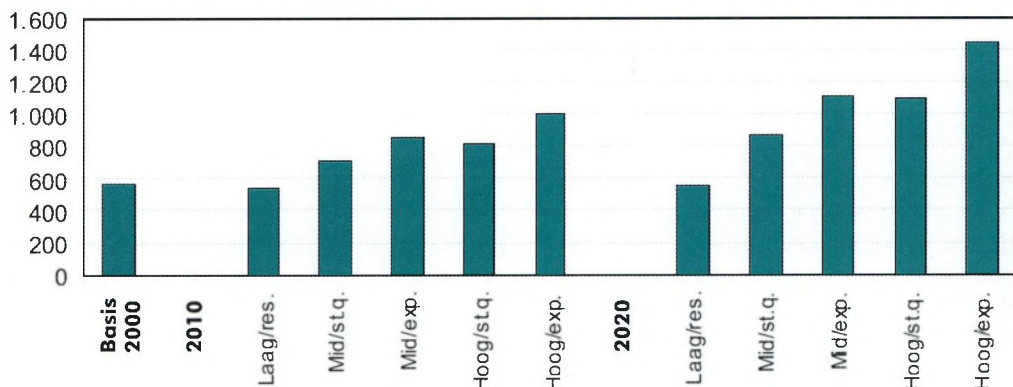
De realisatie van dit scenario vormt niettemin een beleidsmatige uitdaging, gericht op het behoud van de concurrentiepositie van de haven van Brugge-Zeebrugge in de Hamburg/Le Havre-range. Het voor Brugge-Zeebrugge gevoerde havenbeleid is in deze opvatting niet restrictiever maar ook niet expansiever dan in de gemiddelde haven van de range. De uitvoering van projecten (in verband met haveninfrastructuur en hinterlandverbindingen) gebeurt met eenzelfde bereidheid als in andere havens. Dit betekent dat tijdig haventerreinen worden aangeboden zodat gebruikers niet moeten uitwijken naar andere havens. In dit ontwikkelingsscenario onderstellen we dat het marktaandeel van Brugge-Zeebrugge constant blijft en de ruimteproductiviteit in Brugge-Zeebrugge de algemene trend volgt van de Noordwest-Europese havens. Hierbij is gerekend met hogere (*best practice*) ruimteproductiviteit. Er wordt bij voorkeur een beperkte maar voldoende reserve aangehouden. Zo blijft de druk om zuinig en intensief met ruimte om te gaan hoog genoeg.

Bij het doorrekenen van deze **“status-quo ontwikkeling bij een gemiddelde economische groei”** komen we tot een globale groei van de goederentrafiek tot ongeveer 75 miljoen ton in 2020. Dit is een vrij indicatieve waarde. Ze geeft wel aan dat er een ‘kans’ is op een verdubbeling van de bestaande trafiek. Een doorkijk tot 2030 geeft een groei van de goederentrafiek aan tot ongeveer 95 miljoen ton (bij benadering een verdrievoudiging). In tabel 13 wordt deze aanname vergeleken met de bredere vork van scenario's inzake goederenstroomverwachtingen.

Tabel 13
Mogelijke ontwikkelingen van de trafieken

Scenario-omschrijving tot 2030	Ton
Lage economische groei en restrictieve havenstrategie (laag/re)	65 mln
Middelhoge economische groei en status-quo havenstrategie (mid/sq)	95 mln
Middelhoge economische groei en expansieve havenstrategie (mid/ex)	101 mln
Hoge economische groei en status-quo havenstrategie (hoog/sq)	113 mln
Hoge economische groei en expansieve havenstrategie (hoog/ex)	121 mln

In **figuur 4** is de ruimtevraag voor al de onderzochte scenario's weergegeven (zie p. 30).

Figuur 4**Scenario's globale ruimtevrage (ha)***

* De globale ruimtevrage bevat de ruimtebehoefte van volgende trafiekcategorieën: droge bulk, natte bulk, containers, ferry ro-ro, auto's, stukgoed, distributie en strategische reserve.

3.3. Overeenkomstige ruimtevrage

In het kader van het strategisch planningsproces was het bijgevolg van belang na te gaan of het scenario 'status-quo ontwikkeling bij een gemiddelde economische groei' ruimtelijk mogelijk was.

We onderzochten nader wat de groeiprognozes inzake trafieken betekenen voor de ruimtevrage in de haven.

• Basisbehoefte aan ruimte

De groei aan goederenstromen werd omgezet in een theoretische behoefte aan ruimte. Hierbinnen kan capaciteit gecreëerd worden om de verwachte ontwikkeling aan trafieken te verhandelen¹, rekening houdende met een beleid van stijgende ruimteproductiviteit.

De globale ruimtevrage op basis van het 'status-quo scenario' voor de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge is voor de **periode 2000-2020** in te schatten op ongeveer **345 ha (netto)** aan basisbehoefte aan ruimte. We beschouwen dit als een **maatgevende grootheid** voor de verdere ontwikkeling van

de zeehaven op de korte en middellange termijn. De ruimtevrage is gebaseerd op cumulatieve verwachtingen in de genoemde trafiekcategorieën. De berekening per goederentrafiek is indicatief, er kunnen zich immers verschuivingen voordoen, maar geeft wel een idee van de ruimtevrage van type voorhaven- en type achterhavenactiviteiten.

Na 2020 bleek het lastig om de ontwikkelingen te modelleren en te kwantificeren op basis van betrouwbare bronnen. De meeste kwantitatieve studies kijken niet verder dan 2020. In de berekeningen na 2020 zijn we - met betrekking tot de trafiekontwikkelingen - verder uitgegaan van een groeifactor volgens het status-quo scenario bij een gemiddelde economische groei. Hierbij veronderstellen we dus dat de marktpositie van de haven Brugge-Zeebrugge constant blijft bij een gemiddelde economische groei over het geheel van de periode. We denken dat dit op lange termijn de meest realistische inschatting is. Omgezet in ruimtevrage voor de periode 2020 tot 2030 zijn er dan ongeveer **172 ha (netto)** extra nodig.

Monitoring zal moeten nagaan welk de effectieve uitgifte zal zijn.

¹ De aldus berekende ruimtebehoefte is een theoretische behoefte omdat uitgegaan wordt van de idee dat groei van goederentrafiek wordt opgevangen in een berekende 'nieuw' aan te snijden ruimte. De berekeningen gaan er vanuit dat de reeds ingenomen ruimte (inclusief alle mogelijke interne reserves) eerst beter benut wordt door aan de gehele oppervlakte een hogere ruimteproductiviteit toe te kennen, en pas daarna nieuwe ruimtenood aan te geven. Dit gebeurt door het verwachte goederenvolume op een bepaald tijdstip te delen door de voor dat tijdstip aangenomen ruimteproductiviteit en alzo een ruimtebeslag te berekenen. Na aftrek van het huidige ruimtebeslag resulteert dit in een 'nieuwe' ruimtebehoefte.

• Rekening houden met reserves

In het onderzoek (Idea Consult/Nei, 2002) werd bij de scenariobeschrijving van de drie havenstrategieën ook rekening gehouden met de nood aan extra reserves.

Voor de volledige planperiode (2000-2030) wordt uitgegaan van een reserve van ongeveer **90 ha** als een theoretische buffer (ijzeren interne voorraad). Zo kan een elasticiteit in de ruimtevrage worden ingebracht. Deze elasticiteit moet ook in staat zijn om meegaand in de planperiode te voldoen aan de 'interne' reserves van de bedrijven in de haven. Omgaan met 'interne' reserves is evenwel gekoppeld aan principes van zuinig ruimtegebruik. Opnieuw moet monitoring nagaan welke de effectieve uitgiftetrend zal zijn.

• Omgaan met expansievere ontwikkelingen

Naast het inschatten van een basisbehoefte aan ruimte moeten we ook rekening houden met meer expansieve goederentrafieken, zoals personenauto's trafiek en containeroverslag. Deze elasticiteit moet ingerekend worden in het te voorziene ruimteaanbod binnen de planperiode van 30 jaar.

Voor drie goederencategorieën (containers, ro-ro (freight ferry) en personenauto's) kon deze eventuele extra ruimtevrage (indicatief) begroot worden op ongeveer **106 ha**. Een precieze monitoring zal ook hier de evolutie van deze trafieken opvolgen.

Samenvattende richtinggevende ruimtevrage voor de periode 2000-2030

Bij de start van het strategisch planningsproces (2002) werd uitgegaan van een totale ingeschatte ruimtebehoefte van ongeveer **713 ha**.

3.4. Ruimteaanbod in de haven

Om in te schatten of de zonet beschreven ruimtevrage in het havengebied kan opgevangen worden, werd gedetailleerd het ruimteaanbod in kaart gebracht.

• Vrijliggende terreinen (2002)

Bij de start van het strategisch planningsproces werd eveneens een analyse (WES, 2002) uitgewerkt van het ruimteaanbod in de industriegebieden van de haven (cf. plannen van aanleg). Uit de analyse van het bestaande ruimtegebruik (zie figuur 5) in de voor- en achterhaven bleek (op 1 januari 2002) een globale terreinreserve te bestaan van ongeveer **601,4 ha** (netto) beschikbare terreinen. Daarnaast liggen er binnen de industriegebieden van de haven nog 158 ha vrij - maar niet-ontwikkeld - gebied, bezwaard door een bescherming als Vogel- en Habitatrichtlijngebied.

• Terug uitgiftebare terreinen (2002)

Aangenomen wordt dat dd. 2002 een deel van de in gebruik zijnde of (gedeeltelijk of volledig) verlaten haventerreinen terug uitgiftebaar zijn in de planperiode. Het betreft terreinen voor ongeveer **141,4 ha** (zoals de voormalige Kolenterminal, deel van de voormalige Flanders Container Terminal en ook omgeving Oud Ferrydok, Prins Filipsdok en site Carcokes (zie figuur 5).

Globaal ruimteaanbod (2002)

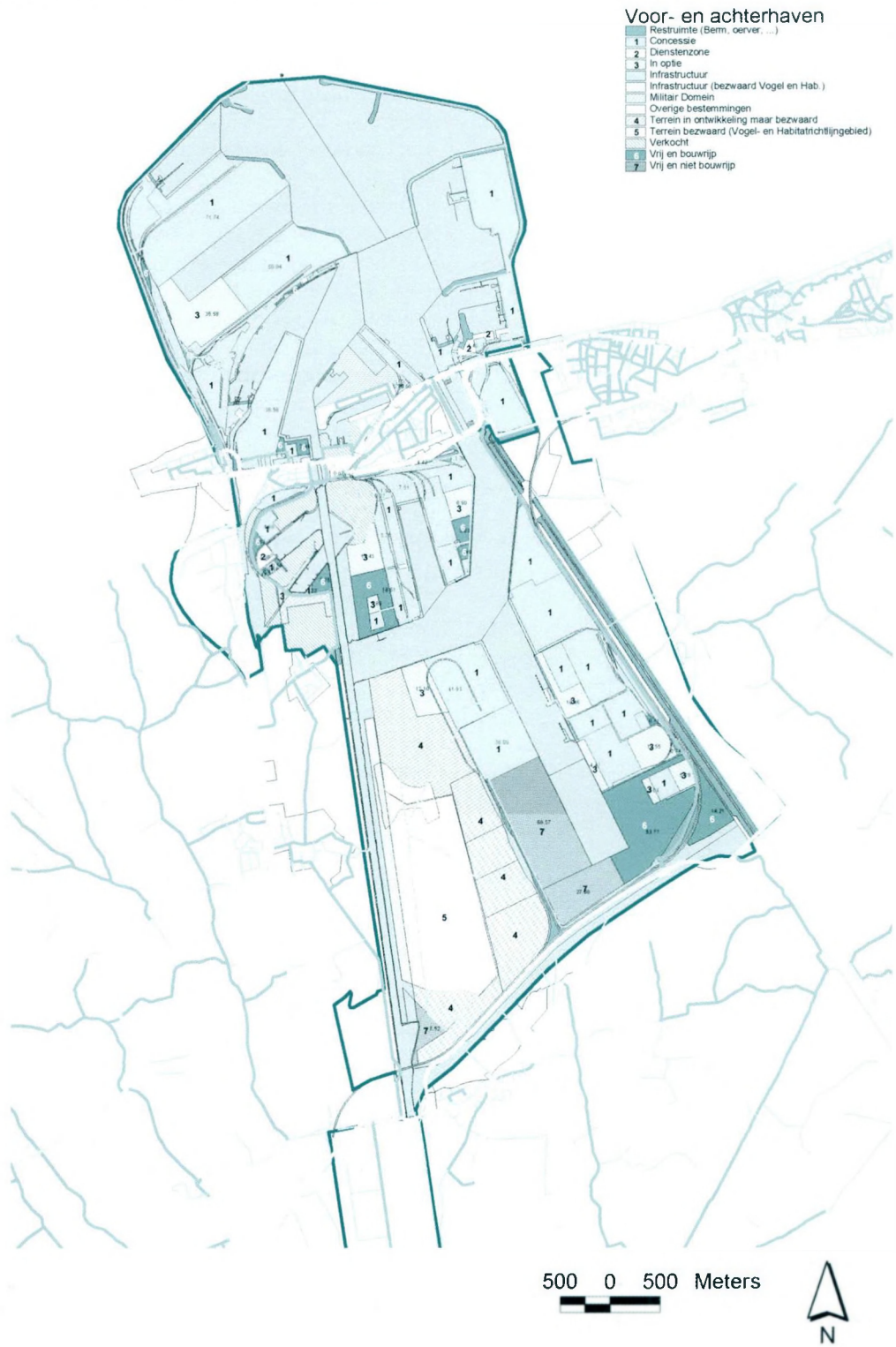
Het potentiële beschikbare 'ruimteaanbod' (uitgiftebare en terug uitgiftebare terreinen) bedroeg bij aanvang van de planperiode in de voor- en achterhaven ongeveer **742,5 ha**. Het niet-opgespoten gebied van de Dudzeelse Polder, dat beschermd is als Vogel- en Habitatrichtlijngebied (158 ha, bruto) wordt beschouwd als een 'bezwaarde reserve'. Dit gebied wordt in de ruimtebalans niet bij het potentiële beschikbare ruimteaanbod gerekend.

3.5. Ruimtebalans voor de haven van Brugge-Zeebrugge (2000-2030)

• Globaal

Bij aanvang van de planperiode blijkt dat in de haven van Brugge-Zeebrugge de als industriegebieden bestemde terreinen van de haven vol-

Figuur 5
Aanbod aan haventerreinen bij aanvang van de
planperiode (2002) in de voor- en achterhaven



doende 'uitgeefbare terreinen' en 'terug uitgeefbare terreinen' omvatten om de basis-ruimtebehoefte inzake na te streven economische ontwikkeling te voldoen. Uiteraard wordt er hierbij van uitgegaan dat deze 'tijdig' worden beschikbaar gesteld. Op dit vlak heeft de haven van Zeebrugge op vandaag evenwel een structurele achterstand.

We hebben de ruimte vraag (basis en expansief) ingeschat op 713 ha en het aanbod op 742,5 ha. Beide elementen vormen de globale ruimtebalans. Het heeft weinig zin om deze cijfers voor de lange termijn nauwkeurig te bepalen. Wat telt is dat er globaal een evenwicht is bij aanvang, dat monitoring en het nastreven van intensief ruimtegebruik van belang is en dat tijdig uitgeruste terreinen (van verschillende aard) ter beschikking moeten gesteld worden.

De voorraad is behoorlijk om ook bovenop de als realistisch beschouwde goederenstroomontwikkeling (status-quo scenario bij gemiddelde economische groei) aan een eventuele bijkomende ruimte vraag te voldoen (bij een meer expansief scenario van specifieke trafieken). De niet-opgespoten Dudzeelse Polder kan daarbij als een mogelijke reserve beschouwd worden. Het is anderzijds ook zo dat er op vandaag geen nood is om dit gebied aan te snijden.

Ten aanzien van deze globale ruimtebalans (2002) zijn evenwel volgende opmerkingen te maken:

• Omgaan met langetermijnonzekerheden

De hier gehanteerde ruimtebalans is uitgewerkt voor een periode van 30 jaar. De onzekerheden op lange termijn zijn groot en nemen toe tijdens de planperiode. De ruimte vragen van na 2020 zijn met te grote onzekerheden omkleed om op vandaag vaststaande uitspraken te doen over ruimte reseruaties. Deze voorspellingen zijn niet

te vertalen in 'vaste' behoefte cijfers. De nood aan ruimte na 2020 zal ook afhankelijk zijn van de mate van bereikte ruimte-efficiëntie in de daaraan voorafgaande periodes. Monitoring moet dit opvolgen zodat tijdig terreinen ter beschikking worden gesteld.

• Ruimtebalans voor de voor-, achter- en binnenhaven

Tot nu toe spreken we over een globale ruimtebalans. Hoewel bepaalde trafieken niet eenduidig kunnen toegewezen worden aan de voor- of achterhaven kan toch bij benadering een confrontatie gemaakt worden tussen enerzijds de ruimtebehoefte van trafieken die eerder voor- of achterhavengericht zijn en anderzijds het respectieve aanbod aan ruimte in deze deelruimten.

Vastgesteld kan worden dat in de **achterhaven** de voorraad aan uitgeefbare terreinen op de middellange tot lange termijn in overeenstemming is met de ruimte vraag. Dit geldt voor deze type-trafieken die toewijsbaar zijn aan de achterhaven, inclusief distributie en logistiek.

De situatie in de **voorhaven** is verschillend van deze in de achterhaven. Hier werd bij aanvang van de planperiode **krapte** vastgesteld. Deze krapte drukt zich uit in een **gebrek aan onmiddellijk beschikbare terreinen** (voor ro-ro) en **op korte tot middellange termijn in het ontbreken van uitgeefbare terreinen om de verwachte groei op te vangen** (ro-ro en container). Dit laatste geldt zowel voor een deel van de basisbehoefte als voor de meer expansieve groeiverwachting.

• Brugse binnenhaven¹

De gegevens inzake ruimte vraag/ruimte vraag-betreffende 'de Brugse binnenhaven' werden niet opgenomen in de globale ruimtebalans, zoals deze in supra werd opgemaakt voor de voor- en achterhaven.

¹ Onder de Brugse binnenhaven begrijpen we het geheel van industrieterreinen ten westen en ten oosten van het Boudewijnkanaal en ten zuiden van de Herdersbrug enerzijds en ten noorden van de ring rond Brugge anderzijds. De terreinen gekend als Herdersbrug watergebonden en Herdersbrug niet-watergebonden (respectievelijk ten oosten en ten westen van de Pathoekeweg) behoren tot deze omschrijving. In het zuiden lopen deze terreinen over in de terreinen aansluitend bij het Nijverheidsdok en de terreinen gekend als de zone 'Vaartstraat'. Ten oosten van het Kanaal liggen de terreinen tussen het kanaal en de L. Coiseaukaai, met uitzondering van één uitbreiding ten oosten van de weg. Ten zuidoosten is een deel van de terreinen uit de concessie van de MBZ gelicht in functie van 'stedelijke ontwikkelingen' (omgeving Entrepot).

Het strategisch plan kent aan de Brugse binnenhaven een rol toe waarbinnen welbepaalde havenactiviteiten (zeehaven- en distributieactiviteiten) verder opgenomen worden. Analyse van het ruimtegebruik leert ons dat op vandaag de watergebonden terreinen (onder meer deze uitgerust met kaaimuren) onvoldoende door zeehavenactiviteiten zijn benut of door andere niet-havengebonden activiteiten zijn ingenomen.

In de Brugse binnenhaven is (situatie 2002) reeds 200,1 ha uitgegeven en is nog ongeveer 41,5 ha (netto vrij en bouwrijp) tot het ruimteaanbod te rekenen (in abstractie van de uitgegeven onbenutte of onderbenutte terreinen).

Het beschikbare aanbod kan aangewend worden voor de verdere ontwikkeling van specifieke zeehaven- en zeehavengebonden economische activiteiten. Hiervoor is geen specifieke ruimte-vraag berekend.

• Transportzone

Ook de terreinen van de Transportzone zijn niet opgenomen was de globale ruimtebalans. In de Transportzone was ongeveer de helft van de terreinen uitgegeven (situatie eind 2002). Ongeveer 32 ha (netto) was nog uitgeefbaar (14 ha vrij en bouwrijp en er moet nog ongeveer 20 ha (bruto) ontwikkeld worden). Deze beschikbare ruimte wordt verder benut voor de ontwikkeling van zeehavengebonden logistieke en distributieactiviteiten, die wel in de prognoses zijn meegerekend. Evenwel is deze specifieke ruimte onvoldoende voor de volledige opvang van zeehavengebonden distributie- en logistieke terreinen. Hiervoor komen ook op andere plaatsen terreinen in aanmerking, bijvoorbeeld in de achterhaven of in het regionaalstedelijk gebied Brugge (voor deze activiteiten die niet louter op de haven gericht zijn).

4.

INFRASTRUCTUREEL PROGRAMMA¹

4.1. Uitgangspunten

Als uitgangspunten voor de hinterlandontsluiting worden gesteld:

- een multimodale ontsluiting garanderen, dit wil zeggen instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid met de verschillende vervoersmodi, het aanbieden van voldoende vervoerscapaciteit per modus;
- het stimuleren van een modale verschuiving ten gunste van spoor en waterweg.

4.2. Actuele modal split

Het hinterlandvervoer wikkelt zich momenteel hoofdzakelijk af via de weg als de globale cijfers in beschouwing worden genomen. Wanneer de cijfers per goederencategorie worden bekeken, wordt het beeld veel genuanceerder. Voor het ro-ro-verkeer, dat instaat voor 43% van de trafiek (zonder de ro-ro-containers), gebeurt het hinterlandvervoer hoofdzakelijk via de weg (uitzondering vormen de autotransporten, ...). Wat het containervervoer betreft, telt Zeebrugge in vergelijking met andere havens een laag aandeel wegvervoer (**tabel 14 en 15**).

In de tabellen wordt steeds de totale overslag in beschouwing genomen. Indien transshipment en pijpleiding buiten beschouwing worden gelaten, ziet de modal split er als volgt uit: 8% voor de waterweg (binnenvaart + zee/Rijnvaart), 17% voor het spoor, en 75% voor de weg.

In de tabellen zijn de ro-ro-containers telkens bij de rubriek containers ondergebracht.

¹ Het hier uitgewerkt scenario is totstandgekomen in een technische werkgroep binnen het departement LIN, onder het voorzitterschap van de mobiliteitscel en met ondersteuning van de opdrachtgever. Hoewel de MBZ eveneens lid was van deze werkgroep wenst zij te benadrukken dat alle tabellen het resultaat zijn van algemene gewenste beleidsmatige modal split verschuivingen. Volgens de MBZ zou deze (mede) moeten gebaseerd zijn op basis van het gedrag van de markt in verschillende omstandigheden, waarbij naast de prijs ook andere factoren meespelen zoals betrouwbaarheid, flexibiliteit, efficiëntie, frequentie, snelheid, enz. Volgens de MBZ is de huidige tekst een sterke onderschatting van de potentialiteit van de modal shift in het licht van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. De schriftelijke opmerkingen van de MBZ zijn genotuleerd en behoren tot het dossier van het strategisch plan.

Tabel 14**Haventrafieken jaar 2000**

1.000 ton	Transshipm.	Zee/Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro	100	0	0	641	14 617	0	15 358
Containers	1 140	1 828	31	3 911	4 700	0	11 610
Stukgoed	0	0	132	333	516	0	981
Vloeibare bulk	1 336	0	47	542	3 145	5 070	
Vaste bulk	0	0	339	119	1 998	0	2 456
Totaal	2 576	1 828	549	5 004	22 373	3 145	35 475

(Bron: MBZ)

Tabel 15**Modal split per goederencategorie (jaar 2000)**

	Transshipm.	Zee/Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro	0,7%	0,0%	0,0%	4,2%	95,2%	0,0%	100%
Containers	9,8%	15,8%	0,3%	33,7%	40,5%	0,0%	100%
Stukgoed	0,0%	0,0%	13,5%	33,9%	52,6%	0,0%	100%
Vloeibare bulk	26,4%	0,0%	0,9%	0,0%	10,7%	62,0%	100%
Vaste bulk	0,0%	0,0%	13,8%	4,9%	81,4%	0,0%	100%
Totaal	7,3%	5,2%	1,6%	14,1%	63,1%	8,9%	100%

(Bron: MBZ)

4.3. Scenario's evolutie modal split

In functie van de gegeven uitgangspunten worden verschillende scenario's geschetst voor de mogelijke toekomstige evolutie van de modal split. Deze geven een aantal mogelijke marges aan voor de ontwikkeling van een programma voor ontsluitingsinfrastructuur.

- "Nulscenario": hierbij wordt verondersteld dat per goederencategorie de modal split in de toekomst constant blijft. Dit is het minst duurzame van de geschetste scenario's, met het grootste aandeel wegvervoer. Het kan ook aangeduid worden als het "wegscenario".
- Scenario volgens OMV: dit scenario baseert zich op de verwachte toekomsttendenzen volgens het duurzaam scenario van het Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen (OMV)
- Het waterweg+ scenario: met nadruk op verbetering van de waterwegontsluiting.

- Het spoor+ scenario: met nadruk op de spoorontsluiting van de haven.

De scenario's worden telkens toegepast op de Midden/Status Quo ontwikkeling (zie economische scenario's) van de haventrafieken.

De evolutie van de modal split wordt telkens beschouwd per goederencategorie; de totale modal split wordt daarom niet enkel bepaald door de ontwikkeling van de modal split zelf (per goederencategorie), maar ook door de evolutie van het belang van elke goederencategorie.

Scenario 0: behoud modal split¹

Bij constante modal split evolueren de tonnages van de verschillende vervoerswijzen naargelang van de groei van de verschillende goederencategorieën. In dit scenario blijft dus niet de totale modal split constant, maar wel de modal split binnen elke goederencategorie. In dit "wegscenario" groeit het vrachtverkeer over de weg met 113% (= groeifactor 2,13) (tabel 16).

¹ Indien transshipment en pijpleiding buiten beschouwing worden gehouden, bedraagt de modal split in 2020 in dit scenario 8,73% voor de waterweg, 18,65% voor het spoor en 72,62% voor de weg.

Tabel 16**Goederen per categorie in 2020, bij behoud modal split per goederencategorie**

1.000 ton	Transshpim.	Zee/Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro	206	0	0	1 323	30 171	0	31 700
Containers	2 956	4 739	80	10 140	12 185	0	30 100
Stukgoed	0	0	215	543	842	0	1 600
Vloeibare bulk	1 792	0	63	0	727	4 218	6 800
Vaste bulk	0	0	621	218	3 661	0	4 500
Totaal	4 954	4 739	980	12 224	47 585	4 218	74 700
Groefactor 2020/2000	1,92	2,59	1,78	2,44	2,13	1,34	2,11
Modal split in 2020	6,6%	6,3%	1,3%	16,4%	63,7%	5,6%	100,0%

Scenario 1: scenario volgens OMV¹

Evolutie op basis van de ontwikkelingstendenzen aangegeven in het OMV (Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen).

Het OMV stelt voor Vlaanderen als geheel een sterke groei voorop van de binnenvaart en een minder sterke groei van het spoorvervoer. Indien deze tendensen toegepast worden op Zeebrugge, betekent dit een toename met 127% voor het spoor, iets minder dan in scenario 0.

De toepassing van de evolutietendens volgens de duurzame evolutie uit het OMV veroorzaakt voor Zeebrugge minder verschuiving naar alternatieve modi dan gewenst wordt. Dit is deels te wijten aan de aard van de goederenstromen in Zeebrugge. Zo bestaat een belangrijke trafiek in Zeebrugge uit vrachtwagens/trailers. Bij toepassing van de evolutietendens volgens het OMV treedt hier nauwelijks verschuiving op naar andere vervoerswijzen (tabel 17).

Tabel 17**Evolutie modal split "scenario volgens OMV"**

1.000 ton	Transshpim.	Zee/Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro	206	0	0	1 285	30 209	0	31 700
Containers	2 956	6 123	104	9 343	11 575	0	30 100
Stukgoed	0	0	282	507	811	0	1 600
Vloeibare bulk	1 792	0	83	0	707	4 218	6 800
Vaste bulk	0	0	806	202	3 492	0	4 500
Totaal	4 954	6 123	1 275	11 337	46 793	4 218	74 700
Groefactor 2020/2000	1,92	3,35	2,32	2,27	2,09	1,34	2,11
Modal split in 2020	6,63%	8,20%	1,71%	15,18%	62,64%	5,6%	100,0%
verschil modal split tov 2000	-0,63%	-3,04%	0,16%	1,07%	-0,43%	-3,22%	0,00%

Scenario 2: scenario spoor+²

Hier wordt naast de algemene Vlaamse evolutie een sterke groei van het aandeel van het spoor aangenomen. Er wordt uitgegaan van een

mogelijk marktaandeel van 22%, zonder transshipment en pijpleiding (cijfer NMBS). Volgende tabel laat de verdeling per goederencategorie op de totale overslag zien op basis van dit marktaandeel.

¹ Indien transshipment en pijpleiding buiten beschouwing worden gehouden, bedraagt de modal split in dit scenario 11,29% voor de waterweg, 17,30% voor het spoor en 71,41% voor de weg.

² Indien transshipment en pijpleiding buiten beschouwing worden gelaten, is de modal split als volgt: 9,97% voor de waterweg (binnenvaart + zee/Rijnvaart), 22,00% voor het spoor, en 68,03% voor de weg.

In dit scenario neemt het spoorvervoer tegen 2020 toe met 188% (= groeifactor 2,88). Om het spoor+ scenario te bereiken, zijn ondersteunende maatregelen nodig, zoals bijvoorbeeld de

efficiëntere inrichting van de spoorinfrastructuur (vormingsstation, bocht Ter Doest), een aantal financiële maatregelen (het wegvervoer duurder maken ten opzichte van het spoorvervoer), ...

Tabel 18

Modal split in 2020 in het scenario spoor+

1.000 ton	Transshipment	Zee/Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro	206	0	0	1 816	29 678	0	31 700
Containers	2 956	5 320	90	11 676	10 058	0	30 100
Stukgoed	0	0	248	641	712	0	1 600
Vloeibare bulk	1 792	0	83	0	707	4 218	6 800
Vaste bulk	0	0	790	285	3 425	0	4 500
Totaal	4 954	5320	1 212	14 417	44 580	4 218	74 700
Groeifactor 2020/2000	1,92	2,91	2,21	2,88	1,99	1,34	2,11
Modal split in 2020	6,63%	7,12%	1,62%	19,30%	59,68%	5,65%	100,0%
verschil modal split tov 2000	-0,63%	1,97%	0,07%	5,19%	-3,39%	-3,22%	0,00%

Scenario 3: scenario waterweg+

In dit scenario wordt de gewenste algemene ontwikkeling ten gunste van de waterweg overgenomen als aangegeven in het duurzaam scenario van het OMV; bovenop het effect van deze algemene Vlaamse evolutie wordt voor Zeebrugge een verbeterde aansluiting op het hoofdwatwegennet verondersteld.

In het RSV zijn drie mogelijkheden aangegeven voor de aansluiting van de haven op het hoofdwatwegennet: de opwaardering van het bestaande kanaal, de aanleg van een nieuw duwvaartkanaal en de estuaire vaart. In de MaLS² zijn deze in meerdere alternatieven uitgewerkt.

Tabellen 19 en 20 tonen de verwachte trafieken voor enerzijds een duwvaartkanaal van 9.000 ton (het maximale scenario) en anderzijds

de opwaardering van het bestaande kanaal tot 2.000 ton. De prognoses zijn gebaseerd op:

- de verwachte duurzame ontwikkelingen volgens het OMV,
- gecombineerd met de verwachte groeifactoren ten gevolge van de betere infrastructuur (op basis van de MaLS; in tegenstelling tot de MaLS zijn hier evenwel ook de ro-ro-containers meegerekend bij het groeipotentieel voor de containers, waardoor de cijfers voor de waterweg in onderstaande tabellen hoger liggen).

Uit de tabel blijkt nog een groeipotentieel voor de waterweg, enerzijds door de algemene maatregelen op Vlaams niveau, anderzijds door verbetering van de waterweg.

Op basis van de factoren uit de MaLS, blijkt dat het effect op het vervoer over de weg nauwelijks merkbaar verschilt, of er nu geopteerd wordt

¹ Indien transshipment en pijpleiding buiten beschouwing worden gehouden, bedraagt de modal split in dit scenario 16,18% voor de waterweg, 15,13% voor het spoor en 68,68% voor de weg.

² MaLS is de Maatschappelijke impactstudie naar de binnenvaartverbindingen met het hinterland van de kusthavens van Zeebrugge en Oostende. Om in de toekomst een internationale verbindingfunctie tussen de zeehavens en het hoofdwatwegennet mogelijk te maken, werden drie mogelijke alternatieven onderzocht, met name: de verbetering van het bestaande kanaal Gent-Oostende, de nieuwe verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen en de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement leefmilieu en infrastructuur, administratie waterwegen en zeewegen, 2001).

Tabel 19**Evolutie modal split 2020, scenario nieuw duwvaartkanaal 9.000 ton**

1.000 ton	Transshipm.	Zee/Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro	206	0	0	1 285	30 209	0	31 700
Containers	2 956	2 350	7 051	7 925	9 818	0	30 100
Stukgoed	0	0	282	507	811	0	1 600
Vloeibare bulk	1 792	0	83	0	707	4 218	6 800
Vaste bulk	0	0	838	200	3 462	0	4 500
Totaal	4 954	2 350	8 255	9 917	45 006	4 218	74 700
Groefactor 2020/2000	1,92	1,29	15,04	1,98	2,01	1,34	2,11
Modal split in 2020	6,63%	3,15%	11,05%	13,28%	60,25%	5,65%	100%
verschil modal split tov 2000	-0,63%	-2,01%	9,50%	-0,83%	-2,82%	-3,22%	0,00%

Tabel 20**Evolutie modal split 2020, scenario opwaardering bestaand kanaal tot 2.000 ton**

1.000 ton	Transshipm.	Zee/Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro	206	0	0	1 285	30 209	0	31 700
Containers	2 956	2 195	6 584	8 203	10 162	0	30 100
Stukgoed	0	0	282	507	811	0	1 600
Vloeibare bulk	1 792	0	83	0	707	4 218	6 800
Vaste bulk	0	0	838	200	3 462	0	4 500
Totaal	4 954	2 195	7 788	10 195	45 350	4 218	74 700
Groefactor 2020/2000	1,92	1,20	14,19	2,04	2,03	1,34	2,11
Modal split in 2020	6,63%	2,94%	10,43%	13,65%	60,71%	5,65%	100%
verschil modal split tov 2000	-0,63%	-2,21%	8,88%	-0,46%	-2,36%	-3,22%	0,00%

voor een kanaal van 9.000 ton, een kanaal van 4.500 ton, of voor de uitbouw van het bestaande kanaal tot 2.000 ton¹, of voor het stimuleren van verschillende vormen van estuaire vaart.

In het scenario waterweg + vindt een zekere verschuiving plaats van spoor naar waterweg².

BETEKENIS SCENARIO'S

De uitwerking van de verschillende scenario's geven verschillende mogelijke evoluties aan. De werkelijke evolutie zal afhangen van een

reeks maatregelen en evoluties, zowel op Vlaams en Europees niveau, als op het niveau van Zeebrugge.

De opties voor Zeebrugge moeten een duurzame evolutie mogelijk maken en stimuleren. Door de aard van de trafieken in Zeebrugge, zijn de containers (lo-lo- en ro-ro-containers worden hier steeds samengeteld) de belangrijkste goederencategorie waar voor Zeebrugge duidelijke verschuivingen van modal split kunnen verwacht worden. Indien in de toekomst in de Europese havens zich een duidelijke trend

¹ Voor de opwaardering van het bestaande kanaal van 1.350 ton naar 2.000 ton zijn niet alleen nog een aantal aanpassingen tussen Brugge en Schipdonk nodig (brug Steenbrugge, verbreding tussen onder meer Gevaerts en Beernem, verdieping,...); cruciaal hierbij is een aanpassing van de Dampoortsluis. Gelet op de effecten op de leefbaarheid, bereikbaarheid en beeldkwaliteit van de Brugse binnenstad is dit geen realistisch en zeker geen gewenst scenario voor de stad Brugge.

² Voor de NMBS, die momenteel de spoorinfrastructuur aan het opwaarderen is, is dit geen wenselijke situatie. Om te vermijden dat in het waterweg+ scenario het spoor aandeel verliest, dienen gelijktijdig ook maatregelen ten gunste van het spoor genomen te worden.

zou aftekenen om ro-ro-vrachtwagens of -trailers op grote schaal via binnenvaart te vervoeren, zou voor de waterweg een bijkomend potentieel ontstaan voor de ongegeleide ro-ro-vracht.

Spoor en waterweg hebben elk eigen troeven en mogelijkheden, maar zijn op het vlak van containervervoer ook deels concurrenten. Om het aandeel van het wegverkeer te beperken, wordt best geopteerd om zowel het spoor als de waterweg een reeks stimulansen te geven.

4.4. Gewenst programma wegverkeer

• Actuele situatie

Door de aard van de trafieken vertegenwoordigt het wegvervoer een belangrijk aandeel van de aan- en afvoer van de haven. Het wegverkeer bestaat voor 65% uit ro-ro-trafieken (jaar 2000). De hinterlandverbinding gebeurt via de N31 doorheen de Brugse agglomeratie (68%) en de A11/N49 (32%). De N31 is in de spits reeds verzadigd.

• Geplande infrastructuur volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Er is op termijn gepland om de A11/N49 om tot bouwen als hoofdweg, de AX als hoofdweg aan

te leggen (tussen Blauwe Toren en A11/N49), en de N31 en N44 uit te bouwen als primaire wegen I. Op de N31 ter hoogte van de Brugse agglomeratie zijn ongelijkgrondse kruisingen voorzien (tabel 21).

• Toekomstperspectief

In de toekomst is een dalend aandeel van het wegvervoer wenselijk. Toch wordt ook in de duurzame scenario's tegen 2020 een toename van het wegvervoer in absolute cijfers verwacht: van een toename met 93% in het scenario spoor+, een toename met 101% in het scenario waterweg+ (met kanaal 9.000 ton), tot een toename met 113% in het nulscenario (behoud modal split).

Om de toekomstige noden voor de wegontsluiting van de haven te ramen, is hier uitgegaan van het scenario met behoud van de modal split van het havenvervoer.

Momenteel vormt de N31 (tussen E40 en Blauwe Toren) de belangrijkste toegangsroute naar de haven. Tijdens de spits heeft de weg haar verzadigingspunt bereikt. De uitbouw van de A11/N49 en de AX als hoofdweg zal leiden naar een betere spreiding van het verkeer over respectievelijk A11/N49 en N31. Dit resulteert in 2020 in een toename met 56% van het havenvrachtverkeer op de N31 en een toename met 232% op de A11/N49.

Tabel 21
Prognose verkeersintensiteiten op de hinterlandverbindingen (op basis van behoud modal split van het havenvrachtverkeer)

	Intensiteiten					
	actueel		trend (2020)		duurzaam (2020)	
	pae ⁽¹⁾	int/cap ⁽²⁾	pae ⁽¹⁾	int/cap ⁽²⁾	pae ⁽¹⁾	int/cap ⁽²⁾
N31Chartreuse						
capac. nu : 2400	2312	96%	3950	165%	2712	113%
capac. "RSV": 3600		64%		110%		75%
N31Lissewege						
capac. nu: 1200	1009	84%	2149	179%	1548	129%
capac. "RSV":1800		56%		119%		86%
N49 Hoeke						
capac. nu : 2400	857	36%	2845	119%	p.m.	
capac. "RSV": 3600		24%		79%		

(1) pae: personenauto equivalenten
(2) int/cap: intensiteit/capaciteit

Uit de tabel blijkt dat de huidige infrastructuur niet volstaat om in de toekomst een goede bereikbaarheid over de weg te garanderen, zowel in trend als duurzaam scenario. Worden de geplande infrastructuraanpassingen uitgevoerd, dan stellen zich op de A11/N49 tegen 2020 geen capaciteitsproblemen. Voor de aangepaste N31 zal de situatie vooral afhangen van de evolutie van het niet-havenverkeer: bij duurzame mobiliteitsevolutie blijft er nog een duidelijke restcapaciteit, in het trendscenario wordt de capaciteit overschreden. Mogelijke toekomstige verzadiging van de (aangepaste) N31 zal bepaald worden door de evolutie van het niet-havenverkeer, met andere woorden van de mate dat men erin slaagt om een duurzame mobiliteitsevolutie voor de regio te bereiken. Evenwel blijft de route via A11/N49 - N44 als uitwijkmogelijkheid.

Voor de wegontsluiting van Zeebrugge is dus vooral een spoedige uitvoering van voorziene aanpassingen nodig: ombouw van de A11/N49 als hoofdweg, aanleg van de AX (tussen Blauwe Toren en Westkapelle), herinrichting N31, inrichting N44 als primaire weg I.

• **Wegeninfrastructuur in en rond de haven**

Belangrijkste aandachtspunten zijn hier:

- een betere verbinding tussen het westelijke en oostelijke deel van de haven, buiten de woonkern van Zeebrugge;
- de ontubbeling van de oostelijke havenrandweg (scheiding doorgaand verkeer/bestemmingsverkeer);
- een rechtstreekse verbinding tussen de achterhaven en de oostelijke voorhaven.

4.5. Gewenst programma spoorverkeer

• **Actuele situatie**

De spoorwegen spelen in Zeebrugge reeds een duidelijke rol, vooral voor het vervoer van containers en van nieuwe wagens. Met een spoor-aandeel van 37% in 2000 (zonder transshipment) bij de containers, overtreft Zeebrugge de andere Noordzeehavens. De containers zijn een

belangrijke groeisector voor de haven.

De spoorverbinding Dudzele-Brugge-Gent is momenteel reeds oververzadigd in de spits. Een aantal treinen rijden om via Lichtervelde-Tielt. Er blijft een belangrijke capaciteit beschikbaar in daluren en 's nachts, maar het containertransport wordt meer en meer gebonden aan het just-in-time principe (onder meer vanwege overslag op andere internationale containertreinen).

• **Toekomstperspectief**

In de toekomst is een groeiend aandeel van het spoor wenselijk. In het spoorscenario wordt onderzocht wat de consequenties zijn van een belangrijke stijging van het spoor-aandeel in de haven. De ontsluitingsinfrastructuur moet in staat zijn een belangrijke groei op te vangen.

Afhankelijk van het scenario kan verwacht worden dat het spoorvervoer tegen 2020 toeneemt met 144% bij behoud modal split, met 98% bij het scenario "kanaal 9.000 ton", en met 188% (bijna verdrievoudiging) in het scenario spoor+. Vanuit een duurzaam mobiliteitsbeleid is het wenselijk dat het spoorvervoer niet enkel in absolute cijfers, maar ook in aandeel verder kan stijgen in de toekomst. Vanuit een duurzaam mobiliteitsbeleid is op dezelfde spoorlijnen (Gent-Brugge-Kust) ook een hoger aanbod van reizigerstreinen wenselijk, wat de beschikbare ruimte voor goederentreinen beperkt. Er wordt daarom voorgesteld om de spoorcapaciteit te verhogen door de aanleg van een derde spoor tussen Dudzele en Brugge, en een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent.

Deze uitbreiding kan de verwachte groei van het spoorvervoer tegen 2020 opvangen, ook in het scenario spoor+. Om eventuele verdere ontwikkelingen op zeer lange termijn mogelijk te maken, wordt een reservatiestrook voor een tracé langs de N49 vastgelegd, conform het RSV.

• **Interne spoorontsluiting**

In de haven zijn ook een aantal ingrepen nodig om de capaciteit te verhogen en de exploitatie te verbeteren. De belangrijkste zijn:

- * de verdere uitbouw van het vormingsstation Zwankendamme;
- * een verbindingsbocht tussen de twee havenhelften (de bocht van Ter Doest);
- * een betere scheiding tussen doorgaande en bedieningssporen (onder meer in de achterhaven met verbinding tussen bundel Pelikaan en bundel Ramskapelle).

4.6. Gewenst programma waterweg

• Actuele situatie

De trafiek via het kanaal Brugge-Gent is vrij beperkt. Er is duidelijk nog een ruime restcapaciteit. Het gabariet is evenwel beperkt tot vaartuigen van 1.350 ton. Ten gevolge van de actuele beperkingen van de kanaalontsluiting is de estuaire vaart ontwikkeld als vorm van inlandse waterwegverbinding.

• Toekomstperspectief

In de toekomst is een groeiend aandeel van de waterweg wenselijk. In het scenario OMV en in het scenario waterweg+ worden de mogelijkheden onderzocht.

Het vervoer over de waterweg zal tegen 2020 toenemen afhankelijk van het scenario, zoals een toename met 78% voor binnenvaart en met 159% voor zee-Rijnvaart bij "behoud modal split", en toename met 1.319% voor binnenvaart en met 20% voor zee-Rijnvaart in het scenario met opwaardering van het bestaande kanaal tot 2000 ton, een toename met 1.395% voor binnenvaart en 28% voor zee-Rijnvaart in het scenario met nieuw duwvaartkanaal van 4.500 ton (met noordelijk traject), en een toename met 1.404% voor binnenvaart en 29% voor zee-Rijnvaart in het scenario met nieuw duwvaartkanaal van 9.000 ton.

In de toekomst is een groeiend aandeel van de waterweg wenselijk ter beperking van het wegverkeer. Uit de scenario's "waterweg+" blijkt

dat er bijkomend potentieel bestaat voor de waterweg. Er blijkt evenwel verhoudingsgewijs eerder weinig verschil te zijn in duurzame vervoerswijzen (spoor) tussen de aanleg van een duwvaartkanaal (groot gabariet) en de grondige opwaardering van het bestaande kanaal, of het ontwikkelen van een aantal vormen van estuaire vaart.

Er wordt daarom voorgesteld om het bestaande kanaal stapsgewijs op te waarderen, en **gelijktijdig de estuaire vaart te stimuleren**. Een aantal secties van het kanaal Brugge-Gent dient aangepast te worden; de aanpassing van de Dampoortsluis voor schepen tot 2.000 ton, een cruciaal punt in het traject, dient onderzocht te worden. Maar deze optie is weinig realistisch gelet op de verwachte effecten. Een toename van de scheepvaart ter hoogte van Brugge betekent immers een extra belasting van de binnenstad en een verslechtering van de verkeerssituatie.

De maatregelen resulteren in een groeiend aandeel via de waterweg, verdeeld over het kanaal en de estuaire vaart. Zelfs indien de trafiek merendeels via het kanaal zou gebeuren (verbeterd kanaal 1.350 ton, of aanpassing kanaal tot 2.000 ton), stellen zich vóór 2020 waarschijnlijk geen kritieke problemen van afwikkelingscapaciteit¹.

• Terugkoppeling naar de Maatschappelijke Impactstudie

Uit het onderzoek uitgevoerd in het kader van het strategisch plan kan geconcludeerd worden dat de zogenaamde MaIS-studie voor diverse aspecten terug opgestart moet worden teneinde een definitieve keuze over de aanleg van een (ver-)nieuw(d) kanaal te beslechten².

De besluiten die hieraan kunnen gekoppeld worden zijn beschreven in de kernbeslissingen.

¹ MBZ voorziet wel problemen vóór 2020.

² De MBZ drong er tijdens de bespreking op aan om haar opmerking bij bovenstaand scenario-onderzoek mede als input voor de verdere uitwerking van de MaIS-studie te nemen. Voor de MBZ is de essentie dat er een verbinding met het hoofdwatervegennet wordt gerealiseerd met een gegarandeerde gelijkwaardigheid met een modern duwvaartkanaal.

5.

SOCIAAL ECONOMISCH PROGRAMMA

Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de haven is het behoud en de creatie van werkgelegenheid in de Brugse regio. Om dit doel te bereiken, wordt een faciliterend beleid gevoerd om kansrijke economische sectoren (haventrafieken) aan te trekken.

Onderzoek in het kader van het strategisch planningsproces was daarom gericht op de betekenis op het vlak van werkgelegenheid van de gewenste ontwikkeling. In het bijzonder werd een prognose gemaakt van de tewerkstellingsgroei in de private sector.

De prognose geldt voor de havengebonden private, directe tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge die in essentie trafiekgebonden is. Deze tewerkstelling werd geraamd op 5.600 jobs in het jaar 2001. Daarom kan, met het oog op een prognose van de tewerkstelling, worden teruggerepen naar de trafiekprognoses die werden opgemaakt in het kader van het "Strategisch Plan voor de toekomstige ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge".

Uit de trafiekprognoses voor de haven van Brugge-Zeebrugge volgens drie scenario's (cf.

supra) blijkt dat de trafiek in de haven zal evolueren van de huidige 32 miljoen ton (2001) naar een verwachte overslag die, naargelang het scenario, varieert van 50,5 miljoen ton tot 93,6 miljoen ton in 2020 (zie tabel 22).

Vervolgens kan de relatie worden gelegd tussen de hoeveelheid overgeslagen goederen en de tewerkstelling die dit rechtstreeks genereert. Hiervoor wordt een beroep gedaan op de gegevens van 2001 die betrekking hebben op het aantal shifts die door havenarbeiders werden gepresteerd. In totaal gaat het om 201.744 shifts, gepresteerd door 1.069 havenarbeiders, die als volgt zijn gespreid over de goederencategorieën:

- 150.166 shifts voor de overslag van ro-ro (of 10,47 shifts per 1.000 ton);
- 16.493 shifts voor de overslag van containers (of 1,56 shifts per 1.000 ton);
- 34.492 shifts voor de overslag van conventioneel stukgoed (of 33,43 shifts per 1.000 ton);
- 593 shifts voor de overslag van vaste bulk (of 0,30 shifts per 1.000 ton).

Indien er vervolgens wordt van uitgegaan dat één havenarbeider per jaar gemiddeld 185 shifts presteert (gemiddelde over de voorbije 10 jaar) en dat er de komende 20 jaar een productiviteitstoename zal gelden van 1% per jaar,

Tabel 22

Prognose van de goederentrafiek in de haven van Brugge-Zeebrugge, naar verschijningsvorm (in 1.000 ton)

	2001	Laag/restrictief (a)	Midden/status-quo (b)	Hoog/expansief (c)
Ro-ro	14.300	21.500	31.700	42.500
Containers	10.600	18.200	30.100	36.600
Stukgoed	1.000	1.100	1.600	1.900
Vaste bulk	2.000	3.400	4.500	5.600
Vloeibare bulk	4.100	6.300	6.800	7.000
Totaal	32.000	50.500	74.700	93.600

(a) Aangenomen wordt: een lage economische groei (1,5% per jaar) en een restrictief havenbeleid (teruglopend marktaandeel)

(b) Aangenomen wordt: een middenscenario inzake economische groei (2,25% per jaar) in combinatie met een gelijkblijvend havenbeleid (constant marktaandeel)

(c) Aangenomen wordt: een hoge economische groei verwacht (3% per jaar) samen met een expansief havenbeleid (groeiend marktaandeel).

BRON: IDEA Consult, Economische positionering van de haven van Brugge-Zeebrugge, februari 2002.

kan een prognose worden gemaakt van de verwachte tewerkstelling voor de overslag van goederen in de haven van Brugge-Zeebrugge (zie tabel 23).

Uit tabel 23 blijkt dat de verwachte tewerkstelling van havenarbeiders in de haven van Brugge-Zeebrugge voor het jaar 2020 geraamd wordt op 1.303 arbeidsplaatsen volgens het laag/restrictief scenario, op 1.940 arbeidsplaatsen volgens het midden/status-quo scenario en op 2.537 arbeidsplaatsen volgens het hoog/expansief scenario.

Indien men er tenslotte van uitgaat dat de overige havengebonden private tewerkstelling in het havengebied proportioneel zal mee-evolueren met de verwachte evolutie van de goederentransport (en van de tewerkstelling van havenarbeiders), blijkt dat voor het jaar 2020 een private tewerkstelling in havengebonden activiteiten kan worden verwacht die varieert van ongeveer 6.600 personen volgens het laag/restrictief scenario, 9.850 personen volgens het midden/status-quo scenario tot 12.870 personen volgens het hoog/expansief scenario (tabel 24).

Tabel 23

Prognose van de tewerkstelling voor de overslag van goederen (havenarbeiders) in de haven van Brugge-Zeebrugge, naar verschijningsvorm (jaar 2020)

	Laag/restrictief	Midden/status-quo	Hoog/expansief
Ro-ro	1.007	1.485	1.990
Containers	127	210	255
Stukgoed	165	239	284
Vaste bulk	5	6	8
Vloeibare bulk	0	0	0
Totaal	1.303	1.940	2.537

BRON: Eigen berekeningen WES.

Tabel 24

Prognose van de havengebonden private tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge (jaar 2020)

	Laag/restrictief	Midden/status-quo	Hoog/expansief
Overslag van goederen (a)	2.770	4.125	5.394
Bedrijven die in hoge mate afhankelijk zijn van goederen die in de haven worden geladen en gelost (bijvoorbeeld distributie)	1.826	2.719	3.555
Havenondersteunende activiteiten	2.014	2.998	3.921
Totaal	6.610	9.842	12.870

(a) Bedoeld wordt: de som van de tewerkstelling van havenarbeiders en de eigen tewerkstelling van de overslagbedrijven.

BRON : Eigen berekeningen WES.

HOOFDSTUK 5

STREEFBEELD EN ACTIEPROGRAMMA

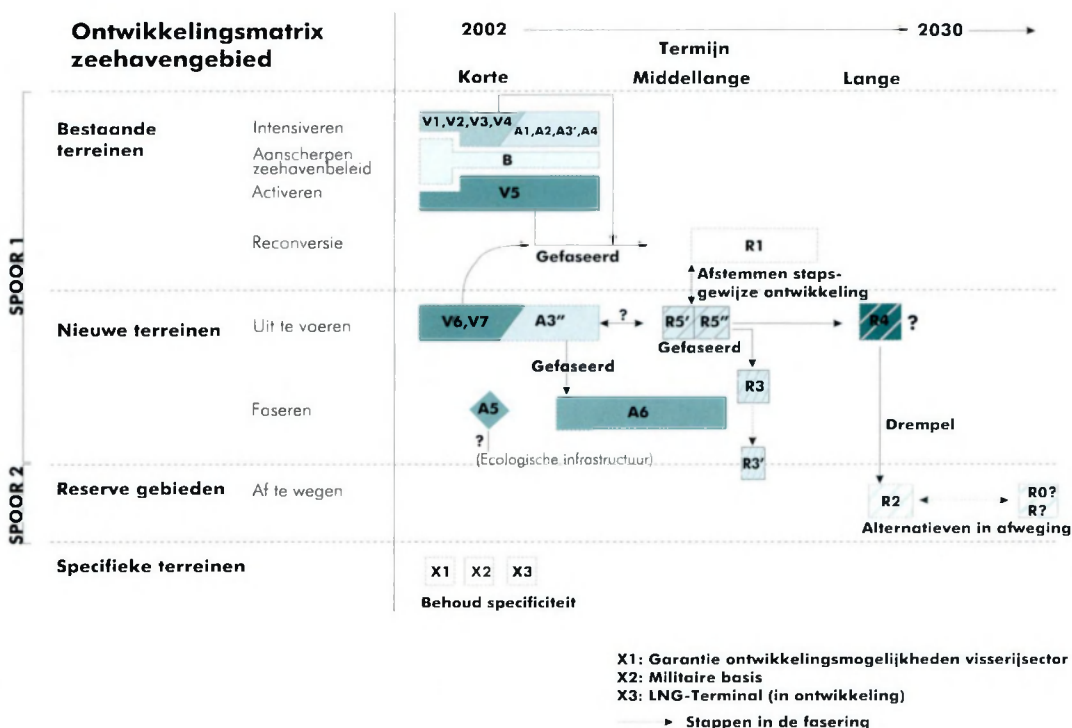
De (ruimtelijke) ontwikkelingsvisie voor het zeehavengebied en omgeving wordt neergeschreven in **kernbeslissingen** en concreet vertaald in een **actieprogramma** en voorgesteld in **ruimtelijke structuurschetsen**. Deze kernbeslissingen vormen de 'kern' van het strategisch plan.

KERNBESLISSING 1A UITBOUW VAN DE KUSTHAVEN IN MEERDERE RUIMTELIJKE KAMERS: FASERING

Verzekeren van een aanbodbeleid

De haven van Brugge-Zeebrugge wordt verder uitgebreid volgens de na te streven economische positie en ontwikkeling. In overeenstemming wordt een zeehavengebied afgebakend. De principes bij deze ontwikkeling zijn de stapsgewijze aansnijding, het zuinig ruimtegebruik en een selectief toewijzingsbeleid (rekening houdend met aspecten van milieuzonering) volgens twee sporen. Doelstelling is het nastreven van een efficiënte benutting van de vrijgegeven

Figuur 6
Ontwikkelingsmatrix zeehavengebied



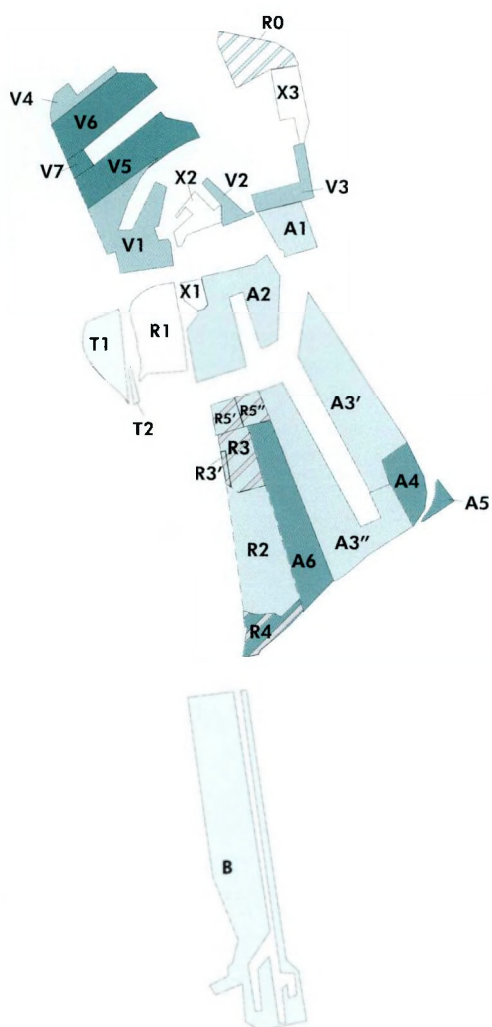
Ten aanzien van deze ontwikkelingen wordt een 'monitoring' gevoerd die aangeeft hoe de voortgang van de aansnijding kan gebeuren. Aan deze monitoring zijn streefdoelen inzake ruimte-efficiëntie gekoppeld, gebaseerd op *benchmarking* (ten aanzien van concurrerende havens). Ze worden gehanteerd bij beoordeling van uitbreiding van bestaande terminals en als doelstelling bij nieuwe activiteiten of havenklanten.

'delen' vooraleer nieuwe 'delen' worden aangesneden'.

In een **eerste spoor** van de ruimtelijke uitbouw wordt in verhouding tot de ingeschatte ruimtevrage een gedifferentieerd aanbodbeleid gevoerd. De mogelijkheden van de diverse ruimtelijke kamers (deelruimten) van het zeehavengebied worden aangesproken. Het strategisch plan geeft daarmee aan dat op vandaag de ontwikkeling van de voorhaven (voornamelijk westelijke strekdam) en achterhaven (voornamelijk terrein rond het zuidelijk insteedok) wordt verdergezet.

Figuur 7

Gefaseerde en gedifferentieerde ontwikkeling van de zeehaven



Omdat dit aanbodbeleid in de voorhaven onvoldoende is en de mogelijkheden om hiermee kansrijke ontwikkeling te faciliteren beperkt zijn (bijvoorbeeld shortsea-deepsea combinaties) wordt hier een aanbod toegevoegd. Dit wordt benoemd als het "strategisch haveninfrastructuurproject": het betreft de ontwikkeling (reconversie) van de noordwestelijke zone van de achterhaven (zie verder 1C).

Zo kan voldoende op voorhand een mogelijk ruimtetekort gesignaleerd worden en kan een stap-voor-stap ontwikkeling garandeerd worden.

In een **tweede spoor** wordt een deel van de op vandaag in het gewestplan bestemde terreinen als 'reserve' aangeduid binnen het havengebied. Het moment, de mate en de wijze waarop op deze reserves worden aangesneden is onderwerp van monitoring en verdere afweging. Als één mogelijke reserve voor langere termijn, wordt in casu de Dudzeelse Polder aangeduid. Voorgesteld wordt om dit gebied om deze reden af te bakenen binnen het zeehavengebied.

De hoofdlijnen van de gefaseerde ontwikkeling (spoor 1 en spoor 2) worden beschreven in de schema's hiernaast (figuren 6 en 7).

Aangegeven is op welk moment en onder welke voorwaarden de ontwikkeling als zeehavengebied mogelijk is. De beide figuren geven inzicht in welke havendelen, op welk moment en op welke wijze worden ontwikkeld. Het voorstel is indicatief. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het beleid inzake:

- Spoor 1:
 - de bestaande terreinen (intensiveren - aanscherpen van het havenbeleid - activeren - reconversie);
 - nieuwe terreinen (in uitvoering brengen - faseren).
- Spoor 2
 - reservegebieden (overeenkomstig de vigerende regelgeving).
- Andere
 - specifieke terreinen in het zeehavengebied.

KERNBESLISSING 1B UITBOUW VAN DE KUSTHAVEN IN MEERDERE RUIMTELIJKE KAMERS: LOCATIE- EN VESTIGINGSBELEID

Het vestigingsbeleid draagt er zorg voor dat de haventerreinen effectief voor **maritiemgebonden activiteiten** worden gebruikt (figuur 8).

In het zeehavengebied is er enkel plaats voor **havenactiviteiten, havengebonden en havenondersteunende activiteiten**. De **havenactiviteiten** betreffen deze activiteiten die water- en kadegebonden zijn en die per zeeschip of kustvaarder (schepen van meer dan 2.000 ton) bereikbaar zijn (activiteiten in eerste lijn ten opzichte van de kade-infrastructuur). Er wordt strikt toegezien op de exclusieve lokalisatie van activiteiten die hoge eisen stellen ten aanzien van de nautische toegang (deepsea-activiteiten).

Daarnaast is er in het zeehavengebied ook plaats voor **havengebonden**¹ activiteiten zoals logistieke en distributieactiviteiten (inclusief Value Added Logistics (VAL)) die verbonden zijn (door het behandelde product of goed) met de activiteit in eerste lijn.

Tenslotte kunnen in bepaalde delen van het zeehavengebied ook activiteiten gevestigd worden die **havenondersteunend**² werken ten aanzien van de havenactiviteiten. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor bepaalde delen van de Brugse binnenhaven. Ook de transportzone is een dergelijk terrein.

Het **selectief vestigingsbeleid** wordt ruimtelijk ondersteund door een **effectief locatiebeleid**. Bij het voeren van een locatiebeleid

gaat het niet alleen om de duidelijkheid van uitgangspunten, maar ook om de effectiviteit (de handhaving van het principe). Aangezien havenplanning een kwestie van langetermijnplanning is, zal de havenbeheerder in sommige economische tijden het geduld, de discipline en de financiële armslag moeten kunnen opbrengen om de juiste klant op de juiste locatie te kunnen accommoderen. De havenbeheerder laat deze principes en concepten doorwerken in haar concessiebeleid (uitgiftebeleid).

KERNBESLISSING 1C UITBOUW VAN DE KUSTHAVEN IN MEERDERE RUIMTELIJKE KAMERS: DIFFERENTIATIE

• Ontwikkeling van de voorhaven

De visie op de economische positie en ontwikkeling van de zeehaven van Brugge-Zeebrugge geeft het belang aan van de investering in (diepwater) tijgebonden faciliteiten voor vooral ro-ro en containerbehandeling en faciliteiten voor transshipment/shortsea shipment (het betreft activiteiten die in een zeehaven gelegen zijn **vóór een sluis**). Ten behoeve van deze kansrijke havenactiviteiten (gewenste wisselwerking tussen deepsea- en shortseadiensten) wordt ten eerste een gepaste nautische toegang³ verzekerd en ten tweede een gericht aanbodbeleid aan geschikte haventerreinen gevoerd.

In de eerste plaats komen hiervoor de bestaande en bestemde terreinen in de voorhaven in aanmerking. Deze terreinen situeren zich op dit ogenblik vooral in de westelijke voorhaven en aan de landzijde van de oostelijke voorhaven. Vastgesteld wordt dat de benutting van de westelijke voorhaven zeer verscheiden is. Voor de

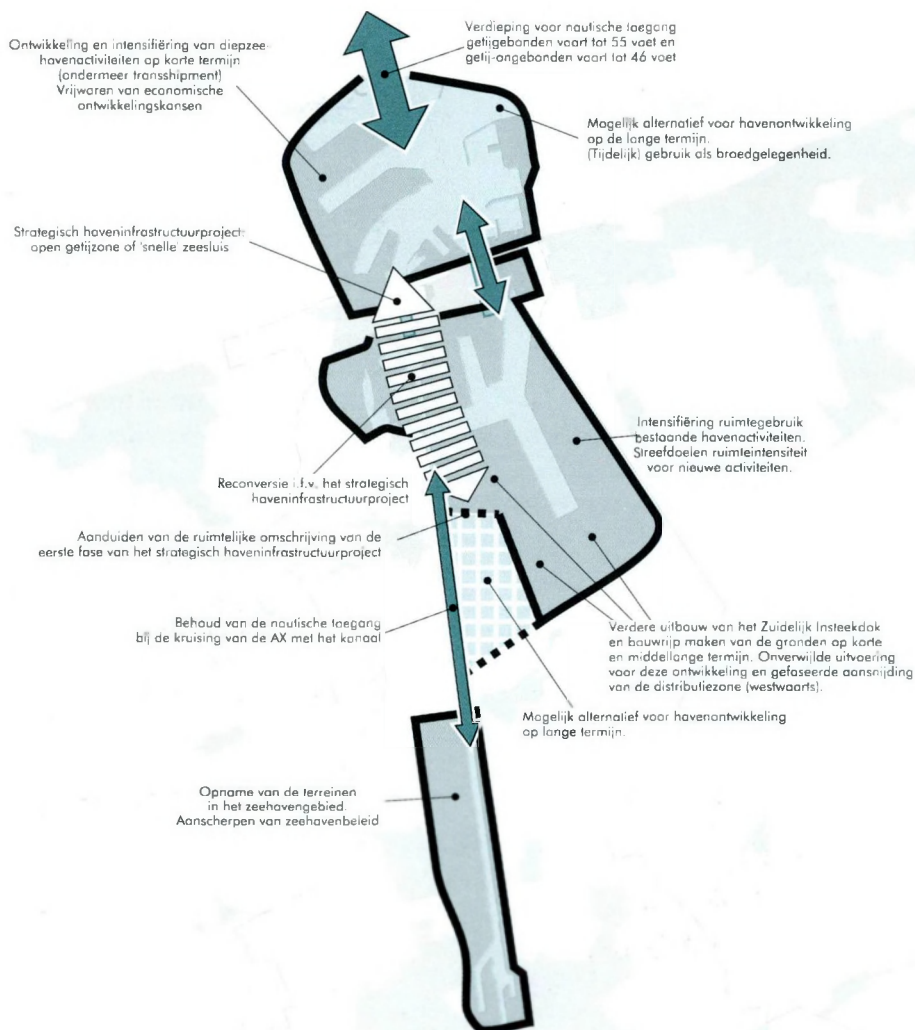
¹ Het betreft hier dus activiteiten in tweede lijn ten opzichte van de kade-infrastructuur. Het kan ook activiteiten betreffen die indirect gebruikmaken van de overslagfaciliteiten en daardoor niet gebonden zijn aan lokalisatie nabij de kade- of pontoninfrastructuur. Havengebonden activiteiten zijn ook activiteiten die onder de noemer industriële activiteiten vallen maar wel gerelateerd zijn aan de overslagfunctie (zoals *postponed manufacturing*).

² Onder havenondersteunende activiteiten kunnen we activiteiten verstaan die nog een voldoende band hebben met het zeehavengebied. Het zijn bedrijven die op hun terreinen minstens een groot deel van hun oppervlakte benutten voor dergelijke activiteiten. Dit betreft bijvoorbeeld bedrijven die op afstand gebruikmaken van de kaalmuren (met een apart transport van goederen). Of het zijn bedrijven die relaties onderhouden met haven- en havengebonden activiteiten zoals gerichte toeleverings- of verwerkingsbedrijven; distributie- en logistieke bedrijven die niet exclusief voor de zeehaven werken; specifieke dienstverlening aan haven- en havengebonden activiteiten (vrachtwagenwasstraten, tankcleaning, herstel en verkoop van scheepsapparatuur,...).

³ Verdieping voor nautische toegang: (1) getijgebonden vaart tot 55 voet en (2) getij-ongebonden vaart tot 46 voet.

Figuur 8

Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers



KERNBESLISSING 1: Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers

0 1000 2000m



WES



november 2004

—= indicatieve aanduiding van de gebieden voor haven- en aanverwante activiteiten

WES

containertrafiek resten bijkomende belangrijke reserves op korte termijn. Voor de ro-ro-trafiek zijn geen of nauwelijks uitgeruste terreinen beschikbaar. De bestaande mogelijkheden worden geïntensifieerd en alle haalbare mogelijkheden binnen de westelijke en oostelijke voorhaven worden ontwikkeld op korte en middellange termijn. Dit is evenwel onvoldoende op middellange termijn zodat een strategisch haveninfrastructuurproject noodzakelijk is.

• **Strategisch haveninfrastructuurproject (binnen de planperiode)**

Voor de ontwikkeling van kansrijke "type voorhavenactiviteiten" wordt binnen de planperiode een strategisch haveninfrastructuurproject uitgevoerd in het noordwestelijk deel van de achterhaven. Dit project bestaat uit twee (gekoppelde) aspecten:

- verbetering van de nautische toegankelijkheid;
- aanwenden van terreinen in het noordwestelijk deel van de achterhaven.

Het eerste aspect betreft de uitvoering van een 'open-getij'-vaargeul of een 'snelle' zeelsluis¹ ter hoogte van de bestaande Visartsluis. Het tweede aspect betreft de reservatie van terreinen ten zuiden van de bestaande Visartsluis en ter hoogte van het noordelijk deel van het Boudewijnkanaal, terreinen aanliggend aan het Verbindingsdok (ten noorden en ten zuiden) en het gebied van het Prins Filips- en Oud-Ferrydok. Na sanering komen ook de terreinen van het vroegere Carcoke in aanmerking voor zeehavenactiviteiten.

Aan de investering om een nieuwe nautische toegankelijkheid toe te kennen aan het noordwestelijk deel van de achterhaven moeten voldoende ruimtelijke mogelijkheden gekoppeld zijn, bij voorkeur gefaseerd te ontwikkelen (vanuit de zeezijde landinwaarts):

- stap 1: de terreinen R1 (reconversie carcokes, Prins Filipsdok en Oud-Ferrydok), terreinen A2 (meer bepaald deze delen die aanliggen bij het Boudewijnkanaal en Verbindingsdok), de

terreinen R5', R5'' (aanliggend bij het Verbindingsdok);

- stap 2: de terreinen R3 (Hoge Noen en het terrein aanliggend bij het Boudewijnkanaal, terreinen die reeds zijn opgehoogd). Deze terreinen behoren tot de bestaande opgehoogde terreinen van de achterhaven en kunnen ook voor de ontwikkeling van de achterhaven in aanmerking komen, wanneer dit geen hypotheek legt op de uitvoering van een haveninfrastructuurproject. Bij stap 2 kunnen de niet-opgehoogde terreinen R3 eveneens in overweging genomen worden voor het strategisch haveninfrastructuurproject'.

• **Ontwikkeling van de achterhaven (omgeving noordelijk en zuidelijk insteeddok)**

De bestaande en bestemde terreinen rond het uit te breiden zuidelijk insteeddok vormen samen met de terreinen rond het Verbindingsdok de strategische zone om het aanbod aan ruimte aan de kaaien (in de achterhaven) te ontwikkelen. Hier kan capaciteit geboden worden door het beschikbaar maken van nieuwe terreinen en het intensiever benutten van bestaande. De ontwikkeling van de terreinen ten westen van het zuidelijk insteeddok wordt in uitvoering gebracht.

• **Ontwikkeling van terreinen voor distributieactiviteiten**

In of nabij het zeehavengebied worden in de 'achtergrond' (van de ruimte ten opzichte van de 'kaaien') terreinen gereserveerd voor distributie, logistieke en VAL-activiteiten. Deze terreinen worden zo gekozen dat ze geen hypotheek leggen op de ontwikkeling van terreinen voor havenactiviteiten, maar door hun nabijheid toch een samenhang vertonen op het vlak van logistieke organisatie. Het betreft:

- terreinen in de bestaande transportzone;
- terreinen in de achtergrond van de westelijke voorhaven, bedoeld als parkeer- en overslagterrein;
- terreinen in de achtergrond van ruimte aan de kaaien van het zuidelijk insteeddok;

¹ Beide alternatieven worden nader uitgewerkt en afgewogen. Hierbij is van belang een meer omvattende en vergelijkende kostenbatenratio op te stellen met aandacht voor: de bijdrage tot de economische ontwikkeling, de technische haalbaarheid, de milieueffecten,...

- terreinen in- of aansluitend bij de binnenhaven van Brugge, eventueel gelegen buiten het zeehavengebied en behorend tot de ruimtelijk-economische structuur van het regionaalstedelijk gebied Brugge.

• **Ontwikkeling en beheer van de Brugse binnenhaven**

De zone ten zuiden van de Herdersbrug blijft gereserveerd als zeehavengebied, deze zone wordt benoemd als de Brugse binnenhaven. Voor deze keuze gelden twee belangrijke argumenten:

- het belang van het behoud van de nautische toegankelijkheid ten behoeve van de bestaande maritiemgebonden bedrijven;
- de bijdrage die het gebied kan leveren aan de kansrijke ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge.

Nadruk ligt bij de vernieuwing en optimalisatie (en reconversie) van de bestaande haventerreinen in de Brugse binnenhaven. In het bijzonder zal een evenwichtig beheer gevoerd worden met het vrijwaren en activeren van de potenties van het gebied als zeehavengebied enerzijds en de historisch gegroeide rol van dit gebied (zekerheid voor bestaande niet-maritiemgebonden bedrijvigheid) anderzijds.

In functie van dit ontwikkelingsperspectief van zeehavenactiviteiten in de Brugse binnenhaven (en langsheen het Boudewijnkanaal ten zuiden van Herdersbrug) wordt de nautische toegankelijkheid (diepgang en vrije doorvaarthoogte) behouden. Deze vereisten zijn dan bepalend voor de aanleg van de AX. De voorkeursoplossing is de kruising van de AX met het Boudewijnkanaal door middel van een beweegbare brug.

• **Ontwikkeling en beheer van specifieke havenzones**

Binnen het zeehavengebied hebben volgende zones specifieke ontwikkelingsperspectieven:

- de zone voor de vissershaven en aanverwante visverwerkende activiteiten (European Fish Centre EFC - Zeebrugse Visveiling ZV) met voldoende ontwikkelingsgaranties (de haven-

beheerder biedt eventueel mogelijkheden aan op overige havendelen, bijvoorbeeld in distributiezones);

- de zone van de militaire haven (marinebasis);
- de zone van de LNG-terminal en de zone (niet-opgespoten gebied) aan de oostelijke strekdam ten noorden van de LNG-terminal (reserve voor de eventuele uitbreiding van de LNG-terminal tijdens de planperiode) of reserve voor andere havenactiviteiten.

Tot het actieprogramma van deze kernbeslissing behoren onder meer:

- Opmaken van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin de bestemmingscategorieën van de verschillende kamers worden onderzocht en vastgelegd.
- De herinrichting en gedeeltelijke opvulling van het Britanniadok.
- Verdere afweging en uitwerking van de mogelijke inrichtingsalternatieven voor het strategisch haveninfrastructuurproject (snelle zee-sluis of open-getijzone).
- Onderzoek naar maatregelen om de vrijwaring van de terreinen in de noordwestelijke zone van de achterhaven als reserve voor strategische haveninfrastructuurprojecten te garanderen.
- Ontwikkelen van terreinen voor distributieactiviteiten.
- Ontwikkeling en beheer van de Brugse binnenhaven.
- Afwegingskader voor de inplanting van windturbines.

KERNBESLISSING 2 AANBIEDEN VAN EEN MULTIMODALE ONTSLUITINGSINFRASTRUCTUUR

Kernbeslissing 2.1:

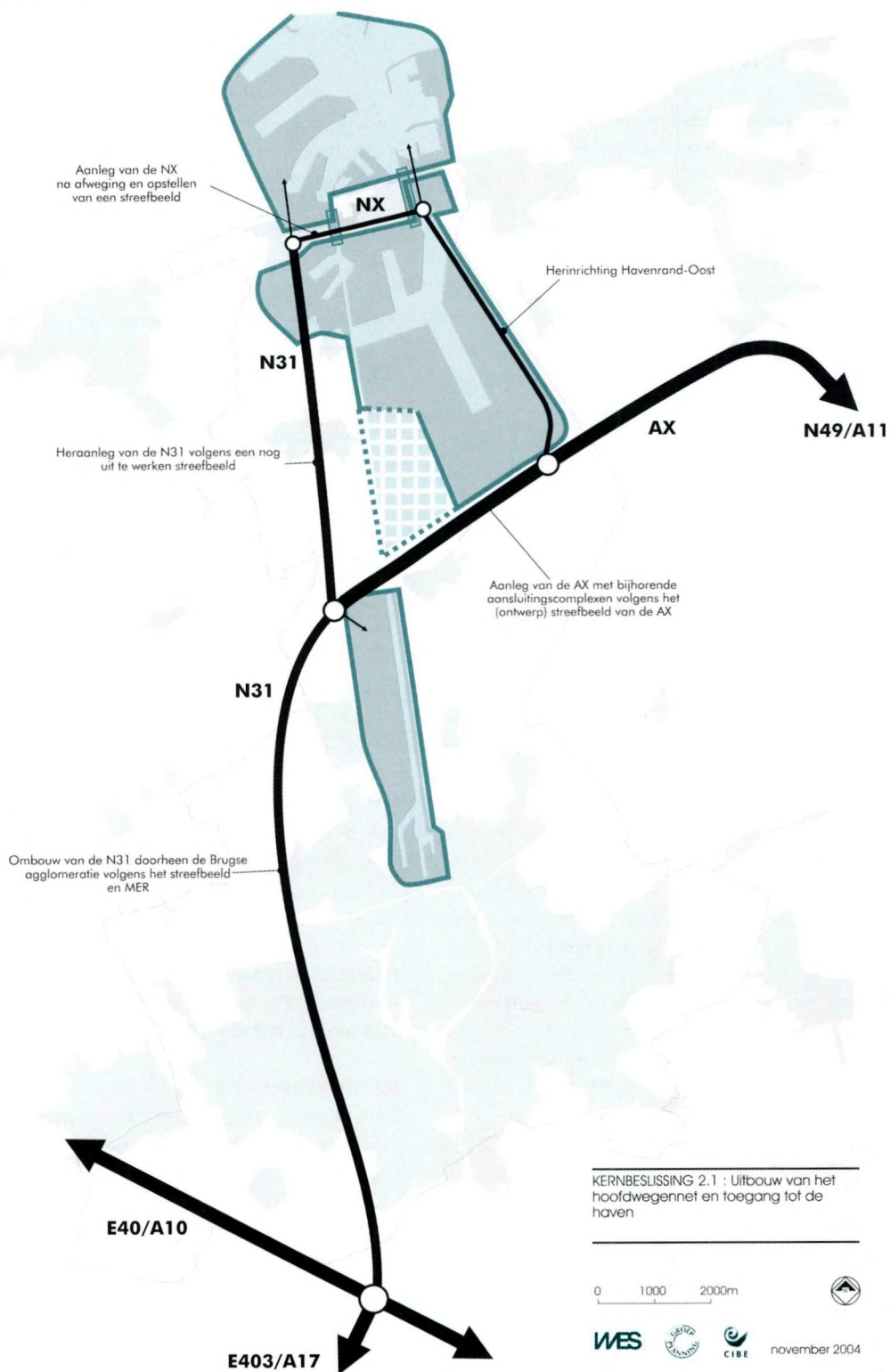
Uitbouw van het hoofdwegennet en toegang tot de haven (figuur 9)

De verbindingen met het hinterland worden uitgebouwd:

- hoofdwegen AX (tussen Westkapelle en Blauwe Toren) en de A11 (N49), en de N44 als verbinding tussen de A11 (N49) en de A10 (E40);

Figuur 9

Uitbouw van het hoofdwegennet en toegang tot de haven



- de primaire weg I N31 tussen de Blauwe Toren en de A10 (E40).

Vanaf deze verbindingssassen zijn er twee hoofdtoegangen tot het zeehavengebied:

- 1) de N31 (als primaire weg I) fungeert (vooral) als toegang tot de westelijke voorhaven voor het verkeer komende van de N31/E40;
- 2) de Havenweg-Oost (A. Ronsestraat) via de AX voor het verkeer komende van de N49/A11. Deze primaire weg II heeft zowel een verbindende functie tussen de verschillende deelruimten van het zeehavengebied als een verzamelende functie voor de achterhaven naar de hinterlandverbindingen. De Havenweg-Oost fungeert ook als belangrijke toegang tot de oostelijke voorhaven.

Door het grotere gewicht die de as AX/A11(N49) in de toekomst kan innemen als hinterlandverbinding, kan de druk op de doortocht van de N31 te Lissewege en doorheen de Brugse agglomeratie afnemen.

Tot het actieprogramma van deze kernbeslissing behoren onder meer:

- Uitwerking van een investeringsprogramma voor de afwerking van het hoofdwegennet.
- Uitvoering van de AX (middels opmaak van een streefbeeld en milieueffectenrapport).
- Ombouwen van de N31 doorheen de Brugse agglomeratie (tussen de E40 en de AX-Blankenbergsesteenweg) volgens het opge maakte streefbeeld en MER.
- Heraanleg van de N31 tussen de aansluiting met de AX en de Kustlaan in Zeebrugge (na opmaak van een streefbeeld). Hierbij wordt rekening gehouden met de leefbaarheid van Lissewege en Zwankendamme, de toegang tot Glaverbel, het lokale verkeer en de toegang tot de transportzone. Bij uitbreiding van de sporen is ook een nieuwe ontsluiting voor Zwankendamme-dorp voorzien.
- Herinrichting van de N49 tot de hoofdweg A11 (autosnelweg).

Kernbeslissing 2.2:

Uitbouw van het spoorwegennet (figuur 10)

De ontsluiting van het zeehavengebied per

spoor gebeurt binnen het zeehavengebied ten oosten van het Boudewijnkanaal (de Pelikaan) en ten westen van het Boudewijnkanaal via het vormingsstation van Zwankendamme.

De spoortoegang tot de haven, de spoorontsluiting met het achterland en de vormingsinfrastructuur worden afgewerkt (Bocht van Ter Doest). Hierdoor wordt de trafiekbehandeling in de haven efficiënter gemaakt en verhoogt de capaciteit van het goederenspoorvervoer. Dit stelt het spoor in staat minstens het huidig aandeel in de modal split te behouden (en eventueel nog uit te breiden) bij de te verwachten groei van de goederentrafieken in de planperiode.

Tot het actieprogramma van deze kernbeslissing behoren onder meer:

- Uitwerking van een investerings- en uitvoeringsprogramma voor de afwerking van het spoorwegennet voor de ontsluiting en de bediening van de haven (met inbegrip van de aanleg van een derde spoor Brugge-Dudzele en de aanleg van een derde en vierde spoor van de lijn Brugge-Gent).
- Een capaciteitsuitbreiding voor het vormingsstation Zeebrugge-Vorming ter hoogte van Zwankendamme.
- De aanleg van de bocht van Ter Doest tussen de lijn Brugge-Knokke en de lijn Brugge-Zeebrugge en de opmaak van een project-MER (milieueffectenrapport) voor deze actie.
- Voor de leefbaarheid van Zeebrugge worden mogelijkheden onderzocht voor het verbeteren van de spoorontsluiting naar de Zweedse kaai (en opvolging van de resultaten).

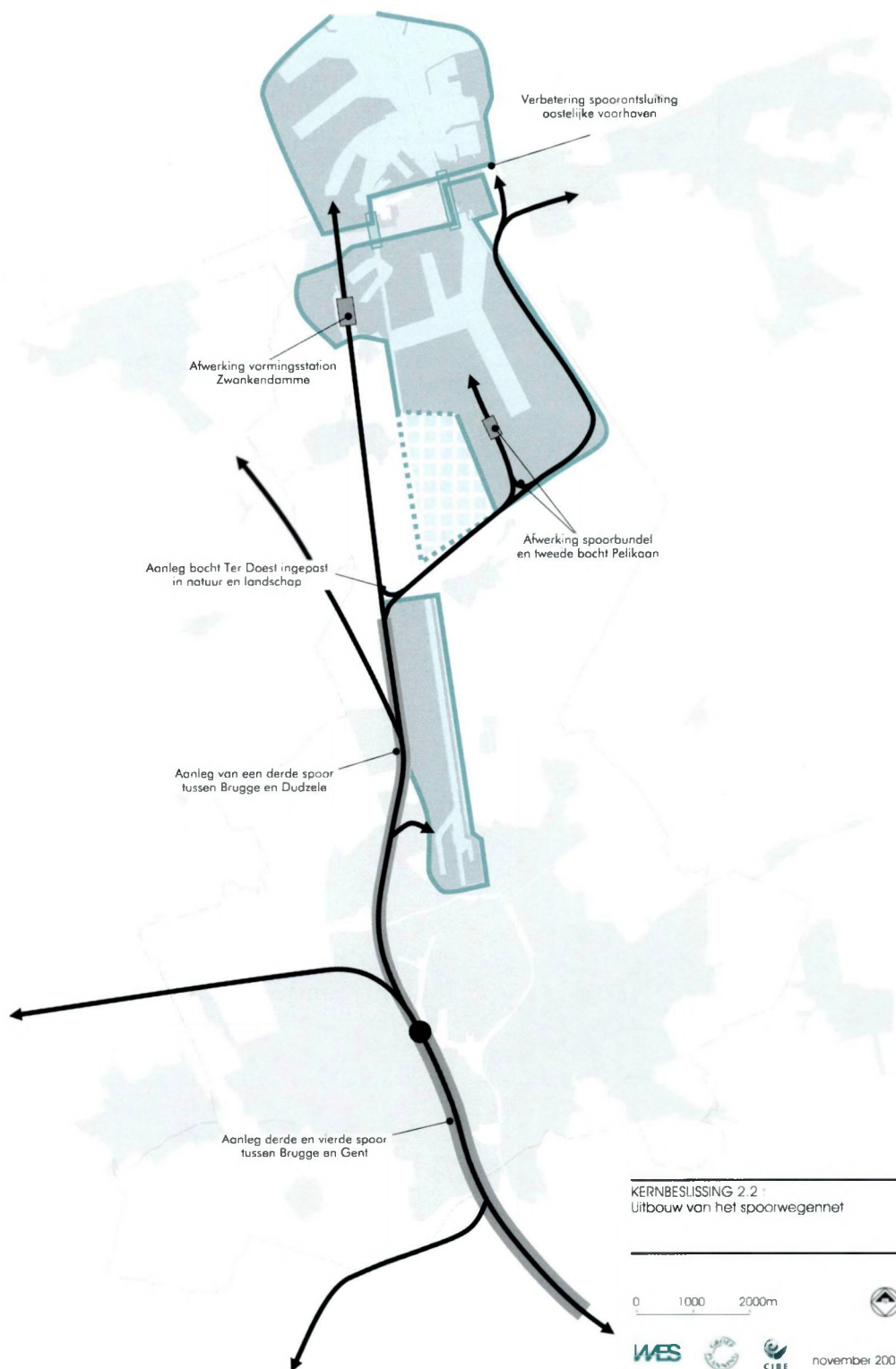
Kernbeslissing 2.3:

Verbeteren van de verbinding met het hoofdwatwegennet (figuur 11)

De aansluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge op het hoofdwatwegennet wordt geoptimaliseerd en verbeterd op volgende wijze:

- Een competitieve en duurzame exploitatieondersteuning van de estuaire vaart door de Vlaamse overheid. De estuaire vaart verwerft aldus met betrekking tot de meeste bestemmingen een gegarandeerde gelijkwaardigheid ten aanzien van de mogelijkheden van een nieuw (duwvaart)kanaal. Deze vaart (via de

Figuur 10
Uitbouw van het spoorwegennet



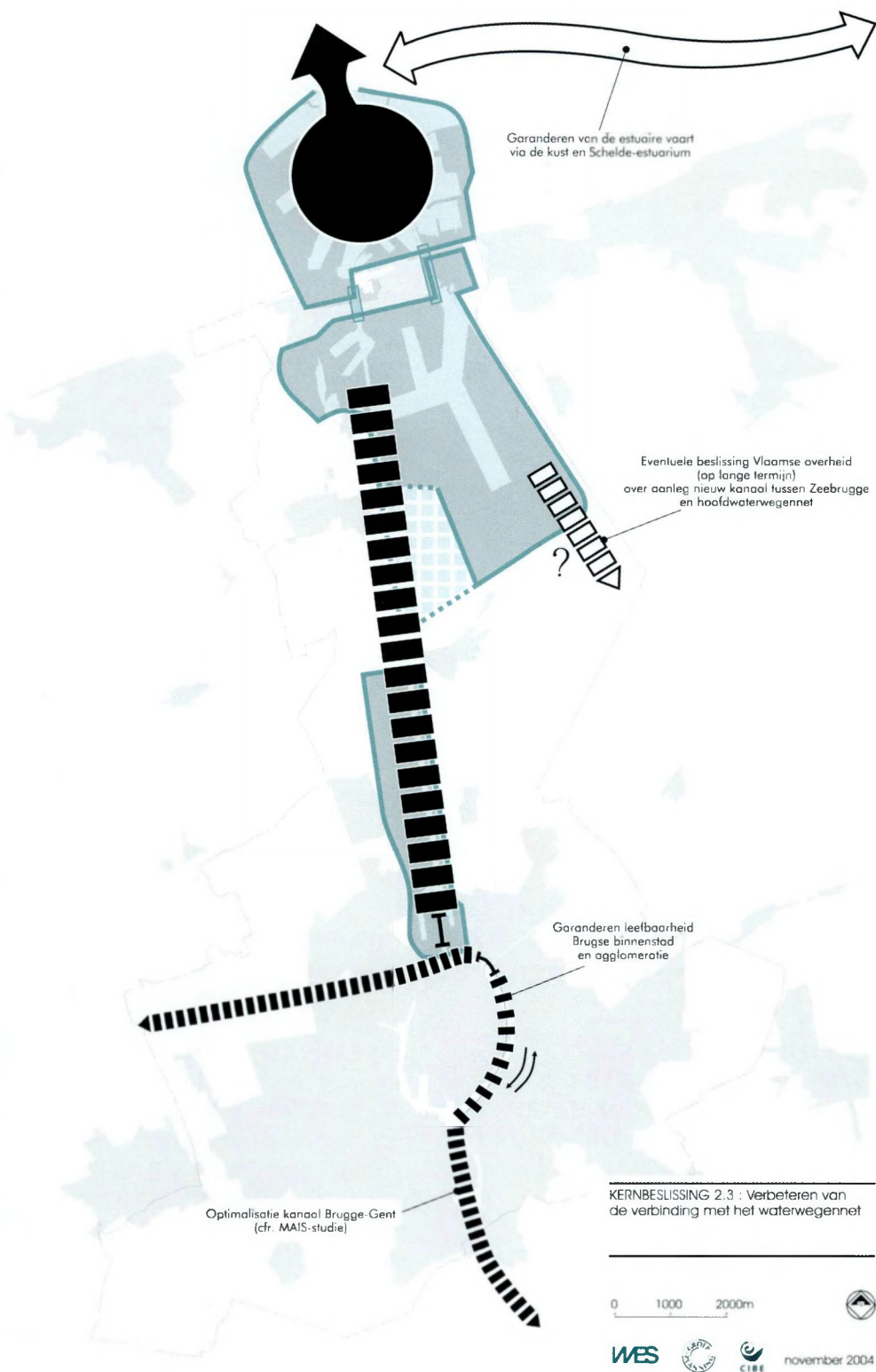
KERNBESLISSING 2.2 :
 Uitbouw van het spoorwegennet

0 1000 2000m



Figuur 11

Verbeteren van de verbinding met het waterwegennet



kust en Schelde-estuarium) kan gebeuren door middel van binnenvaartschepen die voldoen aan de estuaire vaartvereisten, of door in te leggen dokschepen, of door het inleggen van kruipcoasters of zelfs zeewaardige duwbakken. Deze ondersteuning wordt volgehouden totdat er eventueel een andere duurzame verbinding met het hoofdwatwegennet is gerealiseerd. Hierover kan de zogenaamde MaIS-studie zich nog uitspreken.

- De optimalisatie van het kanaal Brugge-Gent voor de doorvaart van 1.350 ton binnenvaartschepen, waarbij de minste hinder wordt nagestreefd. Een optimalisatie betreft ook de mobiliteitsaspecten van Brugge. De verdere opwaardering tot 2.000 ton wordt als weinig zinvol beschouwd. De capaciteit is te klein om betekenisvolle baten te kunnen genereren en tevens brengt dit de vernietiging met zich mee van bouwkundig erfgoed en maatschappelijke infrastructuur met een aantasting van de leefbaarheid van de stad Brugge.

In overeenstemming met de na te streven economische rol en ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge adviseerde de stuurgroep van het strategisch plan de uitvoering van de beslissingen met betrekking tot de verbetering van de estuaire vaart en de optimalisatie van het bestaande kanaal. Na het onverwijd finaliseren van de MaIS-studie wordt een onderbouwde beslissing genomen op welke wijze de verbinding met het hoofdwatwegennet zal worden gerealiseerd: optimalisatie van het bestaande kanaal tezamen met volgehouden ondersteuning van de estuaire vaart (of alternatieven) dan wel het aanleggen van een (vernieuwd of) nieuw kanaal.

KERNBESLISSING 3

VERDERE UITBOUW VAN HET ONDERLIGGEND WEGENNÉT IN DE HAVEN (RAAMWERK VAN HAVENWEGEN) (figuur 12)

Voor het onderliggend wegennet binnen de haven wordt op basis van onder meer de concepten inzake de toegang tot de haven en de kernbeslissing 2 een gebiedsgerichte functionele wegencategorisering opgesteld, een "raamwerk van havenwegen":

Uitwerking van het raamwerk van havenwegen: opwaardering van wegen op niveau 1 binnen het havengebied

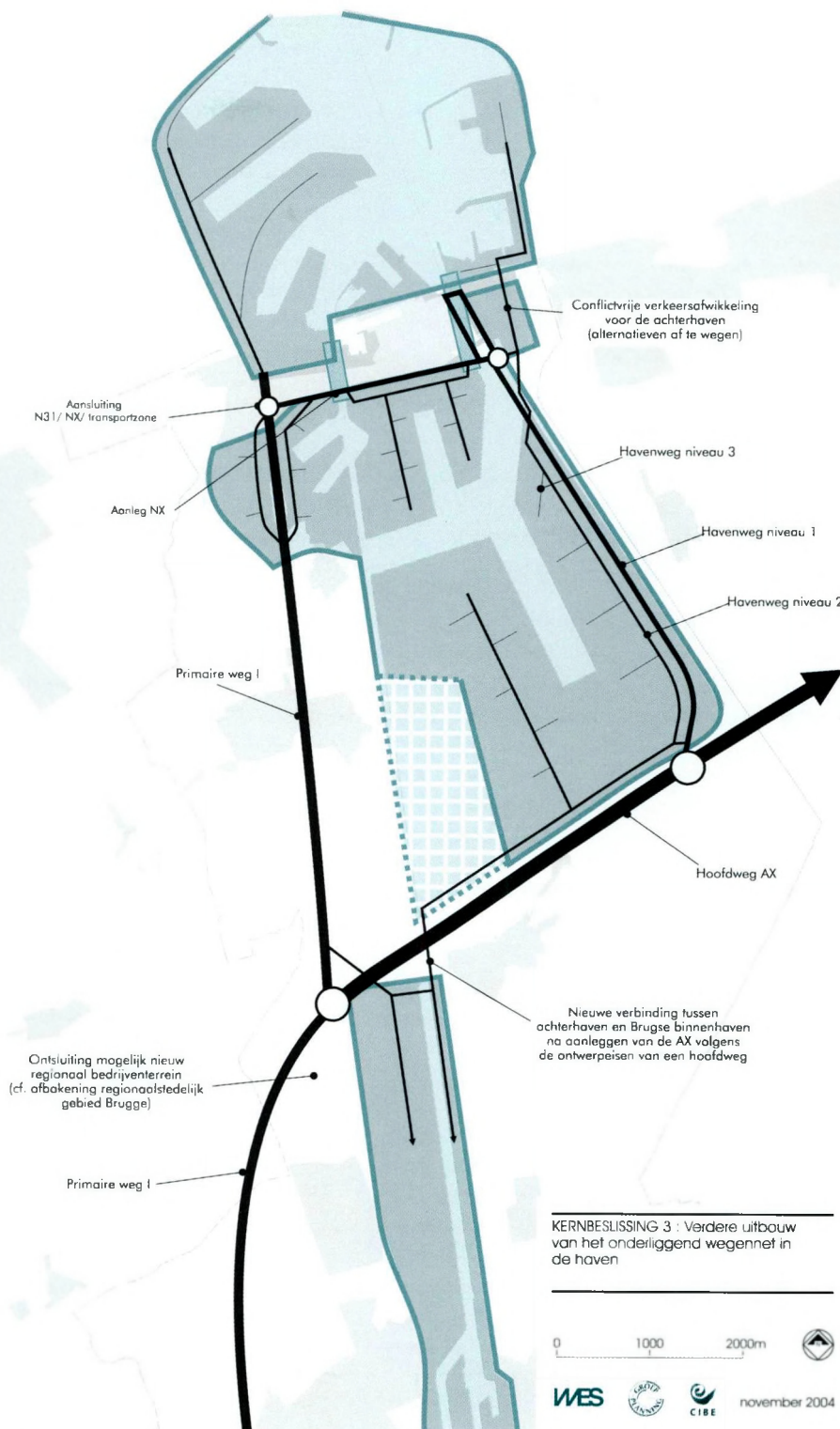
- De N31 en de Havenrandweg-Oost zijn als de twee toegangswegen (zie Kernbeslissing 2) ook de belangrijkste ontsluitende wegen, op het hoogste niveau binnen het raamwerk van de havenwegen.
- De ontwikkelingsperspectieven van de N31 (primaire weg I) zijn aangegeven bij de kernbeslissing 2. De N31 is een ontsluitende weg voor de zeehaven gelegen buiten het havengebied en vervult ook andere functies (ontsluiting van de kust).
- De Havenrandweg-Oost (A. Ronsestraat) wordt ingericht als een primaire weg II met zo weinig mogelijk knooppunten en geen gelijkvloerse kruisingen met de spoorwegen. Deze knooppunten geven aansluiting tot een parallelle ventweg (ten westen) die de toegang tot de terminals verzekert en gekruist kan worden door spoorwegen.

Aanleg van ontbrekende schakels (wegen van niveau 2)

- De aanleg van een nieuwe verbindingsweg (NX) tussen de N31 en de Havenrandweg-Oost wordt overwogen om het netwerk van havenwegen op niveau 1 te vervolledigen en de vlotte verkeersafwikkeling in de haven (op niveau 2) te verbeteren. Hiervoor wordt een haalbaarheidsstudie uitgewerkt. Deze weg kan aangelegd worden in het verlengde van de Isabellalaan, ten zuiden van de spoorlijn (51A). Wordt geopteerd om ter hoogte van de Visartsluis een toegang te maken voor een nieuwe open-getijzone, dan zou deze NX in tunnel onder de vaarweg kunnen aangelegd worden. Wordt deze open-getijzone niet gerealiseerd dan kan een ophaalbrug volstaan.
- Verbetering van de verbinding tussen de achterhaven (A. Ronsestraat en Minervaplein) en de oostelijke voorhaven (conflictvrij).
- De aanleg van een nieuwe verbindingsweg van niveau 2 tussen de Margareta van Oostenrijkstraat en de L. Coiseaukaai/Pathoekeweg. Deze verbinding wordt func-

Figuur 12

Verdere uitbouw van het onderliggend wegennet in de haven



tioneel wanneer de AX wordt aangelegd als hoofdweg en de Havenrandweg Zuid zijn verbindende functie tussen de ruimtelijke kamers van de haven niet meer kan opnemen.

Uitbouw van een fietsnetwerk in het havengebied

Om het autoverkeer te beperken in en rond de haven is het wenselijk dat een belangrijk tewerkstellingsgebied als de haven op een veilige en vlotte manier met de fiets bereikbaar is. De uitbouw van een fietsnetwerk in het havengebied bestaat uit:

- verzamelassen voor de fietsers;
- plaatselijke aansluitingen;
- aantakkingen op het fietsnetwerk in de omgeving van de haven.

Uitbouw van het openbaar en gemeenschappelijk vervoer in de haven

De ontsluiting van de haven zelf door het openbaar en gemeenschappelijk vervoer wordt verbeterd door optimalisatie en verdere uitbouw. Hierbij kan een fijnmazig busnet voorgesteld worden dat aansluit op enkele hoofdhalttes. Een alternatief is de optie om met vertakkingen van regionale lijnen de haven te bedienen.

KERNBESLISSING 4 UITBOUW VAN EEN ONDERLIGGEND WEGENNET IN DE OMGEVING VAN DE HAVEN

Gelijktijdig (of waar nodig onmiddellijk) met de afwerking van het hoofdwegennet wordt een autonoom (vrijliggend) lokaal wegennet uitgebouwd. Het betreft:

- lokaal verkeer tussen dorpen onderling, tussen de woonlobben van Zeebrugge onderling en tussen de dorpen en de nabijgelegen stedelijke gebieden;
- woon-werkverkeer tussen de woongebieden en het zeehavengebied/industriegebieden van de haven;
- fietsnetwerk (functioneel tussen dorpen en stedelijke gebieden/havengebied, binnen het havengebied en de recreatief-toeristische assen buiten het havengebied).

KERNBESLISSING 5 OMGAAN MET DE ELEMENTEN VAN DE NATUURLIJKE STRUCTUUR EN DE ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR (figuur 13)

Kernbeslissing 5.1: Instandhouding van de natuurwaarden van de Dudzeelse Polder

In de zuidwestelijke hoek van het gebied dat in het gewestplan is aangeduid als industriegebied is een nog niet-opgespoten polder (een deel van de zogenaamde Dudzeelse Polder) gelegen. Dit gebied is grotendeels aangeduid als Vogelrichtlijngebied en delen zijn aangemeld als Habitatrichtlijngebied. Het gebied behoort tot het grotere geheel van het "SBZ-V Poldercomplex".

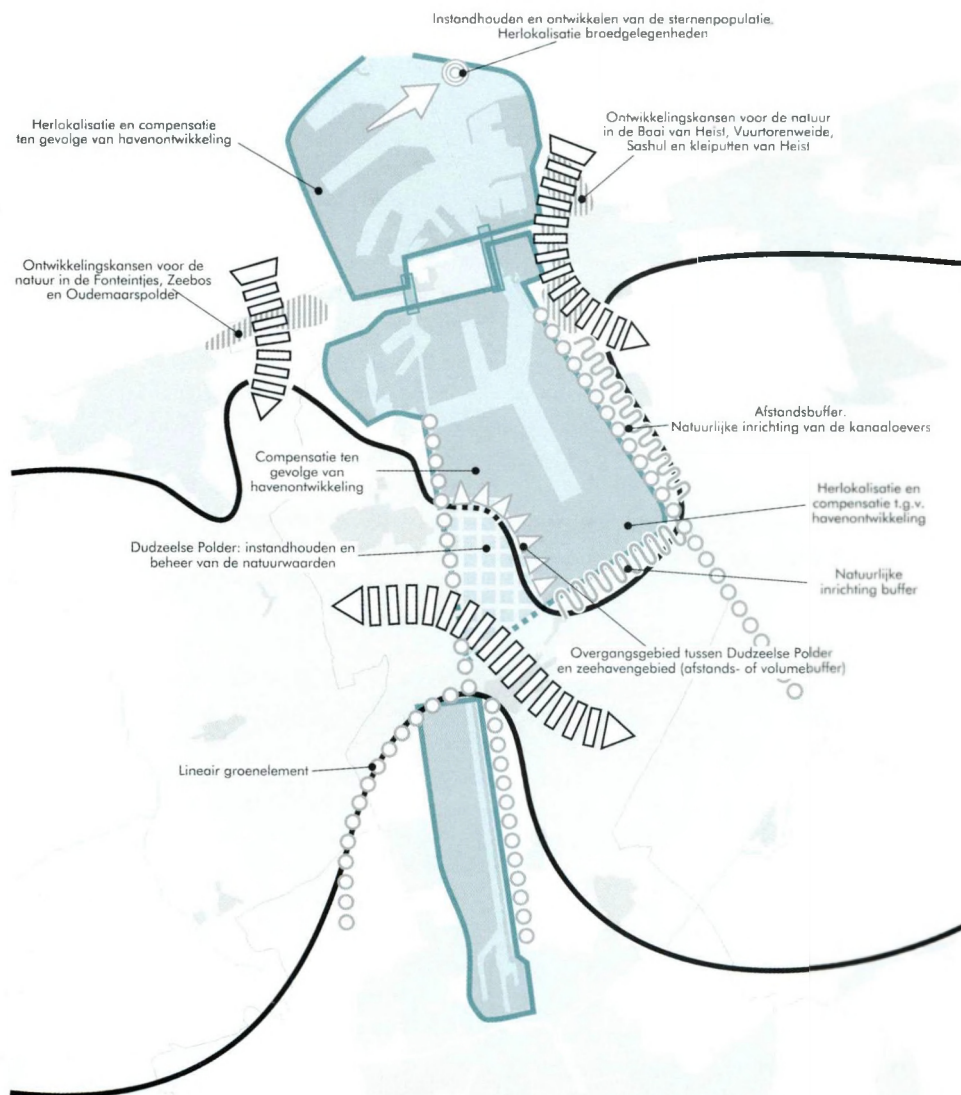
Uit onderzoek blijkt dat de natuurwaarden van de Dudzeelse Polder voor een niet onaanzienlijk deel te beschouwen zijn als unieke waarden en nu, op dit ogenblik, niet vervangbaar zijn.

In kernbeslissing 1 is aangegeven dat voor het grootste deel van deze niet-opgespoten gronden (R2) er op vandaag geen dwingende noodzaak is om dit gebied aan te snijden voor zeehavenontwikkeling. Het gebied heeft op basis van kwalitatieve elementen (ligging, infrastructurele ontsluitings(mogelijkheden) en inpasbaarheid) wel potenties voor havenontwikkeling. Aldus wordt het gebied beschouwd als een alternatief in functie van de reserve voor havenontwikkeling op lange termijn, naast andere alternatieven. Ten behoeve van de nuttige uitwerking van een strategisch haveninfrastructuurproject, is wel de aansnijding van een beperkt noordelijk deel R3' aan te bevelen. Deze aansnijding houdt rekening met elke regelgeving en alle voorwaarden terzake (op Vlaams en Europees niveau).

Voor het gebied (met eventuele uitzondering van zone R3') wordt de instandhouding van de natuur- en landschappelijke waarden nagestreefd door een aangepast beheer als element van de natuurlijke structuur in Vlaanderen. Weliswaar wordt een eventuele toekomstige afweging om dit gebied als effectief zeehaven-terrein te ontwikkelen, niet uitgesloten.

Figuur 13

Omgaan met de elementen van de natuurlijke structuur en de ecologische infrastructuur



KERNBESLISSING 5 : Omgaan met de elementen van de natuurlijke structuur en de ecologische infrastructuur

0 1000 2000m



WES



CIRE

november 2004

Kernbeslissing 5.2:

Omgaan met vroegere compensatie van het Vogelrichtlijngebied

Het **Besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000** (BS 31 augustus 2000), waarbij een opgespoten deel van de achterhaven van Zeebrugge (282 ha) uit het aangewezen SBZ-V Poldercomplex wordt gelicht, voor de uitbreidingswerken van de achterhaven, wordt bevestigd, waarbij het groot openbaar belang aangetoond is in dit strategisch plan.

De beleidscontinuïteit van deze beslissing (herhaald in het Besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 2004) wordt zonodig gewaarborgd door gepaste acties en maatregelen.

Kernbeslissing 5.3:

Instandhouding van de sternpopulatie door herlokalisatie van de broedgelegenheid

Voor de in het voorhavengebied aanwezige internationaal belangrijke broedkolonies van Dwergstern, Visdiefje en Grote stern worden maatregelen genomen voor de instandhouding door herlokalisatie van de broedgelegenheid. Gefaseerd met de ontwikkeling van het Albert II-dok en de verdere aanwending van het vroegere FCT worden bijkomende mogelijkheden geboden voor de ontwikkeling van deze specifieke broedgelegenheden.

De zone ter hoogte van de oostelijke strekdam, aansluitend bij het bestaande sterneneiland, komt als een locatie in aanmerking. Tijdens de planperiode kan dit eiland verder gestabiliseerd worden als broedgelegenheid (bijvoorbeeld door uitbreiding). De duurzame instandhouding van de sternkolonies wordt ook nagestreefd door het aanbieden van 'broedgelegenheid buiten het zeehavengebied'.

Kernbeslissing 5.4:

Kernbeslissing: Instandhouding en ontwikkeling van andere elementen van de natuurlijke structuur in de omgeving van de haven

Aan de gebieden buiten en rond het zeehavengebied die behoren tot de natuurlijke structuur worden in overeenstemming met de keuzes inzake de havenontwikkeling (kernbeslissingen in supra) de nodige ontwikkelingskansen geboden. Dit vertaalt zich concreet in:

- de effectieve buffering ten opzichte van havenactiviteiten en verkeersinfrastructuren;
- de maatregelen op het vlak van de interne zonering van havenactiviteiten.

Kernbeslissing 5.5:

Uitbouw van de ecologische infrastructuur in de haven

Een voorstel van raamwerk voor de instandhouding, aanleg en beheer van de ecologische infrastructuur in het havengebied is opgesteld. De havenbeheerder geeft hieraan nadere uitwerking en gevolg.

Tot het actieprogramma van deze kernbeslissing behoren onder meer:

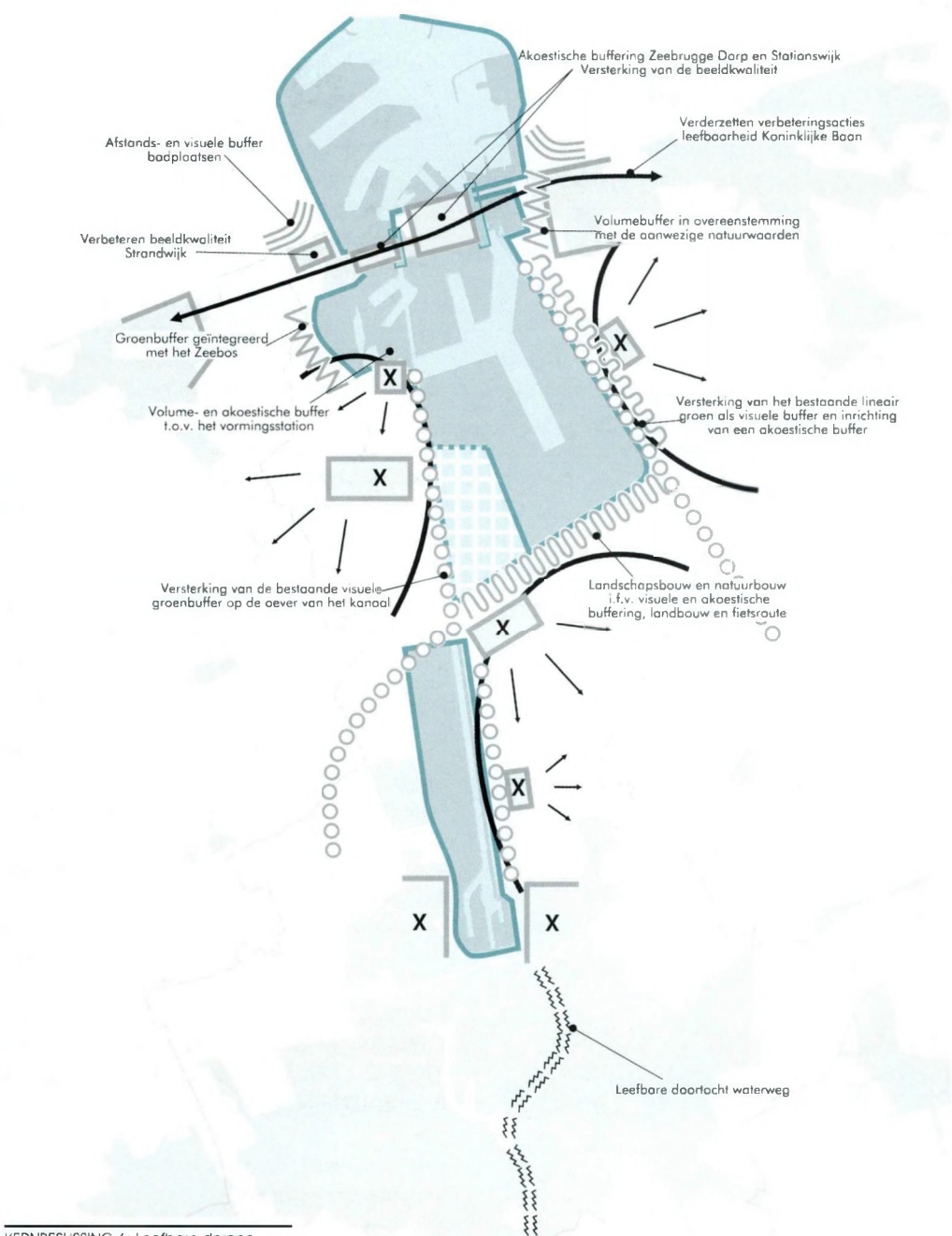
- Aanleg van een buffer tussen de achterhaven en de Dudzeelse Polder.
- Installatie van een beheerscommissie voor de Dudzeelse Polder.
- Compensatie van de natuurwaarden in de achterhaven door verwerven, inrichten en beheren van compenserende gebieden.
- Instandhouden van de natuurlijke structuren buiten de zeehaven en waar inpasbaar uitbouwen van ecologische infrastructuren in het zeehavengebied.

KERNBESLISSING 6

LEEFBARE DORPEN EN STADSWIJKEN (figuur 14)

Om de kwaliteit van het wonen te beschermen en te versterken worden de dorpen gebufferd ten opzichte van de havenactiviteiten, verkeersinfrastructuur en andere aan de haven verbonden (economische) activiteiten. In de dorpen en

Figuur 14
Leefbare dorpen



KERNBESLISSING 6: Leefbare dorpen



stadswijken worden verbeteringsacties uitgevoerd om het leefklimaat te verhogen ter compensatie van de soms storende invloed van de haven. De buffers worden uitgewerkt (gedifferentieerd) in overeenstemming met de ruimtelijke context.

Tot het actieprogramma van deze kernbeslissing behoren onder meer de aanleg van volgende buffers:

- Ter hoogte van het vormingsstation in de richting van Zwankendamme.
- Tussen Zwankendamme en het Boudewijnkanaal.
- Ter versterking van de bestaande groenbuffer op de westelijke oever van het Boudewijnkanaal.
- Tussen de zuidelijke Havenrandweg en Dudzele in de vorm van een landschaps- en natuurproject met een corridor voor een fietsroute.
- Tussen de achterhaven en het oostelijk poldergebied (Heist-Ramskapelle en de zone tussen Ramskapelle en de kanalen).
- Ter hoogte van Heist mogelijke uitbreiding van de volumebuffer ten zuiden van de N34.
- Tussen Zeebrugge-dorp en de N34 (landschappelijk ingepast).

Daarnaast worden volgende maatregelen uitgewerkt:

- In Zeebrugge aanpakken van de geluidshinder van de spoorwegverbinding met de Zweedse kaai.
- Aan de oostelijke strekdam wordt visueel de landschappelijke inkleding aangepast.

KERNBESLISSING 7 ZICHTBARE EN GASTVRIJE HAVEN (TOERISTISCH-RECREATIEF MEDEGE- BRUIK)

De haven van Brugge-Zeebrugge wordt zichtbaarder en toegankelijker gemaakt voor omwonenden en toeristen op duidelijk afgebakende plaatsen. Zolang dit de economische functie niet hypothekeert en de veiligheid van de medegebruiker niet in het gedrang komt, is recreatief medegebruik van de haveninfrastructuur mogelijk.

KERNBESLISSING 8 VERBETEREN VAN DE BEELDKWALITEIT EN HET IMAGO VAN DE HAVEN

Een actieprogramma voor de verbetering van de beeldkwaliteit en het imago van de haven is uitgewerkt als een pakket voor suggesties.

Dit actieprogramma bevat directe acties die door openbare besturen binnen hun bevoegdheden/op hun terreinen kunnen uitgevoerd worden. Daarnaast bevat dit actieprogramma 'indirecte' sturingselementen zoals regelgeving in verband met constructie en welstand van gebouwen en andere installaties, voorbeeld- en referentiebeelden en overeenkomsten ten behoeve van private investeerders in het havengebied.

KERNBESLISSING 9 ROL VAN HET HAVENBESTUUR TEN AANZIEN VAN DE LOKALE BESTUREN EN BEWONERS

De MBZ ondersteunt de acties om de dorpen en stadswijken in en rond de haven maximaal te behouden en te versterken en opent een structurele permanente dialoog met deze bewoners. Deze dialoog (meldpunt, behandeling van klachten en bespreking van verbeteringsacties) wordt georganiseerd in overleg met de lokale besturen.

De MBZ verbindt er zich toe het leefmilieu te behouden en te bevorderen. Hiertoe wil het havenbestuur Brugge-Zeebrugge verder een milieuvriendelijk beleid voeren.

KERNBESLISSING 10 OMGAAN MET ONDERHOUDSBAGGER- SPECIE EN GRONDOVERSCHOT BIJ HAVENINFRASTRUCTUURWERKEN

Een plan voor de verwerking of deponie van onderhoudsbaggerwerken, zowel in de toegangsgeulen als in de voorhaven, als voor de 'overschotten aan grond' bij de aanleg van haveninfrastructuur en ontsluitende infrastructuur begeleidt op basis van de gekende en verwachte noden, de verdere uitbouw van de haven.

In het kader van het actieprogramma en de opmaak van de plan-MER zijn hiervoor verken-

nende werkschema's aangegeven. Deze worden verder uitgewerkt door de havenbeheerder (bijvoorbeeld in het kader van het project-MER voor de achterhaven).

Bijkomende aangepaste bergingsmogelijkheden op land kunnen onderzocht worden.

KERNBESLISSING 11 MILIEUHYGIËNISCHE EN MILIEUVEILIGE HAVEN

Maatregelen om de milieuhygiëne/milieuveiligheid in de haven te vergroten worden genomen. De havenbeheerder en vergunningverlenende en toezichthoudende instanties streven dit na via brongerichte en preventieve maatregelen (milieuzonering), op basis van aanwijzingen:

- leefbaarheidsonderzoek;
- plan-MER (Milieueffectenrapport);
- Ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) op strategisch planniveau.

In de nabije omgeving van de haven worden best geen nieuwe hindergevoelige functies en activiteiten ontwikkeld, additioneel aan de bestaande toestand (inclusief de mogelijkheden die in de vigerende plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen voorzien zijn). Daarnaast moeten bovenvermelde documenten gehanteerd worden in het licht dat de voorziene havenactiviteiten op de daarvoor voorziene zones kunnen plaatsvinden waarbij door het nemen van eventueel bijkomende afschermende maatregelen de toepasselijke milieunormen in de omgeving gehaald worden. Deze zullen in het vervolgproces nader uitgewerkt en verfijnd worden.

KERNBESLISSING 12 (SOCIAAL)VEILIGE HAVEN

Maatregelen om de sociale veiligheid (mensenhandel en illegalentransporten) en de preventie tegen terroristische activiteiten te verhogen worden genomen. Dit kan leiden tot de afsluiting van bepaalde havendelen.

KERNBESLISSING 13 OPVOLGING STRATEGISCH PLAN

De leden van de stuurgroep van het strategisch plan werken een aanpak uit die de 'opvolging'

van de genomen kernbeslissingen nastreeft en het daarvoor noodzakelijke gestructureerd overleg mogelijk maakt.

Het streefbeeld van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge werd op 26 oktober 2004 goedgekeurd door de stuurgroep. De stuurgroep is het forum waar alle bij de uitvoering betrokken partijen samenkomen. Samen met het actieplan werd het streefbeeld overgemaakt aan de bevoegde minister van openbare werken en leefmilieu. Daarmee heeft de stuurgroep haar formele taak bij de opmaak van het strategisch plan afgevoerd.

Het strategisch plan is nu een **beleidsvoorbereidend document** ten behoeve van de Vlaamse regering en kan als leidraad dienen voor de beslissingen over de verdere ontwikkeling van de zeehaven in samenhang met haar omgeving. Het streefbeeld zet de krijtlijnen uit waarin de geselecteerde acties kunnen uitgevoerd worden. Het actieprogramma is zo opgevat dat voor iedere actie alle gekende elementen ten behoeve van de uitvoering zijn samengebracht: randvoorwaarden, mogelijkheden en alternatieven zijn beschreven en standpunten zijn expliciet gemaakt. Samen met de achtergrondrapporten (onderzoeksresultaten, verslaggeving van de werkgroepen en adviezen van diverse besturen, administraties en maatschappelijke groepen) vormen ze het indicatief kader voor de aanpak van deze acties. De verantwoordelijkheid komt daarmee te liggen bij de betrokken administraties en besturen.

Omdat door de verwevenheid van aspecten het uitvoeren van diverse acties een complexe aangelegenheid is, is het de wens van de stuurgroep om dit op een coherente en samenhangende wijze op te volgen. De stuurgroep heeft daarom het belang onderschreven om in haar huidige samenstelling te blijven functioneren. Zo kan ze waar nodig de werkzaamheden afstemmen en coördineren en blijft ze, voor wat het strategisch plan betreft, een aanspreekpunt ten overstaan van de Vlaamse regering.

Op deze wijze is de **continuïteit** van het **planeringsproces** en het **overleg** verzekerd. Zo kan de brug gemaakt worden naar meer structurele afspraken - op Vlaams niveau - inzake de uitvoering van de strategische plannen voor de zeehavens.

Van belang hierbij is de rol van de **gouverneur** als voorzitter van de stuurgroep. De provinciegouverneurs van de drie Vlaamse provincies waar strategische plannen voor zeehavens in opmaak zijn, hebben bij een gezamenlijk bestuurlijk overleg met de Vlaamse overheid, dd. 9 maart 2004, hun wil uitgedrukt om deel te nemen aan het vervolgtraject. Hun **rol als trekker** van het strategisch plan in het verkrijgen en het **behouden** van een **maatschappelijk draagvlak** voor economische ontwikkeling is immers onontbeerlijk.

Ook het **provinciebestuur** van **West-Vlaanderen** heeft inmiddels een initiatief genomen. Na de afronding van het strategisch plan wenst ze haar provinciale gebiedsgerichte werking in te zetten om in overleg en samenwerking een aantal specifieke invalshoeken voor de ontwikkeling van het ruime havengebied te helpen vormgeven. Het **Havenbestuur Brugge-Zeebrugge** (MBZ) werkt momenteel verder aan de technische uitwerking en afweging van alternatieven voor het strategisch haveninfrastructuurproject.

Tenslotte is op het niveau van het Vlaams gewest inmiddels een werkgroep gestart die het programma voor het **gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan** zal opstellen. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan is een cruciaal element in de verdere ontwikkeling van de zeehaven en omgeving. Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal, op basis van het strategisch plan, afbakenen welke gebieden er tot de zeehaven behoren. Daarnaast zullen herbestemmingen worden opgenomen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de verschillende acties.

Referenties

- Advies over de Brugse Binnenhaven, WES, mei 2004
- Advies over het strategisch haveninfrastructuurproject, WES, mei 2004
- Afwegingskader Brugse Binnenhaven, WES, oktober 2003
- Afwegingskader windturbines in de zeehaven, WES, februari 2004
- Analyse van het ruimtegebruik in de haven van Brugge-Zeebrugge, WES, februari 2003
- Atlas ruimtegebruik in de haven, WES, februari 2003
- Baggerproblematiek en grondverzet, Groep Planning, maart 2003
- Concepten voor zuinig ruimtegebruik, Ecorys, oktober 2002
- Ecologische infrastructuur in de haven, Groep Planning, februari 2003
- Economische positionering; Idea Consult/NEI, april 2002
- Impact van de haven van Brugge-Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling (direct en indirect), WES, december 2003
- Nota Landschap, WES, februari 2003
- Nota Natuur, Groep Planning, september 2002
- Passende beoordeling, WES, november 2004
- Plan-MER, WES, november 2004
- Programma voor het zuinig ruimtegebruik, de fasering en de monitoring bij de ontwikkeling van de zeehaven, WES, februari 2003
- Ruimtelijk Veiligheidsrapport op strategisch planniveau, SGS, november 2004
- Sternennota, Groep Planning, februari 2003
- Volumebuffer Dudzeelse polder - Inrichtingsconcept, Groep Planning, maart 2003
- Leefbaarheidsanalyse en -evaluatie, WES, februari 2003
- Nota voorbeelduitwerking leefbaarheid en landschap, WES, februari 2003
- Ontsluiting van de zeehaven - deelrapport 1, Groep Planning, september 2002
- Ontsluiting van de zeehaven - deelrapport 2, Groep Planning, maart 2003
- Toekomstperspectieven voor kustbroedvogels in de voorhaven, Instituut voor Natuurbehoud, 2004

www.wes.be

www.mbz.be

In de reeks 'FACETTEN VAN WEST-VLAANDEREN' verschenen reeds:

(Prijs: BTW inbegrepen, exclusief portkosten)

1. R. Simoen en O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge, 1972, 48 blz. (uitgeput).
2. C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf, inplantings- en aanlegmogelijkheden, 1973, 100 blz., 3,07 euro.
3. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 3,92 euro.
4. Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 2,28 euro.
5. S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 3,74 euro.
6. N. Vanhove, Vakantiespreiding, 1975, 56 blz., 2,55 euro.
7. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 3,74 euro.
8. De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 3,74 euro.
9. P. Boerjan, De toeristische statistiek in België, 1976, 84 blz., 3,74 euro.
10. S. Beernaert e.a., Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 3,07 euro.
11. J. Theys, Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 4,39 euro.
12. S. Beernaert, De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen in 1980 en 1985, 1978, 40 blz., 2,03 euro.
13. Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1975-85, 1979, 48 blz., 2,60 euro.
14. P. Boerjan, De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking, 1967-76, 124 blz., 6,32 euro.
15. J. Theys, Prognose van het aantal gezinnen en raming van de huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1980-85, 60 blz., 3,20 euro.
16. Terreinbehoeften voor Tewerkstelling, Toerisme en Recreatie in West-Vlaanderen, 1979, 80 blz., 4,12 euro.
17. Milieuzorg in West-Vlaanderen, 1975-85, 1979, 76 blz., 3,94 euro.
18. Infrastrukturele behoeften, 1981-85, 1979, 80 blz., 4,12 euro.
19. Structuuranalyse van de textielnijverheid in West-Vlaanderen, 1980, 140 blz., 7,06 euro.
20. Zeebruggen en de maritimisering van zijn achterland, 1981, 120 blz., 6,15 euro.
21. Structuuranalyse van de metaalnijverheid in West-Vlaanderen, 1982, 156 blz., 7,78 euro.
22. Structuuranalyse van de voedingsnijverheid in West-Vlaanderen, 1983, 120 blz., 6,15 euro.
23. Onderzoek naar de mogelijkheden tot inbreiding in vijf Westvlaamse gemeenten, 1983, 104 blz., 5,23 euro.
24. Vakantie van de Belgen in 1982, 1984, 192 blz., 9,44 euro.
25. Financiële analyse van de Westvlaamse industriële ondernemingen, 1984, 56 blz., 3,07 euro.
26. Studie ter voorbereiding van een geïntegreerde actie voor de Westhoek, 1986, 116 blz., 6,94 euro.
27. Marktstrategie voor de Britse toeristische markt, 1986, 176 blz., 14,87 euro.
28. Huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1985-95, 1987, 76 blz., 4,34 euro.
29. Het Kanaal Zeebrugge-Merendree; sociaal-economische verantwoording in milieu-effectrapportering, 1987, 112 blz., 6,20 euro.
30. Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende, 1988, 36 blz., 2,35 EUR.
31. Een vernieuwd toeristisch aanbodsbeleid van West-Vlaanderen, 1988, 32 blz., 2,11 euro..
32. Ready for the tunnel, 1988, 36 blz., 3,82 euro.
33. Hoevetoerisme in de Westhoek, 1989, 88 blz., 5,67 euro.
34. Telecommunicatie morgen: telematica-diensten en ISDN-netwerk, 1990, 28 blz., euro.
35. Strategisch marketingplan voor het toerisme te Knokke-Heist, een toeristisch beleidsactieplan, 1991, 32 blz., 2,35 euro.
36. Het vakantie- en korte-vakantiegedrag van de Belgen in de periode 1982-88, 1991, 44 blz., 3,37 euro.
37. De economische betekenis van het toerisme te Brugge, 1992, 92 blz., 6,45 euro.
38. Mogelijkheden van het riviertoeerisme in West-Vlaanderen, 1993, 72 blz., 4,21 euro.

39. Het vakantie- en korte-vakantiegedrag van de Belgen in de periode 1982-1991, 1994, 32 blz., 4,96 euro.
40. Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, Aanbod en vraag, 1994, 52 blz., 13,63 euro.
41. West-Vlaanderen in cijfers, 1995, 118 blz., 19,58 euro.
42. Het internationaal toeristisch marketingplan voor België, 1996, 84 blz., 19,58 euro.
43. Evolutie van de productie en verwerking van huishoudelijk afval in de provincie West-Vlaanderen, 1997, 94 blz., 21,07 euro..
44. Socio-economische profielen van de arrondissementen in West-Vlaanderen, 1998, 148 blz., 22,31 euro.
45. Bezetting van de bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1998, 322 blz., 36,94 euro.
46. Het logiesaanbod aan de Kust, 1998, 56 blz., 14,63 euro.
47. Mestproblematiek in de provincie West-Vlaanderen, 73 blz., 18,59 euro.
48. Behoeftenanalyse hoger onderwijs in West-Vlaanderen, 40 blz., 12,39 euro.
49. Bevolking en gezinnen in West-Vlaanderen, 2000-2010, 1999, 44 blz., 12,39 euro.
50. De integratie van moeilijk plaatsbare groepen op de arbeidsmarkt in West-Vlaanderen, 2002, 65 blz., 15,00 euro.
51. Evaluatiemethode voor centrumbeheer, 2003, 75 blz., 20,00 euro.
52. Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge, 2005, 64 blz, 20,00 euro.

Het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge bepaalt de rol en de gewenste ontwikkeling van de Brugse binnenhaven en zeehaven en zijn relatie met de omgeving op korte tot zeer lange termijn (30 jaar). Sedert 2000 werd gewerkt aan de opmaak van een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en lange termijn.

Eind 2004 werd het plan overgemaakt aan de Vlaamse regering als beleidsvoorbereidend document. Het strategisch plan kan nu dienen als leidraad voor het nemen en het uitvoeren van een pakket maatregelen om de haven, rekening houdend met haar naaste ruimtelijke omgeving, de functie van strategische poort voor Vlaanderen ten volle te laten vervullen.

Dit boek geeft een overzicht van de krachtlijnen van de gewenste ontwikkeling en schetst de achterliggende overwegingen en onderzoeksgegevens waarop de voorgestelde keuzes gebaseerd zijn.

WES voerde deze studie uit in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

