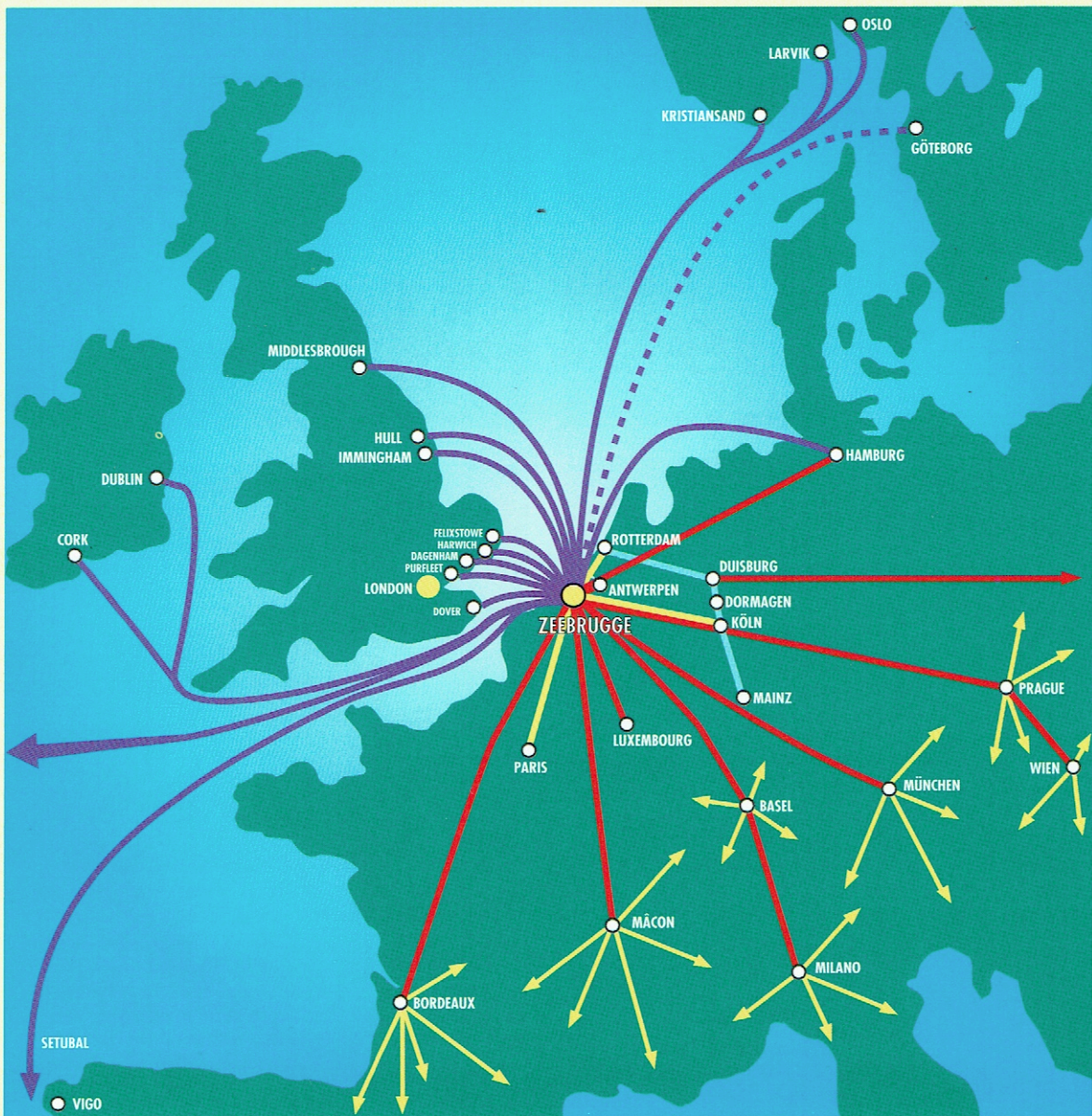

ZEEBRUGGE

**DE ZEEHAVEN VAN BRUGGE
EEN NIEUWE HAVEN
VOOR
HET GROEIENDE EUROPA!**





Per vrachtwagen
 Per trein
 Met ferries
 Met Rijnbarges



HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE

MBZ

L. Coiseaukaai 2

B-8000 Brugge

tel. 050/44.42.11

tlx. 81.201

fax : 050/44.42.24

PLAN VAN DE HAVEN

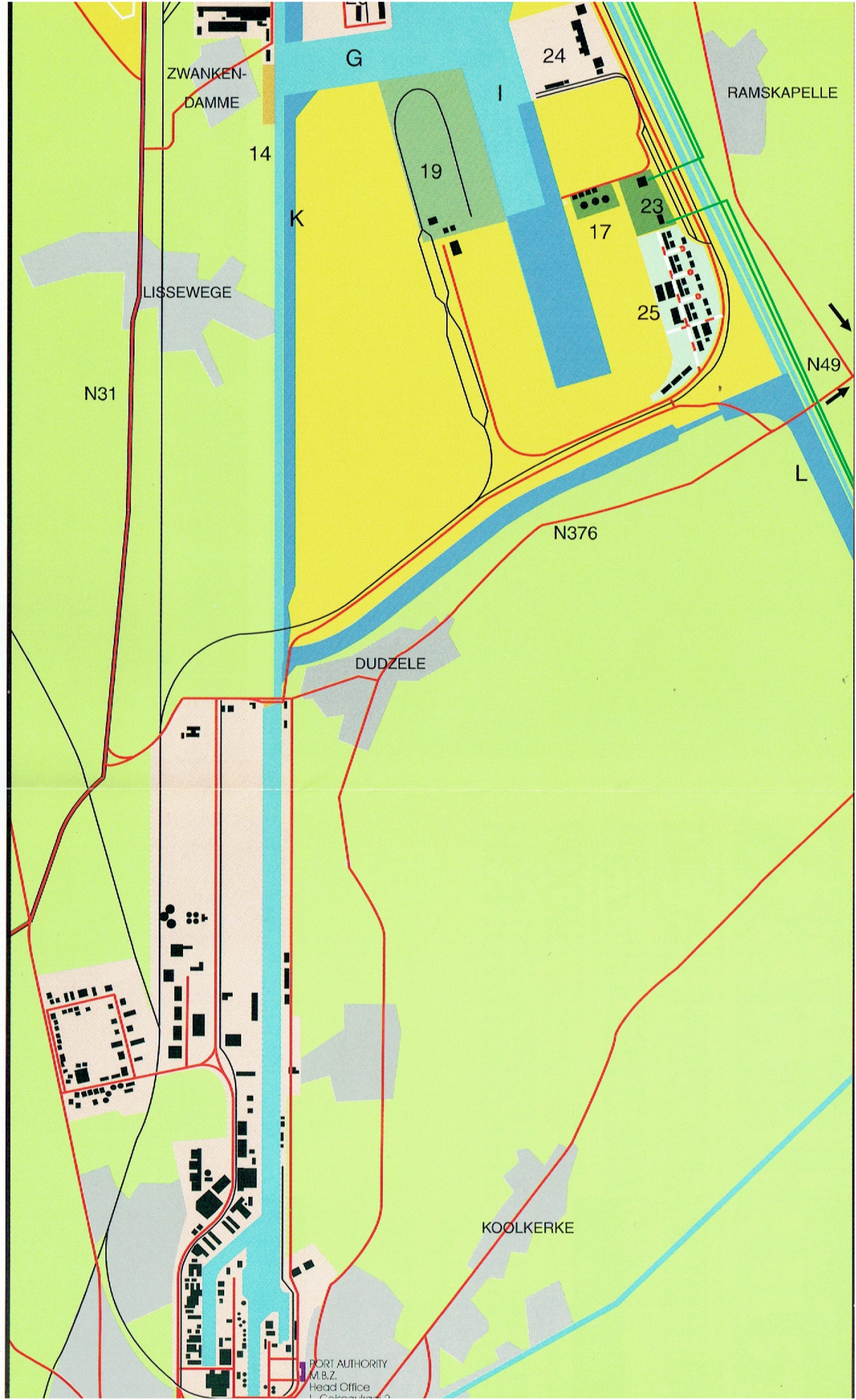
Legende

- | | | | |
|---|-------------------------------------|----|---|
| A | Westelijke dam | 1 | Leopold II-dam |
| B | Wielingendok (ro-ro dok) | 2 | Roll-on/roll-off terminal (P. & O. European Ferries) |
| C | Oostelijke dam | 3 | Ocean Container terminal Zeebrugge (O.C.Z.) (Ferry-Boats) |
| D | Albert II-dok (containerdok) | 4 | Zweedse Kaai (Sea-Ro Terminal) |
| E | Brittanniadok (ro-ro dok) | 5 | Roll-on/roll-off-terminal (N.S.F.) |
| F | Pierre Vandammesluis | 6 | Pacific Terminal (Sea-Ro Terminal) |
| G | Verbindingsdok | 7 | Shortsea Container Terminal (S.C.T.) (Ferry-Boats) |
| H | Noordelijk insteeddok | 8 | Marinedok |
| I | Zuidelijk insteeddok | 9 | Vissershaven |
| J | Visartsluis | 10 | L.N.G. terminal (Distrigas) |
| K | Verbreiding van het Boudewijnkanaal | 11 | Prins Filipdok |
| L | Gepland duwvaartkanaal | 12 | Slipway |
| | | 13 | Ferrydok |



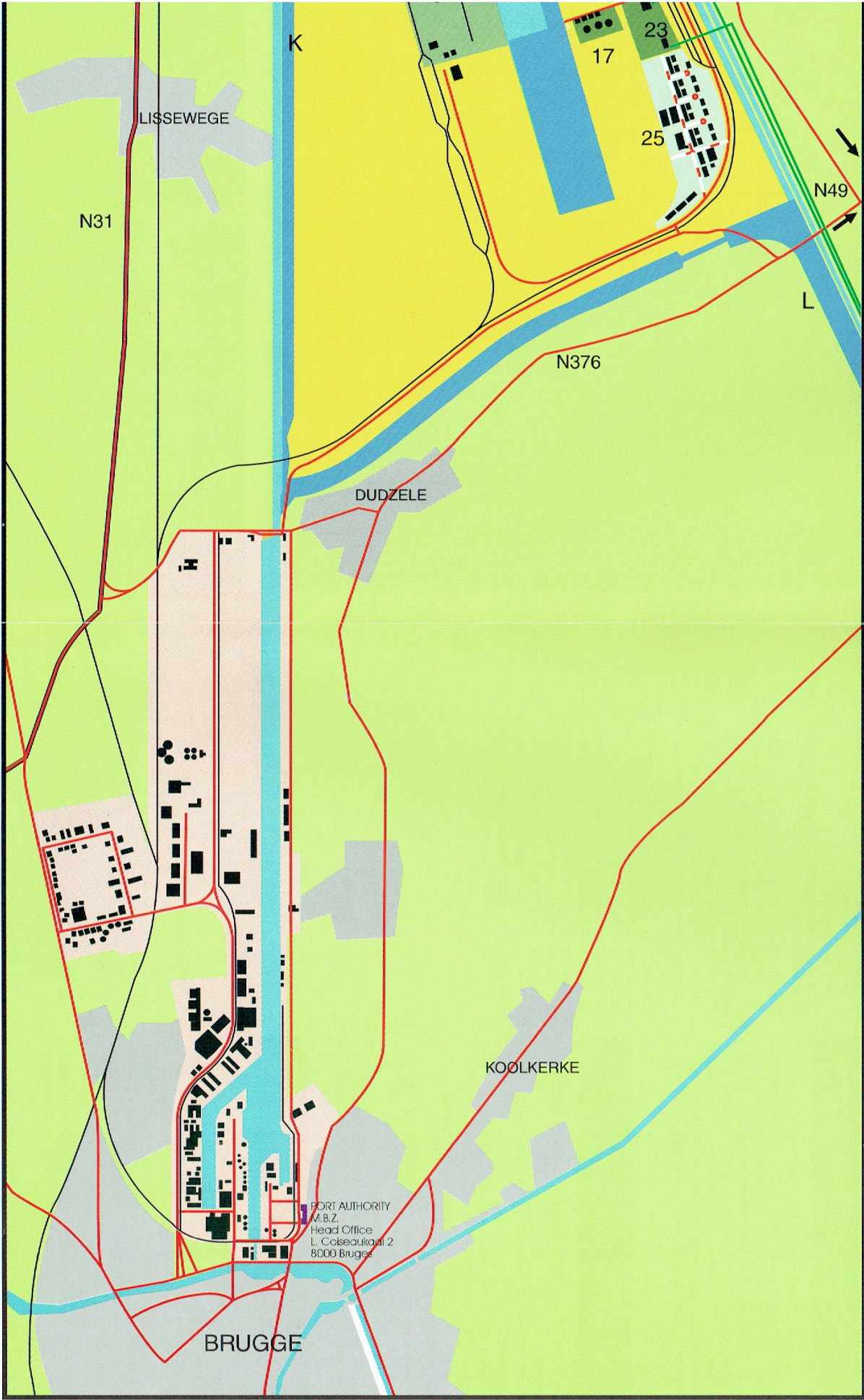
- 15 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 16 Afleidingskanalen (Schipdonk- en Leopoldkanaal)
- 17 Piekbesnoeiingsinstallatie (Distrigas)
- 18 Polyvalente terminal (C.T.O.)
- 19 Stortgoedterminal (Z.B.M.)
- 20 Fruitterminal (B.N.F.W.)
- 21 Hermeskaai (Sea-Ro Terminal)
- 25 Distributie Park Zeebrugge (D.P.Z.)
- 26 Fruitterminal (A.F.T.)
- 27 Zeebrugse Visveiling (E.F.C.)
- 28 Minervaplein (Sea-Ro Terminal)
- 29 Flanders Container Terminals (Seaport Terminals)
- 30 Geplande roll-on/roll-off terminals (Sea-Ro Terminal)
- 31 Geplande containerterminals (Hessenatie)

- Bestaande waterwegen of dokken
- In uitvoering of geplande waterwegen of dokken
- Vloeibare bulkgoederen
- Droge bulkgoederen
- Distributiepark
- Stukgoederen
- Container trafiek
- Ro-ro trafiek
- Diverse
- Bestaande containerterminals
- Geplande havenzone
- Woonzones
- Bestaande hoofdwegen
- Bestaande secundaire wegen
- In uitvoering of geplande wegen
- Spoorwegen
- Aardgaspijpleiding (Algerië)
- Aardgaspijpleiding (Noorwegen)
- Windturbines
- Radartoren
- Gebouwen
- Steigers



- 25 Distributie Park Zeebrugge (D.P.Z.)
- 26 Fruitterminal (A.F.T.)
- 27 Zeebrugse Visveiling (E.F.C.)
- 28 Minervaplein (Sea-Ro Terminal)
- 29 Flanders Container Terminals (Seaport Terminals)
- 30 Geplande roll-on/roll-off terminals (Sea-Ro Terminal)
- 31 Geplande containerterminals (Hessenatie)

- Bestaande waterwegen of dokken
- In uitvoering of geplande waterwegen of dokken
- Vloeibare bulkgoederen
- Droge bulkgoederen
- Distributiepark
- Stukgoederen
- Container trafiek
- Ro-ro trafiek
- Diverse
- Bestaande containerterminals
- Geplande havenzone
- Woonzones
- Bestaande hoofdwegen
- Bestaande setundaire wegen
- In uitvoering of geplande wegen
- Spoorwegen
- Aardgaspijpleiding (Algerië)
- Aardgaspijpleiding (Noorwegen)
- Windturbines
- Radartoren
- Gebouwen
- Steigers
- Pontons



Bestuur en uitbating

De haven van Brugge-Zeebrugge wordt bestuurd en uitgebaat door de "Maatschappij van de Brugse Zeevaart- en Inrichtingen N.V." (M.B.Z.) ingevolge de concessie verleend oorspronkelijk door de Belgische Staat en de stad Brugge. De M.B.Z. werd opgericht op 25 november 1895 met als opdracht de bouw van het havencomplex Brugge-Zeebrugge. De haven werd operationeel vanaf 1905 en werd in juli 1907 officieel door Z.M. Koning Leopold II ingewijd.

Geografische ligging:

De haven van Zeebrugge heeft een unieke geografische ligging:

- aan de kust van de Noordzee, de drukst bevaren zee ter wereld
- centraal t.o.v. de andere havens in Frankrijk, Nederland, Groot-Brittannië en Duitsland
- op de as van het zeeverkeer tussen het Vasteland en Groot-Brittannië
- aan de zuidelijke rand van de delta van de drie grote stromen, Schelde, Maas en Rijn, de belangrijkste maritieme toegang tot West-Europa
- dicht bij de geïndustrialiseerde centra en grote steden op het Europees Vasteland.

Structuur van de haven

Het havencomplex Brugge-Zeebrugge bestaat uit drie delen:

- de buitenhaven van Zeebrugge, in zee gebouwd en beschermd door twee lange strekdammen, zonder sluisen toegankelijk voor grote zeeschepen. Omwille van de directe toegang vanuit zee en de grote waterdiepte in de vaargeul en langs de kaaimuren (tot Z -16 m), is de buitenhaven bijzonder geschikt voor het container- en het ro-ro-verkeer. Alle terminals voor dit verkeer zijn dan ook in de buitenhaven gesitueerd
- de Pierre Vandammesluis (500 m lang, 57 m breed en met een nuttige waterdiepte tot 18,50 m) die toegang geeft tot
- de achterhaven van Zeebrugge (oppervlakte circa 1.300 hectaren) die uitgerust is met twee grote dokken: het noordelijk dok (met een waterdiepte tot 14 m) en het zuidelijk dok (met een waterdiepte tot 18,50 m). De kaaiterrainen rond deze dokken zijn uitgerust met diverse terminals voor de behandeling van diverse stukgoederen, nieuwe wagens, stortgoederen en voor opslag en distributie.

Evolutie en samenstelling van het goederenverkeer

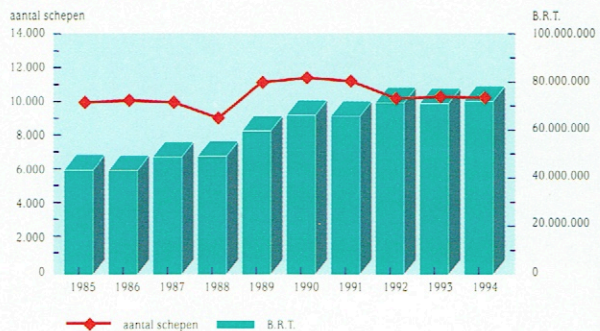
Zeebrugge was tot voor 1965 een kleine haven (maximum 2 miljoen ton goederen) maar kon maximaal voordeel halen uit twee belangrijke gebeurtenissen:

- de transportrevolutie in het midden van de jaren '60, nl. het ontstaan van nieuwe technieken inzake het vervoer en de behandeling van stukgoederen (voornamelijk het container- en het ro-ro-vervoer) en de schaalvergroting van de zeeschepen (vnl. het in de vaart brengen van de grote petroleumtankers en bulkcarriers)

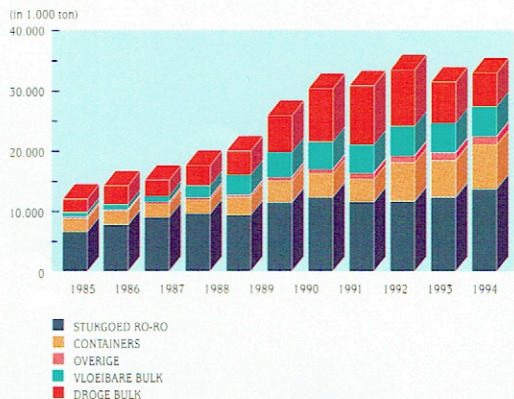
- de uitvoering door de Belgische Staat van een plan voor een grootschalige uitbouw van de haven. Dit plan werd uitgevoerd tussen 1974 en 1984 en omvatte dus de bouw van een nieuwe buitenhaven, de zeesluis en de achterhaven).

Door deze uitbouw werd de haven van Brugge-Zeebrugge in staat gesteld én schepen met grote diepgang en tonnenmaat te ontvangen én tevens uitgestrekte terreinen aan diep water in de buiten- en achterhaven aan te bieden. Als gevolg daarvan hebben talrijke grote overslagbedrijven, ook uit andere Belgische havens, zich in Zeebrugge gevestigd en er nieuwe terminals in bedrijf gesteld zodat thans alle types en tonnenmaten van schepen in Zeebrugge bediend en alle goederensoorten behandeld kunnen worden. Ook talrijke rederijen hebben daardoor Zeebrugge opgenomen als vaste aanloophaven in het schema van hun Europese en intercontinentale lijndiensten. Het aantal schepen en het goederenverkeer is derhalve op spectaculaire wijze gestegen in Zeebrugge: per jaar meren méér dan 10.000 schepen af en het goederenverkeer steeg van 14 miljoen ton in 1985 tot 33 miljoen ton in 1994. Tijdens het laatste decennium is Zeebrugge de snelstgroeiende haven in de range van havens tussen Le Havre en Hamburg.

Zeescheepvaart



Samenstelling van het goederenvervoer





Voornaamste trafieken in Zeebrugge

1. Ro-ro-verkeer:

Zeebrugge is de tweede belangrijkste Europese haven voor het ro-ro-verkeer binnen Europa:

- tussen het Vasteland en Groot-Brittannië: zeven vaste lijndiensten naar zeven verschillende havens gespreid over gans Groot-Brittannië (nl. Dover, Dagenham, Purfleet, Felixstowe, Immingham, Hull en Middlesbrough) met samen tot 25 afvaarten per dag. De voornaamste rederijen zijn P & O European Ferries, North Sea Ferries en Cobelfret/Ford;
- tussen Zeebrugge en diverse havens in Noord- en Zuid-Europa.

In de buitenhaven zijn 14 aanlegposten voor ro-ro-schepen die samen tot 3.000 vrachtwagens per 24 uur kunnen lossen en laden: samen méér dan 850.000 per jaar.

Zeebrugge is een belangrijke los- en verschepingshaven voor nieuwe wagens: 500.000 eenheden per jaar naar en van alle bestemmingen en herkomsten in en buiten Europa. Ook eindmontage van wagens en vervoer van onderdelen en wisselstukken tussen assemblagebedrijven in Europa.

Alle grote automerken hebben hun vertrouwen in Zeebrugge gesteld.



2. Containerverkeer:

Met méér dan 600.000 TEU's per jaar en een netwerk van intercontinentale lijndiensten is Zeebrugge één van de belangrijkste containerhavens in Europa.

Alle containerterminals zijn in de buitenhaven:

- de Ocean Container Terminal (O.C.Z.) en de Shortsea Container Terminal (S.C.T.) uitgebaat door Ferry-Boats resp. sinds 1971 en 1968
- de Flanders Container Terminals (F.C.T.) door de Katoen Natie-Seaport Terminals Group in bedrijf gesteld in april 1995.

De ligging aan zee, de grote diepten in de vaargeul en langs de kaaien, laten toe alle grote containerschepen snel en zonder tijdverlies te ontvangen, ook de + 4.000 tot 6.000 TEU containerschepen die thans in de vaart



komen en op stapel staan. Zeebrugge is één van de weinige havens in Europa die dergelijke schepen kunnen ontvangen. Vele grote rederijen en internationale consortia onderzoeken thans de opportuniteit van Zeebrugge als alternatief t.o.v. andere havens in Europa. De private sector in de haven van Antwerpen schat de mogelijkheden van Zeebrugge op dat vlak juist in en stuurt aan op een strategische alliantie met Zeebrugge. Grote overslagbedrijven uit die haven hebben concessie-overeenkomsten met het Havenbestuur van Zeebrugge afgesloten om nieuwe terminals voor containerverkeer te bouwen op een gedeelte van de terreinen aan de noordkaai van het containerdok in de buitenhaven en hebben een optie genomen op de aanpalende terreinen.

3. Conventioneel stukgoed, semi- en breakbulk:

Buiten het ro-ro- en het containerverkeer vertoont Zeebrugge een grote verscheidenheid in het stukgoed: vers fruit, agri-bulk, gezaagd hout en boomstammen, pulp en papier, minerale en chemische producten, project cargo e.a.

Door de intense activiteit van de twee gespecialiseerde terminals is Zeebrugge de derde belangrijkste invoerhaven voor vers fruit in Europa. Door de oprichting van ruime diepvrieskoelruimten is Zeebrugge eveneens belangrijk als los- en opslaghaven voor diepgevroren producten (Flanders Cold Center of F.C.C.). De behandeling van alle producten uit de voedingssector is gelocaliseerd in het noordelijk deel van de achterhaven.





4. Droge stortgoederen

Zeebrugge is een loshaven voor diverse stortgoederen (vnl. erts en kolen) die met bulkcarriers (met een diepgang tot 52' en met ladingen tot 125 à 150.000 ton) aangevoerd worden. De diepte in de toegang tot de haven, de afmetingen van de zeesluis en de waterdiepte in de achterhaven laten dergelijke diepgangen en tonnenmaten toe.

De stortgoedterminal van de Zeebrugse Behandelingmaatschappij langs de Bastenakenkaai kan gelijktijdig twee dergelijke schepen ontvangen. De loscapaciteit bedraagt 60.000 ton per 24 uur. De erts en kolen worden met volle treinen afgevoerd naar de industrie in het hinterland. Zeebrugge fungeert echter ook als transit-haven: overslag op kleinere schepen voor herverzending naar andere havens.

5. Aardgas

Het aardgas wordt op twee wijzen aangevoerd:

- in vloeibare vorm met methaantankers uit Algerije of andere herkomsten (Australië, het Midden-Oosten); dit aardgas is uitsluitend bestemd voor verbruik in België
- als gas per pijpleiding (de Zeepipe, 850 km) uit de gasvelden voor de kust van Noorwegen; dit aardgas is hoofdzakelijk bestemd voor doorvoer naar Frankrijk en andere landen in Zuid-Europa.



6. Distributie

Door de centrale ligging in West-Europa, de vele lijndiensten naar vele havens in Groot-Brittannië, Noord- en Zuid-Europa en in de andere continenten, het uitgebreid net van autowegen en spoorlijnen naar de grote industrie- en bevolkingscentra, is Zeebrugge de geschikte haven voor distributie naar alle landen van Europa toe. In de achterhaven wordt een zone van 85 ha uitgerust met loodsen, kantoren en openbare nutsvoorzieningen voor opslag en distributie: het Distributie Park Zeebrugge (D.P.Z.).

7. Passagierstrafiek:

Circa 1 miljoen toeristen per jaar in- en ontschepen in Zeebrugge op en van de passagiersschepen op de lijndiensten naar en van Felixstowe en Hull. Elk jaar meren meer dan twintig luxueuze pakketboten, op een Europese of een intercontinentale cruise, in Zeebrugge af.

8. Visserij

Zeebrugge is één der voornaamste visserijhavens in Europa. Het "European Fish Centre" in de achterhaven is een uitgebreid complex voor de aanvoer, handel en verwerking van vis.

Uitbreidingswerken

Het goederenverkeer zal in de volgende jaren verder toenemen. De infra- en superstructuur in de haven en de toegangswegen naar de haven zullen uitgebreid worden. Dat omvat o.m.:

- de toegangspas naar de haven wordt verder uitgediept om schepen met een diepgang tot 55' te ontvangen
- de westelijke buitenhaven wordt volledig uitgerust voor de voorziene uitbreiding van het container- en het ro/ro-verkeer: kaaimuren worden gebouwd, terreinen opgehoogd, spoor- en wegenwerken worden aangelegd.

Het zuidelijk dok is gereserveerd voor het containerverkeer:

- op de zuidkant ervan is "Flanders Container Terminals" operationeel. De kaaimuur van 1.023 m zal tot 1.200 m verlengd worden + 150 m retourkaai. Ook de superstructuur van de terminal (o.m. de kranen) zal uitgebreid worden naarmate de behoeften;
- op de noordkant van het dok zullen kaaimuren over een lengte van 1.500 m gebouwd worden en de terreinen (circa 100 ha) verder opgehoogd, dit voor de concessies die het Havenbestuur verleend heeft om op deze terreinen nieuwe containerterminals te bouwen.

Het Noordelijk dok (Wielingendok) is gereserveerd voor het ro-ro-verkeer:

Eerst wordt een dubbele aanlegsteiger met brug gebouwd op de kop van het dok waar twee schepen kunnen afmeren. Gelijktijdig met de bouw hiervan worden de aangrenzende terreinen, waarop reeds concessies verleend werden, opgehoogd en de toegangswegen aangesloten op het spoor- en wegencomplex in de westelijke buitenhaven.

Deze aanlegposten zullen operationeel zijn in het voorjaar van 1996. Daarna wordt op de zuid-oostkant van het dok een kaaimuur van 760 m gebouwd en alle terreinen opgehoogd en in concessie gegeven.

Tussen de achterhaven van Zeebrugge en de binnenhaven van Brugge, ter hoogte van Dudzele, zal de nieuwe wegbrug over het Boudewijnkanaal dit jaar in gebruik genomen worden. Vanaf deze brug wordt een nieuwe randweg ten zuiden van de haven aangelegd om het vrachtverkeer, komend van de E40 en de N49, op te vangen. Vanaf deze randweg zal het verkeer naar de verschillende delen van de haven verdeeld worden.

Ook de tunnel onder de Kustlaan ter hoogte van de Baron de Maerelaan zal dit jaar afgewerkt en in gebruik genomen worden. Zo zal het spoor- en wegverkeer naar de westelijke buitenhaven toe, gescheiden worden van het niet-havengebonden verkeer.

Aan de Minister van Openbare Werken van het Vlaams Gewest werd een memorandum overhandigd voor een efficiënte wegontsluiting naar de haven van Zeebrugge toe. Dat voorziet o.a. in het doortrekken van de A18 vanaf de E40 in Jabbeke naar de N49 in Westkapelle. De zuidelijke havenrandweg, hogervermeld, maakt daar deel van uit.

Tussen Zeebrugge en Brugge zal een derde spoor aangelegd worden en het traject tussen Brugge en Gent zal met een derde en een vierde spoor uitgebreid worden.

Voor een betere ontsluiting langs de binnenwateren zou de aanleg van het Noorderkanaal (de verbreding en de verdieping van het bestaande Schipdonkkanaal) de ideale oplossing bieden. De ambitie van Zeebrugge is een betere toegang te verkrijgen naar de Rijn, die vooral noodzakelijk is voor het container- en stortgoedverkeer. Ook een gedeelte van het zware vrachtvervoer op de wegen zou door de binnenscheepvaart kunnen opgevangen worden wat de autowegen gedeeltelijk zou ontlasten.

De ligging en de uitrusting van een haven zijn natuurlijk belangrijk maar zijn op zichzelf niet voldoende. Know-how, inzet en productiviteit zijn minstens even belangrijk.

Alle geledingen van de arbeidsmarkt in de haven van Zeebrugge beschikken in ruime mate over deze eigenschappen.

Deze ingesteldheid is dus uiteraard mede bepalend voor de verdere expansie van de haven.

Er zijn dus vele redenen waarom de haven van Zeebrugge, in het verruimde Europa van vandaag, een belangrijke rol wil en kan vervullen!

