

Objektieven Zeebrugge 1985-2000

F. Traen, Voorzitter van 'Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen' (Havenbestuur Brugge-Zeebrugge)

De nieuwe haven van Zeebrugge werd koninklijk ingewijd op 20 juli 1985. Maar zij is ver van afgewerkt.

De trafieken groeien. Dit jaar reeds zal het nieuwe dok in de achterhaven, hoewel evenmin afgewerkt, meer dan 1 miljoen ton verwerken. Het gaat om nieuwe trafieken, niet om het overbrengen uit andere havendelen of om de vervanging van andere trafieken. De bedrijven, die zich aldaar gevestigd hebben, staan voor een niet-gemakkelijke opgave en wij verheugen ons in de goede start.

Welke zijn onze objektieven dan voor de komende maanden en jaren?

(1) Een eerste diepwaterkade (waterdiepte 18,5 m), minimum van 600 m lengte, is een dringende noodzaak. Het is niet verantwoord kolen en andere stortgoederen te behandelen in het noordelijk dok, dicht bij de andere gespecialiseerde overslagbedrijven, en vooral ook, dicht bij de woonwijken.

Met deze eerste strook is Zeebrugge op de goede weg om volgeladen bulkcarriers tot 150.000 t in te halen.

(2) Een groot dok in de nieuwe voorhaven. Wij hebben het genoemd: het Belgisch alternatief tegenover de Maasvlakte. Inderdaad, de nieuwe voorhaven is, voor ons land, een unieke plaats. Nergens elders op onze kust, nooit meer in de toekomst — mag men stellen — is een dergelijke uitbouw nog voorzienbaar. Voor een aantal containerdiensten wordt daar een nieuwe mogelijkheid geboden. Een tijd geleden beweerde men dat er overcapaciteit in de Belgische havens bestond. Overcapaciteit is een erg relatief begrip. Nu voorspelt men voor containerdiensten plaatsgebrek over enkele jaren. De nieuwe Zeebrugse voorhaven biedt de oplossing.

(3) Maar niet alleen voor overzeese containerlijnen of voor diensten-rond-de-wereld verwacht Zeebrugge een 'drempel-overschrijding' in een nabije toekomst. In de korte vaart op Groot-Brittannië boekt onze haven groeicijfers van 20 à 30% per jaar.

De grote werkhaven, aanleunend tegen de woonzone van Heist, biedt een prachtige gelegenheid om er een veerhaven voor toeristen en vrachtverkeer, met een zeer ruime parkeerzone, uit te rusten. Geen eigenlijke haventerreinen, geen loodsen of stapelplaatsen, maar een vlotte terminal voor klokvastе diensten over de Noordzee.

(4) Een laatste punt voor dit betoog: onze binnenwaterverbindingen naar het binnenland toe.

Ook zonder Zeebrugge is de huidige toestand (een kanaal langs de Brugse stadspoorten, doorheen de agglomeratie, met een onvoldoende Dampoortsluis...) onaanvaardbaar. Alleen een nieuw tracé biedt de oplossing en dat tracé ligt voor de hand. Ik stel dat het, verre

van een schending van het landschap te betekenen, een verbetering kan aanbrengen. Het huidige Boudewijnkanaal is mooier, rijker dan het industriële afleidingskanaal dat tot Noorderkanaal (Brugge-Maldegem - Eeklo-Merendree) moet verbreed worden.

Dit Noorderkanaal moet, op termijn, niet alleen binnenschepen met een draagvermogen tot 2.000 t toelaten; ook voor grote Rijnaken en duwvaart moet het bruikbaar zijn.

Het Noorderkanaal verzekert de verbinding tussen de kuststreek van West-Vlaanderen en de Leie en Schelde naar Roeselare, Kortrijk en Frankrijk toe. Maar het scheidt ook een nieuwe verbinding langs het kanaal Gent-Terneuzen naar de Zeeschelde (de gewone weg voor de binnenscheepvaart tussen Gent en Antwerpen), naar de Hollandse wateren en vooral naar de Rijn toe.

Langs de Rijn worden thans meerdere volwaardige containerhavens uitgerust. Grote Rijnschepen brengen de Ford-auto's (600 wagens per vaartuig) van de fabrieken van Keulen naar Vlissingen. Ook Zeebrugge moet toegang hebben tot deze Europese as. En uiteindelijk wordt Zeebrugge dan, volwaardig, de meest westelijke en meest zuidelijke haven van de grote delta van Schelde, Maas en Rijn.

Zeebrugge groeit, de samenstelling van de trafieken verandert. Maar wellicht is het goed deze groei met volgende cijfers te illustreren: tussen 1973 en 1984, doorheen de 'krisisjaren', vóór de officiële inwijding van de nieuwe havendelen, stegen de trafieken te Zeebrugge, exclusief ruwe aardolie, van 6 miljoen ton per jaar tot 12 miljoen ton. Drievierden daarvan waren stukgoed.

Zeebrugge beschikt vandaag over nieuwe mogelijkheden. Wij rekenen erop dat de haven écht afgewerkt wordt. Dit betekent: deze enkele kaden die aan Zeebrugge de verwachte, nieuwe dimensie moeten geven. En dan hebben wij vertrouwen: Zeebrugge zal de gefundeerde verwachtingen niet beschamen.