

# De haven van Zeebrugge: haventrafieken en betekenis voor West-Vlaanderen en België

M. Michiels, Directeur-Generaal MBZ

De haven van Brugge-Zeebrugge heeft sinds de ingebruikname in 1904 een merkwaardige evolutie gekend.

Tot 1950 kende het goederenverkeer, niettegenstaande tal van konjunktuurinzinkingen en de twee wereldoorlogen, waarbij de haven tweemaal werd geblokkeerd en zelfs gedeeltelijk verwoest, een zeer snelle ontwikkeling: in 1911, na 7 jaar activiteit werd reeds 1,1 mln t behandeld, in 1927, 8 jaar na de heropening na de eerste wereldoorlog werd eveneens reeds eenzelfde goederenvolume overgeslagen.

Vanaf 1950, toen de wederopbouw in ons land na de tweede wereldoorlog reeds ver gevorderd was, begon de definitieve expansie in een snel veranderende maritieme omgeving: ontwikkeling van nieuwe scheepstypes, aanpassing van de overslagtechnieken, integratie van bedrijven i.v.m. de ontvangst, opslag en aflevering van de goederen, de vorming van consortia, verschuiving van de havens steeds dichterbij de zee toe...

Gedurende deze laatste 35 jaar kende de haven een uitgesproken ontwikkeling.

## 1. Maritiem goederenverkeer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1950-1984

Jaar	Verkeer in ton
1950	340.740
1955	821.773
1960	1.212.559
1965	2.206.803
1970	9.510.029
1975	12.105.299
1979	15.075.617
1980	14.189.482
1981	12.841.122
1982	9.338.727
1983	10.304.501
1984	12.001.164

In 1960 werd een trafiek bereikt die 3,5 maal hoger lag dan in 1950. Anders uitgedrukt betekent dit een gekumuleerde jaarlijkse groei van 12,2%. Deze toename kwam vooral tot stand door de invulling van de beschikbare terreinen.

In 1970 werd 9,5 mln t overgeslagen, 7,8 maal zoveel als in 1960 of een gemiddelde groeivoet van 20,6% per jaar. Gedurende deze tien jaar werden alle beschikbare terreinen in de bestaande haven ingenomen en werd nieuwe supra- en infrastructuur aangelegd, waardoor belangrijke klanten een plaats in de haven vonden:

1962: aanleggen eerste Sinclair tanker; inhuldiging Prins Filipisdok.

1966: start ro/ro-dienst van Townsend Thoresen naar Dover.

1968: opening Short-Sea containerterminal (SCT).

Ook in de zeventiger jaren hield deze evolutie aan. De overslag steeg van 9,5 mln t tot 15,1 mln t in 1979.

Belangrijke infrastructuurwerken en trafieken waren o.m.:

1971: opening Ocean Container Terminal (OCZ).

1972: start ro/ro-dienst van North Sea Ferries (NSF) naar Hull.

1978: start Sea-Ro terminal.

De totale beschikbare ruimte in de haven wordt hierdoor ten volle en optimaal benut.

1979 betekende dan ook het jaar waarin (voorlopig) een rekordoverslag werd genoteerd. De drie volgende jaren werd een negatief saldo bereikt, echter slechts omwille van het verlies van één enkele trafiek: de aanvoer van ruwe aardolie, op dat ogenblik 5,1 mln t, werd verminderd en tenslotte gestaakt door de sluiting van de raffinaderij die via Zeebrugge werd bevoorrad.

Vanaf 1983 echter kent de haven opnieuw een toename van het maritiem goederenverkeer: 1983: +10,1% en 1984: +16,5%.

Deze evolutie sinds 1983 is te danken aan zowel de verdere ontwikkeling van reeds in de haven gevestigde bedrijven, als aan het aantrekken van nieuwe trafieken. Dit laatste kon o.m. worden gerealiseerd doordat de eerste resultaten van de uitbreidingswerken konden worden gevaloriseerd.

Inderdaad werden de eerste terreinen in de voorhaven in gebruik genomen (Zweedse Kaai en enkele hektaren parkeerruimte op de op zee gewonnen terreinen aan de Westelijke zijde) en werd de nieuwe achterhaven operationeel met de openstelling van de nieuwe zeesluis op 8 november 1983. De eerste resultaten van het Noordelijk Insteekdok dat aldus werd opengesteld, hebben trouwens reeds in sterke mate bijgedragen tot de relance van de haven. Van de toename met +1.696.663 t in 1984 t.o.v. 1983 werd immers 374.749 t door de bedrijven in de nieuwe achterhaven verwerkt (BNFW, CTO, ZBM en Sea-Ro).

Laat ons even stilstaan bij de resultaten van 1984 (tabel 2). Met een goederenoverslag van 12 mln t behoort Zeebrugge niet tot de grootste havens van de rang Le Havre-Hamburg. Van het totale goederenvolume dat via deze havens werd verscheept, behaalt Zeebrugge immers slechts een marktaandeel van 2,2%. Toch behaalt Zeebrugge met dit resultaat een hoger volume dan bijv. Bordeaux, Liverpool, Manchester, Fort Elizabeth (Zuid-Afrika), Portland en Savannah (USA).

2. Maritiem verkeer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1984

	In	Uit	Totaal
<i>Stukgoed</i>			
Ro/ro	2.664.393	3.908.998	6.573.391
Containers	953.297	1.202.091	2.155.388
Andere	86.872	245.839	332.717
	3.704.568	5.356.928	9.061.496
<i>Vloeiware bulk</i>			
Vloeiware bulk	511.707	196.971	708.678
Droge bulk	2.010.132	220.858	2.230.990
<b>Totaal</b>	<b>6.226.407</b>	<b>5.774.757</b>	<b>12.001.164</b>
<i>Containers</i>			
(eenheden)	78.692	78.000	156.692
TEU (eenheden)	100.426	100.942	201.368
<i>Passagiers</i>			
(eenheden)	1.038.397	1.058.046	2.096.443
<i>Zeeschepen</i>			
Zeeschepen	9.775	—	—
BRT	41.106.397	—	—

Kenmerkend voor Zeebrugge is wel de drukke scheepsbewegingen. Binnen dezelfde Le Havre-Hamburg-range wordt een marktaandeel bereikt van 9,5%. Met 9.775 zeeschepen komt Zeebrugge als 21e op de wereldranglijst, nog vóór havens als bijv. Gent, Duinkerke, Le Havre en Barcelona en op gelijke hoogte als Bremen en Marseille.

Dit drukke scheepvaartverkeer is kenmerkend door de aard van de goederen die momenteel het karakter van de haven bepalen. 72,7% van het verkeer in

1984 betrof ro/ro- en gecontainerizeerde goederen, twee categorieën die een zeer snelle behandeling vereisen en meteen een snelle turn-round van het schip toelaten.

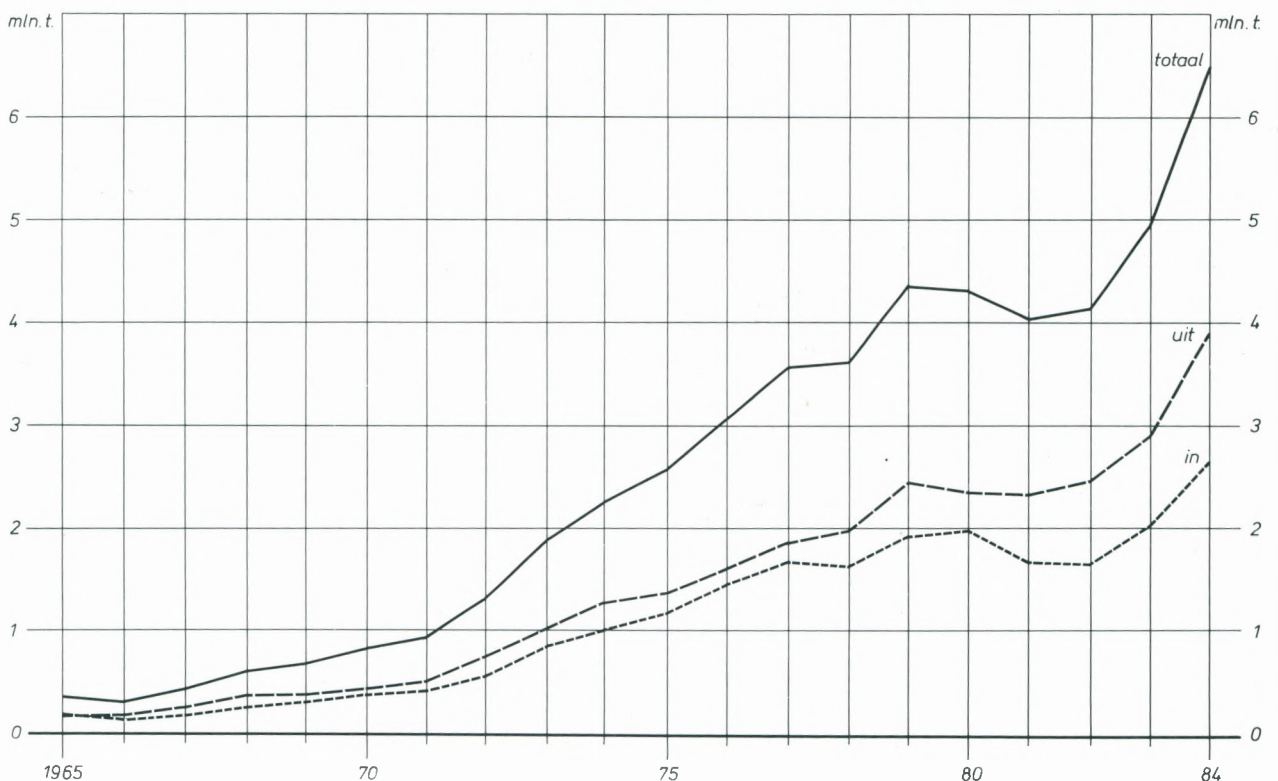
Van deze twee categorieën is het verkeer van en naar Groot-Brittannië dominerend. 7.775.276 t, of 65% van het totaal goederenvolume van Zeebrugge in 1984, werd door middel van de regelmatige lijndiensten op Groot-Brittannië van of naar dit land verscheept.

Hierdoor behoort Zeebrugge tot een van de belangrijkste Engelandhavens. Geen enkele andere continentale haven biedt een dergelijke waaier van regelmatige lijndiensten zowel op Zuid-, Midden- als Noord-Engeland. Zeebrugge behaalt een tweede plaats zowel voor het kommercieel ro/ro-verkeer (na Calais) als voor het containerverkeer (na Rotterdam). Met 2.093.108 passagiers van en naar Groot-Brittannië in 1984 wordt dit kommercieel verkeer door een toeristisch aspekt aangevuld.

Het ro/ro-verkeer in de haven heeft een grote vlucht genomen, bijna een vertwintigvoudiging in twintig jaar tijd.

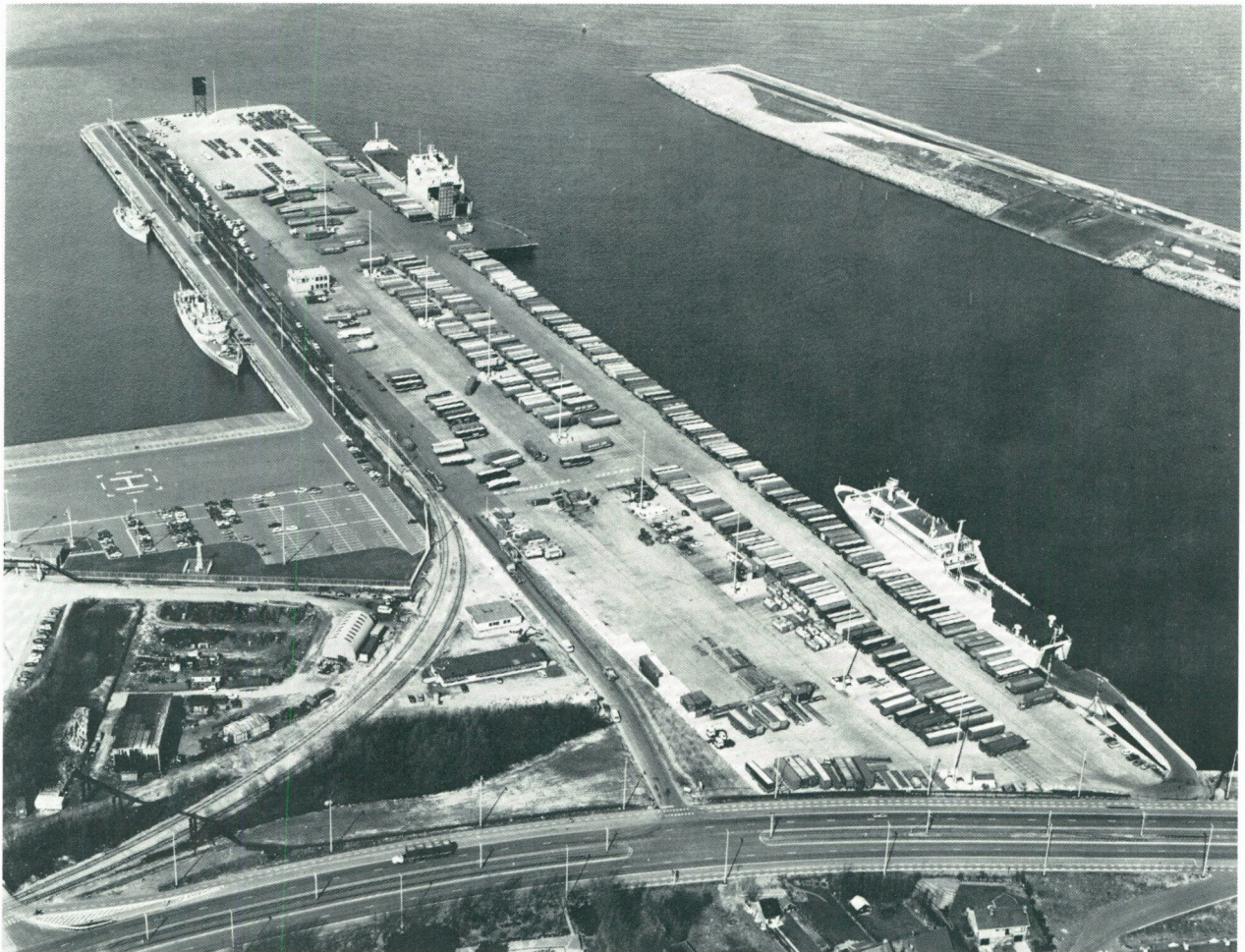
3. Ro/ro-verkeer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1965-1984

Jaar	Goederenvolume (1.000 t)	Index
1965	354	100
1970	836	236
1975	2.579	729
1980	4.332	1.224
1983	4.939	1.395
1984	6.573	1.857



Ro/ro-verkeer 1965-1984.





Luchtfotografie Henderyckx, Izegem

Boven: Zweedse kaai. Onder: Noordelijk insteedok.



Deze evolutie is te verklaren door de steeds stijgende wereldhandel, doch ook door het toenemend belang van 'mini-landbridges'. Het verkeer van Noord-Italië bijv. komt over de weg of per spoor naar de havens aan de Noordzee waar men gebruik maakt van de veelvuldige en snelle cross-channel diensten. Hierdoor wordt het rechtstreeks verkeer van Italië naar Groot-Brittannië bij middel van een 'mini-landbridge' aan sterke concurrentie onderworpen.

Doch Zeebrugge is meer dan een zeebrug naar Engeland. Dank zij de uitbreidingswerken kan de haven inpikken op de veranderingen die zich sinds de Tweede Wereldoorlog manifesteren. Tot dan werd de conceptie van de havens bepaald door het gebruik, dat de goederen werden neergelegd op de vrije kaaistroken in afwachting dat ze werden geladen of afgevoerd. Thans bestaat er een groeiende diskontinuiteit tussen de aankomst van steeds grotere zeeschepen enerzijds en de relatief trage af- of aanvoer van de kleinere binnenlandse transportdragers. Dit verschil moet in de zeehavens opgevangen worden en leidt tot het toenemend belang van de opslagfunctie en automatisch tot grotere terreinbehoeften in de haven.

Zo kent iedereen in Zeebrugge o.m. de trafieken van gebundeld hout. Schepen tot 30.000 tdw verblijven slechts 2 à 3 dagen in de haven. Deze cargo kan men niet rechtstreeks overslaan op 1.000 vrachtwagens, daar men niet over een dergelijke hoeveelheid vrachtwagens kan beschikken. Bovendien zou het lossen van het zeeschip en het gelijktijdig beladen van 1.000 vrachtwagens de totale behandeling aanzienlijk vertragen. Tenslotte kan geen enkele afnemer 30.000 t gebundeld hout ineens ontvangen. Dit leidt aldus tot tussentijdse opslag in de haven. Wij kunnen analoog met dit voorbeeld wijzen op bijv. de trafieken van melasse, aardappelen, personenwagens, granen, bouwmaterialen, brandstoffen, enz.

Als logisch gevolg van de opslagfunctie, wordt aan de havens een steeds belangrijker rol toebedeeld in het kader van de distributie.

Gezien de ideale ligging van Zeebrugge t.o.v. de verbruikers en industriële centra in Europa, kent de haven een steeds aan belang toenemende doorvoerfunctie. Zonder de ruwe aardolie is de doorvoer de laatste vijf jaar als volgt toegenomen (op basis van NIS-gegevens):

4. *Procentueel aandeel van de doorvoer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1980-1984, exclusief aanvoer van ruwe aardolie*

Jaar	% doorvoer
1980	32,3
1981	35,1
1982	34,1
1983	35,6
1984	39,8

Uiteraard wordt bij deze cijfers in de eerste plaats gedacht aan de continentale landen, doch het achterland strekt zich steeds verder uit dan de 180° die als traditioneel worden beschouwd. Inderdaad kan men stellen dat het achterland over 360° uitstraalt door de toe-

name van de maritieme overslag via Zeebrugge. Als recent voorbeeld kan worden aangehaald de herverzekering, via Zeebrugge, van granen afkomstig uit de USA, naar Saoedi-Arabië.

Eveneens illustrerend voor de spreiding van het achterland en de distributiefunctie van Zeebrugge is de doorvoer vanuit Nieuw-Zeeland in 1983. Volgens NIS-cijfers werd van de 77.868 t inkomende doorvoer 41.214 t, of 53%, opnieuw verzonden naar overzeese bestemmingen. Voor doorvoerlading afkomstig uit Australië was dit 15.072 t.

Het spreekt voor zich dat deze doorvoerhandel in belangrijke mate bijdraagt tot de nationale economie. Eveneens belangrijk voor de Belgische economie zijn een aantal projecten in ontwikkeling in de haven. Zo wordt momenteel de LNG-terminal afgewerkt en wordt binnenkort de diepwaterkade aangelegd waar een overslagterminal voor stortgoederen zal worden geïnstalleerd. Beide overslagbedrijven zullen aan Zeebrugge een taak geven waarvoor België momenteel grotendeels op buitenlandse havens beroep moet doen: invoer van energieprodukten en grondstoffen voor de industrie. Mogelijk vloeit uit deze overslagfunctie voort dat Zeebrugge een nieuwe dimensie krijgt, nl. als ideale vestigingsplaats voor diverse industriële bedrijven.

Als zodanig is Zeebrugge binnen West-Vlaanderen een belangrijke groeipool, o.m. geïllustreerd door een toename van de tewerkstellingsmogelijkheden. Het aantal havenarbeiders bijv. nam sinds januari 1984 toe van 341 tot 539. Studies hebben uitgewezen dat één arbeidsplaats 'op kade' werk verschaft aan drie tot vier personen elders, in of buiten de haven.

Bovendien biedt Zeebrugge lokaal aan de Westvlaamse economie nieuwe kansen. Volgens een studie van het WES is de economie in West-Vlaanderen voor 52% exportgericht. Hierin bedraagt het aandeel van Groot-Brittannië slechts 5%. Nochtans zou 69% van de Westvlaamse bedrijven belangstelling tonen voor de Britse markt. Zeebrugge biedt hen transportmogelijkheden met dit land, potentiële kansen en kan aldus tot een stijging van de exportomzet ten volle bijdragen.

Dit betekent niet dat Zeebrugge uitsluitend een ferryhaven van lokale betekenis zou zijn. Niets is minder waar. In Zeebrugge wordt hard gewerkt om de haven 'Brugge aan de Zee' een belangrijke rol te laten spelen, lokaal, nationaal én internationaal.