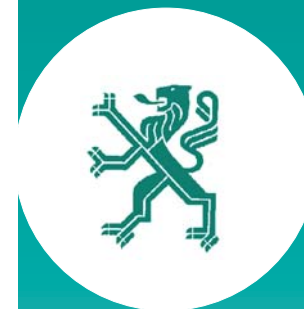


**MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP  
DEPARTEMENT LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR**

# **STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN BRUGGE-ZEEBRUGGE**

**STREEFBEELD EN ACTIEPROGRAMMA  
Eindrapport - 30 NOVEMBER 2004**



**WES**



**CIBE**





# INHOUDSOPGAVE

## Hoofdstuk 1: Algemene uitgangspunten . . . . . 4

- 1. Algemeen (economisch) ontwikkelingsperspectief . . . . . 4
- 2. Duurzaam (ruimtelijk) ontwikkelingskader (RSV) . . . . . 5
- 3. Bijzondere opdracht met betrekking tot de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge . . . . . 6
- 4. Opdracht van het strategisch plan . . . . . 6
- 5. Inhoud en status van het streefbeeld/actieprogramma . . . . . 7

## Hoofdstuk 2: Economische positionering . . . . . 8

- 1. Internationale situering . . . . . 8
  - 1.1. Europese context . . . . . 8
  - 1.2. Benelux-context . . . . . 8
- 2. Economische betekenis . . . . . 9
  - 2.1. Inleiding . . . . . 9
  - 2.2. Gedetailleerde uitwerking van de tewerkstelling . . . . . 10
  - 2.3. Structurele uitwerking . . . . . 12
- 3. Verwachte economische ontwikkeling . . . . . 18

## Hoofdstuk 3: Strategische principes . . . . . 20

- 1. Structuur en algemene opbouw . . . . . 20
- 2. Principes inzake de poortfunctie . . . . . 22
  - 2.1. Economische positionering en ontwikkeling . . . . . 22
  - 2.2. Ontsluiting . . . . . 23
  - 2.3. De ruimte-capaciteit van het zeehavengebied . . . . . 24
- 3. Principes inzake de na te streven interne en externe kwaliteiten . . . . . 24
  - 3.1. Een zuinige ruimtelijke invulling van de poortfunctie . . . . . 24
  - 3.2. Natuur en ecologische infrastructuur . . . . . 24
  - 3.3. Leefbaarheid . . . . . 25
  - 3.4. Landschap/beeldkwaliteit . . . . . 26
  - 3.5. Toerisme . . . . . 27
  - 3.6. Milieuhygiëne en veiligheid . . . . . 27
  - 3.7. Een veilige en beveiligde haven . . . . . 27
  - 3.8. Baggerproblematiek en grondoverschotten . . . . . 27
  - 3.9. De haven als zoekzone voor windmolens . . . . . 27

## Hoofdstuk 4: Algemene ontwikkelingsvisie . . . . . 28

- 1. Visie op de (socio-)economische ontwikkeling . . . . . 28
- 2. Visie op de ruimtelijke ontwikkeling . . . . . 31
- 3. Visie op de ontsluiting van de poort . . . . . 32
- 4. Visie op de ontwikkeling van milieukwaliteiten en ecologische waarden . . . . . 33

## Hoofdstuk 5: Ontwikkelingsprogramma . . . . . 34

1. Ruimtelijk programma . . . . .	34
1.1. Benaderingswijze . . . . .	34
1.2. Verwachte goederenstromen. . . . .	36
1.3. Overeenkomstige ruimtevrage . . . . .	37
1.4. Ruimteaanbod . . . . .	41
1.5. Globale ruimtebalans voor de haven van Brugge-Zeebrugge (2000-2030). . . . .	44
1.6. Gedifferentieerde ruimtebalans voor de voor-, achter- en binnenhaven . . . . .	47
1.7. Brugse binnenhaven en transportzone . . . . .	50
1.8. Samenvattend beeld ruimteaanbod (2002) . . . . .	51
2. Infrastructureel programma inzake ontsluiting. . . . .	52
2.1. Uitgangspunten. . . . .	52
2.2. Actuele modal split . . . . .	52
2.3. Scenario's evolutie modal split . . . . .	53
2.4. Gewenst programma wegverkeer . . . . .	58
2.5. Gewenst programma spoorverkeer. . . . .	60
2.6. Gewenst programma waterweg . . . . .	61
3. Prognose inzake werkgelegenheid . . . . .	63

## Hoofdstuk 6: (Ruimtelijke) concepten bij de ontwikkeling van de zeehaven en omgeving . . . . . 66

1. Ontwikkeling van een kusthaven . . . . .	66
2. Een zeehavengebied met meerdere kamers en zuinig ruimtegebruik. . . . .	66
3. Multimodale hinterlandverbindingen op maat van de zeehaven . . . . .	67
4. Bereikbare haven met vlotte interne verkeersverdeling . . . . .	68
4.1. Wegverkeer . . . . .	68
4.2. Spoorverkeer . . . . .	68
4.3. Waterwegen . . . . .	68
4.4. Leidingstraten. . . . .	69
5. Haven met duidelijke grenzen en effectieve buffers . . . . .	69
6. Leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven. . . . .	70
7. Leefbare dorpen en kwalitatieve omgeving . . . . .	70
8. Haven ingebed in een natuurlijke en landschappelijke structuur . . . . .	71
9. Een groen dooraderde haven . . . . .	71
10. Een toeristische en lokale vervoerscorridor ter hoogte van de kustlaan . . . . .	72
11. De haven is een goede buur van het kusttoerisme . . . . .	72
12. Een open-ruimtecorridor ten zuiden van de achterhaven . . . . .	73
13. Een gemengde contactzone tussen haven en stad . . . . .	73

**Hoofdstuk 7: Kernbeslissingen en ruimtelijke structuurschetsen . . . . . 74**

Kernbeslissing 1A - Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers: fasering . . . . . 75

Kernbeslissing 1B - Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers: locatie- en vestigingsbeleid . . . . . 77

Kernbeslissing 1C - Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers: differentiatie . . . . . 78

Kernbeslissing 2 - Aanbieden van een multimodale ontsluitingsinfrastructuur . . . . . 86

Kernbeslissing 3 - Verdere uitbouw van het onderliggend wegennet in de haven . . . . . 93

Kernbeslissing 4 - Uitbouw van een onderliggend wegennet in de omgeving van de haven . . . . . 97

Kernbeslissing 5 - Omgaan met de elementen van de natuurlijke structuur en de ecologische infrastructuur. . . . . 98

Kernbeslissing 6 - Leefbare dorpen en stadswijken . . . . . 104

Kernbeslissing 7 - Zichtbare en gastvrije haven (toeristisch-recreatief medegebruik) . . . . . 106

Kernbeslissing 8 - Verbeteren van de beeldkwaliteit en het imago van de haven . . . . . 106

Kernbeslissing 9 - Rol van het havenbestuur ten aanzien van de lokale besturen en bewoners . . . . . 107

Kernbeslissing 10 - Omgaan met onderhoudsbaggerspecie en grondoverschot bij haveninfrastructuurwerken. . . . . 107

Kernbeslissing 11 - Milieuhygiënische en milieuveilige haven . . . . . 108

Kernbeslissing 12 - (Sociaal) veilige haven . . . . . 108

Kernbeslissing 13 - Opvolging strategisch plan. . . . . 109

**Hoofdstuk 8: Actieprogramma . . . . . 110**

# HOOFDSTUK 1: ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

## 1. ALGEMEEN (ECONOMISCH) ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

De haven van Brugge-Zeebrugge is een belangrijke poort tot de economische structuur van Vlaanderen (cf. het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de haven van Brugge - Zeebrugge is dan ook dat de haven, een ontwikkelingsperspectief aangeboden wordt in overeenstemming met de economische positie en rol die de haven kan spelen in de range Le Havre - Hamburg. Deze rol is in overeenstemming met de ontwikkeling die de Vlaamse regering voor ogen heeft met de Vlaamse havens. Algemeen streven we een ontwikkeling na met economische, ecologische en maatschappelijk/sociale ontwikkelingsdoelstellingen. De ontwikkeling van de haven staat uitdrukkelijk in het kader van het behoud en de creatie van werkgelegenheid, in de eerste plaats in de Brugse regio. De haven blijft een motor van de economische ontwikkeling van de regio (distributieactiviteiten, value added logistics, ...).

Om dit doel te bereiken worden de nodige ruimtelijke en infrastructurele mogelijkheden geboden.

Dit houdt verbetering in van de toegankelijkheid van de zeehaven, zowel langs de waterzijde als langs de landzijde, in overeenstemming met het globaal mobiliteitsbeleid voor geheel Vlaanderen en voor alle vervoersmodi (cf. Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

Daarnaast worden de nodige ruimtelijke mogelijkheden geboden. Dit alles tegen de achtergrond van een samenhangend beeld op de

ontwikkeling van de overige functies in de omgeving van het havengebied en de kwaliteitseisen die daaraan verbonden zijn.

Het strategisch plan bekijkt deze ontwikkelingsmogelijkheden tot een planhorizon van 30 jaar (tot 2030). Wat kunnen we verwachten?

In het basisjaar (2000) waarop de prognoses gebaseerd zijn, werd in de haven in totaal 35 miljoen ton aan goederen verhandeld. Tegen het jaar 2020 kan ongeveer 75 miljoen ton verwacht worden als de voortgang van de economische ontwikkeling zich voordoet zoals verwacht. Hierbij wordt uitgegaan van een scenario met middelhoge economische groei. Dit ligt globaal in de lijn van het historische groeitempo van de afgelopen 20 jaar<sup>1</sup>.

Hoewel de onzekerheid van deze mogelijke scenario's op termijn na 2020 groter wordt nemen we aan dat minstens rekening kan gehouden worden met het doortrekken van dit groeiritme tot 2030. Op dat ogenblik zou in de haven van Brugge-Zeebrugge een trafiek tot maximum 95 miljoen ton verwacht worden. Dit alles is geen voorspelling, maar geeft aan waarop we ons moeten voorbereiden bij een ontwikkeling waarbij de haven haar concurrentiepositie kan behouden.

De wijze waarop we duurzaam omgaan met de ruimtelijke invulling van deze ontwikkeling geven we aan in dit streefbeeld. De wijze en het tempo waarop deze trafieken ingevuld worden zijn taken van het havenbestuur. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief geeft de

<sup>1</sup> IDEA CONSULT & NEI (2002), Economische positionering van de haven van Brugge-Zeebrugge, deelonderzoek 'Strategisch Plan haven Brugge-Zeebrugge', Brussel, februari 2002.

ruimtelijke mogelijkheden, fasering en voorwaarden aan voor deze invulling. Op hoofdlijnen betekent dit dat een ruimtelijk programma gevolgd wordt dat de zeehaven gefaseerd en gedifferentieerd in uitvoering brengt.

Zo worden tijdens de planperiode voldoende haventerreinen aangeboden die efficiënt worden gebruikt. Er wordt eveneens aangegeven hoe met eventuele bijkomende ruimtevragen moet omgegaan worden.

## **2. DUURZAAM (RUIMTELIJK) ONTWIKKELINGSKADER (RSV)**

Het strategisch plan zet voor deze ontwikkeling de krijtlijnen uit en streeft zo naar de duurzame (ruimtelijke) ontwikkeling van de haven en haar omgeving. Het kader voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de haven wordt aangegeven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). De haven is als poort een belangrijke component van de gewenste ruimtelijke structuur voor de gebieden voor economische activiteiten. Dit richtinggevend kader inzake ontwikkeling van de zeehaven wordt in samenhang en in afweging met de vier ruimtelijke principes en de vier structuurbepalende componenten van de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen uitgewerkt. De vier ruimtelijke principes worden steeds samenhangend bekeken en hun onderlinge verhouding moet gebied per gebied op verschillende schaalniveaus worden afgewogen.

De vier ruimtelijke principes betreffen:

- de gedeconcentreerde bundeling;
- de poorten als motor van ontwikkeling;
- de infrastructuur als bindteken en basis voor locatie van activiteiten;
- het fysisch systeem ruimtelijk structurerend.

De vier componenten betreffen:

- de stedelijke gebieden;
- het buitengebied;
- de gebieden voor economische activiteiten;
- de lijninfrastructuur.

Naast de aanwijzingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn tevens de richtinggevende en bindende uitspraken van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen en van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen van belang, net als de verordenende bepalingen van andere plannen en beleidskaders. De onderlinge hiërarchie van deze plannen wordt gerespecteerd, alsook het subsidiariteitsprincipe.

### 3. BIJZONDERE OPDRACHT MET BETREKKING TOT DE ONTWIKKELING VAN DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE

De opmaak van het strategisch plan (cf. bestek nr. LIN/CBV/2000-01, dd. 6 november 2000) is een gevolg van het Vlaams Regeerakkoord van 13 juli 1999.

Dit Regeerakkoord van de Vlaamse regering van 13 juli 1999 (deel 4, hoofdstuk 2, punt H) geeft aan de opmaak van een strategisch plan volgende uitgangspunten:

- 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.

Deze beleidsmatige uitgangspunten zijn concreet gemaakt in een aantal samenhangende, strategische principes (zie hoofdstuk 3).

### 4. OPDRACHT VAN HET STRATEGISCH PLAN

Het **geïntegreerd strategisch plan** voor de zeehaven van Brugge-Zeebrugge bestaat 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 wordt ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd. Dit strategisch plan is een beleidsondersteunend document en zal als basis dienen voor de uitwerking van **ruimtelijke uitvoeringsplannen** in het gebied. Zo zal het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de betrokken zeehaven (geen onderdeel van onderhavige opdracht) de **afbakening van het zeehavengebied**, de gewenste ruimtelijke inrichting en de reservering van gebieden vastleggen. De nodige structurele elementen hiertoe moeten daarom in het strategisch plan worden aangereikt via de maatregelenpakketten op korte en lange termijn.

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zullen de bestemmingen gedifferentieerd worden, zodat voldoende economische ontwikkelingsmogelijkheden worden gegarandeerd:

- de milieuhygiënische impact naar de nabijgelegen bebouwing wordt door een interne zonering geminimaliseerd;



- bufferzones worden aangeduid waarin mogelijkheden tot buffering worden aangegeven en gerealiseerd;
- de ontsluitingsinfrastructuur - noodzakelijk voor het economisch functioneren - wordt aangegeven;
- de structurele natuurelementen blijven maximaal gevrijwaard;
- de ecologische infrastructuur blijft functioneren.

## 5. INHOUD EN STATUS VAN HET STREEFBEELD/ACTIEPROGRAMMA

Het strategisch plan bevat een streefbeeld en een actieprogramma. Het streefbeeld bevat een voorstel van visie en ruimtelijke structuur op de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied. Deze visie en gewenste structuur zijn geconcretiseerd in kernbeslissingen met betrekking tot de ontwikkeling van deelaspecten van het zeehavengebied en omgeving én in een voorstel van actieprogramma op de korte, middellange en lange termijn.

De langetermijnvisie voor de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge is een document dat is opgemaakt in opdracht van de Vlaamse overheid, in overleg en samenspraak met alle betrokken actoren. Van bij de aanvang werd gezocht naar een gedeelde probleemformulering, gezamenlijk geformuleerde agenda en gedragen oplossingen voor de samenhangende probleemvelden en ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehaven en omgeving.

De stuurgroep van het strategisch plan heeft na bijna twee jaar werkzaamheden een ontwerp-streefbeeld aanvaard (dd. 5 september 2002), waarna de plangroep de verdere onderbouwing (onder andere tewerkstellingsstudie (2003)) en het actieprogramma heeft uitgewerkt. De stuurgroep gaf tevens opdracht om de milieuaspecten in het kader van een plan-MER te onderzoeken, net als de externe veiligheidsaspecten in het kader van een Ruimtelijk Veiligheidsrapport op strategisch planniveau; en een passende

beoordeling op te maken van de gevolgen voor de natuurwaarden (deze rapporten werden in 2004 uitgewerkt).

Het voorstel van actieprogramma werd op basis van verder onderzoek voorgelegd aan de stuurgroep van 19 december 2003. Na verdere uitwerking van een aantal bijzondere probleemstellingen (de keuzes in verband met het strategisch haveninfrastructuurproject, het ontwikkelingsperspectief van de Brugse binnenhaven, de natuurwaarden in de voorhaven en de ondersteuning van de estuaire vaart. De stuurgroep nam akte van het voorstel en belastte de betrokken administraties en besturen met de uitvoering ervan. Het actieprogramma bevat aanwijzingen voor de verdere invullingen binnen het kader van de goedgekeurde kernbeslissingen. De onderzoeksrapporten vormen een indicatief kader voor de invulling die tot de verantwoordelijkheid van de bevoegde besturen en administraties behoort.

Als bijlage is een overzicht gegeven van het beschikbare onderzoeksmateriaal (zie cd-rom), inclusief een plan-MER, een Ruimtelijk Veiligheidsrapport op strategisch planniveau en een passende beoordeling van de gevolgen voor de natuurwaarden. Tot het dossier behoren ook alle opmerkingen van betrokken besturen en instanties, inclusief de MBZ, die tijdens het proces werden ingediend.

## HOOFDSTUK 2: ECONOMISCHE POSITIONERING

### 1. INTERNATIONALE SITUERING

De trafieken in de haven van Zeebrugge zijn vooral intra-Europees, maar het mondiale aspect (zowel richting Amerika, maar evenzeer richting Afrika en in stijgende zin richting Azië) krijgt steeds meer belang.

#### 1.1. EUROPESE CONTEXT

De haven van Zeebrugge is goed gelegen in de “Hamburg - Le Havre range”. Dit is de belangrijkste maritieme toegangspoort van Noordwest-Europa, gevormd door de verzameling van grote havens die gelegen zijn in het geografisch gebied waarvan de haven van Hamburg en Le Havre de uiterste grenzen vormen. Het gaat vooral om de havens van Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Duinkerke en Le Havre. Op geen enkele andere plaats ter wereld zijn er op zo'n geringe oppervlakte zoveel grote havens, en kan een dergelijke concentratie van overslag, opslag en verwerking van goederen aangetroffen worden. Deze concentratie kan verklaard worden door de centrale ligging van deze regio in een dichtbevolkt en geïndustrialiseerd gebied. Twee van de grootste havens ter wereld (Rotterdam en Antwerpen) liggen in dit gebied.

De haven van Zeebrugge is op korte afstand en recht tegenover Groot-Brittannië gesitueerd. Zeebrugge ligt bijgevolg in de as van de zeetrafiëk tussen Engeland en het Europees continent.

#### 1.2. BENELUX-CONTEXT

In de Benelux-context is de haven van Zeebrugge te situeren in de Benelux-delta. Dit is de regio die gelegen is aan de zuidelijke rand

Figuur 1



van de delta van drie grote stromen: de Schelde, de Maas en de Rijn. De Benelux-delta wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van meerdere grote zeehavens (onder andere de mainports Antwerpen en Rotterdam), een dichte concentratie van stedelijke gebieden, stedelijke netwerken (onder andere de Vlaamse Ruit, de Randstad, ...) en economische concentratiegebieden, een zeer dicht net van infrastructuur en de aanwezigheid van een groot aantal internationale functies en activiteiten. Brussel, als zetel van belangrijke Europese hoofdstedelijke functies, staat wat dit betreft bovenaan.

De havens die gelegen zijn rond de deltamonding vormen samen veruit het grootste en belangrijkste havengebied ter wereld.

## 2. ECONOMISCHE BETEKENIS

### 2.1. INLEIDING

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". De recentste studie slaat op het jaar 2001 en bevat de resultaten van 294 opgenomen ondernemingen.

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 (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 (Zeevaart, NMBS, MBZ en openbare besturen). Binnen de privé-sector vertegenwoordigt de industrie 55% van de tewerkstelling en de diensten de overige 45%.

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** van ruim 700 miljoen EUR. Samen met de toegevoegde waarde die de openbare sector behaalt (ruim 100 miljoen EUR) is de haven van Brugge-Zeebrugge goed voor

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).

Tabel 2  
Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende categorieën van activiteit, WES-enquête 2003 (in %)

Activiteit	Voorhaven	Achterhaven	Binnenhaven	Transportzone	Totaal (a)
Havengebonden, 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.

een totale **toegevoegde waarde** van 840,6 miljoen EUR in 2001.

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

## 2.2. GEDETAILLEERDE UITWERKING VAN DE TEWERKSTELLING

In de studie "Onderzoek naar de impact van de haven van Brugge-Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling (direct en indirect) (WES, 2003) worden een aantal kwalitatieve aspecten van de tewerkstelling in de haven onder de aandacht gebracht. Via een individuele schriftelijke bevraging van de havenbedrijven<sup>1</sup> 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:

- "havengebonden, 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 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

<sup>1</sup> 24,0% brengt in termen van aantal bedrijven en op 42,8% brengt in termen van tewerkstelling

dienstverlening aan havenactiviteiten en aan havengebonden activiteiten ('havenondersteunend') 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 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 kades<sup>1</sup> 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;
- 2.989 (of 34,8%) geen significante relatie hebben met de haven.

Voorts valt op dat het aandeel van de tewerkstelling dat niet in relatie staat met de haven sterk toeneemt naarmate het havendeel geografisch verder van de twee damkoppen verwijderd ligt (dit is meer in het zuiden gelegen). 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%<sup>2</sup>. In de binnenhaven blijkt 76,8% van de tewerkstelling los te staan van de haven van Brugge-Zeebrugge.

<sup>1</sup> In de eerste helft van juni 2003 in totaal 488 enquêteformulieren verzonden. Op de enquête reageerden 117 bedrijven met een totale tewerkstelling van 3.270 werknemers, hetgeen de responsgraad op Dit aantal kan nog eens worden opgesplitst in twee categorieën: 1.246 havenarbeiders en 1.204 eigen tewerkstelling van de overslagbedrijven.

<sup>2</sup> De aanwezigheid van het bedrijf Glaverbel/Seapane (gezamenlijke tewerkstelling van 305 arbeidsplaatsen) 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
<b>Totaal</b>	<b>9.536</b>	<b>100,0</b>	<b>30.349</b>	<b>100,0</b>	<b>35.475</b>	<b>100,0</b>	<b>32.080</b>	<b>100,0</b>

	2002		2003		Groei 1982-2003	Aandeel
	In 1.000 ton	%	In 1.000 ton	%		
Droge massagoederen	1.712	5,2	1.661	5,4	-16%	↘↘
Vloeibare massagoederen	4.922	14,9	4.869	15,9	+300%	↗
Containers	11.865	36,0	12.271	40,1	+582%	↗↗
Ro-ro	13.651	41,4	11.107	36,3	+169%	↘
Conventioneel stukgoed	786	2,4	661	2,2	+193%	=
<b>Totaal</b>	<b>32.936</b>	<b>100,0</b>	<b>30.569</b>	<b>100,0</b>	<b>+279,2%</b>	

BRON: MBZ.

## 2.3. STRUCTURELE UITWERKING

### ■ Zeebrugge is voornamelijk een stukgoedhaven (zie 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).
- 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 ertsenterminal gesloten wat in een terugval resulteerde van de vaste bulktrafiek met 50% van bijna 5 miljoen ton in 1999 naar 2,5 miljoen ton in 2000 en 1,6 miljoen ton in 2003.

### ■ De trafiek in de haven van Zeebrugge is vooral intra-Europese trafiek

- 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 containertrafiek: 75% van de containertrafiek is intra-Europees, terwijl 25% intercontinentaal is (cijfers voor het jaar 2003).

### ■ 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, VAL, postponed manufacturing, logistieke services, ...).

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

	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 scheeffrekking te vermijden werd hiervan abstractie gemaakt.

(b) In werkelijke prijzen.

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

In % van het totaal	Zone Brugge-Zeebrugge	Zone Zeebrugge	Antwerpen	Gent
<b>DIENSTEN</b>	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
<b>INDUSTRIE</b>	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
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

BRON: NBB, o.c.

Grotere specialisatie van havenzone Zeebrugge in vergelijking met havens van Antwerpen en Gent.

**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	-	2	1	19	69	9	100

BRON: MBZ.

## ■ 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).
- Daartegenover staat dat Zeebrugge minder aanwezigheid heeft van industriële activiteiten. De belangrijkste zijn energie (Distrigas) en de visserij (Pieters Visbedrijf). Antwerpen en Gent zijn meer industriële havens, met in Antwerpen een zeer belangrijke chemiecluster en een belangrijke aanwezigheid van petroleumbedrijven en automobielassemblage (Opel). Gent is een typische industriële haven, voornamelijk dankzij de locatie van Volvo car en truck (automobiel) en Sidmar (metaalverwerking).
- 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 vestiging van Industrial Activities (elektronica) in de havenzone Brugge.



### ■ Zeebrugge is inzake hinterlandverbindingen een bimodale haven

- 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.

### ■ Zeebrugge heeft de voorbije decennia een sterke trafiekgroei gekend

- De trafiekgroei in Zeebrugge (ladingen + lossingen) 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 volumegroei: 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

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

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

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

**Tabel 9**  
Aandeel Zeebrugge in maritiem verkeer van Vlaamse havens, naar verschijningsvorm, 1982 en 2001 (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, 2001**

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

35,5 miljoen ton in het jaar 2000, met een sterke groei geconcentreerd in de container- en ro-ro-trafiek.

- de recente periode 2001-03 die gekenmerkt wordt door een terugval in de maritieme trafiek tot het niveau van begin jaren '90.

■ **Zeebrugge heeft met uitzondering van de containertrafiek zijn aandeel in het maritieme verkeer van de Vlaamse havens beduidend laten stijgen**

- 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 nichespeler. Hierbij dient vermeld dat droge massagoederen en conventioneel stukgoed voor de Vlaamse havens als geheel 'krimp-markten' zijn.

■ **Tot het jaar 2000 is Zeebrugge 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%.

- 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 roro-trafiek is het aandeel van Zeebrugge gegroeid van 21% in 1982 naar 35% in 1998. Dit betekent dat binnen de range Le Havre-Hamburg 1 ton op 3 roro-trafiek via de haven van Zeebrugge verscheept wordt.

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 roro- en containertrafiek.

**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	↗	=
<b>Totaal</b>	<b>1,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,5</b>	↗	=

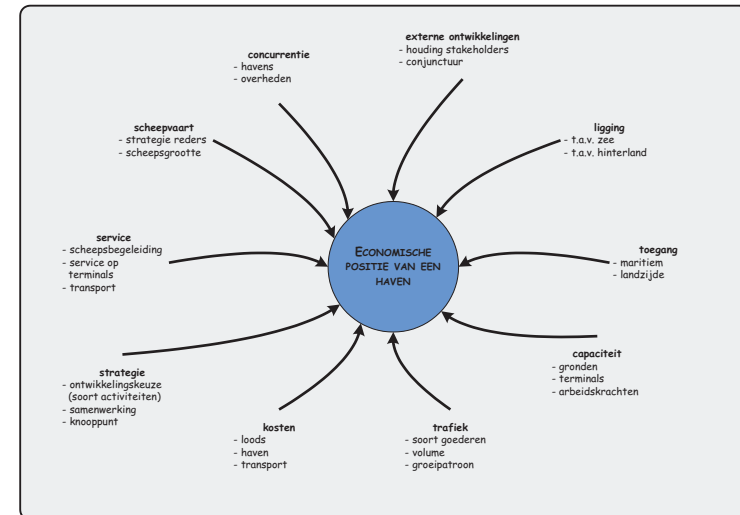
BRON: IDEA Consult en WES op basis van de Vlaamse Havencommissie, jaarverslag 2001.

### 3. VERWACHTE ECONOMISCHE ONTWIKKELING

In het deelonderzoek '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 11). Dit analysekader is basis voor het inschatten van een mogelijke economische ontwikkeling. Op deze basis is de visie op de economische ontwikkeling voor de haven gestoeld zoals uitgewerkt in hoofdstuk 4, paragraaf 1. Voortbouwend op deze resultaten werd in het deelonderzoek de verwachte economische ontwikkeling onderzocht op basis van een scenariobouw. Hierbij werd gebruikgemaakt van meerdere scenario's om de onzekerheden in toekomstige ontwikkelingen in kaart te brengen. Op basis van de huidige positie zijn aldus de toekomstige goederenstromen voor de haven van Brugge-Zeebrugge ingeschat. Gerelateerd aan de aannames inzake ruimteproductiviteit, en binnen het kader van de gewenste economische ontwikkeling werd hierop een ruimtevraag geformuleerd (zie hoofdstuk 5, paragraaf 1.).

Figuur 2



Tabel 12

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"> <li>- goede maritieme toegang als diepzeehaven</li> <li>- erkende logistieke poort van Vlaanderen</li> <li>- centrale ligging ten aanzien van het hinterland</li> <li>- goede service op terminals, met flexibel havenarbeiderssysteem</li> <li>- sterke positie in roro-traffic op Engeland</li> <li>- sterke groei van containertraffic</li> <li>- sterke positie in autotrafiek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- slechte ontsluiting via binnenvaart</li> <li>- te weinig sterke verankering van rederijen en havenbedrijven</li> <li>- beperkt ontwikkelde distributiefunctie</li> <li>- relatief lage TW per werknemer</li> <li>- ontbreken van kritische massa en imago in verband met Antwerpen en Rotterdam inzake containertraffic</li> <li>- beperkte beschikbaarheid uitgeruste gronden</li> </ul>
Opportunities	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- schaalvergroting in containerlijnvaart (getij-onafhankelijke toegang grotere schepen)</li> <li>- verdere containerisatie van het stukgoed</li> <li>- beschikbaarheid van gronden in het gewestplan</li> <li>- synergieën via samenwerking met andere havens</li> <li>- investeringsplannen in spoorinfrastructuur</li> <li>- verbetering van de verbinding met het hoofdwatwegennet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- plannen voor capaciteitsuitbreiding bij concurrerende havens</li> <li>- toenemend belang van multimodaliteit</li> <li>- aanleg WOV en eventueel een tweede Kanaaltunnel</li> <li>- andere ruimteclaim op nog niet uitgeruste gronden</li> </ul>

# HOOFDSTUK 3: STRATEGISCHE PRINCIPES

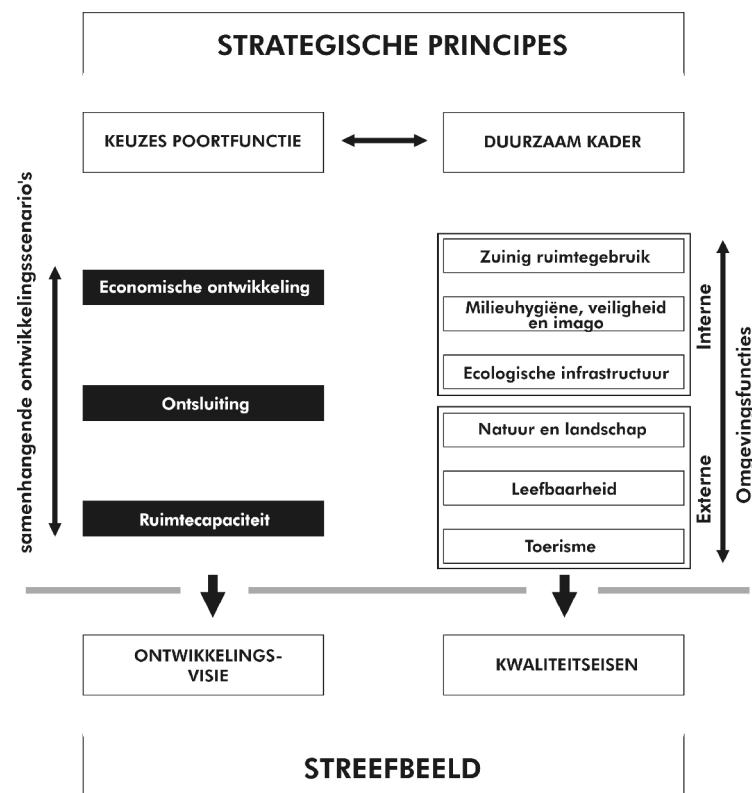
## 1. STRUCTUUR EN ALGEMENE OPBOUW

Voor de formulering van het streefbeeld voor de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge is gekozen voor het volgende principe: gelijktijdig wordt de aandacht gericht op zowel de strategische keuzes op het vlak van de poortfuncties, met inbegrip van de kwalitatieve dienstverlening in een internationale competitieve omgeving, als deze met betrekking tot het duurzaam kader waarbinnen de zeehaven zich kan ontwikkelen (zie figuur 3).

Op de eerste plaats zijn de principes aangegeven in verband met 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, de hiermee samenhangende vertaling in een faciliterend infrastructureel en ruimtelijk programma. Deze elementen zijn geplaatst tegen de achtergrond van infrastructurele mogelijkheden en de "ruimtecapaciteit" van de omgeving van de bestaande haven van Brugge-Zeebrugge.

Daarnaast wordt het **duurzaam kader** aangegeven (het gewenste ontwikkelingsperspectief als poort voor de zeehaven). Het betreft principes op het vlak van zowel **interne als externe omgevingskenmerken en -functies**. Deze kenmerken en de ontwikkelingskansen van deze functies worden vertaald in **kwaliteitseisen** die aan de ontwikkeling van de haven en omgeving toegekend worden. Het zijn randvoorwaarden ten aanzien van het ruimtelijke en infrastructurele programma dat verbonden is met de gewenste economische ontwikkeling van de zeehaven als poort en als motor van werkgelegenheid in de regio.

Figuur 3



Bij de start van het planningsproces werd dan ook gekozen voor volgend, initieel afwegingskader.

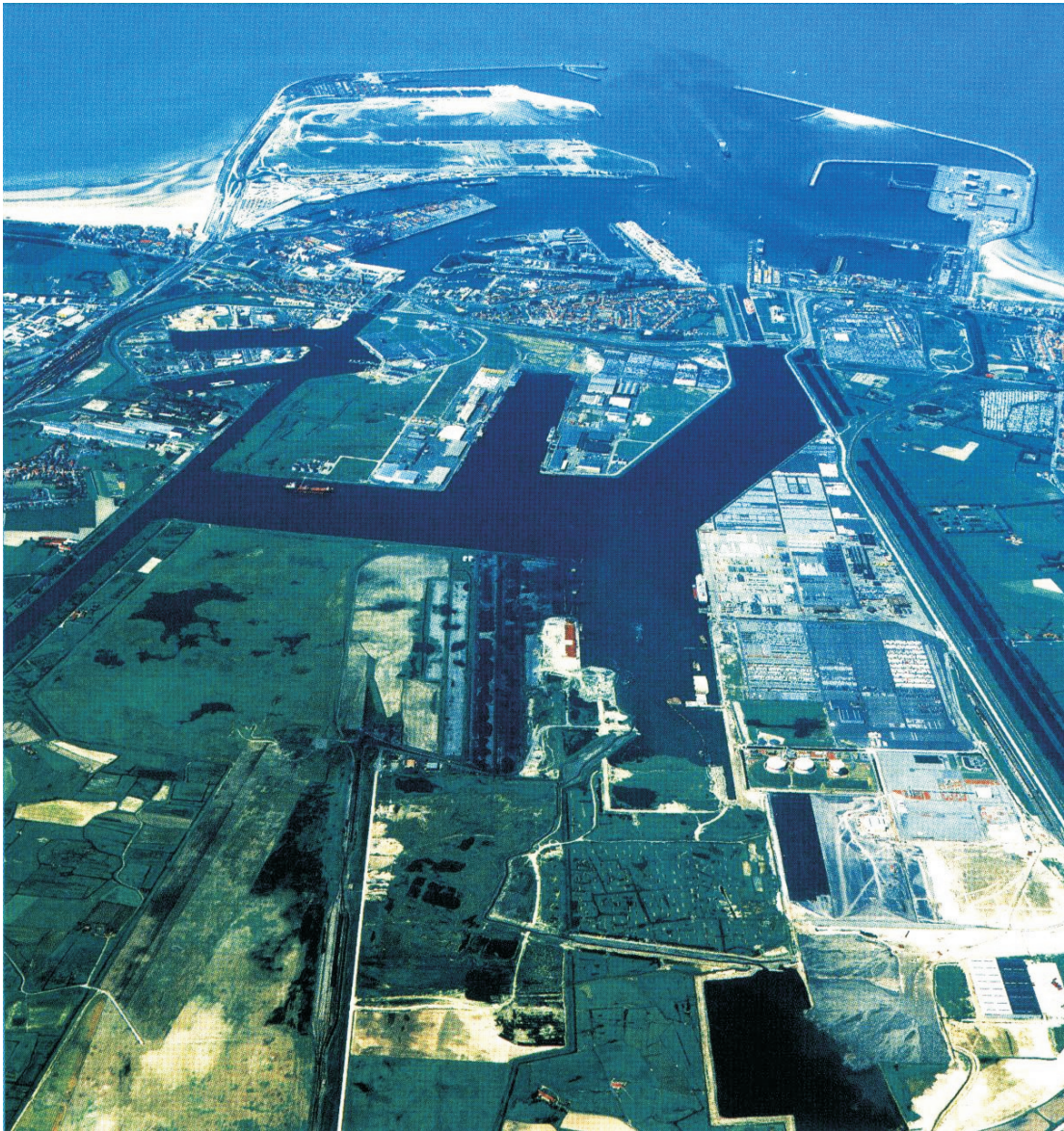
In eerste instantie betreft het (interne) kwaliteitseisen inzake de havenontwikkeling:

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

In tweede instantie betreft het de kwaliteitseisen van (externe) functies. Dit zijn de functies uit de omgeving van de haven, waaraan de havenontwikkeling getoetst wordt. Deze kwaliteitseisen en de randvoorwaarden die hieruit afgeleid worden hebben betrekking op:

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

Het strategisch ontwikkelingsperspectief voor de haven van Brugge-Zeebrugge houdt dus rekening met de duurzame ontwikkeling van de omgevende functies en kent terzelfdertijd kwaliteitseisen toe aan de havenontwikkeling zelf.



## 2. PRINCIPES INZAKE DE POORTFUNCTIE

### 2.1. ECONOMISCHE POSITIONERING EN ONTWIKKELING

#### ■ Diepzeehaven met kustligging

Zeebrugge is de Vlaamse diepzeehaven met kustligging. De ontwikkeling van Zeebrugge tot op vandaag en in de toekomst wordt aangegeven door een goede maritieme locatie en dito nautische toegang. Dit vormt een troef voor de ontsluiting van de Vlaamse economische structuur. Deze maritieme toegang - de sterkte van Zeebrugge - moet evenwel gelijke tred houden met structurele veranderingen in de scheepvaart. Dit competitief voordeel wordt behouden als een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling van Zeebrugge.

#### ■ Poort en motor van de economische structuur

De ontwikkelingsmogelijkheden van de haven van Brugge-Zeebrugge, als één van de poorten van ontwikkeling van de Vlaamse economische structuur, worden gegarandeerd. Omwille van specificiteit, onder meer inzake competitieve voordelen, vervult Zeebrugge een eigen rol ten opzichte van de andere Vlaamse zeehavens. De haven van Brugge-Zeebrugge vormt een bestaande en verder te ontwikkelen hefboom en motor ten aanzien van de economische groei in de regio. De haven van Brugge-Zeebrugge, als motor van de ontwikkeling van de subregio wordt ondersteund.



## 2.2. ONTSLUITING

### ■ Een ontsluitingsstructuur in overeenstemming met de gewenste invulling van de poortfunctie

Er wordt voorzien in een ontsluitingsstructuur, zowel aan de zeezijde als aan de landzijde, in overeenstemming met de gewenste economische rol van de haven en de hieraan verbonden na te streven havenstrategie. De ontsluitingsstructuur is op maat van de na te streven omzet aan haventrafieken en in verhouding tot de na te streven modal split.

Door de verbetering van de bestaande en de aanleg van de ontbrekende infrastructuur (wegen, spoorwegen, waterwegen, communicatie, pijpleidingen, ...) naar het hinterland en de stedelijke gebieden in Vlaanderen en daarbuiten, wordt de bereikbaarheid van de poort gegarandeerd.

### ■ Oplossen van knelpunten in de bestaande ontsluiting

De knelpunten in de bestaande ontsluiting worden opgelost vanuit volgende principes:

- de gewenste ontsluitingsstructuur en capaciteit;
- de verkeersleefbaarheid;
- de gewenste multi-modaliteit;
- de gewenste milieukwaliteit en veiligheid.



### 2.3. DE RUIMTE-CAPACITEIT VAN HET ZEEHAVENGEBIED

#### ■ Eindigheid van de ruimte voor de zeehavens

De eindigheid van de ruimte voor havenontwikkeling wordt bepaald door omgevende "grensstellende" elementen (dorpen, landschappelijke en natuurontwikkeling). Deze grensstellende elementen worden afgewogen.

#### ■ Een afgewogen ruimte-aanbod

De potentiële ruimte voor de havenontwikkeling is aangegeven binnen de contouren van de 'industrie- en havengebieden' in de vigerende gewestplannen. Deze potentiële ruimte wordt geëvalueerd ten aanzien van grensstellende elementen en het ruimtelijk programma voor de havenontwikkeling.

#### ■ Aanbodbeleid

Aan de gewenste ontwikkeling voor de zeehaven wordt een aanbodbeleid gekoppeld vanuit het principe van 'de fasering en garantie van de beschikbare voorraad'. Dit geldt zowel op het niveau van de haven ('ijzeren voorraad') als op het niveau van het individuele bedrijf ('interne reserve'). Het aanbodbeleid staat in verhouding tot het (gedifferentieerd) ruimtelijk programma en is competitief met dat van de concurrerende havens.

### 3. PRINCIPES INZAKE DE NA TE STREVEN INTERNE EN EXTERNE KWALITEITEN

#### 3.1. EEN ZUINIGE RUIMTELIJKE INVULLING VAN DE POORTFUNCTIE

In het zeehavengebied wordt gestreefd naar enerzijds een zuinig en efficiënt en anderzijds een selectief en flexibel ruimtegebruik. Streefdoelen inzake zuinig ruimtegebruik worden geformuleerd en realistisch ingeschat.

#### 3.2. NATUUR EN ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR

##### ■ Zorgzaam omgaan met natuurwaarden

Principe is het zorgzaam omgaan met elementen van de natuurlijke structuur buiten het havengebied (zodat deze gevrijwaard blijven) en met de ecologische infrastructuur in het havengebied (zodat deze blijft functioneren). Bij de ontwikkeling van de zeehaven wordt nagegaan hoe natuurwaarden gevrijwaard kunnen worden van havenontwikkeling. Deze afweging resulteert in:

- natuurwaarden die kunnen opgenomen worden in de ecologische infrastructuur binnen het zeehavengebied;
- natuurwaarden binnen het zeehavengebied waaraan instandhoudingsdoelstellingen gekoppeld zijn en die tijdens de planperiode niet in aanmerking komen voor havenontwikkeling;
- natuurwaarden die behoren tot de elementen van de natuurlijke structuur en afgebakend worden buiten het zeehavengebied.

De afweging om gebieden (binnen het zeehavengebied) met natuurwaarden (waarvoor instandhoudingsdoelstellingen gelden) toch voor havenontwikkeling in te zetten is aan bijzondere voorwaarden onderhevig (aantonen bijzonder belang, onderzoek alternatieven, actieve compensatie, ...).

### ■ Inpassen van ecologische infrastructuur in de zeehaven

In overeenstemming met de gewenste havenstrategie en de ruimtelijke invulling van deze strategie wordt een netwerk van ecologische infrastructuren ontwikkeld in het havengebied. Hierbij wordt uitgegaan van het principe dat het behoud en de ontwikkeling van ecologische infrastructuur in het havengebied geen hypotheek legt op de havenontwikkeling. De dienstorder LIN 2002/11 (17 september 2002) met betrekking tot ecologische infrastructuur in zeehavengebieden is richtinggevend.



### 3.3. LEEFBAARHEID

#### ■ Maximaal behoud van leefbare dorpen en stadswijken

Principe is dat de dorpen (Ramskapelle, Dudzele, Kruisabele, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge) en stadswijken (in Brugge, Blankenberge en Heist) in en rond de haven van Brugge-Zeebrugge in hun omvang behouden blijven.



#### ■ Verbetering van de leefbaarheid

De leefbaarheid van de dorpen en stadswijken is verenigbaar met de gewenste economische ontwikkeling van de haven en met het bijhorende infrastructurele en ruimtelijke programma. Hiervoor worden verbeteringsacties opgezet.

#### ■ Voorzorgsprincipe bij ruimtelijke ontwikkeling

Bij de ontwikkeling van de haven zal het voorzorgsprincipe gehanteerd worden ten aanzien van de bestaande nederzettingsstructuur (interne zonerings). Dit principe geldt evenwel ook omgekeerd. Bij de ontwikkeling van de dorpen, badplaatsen en stedelijke gebieden zal ook nagegaan worden of hierbij geen gewenste ontwikkelingsmogelijkheden van de haven gehypothekeerd worden.

#### ■ Goed nabuurschap tussen haven en omgeving

Een goede afscheiding (buffering) wordt voorzien voor de dorpen rondom de haven. De inrichting is gedifferentieerd volgens de mogelijkheden van de locatie.

### 3.4. LANDSCHAP/BEELDKWALITEIT

#### ■ Beeldkwaliteit en imago verbeteren

Principe is de verbetering van het imago en de beeldkwaliteit. Zowel voor de opwaardering van de stedelijke woongebieden en dorpen, als voor de aantrekking van de gewenste havenactiviteiten en bedrijvigheden, als voor de ondersteuning van de toeristische positie van het gebied is dit principe belangrijk.



#### ■ Landschapsbouw

De landschappelijke structuur van de haven en havenranden wordt versterkt. Principe is hierbij de samenhang van landschapsbouw met de bufferende functie (van gebieden binnen, aan de rand of buiten het havengebied) ten aanzien van omliggende en aanliggende dorpen, stadswijken en badplaatsen. Het begrip buffering zal gedifferentieerd en landschapsgevoelig worden toegepast, hetzij bij effectief gesloten buffering, hetzij bij buffering met open landschapskenmerken.

#### ■ Bescherming cultuurhistorische landschapselementen

Het behoud en de versterking van de relictten van het cultuurhistorische landschap zijn uitgangspunten die verdere objectivering vragen. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan het definiëren van randvoorwaarden ten aanzien van sites met een belangrijke bakenfunctie (bijvoorbeeld Lissewegetoren).



### 3.5. TOERISME

De havenontwikkeling en toeristische ontwikkeling in de omgeving gaan hand in hand. Hiervoor geldt het principe van het goed nabuurschap inzake de beeldkwaliteit, selectieve ontsluiting en milieuhygiëne.

De haven heeft een meerwaarde in het toeristisch product van de kust en op goed afgebakende plaatsen en/of duidelijk omschreven functies is er plaats voor recreatief medegebruik.

### 3.6. MILIEUHYGIENE EN VEILIGHEID

Principe is om de relatief lage milieudruk in de voor-, achter- en binnenhaven van Brugge-Zeebrugge naar de toekomst toe laag te houden.

Bij de ontwikkeling van de havenactiviteiten (LNG en andere SEVESO-bedrijvigheid) wordt uitgegaan dat de veiligheidsrisico's niet verhoogd worden, ook niet bij transport over weg, spoor of water.

### 3.7. EEN VEILIGE EN BEVEILIGDE HAVEN

Speciale aandacht gaat uit naar de specifieke beveiligingseisen (en afsluiting) van het havengebied om tegemoet te komen aan de vereisten inzake bestrijding van illegalentransporten (mensenhandel) en terrorisme. Dit houdt in dat specifieke havenzones voor het publiek kunnen afgesloten worden.

### 3.8. BAGGERPROBLEMATIEK EN GRONDOVERSCHOTTEN

De deponie van onderhoudsbaggerwerken, zowel in de toegangseulen als in de voorhaven, en de andere grondoverschotten zijn vergunningplichtige activiteiten. Hierbij zijn zowel Vlaamse als federale instanties betrokken, eventueel ook de Europese Commissie. Principe is een havenontwikkeling die zoveel mogelijk 'overschotten aan grond' (bij de aanleg van haveninfrastructuur) en 'baggerspecie' (bij onderhoudsbaggerwerken) voorkomt of er een bestemming voor vindt. De bekomen specie wordt duurzaam verwerkt of gestort overeenkomstig de Vlaamse, federale en Europese regelgeving, waarbij gestreefd wordt naar een beperking van de deponie van baggerspecie. De ontwikkelingsperspectieven van het RSV voor het omgaan met de baggerslibproblematiek zijn richtinggevend.

### 3.9. DE HAVEN ALS ZOEKZONE VOOR WINDTURBINES

Het havengebied kan gezien worden als een potentiële plaats om windturbines in te planten. Diverse aanvragen illustreren dit gegeven. Het is daarom van belang te beschikken over een afwegingskader om met deze vragen te kunnen omgaan.

## HOOFDSTUK 4: ALGEMENE ONTWIKKELINGSVISIE

Voor de zeehaven van Brugge-Zeebrugge en omgeving wordt een duurzame ontwikkeling nagestreefd. Een langetermijnvisie schetst het kader voor de ontwikkeling van de haven, in relatie tot zijn omgeving. Een ontwikkelingsperspectief dat uitgaat van deze langetermijnvisie biedt een kader waarin de nagestreefde dynamiek van de haven afgewogen wordt ten aanzien van de stabiliteit die voor andere functies gewenst is.

Deze visie op de duurzame ontwikkeling is multi-disciplinair 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.

De ontwikkelingsvisie die totstandkomt in samenspraak met alle betrokken actoren biedt het kader waarbinnen het havenbestuur, in het verlengde van haar autonomie verleend door het havendecreet, haar economisch en commercieel beleid kan invullen in de volle verantwoordelijkheid die verbonden is aan het beheer en de ontwikkeling van haventerreinen en haveninfrastructuren.

### 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.

Om deze rol te vervullen worden (ontwikkelings)kansen geboden zodat het gebied deze rol kan blijven opnemen en naar de toekomst toe kan versterken. De rol van de haven in de economische structuur van Vlaanderen is ook bepaald door haar kwalitatieve dienstverlening in een internationale competitieve omgeving. De na te streven economische ontwikkeling en positionering wordt vertaald in een 'ruimtelijk programma' en ingevuld in de afgebakende gebieden van de zeehaven (effectieve gebieden en reserves). Dit ruimtelijk programma faciliteert en stuurt de gefaseerde duurzame ontwikkeling van de haven zodat binnen een perspectief van 20 jaar de gewenste kansrijke trafieken kunnen aangetrokken worden en aan de bestaande ontwikkeling (groei) een bestendiging kan gegeven worden. Samengenomen wordt rekening gehouden dat binnen de planhorizon van 20 jaar ongeveer 75 miljoen ton goederentrafiek kan opgevangen worden met een doorgroeimogelijkheid 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 beheer van omgevingskwaliteiten.

Het economisch ontwikkelingsperspectief wordt nagestreefd door 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 hiervoor het meest kansrijk zijn, de grootste toegevoegde waarde 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 van de haven als schakel in een logistieke keten.

Het strategisch plan streeft een beleid na dat deze bestaande en toekomstige positie veiligstelt. Dit betekent het aanbieden van haveninfrastructuur voor goederentrafieken die de 'sterkten' van Zeebrugge uitmaken. Om dit beleid concreet te maken, kunnen strategische haveninfrastructuurprojecten geformuleerd worden.

De poortfunctie wordt selectief verder uitgebouwd vanuit deze sterke positie. We gaan uit van een globaal behoud van de marktpositie tegen de achtergrond van de groeiverwachtingen voor de gehele Hamburg - Le Havrerange en een meer expansieve strategie in gespecialiseerde kansrijke niches. We verduidelijken deze visie voor diverse gespecialiseerde domeinen.

### ■ Container- en ro-ro activiteiten

Naar de toekomst toe gaat het havenbestuur ervan uit dat ro-ro activiteiten binnen Europa nog versterkt kunnen worden (inclusief containers en niet-begeleide ro-ro trafieken). In een zeer concurrentiële markt blijft het ook voor de haven van Zeebrugge een uitdaging om op dit vlak een stevig blijvend en groeiend marktaandeel te verwerven in de range Le Havre-Hamburg. De markt van containertrafieken wordt meer en meer bepaald door de inzet van grote containerschepen en de daarmee samenhangende

concentratie. De ontwikkeling van de containermarkt in Zeebrugge zal sterk afhangen van de nautische toegankelijkheid voor grote schepen, performante terminals (snelheid van overslag) en de kwaliteit van de hinterlandverbindingen. De infrastructurele uitbouw van de haven en het commerciële beleid van het havenbestuur ten aanzien van (allianties van) rederijen en terminal operators zullen van grote invloed zijn op de te versterken rol van Zeebrugge op deze markt. Gekozen wordt om ten aanzien van deze kansrijke domeinen de nodige ruimtelijke en infrastructurele voorwaarden te scheppen, weliswaar binnen de vooropgestelde fasering inzake ruimte-inname en streefdoelen inzake ruimtegebruik.

Het beleidsplan 2002-2010 van het havenbestuur specificereert dat verdere groei van ro-ro activiteiten in de toekomst vooral via de (kanaal)havens zal verlopen en ziet hier een belangrijke rol weggelegd voor Zeebrugge. Deze marktmogelijkheden worden doorgerekend in het economisch ontwikkelingsperspectief. Het behoud en de ontwikkeling van de marktpositie op lange termijn blijft ook hier een uitdaging. Zo bestaan voor de bestemmingen waarmee Zeebrugge vrachtferrydiensten onderhoudt in de meeste gevallen wel alternatieven in andere zeehavens. Het strategisch plan gaat uit van trendmatige groeiscenario's op lange termijn, zodat cyclische of toevallige fluctuaties op korte termijn dit perspectief niet beïnvloeden.

De economische ontwikkelingsvisie richt zich op lange termijn strategisch vooral op de ontwikkeling van de deepseadisten in combinatie met het versterken van shortsea-diensten (distributie naar de eindbestemming). Dit betekent dat Zeebrugge zich richt op het aanbieden van een aantrekkelijk potentieel aan shortseabestemmingen, omdat precies door een wisselwerking met 'shortseadisten' de 'deepseadisten' zich kunnen ontwikkelen.

Centraal in de economische visie staat de aandacht om deze kansrijke trafiekontwikkeling de nodige infrastructurele faciliteiten te bieden binnen de ruimtelijke mogelijkheden. Hiervoor dienen in de eerste plaats de mogelijkheden van de voorhaven maximaal te worden aangewend. Wanneer deze ruimte krap wordt zullen buiten

de klassieke voorhaven alternatieven in overweging moeten genomen worden (zie verder). In haar strategisch beleidsplan stelt de MBZ de aanleg van een open-getijzone voor. Deze opties zijn onderwerp van afweging.

### ■ Stukgoed

De meest belangrijke trafiek op het vlak van stukgoederen is de autotrafiek. Deze trafiek vormt, omwille van de reeds verworven positie en voorsprong op de concurrenten en de hiermee verbonden concentratiebeweging, een voor de haven te behouden en te versterken element in de na te streven economische positie. Ook hier ligt de te behouden en te versterken kracht van Zeebrugge in de brede combinatie van deepsea- en shortseadinsten. Deze markt is evenwel aan sterke concurrentiële omstandigheden onderhevig en de ontwikkelingen worden bepaald door grote rederijen en autofabrikanten. Ook kleine havens vormen op het gebied van autotrafieken een bedreiging.

Omwille van het groot ruimtebeslag van deze trafiek betekent deze ontwikkeling wel dat een meer intensief ruimtegebruik kan onderzocht worden. Oplossingen kunnen gevonden worden in het meerlagig stockeren van auto's, zoals aangekondigd in het beleidsplan 2002-2010 van het havenbestuur. Hiervoor moet infrastructuur aangeboden worden.

Op korte termijn kan gelijkgronds gestreefd worden naar een verhoging van de capaciteitsbenutting van de bestaande gelijkvloerse terreinen. Op langere termijn kan de terreinbezetting nog verhoogd worden door bovengrondse parkeergarages in gebruik te nemen. Evenwel moet voor deze actie in de eerste plaats nagegaan worden hoe ongelijkvloers stapelen als een 'haveninfrastructuur' kan aangeboden worden. Ook zal gezocht moeten worden naar oplossingen op het niveau van de volledige logistieke keten van deze autotrafieken in het bijzonder op de herkomst en/of bestemmingsplaatsen. Uitgangspunten bij deze aanpak zijn de competitieve en rendabele exploitatie van deze concessies.

Daarnaast zijn er nog andere belangrijke nichetrafieken in de stukgoedcategorie (fruit, ...).

### ■ Value Added Logistics (VAL)

Naast de groei van goederentrafieken in gespecialiseerde markten staat in de na te streven economische ontwikkeling de uitbouw van value-added-logistics voorop. Hierbij hoort ook een meer performante organisatie van distributieactiviteiten. De haven van Brugge-Zeebrugge is een typische overslaghaven. De distributie en logistieke functie zijn op heden beperkt ontwikkeld. Distributie en VAL-activiteiten vormen een ideale verankering van trafieken in een haven, zijn meestal arbeidsintensiever en maken een sterkere medecontrole van de lokale havenbedrijven op de goederenstromen mogelijk. De havenstrategie kan verder bouwen op de reeds ingezette kentering in bepaalde niches (postponed manufacturing bij Toyota, de komst van STORA en het distributiecentrum van Bridgestone, ...). Deze strategische optie wordt doorvertaald in het ruimtelijk programma: naast ruimte op de kaai zal in de 'achtergrond' ruimte worden voorzien voor logistiek en distributie.

### ■ Andere sectoren

De gebieden van de zeehaven die zijn toegewezen aan specifieke zeehavengebonden sectoren (visserij, marinebasis en LNG-terminal) wordt een ontwikkeling geboden binnen de voorziene ruimte van deze activiteiten. Voor de LNG-terminal wordt het gebied ten noorden van de terminal (binnen de oostelijke strekdam) in reserve gehouden voor een eventuele uitbreiding.

Het 'European Fish Centre' (EFC) - Zeebrugse visveiling (ZV) beschikt over een eigen zone.

Er wordt uitgegaan van de continuïteit van deze activiteiten tijdens de planperiode. In elk geval blijven deze gebieden opgenomen als zeehavengebied.



## 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. Ruimtelijk vertalen we de na te streven economische perspectieven met betrekking tot kansrijke domeinen op de eerste plaats in een betere benutting van de geboden infrastructurele mogelijkheden (bijvoorbeeld containerterminals en auto-parkeerterreinen), 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.

Een ontwikkelingsperspectief wordt uitgezet dat beantwoordt aan de eisen van de ruimtelijke samenhang en kwaliteitseisen van ruimtelijke functies. Meerwaarde en kwaliteit wordt verkregen door het versterken van het ruimtelijk samengaan van functies in de omgeving van de zeehaven en door integratie of scheiding van functies op verschillende schaal-niveaus. Dit kan als volgt geconcretiseerd worden:

- De potenties van de verschillende gebieden van de zeehaven worden gedifferentieerd, gefaseerd en maximaal benut.
- Vermits de ruimte schaars is gelden bundeling en verdichting als na te streven principes bij de invulling van de haventerreinen.
- Vermits ruimtegebruik voor economische activiteiten soms eenmalig is, worden haventerreinen selectief aangesneden.
- Waar mogelijk wordt door een aangepaste inrichting de nabijheid van havenfuncties en omgevingsfuncties behouden en mogelijk gemaakt.
- De kwaliteitseisen van omgevende functies hebben, waar nodig, een ruimtelijk grenstellend karakter ten aanzien van de

havenontwikkeling of ze hebben een structurerende invloed op de ordening van havenactiviteiten (milieuzonering).

- Sommige delen van de nog niet aangesneden 'industriegebieden van de haven' hebben op vandaag een bijzondere natuurwaarde. Met deze waarden wordt zorgzaam omgegaan. Indien toch eventueel (delen van) dergelijke gebieden aangesneden worden dan worden deze natuurwaarden gecompenseerd.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de zeehaven en omgeving zoekt naar een gepaste ruimtelijke structuur die deze samenhang tussen havenfuncties en omgevingsfuncties (wonen, toerisme, natuur, landbouw, verkeer, ...) mogelijk maakt.

Vanuit deze visie-elementen streven we een havenontwikkeling na binnen ruimtelijke grenzen bepaald door de gewenste ruimtelijke samenhang van functies en draagkracht in het gebied. Begrenzing betekent dat binnen de afgebakende gebieden voor de zeehaven het 'ruimtelijk programma' op een gerichte manier wordt ingevuld.

Aan dit ruimtelijk programma is gekoppeld:

- de differentiatie van gebieden behorende tot het zeehavengebied (ruimtelijke kamers);
- de na te streven gebruiksintensiteiten voor havengebieden;
- de gefaseerde aansnijding van het zeehavengebied;
- de meegekoppelde ruimtelijke en milieukwaliteiten en milieuzonering van het havengebied.

### 3. VISIE OP DE ONTSLUITING VAN DE POORT

Het na te streven economisch ontwikkelingsperspectief wordt vertaald in een duurzame en multimodale ontsluitingsinfrastructuur op schaal van de economische poort en noodzakelijk voor het functioneren van de poort.

Om de poortfunctie van de haven van Brugge-Zeebrugge verder uit te bouwen, in overeenstemming met de na te streven economische positie en ontwikkeling, 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.

Dit verklaart het belang van het reeds uitgevoerde 55'-verdiepingsprogramma. De na te streven expansieve economische positie in kansrijke niches is afhankelijk van deze toegankelijkheid (cf. visie op de economische ontwikkeling). Deze verbeterde toegang is nodig zodat ook de nieuwe generatie-grote containerschepen gemakkelijk de voorhaven van Zeebrugge kunnen aanvaren.

Zo wordt aan de voorhaven de grootste nautische toegankelijkheid geboden. Het aanbieden van deze grote nautische toegankelijkheid is ook gekoppeld aan de kwaliteit (snelheid, vlotheid) van in- en uitvarende scheepsbewegingen in een kusthaven. Precies op deze kwalitatieve kenmerken kan het, gelet op de na te streven economische positie, noodzakelijk zijn haveninfrastructurele en ruimtelijke projecten uit te werken. Zo kan een aanbodbeleid vooral de 'sterkten' van de haven ondersteunen.

Andere delen van de haven hebben een beperktere bestaande nautische toegankelijkheid die behouden kan blijven. In afnemende mate van nautische toegankelijkheid zijn dit de achterhaven van Zeebrugge en de Brugse binnenhaven. Aan deze toegang zijn eigen economische ontwikkelingsperspectieven gekoppeld.

Daarnaast wordt deze visie 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 conform het ontwikkelingsperspectief van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor het hoofdwegennet, 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 wordt minstens behouden. Beleidsmatig kan evenwel nog een hoger aandeel van het spoor nagestreefd worden. Dit komt overeen met een substantiële vermindering van het aandeel voor het wegverkeer.

De onderlinge verhouding tussen het aandeel binnenvaart, enerzijds, en zee-Rijnvaart, anderzijds, kan wijzigen in de loop van de planperiode. Het aanbieden van volwaardige vervoersmodi heeft niet enkel als doel om de gewenste modal shift op het niveau Vlaanderen te verwezenlijken. Ook het competitieve voordeel van Zeebrugge als poort tot de Vlaamse economie vanuit het oogpunt van bereikbaarheid is een streven.

Dit betekent dat we een strategisch beleid voeren zodat de verbinding van de zeehaven met het hoofdwaterwegennet voldoende capaciteit en exploitatiezekerheid biedt in functie van de te verwachten goederenvolumes (in deze modus). Dit alles wordt bekeken binnen de planhorizon van het strategisch plan (2030).

#### **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. Er wordt zelfs 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.

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.

# HOOFDSTUK 5: ONTWIKKELINGSPROGRAMMA

## 1. 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.

Daarom werden scenario's ontwikkeld om deze vraag in te schatten (prognoses zie Idea Consult, 2002). Daartegenover werd het aanbod aan ruimte geplaatst (zie WES, 2002).

### 1.1. BENADERINGSWIJZE

Bij een goederenstroom- en ruimtevaartprognose op lange termijn (tot 2010, 2020 en tot 2030) worden scenario's gehanteerd om uiting te geven aan de onzekerheden in de toekomstige ontwikkelingen die een grote invloed (kunnen) hebben op de invulling van het strategisch plan. Scenario's laten zien in hoeverre de geprognosticeerde groei afhankelijk is van specifieke en algemene omgevingsfactoren.

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 heeft diverse instrumenten waarmee

bedoeld of onbedoeld de omvang en samenstellingen van goederenstromen beïnvloed worden.

Strategische instrumenten zijn daarbij investeringen in de toegankelijkheid van de haven vanuit zee en vanuit het achterland, in het niveau van dienstverlening in de haven alsook de reservering en inrichting van haventerreinen. Met deze instrumenten wordt voor lange termijn de toekomst van de haven bepaald. Zij hebben ingrijpende gevolgen voor het marktaandeel van de haven, voor de aantrekking van havengebruikers en nautische dienstverleners, voor de uiteindelijke inrichting van terminals en logistieke voorzieningen, voor het prijsniveau van gronden en havendiensten, voor de uitbatingsvoorwaarden en ook voor de ruimteproductiviteit in de haven. Aanvullende instrumenten kunnen zijn: fiscaliteitsregelingen, arbeidsregelingen en bijzondere bestuursregels inzake het havenbestuur.

De prognoses zijn gebouwd op aannames vanuit twee invalshoeken:

- ten eerste de inschatting van de economische groei (laag-midden-hoog);
- ten tweede de mogelijkheden van de havenstrategie (restrictief-status quo- expansief).

Bij de goederenstroom- en ruimtevaartprognose, 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:

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

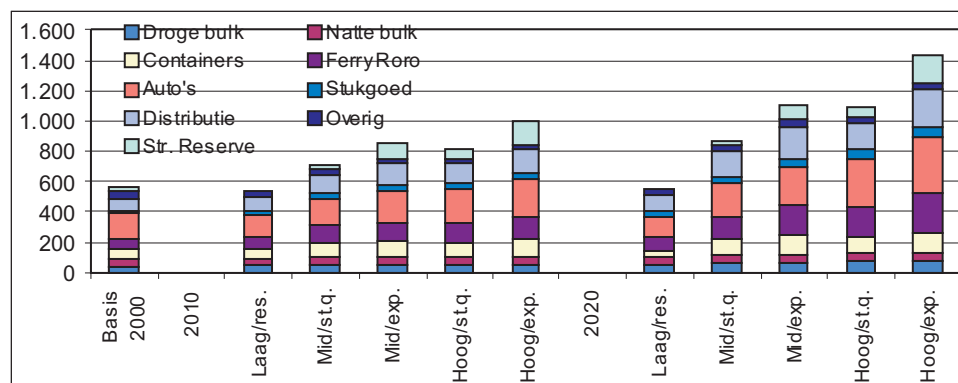
Voor deze trafiekontwikkelingen werd een langetermijnperspectief (tot 2030) aangehouden.

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, tegen een achtergrond van lage tot hoge aannames inzake de economische groei (zie Idea Consult, 2002). In figuur 4 is samenvattend de ruimtevraag per scenario gegeven.

Aangenomen wordt dat de langetermijnontwikkeling zich tussen deze vorken zal voordoen. We bekijken daarom een middenscenario dat ons een goed inzicht geeft in de te verwachten vraag. Zo kunnen we inschatten aan welke basisbehoefte inzake ruimtevraag er eventueel moet voldaan worden. Op deze wijze voorzien we voldoende ruimte die, wanneer de verwachte groei zich inderdaad doorzet, ingevuld kan zijn tegen het einde van de planperiode. Realistisch betekent niet dat dit scenario niet met onzekerheden omkleed is. Daarnaast moeten we voorzichtigheidshalve ook rekening houden dat een meer expansief scenario zich kan voordoen in kansrijke sectoren van de na te streven economische positie. Zo krijgen we zicht op een eventuele extra ruimtevraag die zich kan voordoen tijdens de planperiode wanneer in bepaalde sectoren Zeebrugge een meer dominante positie kan verwerven op de markt. We nemen ook aan dat de

Figuur 4



**Tabel 13**  
Mogelijke ontwikkelingen van de trafieken

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

invulling van de basis- en extra ruimtevrage gedragen wordt door een beleid gericht op zuinig ruimtegebruik (doelmatig, gefaseerd en intensief ruimtegebruik).

## 1.2. VERWACHTE GOEDERENSTROMEN

Uitgangspunt bij de te verwachten goederenstromen is dus 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.

De realisatie van een '**status-quo**' scenario vormt niettemin een beleidsmatige uitdaging, gericht op het behoud van de concurrentiepositie van de haven van Brugge-Zeebrugge in de H/H-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 volgt de algemene trend 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. Deze opvatting is overeenkomstig de voorgestelde ontwikkelingsvisie (zie hoofdstuk 4).

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 die ons niettemin wijst op de 'kans'

van meer dan een verdubbeling van de trafiek over een periode van 20 jaar (2000-2020). Dit is een vrij positieve aanname gelet op de groei in de periode 1980-2000 en de reeds genoemde fluctuerende markten. Een doorkijk tot 2030 geeft een groei van de goederentrafiek aan tot ongeveer 95 miljoen ton, met andere woorden bij benadering een verdrievoudiging ten opzichte van het laatste jaar (2001). In tabel 13 wordt deze aanname vergeleken met de bredere vork van scenario's inzake goederenstroomverwachtingen.

In het kader van het strategisch planningsproces was het bijgevolg van belang na te gaan of dit scenario 'ruimtelijk' mogelijk was.

### 1.3. OVEREENKOMSTIGE RUIMTEVRAAG

Onderzocht werd wat deze groeiprognoses, die zich mogelijkwijze kunnen voordoen, betekenen voor de ruimtevrage.

#### ■ Basis ruimtebehoefte

De aanname van dit status-quo scenario werd vertaald in een zogenaamde basisbehoefte aan ruimte. Dit betekent dat de groei aan goederenstromen wordt uitgedrukt in een theoretische behoefte aan ruimte. Hierbinnen kan capaciteit gecreëerd worden om de verwachte ontwikkeling aan trafieken te verhandelen<sup>1</sup>. Hierbij wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met een beleid van stijgende ruimteproductiviteit. De vraag is dus welke ruimte nodig is als dit groeiscenario zich doorzet.

<sup>1</sup> 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 zekere "nieuwe" ruimtebehoefte.

Tabel 14

Planperiode 2000-2030 basis-ruimtevrage bij een status-quo scenario/gemiddelde economische groei (uitgangspunt van het strategisch plan bij berekening in 2002)

	Ingenomen ruimte (2000)	2000-10	2010-20	2020-30
Droge en natte bulk	84	13	20	
Containervervoer	69 (a)	27	5	
Ro-ro (freight ferry)	108	59 (b)	57	
Personenauto's	159	20	41	
Stukgoed (overig)	30	8	9	
Distributie (c)	76	44	42	
Overige activiteiten	40	-	-	
Totaal (netto) zonder reserve		171	174	172

- (a) Een deel van de ruimte in 2000 ingenomen door containervervoer betreft de vroegere Flanders Container Terminal (ca 51 ha in concessie gegeven) waarvan toen ongeveer 27,6 ha (verhard maar onderbenut) in gebruik was genomen. Een overig deel van de concessie (23,4 ha) was niet verhard. De totale oppervlakte van de terminal is veel groter (ca 84 ha, hierbij rekenen we ook de delen die in optie waren gegeven). Aangenomen wordt dat geheel tijdens de planperiode nog voor havenactiviteiten zal gebruikt worden.
- (b) De gegevens van de bestaande terreinbezetting door ro-ro (freight ferry) werden gecorrigeerd heringebracht door MBZ tijdens de vergadering van de werkgroep economische positionering (dd. 17 april 2002). Uit nazicht bleken de eerder aan Idea Consult/Nei meegedeelde cijfers (74 ha) niet correct. De gebruikte oppervlakte betreft integendeel 108 ha. De prognoses in het eindrapport van Idea Consult werden dan ook omgeslagen naar ruimtebehoefte met een veel te hoge factor inzake ruimteproductiviteit. Dit gaf een onderschatting van de ruimtevrage. Herberekening levert een ruimtevrage op van 19 ha in meer (in de periode 2000-2010) en 18 ha in meer (in de periode 2010-2020). In de tabel zijn de nieuwe resultaten opgenomen.
- (c) Als ingenomen ruimte door distributie-activiteiten wordt een breed gamma aan sectoren beschouwd:
- gasdistributie;
  - distributie van visserijproducten (visveiling);
  - opslag en distributie van nieuwe auto's;
  - overige transport- en distributieactiviteiten (waaronder Transportzone Zeebrugge).

Samen nemen deze activiteiten 76 ha ruimte in. Er moet rekening gehouden worden dat de invulling van deze ruimtevrage niet aan de kaaien zelf wordt geprojecteerd. Vooral 'achtergrondruimte' aansluitend bij ruimte aan de kaai of in andere delen van het havengebied (of nabij het havengebied). Een deel van de ruimtebehoefte voor distributieactiviteiten buiten het havengebied in de regionale bedrijventerreinen van het stedelijk gebied wordt opgevangen.

De globale ruimtevrage voor de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge is voor de planperiode 2000-2020 en op basis van nagestreefde economische positie en groei in te schatten op ongeveer **345 ha** (netto). De ruimtevrage is gebaseerd op verwachtingen in de genoemde trafiekcategorieën. We beschouwen dit als globaliteit als een **maatgevende grootheid** voor de ontwikkeling van de zeehaven op de korte en middellange termijn. De volgens de onderscheiden goederentrafieken berekende grootheden zijn **afzonderlijk niet** maatgevend. Bij de effectieve invulling kunnen zich verschuivingen tussen goederencategorieën voordoen. Het is niet zo dat de invulling van een bepaalde goederencategorie 'geplafonneerd' is. Een 'monitoring' (zie verder) zal deze invulling bewaken (in tijd en in intensiteit), zodat voortijdig eventuele extra ruimtevragen (in bepaalde goederentrafieken) beantwoord kunnen worden. Wel is het zo dat de afzonderlijke 'grootheden' (per goederencategorie) wel belangrijk zijn voor het in te schatten onderscheid tussen 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.

Voor de volledige planperiode 2000-2030 wordt met andere woorden uitgegaan van een '**richtinggevende**' ruimtelijke basisbehoefte van **517 ha** (netto).

### ■ 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. We houden verder rekening met deze aanwijzing. Het vooronderzoek stelt dat een reserve bij een status-quo scenario overeenkomt met twee keer de gemiddelde jaaruitgifte. Op een periode van tien jaar kwam dit op het ogenblik van het onderzoek overeen met ongeveer **30 ha**.

Concluderend geven we aan dat voor de volledige planperiode (2000-2030) uitgegaan wordt 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 havenstrategieën in specifieke goederentrafieken. Het strategisch plan gaat er vanuit dat de haven Brugge-Zeebrugge dat dit in de kansrijke en competitieve marktniches (in de range Le Havre-Hamburg) kan realiseren, meer bepaald in personenauto's trafiek, containeroverslag en ro-ro-trafieken. In deze kansrijke kernactiviteiten kan de haven van Brugge-Zeebrugge sterker groeien dan de concurrerende havens. Voorzichtigheidshalve houden we rekening met de expansievere groeimogelijkheden in kansrijke niches.

Deze elasticiteit moet ingerekend worden in het te voorziene ruimteaanbod binnen een periode van 30 jaar (de planperiode).



Voor drie goederencategorieën (containers, ro-ro (freight ferry) en personenauto's) kan deze eventuele extra ruimtevrage als volgt (indicatief) begroot worden. Een precieze monitoring zal de evolutie van deze trafieken opvolgen.

- **Containertrafieken**

Uitgangspunt is dat de onder- en onbenutte delen van containerterminals nog een belangrijk deel van de groei van containertrafieken in de haven kunnen opvangen. (Een betere ruimtelijke organisatie waarbij de benutting van de ruimte aan de kaai wordt gecombineerd met 'ruimte in de achtergrond' zou de performantie van de containerterminals in de voorhaven nog kunnen opdrijven).

Een eventuele expansieve ontwikkeling van de containertrafiek kan een extra ruimtevrage geven die zich waarschijnlijk zal situeren in de tweede helft van de planperiode (gelet op de nog te realiseren inhaalbeweging van Zeebrugge op de containermarkt). Zonder rekening te houden met een hogere intensiteit (minstens het niveau van het status-quo scenario) kan deze groei resulteren in een extra ruimtevrage van **64 ha** (netto) (voor de periode 2010-30). Deze grootteorde is niet direct maatgevend op de korte termijn maar wel richtinggevend op lange termijn (na monitoring van de invulling van de basisbehoefte).

- **Ro-ro trafieken**

Ro-ro trafieken situeren zich in een fluctuerende markt. We nemen aan dat de haven van Brugge- Zeebrugge gedurende de planperiode minstens haar marktaandeel kan behouden.

- **Personenauto's-trafiek**

De trafiek van personenauto's kan, omwille van de concentratiebeweging, sneller groeien in de haven Brugge-Zeebrugge dan in de concurrerende havens in de range.

Aangenomen wordt dat de reeds verworven marktpositie in deze sector kan aangehouden worden. We verwachten in de eerste tien jaar van de planperiode een doorwerking van deze positie in een extra vrage naar capaciteit. De grootteorde van deze vrage is evenwel moeilijk aan te geven. Vergelijking tussen het status-quo scenario en het expansief scenario (bij een gemiddelde economische groei) geeft aan dat dit kan resulteren in een extra ruimtevrage van ongeveer **42 ha** (netto) in de periode 2000-2010. Deze grootteorde is dus eerder maatgevend op de korte tot middellange termijn. We nemen aan dat de haven van Zeebrugge na 2010 een dusdanig dominante positie zal verworven hebben dat een verdere expansieve ontwikkeling van het marktaandeel onwaarschijnlijk is<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Hierbij moet opgemerkt worden dat de aldus aangegeven extra ruimtevrage mede berekend is op een streefdoel inzake ruimte-intensiteit die bij het expansieve scenario als lager wordt ingeschat dan bij het status-quo.

## ■ Samenvattende richtinggevende ruimtevrage voor de periode 2000-2030 (voor- en achterhaven)

Bij de start van het strategisch planningsproces (2002) werden de globale ruimtebehoeften als volgt ingeschat.

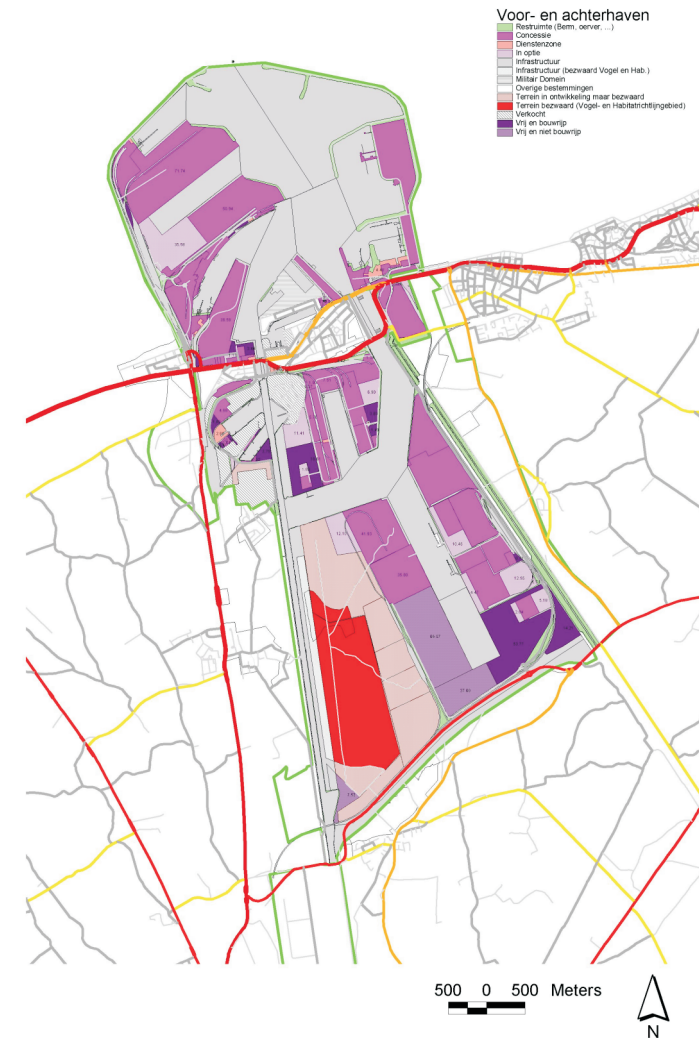
**Tabel 15**  
Globale ruimtebehoefte 2000-2030 (netto) (a)

Basisbehoefte	517 ha
Reserve	90 ha
Extra reserve expansie containertrafiek (2010-2030)	64 ha
Extra reserve expansie autotrafiek (2000-2010)	42 ha
Totaal richtinggevende ruimtevrage	713 ha

(a) De behoefte is netto. Inbegrepen is de ruimte voor de interne infrastructuur. De infrastructuur op het niveau van het havengebied is hier buiten beschouwing genomen. Dit laat een zuivere vergelijking toe met het ruimteaanbod waar de in de ruimtebalans meegenomen oppervlaktes eveneens netto zijn.

Deze getallen geven vooral een te verwachten realistische groote-orde aan, waarbij tevens een verhoogde ruimte-productiviteit na te streven is. Lagere ambitieniveaus inzake ruimteproductiviteit resulteren immers in een grotere ruimtevrage.

**Figuur 5: Aanbod aan haventerreinen bij aanvang van de planperiode in de voor- en achterhaven**



## 1.4. RUIMTEAANBOD

### ■ 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 tabel) in de voor- en achterhaven bleek (op 1 januari 2002) een globale terreinreserve te bestaan van ongeveer **601,4 ha** (netto) beschikbare terreinen.

Theoretisch vangen deze terreinen een deel van de 'ruimtevrage' op. De 'terreinen in optie' worden dus bij het 'ruimteaanbod' gerekend.

Tot de vrijliggende en uitgeefbare ruimte van ongeveer 600 ha kunnen volgende beschikbare terreinen gerekend worden:

- 71,7 ha - recent in optie gegeven terreinen (maar nog niet in gebruik genomen op 1 januari 2000);
- 111 ha terreinen in optie (?);
- 106,7 ha vrije en bouwrijpe terreinen;
- 102 ha vrije maar niet-bouwrijpe terreinen;
- 210 ha vrije terreinen die nog in ontwikkeling zijn (maar deels bezwaard zijn omwille van nog actief uit te voeren natuurcompensaties).

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.

**Tabel 16**  
**Overzicht bestand ruimtegebruik (exclusief Transportzone en binnenhaven), 2002.**

Toestand van het terrein (uitgegeven/niet uitgegeven (netto-oppervlakten, tenzij anders aangegeven))	Haven van Zeebrugge	Voorhaven	Achterhaven
Terreinen in concessie (exclusief kade/infrastructuur)	561,9 ha	259,5 ha	302 ha
Terreinen recent in concessie gegeven (nog niet in gebruik) (a)	71,7 ha	71,7 ha	-
In optie	111 ha	40 ha	71 ha
Verkocht (exclusief militaire domeinen)	82 ha	9 ha	73 ha
Vrij - bouwrijp	106,7 ha	7,7 ha	99 ha
Vrij - niet bouwrijp	102 ha		102 ha
Restruimte (berm, dijk, gracht, ...)	162,4 ha		
Vrij - bezwaard (Habitat- en Vogelrichtlijngebied) (bruto)	158 ha		158 ha
Vrij - in ontwikkeling	210 ha		210 ha
Water	951 ha		
Water in ontwikkeling	126 ha		126 ha
Water te ontwikkelen - bezwaard	26,6 ha		26,6 ha
Dienstzone	10,6 ha	6,4 ha	4,2 ha
Overige bestemming (inclusief militair domein)	386 ha		
Infrastructuur	248 ha		

(a) Recent werd een terrein in de voorhaven in concessie gegeven. Het betreft terreinen ter hoogte van het Albert II-dok met een oppervlakte van 71,7 ha. Deze terreinen zijn nog onbenut en worden bij het aanbod gerekend. Dit is te verantwoorden ten opzichte van de ruimtevrage die berekend is op basis van het jaar 2000.

**Tabel 17**  
**Overzicht op termijn terug uitgifbare of vernieuwd aan te wenden (bezwaarde) terreinen (2002)**

FCT (a)	23,4 ha
Kolenterminal (c)	77,7 ha
Omgeving Oud Ferrydok, Prins Filipdok en site Carcokes (b)	40 ha

- (a) De totale omvang van Flanders Container Terminal is ongeveer 84 ha, waarvan 51 ha in concessie is gegeven en 33 ha in optie. Van deze in concessie gegeven oppervlakte is een deel (ongeveer 27,6 ha grafisch niet toewijsbaar) als in gebruik genomen beschouwd bij de berekening van de ruimtevrage. Dit gedeelte behoort tot de ingenomen ruimte. Van de in concessie gegeven terreinen is 23,4 ha niet benut en ook niet meegeteld bij de berekening van de ruimtevrage. Deze oppervlakte wordt bij de terug uitgifbare (maar bezwaarde) terreinen gerekend. De overige in optie gegeven terreinen (33 ha) zijn reeds in tabel 3 als terreinen in optie bij de reserve gerekend.
- (b) De omgeving van het Oud Ferrydok, Prins Filipdok en de site Carcokes heeft bij reconversie van het gebied een potentieel van ongeveer 64 ha (bestaande ruimte zonder water). Omwille van de noodzakelijke herlokalisatie van bestaande bedrijvigheid/havenactiviteiten kan deze potentiële niet volledig beschouwd worden als 'aanbod'. Enerzijds zal een deel van deze activiteiten opnieuw in het zeehavengebied worden opgenomen. Anderzijds zal een deel van de bestaande activiteiten, omwille van hun aard, niet opnieuw gelokaliseerd worden in het zeehavengebied, zo komt ruimte beschikbaar voor havenactiviteiten. Aangenomen wordt dat van de beschikbare oppervlakte, na haveninfrastructuurwerken, ongeveer 40 ha (indicatief) als extra ruimte bij het ruimteaanbod kan gerekend worden.
- (c) De Kolenterminal is in tabel 15 aangegeven als zijnde in concessie. Deze activiteiten zijn stopgezet zodat deze terreinen als terug uitgifbaar beschouwd worden. Bij de berekening van de ruimtevrage is deze oppervlakte niet meegeteld (Idea Consult, 2002, blz. 25).

## ■ Terug uitgifbare terreinen (2002)

Aangenomen wordt dat een deel van de in gebruik zijnde of (gedeeltelijk of volledig) verlaten haventerreinen terug uitgifbaar zijn in de planperiode. Het betreft de terreinen aangegeven in tabel 17.

De analyse en evaluatie van het bestaande ruimtegebruik geven aan dat, op termijn, als terug uitgifbare terreinen ongeveer **141,1 ha** (theoretisch) beschikbaar is om de groei van de goederentrafiek op te vangen.

### ■ Globaal ruimteaanbod (2002)

Het potentiële beschikbare 'ruimteaanbod' (uitgeefbare en terug uitgeefbare terreinen) bedroeg bij aanvang van de planperiode in de voor- en achterhaven ongeveer **742,5 ha**. Het niet-opgespoten gebied van de Dudzeelse Polder, die beschermd zijn 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.

**Tabel 18**  
**Globaal ruimteaanbod (2002)**

Uitgeefbare (niet-bezwaarde) terreinen (inclusief niet-ingevulde terreinen in optie)	601,4 ha
Terug uitgeefbare (bezwaarde) terreinen of vernieuwd aan te wenden (bezwaarde) terreinen	141,1 ha
Totaal beschikbaar geachte terreinen	742,5 ha

**Tabel 19**

**Globale ruimtebalans voor de voor- en achterhaven van Brugge-Zeebrugge (2000-2030), bij aanvang van de planperiode**

Aanname inzake economische ontwikkeling	2000	2020	2030
Status-quo scenario bij gemiddelde economische groei	35 miljoen ton	75 miljoen ton	95 miljoen ton
Ruimtevrage (netto)			
Basisbehoefte			517 ha
Reserve			90 ha
Ruimtevrage voor expansieve groei			106 ha
Ruimteaanbod (netto)	2000-2002		
Uitgeefbare (niet-bezwaarde) terreinen en niet-ingevulde terreinen (inclusief reeds in optie)	601,4 ha		
Terug uitgeefbare terreinen	141,1 ha		

## 1.5. GLOBALE RUIMTEBALANS VOOR DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE (2000-2030)

Bij aanvang van de planperiode bleek dat uit de globale ruimtebalans voor de haven van Brugge-Zeebrugge blijkt dat de als industriegebieden bestemde terreinen van de haven voldoende 'uitgeefbare terreinen' en 'terug uitgeefbare terreinen' omvatten om de aan basis-ruimtebehoefte inzake na te streven economische ontwikkeling te voldoen. Uiteraard wordt er hierbij van uitgegaan dat deze 'tijdig' worden beschikbaar gesteld.

De voorraad is behoorlijk om ook bovenop de als realistisch beschouwde goederenstroomontwikkeling (status-quo scenario bij gemiddelde economische groei) aan een eventuele bijkomende ruimtevrage te voldoen (bij een meer expansief scenario van specifieke trafieken).

Ten aanzien van deze globale ruimtebalans (2002) zijn 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. Vooral na 2020 is de voorspelling van de verwachte groei aan goederenstromen moeilijk.

Dit betekent dat de ruimtebalans vooral de richting aangeeft van de ontwikkeling (op de lange termijn) en vooral op de korte en middellange termijn klaarheid schept in de te ondernemen acties op 'ruimtelijk vlak' (en hiervoor dus maatgevend is). Wat dit betekent voor de voor- en achterhaven wordt duidelijk in de volgende paragrafen. De ruimtevragen van na 2020 zijn met te grote onzekerheden omkleed om op vandaag vaststaande uitspraken te doen over ruimtereservaties. Deze voorspellingen zijn, met andere woorden, niet te vertalen in 'vaste' behoeftecijfers. De nood aan ruimte na 2020 zal ook afhankelijk zijn van de mate van bereikte ruimte-efficiëntie in de daaraan voorafgaande periodes.

### ■ Omgaan met effectieve 'realisaties' (2002-2004)

De ruimtebalans werd opgesteld op basis van gegevens dd. 2002 en op basis van prognoses voor de planperiode 2002-2030. Inmiddels zijn we vier jaar ver in deze 'berekende' planperiode. De ruimte-inname gaat uiteraard verder en dit wijst op de realisatie van de ruimtevraag.

Op vandaag is het op basis van de gekende gegevens over trafiekontwikkeling en ruimte-inname niet mogelijk te stellen dat een bepaalde groeitrend (scenario) gevolgd wordt. Ook kan nog niet geëvalueerd worden welke de betekenis is van de ruimte-inname in de periode 2000-2004 (juni): gaat deze sneller dan verwacht? Zijn er verschillen per trafiek?; Hoe intensief is het ruimtegebruik?; ...

Er zijn weliswaar gegevens bekend van uitbreidingen van bestaande concessies (bijvoorbeeld ter hoogte van het Noordelijk Insteekdok (Kiwieweg en Verschaeveweg) en ter hoogte van de Bastenaken-kaai), maar deze oppervlaktegegevens zeggen weinig over de ruimteproductiviteit. Ook worden extra vragen gemeld (gewenst) uit bepaalde sectoren (zoals de visserijsector). Een verfijnde en permanente monitoring zal in de nabije toekomst dan ook moeten opgezet worden om evenwichtige en volwaardige uitspraken te doen. Deze zijn van belang om eventuele bijsturingen in het ruimtelijk ontwikkelingsprogramma vast te stellen (intensiever gebruik van ruimte aansturen, versnelde projecten aanvatten, gericht toewijzingsbeleid, ...).

Ook het aanbod is om deze redenen nu niet geactualiseerd.

### ■ Monitoring

Het Strategisch Plan heeft om deze redenen een werkwijze, een monitoringsysteem, aangegeven dat enerzijds de voortgang van de ruimte-inname (functionele toewijzing en efficiëntie) bewaakt en anderzijds voldoende tijdig op voorhand een mogelijk ruimtetekort signaleert. Bij het vaststellen van verwachte fundamentele terreintekorten kan dit leiden tot de actualisering van het Strategisch

Plan. Bij deze monitoring moeten tevens voldoende kwalitatieve elementen worden meegenomen: zoals de juiste maritieme ontsluiting, kaaimuurfaciliteiten, juiste terreingrootte en -vorm, ontsluitingsmogelijkheden, verbinding naar andere havendelen, verenigbaarheid met andere terreinontwikkelingen, ....

Wat vooral van belang is is dat tijdig voldoende ruimte wordt aangeboden.

### ■ Elasticiteit van de ruimtevrage volgens na te streven ruimte-efficiëntie

Op de aangegeven basisbehoefte aan ruimte is evenwel ook een zekere elasticiteit van toepassing. De ruimtevrage is immers berekend op een omslag van de te verwachten omvang van goederen, per categorie, naar een omvang van benodigde ruimte. Deze omslag is berekend op basis van een (na te streven) ruimte-efficiëntie (ruimteproductiviteit). De grootteorde van deze factor is bepaald afhankelijk van de gekozen havenstrategie (cf. economische scenario's). De basisbehoefte is hier berekend op basis van het status-quo scenario. Bij een restrictieve havenstrategie zal de productiviteit als gevolg van een restrictief toelatingsbeleid het hardst stijgen. Aangenomen wordt dat deze aangenomen hogere productiviteiten, in dergelijke omstandigheden, technisch en operationeel haalbaar zijn. Verder onderzoek moet uitwijzen onder welke voorwaarden dit kan gebeuren. Dit betekent dat we er van uitgaan dat bij gelijke goederenstroomontwikkeling er minder ruimte nodig is wanneer een nog hogere ruimteproductiviteit wordt nagestreefd.

Indien wij ons richten op het status-quo scenario/gemiddelde economische groei (met een berekende globale ruimtevrage van 171 ha in de periode 2000-2010 en 174 ha in de periode 2010-2020), betekent de aanname van de meest ambitieuze streefdoelen qua ruimteproductiviteit voor de trafieken van containers, vrachtwagens en personenauto's een totale (potentiële) **besparing** ten opzichte van het basisscenario (cf. supra) van in totaal **41 ha** in (in de periode 2000-2010) en van **93 ha** in (in de periode 2000-2020).



Deze kwantitatieve gegevens geven we als aandachtspunt mee. Ze worden omwille van hun zeer voorwaardelijk karakter niet verrekend in de ruimtebalans. De MBZ is van mening dat een dergelijke hoge ruimteproductiviteit weinig realistisch is.

### **1.6. GEDIFFERENTIEERDE RUIMTEBALANS VOOR DE VOOR-, ACHTER- EN BINNENHAVEN**

Tot nu toe spreken we over een globale ruimtebalans. Ten aanzien van specifieke types van havenactiviteiten zijn meer ruimtelijk toewijsbare opmerkingen te maken. Dit is van belang gelet op de gewenste kansrijke ontwikkelingen.

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.

Vastgesteld kan worden dat in de achterhaven de voorraad aan uitgeefbare terreinen op de middellange tot lange termijn in overeenstemming is met de ruimtevrage (voor deze type-trafieken die toewijsbaar zijn aan de achterhaven).

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 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.

**Tabel 20**  
**Indicatieve ruimtebalans voor de voorhaven (2000-2030)**

Ruimtevrraag (netto)	
Basisbehoefte (a)	222 ha
Strategische reserve (b)	45 ha
Ruimtevrraag voor expansieve groei (c)	64 ha
Ruimteaanbod (netto) (d)	
Terreinen recent in concessie gegeven (nog niet in gebruik)	71,7 ha
In optie	40 ha
Vrij - bouwrijp	7,7 ha
Terug uitgeefbaar - bezwaard (FCT)	29,4 ha

Opmerkingen bij tabel 8:

- (a) Indicatief werden aan de voorhaven volgende trafieken toegewezen:
- § ro-ro (freight-ferry);
  - § containertrafiek.

De opgestelde prognoses werden voor wat betreft de verschillende goederentrafieken slechts voor de periode 2000 tot 2020 afzonderlijk berekend (Idea Consult, 2002).

Voor de periode 2020 tot 2030 werd hier een inschatting gemaakt op basis van het gemiddelde voor de voorgaande periode en binnen de globale behoefte voor deze periode. Zo kan indicatief toch een ruimtebehoefte per trafiek bekomen worden voor het geheel van de planperiode.

De cijfers zijn netto.

- (b) Van de strategische reserve van 90 ha werd de helft toegewezen aan de achterhaven.
- (c) De ruimtevrraag voor expansieve groei betreft de containertrafiek.
- (d) Er werd geen rekening gehouden met de beperkte bijkomende ruimte die een gedeeltelijke opvulling van het Brittanniadok kan opleveren.

### 1.6.1. VOORHAVEN

Met betrekking tot de **voorhaven** werden volgende vaststellingen gemaakt (zie tabel 20):

- Voor de containertrafiek wordt een basis-ruimtebehoefte ingeschat van 32 ha voor de periode 2000-2020, bij een status-quo scenario. Bij een aanname van een expansief scenario kan hierbij 64 ha extra ruimtebehoefte worden ingeschat (2010-2030).
- Het beschikbare ruimteaanbod in de voorhaven bedroeg (2002) ongeveer 71,7 ha (Albert II-dok) en 29,4 ha (bestaande terminal FCT). Deze gronden komen in aanmerking om de (berekende) groei van de containertrafiek op te vangen, samen met de verdere aanwending van de capaciteit op de bestaande terminals.
- De ro-ro trafieken gaven een ander beeld. De bestaande invulling kent reeds een hoge benuttingsgraad en bouwrijpe terreinen zijn op vandaag niet beschikbaar. De ruimtevoorraad is voor deze trafiek zeer krap. Weliswaar werd toen vastgesteld dat de ro-ro trafiek een zeer fluctuerende markt is.
- Verder zijn er in de voorhaven weinig of geen nog uitgeefbare terreinen voor de periode binnen de planhorizon 2030. De gedeeltelijke opvulling van het Britannia dok kan een beperkte ruimtewinst opleveren.

Ten aanzien van de ontwikkeling van de voorhaven zijn volgende conclusies te maken:

- op korte termijn zijn er binnen de voorhaven geen terreinen beschikbaar om nieuwe ro-ro operatoren een plaats te bieden. Op langere termijn, binnen de planperiode, is bij het voldoen aan de verwachte economische groei van de containertrafiek, schaarste te verwachten. Binnen de 'klassieke' voorhaven moet vastgesteld worden dat binnen de planperiode geen omvangrijke terreinen uitgeefbaar zijn. De eventuele mogelijkheden op het einde van de oostelijke strekdam komen (omwille van de veiligheidsbepalingen voor de LNG-terminal) niet in aanmerking,

zeker niet tijdens de planperiode, tenzij voor de uitbreiding van de LNG-site;

- de geplande haveninfrastructuur biedt op termijn geen antwoord aan deze uitdaging. De groei van de voorhavenactiviteiten en de koppeling van deze groei aan de combinatie deepsea/shortsea kunnen, indien deze groei zich doorzet, slechts worden opgevangen buiten de 'klassieke voorhaven', met andere woorden, dieper landinwaarts (gelet op het ontbreken aan alternatieven).

### 1.6.2. ACHTERHAVEN

Ten aanzien van de **achterhaven** werden volgende vaststellingen gemaakt (zie tabel 21).

De uitgegeven (vrije bouwrijpe of in ontwikkeling zijnde) en nog uitgeefbare ruimte in de achterhaven is voldoende om gedurende de planperiode de ruimtevraag op te vangen, in overeenstemming met na te streven doelstellingen inzake ruimte-efficiëntie. Om de economische ontwikkeling van het gebied verder te ondersteunen is het noodzakelijk de ontwikkeling van het gebied ten zuiden en ten westen van het Zuidelijk Insteekdok in uitvoering te nemen, met uitzondering van de grootste delen van de niet-opgespoten delen van de Dudzeelse Polder, waarvoor tot op vandaag de noodzaak (nog) niet blijkt.

In relatie tot de ruimtevraag voor type voorhavenactiviteiten zijn ten aanzien van de achterhaven volgende vaststellingen te maken:

- een deel van de ruimtevraag verbonden aan de economische ontwikkeling van de voorhaven kan ingevuld worden in het deel van de achterhaven aansluitend bij de westelijke voorhaven;
- tot op vandaag is de haveninfrastructuur niet toegesneden op deze rol. Een structurele aanpassing zal in dit geval nodig zijn;
- in de achterhaven kunnen hiervoor de alternatieven in beeld gebracht worden.

**Tabel 21**  
**Indicatieve ruimtebalans voor de achterhaven (2000-2030)**

<b>Ruimtevraag (netto)</b>	
Basisbehoefte (a)	<b>231 ha</b>
Strategische reserve (b)	<b>45 ha</b>
Ruimtevraag voor expansieve groei (c)	<b>42 ha</b>
<b>Ruimteaanbod (netto)</b>	
In optie	<b>71 ha</b>
Vrij - bouwrijp	<b>99 ha</b>
Vrij - niet-bouwrijp	<b>102 ha</b>
Vrij - in ontwikkeling	<b>210 ha</b>
Vrij - bezwaard (bruto)	<b>158 ha</b>
Terug uitgeefbare terreinen	
- omgeving Oud Ferrydok, ...	<b>40 ha</b>
- kolenterminal	<b>77,7 ha</b>

Opmerkingen:

- (a) Indicatief werden aan de achterhaven volgende trafieken toegewezen:
- § droge en natte bulk;
  - § personenauto's;
  - § overig stukgoed;
  - § distributieactiviteiten (voor de helft van de ruimtebehoefte); de rest van de ruimtebehoefte voor distributieactiviteiten zal opgevangen worden in de binnenhaven, andere delen of buiten het zeehavengebied.

De opgestelde prognoses werden voor wat betreft de verschillende goederentrafieken slechts voor de periode 2000 tot 2020 afzonderlijk berekend (Idea Consult, 2002). Voor de periode 2020 tot 2030 werd hier een inschatting gemaakt op basis van het gemiddelde voor de voorgaande periode en binnen de globale behoefte voor deze periode. Zo kan indicatief toch een ruimtebehoefte per trafiek bekomen worden voor het geheel van de planperiode.

De cijfers zijn netto.

- (b) Van de strategische reserve van 90 ha werd de helft toegewezen aan de achterhaven.
- (c) De ruimtevraag voor expansieve groei betreft de personenauto's.

## 1.7. BRUGSE BINNENHAVEN EN TRANSPORTZONE

### 1.7.1. BRUGSE BINNENHAVEN

De gegevens inzake ruimtevrage/ruimtevrage betreffende 'de **Brugse binnenhaven**' werden niet opgenomen in de globale ruimtebalans, zoals deze in supra werd opgemaakt voor de haven. Het hierboven gepresenteerde globale ruimteaanbod in de haven heeft trouwens enkel betrekking op de voor- en achterhaven. Het is ook op basis van de activiteiten in de voor- en achterhaven dat een prognose van de groei van goederenstromen, en een daaraan gekoppelde ruimtevrage, werd ingeschat.

Het strategisch plan kent aan de Brugse binnenhaven een rol toe waarbinnen welbepaalde havenactiviteiten (zeehaven- en distributieactiviteiten) verder opgenomen worden. Analyse van het ruimtegebruik geeft aan dat op vandaag de watergebonden terreinen (onder meer deze uitgerust met kaaimuren) onvoldoende voor zeehavenactiviteiten worden benut of door andere activiteiten zijn ingenomen (zie nota 'Afwegingskader Brugse Binnenhaven', WES Onderzoek & Advies, 28 oktober 2003; en eindverslag van de 'Werkgroep Brugse binnehaven, 19 mei 2004). In de Brugse binnenhaven<sup>1</sup> is 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)

<sup>1</sup> 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).

(zie voor meer gedetailleerde gegevens ook wvi-WES, 2002, Analyse van het ruimtegebruik in de haven van Brugge-Zeebrugge). Opgesplitst naar relevante zones betekende dit (dd. december 2002):

- een beschikbare reserve aan 'natte' terreinen van ongeveer **26 ha** (vrij en bouwrijp), in de zone Herdersbrug watergebonden en L. Coiseaukaai en het Handels- en Nijverheidsdok;
- een beschikbare reserve aan 'droge' terreinen van ongeveer **15 ha** (vrij en bouwrijp).

In de zones voor natte en droge terreinen zijn er heel wat (slapende) interne reserves, deze zijn hier niet meegerekend (deze gegevens zijn wel geïnventariseerd). Ook is in bovenstaande cijfers geen rekening gehouden met vrijkomende gebouwen en terreinen.

Het beschikbare aanbod kan aangewend worden voor de verdere ontwikkeling van specifieke zeehaven- en zeehavengebonden economische activiteiten. Hiervoor is geen specifieke ruimtevrage berekend. Wel moet rekening gehouden worden dat dit aanbod in de Brugse binnenhaven actief kan ingezet worden voor havenactiviteiten, bijvoorbeeld herlokalisatie van havenactiviteiten uit de achterhaven bij reconversie/optimalisatie van het noordwestelijk deel van de achterhaven.

### 1.7.2. TRANSPORTZONE

Ook de terreinen van de Transportzone zijn niet opgenomen in de globale ruimtebalans (cfr. supra). In de Transportzone is (cfr. wvi-WES, 2002) ongeveer de helft van de terreinen uitgegeven. Ongeveer **32 ha** (netto) is 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 ruimte onvoldoende voor de volledige opvang van zeehavengebonden distributie- en logistieke terreinen. Hiervoor komen ook op andere plaatsen terreinen in aanmerking.

## 1.8. SAMENVATTEND BEELD RUIMTEAANBOD (2002)

### 1.8.1. GLOBAAL AANBOD BIJ AANVANG PLANPERIODE (2002)

**Tabel 22**  
**Globaal aanbod aan ruimte bij aanvang van de planperiode (2002)**  
**(netto-ha)**

	Voor- en achterhaven	Transportzone	Binnenhaven
Vrij beschikbaar	607,5 ha	32 ha	41,5 ha
Terug uitgeefbaar	141 ha (?)		?
Vrij-bezwaard	158 ha (bruto)		

In deze tabel is overzichtelijk aangegeven welke het ruimteaanbod is bij aanvang van de planperiode die bij afweging met betrekking tot de invulling van havenactiviteiten 'in overweging' kon genomen worden. De gegevens over de Brugse binnenhaven en transportzone ontbraken in het ontwerp-streefbeeld.

### 1.8.2. GEACTUALISEERDE GEGEVENS SEDERT AANVANG VAN DE PLANPERIODE

In bovenstaande tabel is geen actualisering van het ruimte-aanbod opgenomen (zie motivering bij punt 1.5.). We vermelden (zonder dat het in de cijfers is opgenomen) dat met betrekking tot de voorhaven, meer bepaald de Flanders Container terminal het volgende van belang is: het deel van 33 ha dat in optie was gegeven kan nu eveneens als beschikbaar aanbod beschouwd worden. Het onbenutte en niet-verharde deel van de concessie (23,4 ha) was reeds tot het aanbod gerekend als terug uitgeefbaar. Het onderbenutte deel van de concessie van 27,6 ha werd beschouwd als uitgegeven en is in de berekening reeds theoretisch opgevuld door een verhoogde ruimteproductiviteit aan te nemen om de groei op te vangen.

Daarnaast dienen een aantal terreinen in mindering te worden gebracht wanneer bij ontwikkeling gekozen wordt voor:

- bufferzone tussen Dudzeelse polder en achterhaven (ongeveer 10 ha);
- een gebied in de zuidwesthoek van de achterhaven (tussen spoorwegen en kanaal) dat omwille van toegankelijkheidsproblemen niet ontwikkeld kon worden. Dit gebied kan tot de ecologische infrastructuur worden gerekend (ongeveer 15 ha).

### 1.8.3. PROBLEMATIEK VAN HET BESCHIKBAAR AANBOD OP DE KORTE TERMIJN

Het vergelijken van ruimtevrage en ruimteaanbod over een langere periode geeft uiteraard maar een globaal beeld en kan aangeven dat op lange termijn een evenwicht in de balans te vinden is. Evenwel mag niet vergeten worden dat het beschikbaar aanbod op korte termijn krap is in sommige havendelen. Het is dus belangrijk dat voldoende snel een beschikbaar aanbod wordt gerealiseerd.

**Tabel 23**  
**Haventrafieken jaar 2000 (Bron : MBZ)**

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

**Tabel 24**  
**Modal split per goederencategorie (jaar 2000)**

	Transshipm.	Zee/Rijn	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Ro-ro	0,65%	0,00%	0,00%	4,17%	95,18%	0,00%	100,00%
Containers	9,82%	15,75%	0,27%	33,69%	40,48%	0,00%	100,00%
Stukgoed	0,00%	0,00%	13,46%	33,94%	52,60%	0,00%	100,00%
Vloeibare bulk	26,35%	0,00%	0,93%	0,00%	10,69%	62,03%	100,00%
Vaste bulk	0,00%	0,00%	13,80%	4,85%	81,35%	0,00%	100,00%
Totaal	7,26%	5,15%	1,55%	14,11%	63,07%	8,87%	100,00%

## 2. INFRASTRUCTUREEL PROGRAMMA INZAKE ONTSLUITING

Het hier uitgewerkt scenario is tot stand gekomen in een technische werkgroep binnen het departement LIN, onder het voorzitterschap van de mobiliteitscel en met ondersteuning van de opdrachthouder. 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, behoren tot het dossier van het strategisch plan.

### 2.1. 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.

### 2.2. 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.

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: 7,99% voor de waterweg (binnenvaart + zee/Rijnvaart), 16,82% voor het spoor, en 75,19% voor de weg.

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

### 2.3. 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

**Tabel 25**  
**Goederen per categorie in 2020, bij behoud modal split per goederencategorie**

1.000 ton	Transshipm.	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%

**Tabel 26**  
**Evolutie modal split "scenario volgens OMV"**

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	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%	5,65%	100%
verschil modal split tov 2000	-0,63%	3,04%	0,16%	1,07%	-0,43%	-3,22%	0,00%

**Tabel 27**  
**Modal split in 2020 in het scenario spoor+**

1.000 ton	Transshipm.	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	5 320	1 212	14 417	44 580	4 218	74 700
groefactor 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%
verschil modal split tov 2000	-0,63%	1,97%	0,07%	5,19%	-3,39%	-3,22%	0,00%

goederencategorie), maar ook door de evolutie van het belang van elke goederencategorie.

### Scenario 0 : behoud modal split

(Noot: 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.)

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% (= groefactor 2,13).

### Scenario 1 : scenario volgens OMV

Evolutie op basis van de ontwikkelingstendenzen aangegeven in het OMV (ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen).

(Noot: 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.)

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.

### Scenario 2 : scenario spoor+

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). Onderstaande tabel laat de verdeling per goederencategorie op de totale overslag zien op basis van dit marktaandeel.

(Noot: 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), ...

### 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 MAIS zijn deze in meerdere alternatieven uitgewerkt.

**Tabel 28**  
Evolutie modal split 2020, scenario nieuw duwvaartkanaal 9.000 ton

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	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
Groeifactor 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%
Vershil modal split tov 2000	-0,63%	-2,01%	9,50%	-0,83%	-2,82%	-3,22%	0,00%

**Tabel 29**  
**Evolutie modal split 2020, scenario opwaardering bestaand kanaal tot 2000 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%
Vershil modal split tov 2000	-0,63%	-2,21%	8,88%	-0,46%	-2,36%	-3,22%	0,00%

Onderstaande tabellen 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 MAIS; in tegenstelling tot de MAIS 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).

(Noot: 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.)

(Noot: indien transshipment en pijpleiding buiten beschouwing worden gehouden, bedraagt de modal split in dit scenario 15,23% voor de waterweg, 15,56% voor het spoor en 69,21% voor de weg.)

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 MAIS, blijkt dat het effect op het vervoer over de weg nauwelijks merkbaar verschilt, of er nu geopteerd wordt voor een kanaal van 9.000 ton, een kanaal van 4.500 ton, of voor de uitbouw van het bestaande kanaal tot 2.000 ton, of voor het stimuleren van verschillende vormen van estuaire vaart.

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. Er dient onderzocht te worden op welke wijze de Dampoortsluis het beste kan aangepast worden. Bij de opwaardering van het kanaal dient ook rekening

gehouden te worden met de verschillende omgevingsfactoren zoals leefbaarheid, bereikbaarheid, ecologie, ...

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

Betekenis scenario's:

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 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 ongebeleide 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, zoals hier verder aangegeven.

## **2.4. GEWENST PROGRAMMA WEGVERKEER**

### **2.4.1. 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.

### **2.4.2. GEPLANDE INFRASTRUCTUUR VOLGENS RSV**

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.

### **2.4.3. 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.

In tabel 30 worden de huidige en toekomstige wegintensiteiten weergegeven. Voor het havenverkeer is hier telkens uitgegaan van behoud van de modal split. Voor het overige verkeer is uitgegaan van een trendmatige ofwel een duurzame evolutie (op basis van het Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen).

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 infrastructuuraanpassingen 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.

**Tabel 30**  
**Prognose verkeersintensiteiten op de hinterlandverbindingen (op basis van behoud modal split van het havenvrachtverkeer)**

	Intensiteiten					
	actueel		trend (2020)		duurzaam (2020)	
	pae	int/cap	pae	int/cap	pae	int/cap
N31 Chartreuse						
capac. nu : 2400	2312	96%	3950	165%	2712	113%
capac. "RSV": 3600		64%		110%		75%
N31 Lissewege						
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%		

#### 2.4.4. 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 ontdubbeling van de oostelijke havenrandweg (scheiding doorgaand verkeer/bestemmingsverkeer);
- een rechtstreekse verbinding tussen de achterhaven en de oostelijke voorhaven.

## 2.5. GEWENST PROGRAMMA SPOORVERKEER

### 2.5.1. ACTUELE SITUATIE

De spoorwegen spelen in Zeebrugge reeds een duidelijke rol, vooral voor het vervoer van containers en van nieuwe wagens. Met een spoorandeel 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).

### 2.5.2. 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 spoorandeel 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.

### 2.5.3. INTERNE SPOORONTSLUITING

Bij 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 bedieningsporen (onder meer in de achterhaven met verbinding tussen bundel Pelikaan en bundel Ramskapelle).

## 2.6. GEWENST PROGRAMMA WATERWEG

### 2.6.1. ACTUELE SITUATIE

De trafiek via het kanaal Brugge-Gent is vrij beperkt. Er is duidelijk nog een ruime restcapaciteit. Het gabarriet 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.

### 2.6.2. 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 tussen de aanleg van een duwvaartkanaal (groot gabarriet) 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.

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 geen kritieke problemen van afwikkelingscapaciteit<sup>1</sup> .

### **2.6.3. TERUGKOPPELING NAAR DE MAATSCHAPPELIJKE IMPACTSTUDIE (MAIS)**

Uit het onderzoek uitgevoerd in het kader van het strategisch plan kan geconcludeerd worden dat de MAiS-studie voor diverse aspecten terug opgestart wordt. De besluiten die hieraan kunnen gekoppeld worden zijn beschreven in de kernbeslissingen.

De MBZ dringt erop aan om haar opmerkingen 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 hoofdwaterwegennet wordt gerealiseerd met een gegarandeerde gelijkwaardigheid met een modern duwvaartkanaal.

<sup>1</sup> MBZ voorziet wel problemen vóór 2020.



### 3. PROGNOSE INZAKE WERKGELEGENHEID

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 onderzocht 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.

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

Tabel 31 toont de trafiekprognoses voor de haven van Brugge-Zeebrugge volgens drie scenario's. Hieruit 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.

Tabel 31  
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.

Tabel 32  
 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
<b>Totaal</b>	<b>1.303</b>	<b>1.940</b>	<b>2.537</b>

BRON: Eigen berekeningen.

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, kan een prognose worden gemaakt van de verwachte tewerkstelling voor de overslag van goederen in de haven van Brugge-Zeebrugge (zie tabel 32).

1 Bron: CEWEZ. Het aantal voor de overslag van vloeibare bulk gepresteerde shifts komt in dit overzicht niet voor omdat dit ook in de werkelijkheid het geval is.

2 Dit betekent dat voor het jaar 2020 volgende ratio's gelden: 8,66 shifts voor de overslag van 1.000 ton ro-ro goederen, 1,29 shifts voor de overslag van 1.000 ton containers, 27,67 shifts voor de overslag van 1.000 ton conventioneel stukgoed en 0,25 shifts voor de overslag van 1.000 ton vaste bulk.

Uit tabel 33 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.

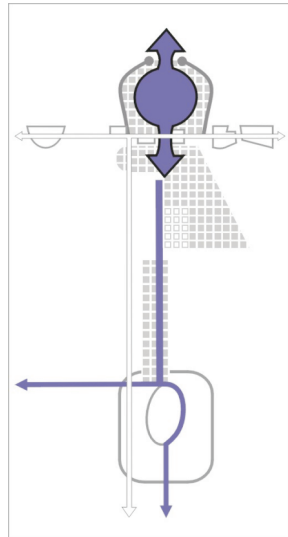
Tabel 33  
Prognose van de havengebonden private tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge (jaar 2020)

	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
<b>Totaal</b>	<b>6.610</b>	<b>9.842</b>	<b>12.870</b>

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

BRON : Eigen berekeningen.

## HOOFDSTUK 6: (RUIMTELIJKE) CONCEPTEN BIJ DE ONTWIKKELING VAN DE ZEEHAVEN EN OMGEVING



### 1. ONTWIKKELING VAN EEN KUSTHAVEN

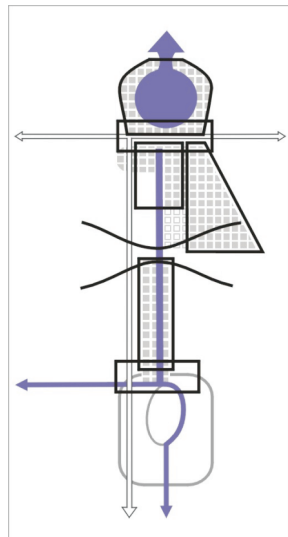
De haven van Zeebrugge behoudt en versterkt haar specifieke rol en ontwikkelt zich verder gelet op de troeven van de kustligging, als een logistieke en distributiehaven waarbij container-, ro-ro- en specifieke stukgoedtrafiek de kansrijke sectoren vormen gekoppeld aan de competitieve voordelen van Zeebrugge. De infrastructurele uitbouw van de haven is gericht op het benutten van de mogelijkheden van de kustligging (performante terminals, snelheid van overslag (sea/sea), veiligstellen vereiste nautische toegankelijkheid).

### 2. EEN ZEEHAVENGEBIED MET MEERDERE KAMERS EN ZUINIG RUIMTEGEBRUIK

De haven wordt gedifferentieerd en gefaseerd ontwikkeld volgens een ruimtelijk programma op twee sporen. Aan deze ruimtelijke ontwikkeling zijn doelstellingen inzake (zuinig en efficiënt) ruimtegebruik (naar type activiteit en naar intensiteit) gekoppeld en hoort een zonnig passende beoordeling naar instandhoudingsdoelstellingen van natuurwaarden.

De differentiatie betreft (op hoofdlijnen) volgende 'ruimtelijke kamers' waarbinnen een voortschrijdend uitgiftebeleid wordt gevoerd op korte en middellange termijn (spoor 1):

- haventerreinen aan diepwaterkaaien in de voorhaven, met een hoogwaardige tij-ongebonden nautische toegang (voorhaven);
- haventerreinen aan diepwaterkaaien, gelegen achter de zeesluis (achterhaven), met een nautische toegang geboden door de zeesluis;
- haventerreinen aan kaaien met een beperktere diepgang en een beperktere nautische toegang (via het Boudewijnkanaal) en gelegen in de Brugse binnenhaven;



- haventerreinen gelegen in de achtergrond van de terreinen gelegen aan de kaaien (vooral gelegen in de achterhaven) en bruikbaar als achtergrondruimte voor opslag en behandeling;
- havenondersteunende terreinen gelegen op verdere afstand, aansluitend bij de andere ruimtelijke kamers (Transportzone, ...);
- diverse overige terreinen (militaire haven, vissershaven, ...).

Daarnaast kunnen 'ruimtelijke kamers' aangeduid worden als reserve op en middellange tot lange termijn (spoor 2) voor de ontwikkeling van strategische haveninfrastructuurprojecten binnen de planperiode en worden de op vandaag als meest waarschijnlijke reserves voor havenontwikkeling op lange termijn aangeduid.

In het havengebied is er slechts plaats voor haven- en havenverwante activiteiten: zeehavengebonden overslag- en opslagactiviteiten, zeehavengebonden logistiek en distributie, aanverwante VAL-logistics en zeehavenondersteunende bedrijventerreinen.

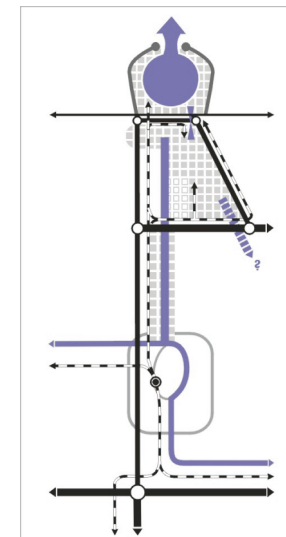
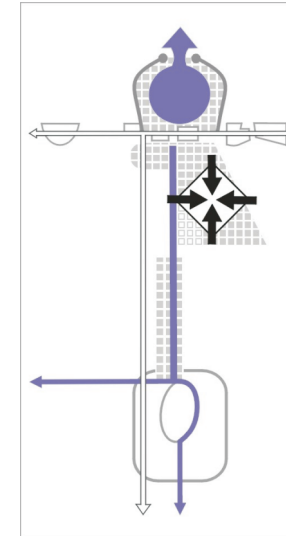
Mogelijkheden voor de inplanting van windturbines worden afgewogen ten aanzien van aspecten inzake het efficiënt economisch ruimtegebruik, veiligheidsaspecten, instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van vogelpopulaties en de landschappelijke structuur.

### 3. MULTIMODALE HINTERLANDVERBINDINGEN OP MAAT VAN DE ZEEHAVEN

De hinterlandverbindingen over de drie vervoersmodi worden volwaardig ontwikkeld op maat van de na te streven economische ontwikkeling en bijhorende goederenvolumes. Hiervoor worden de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met betrekking tot het hoofdwegen-, hoofdspoorwegen- en hoofdwaterwegennet uitgevoerd.

In overeenstemming met de bepalingen van het (ontwerp-) Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt in de loop van de planperiode een modal shift nagestreefd met een aanzienlijke vermindering van het aandeel van het wegverkeer (minstens 5%).

De hoofd-hinterlandverbindingen van de haven van Brugge-Zeebrugge zijn alle selecties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met betrekking tot het hoofdwegennet, het hoofdspoorwegennet en het hoofdwaterwegennet.



## **4. BEREIKBARE HAVEN MET VLOTTE INTERNE VERKEERSVERDELING**

### **4.1. WEGVERKEER**

De bereikbaarheid met het hinterland wordt verzekerd. Dit betekent dat de toegang tot de haven voor het wegverkeer functioneel wordt verduidelijkt. Er zijn twee belangrijke toegangen tot de haven: de (aan te passen) N31 en de Havenweg-Oost. Deze toegangen zijn verbonden met twee verbindingssassen met het hinterland: de N31-E40 en de AX-N49/A11. Naast de (te ontweperen) AX kan ook de N44 (Aalter-Maldegem) als primaire weg l een verdeelfunctie vervullen ten aanzien van het hinterlandverkeer voor de haven.

Voor het havengebied wordt een intern raamwerk van wegen uitgewerkt waarbij de functionele categorisering wordt aangegeven volgens de verbindende functie en toeganggevende functie van deze wegen.

Voor het gehele gebied geldt een zo groot mogelijke ontmenging van verkeerssoorten van enerzijds economisch havenverkeer, en anderzijds lokaal verkeer (woon-werk, fiets) en toeristisch verkeer. Ontmenging betekent evenwel niet dat hiervoor (uitsluitend) nieuwe infrastructuur moet aangelegd worden bovenop de geselecteerde primaire en secundaire wegen. Het openbaar vervoer (kusttram en bus) wordt (hoogwaardige) mogelijkheden geboden zowel voor de as langsheen de kust die de havenzone doorkruist als voor de bediening van het havengebied.

### **4.2. SPOORVERKEER**

Voor zowel de toegang tot de haven als voor de interne verkeersafwikkeling gaan we ervan uit dat op korte termijn de ontbrekende schakels uitgevoerd worden. Op deze wijze worden de aansluiting met het hoofdspoorwegennet en de interne bediening verbeterd.

### **4.3. WATERWEGEN**

Aangenomen wordt dat de aansluiting tussen de zeehaven van Brugge-Zeebrugge en het hoofdwaterwegennet verbeterd wordt zodat een waterweg met een internationale verbindingfunctie wordt gerealiseerd. De bestaande verbindingen met het hoofdwaterwegennet worden ('complementair') geoptimaliseerd:

- het bestaande kanaal Brugge-Gent (tot een niveau van 1.350 ton, in uitvoering) en de doortocht in Brugge;
- de estuaire vaart op de Scheldemonding.

Gelijktijdig moet de MAIS-studie verdergezet en gefinaliseerd worden met het oog op een beslissing over een (vernieuwd) nieuw kanaal.

#### **4.4. LEIDINGSTRATEN**

De huidige leidingstracés worden gevrijwaard. De aanleg van nieuwe pijpleidingen volgen de bestaande corridors.

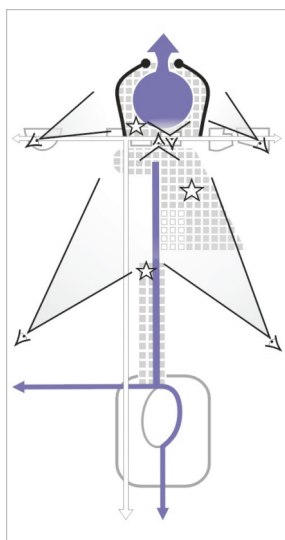
### **5. HAVEN MET DUIDELIJKE GRENZEN EN EFFECTIEVE BUFFERS**

De grenzen van het havengebied worden landschappelijk versterkt en gesymboliseerd.

Het betreft volgende lineaire elementen:

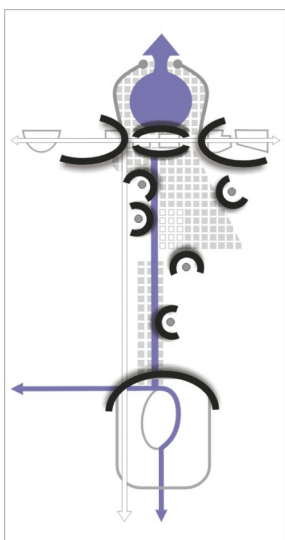
- de oostelijke en westelijke strekdam;
- het Boudewijnkanaal ter hoogte van Zwankendamme/Lissewege;
- de randzone van Glaverbel, Zeebrugge-vorming (Zwankendamme) en de westelijke transportzone;
- het Schipdonk- en Leopoldskanaal;
- de overgangszone tussen Heist en de oostelijke delen van de haven;
- de zuidelijke havenrandweg;
- de rand van de haventerreinen op de oostelijke oever van het Boudewijnkanaal ten zuiden van de Herdersbrug.

Deze landschappelijke en ruimtelijke grenstellende elementen zijn de dragers van verder in te richten volume- en/of afstandsbuffers. Afgewogen wordt welke gebieden effectief als buffer worden ingericht en aldus behoren tot het zeehavengebied.



## 6. LEEFBARE, AANTREKKELIJKE EN MILIEUVRIENDELIJKE HAVEN

- De havenactiviteiten worden zo ruimtelijk geordend en herordend dat de milieu-impact op de omliggende woonzone de grenzen van het goede nabuurschap niet overstijgen (afstandsregels in functie van het soort activiteit). Voor de toelaatbare activiteiten wordt een bovengrens inzake hinderlijkheid aangegeven. De emissies worden gecontroleerd zodat binnen het gebied geen verslechtering optreedt.
- Tussen haven en dorpen/badplaatsen/stadswijken wordt een visueel-esthetische en/of akoestische buffering uitgewerkt afhankelijk van gebied tot gebied.
- Binnen het havengebied verminderen brongerichte acties de hinder (lawaai, zicht, verlichting, geur en stof).
- De veiligheidsrisico's blijven binnen aanvaardbare marges en door de ontwikkeling van havenactiviteiten worden deze risico's niet verhoogd (LNG en andere SEVESO-bedrijven).
- Hierbij is het van belang dat ook in de nabijheid van de haven geen nieuwe hindergevoelige functies (bovenop de voorzieningen in de plannen van aanleg) worden ontwikkeld.



## 7. LEEFBARE DORPEN EN KWALITATIEVE OMGEVING

De woonkwaliteit in de "goed gebufferde" dorpen wordt versterkt door:

- behoud en versterken van de landschappelijke structuur en de functies eigen aan de open ruimte (natuur en landbouw in de polders);
- zoveel mogelijk behouden en versterken van het zicht op/contact met de open ruimte vanuit de dorpen;
- uitwerken van kwalitatieve dorpsranden;
- uitbouw van een lokaal veilig en autonoom weggennet, versterken van het openbaar vervoer waar 'isolatie' kan toenemen (bijvoorbeeld in Zwankendamme);
- versterken van de dorpscentra;
- stimuleren van akoestische isolatie.



## 8. HAVEN INGEBED IN EEN NATUURLIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

Aan grote aaneengesloten natuur- en natuurontwikkelingsgebieden binnen en buiten het zeehavengebied worden voldoende ontwikkelingsgaranties gegeven. Deze gebieden die behoren tot de natuurlijke structuur worden afgebakend buiten het zeehavengebied en zijn daarmee grensstellend ten aanzien van havenactiviteiten.

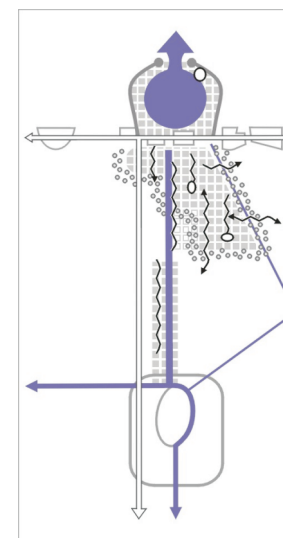
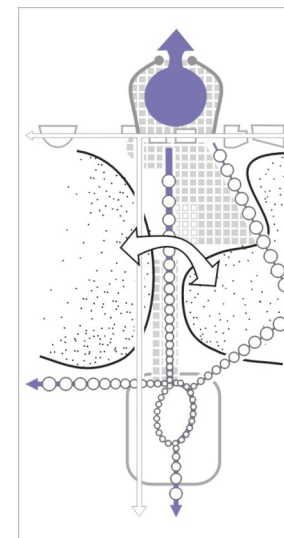
Het zeehavengebied wordt zo ontwikkeld en ingericht dat aan de elementen van de natuurlijke structuur buiten het zeehavengebied de nodige ontwikkelingskansen geboden worden. Dit kan gerealiseerd worden door middel van een goede afbuffering van het zeehavengebied, de interne zonering van havenactiviteiten, de inpassing van verkeersinfrastructuren, ...

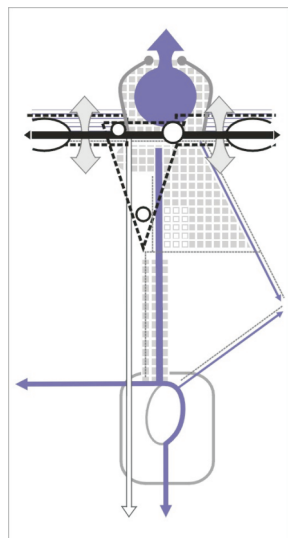
De landschappelijke structuur van het omgevende poldergebied wordt versterkt door de verdere uitbouw van landschapselementen die de grens van de haven aangeven. Deze landschappelijke inbuffering is gekoppeld aan de buffering omwille van leefbaarheidsvereisten van de omliggende polderdorpen. Visuele buffering en landschappelijke inpassing kan ook nagestreefd worden nabij de polderdorpen zelf en zelfs door landschapsbouw in het omgevend poldergebied. Buffers kunnen fungeren als verbinding met de natuurwaarden in het omliggende poldergebied.

## 9. EEN GROEN DOORADERDE HAVEN

Binnen de haven wordt het functioneren van de ecologische infrastructuur gegarandeerd. De basis hiervoor is de versterking van bestaande en de inrichting van nieuwe landschapselementen (lineaire en andere), restruimten en bermen van lijninfrastructuren. Deze elementen hinderen de uitbouw van de gewenste haveninvulling niet. De opbouw gaat zoveel mogelijk uit van natuur- en landschapselementen die meegaan met infrastructuurelementen in en rond de huidige haventerreinen. Hierbij worden eventueel natuurwaarden binnen en buiten het havengebied zoveel mogelijk met elkaar verbonden. Via natuurtechnische milieubouw (bijvoorbeeld faunatunnels, vistrappen, ...) worden menselijke artefacten (kanalen, spoorwegbermen, infiltratiebekkens, buffers, ...) ingepast in een ruimer ecologisch netwerk.

De elementen van de ecologische infrastructuur (gelegen binnen het zeehavengebied) worden waar mogelijk en/of nodig aangeschakeld aan de gebieden van de natuurlijke structuur (gelegen buiten het zeehavengebied).





## 10. EEN TOERISTISCHE EN LOKALE VERVOERSCORRIDOR TER HOOGTE VAN DE KUSTLAAN

De oost-westverbinding van de Koninklijke Baan met de verschillende badplaatsen en toeristisch-recreatieve voorzieningen langs de kustlijn mag niet doorbroken worden en wordt op schaal van de lokale en toeristische bewegingen aangepast en waar mogelijk gescheiden van het economisch verkeer.

## 11. DE HAVEN IS EEN GOEDE BUUR VAN HET KUSTTOERISME

De havenactiviteiten brengen het kusttoerisme in de naburige badplaatsen van Zeebrugge, Blankenberge en Heist niet in het gedrang. Op het vlak van de toegankelijkheid van de badplaatsen wordt zoveel mogelijk een gescheiden stelsel nagestreefd. De hinder (verkeersonleefbaarheid, lawaai, lichtvervuiling en visuele vervuiling) wordt beperkt.

Bovendien kan de haven een actieve rol spelen voor het toerisme. Zo zijn er toeristische potenties als cruisehaven. De bestaande jachthaven kan verder functioneren.

De site van de oude vismijn in de kern van Zeebrugge neemt een aparte plaats in. De ontwikkeling van deze potentie staat in relatie tot de draagkracht van de omgeving en de aanwezigheid en ontwikkeling van de haven. Deze site en het dorp Zeebrugge behoren niet tot het zeehavengebied.

Op het vlak van de ontsluiting wordt een zo groot mogelijke ontmenging van het haven- en toeristische verkeer nagestreefd op het primaire en secundaire wegennet.

## **12. EEN OPEN-RUIMTECORRIDOR TEN ZUIDEN VAN DE ACHTERHAVEN**

Bijzondere aandacht gaat uit naar het behoud en de versterking van de oost-westgerichte open-ruimteverbinding ter hoogte van Lissewege-Herdersbrug-Dudzele.

## **13. EEN GEMENGDE CONTACTZONE TUSSEN HAVEN EN STAD**

Voor de zone tussen de binnenhaven en de binnenstad van Brugge wordt de uitwerking van een stedelijk ontwikkelingsproject aanbevolen.

## HOOFDSTUK 7: KERNBESLISSINGEN EN RUIMTELIJKE STRUCTUURSCHETSEN

De (ruimtelijke) ontwikkelingsvisie voor het zeehavengebied en omgeving wordt neergeschreven in **kernbeslissingen** en vertaald in **ruimtelijke structuurschetsen**.

De ruimtelijke samenhang tussen de verschillende concepten komt hierbij tot uiting in de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor de zeehaven en omgeving. Deze wordt gevormd door het geheel van de ruimtelijke structuurschetsen.

Deze hypothese vormt het (ruimtelijk) referentiekader voor de voorgestelde kernbeslissing met betrekking tot de ontwikkeling van de zeehaven en omgeving. Deze hypothese wordt vertaald in een geheel van programma's (projecten) voor de realisatie van de gewenste ontwikkeling.

Op deze basis wordt als één van de actiepunten een voorstel van afbakening van het zeehavengebied en een voorstel van differentiatie van bestemmingscategorieën in het zeehavengebied opgemaakt (zie actieprogramma).

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

### Verzekeren van een aanbodbeleid

De haven van Brugge-Zeebrugge wordt verder uitgebouwd volgens de na te streven economische positie en ontwikkeling. In overeenstemming wordt een zeehavengebied afgebakend. Uitgangspunten zijn:

- De (globale) 'ruimtebalans' voor het zeehavengebied (voor de planperiode 2000-2030) is maatgevend en richtinggevend voor deze ontwikkeling (zie hoofdstuk 5 'Ontwikkelingsprogramma').
- In de eerste plaats wordt een ruimtelijke basisbehoefte gegarandeerd in voor- en achterhaven. De totaliteit van de beschikbare ruimte binnen de industriegebieden van de haven (cf. het vigerende gewestplan) voorziet globaal in deze mogelijkheid. Evenwel wordt de ruimte in de voorhaven als te krap beschouwd om de verwachte voorhavenactiviteiten op te vangen tijdens de planperiode.
- Daarnaast moet voorzichtigheidshalve naast deze basisbehoefte ook rekening gehouden worden met een 'meervraag'. Indicatief kan die enerzijds aangegeven worden door een normale reserve die bij de ontwikkeling moet aangehouden worden, anderzijds is er ook de mogelijke extra ruimtevraag die zich kan voordoen bij een expansief scenario van sommige sectoren (zie hoofdstuk 5).

### Gefaseerde aansnijding van het zeehavengebied

Voor de garantie van de ontwikkelingskansen van de zeehaven van Brugge-Zeebrugge wordt dus een ruimtelijk programma gevolgd op twee sporen. De principes zijn de stapsgewijze aansnijding, het zuinig ruimtegebruik en een selectief toewijzingsbeleid (rekening houdend met aspecten van milieuzonering).

**Spoor 1:** Direct aanbodbeleid ten aanzien van de ruimtelijke basisbehoefte bij ingang van de planperiode en tot op de middellange termijn als maatgevende grootte voor havenontwikkeling op korte en middellange termijn. Monitoring zal deze invulling opvolgen en de hieraan gekoppelde verhoging van de ruimte-productiviteit nastreven.

**Spoor 2:** Voorzien van een reservebeleid in de latere fases van de planperiode. Dit is een indicatieve grootte voor de havenontwikkeling op de lange termijn (einde van de planperiode of daarna). Monitoring zal dit concreet opvolgen.

Het (tentatief) kader voor deze ontwikkeling is aangegeven in de nota met betrekking tot het programma voor het zuinig ruimtegebruik, de fasering en de monitoring van de ontwikkeling van de zeehaven (zie ook actieprogramma).

In het **eerste spoor** van de ruimtelijke uitbouw wordt in verhouding tot de ingeschatte ruimtevraag een gedifferentieerd aanbodbeleid gevoerd waarbij de mogelijkheden van de diverse ruimtelijke kamers van het zeehavengebied aangesproken worden. Het strategisch plan geeft daarmee aan dat op vandaag de ontwikkeling van de voorhaven (voornamelijk westelijke strekdam) en achterhaven (voornamelijk terrein rond het zuidelijk insteekdok) wordt verdergezet om de basisbehoefte op de korte tot middellange termijn in te vullen.

Omdat dit aanbodbeleid 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". Hiermee wordt de noordwestelijke zone van de achterhaven ontwikkeld en in reconversie gebracht (zie verder 1.2.).

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. Deze streefdoelen worden gebaseerd op benchmarking, en worden gehanteerd bij beoordeling van uitbreiding van bestaande terminals en als doelstelling bij nieuwe activiteiten of havenklanten. Deze benchmarking wordt nader gespecificeerd bij de monitoringsactiviteiten.

Zo kan voldoende op voorhand een mogelijk ruimtetekort gesignaleerd worden en kan een stap-voor-stap ontwikkeling garandeerd worden. Doelstelling is het nastreven van een efficiënte benutting van de vrijgegeven 'delen' vooraleer nieuwe 'delen' worden aangesneden.

Binnen dit eerste spoor moet bijzondere aandacht worden besteed aan:

- de terreinen van de achterhaven, gelegen ten westen van het zuidelijk insteekdok, worden bij voorkeur stap voor stap aangesneden in de richting van de Dudzeelse Polder. Op deze wijze kan eventueel tussen de haventerreinen en de Dudzeelse Polder lange tijd een afstandsbuffer bewaard blijven. Niettemin wordt aangeraden de 'volumebuffer' onverwijld aan te leggen;
- de inschatting van een terreintekort tijdens, naar het einde of na de planperiode die een bijkomende aansnijding van terreinen verantwoord.

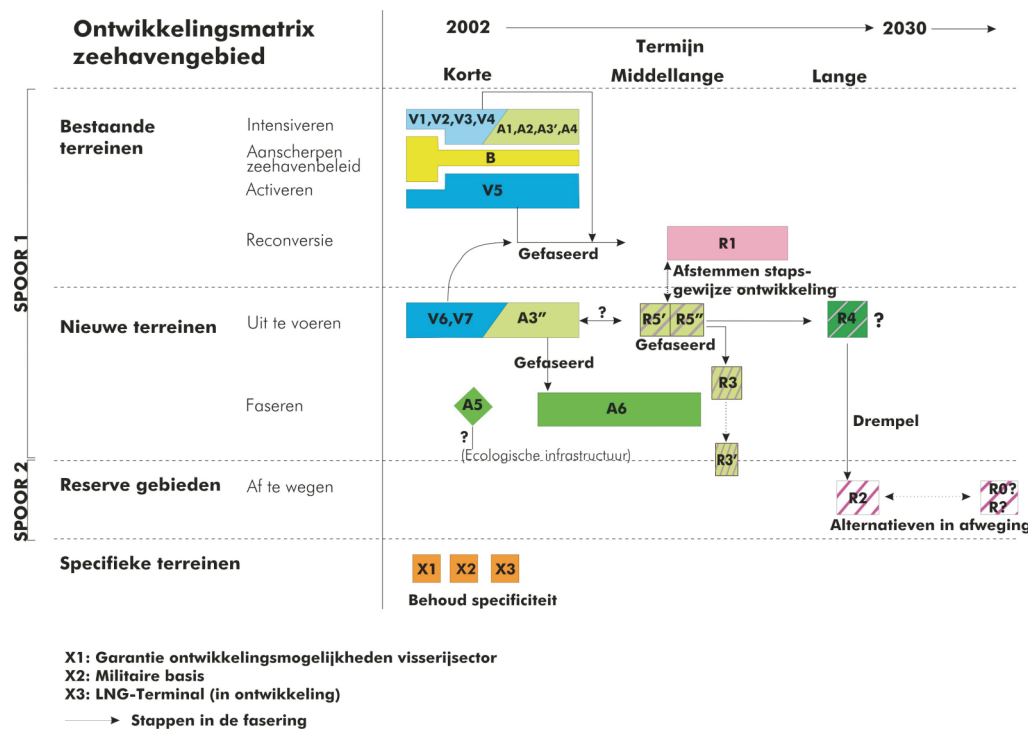
In het **tweede spoor** wordt een deel van de op vandaag in het gewestplan bestemde terreinen als 'reserve' aangeduid binnen het havengebied. Het moment, de mate en de wijze waarop deze reserves worden aangesneden is onderwerp van monitoring en verdere afweging. Als mogelijke reserve voor langere termijn,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

De hoofdlijnen van de gefaseerde ontwikkeling (spoor 1 en spoor 2) worden beschreven in volgend schema (zie figuur volgende bladzijde):

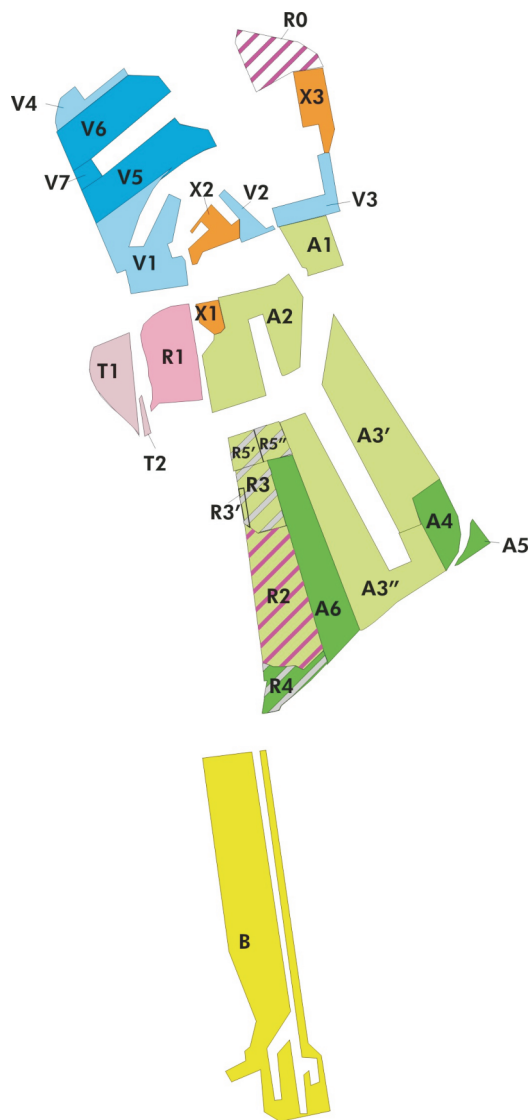
Per ruimtelijke kamer is aangegeven op welk moment en onder welke voorwaarden de ontwikkeling als zeehavengebied mogelijk is. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het beleid inzake:

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

Schema: tentatief voorbeeld overeenkomstig de principes bij de uitbouw van de haven



De gefaseerde ontwikkeling kan geografisch als volgt omschreven worden:



## 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. Hieronder verstaan we havenactiviteiten, havengebonden en havenondersteunende activiteiten. Bij het voeren van een effectief vestigingsbeleid is handhaving van de toewijzing en het permanent bewaken van het beschikbaar aanbod voor deze activiteiten gedurende de planperiode een noodzaak. Het is de taak van de havenbeheerder deze exclusieven door te vertalen in het concessiebeleid (uitgifte- en handhavingsbeleid).

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** activiteiten zoals logistieke en distributieactiviteiten (inclusief VAL) die verbonden zijn (door het behandelde product of goed) met de activiteit in eerste lijn. 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).

Tenslotte kunnen in bepaalde delen van het zeehavengebied ook activiteiten gevestigd worden die **havenondersteunend**<sup>1</sup> 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. Bij een ruim voldoende terreinaanbod wordt menig havenbeheerder in economisch slappe tijden in de verleiding gebracht om de eerste de beste economische activiteit die zich aandient, te accommoderen. Door een goed verankerd locatiebeleid kan die verleiding worden gereduceerd, hetgeen een waarborg is voor zuinig ruimtegebruik in de kwalitatieve zin van het woord. Het locatiebeleid zal onder meer gebaseerd zijn op milieuzonering. De havenbeheerder laat deze principes en concepten doorwerken in haar concessiebeleid.

<sup>1</sup> 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 kaaimuren (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 scheepsappara- tuur,...).

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

### 1.1. ONTWIKKELING VAN DE VOORHAVEN<sup>2</sup>

Aan de gewenste economische rol is gekoppeld het reeds uitgevoerde verdiepingsprogramma met een nautische toegang voor getijongebonden vaart tot 46 voet (14 meter) en getijgebonden vaart tot 55 voet (16,7 meter).

Deze uitvoering (diepgang) is aan monitoring onderhevig.

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/short-sea shipment (het betreft activiteiten die in een zeehaven gelegen zijn **vóór** een sluis). Ten behoeve van deze kansrijke havenactiviteiten wordt ten eerste een gepaste nautische toegang verzekerd en ten tweede een gericht aanbodbeleid aan geschikte haventerreinen gevoerd.

De gewenste wisselwerking tussen deepsea- en shortseadiensten vereist een ruimtelijk aanbodbeleid (ruimte aan de kaai) tijgebonden/diepzeefaciliteiten. 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 containertrafiek resten bijkomende belangrijke reserves. Voor de ro-ro-trafiek zijn geen of nauwelijks uitgeruste terreinen beschikbaar zijn. Voor de eerstgenoemde trafieken worden bestaande mogelijkheden

<sup>2</sup> 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".



geïntensifieerd. Voor de tweede trafiek geldt dat alle haalbare mogelijkheden binnen de westelijke en oostelijke voorhaven worden ontwikkeld op korte en middellange termijn (zie ruimtelijk programma), in afwachting van het strategisch haveninfrastructuurproject.

Deze ontwikkeling houdt concreet de volgende elementen in die ook in het actieprogramma worden opgenomen:

- de capaciteit van de bestaande containerterminals wordt eerst maximaal benut (Flanders Container Terminals - FCT en Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge - OCHZ);
- de capaciteit van de bestaande ro-ro terminals is reeds intensief benut en deze benutting wordt hooggehouden (P&O - North Sea Ferries Terminal; P&O - Stena Line Terminal; CTO Hessenatie Terminal en de Sea-Ro Terminals aan de Zweedse Kaai en de Britanniaterminal). De herinrichting van het Britanniadok kan een beperkte capaciteitsuitbreiding inhouden;
- om het aanbodbeleid op korte termijn te verzekeren (in functie van verwachte investeringen) wordt onverwijld het ontworpen Albert II-dok uitgevoerd. Zo worden bijkomende faciliteiten voor vooral containerterminals aangeboden en daarnaast ro-ro terminals. Bij de uitvoering van deze terminal wordt een geflankeerd programma uitgevoerd met betrekking tot de instandhouding van de Sternenpopulatie door herlokalisatie van hun broedgelegenheid;
- het aanbodbeleid voor container- en ro-ro trafieken tijdens de planperiode wordt verzekerd. Hiervoor wordt een strategisch haveninfrastructuurproject uitgewerkt dat op de middellange termijn voorziet in een geschikt aanbod. Gelet op de beperkte ruimtelijke mogelijkheden van de westelijke voorhaven en de reservering van de oostelijke voorhaven (LNG-terminal) wordt op deze wijze ruimte gezocht buiten de 'klassieke' voorhaven.

Om aan deze opgave te voldoen moet de nautische toegankelijkheid van het noordwestelijk deel van de achterhaven grondig verbeterd worden.

Op deze wijze wordt ruimte voorzien voor kansrijke shortsea ro-ro trafieken (en shortsea-deapsea ro-ro combinaties) enerzijds en komt in de voorhaven ruimte vrij die optimaler voor deepsea-containertrafieken kan gebruikt worden.

## **1.2. STRATEGISCH HAVENINFRASTRUCTUUR-PROJECT (BINNEN DE PLANPERIODE)**

### **1.2.1. DEFINITIE**

Voor de ontwikkeling van kansrijke "type voorhavenactiviteiten" wordt binnen de planperiode een strategisch haveninfrastructuurproject uitgevoerd. 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' zeesluis. Het tweede aspect betreft de reservatie van terreinen ten zuiden van de bestaande Visartsluis en ter hoogte van het noordelijk deel van het Boudewijnkanaal en terreinen aanliggend aan het Verbindingsdok (ten noorden en ten zuiden). Het gebied van het Prins Filips- en Oud-Ferrydok wordt in functie van deze mogelijkheden als potentie aangeduid. Na sanering en herinrichting als zeehaventerrein komen ook de terreinen van het vroegere Carcoke in aanmerking voor zeehavenactiviteiten.

### **1.2.2. ALTERNATIEVEN INZAKE NAUTISCHE TOEGANG**

De verbetering van de nautische toegankelijkheid kan gerealiseerd worden middels twee inrichtingsalternatieven 'open-getijzone' en 'snelle zeesluis'. Hierover wordt nu geen definitieve keuze gemaakt. Vanuit het gezichtspunt van hun bijdrage tot de gewenste economische ontwikkeling beschouwen we deze voorstellen als superieur ten opzichte van het alternatief om het gebied in te zetten als achtergrondruimte voor de voorhaven. Enkel door het aanbieden van dergelijke infrastructuur wordt het mogelijk geacht

om voldoende in te spelen op de nood aan geschikte ruimte voor 'voorhavenactiviteiten' en het scheppen van mogelijkheden voor kansrijke trafieken (combinatie shortsea/deepseatrafieken).

Er wordt uitvoering gegeven aan deze keuze door de verdere onderlinge afweging van beide alternatieven (zie actieprogramma). Hierbij is van belang een meer omvattende en vergelijkende kosten-batenratio op te stellen met aandacht voor: de bijdrage tot de economische ontwikkeling, de technische haalbaarheid, de milieueffecten, ...

### 1.2.3. GEFASEERDE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Onafhankelijk van het gekozen alternatief wordt aangenomen dat de investering in een dergelijk infrastructureel project een majeure ingreep is in de haven. Hier kan verwacht worden dat er voldoende baten tegenover staan. Dit impliceert de opgave om voldoende haventerreinen te ontsluiten met deze infrastructuur. Concreet wordt uitgegaan van de aanwending van het noordwestelijk deel van de achterhaven. Afhankelijk van de kosten-batenratio, de vraag naar terreinen en de afweging van de effecten op het milieu wordt voorgesteld het gebied bij voorkeur gefaseerd te ontwikkelen (vanuit de zeezijde landinwaarts). In de figuur zijn dit achtereenvolgens:

- 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 eveneens in overweging genomen worden voor het strategisch haveninfrastructuurproject de niet-opgehoogde terreinen R3'.

De afweging van inrichtingsalternatieven zal plaatsvinden binnen deze ruimtelijke contouren. Bij verdere keuzevorming zal de

aansnijding van de delen die nog niet zijn opgehoogd gemotiveerd en met de nodige maatregelen omkleed worden met inachtnaam van de vigerende regelgeving op Vlaams en Europees niveau.

Bij de actuele ontwikkeling van de achterhaven houdt de havenbeheerder rekening met de eventuele infrastructurele consequenties van deze inrichtingsalternatieven zodat geen hypotheek worden gelegd op eventuele uitvoering van het strategisch haveninfrastructuurproject.

Verdere aansnijding van terreinen (stap 3, terrein R2) wordt vandaag niet voorzien. Deze eventuele vraag is onderwerp van monitoring gedurende de planperiode en toekomstige afweging van meerdere alternatieven.

### 1.2.4. OPTIMALISATIE VAN DE HUIDIGE SITUATIE

In afwachting van de realisatie van een strategisch haveninfrastructuurproject is omwille van de nuttige aanwending van de bestaande haveninfrastructuur en havengebied op de korte termijn het opnieuw in gebruik nemen van de Visartsluis belangrijk (een ingreep met een geringe kost in vergelijking met het onmiddellijk belang). Dit komt ten goede aan de vlotte passage van de vissersvloot en andere schepen die niet dwingend op de Vandammesluis zijn aangewezen. Het geeft een afname van de congestie van de Vandammesluis, hetgeen tijdswinst betekent en zeker zal ten goede komen aan een vlottere bediening van de achterhaven. Het is ook ten dele een antwoord aan de risico's verbonden aan het feit dat de achterhaven nu slechts via één sluis wordt bediend.

In het kader van de gewenste ontwikkeling wordt deze ingreep evenwel niet als een finaliteit begrepen.

### 1.2.5. NOODZAAK TOT RECONVERSIE

Onafhankelijk van het inrichtingsalternatief dat gerealiseerd wordt is het aanwenden van het gebied Prins Filipsdok, het Oud-Ferrydok en de site van Carcokes een vereiste. Het gebruik van deze terreinen op lange termijn voor type voorhavenactiviteiten kan compatibel zijn

met de toepassing op korte termijn, meer bepaald als 'achtergrondruimte' voor de bestaande activiteiten in de voorhaven (meer bepaald voor deze ter hoogte van de zone Môle-Westerschiereiland en het Albert II-dok). Dit zorgt in elk geval in de voorhaven voor een verhoging van de capaciteit aan stapelruimte voor ro-ro verkeer. Het gebruik van de terreinen ter hoogte van het Prins Filipdok en Oud-Ferrydok als achtergrondruimte vergroot dan ook de mogelijkheden om de voorhaven optimaal te gebruiken.

### 1.3. REKENING HOUDEN MET RESERVES OP DE LANGERE TERMIJN

Aangenomen wordt dat in de planperiode, bij het verhogen van de ruimte-efficiëntie, de totaliteit van de oppervlakte van de als industriegebieden van de haven bestemde terreinen niet hoeft aangesneden te worden. Uit deze afweging blijkt dat delen van de niet-opgespoten terreinen in het zuidwestelijk deel van de achterhaven (de Dudzeelse Polder) niet tijdens de planperiode moeten uitgegeven worden. Deze terreinen bezitten evenwel op basis van hun kwalitatieve aspecten (onder meer door de ligging en infrastructurele ontsluitingsmogelijkheden en mogelijkheden tot inpasbaarheid ten aanzien van de omgeving vanuit landschappelijk, milieu- en leefbaarheidsstandpunt) **potenties voor havenontwikkeling**. Dit betekent dat deze terreinen beschouwd moeten worden als mogelijke alternatieven wanneer op lange termijn een afweging moet gemaakt worden in functie van de verdere (ruimtelijke) havenontwikkeling. Om deze redenen blijven deze terreinen opgenomen in het zeehavengebied (net zoals alternatieve mogelijkheden binnen de oostelijke strekdam). De Dudzeelse Polder is bezwaard door een beschermingsstatus (Vogelrichtlijn- en Habitatgebied). Uiteraard zal een uiteindelijke overweging om deze terreinen aan te snijden voor havenactiviteiten, onafhankelijk van de planologische bestemming van het gebied, pas kunnen als wordt aangetoond dat er geen andere **alternatieven** zijn met minder schade voor de beschermde aanwezige natuurwaarden en anderzijds het groot openbaar belang voor de aansnijding bewezen is.

Als de voortgang van de economische ontwikkeling van die aard is dat, bij het voldoen van de streefdoelen inzake intensief ruimtegebruik, zich tijdens de planperiode toch een vraag stelt ten aanzien van deze uitgifte van deze terreinen, dan wordt deze vraag beantwoord zoals omschreven in kernbeslissing 5.1. (omgaan met de natuurwaarden in de Dudzeelse Polder).

Tenslotte gelden uiteraard ook de reserves binnen de oostelijke strekdam, maar bezwaard door de LNG-terminal. Het betreft de wateroppervlakte ten noorden van de bestaande LNG-terminal die voor een eventuele uitbreiding van de LNG-terminal zelf in aanmerking kan komen. Op lange termijn kan deze zone gereserveerd blijven voor havenactiviteiten. In dit gebied is een (mogelijks nog uit te breiden) tussentijdse broedgelegenheid voor sternenvogels.

### 1.4. 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.

De havenbeheerder situeert de stapsgewijze ontwikkeling in het kader van de gedifferentieerde en gefaseerde aanpak van de ontwikkeling van de achterhaven.

Aan deze ontwikkeling zijn een aantal aandachtspunten verbonden:

- het ruimtegebruik bij bestaande havenactiviteiten (bijvoorbeeld autoparkeerterreinen) wordt geïntensifieerd in functie van meervoudig en/of efficiënter ruimtegebruik van deze terreinen. Inrichtingsconcepten en ruimtelijke-logistieke concepten worden

onderzocht op hun toepasbaarheid en economische haalbaarheid. Bij uitgifte van nieuwe terreinen worden haalbare voorwaarden inzake intensief ruimtegebruik ingebouwd. Haven terreinen kunnen bijvoorbeeld ingericht worden (als haveninfrastructuur) en zo aangeboden worden dat de concessiehouders deze voorwaarden kunnen halen;

- de kernbeslissing houdt in dat het zuidelijk insteekdok verder wordt uitgebouwd, de gronden bouwrijp worden gemaakt en de ontwikkelingsinfrastructuur aan zee- en landzijde wordt aangelegd;
- de aansnijding van deze terreinen in de richting van de Dudzeelse Polder verloopt bij voorkeur gefaseerd en wordt gestuurd op basis van een monitoring systeem. De nu feitelijke afstandsbuffer ten aanzien van de Dudzeelse Polder wordt omgezet in een volumebuffer (ten oosten en ten noorden van de Dudzeelse Polder);
- de terreinen in de achterhaven, die niet aansluiten bij de kaaien, kunnen voorzien worden voor logistieke en distributieactiviteiten (zie volgend punt).

### 1.5. 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 (gelegen ten zuiden van de Visartsluis) als alternatief of in afwachting van de eventuele ontwikkeling van ruimte aan diepwaterkaaien in deze kamer;
- terreinen in de achtergrond van ruimte aan de kaaien van het zuidelijk insteekdok;

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

### 1.6. 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.

Uit deze argumentatie volgt de aanwijzing dat de 'ruimtelijke potenties' voor maritiemgebonden ontwikkeling worden aangewend. Hierbij wordt rekening gehouden met het bestaande 'historisch actief' (bestaande niet-maritiemgebonden bedrijven). In het kader van het overleg tussen de MBZ, Stad Brugge en wvi is een kader ontwikkeld voor de uitgifte en het beheer van deze terreinen (zie specifieke nota betreffende het beheer en de ontwikkeling van de Brugse binnenhaven). Hiervoor zullen verder de gepaste instrumenten aangewend en uitgewerkt worden om het zeehavenbeleid te realiseren.

Het betreft 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). De afbakening van dit gebied zal voorbereid worden in overleg tussen de Stad Brugge en de MBZ (ter voorbereiding van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan). Deze afbakening zal de grens vormen tussen het zeehavengebied en het stedelijk gebied. De activiteiten die toegelaten worden in dit deel van het stedelijk gebied zullen geen hypotheek leggen op de ontwikkeling van het havengebied.

### 1.6.1. RUIMTEGEBRUIK IN DE BRUGSE BINNENHAVEN

Aan dit gebied zijn evenwel beperkte ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gekoppeld in functie van de zeehaven. Aangenomen wordt dat de Brugse binnenhaven in het geheel van de zeehaven een specifieke economische rol vervult (cf. huidige goederentrafieken). Deze rol is te onderscheiden van deze van de voor- en achterhaven. Gekozen wordt om dit gebied ook in de toekomst een specifieke rol te laten opnemen. Voor deze rol zijn diverse invullingsmogelijkheden:

- complementair inzake zeehavenactiviteiten ten opzichte van de activiteiten in voor- en achterhaven. Dit betekent dat ruimte wordt gereserveerd voor zeehavenactiviteiten die om (economische) redenen bij voorkeur niet worden gelokaliseerd aan de hoogwaardige kaairuimte in de voor- en achterhaven. Bij de reconversie van de zone van het Prins Filips- en Oud-Ferrydok (cf. strategisch haveninfrastructuurproject) kan een deel van de aldaar gelokaliseerde (zeehaven)activiteiten bijvoorbeeld naar de Brugse binnenhaven verplaatst worden;
- ondersteunende activiteiten ten aanzien van de zeehaven (logistieke en distributiefuncties, zakelijke dienstverlening, technisch ondersteunende bedrijven, kantoren van havenbedrijven, ...).

Aangenomen wordt dat binnen de planperiode geen bijkomende ruimte (buiten de industriegebieden van de haven aangeduid op de vigerende gewestplannen) moet gereserveerd worden voor de economische ontwikkeling van de Brugse binnenhaven. Nadruk ligt bij de vernieuwing en optimalisatie (en reconversie) van de

bestaande haventerreinen in de Brugse binnenhaven. In het bijzonder zal een sturend beleid gevoerd worden om het toekomstige aanbod te richten naar een evenwichtig beheer tussen het vrijwaren en activeren van de potenties van het gebied als zeehavengebied en de historisch gegroeide rol van dit gebied:

- er wordt gestuurd naar een **omschakelingsbeleid** waar bij de stopzetting van bestaande activiteiten en wijziging van eigendom nieuwe activiteiten beoogd worden die een meerwaarde bieden aan de haven en havenactiviteiten zodat een selectief omschakelingsbeleid over een langere periode uitgevoerd kan worden;
- ook zal een **aanbodbeleid** gevoerd worden door voor elk van **de verschillende terreintypologieën van de watergebonden terreinen** in de havenzone Brugge een aantal ha voor nieuwe bedrijfsvestigingen in portefeuille te hebben. Dit kan gerealiseerd worden via het concessiebeheer voor de terreinen van de MBZ en het recht van wederinkoop van de wvi;
- het gewenste zeehavenbeleid is het meest gewenst voor deze terreinen die palen aan de waterinfrastructuur. Voor deze terreinen zal, in overeenstemming met de potenties op de korte tot lange termijn, een aangescherpt **locatie- en uitgiftebeleid** gevoerd worden;
- het gewenste zeehavenbeleid is minder dwingend in de overige zones, deze die niet aan de waterinfrastructuur gelegen zijn. Hier gelden immers geen dwingende ruimtelijke of functionele argumenten. Het havenondersteunend karakter van de bestaande bedrijvigheid is weliswaar gering maar niettemin aanwezig. Het gebied heeft wel specifieke potenties voor een verdere ontwikkeling voor droge havenactiviteiten inzake logistiek, distributie en eventueel ook industrie, alle ondersteunend voor de zeehaven;
- bij het stopzetten van activiteiten (bijvoorbeeld om redenen eigen aan het bedrijf) zal dit aanbod aangewend worden in het kader van het zeehavenbeleid (terugkoopbeleid).

Bij het uitstippelen van een zeehavenbeleid in de Brugse binnenhaven is er een constante bezorgdheid ten overstaan van de

rechtszekerheid van de bestaande bedrijvigheid (historische en recent op deze terreinen gevestigd) en de reeds genomen engagementen. Voor deze bedrijvigheid wordt gewerkt met de term **'het historisch actief'**.

Beleidsmatig kan afgesproken worden om deze bestaande bedrijvigheid zekerheid te verschaffen. Concreet betekent dit de garantie om de bestaande bedrijfsactiviteiten verder te zetten op de reeds verworven gronden. Ook worden de eventueel verworven rechten op aanpalende gronden (als uitbreidingsmogelijkheden) gehonoreerd. Concreet zal deze beleidskeuze zijn doorwerking moeten vinden bij het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen. De vigerende plannen van aanleg laten dit toe. Met deze aspecten zal rekening moeten gehouden worden bij de uitwerking van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de haven.

### 1.6.2. NAUTISCHE TOEGANKELIJKHEID VAN DE BRUGSE BINNENHAVEN

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.

Omdat de kost van het verzekeren van de nautische toegang in verhouding moet staan tot de economische baten van deze maritiemgebonden ontwikkeling is een voorkeursoplossing de kruising van de AX met het Boudewijnkanaal door middel van een beweegbare brug.

Er wordt gekozen voor een brugconstructie in overeenstemming met de eisen van de nautische toegankelijkheid. Dit betekent dat met een vrije doorvaarthoogte van ongeveer 15 m ongeveer 80% van de zeeschepen die de Brugse binnenhaven aanlopen, ongehinderd de haven kunnen bereiken.

Gelet op de aard en de frequentie van de scheepvaartbewegingen zal bij een dergelijke constructie de brug eenmaal per dag moeten

opengaan. De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de binnenhaven zijn van die aard dat een sterke toename van het scheepsverkeer, hetgeen opening van die beweegbare brug vereist, momenteel niet verwacht wordt.<sup>1</sup>

### 1.7. ONTWIKKELING EN BEHEER VAN SPECIFIEKE HAVENZONES

Binnen het zeehavengebied hebben volgende zones specifieke ontwikkelingsperspectieven:

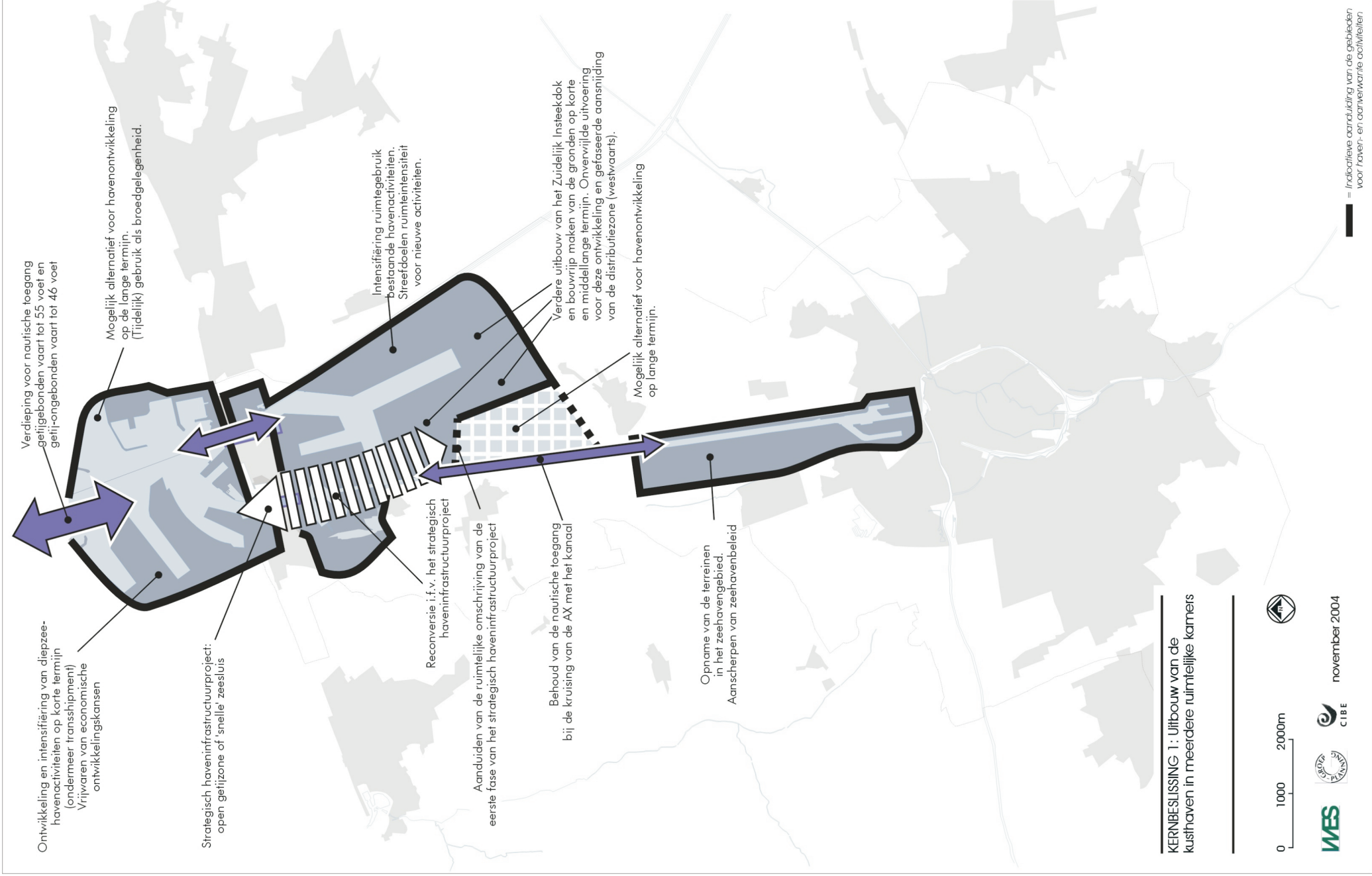
- de zone voor de vissershaven en aanverwante visverwerkende activiteiten (European Fish Centre EFC - Zeebrugse Visveiling ZV) met voldoende ontwikkelingsgaranties (de havenbeheerder biedt eventueel mogelijkheden aan op overige havendelen, bijvoorbeeld in distributiezones);
- de zone van de militaire 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.

Deze zones worden opgenomen in het zeehavengebied maar krijgen een specifieke functie, eigen aan de typeactiviteit, en met de aanduiding dat bij een eventuele stopzetting van de activiteit het gebied de algemene functie 'zeehavengebied' behoudt.

### 1.8. OVERIG RUIMTEGEBRUIK

Windturbines kunnen ingeplant worden mits afweging ten aanzien van onder meer: efficiënt economisch ruimtegebruik, veiligheidsaspecten, instandhoudingsdoelstelling voor vogelpopulaties en de landschappelijke structuur. Hiervoor zijn afwegingskaders beschikbaar.

<sup>1</sup> De terreinoppervlakte (verwerkingscapaciteit van de overslag en opslag) bepalen de capaciteit van de aan te voeren goederen. Een voorzichtige raming leert dat een verdubbeling van de bestaande aanvoer (en de daarmee verbonden scheepsbewegingen) al een zeer maximaal scenario is.



## KERNBESLISSING 2 - AANBIEDEN VAN EEN MULTIMODALE ONTSLUITINGSINFRASTRUCTUUR

In overeenstemming met de visie op de economische positie en ontwikkeling wordt de ontsluitingsinfrastructuur multimodaal en gefaseerd uitgebouwd. Dit kadert binnen het ontwikkelingsperspectief voor de lijninfrastructuren van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de na te streven Modal Shift (ontwerp - Mobiliteitsplan Vlaanderen).

### KERNBESLISSING 2.1.: UITBOUW VAN HET HOOFDWEGENNET EN TOEGANG TOT DE HAVEN

De verbindingen met het hinterland worden uitgebouwd (in de eerste vijf tot tien jaar van de planperiode) volgens het ontwikkelingsperspectief van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Er zijn twee belangrijke verbindingssassen geselecteerd:

- hoofdwegen AX (tussen Westkapelle en Blauwe Toren) en de A11 (N49), en de N44 als verbinding tussen de A11 (N49) en de A10 (E40);
- 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 vervult dezelfde functie voor het verkeer komende van de N49/A11. Deze primaire weg II heeft zowel een verbindende functie tussen de verschillende ruimtelijke kamers 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.

### NADERE UITWERKING

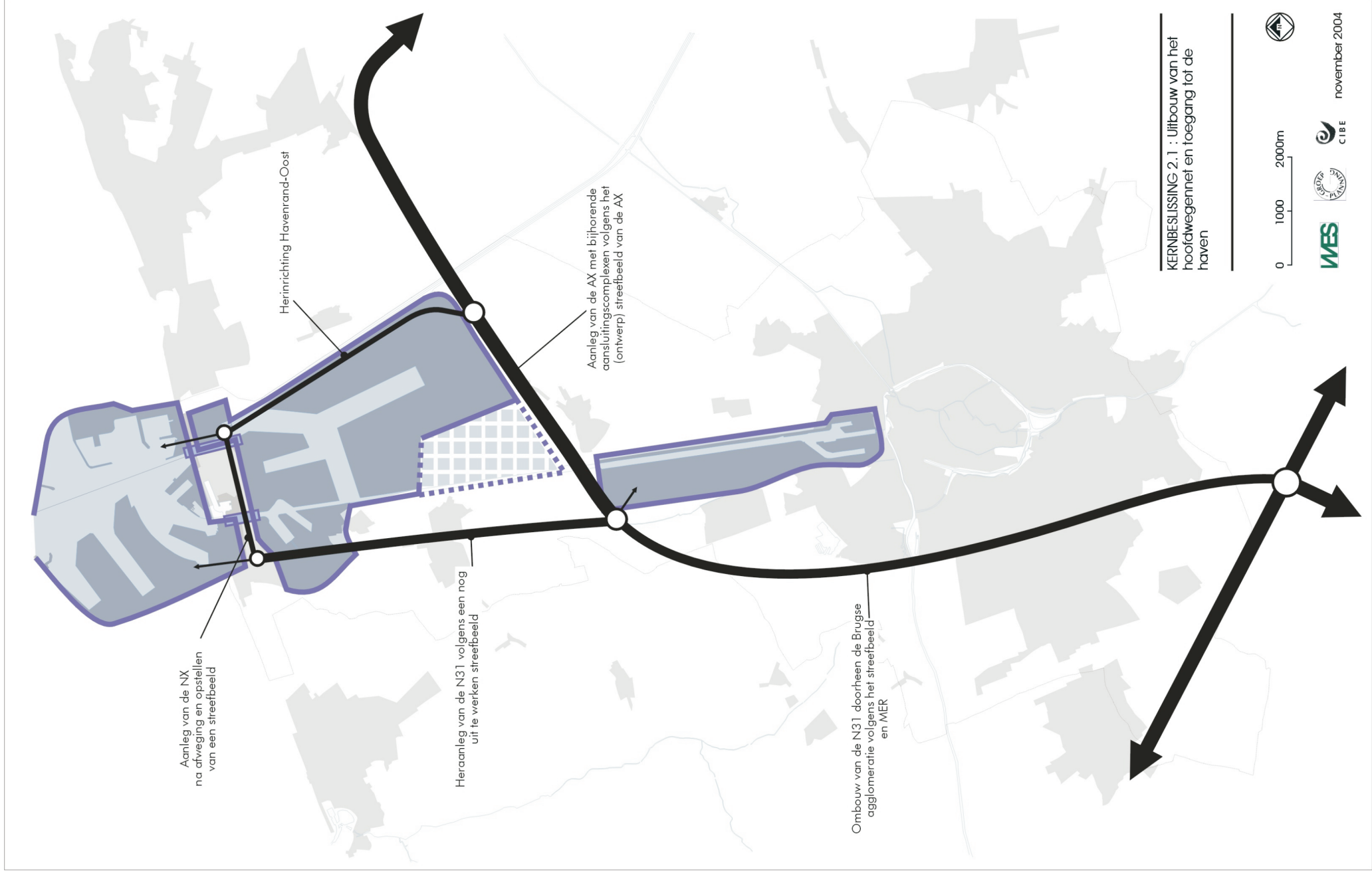
2.1.1. De aanleg van de AX tussen de N31 en de N49, met bijhorende aansluitingscomplexen ter hoogte van de A. Ronsestraat, enerzijds, en de N31, anderzijds, volgens de bepalingen van het (ontwerp-)streefbeeld voor de AX verloopt gefaseerd. In de eerste plaats wordt de verbinding tussen het knooppunt AX/A. Ronsestraat en het knooppunt AX/N49/A11 aangelegd. Deze hoofdweg A11/AX verzorgt als onderdeel van het hoofdwegenet op niveau Vlaanderen de verbinding tussen de Vlaamse zeehavens. In tweede instantie wordt de AX vervolledigd tot aan de N31.

2.1.2. De ombouw van de N31 doorheen de Brugse agglomeratie volgens het betreffende streefbeeld.

2.1.3. De uitwerking van een streefbeeld voor de N31 tussen de aansluiting met de AX en de Kustlaan (Zeebrugge). Het streefbeeld houdt rekening met de leefbaarheid van Lissewege, de lokale verkeersstructuur, de verbetering van de toegang tot de transportzone en de verbetering van de toegang tot het bedrijf Glaverbel (rekening houdend met de leefbaarheid van Zwankendamme). De aanwijzingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan Brugge worden meegenomen in deze uitwerking.

De toegang tot de zone ter hoogte van het Prins Filips-/Oud-Ferrydok, de ontsluiting van de Transportzone en een aansluitingscomplex, wordt hierop ingepast. Ook een nieuwe ontsluiting van Zwankendamme-dorp, na uitbreiding van de spoorbundels, wordt voorzien.





KERNBESLISSING 2.1 : Uifbouw van het hoofdwegenet en toegang tot de haven



november 2004

## KERNBESLISSING 2.2. - UITBOUW VAN HET SPOORWEGENNET

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 (**rangeerstation**), dat binnen het zeehavengebied wordt opgenomen.

De spoortoegang tot de haven, de spoorontsluiting met het achterland en de vormingsinfrastructuur worden afgewerkt. 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.

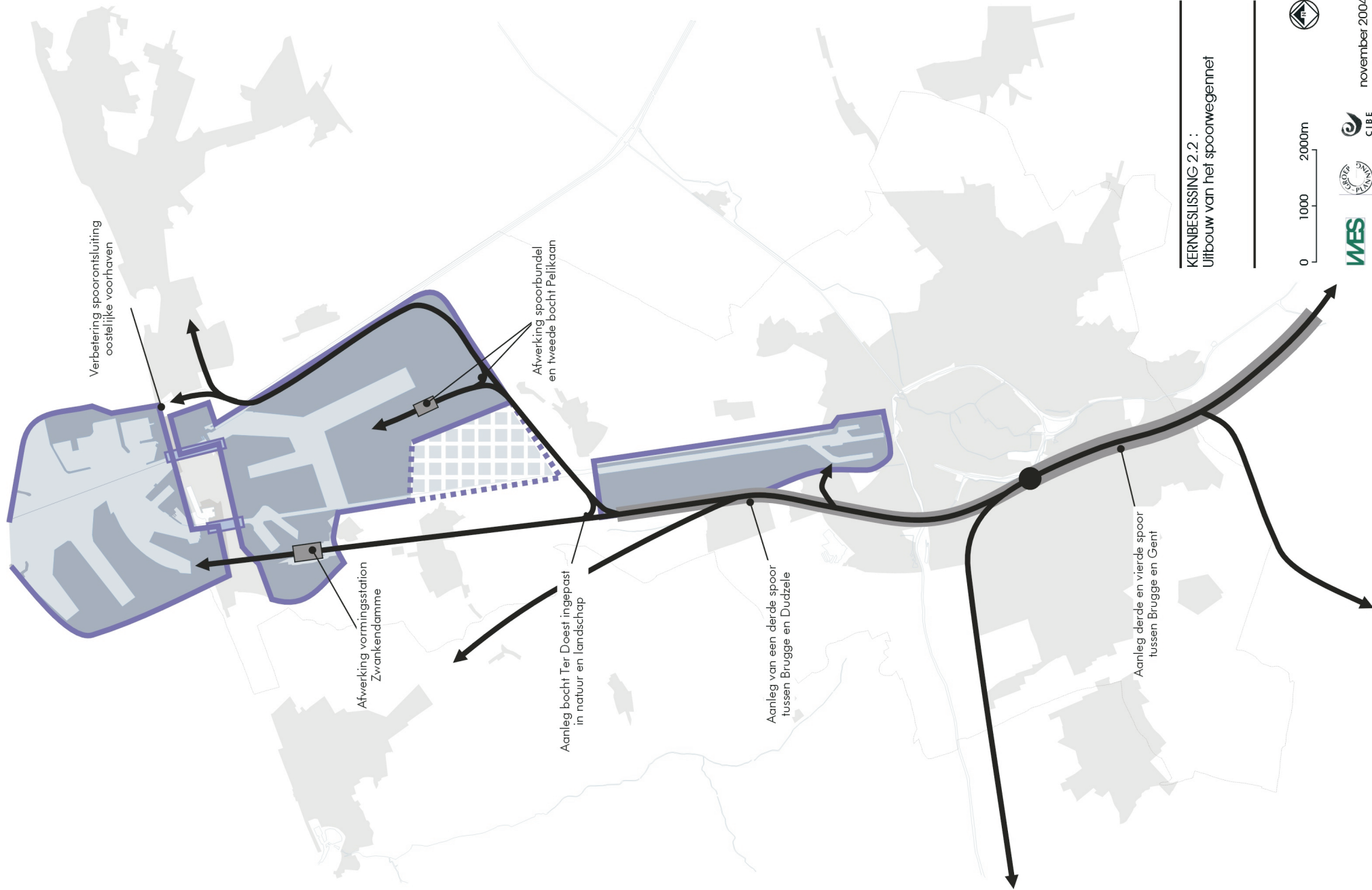
### NADERE UITWERKING

Hiervoor worden volgende projecten uitgevoerd op korte en middellange termijn:

- 2.2.1. Capaciteitsuitbreiding vormingsstation (en toegang) ter hoogte van Zwankendamme en de capaciteitsuitbreiding 'bundel Pelikaan' en tweede (oostelijke) bocht.
- 2.2.2. De aanleg van de bocht van Ter Doest, tussen de lijn 51B (Brugge-Knokke) en de lijn 51A (Brugge-Zeebrugge).
- 2.2.3. De aanleg van een derde spoor Brugge-Dudzele.
- 2.2.4. De aanleg van een derde en vierde spoor van de lijn Brugge-Gent.
- 2.2.5. Aanduiding van een bebouwingsvrij te houden strook langsheen het aan te duiden tracé van de AX. Deze strook is bedoeld voor een mogelijke toekomstige

spoorverbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen-Linkeroever.

- 2.2.6. In functie van de leefbaarheid van Zeebrugge worden maatregelen uitgewerkt om voor de spoorverbinding met de Zweedse kaai een minder hinderlijke bedrijfsvoering na te streven.
- 2.2.7. De verbeterde spoorontsluiting naar de oostelijke voorhaven.



Verbetering spoorontsluiting  
oostelijke voorhaven

Afwerking vormingsstation  
Zwanke Damme

Aanleg bocht Ter Doest ingepast  
in natuur en landschap

Aanleg van een derde spoor  
tussen Brugge en Dudzele

Aanleg derde en vierde spoor  
tussen Brugge en Gent

Afwerking spoorbundel  
en tweede bocht Pelikaan

**KERNBESLISSING 2.2 :**  
Uitbouw van het spoorwegennet



november 2004

### **KERNBESLISSING 2.3. - VERBETEREN VAN DE VERBINDING MET HET HOOFDWATERWEGENNET**

De aansluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge op het hoofdwatwegennet wordt, in overeenstemming met de toenemende rol van deze modus in het kader van de ontsluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge, geoptimaliseerd.

#### **NADERE UITWERKING**

- 2.3.1. De vaart (via de kust en Schelde-estuarium) kan gebeuren door middel van binnenvaartschepen die voldoen aan de estuaire vaartvereisten, of door in te leggen dokscheep, of door het inleggen van kruipcoasters of zelfs zeewaardige duwbakken. Een mogelijke competitieve en duurzame exploitatie zal zonder verwijl door de Vlaamse overheid worden ondersteund. 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 ondersteuning wordt volgehouden totdat er een andere duurzame verbinding met het hoofdwatwegennet is gerealiseerd, tenminste indien de conclusies van de te finaliseren MAiS-studie dit alternatief aangeven en indien de toets aan de regels van de Europese unie dit toelaten. Dit omvat een continuïteit in de tijd totdat de doelstelling gehaald is en behouden blijft.
- 2.3.2. 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. De keuze hieromtrent

wordt genomen op basis van aanwijzingen van de te finaliseren MAiS-studie.

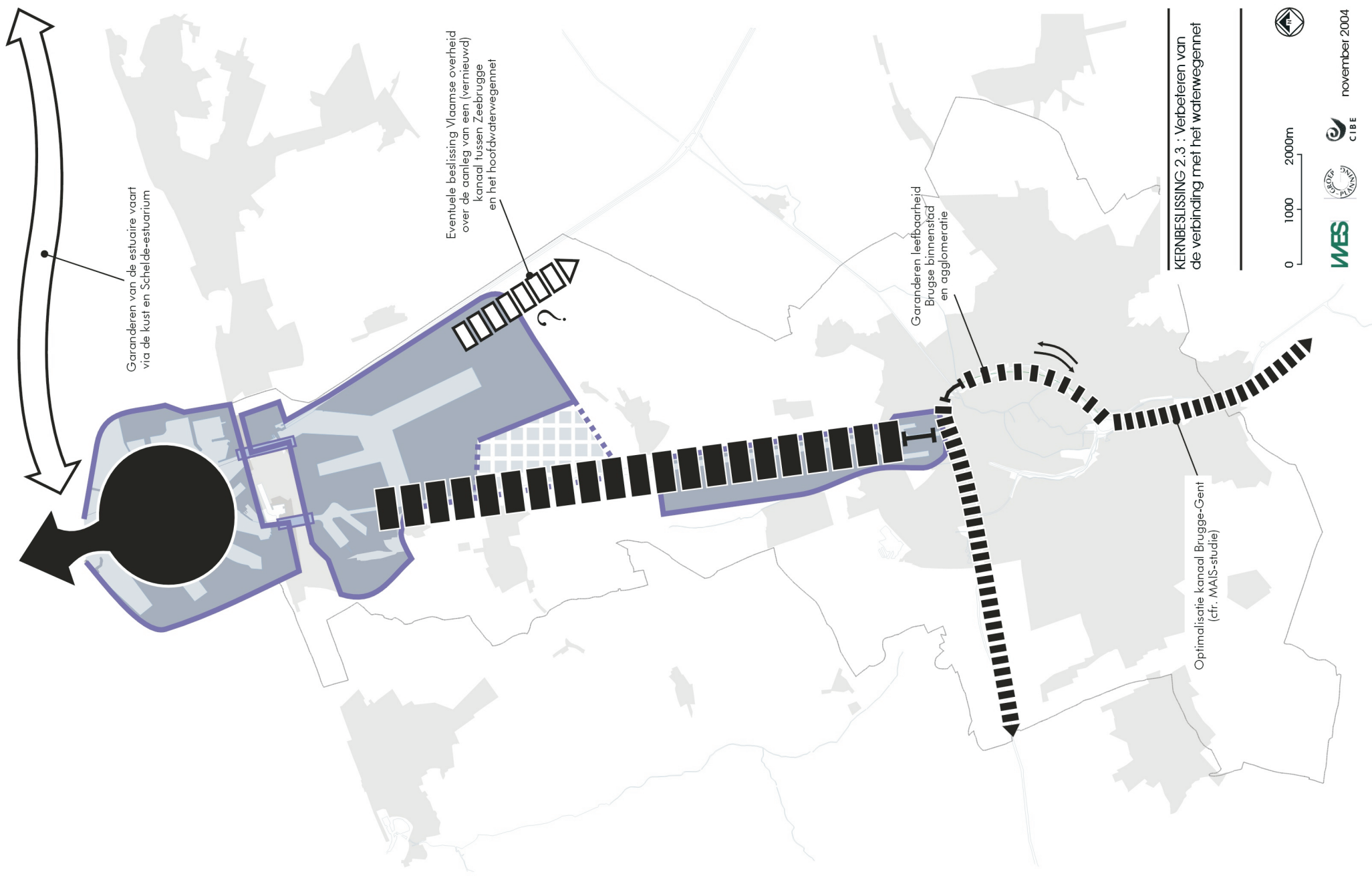
- 2.3.3. Beslissingen 2.3.1. en 2.3.2. worden geïmplementeerd in afwachting van een beslissing vanwege de Vlaamse overheid over de aanleg van een (vernieuwd of) nieuw kanaal tussen Zeebrugge en het hoofdwatwegennet.

In overeenstemming met de na te streven economische rol en ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge adviseert de stuurgroep de uitvoering van de beslissingen met betrekking tot de verbetering van de vaart en de optimalisatie van het bestaande kanaal. Na het onverwijld 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.

De bijdrage die de geplande verbeteringen (beschreven onder punt 2.3.1. en 2.3.2.) leveren aan de realisatie van een aansluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge op het hoofdwatwegennet en hun effecten worden intussen wel opgevolgd en geëvalueerd.

Dit kan leiden tot een versnelde evaluatie van de kernbeslissing 2.3 (in de zin van 2.3.3). Bij deze afweging zijn volgende elementen van belang:

- de bijdrage die een (vernieuwd of) nieuw kanaal kan leveren tot het verwezenlijken van de gewenste modal shift op Vlaams niveau (cf. streefdoelen van het (ontwerp-) Mobiliteitsplan Vlaanderen) in vergelijking met de bijdrage door estuaire vaart en de binnenvaart op het kanaal Brugge-Gent, zonder duurzame modi onnodig te beconcurreren. De afweging overstijgt dus de problematiek van de individuele haven en situeert zich op een Vlaams niveau;
- de noodzaak om het gabarriet van de waterwegen te vergroten indien de estuaire vaart de groei niet zal opnemen die zich moet



Garanderen van de estuaire vaart via de kust en Schelde-estuarium

Eventuele beslissing Vlaamse overheid over de aanleg van een (vernieuwd) kanaal tussen Zeebrugge en het hoofdvaterwegennet

Garanderen leefbaarheid Brugse binnenstad en agglomeratie

Optimalisatie kanaal Brugge-Gent (cfr. MAIS-studie)

**KERNBESLISSING 2.3 : Verbeteren van de verbinding met het waterwegennet**



november 2004

voordoen in het procentuele aandeel vervoer te water dat Zeebrugge moet realiseren en zeker bij een versnelde groei van de goederentrafieken in het perspectief van een expansief scenario;

- de waterbeheersing in het Schelde- en Leiebekken;
- de verkeersleefbaarheid van de Brugse binnenstad en agglomeratie ter hoogte van de ringvaart.

Concluderend is het aangewezen dat (bepaalde onderdelen van) de MaIS-studie dringend terug opgestart worden om eventueel nog ontbrekende detailstudies aan te reiken die nodig zouden zijn voor een spoedige gemotiveerde beslissing.

## KERNBESLISSING 3 - VERDERE UITBOUW VAN HET ONDERLIGGEND WEGENNET IN DE HAVEN (RAAMWERK VAN HAVENWEGEN)

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 opgemaakt, een "raamwerk van havenwegen".

De categorisering van de havenwegen maakt volgend onderscheid naar hoofdfunctie van de weg:

- havenwegen van niveau 1: dit zijn de wegen die de ontsluiting naar het hoofdwegennet verzorgen. Deze wegen hebben een verzamelende functie naar het hoofdwegennet en kunnen daarnaast (in welbepaalde gevallen) ook een verbindende functie binnen het zeehavengebied opnemen;
- havenwegen van niveau 2: de wegen met een verbindende functie binnen het havengebied (tussen de verschillende ruimtelijke kamers van de haven) en een verzamelende functie naar de havenwegen van niveau 1;
- havenwegen van niveau 3: de wegen die de verdere ontsluiting van de haventerreinen, de toegang tot terminals en andere functies in het zeehavengebied verzorgen.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan **de routes voor speciale en uitzonderlijke transporten**. Een speciale politieverordening is van toepassing op de havenwegen.

### NADERE UITWERKING

#### 3.1. INRICHTINGSEISEN VOOR HAVENWEGEN

Aan de functionele categorisering (raamwerk van havenwegen) zijn inrichtingseisen gekoppeld:

- havenwegen van niveau 1 zijn wegen van het niveau primaire weg I of primaire weg II. De inrichtingsvereisten van primaire wegen zijn bepalend;
- havenwegen van niveau 2 zijn wegen die uitgebouwd worden in functie van een vlotte verkeersafwikkeling. De kruispunten worden geaccentueerd om de veiligheid te benadrukken. Op deze wegen kan de kruising met spoorvertakkingen gelijkgronds gebeuren. De spreiding van sporen doorheen de wegeninfrastructuur moet vermeden worden;
- havenwegen van niveau 3 zijn wegen die toegang geven. De vlotte verkeersdoorstroming is hier van minder belang. Op deze wegen kunnen plaatselijk bepaalde activiteiten plaatsvinden, zoals in een 'werf'situatie: oversteekbewegingen, gebruik van speciale bedrijfsvoertuigen, ... Op sommige plaatsen kunnen ook spoorvertakkingen verweven zijn met deze wegenis.

#### 3.2. TOEWIJZING VAN WEGEN TOT DE DRIE CATEGORIEËN VAN HAVENWEGEN

Op basis van het vooronderzoek mobiliteit en het gewenste ontwikkelingsperspectief van de haven (ontwerp-streefbeeld) kunnen niet-limitatief volgende wegen tot de verschillende categorieën worden toegewezen.

- Tot de havenwegen van niveau 1 behoren de N31 als primaire weg I en de Havenrandweg-Oost als primaire weg II (tot aan de N34). Onderzocht wordt hoe de NX als primaire weg II (als vervanging van de huidig geselecteerde primaire weg II (N34b)) kan ingericht worden.
- Tot de havenwegen van niveau 2 kunnen onder meer behoren de Pieter Troostlaan, de Lanceloot Blondeellaan, de Frank Brangwynweg, de Margareta van Oostenrijkstraat,...

Voor de binnenhaven kunnen de wegen die in het gemeentelijke mobiliteitsplan van de stad Brugge als "lokale wegen type IIb (ontsluitingswegen industriezones)" zijn geselecteerd als wegen van niveau 2 worden aangeduid. Het betreft de as Pathoekeweg-J. Van Arteveldestraat-Krakeleweg en de Kolvestraat.

- De aanduiding van havenwegen die behoren tot niveau 3 wordt uitgewerkt in het raamwerk van wegen. Aangenomen wordt dat dit de overige toegangsverlenende wegen betreft in het havengebied die niet gelegen zijn op een uitgegeven terrein. Waar de bestaande toegangsverlenende functie vervuld wordt door een havenweg van niveau 1 zal worden nagegaan of rechtstreekse toegang tot de weg van niveau 1 kan vermeden worden.

### **3.3. UITWERKING VAN HET RAAMWERK VAN HAVENWEGEN: 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 zeehavengebied 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.

### **3.4. AANLEG VAN ONTBREKENDE SCHAKELS IN HET RAAMWERK VAN HAVENWEGEN: 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). Gelet op de ontwikkeling van een strategisch haveninfrastructuurproject, ter hoogte en ten zuiden van de Visartsluis, moet rekening gehouden worden met diverse scenario's. 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.

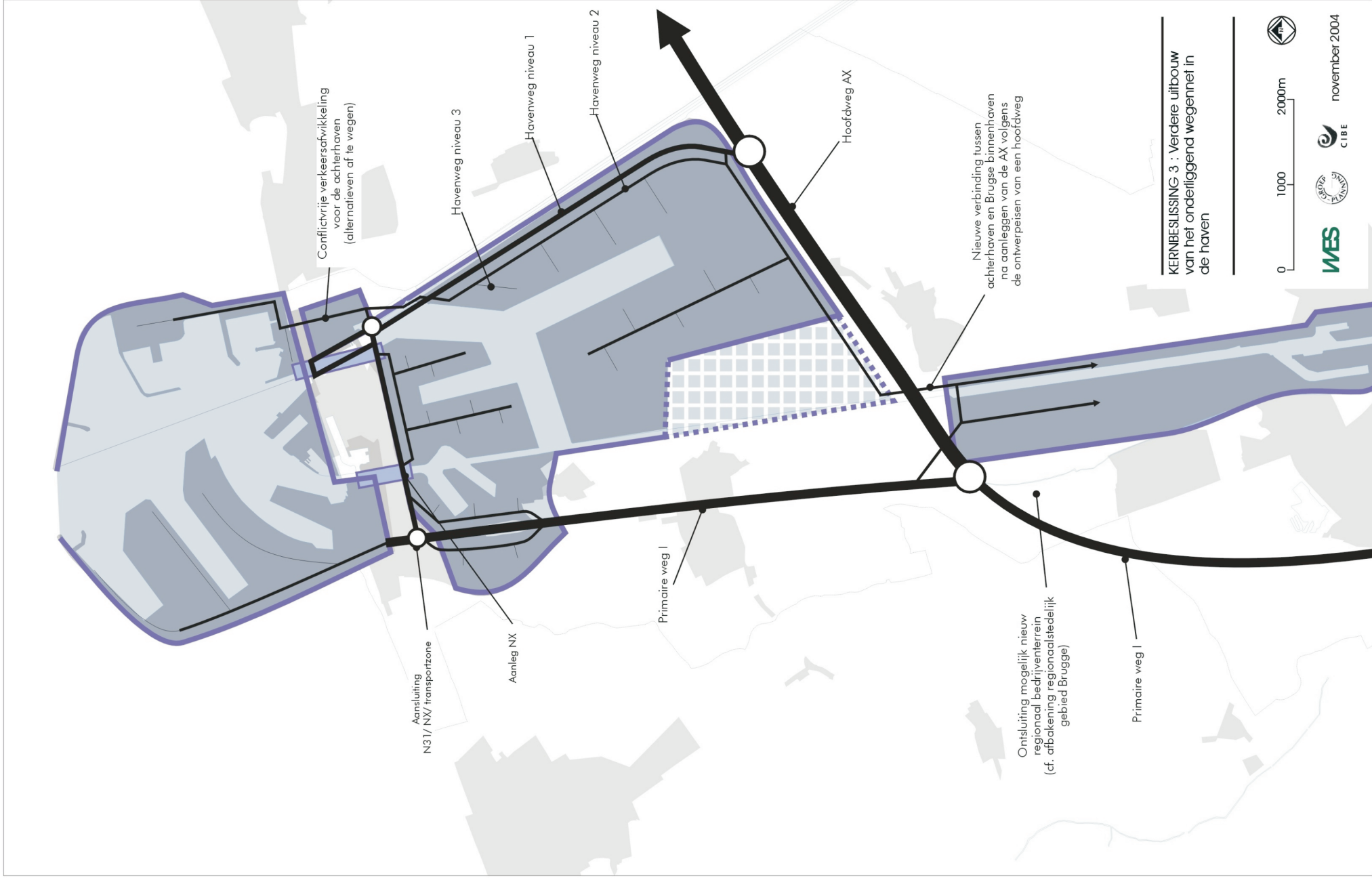
De aanleg van de NX staat ook in verband met de nagestreefde functieverlaging van de Kustlaan ter hoogte van Zeebrugge-station (zie verder kernbeslissing 4). De NX ondersteunt deze optie. In afwachting van een eventuele uitvoering van de NX wordt de Kustlaan doorheen Zeebrugge-dorp op korte termijn aangepast aan zijn lokale en toeristische rol, inclusief zijn rol als drager van openbaar vervoer.

- Verbetering van de verbinding tussen de achterhaven (A. Ronsestraat en Minervaplein) en de oostelijke voorhaven (conflictvrij). Hierbij hoort ook de uitwerking van een verbeterde verkeersruimte ter hoogte van het knooppunt van de N34 (Isabellalaan) en de A. Ronsestraat (Minervaplein) in functie van de verbeterde verbinding met de oostelijke strekdam in het bijzonder en de verbetering van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in het algemeen. Bij de aanleg van deze verkeersruimte en verbinding en van de verbeterde verbinding wordt rekening gehouden met de nabijgelegen natuurwaarden (kleiputten van Heist).
- In overeenstemming met het (ontwerp-)streefbeeld van de AX wordt een nieuwe verbindingsweg van niveau 2 aangelegd tussen de Margareta van Oostenrijkstraat en de L. Coiseaukaai/Pathoekeweg. Deze verbinding wordt functioneel 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.

### **3.5. FLANKERENDE MAATREGELEN**

- De Kustlaan doorheen Zeebrugge-dorp verliest grotendeels haar bestaande functie voor het havenverkeer met uitzondering van de





Conflictrijpe verkeersafwikkeling voor de achterhaven (alternatieven af te wegen)

Aansluiting N31/NX transportzone

Aanleg NX

Havenweg niveau 3

Havenweg niveau 1

Havenweg niveau 2

Primaire weg I

Hoofdweg AX

Nieuwe verbinding tussen achterhaven en Brugse binnenhaven na aanleggen van de AX volgens de ontwerpeisen van een hoofdweg

Ontsluiting mogelijk nieuw regionaal bedrijventerrein (cf. afbakening regionalstedelijk gebied Brugge)

Primaire weg I

**KERNBESLISSING 3 : Verdere uitbouw van het onderliggend wegennet in de haven**



november 2004

toegang tot de Zweedse kaai. Deze toegang kan volledig gericht worden naar de Zeesluisstraat en Isabellelaan toe en wordt heringericht in functie van de leefbaarheid van Zeebrugge-dorp (verplichting voor het vrachtwagenverkeer om af te draaien in de richting van de Vandammesluis, zodat het dorp kan gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer).

- De Havenrandweg-Oost heeft geen functie voor de ontsluiting van het toeristisch verkeer. De ontsluiting van de Oostkust wordt mede aangegeven in het (ontwerp-)streefbeeld voor de AX en verloopt via de Natiënlaan-N49 (Knokke) en de N300 (Heist). In dit laatste geval wordt een verbinding voorzien tussen de N300 en het knooppunt van de AX met de A. Ronsestraat-Havenrandweg-Oost.
- Het (bovenlokaal) toeristisch verkeer tussen Knokke-Heist en Blankenberge loopt niet exclusief door Zeebrugge-dorp maar wordt naar de Isabellelaan gestuurd.
- De aanleg van de in het gewestplan voorziene omleidingsweg ter hoogte van de transportzone is niet meer prioritair. Ook de overweging om dit tracé te behouden voor de afleiding van het toeristisch verkeer (cf. Mobiliteitsplan Brugge) wordt niet behouden. Het tracé, voorzien op het gewestplan, wordt behouden in functie van de eventuele aanleg van een lokale verbindingsweg tussen Zwankendamme en Blankenberge.

### 3.6. 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.

Omdat het niet noodzakelijk is om elk afzonderlijk bestemmingspunt in de haven via een fietspad aan te sluiten kan in elke ruimtelijke kamer (of groot deelgebied van een ruimtelijke kamer) een hoofdas voor de fietsers voorzien worden. Deze hoofdas kan de vorm van een vrijliggend fietspad ("verzamelas") aannemen. De afzonderlijke bedrijven kunnen van hieruit via de bestaande (of toekomstige) wegen bereikt worden, of kunnen volgens de behoeften een eigen fietspad uitbouwen ("plaatselijke aansluiting").

De interne verzamelassen kunnen aangetakt worden op het fietsnetwerk in de omgeving van de haven. De mogelijkheden worden onderzocht en aangegeven in het actieprogramma. Als belangrijke mogelijkheden gelden:

- ter hoogte van Lissewege: veerdienst of fietsophaalbrugje over het Boudewijnkanaal voor ontsluiting van de achterhaven vanuit Lissewege (ook vanuit het station);
- aansluiting vanuit de westelijke voorhaven op de strandwijk (Baron de Maerelaan);
- Sasstraat en brug van Ramskapelle met doorsteek onder de spoorlijn.

### 3.7. 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 hoofdhalthes. Een alternatief is de optie om met vertakkingen van regionale lijnen de haven te bedienen. De Lijn onderzoekt deze mogelijkheden.

Waar mogelijk en nodig wordt op bedrijfsniveau (of eventueel per havendeel) het collectief georganiseerd woon-werkverkeer verbeterd (bedrijfsvervoersplannen).

## 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. De afwerking van het hoofdwegennet geeft mogelijkheden tot herstel van de lokale en bovenlokale verkeersfunctie van het onderliggend wegennet. Waar nodig worden nieuwe schakels in dit wegennet aangelegd. Dit net heeft meerdere functies en bestaat uit meerdere componenten:

- 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).

### NADERE UITWERKING

De aanleg van verbeterde lokale verbindingen betreft concreet:

- aanleg van een veilige, comfortabele en nieuwe route richting Zeebrugge, aan de rand van de havenactiviteiten, vanuit Zwankendamme;
- de aanleg van een nieuwe weg ten opzichte van het vormingsstation (ongelijkvloers, kruising van de sporen) en een veilige toegang/oversteekplaats van de N31;
- de verbetering van de Lisseweegsesteenweg/vaartje en de opwaardering van het openbaar domein;
- heraanleg van de N31 ter hoogte van Lissewege in functie van de veilige oversteekbaarheid en leefbaarheid van Lissewege;
- uitbouw van een lokaal verkeerssysteem in de omgeving van de Herdersbrug, volledig gescheiden van het doorgaand

economisch verkeer en zo veel mogelijk gescheiden van economisch verkeer binnen en tussen de verschillende zeehaven- en industriegebieden;

- aanleg van een oost-westgerichte fietsroute ter hoogte van de Herdersbrug-Dudzele. Deze route maakt de verbinding tussen westelijke en oostelijke delen van het poldercomplex van Uitkerke/Dudzele/Hoeke/Damme;
- de verbeterde aanleg van twee noord-zuidgerichte fietsroutes respectievelijk parallel met het Boudewijnkanaal en parallel met het Leopolds- en Schipdonkkanaal. Bijzondere aandacht gaat uit naar de 'oversteekbaarheid' en 'omgevingskwaliteit' ter hoogte van de Herdersbrug en de Zelzatebrug;
- in het tracé van de N34 (tussen Heist en Zeebrugge-Bad) wordt een veilige 'vrije zone' voor het lokale en toeristische fietsverkeer gereserveerd en ingericht. De hoogwaardige openbare vervoersas van de Kustlaan (drager van de kusttram) wordt verder geoptimaliseerd, vooral in functie van de doorstroming. De aanleg van de NX maakt het mogelijk om de Kustlaan in te richten volgens de inrichtingseisen van een secundaire weg type II. Deze uitwerkingen sluiten aan bij de herinrichting van de Kustlaan doorheen Zeebrugge-dorp in functie van de leefbaarheid;
- er wordt een functioneel fietsnetwerk aangelegd tussen de dorpen en de haven dat aansluit op het fietsennetwerk in de haven.

## **KERNBESLISSING 5 - OMGAAN MET DE ELEMENTEN VAN DE NATUURLIJKE STRUCTUUR EN DE ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR**

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

In kernbeslissing 1 is aangegeven dat voor het grootste deel van deze niet-opgespoten gronden (R2) er geen dwingende noodzaak is om dit gebied aan te snijden voor zeehavenontwikkeling (op vandaag). 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 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 zeehaventerrein te

ontwikkelen, niet uitgesloten (cf. kernbeslissing 1). Aangenomen wordt dat het moment van deze eventuele afweging buiten de planperiode ligt. Monitoring van de havenontwikkeling (dit wil zeggen het vroegtijdig detecteren van een tekort van haventerreinen, in overeenstemming met de economische rol van de haven van Brugge-Zeebrugge) kan evenwel aantonen dat het moment van deze afweging binnen de planperiode valt.

## **NADERE UITWERKING - DUDZEELSE POLDER**

### **5.1.1. VASTLEGGEN VAN DE GEBIEDSCATEGORIEËN VAN DE DUDZEELSE POLDER**

Ten aanzien van het gebied van de Dudzeelse Polder (de niet-opgespoten terreinen die beschermd zijn als Vogel- en Habitatrichtlijngebied) worden, in functie van de uitvoering de gedifferentieerde aanpak van dit gebied, volgende beslissingen genomen. Deze beslissingen zijn ondergeschikt aan alle regelgeving en voorwaarden terzake.

Tijdens de planperiode wordt de grens aangehouden tussen:

- enerzijds de terreinen in de achterhaven die als delen van het zeehavengebied voor economische activiteiten en bijhorende infrastructuur uitgeefbaar zijn;
- anderzijds het gebied waar de natuurwaarden in stand worden gehouden binnen het zeehavengebied (en waar tijdens de planperiode geen zeehavenactiviteiten worden ontwikkeld behoudens afweging na monitoring van de havenontwikkeling). Bij het vaststellen van een dergelijk terreintekort moet dit leiden tot een aanpassing van het strategisch plan.

Tussen deze gebieden wordt een buffer (bij voorkeur een volumebuffer) aangelegd en binnen het havengebied wordt een gepaste milieuzonering doorgevoerd. Op deze wijze wordt het (ruimtelijk) samengaan van de exploitatie als zeehavengebied en de instandhouding van de natuurwaarden gewaarborgd.

Het op deze wijze vastleggen van een grens kan betekenen dat beperkte delen van SBZ-V/SBZ-H aangesneden kunnen worden voor eventuele havenontwikkeling (nu of tijdens de planperiode) (zie zone R3'). Om deze beslissing uit te werken zullen de gepaste procedures gevolgd worden. Dit wordt concreet gemaakt bij de nadere uitwerking van het strategisch haveninfrastructuurproject/uitbouw van de achterhaven.

### **5.1.2. AANGEPASTE BESTEMMINGEN IN GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN, BINNEN HET ZEEHAVENGEBIED**

Samen met de afbakening van het zeehavengebied en de differentiatie van bestemmingen in het zeehavengebied kan een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt dat voor de onderscheiden gebiedscategorieën van de Dudzeelse Polder een aangepaste planologische bestemming aangeeft.

Het geheel van het gebied kan worden afgebakend binnen het zeehavengebied.

### **5.1.3. BEHEER VAN DE NATUURWAARDEN IN DE DUDZEELSE POLDER**

De Dudzeelse Polder (met inbegrip van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied) werd aangekocht door het Vlaamse Gewest maar in concessie gegeven aan de MBZ. Het gebied blijft in concessie van de MBZ. Voor de delen waar de instandhouding van natuurwaarden wordt nagestreefd wordt het beheer uitgevoerd door het Vlaamse Gewest (eigenaar van de gronden). Hiervoor wordt een beheersplan opgesteld. Een technische beheerscommissie wordt samengesteld en een beheersplan wordt opgemaakt.

### **5.1.4. OMGAAN MET DE DUDZEELSE POLDER OP LANGE TERMIJN**

Op lange termijn kan, onafhankelijk van de bestemming van het gebied zoals het in het RUP (zie 5.1.2.) wordt vastgelegd, de vraag aan bod komen om het gebied uit te geven voor havenactiviteiten.

De ruimtevraag voor deze ontwikkeling is op vandaag nog niet aangegeven (en komt dus bovenop de ruimtebehoefte die ingevuld wordt volgens spoor 1). Tijdens de planperiode kan middels monitoring (zie kernbeslissing 1) deze extra ruimtevraag vastgesteld worden. Bij het vaststellen van een dergelijk terreintekort moet dit leiden tot een aanpassing van het strategisch plan.

Als deze vraag zich voordoet binnen de planperiode van het strategisch plan, dan zal het afwegingskader om deze vraag te beantwoorden minstens volgende elementen bevatten:

- het resultaat van de ruimtevraag van de haven van Brugge-Zeebrugge gekoppeld aan de behaalde resultaten op het vlak van de ruimte-efficiëntie;
- dit resultaat is het gevolg van een toegenomen ruimtevraag omwille van de ontwikkeling van hoogwaardige havenactiviteiten gekoppeld aan de economische rol van de zeehaven als kusthaven en de daaruit voortvloeiende positie in het Vlaamse landschap van zeehavens. In het bijzonder is dit de ontwikkeling ten gevolge van het strategisch haveninfrastructuurproject;
- voor deze ruimtevraag zijn dan alle mogelijke volwaardige alternatieven afgewogen (het niet-opgespoten deel van de Dudzeelse Polder is één van de alternatieven);
- de mogelijkheid voor de gelijktijdige en gelijkwaardige actieve compensatie van de natuurwaarden in de Dudzeelse Polder moet op dat ogenblik aanwezig zijn. Onafhankelijk van enige beslissing over de Dudzeelse Polder kan vandaag worden gestart met de ontwikkeling van deze compenserende gebieden (natuurwaarden). De ontwikkeling van deze compensaties (in de toekomst) is evenwel geen vrijgeleide voor de aansnijding van de niet-opgehoogde delen van de Dudzeelse Polder.

Uit deze afwegingselementen blijkt dat het Vogel- en Habitatrichtlijngebied slechts kan worden aangesneden als er een dwingende ruimtebehoefte is waarvoor een groot openbaar belang geldt en waarvoor geen beter alternatief bestaat. Op vandaag, bij de vaststelling van het (ontwerp-) streefbeeld, is dit niet het geval.

De afweging tussen deze genoemde uitgangspunten kan in de toekomst resulteren in een functiewijziging van (een deel van) het gebied. In dit geval zal een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een effectieve bestemmingscategorie als onderdeel van het zeehavengebied vastleggen. Zonodig wordt, consequent met deze functiewijziging, de aangelegde bufferzone verwijderd of aangepast (bijvoorbeeld als deel van de ecologische infrastructuur).

### **KERNBESLISSING 5.2 - OMGAAN MET VROEGERE COMPENSATIE VAN HET VOGELRICHTLIJNGEBIED**

Het **Besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000** (Besluit VR 6 februari 2004) (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.

### **NADERE UITWERKING**

- 5.2.1. Ter compensatie van het areaalverlies van 282 ha vogelrichtlijngebied in de haven gelegen en van 232 ha waardevol habitat (gelegen in de haven maar buiten het oorspronkelijke vogelrichtlijngebied) ("moerassen en waterrijke gebieden") werden in het Besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 ongeveer 520 ha aan het Vogelrichtlijngebied "3.2. Poldercomplex" (buiten het zeehavengebied) toegevoegd. De nodige actieve inrichtings- en beheersmaatregelen worden genomen, in overeenstemming met de besluiten van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 en op 6 februari 2004.
- 5.2.2 Bij de optimale inrichting van dit gebied als havengebied wordt nagegaan hoe met de resterende natuurwaarden, in

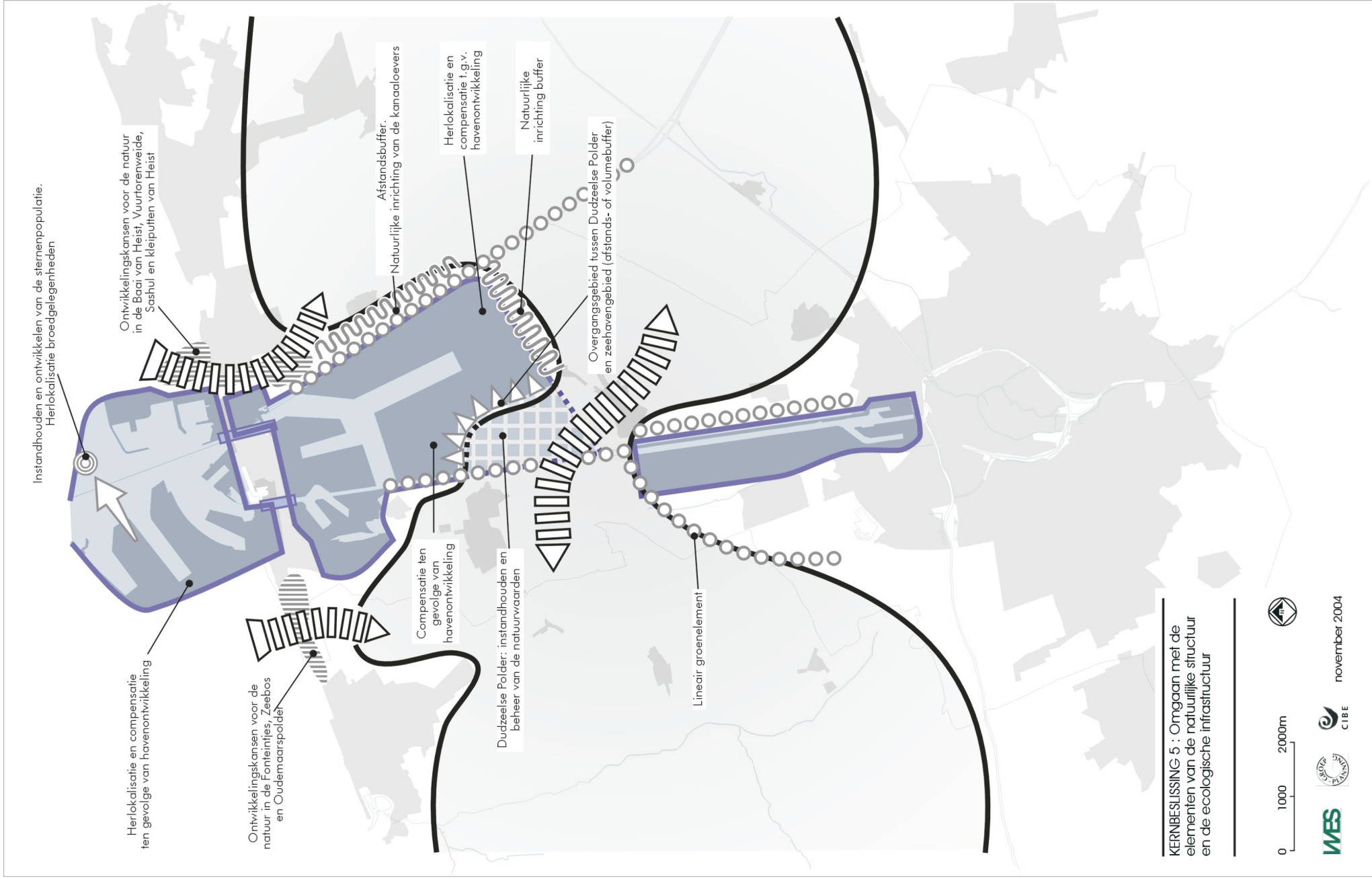
het kader van de inrichting van een ecologische infrastructuur, rekening kan gehouden worden. Uitgangspunt is evenwel de maximale aanwending van het terrein voor havenactiviteiten door middel van een gefaseerde aansnijding.

- 5.2.3. Een technische beheercommissie wordt opgericht die de mitigerende compenserende en instandhoudingsmaatregelen opvolgt, begeleidt en evalueert, net als een beheerplan (taak verdelingsmatrix) wordt opgemaakt.

### **KERNBESLISSING 5.3 - INSTANDHOUDING VAN DE STERNENPOPULATIE 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 sternekolonies wordt ook nagestreefd door het aanbieden van 'broedgelegenheid buiten het zeehavengebied.

Op basis van de instandhoudingsdoelstelling zal er een speciale beschermingszone (SBZ-V) worden aangewezen dat gebieden in en rond de voorhaven bevat.



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

#### **KERNBESLISSING 5.4 - 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.

Het betreft in de eerste plaats volgende gebieden (geheel of ten dele):

- het erkende natuurreservaat 'De Fonteintjes';
- het Vlaamse natuurreservaat 'De baai van Heist';
- het Vlaamse natuurreservaat 'De kleiputten van Heist' en het gebied 'Sashul en Vuurtorenweide';
- de mariene gebieden;
- het poldercomplex ten oosten en ten zuidoosten van het havengebied en de reservaten van Damme;
- de bermen van het Boudewijnkanaal;
- het erkende natuurreservaat van Ter Doest;
- het erkende natuurreservaat van de Uitkerkse polder;
- de Lage Moere als onderdeel van de Meetkerkse Moeren.

De huidige buffers worden verder uitgebouwd in een natuurlijk perspectief.

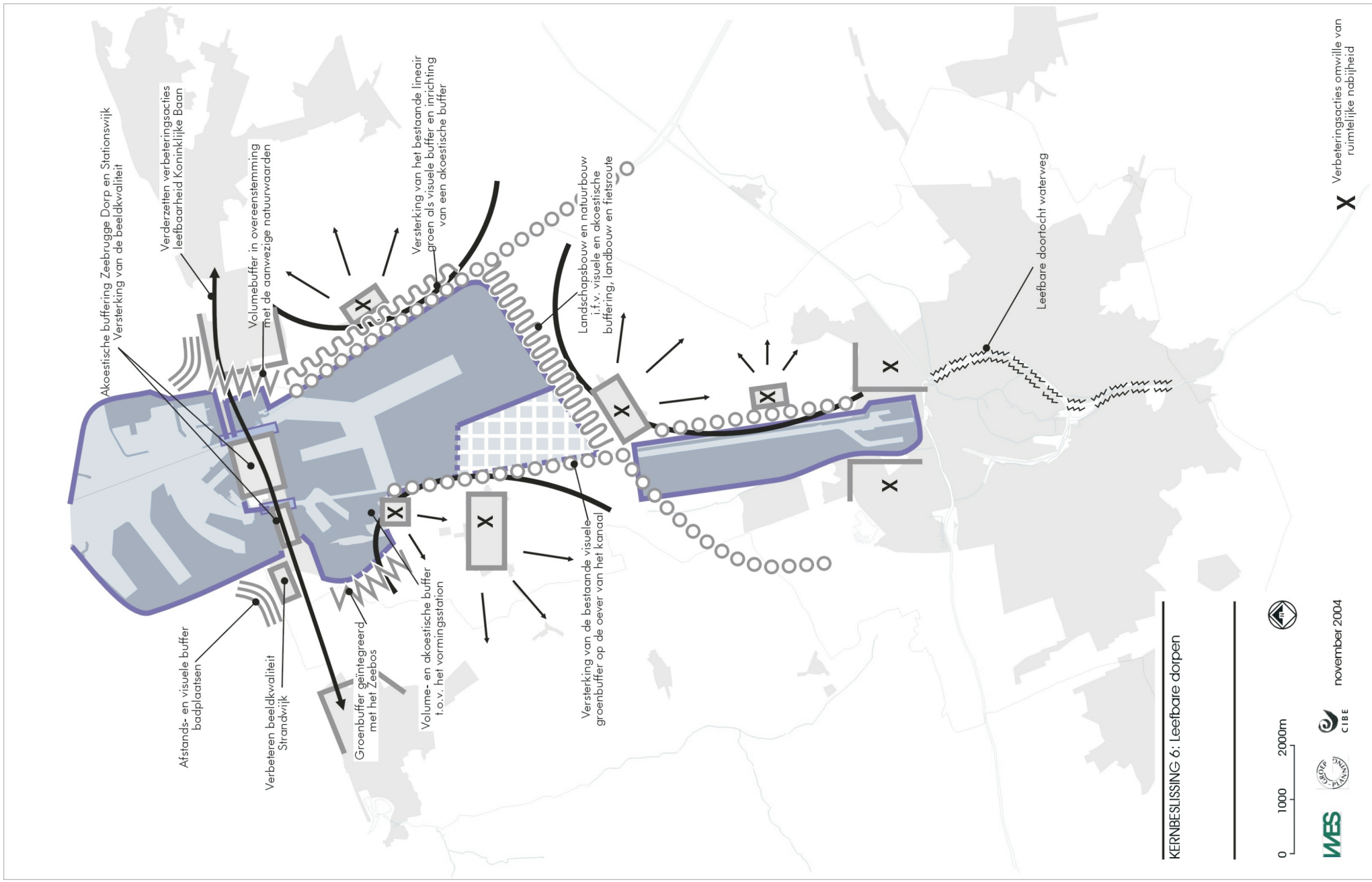
De havenbeheerder en andere uitvoerende instanties geven hieraan nadere uitwerking en gevolg.

De MBZ stelt vragen bij de wijze waarop de aanduiding van deze gebieden tot stand is gekomen, gelet op de mogelijke impact op de 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.





KERNBESLISSING 6: Leefbare dorpen

0 1000 2000m



WES



CIBE

november 2004

X Verbeteringsacties omwille van ruimtelijke nabijheid

## KERNBESLISSING 6 - LEEFBARE DORPEN EN STADSWIJKEN

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

### NADERE UITWERKING

Het actieprogramma geeft thematisch en gebiedsgericht nadere uitwerking aan deze verbeteringsacties. Hierna volgen de meest prioritaire (in abstractie van bron- en preventieve) maatregelen in het havengebied (zie kernbeslissing).

- 6.1. Ter hoogte van het (uit te breiden) vormingsstation van de NMBS wordt in de richting van Zwankendamme een landschapsvolumebuffer uitgewerkt, inclusief een akoestische buffering, gelijktijdig of voorafgaand aan de inrichting van het vormingsstation.
- 6.2. Tussen Zwankendamme en het Boudewijnkanaal (ten oosten) en de Glaverbelvestiging (ten noorden) wordt een groenbuffer uitgewerkt (waar mogelijk verder bouwend op de bestaande vegetatie en de lineaire structuur van hoogstammen langsheen het kanaal) en zoals blijkt uit de plan-MER een effectieve akoestische buffering tussen Zwankendamme en het Boudewijnkanaal.
- 6.3. De bestaande visuele groenbuffer op de westelijke oever van het Boudewijnkanaal wordt versterkt, inclusief de onderbegroeiing van het lineair hoogstammig groen.
- 6.4. Tussen de zuidelijke havenrandweg en de achterhaven wordt een 'landschappelijke grens' uitgewerkt met

hoogstammig lineair groen (en andere artefacten die de (grens) van de havenactiviteiten symboliseren). Het karakter van dit nieuw landschapselement sluit aan bij bestaande landschapsstructurende elementen langsheen de kanalen.

- 6.5. Tussen de zuidelijke havenrandweg en Dudzele wordt in een landschapsbouw- en natuurbouwproject concreet uitwerking gegeven aan een buffer rekening houdende met:
  - visuele en akoestische buffering;
  - agrarische functie;
  - corridor voor toeristische en utilitaire fietsroute;
  - recreatief (mede)gebruik;
  - eventuele (water)infrastructuurwerken in de toekomst.
- 6.6. Tussen de achterhaven en het poldergebied ten oosten (Heist-Ramskapelle) wordt het bestaande hoogstammig lineair groen versterkt, omwille van de visuele bufferende werking, met een onderbegroeiing. De zone tussen Ramskapelle en de kanalen, met op dit ogenblik vooral een agrarische functie wordt behouden als 'afstandsbuffer'. In de strook tussen de spoorweg en de kanalen of ter hoogte van de oostelijke dijk van het Leopoldskanaal wordt het akoestische bufferend effect versterkt.
- 6.7. Ter hoogte van Heist wordt de reeds aanwezige volumebuffer uitgebreid in het gebied ten zuiden van de N34 en dit over de volledige lengte van de dorpsrand. In overeenstemming met de natuurwaarden in dit gebied, wordt voor de meest haalbare ontwikkeling gekozen (duinbos, verduining, ...), een inrichting die ook tegemoetkomt aan de visuele en akoestische buffering van het dorp.

- 6.8. Tussen Zeebrugge-dorp (zuidelijke dorpsrand) en de N34 wordt een akoestische buffer geïntegreerd in een visueel-esthetisch project. Dit project kan eventueel aangevuld worden met een ontwerp van de omgeving van het sluisencomplex en zetel van de MBZ (landschapsbouw, imago, openbaar domein, ...), met inbegrip van de oostelijke dorpsrand van Zeebrugge.
- 6.9. De akoestische buffering van de activiteiten op de Zweedse kaai wordt aangepakt, in samenhang met brongerichte maatregelen en eventueel het herdenken van de ruimtelijke zonering.
- 6.10. De oostelijke strekdam wordt visueel (landschappelijk) beter ingepast, vertrekkend van volgende uitgangspunten:
- verbetering van het visueel-esthetische karakter van de haven (activiteiten);
  - de akoestische buffering van Heist;
  - de natuurontwikkeling en toeristisch-recreatieve activiteiten in de baai van Heist.
- 6.11. Ter hoogte van Zeebrugge-strandwijk (achterzijde) en de N34 wordt de beeldkwaliteit verbeterd.
- 6.12. De transportzone wordt omringd met een groenbuffer (gekoppeld aan het Zeebos), met eventuele integratie van een fietsroute. De omvang en de aard van deze buffer wordt bepaald in functie van de landschappelijke ontwikkeling van het poldergebied.
- 6.13. De overgang tussen de bedrijventerreinen gelegen ten zuiden van de Herdersbrug (en ten westen van het Boudewijnkanaal) en de omliggende woonwijken wordt verbeterd (visueel-esthetisch).
- 6.14. Ten oosten van het Boudewijnkanaal wordt, in overeenstemming met de keuzes in het kader van de

afbakening van het stedelijk gebied, een volumebuffer ingericht ter hoogte van Dudzele-dorp en Kruisabele. Deze buffer heeft een visueel-esthetische en akoestische functie. Onderzocht zal worden of een lineaire buffering aan de oostelijke zijde van de activiteiten langsheen het Boudewijnkanaal hiervoor effectief is. Nagegaan wordt in welke mate en hoe het agrarische gebied tussen haven en dorpen hiervoor kan aangewend worden. Dit doet geen afbreuk aan de agrarische hoofdfunctie van dit gebied. Ter hoogte van Sint-Jozef wordt, rekening houdend met de beperkte ruimtelijke mogelijkheden, een akoestische en visuele afscherming uitgewerkt.

- 6.1.5. De omgevingskwaliteit en de (economische) leefbaarheid van de (dorpen in de) polders wordt mede bepaald door enerzijds het landschapsvormend en landschaponderhoud karakter van de landbouw en anderzijds het economisch belang van de agrarische sector. Bij de verdere uitwerking van verbeteringsacties en de ontwikkeling van de haven moet hieraan voldoende aandacht besteed worden zodat negatieve effecten naar de landbouwsector vermeden of gemilderd worden.

## KERNBESLISSING 7 - ZICHTBARE EN GAST-VRIJE HAVEN (TOERISTISCH-RECREATIEF MEDEGEBRUIK)

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. In uitvoering van kernbeslissing 12 wordt rekening gehouden dat bepaalde havendelen kunnen afgeschermd worden om veiligheidsredenen.

### NADERE UITWERKING

De toegangen tot en de zichtbaarheid van de haven worden vergroot. Volgende overwegingen/suggesties worden geformuleerd:

- heropenen van een (verlengde) Sint-Georges-wandeling en onderzoek van andere wandel- en fietsmogelijkheden in de haven ('kijkwandelingen');
- installeren van strategisch gekozen 'kijkplaatsen';
- cultuur/maritiem historisch traject met informatiepanelen (geïntegreerd met de 'kijkplaatsen');
- actief betrekken van bewoners Zeebrugge (werkwinkel/opbouwwerk) bij de uitwerking van 'kijkplaatsen' en 'kijkwandeling';
- behoud van de jachthaven;
- continuering van havenrondvaarten;
- ontwikkeling site van de oude vismijn.

## 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, overeenkomsten en subsidies ten behoeve van private investeerders in het havengebied.

Volgende mogelijkheden worden belangrijk geacht:

- verlaning van de toegangswegen (N31, AX) met parallelle lineaire hoogstammige groenelementen (cf. karakter van de kanalen);
- uitwerken van vista's en panorama's op het open poldergebied vanuit het gezichtspunt van de dorpen;
- landschappelijke versterking van de havenranden (vooral ter hoogte van de zuidelijke havenrandweg);
- landschapsbouwproject en ontwerp van de openbare ruimte ter hoogte van de Vandammesluis, gebouw van de MBZ en ruimere omgeving;
- visueel-attractieve afwerking van de bebouwingsranden van Zeebrugge-dorp (oost-zuid en westzijde ten opzichte van N34) en Zeebrugge-strand ten opzichte van de Kustlaan, zowel vanuit gezichtspunt van de weg als de woonwijk/badplaats.

## **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 (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 een milieuvriendelijk beleid voeren:

- het beleid zal worden gevoerd in overeenstemming met alle bestaande wetten en reglementen. Milieueffecten worden in aanmerking genomen. Het hanteren van gelijksoortige milieunormen zal worden gestimuleerd bij de havencliënteel;
- alle bedrijfsactiviteiten zullen worden uitgevoerd met het oog op zo weinig mogelijk leefmilieuhinder.

Het havenbestuur start een gestructureerde open dialoog op met de buurtbewoners en met de betrokken verenigingen aangaande leefmilieuproblematiek. Samen met de betrokken lokale besturen wordt een meldpunt ingericht en permanent overleg georganiseerd.

## **KERNBESLISSING 10 - OMGAAN MET ONDERHOUDSBAGGERSPECIE EN GRONDOVERSCHOT BIJ HAVENINFRASTRUCTUURWERKEN**

Een plan voor de verwerking of deponie van onderhoudsbaggerwerken, zowel in de toegangsheulen 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 verkennende 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;
- 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.

## HOOFDSTUK 8: ACTIEPROGRAMMA

### Situering en status van het actieprogramma

Het voorliggende actieprogramma is het resultaat van de uitwerking die in de respectievelijke werkgroepen werd gegeven aan het voorstel van actieprogramma zoals opgenomen in het ontwerp streefbeeld en van de opdrachten van de stuurgroep van 5 september 2002.

Hieraan is uitwerking gegeven. Het actieprogramma is zo opgevat dat het expliciet de acties opsomt die uitvoering geven aan het strategisch plan zelf en die gesitueerd zijn in de planperiode zelf: op korte, middellange en lange termijn. In de tekst zijn de acties samengebracht per kernbeslissing waaraan ze uitvoering geven.

De resultaten van de werkzaamheden van de werkgroepen is gevat in de rapporten van de werkgroepen, de verslaggeving van de bijeenkomsten van de werkgroepen, de verslaggeving van de bespreking in de plangroep en de schriftelijke opmerkingen van de besturen en administraties die vertegenwoordigd zijn in plangroep en werkgroepen. In de plangroepvergadering van 12 juni 2003 werd de betekenis van deze rapportage in functie van de uitvoering van het strategisch plan als volgt omschreven: "achtergrondrapporten waarvan de stuurgroep en plangroep akte nemen en die door de uitvoerende administratie als indicatief kader zullen gehanteerd worden, dit alles binnen de richtinggevendende afspraken die binnen het streefbeeld worden gemaakt".

De voorliggende tekst van het voorstel van actieprogramma is het resultaat van besprekingen in de plangroep van 12 juni, 1 juli, 2 juli, 8 juli en 11 september 2003. Na de vergadering van de plangroep van 11 september werden de opmerkingen ingezameld van deze

uitvoerende besturen en administraties, die invulling zullen geven aan dit actieprogramma.

De stuurgroep van het strategisch plan nam akte van de voorstellen van het actieprogramma op 19 december 2003. Ze keurde de status van dit programma goed en heeft de verantwoordelijkheden van de betrokken besturen en administraties bij de nadere uitwerking en verdere uitvoering van dit programma aanvaard.

Op 16 februari 2004 nam de stuurgroep kennis van de schriftelijke opmerkingen. Deze schriftelijke opmerkingen werden meegenomen in de tekst van het actieprogramma. Het actieprogramma werd tenslotte aangevuld met de aanwijzingen uit vier werkgroepen die zich in de periode van 26 september 2003 tot 16 februari 2004 bogen over evenveel strategische aandachtspunten (strategisch haveninfrastructuurproject, Brugse binnenhaven, binnen- en estuaire vaart, ontwikkeling van de westelijke voorhaven). Na adviesvraag aan de lokale besturen en het provinciaal bestuur en de inbreng van maatschappelijke groepen wordt het actieprogramma gecoördineerd met alle opmerkingen in de stuurgroep van 26 oktober 2004.

Tenslotte zijn voor het actieprogramma de aanbevelingen van het plan-MER, de passende beoordeling en het ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau van belang bij verdere uitwerking.

Zoals de bespreking in de stuurgroep van 26 september 2003 aangaf is met deze gedetailleerde uitwerking de taak van de opdrachtgever en de werkgroepen afgewerkt en berust het initiatief bij de uitvoerende besturen en administraties die invulling zal geven



aan dit actieprogramma. De uitvoerders van de acties fungeren als 'trekker' van de actie.

Afspraken omtrent de opvolging (coördinatie en afstemming) van deze acties zullen ge-maakt worden in de schoot van de stuurgroep die voorlopig (in afwachting van een meer structurele opvolging) blijft verder werken teneinde de continuïteit van de plan- en besluitvorming te bewaken.

Hierna is een overzicht opgenomen van de verschillende acties.

Als bijlage is een gedetailleerde bespreking van het actieprogramma opgenomen.

<b>Kernbeslissing 1 Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers</b>	
1.1	Gefaseerde en gedifferentieerde uitbouw van het zeehavengebied
Project	Opvolging van het programma voor de monitoring van het aansnijden en benutting van uitgegeven terreinen en de uitwerking van een procedure voor de gefaseerde uitgifte van uitgeefbare terreinen en ontwikkeling van strategische reserves.
1.2	Vorbereidend onderzoek bestemmingscategorieën en afbakening van het zeehavengebied
Project	Vorbereidend onderzoek bestemmingscategorieën in het zeehavengebied.
1.3	Verdiepingsprogramma
Project	Uitvoering van het verdiepingsprogramma met een nautische toegang voor getijongebonden vaart tot 46 voet (14 meter) en getijgebonden vaart tot 55 voet.
1.4	Haalbaarheidsstudie Britanniadok
Project	De haalbaarheid voor de herinrichting (gedeeltelijke opvulling) van het Britanniadok wordt onderzocht door de MBZ.
1.6	Vergunningenbeleid
Project	Verlenen van de nodige stedenbouwkundige vergunningen voor de uitbouw van de kusthaven.
<b>1.7</b>	Verdere afweging en uitwerking van de inrichtingsalternatieven voor het strategisch haveninfrastructuurproject
Project	In het kader van het strategisch plan wordt een afweging gemaakt van de in het ontwerp-streefbeeld (september 2002) voorgestelde inrichtingsalternatieven. Na afweging werden twee alternatieven geselecteerd voor verder onderzoek: de open-getijzone en de 'snelle' zeesluis.
1.8	Onderzoek naar maatregelen om de vrijwaring van de terreinen in de noordwestelijke zone van de achterhaven als reserve voor strategische haveninfrastructuurprojecten te garanderen
Project	Ten aanzien van de zone van het Prins Filipsdok - Oud-Ferrydok en de site van Carcokes worden de nodige initiatieven genomen om deze zone effectief in de strategische ontwikkeling van de zeehaven op te nemen. Onderzoek naar maatregelen om de vrijwaring van deze terreinen als strategische reserve te garanderen. Opstellen van een programma van verwerving. Uitklaren van de situatie van de vroegere Carcoke-site (als deel van de zone voor strategische reserve).
1.9	Ontwikkeling van terreinen voor distributieactiviteiten
1.10	Ontwikkeling en beheer van de Brugse binnenhaven
Project	De Brugse binnenhaven wordt afgebakend in het zeehavengebied. De Brugse binnenhaven heeft een specifieke rol in complementariteit met de voor- en achterhaven. Aan deze rol wordt een gepast beheer gekoppeld. In overeenstemming met deze keuze wordt de nautische toegankelijkheid van de Brugse binnenhaven behouden.
<b>1.11</b>	Afwegingskader voor de inplanting van windturbines
Project	Windturbines kunnen ingeplant worden mits afweging ten aanzien van onder meer: efficiënt economisch ruimtegebruik, veiligheidsaspecten, instandhoudingsdoelstelling voor vogelpopulaties en de landschappelijke structuur. In een verkennend onderzoek zijn mogelijke locaties aangeduid en zijn afwegingskaders beschikbaar.

	<b>Kernbeslissing 2</b> <b>Aanbieden van een multimodale ontsluitingsinfrastructuur</b>
	<b>Kernbeslissing 2.1</b> <b>Uitbouw van het hoofdwegennet en toegang tot de haven</b>
2.1.1	Uitwerking van een investeringsprogramma voor de afwerking van het hoofdwegennet
2.1.2	Opmaak van een streefbeeld en MER voor de AX
Project	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) heeft een ontwerp streefbeeld uitgewerkt. Dit streefbeeld werd besproken met de besturen betrokken in het strategisch planningsproces voor de zeehaven en de betrokken lokale besturen op vrijdag 13 december 2003.
2.1.3	Opmaak van een streefbeeld voor de N31 voor het gedeelte tussen de aansluiting met de AX en de aansluiting met de Kustlaan (Zeebrugge)
Project	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) werkt een streefbeeld uit voor de heraanleg van de N31 als primaire weg I als één van de hoofdtoegangen tot de zeehaven.
2.1.4	Ombouw van de N31 (Brugse agglomeratie) voor het gedeelte tussen de aansluiting met de E40 en de aansluiting met de AX (Blankenbergsesteenweg)
Project	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) bouwt de N31 uit tot een primaire weg I tussen de Blauwe Toren (aansluiting AX) en de A10 (E40). Deze weg wordt uitgevoerd als één van de belangrijke verbindingssassen tussen de zeehaven en het hinterland. Deze weg heeft ook een functie als ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Brugge.
2.1.5	Ombouw van de N49 tot hoofdweg A11
Project	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen (AWV) voeren het project tot ombouw van de N49 uit.
2.1.6	Ombouw van de N44 tot primaire weg I
Project	De afdeling wegen en verkeer Oost-Vlaanderen (AWV) voert het project tot ombouw van de N44 uit.
	<b>Kernbeslissing 2.2</b> <b>Uitbouw van het spoorwegennet</b>
2.2.1	Investeringsprogramma en uitvoeringsprogramma
Project	Uitwerking van een investeringsprogramma en uitvoeringsprogramma voor de afwerking van het spoorwegennet voor de ontsluiting en de bediening van de haven van Brugge-Zeebrugge (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).
2.2.2	Inrichting van de vorming en omgeving van het vormingsstation van Zwankendamme
Project	De uitwerking van een inrichtingsplan voor de omgeving van het vormingsstation van Zwankendamme.
2.2.3	Aanleg van de Bocht van Ter Doest
Project	De NMBS maakt een inrichtingsplan en een project-MER op voor de aanleg van de Bocht van Ter Doest.

2.2.4	Verbeteren van de spoorontsluiting naar de Zweedse kaai
Project	In functie van de leefbaarheid van Zeebrugge werden alternatieven onderzocht voor de spoorverbinding met de Zweedse kaai. Mogelijkheden zijn een ontsluiting over de Vandammesluis naar het rangeerstation op de grens van Heist (spoorterminal van het Britanniadok) of een ontsluiting langsheen de Zeesluisstraat om zo aan te sluiten op het spoor langs de Isabellalaan. Een minder hinderlijke bedrijfsvoering van de spoorlijn wordt eveneens onderzocht.
	<b>Kernbeslissing 2.3</b> <b>Verbeteren van de verbinding met het hoofdwatwegennet</b>
Project	Het project betreft ten eerste de uitvoering van twee complementaire acties voor de verbetering van de verbinding met het hoofdwatwegennet. Enerzijds de uitwerking en de opmaak van een voorstel van beslissing van een ondersteuningsprogramma voor de estuaire vaart en binnenvaart en anderzijds de optimalisatie tot beladen klasse IV-schepen (1.000-1.500 ton) van het bestaande kanaal Brugge-Gent. Ten tweede wordt voorzien in het evalueren van de resultaten en gevolgen van deze complementaire acties en het heropstarten (finaliseren) van de MaIS-studie. Zodat op termijn een onderbouwde beslissing kan genomen worden betreffende de verbetering van de verbinding met het hoofdwatwegennet.

	<b>Kernbeslissing 3</b> <b>Verdere uitbouw van het onderliggend wegennet in de haven</b>
3.1	Aangeven van een 'raamwerk' als kader voor de uitvoering van wegen in het havengebied
Project	Een "raamwerk van havenwegen" is aangegeven. Dit raamwerk is een gebiedsgerichte verfijning van de functionele categorisering van wegen (cf. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen). Dit raamwerk is richtinggevend voor de uitwerking van het wegennet in de haven. Het raamwerk van havenwegen heeft betrekking op de havenwegen van niveaus 1, 2 en 3, en wordt afgestemd op de kustontsluiting en ontsluiting van de dorpen (lokaal en bovenlokaal wegennetpatroon).  Richtlijnen inzake de ontwerpeisen voor verschillende havenwegen zijn aangegeven in het deelonderzoek ontsluiting.
3.2	Inrichtingsprincipes voor havenwegen
Project	Voor de havenwegen van niveau 2 en niveau 3, beheerd door het havenbedrijf, zijn specifieke inrichtingsvereisten aangegeven. Deze wegen hebben een interne havenfunctie (verbindend, verzamelend en toeganggevend). De nota 'Ontsluiting - deelrapport 2' betreffende de interne ontsluiting van de haven geeft een overzicht van deze eisen.
3.3	Aanleg van de NX
Project	De NX (havenweg van niveau 1) wordt aangelegd als een verbindende weg op het niveau van de haven (tussen het oostelijk en westelijk deel van de haven) en een verzamelende weg naar het hoofdwatwegennet. De NX verbindt de N31 met de Havenrandweg-oost. De NX wordt, als vervanging van de geselecteerde primaire weg II (N34b), in overeenstemming met haar functie ingericht zoals een primaire weg II. Voor deze inrichting maakt de afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) een streefbeeld op.

3.4	Ontwerpen en heraanleg van de Havenrandweg-oost
Project	De bestaande Ronsestraat draagt tot op vandaag zowel doorgaand havenverkeer als lokaal ontsluitend havenverkeer. Ook intern verkeer tussen terminals verloopt via de Ronsestraat ('niet-ingeschreven en/of niet-conforme' voertuigen die normaal niet op de openbare weg komen). De Havenrandweg-oost wordt ontworpen en heraangelegd als een havenweg van niveau 1. Deze weg heeft een verbindende functie op het niveau van de haven en verzameld naar het hoofdwegennet. De weg wordt aangelegd conform haar selectie als primaire weg II. De wegbeheerder (AWV) maakt een streefbeeld op. Samen met de heraanleg van de Havenrandweg-oost wordt de verbinding tussen de achterhaven (A. Ronsestraat) en de oostelijke voorhaven verbeterd. Ook de uitwerking van een verbeterde verkeersruimte ter hoogte van het knooppunt van de N34 (Isabellalaan) en de A. Ronsestraat is aan de orde.
3.5	Ontwerpen en aanleg van een verbeterde verbinding met de oostelijke strekdam
Project	Tussen de Havenrandweg-oost en de oostelijke strekdam wordt een verbeterde verbinding aangelegd. Deze weg wordt ontworpen en aangelegd als een havenweg van niveau 2. Deze weg heeft een verbindende functie op het niveau van de haven en verzameld naar de havenwegen van niveau 1. Het havenbedrijf maakt samen met AWV (de wegbeheerder van de Havenrandweg-oost) een streefbeeld en inrichtingsontwerp op.
3.6	De aanleg van een havenweg tussen de M. Van Oostenrijkstraat en de L. Coiseaukaai
Project	Tussen de Margaretha Van Oostenrijkstraat (achterhaven) en de L. Coiseaukaai (Brugse binnenhaven) wordt een nieuwe verbindingsweg op het niveau van havendelen aangelegd. Deze weg heeft eveneens een verzamelende functie naar de Havenrandweg-oost (en zo naar de hoofdweg AX). De noodzaak van de aanleg van deze nieuwe verbindingsweg komt voor uit de aanleg van de AX als hoofdweg. De huidige Havenrandweg-zuid zal op dat ogenblik niet langer een verbindende functie vervullen tussen verschillende havendelen.
3.7	Herinrichting van de Kustlaan doorheen Zeebrugge (N34)
Project	De Kustlaan (N34) doorheen Zeebrugge-dorp wordt heringericht in functie van de lokale en bovenlokale toeristische rol van deze weg en de leefbaarheid van het dorp. Er wordt een streefbeeld opgemaakt voor de Kustlaan (N34).
3.8	Uitbouw van een fietsnetwerk in de haven
Project	In het deelonderzoek leefbaarheid en het deelonderzoek ontsluiting zijn voorstellen opgenomen voor de uitwerking van een fietsnetwerk in het havengebied. Doel is het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer te bevorderen en hiervoor een veilig en comfortabel fietsnetwerk aan te bieden.
3.9	Uitbouw van het openbaar en gemeenschappelijk vervoer in de haven
Project	Onderzoek naar de haalbaarheid van een ontsluiting van de haven door het openbaar en gemeenschappelijk vervoer via ofwel een fijnmazig busnet dat aansluit op enkele hoofdhalthes ofwel een bediening via vertakkingen van regionale lijnen. In samenspraak met de bedrijven kan onderzocht worden of het collectief georganiseerd woon-werkverkeer kan verbeterd worden.

#### **Kernbeslissing 4**

#### **Uitbouw van een onderliggend wegennet in de omgeving van de haven**

Project	De lokale verbindingen voor het autoverkeer en het fietsverkeer in de omgeving van de haven worden uitgebouwd en ruimtelijk gescheiden van het economisch havenverkeer.
---------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<b>Kernbeslissing 5</b> <b>Omgaan met de elementen van de natuurlijke structuur en de ecologische infrastructuur</b>
5.1	Buffer tussen de achterhaven en de Dudzeelse Polder
Project	Een buffer wordt voorzien tussen de zone ten westen van de spoorbundel Pelikaan en de niet-opgespoten gronden (Dudzeelse Polder). Deze delen worden ruimtelijk duidelijk onderscheiden.
5.2	Installatie van een technische beheercommissie voor de Dudzeelse Polder
Project	Een beheercommissie werkt een beheersplan uit voor de Dudzeelse Polder.
5.3	Compensatie van het bij Besluit van de Vlaamse regering (17 juli 2000) geschrapt Vogelrichtlijngebied
Project	Ter compensatie van het areaalverlies van 282 ha Vogelrichtlijngebied en voor het verlies van 232 ha waardevol habitat ("moerassen en waterrijke gebieden") werden in het Besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 ongeveer 520 ha aan het SBZ-V-poldercomplex toegevoegd. Opstellen en uitvoeren van de nodige actieve verwervings-, inrichtings- en beheersmaatregelen.
5.4	Instandhouding van de elementen van de natuurlijke structuur buiten de zeehaven en de uitbouw van een ecologische infrastructuur in de zeehaven
5.4.1.	Selectie van gebieden met natuurwaarden die een structurerende rol spelen in de natuurlijke structuur van het buitengebied en waarvan voorgesteld wordt deze niet op te nemen in de ecologische infrastructuur van de zeehaven. Deze gebieden komen bijgevolg buiten de zeehaven te liggen.
5.4.2	Selectie van de elementen van de ecologische infrastructuur
5.5.	Omgaan met de natuurwaarden in de voorhaven
Project	Dit programma, gericht op de instandhouding van de sternpopulatie (de aanwezige beschermde vogelsoorten Grote stern, Visdief en Dwergstern) wordt ontwikkeld om geflankeerd de gronden aan het Albert II-dok bouwrijp te maken. Doelstelling in het kader van het strategisch plan is de onverwijld aansnijding van de gebieden van de westelijke voorhaven.
	<b>Kernbeslissing 6</b> <b>Verbetering van de leefbaarheid in de dorpen en stadswijken</b>
Project	Uitwerking van een actie- en investeringsprogramma voor de verbeteringsacties in de dorpen en stadswijken, voor de buffering en het lokaal wegennet.
	<b>Kernbeslissing 7</b> <b>Zichtbare en gastrijke haven</b>
Project	Opstellen van een actieplan ten aanzien van het toeristisch product van de zeehaven, rekening houdend met de beperkingen terzake op economisch en veiligheidsvlak.

	<b>Kernbeslissing 8</b> <b>Verbeteren van de beeldkwaliteit en het imago van de haven</b>
Project	Uitwerking van een landschapsbouwplan voor de landschappelijke inpassing van de haven en de verbetering van de beeldkwaliteit.
	<b>Kernbeslissing 9</b> <b>Rol van het havenbestuur ten aanzien van de lokale besturen en bewoners</b>
Project	De MBZ ondersteunt een lokaal overlegorgaan en installeert een meldpunt voor opmerkingen en klachten. Het project kan verruimd worden door meer permanente communicatielijnen en overlegstructuren (bijvoorbeeld de ondersteuning van bewonersgroepen).
	<b>Kernbeslissing 10</b> <b>Omgaan met de onderhouds- en uitdiepingsbaggerspecie en grondoverschotten bij haveninfrastructuurwerken</b>
Project	De werkgroep heeft een voorstel van uitvoerings- en opvolgingsprogramma (op korte en (middel)lange termijn) voor het omgaan met onderhouds- en uitdiepingsbaggerspecie en grondoverschotten tijdens de planperiode van het strategisch plan. De beheerders (AWZ en MBZ) zijn gezamenlijk, naargelang hun bevoegdheden, verantwoordelijk voor de uitvoering en opvolging.
	<b>Kernbeslissing 11</b> <b>Milieuveilige en milieuhygiënische haven</b>
Project	Aangeven van maatregelen om de milieuveiligheid en milieuhygiëne te vergroten. Opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau.
	<b>Kernbeslissing 12</b> <b>Sociaalveilige haven</b>
Project	Aangeven van maatregelen om de sociale veiligheid (tegengaan van mensenhandel en illegalentransport) en de bescherming tegen terroristische activiteiten te vergroten.
	<b>Kernbeslissing 13</b> <b>Opvolging strategisch plan</b>
Project	In afwachting van een meer permanente opvolgingsstructuur (uit te klaren op Vlaams niveau), wordt een tijdelijke begeleidings- en overlegstructuur voorzien die de continuïteit waarborgt.