



Een zeehaven geïnspireerd door
de uitdagingen van morgen.

BELEIDSPLAN 2030

Maart 2020



PORT OF
ZEEBRUGGE



DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE 2030

INLEIDING.....5

ZEEBRUGGE ALS
BEREIKBARE HAVEN.....6

ZEEBRUGGE ALS
BLOEIENDE HAVEN.....9



ZEEBRUGGE ALS
DUURZAME HAVEN.....12

ZEEBRUGGE ALS
INNOVATIEVE HAVEN.....14

ZEEBRUGGE ALS
VEILIGE HAVEN.....15



INLEIDING

De zeehaven van Brugge heeft de afgelopen decennia een mooi parcours afgelegd en is uitgegroeid tot een veelzijdige en flexibele haven. Als middelgrote haven hebben we de flexibiliteit om in te spelen op de noden van de verschillende klanten en kunnen we een ruim en gevarieerd activiteitenpakket aanbieden. Daarenboven munten we uit in de behandeling van RoRo-trafieken.

Zeebrugge kan alle sectoren een uniek en sterk logistiek platform bieden!

De vorige strategie en beleidsdoelstellingen werden opgesteld naar aanleiding van het **Congres Brugge**, havenstad in Europa, van 21 mei 2015. Op basis van 4 assen (port-city, port-areas, port-cooperation, port-flows) werd **een hele lijst met doelstellingen en actiepunten** opgesteld.

1. We zetten in op de verdere uitbouw en versterking van bestaande sectoren
2. We spelen in op nieuwe sectoren en niches.
3. We creëren ruimte.
4. We werken aan en ijveren voor een toegankelijke haven.
5. We zetten in op innovatie en duurzaamheid.
6. We werken samen in een streven naar maatschappelijk draagvlak en efficiëntie.

Ondertussen zijn we op het einde van de vooropgestelde termijn gekomen. Daarom werd het tijd om een nieuwe visie uit te werken, deze keer met horizon 2030.

Veel van de beleidsdoelstellingen en actiepunten zoals eerder geformuleerd, blijven belangrijk en worden hernomen. Uiteraard aangevuld met nieuwe accenten. Zo organiseerde MBZ op 17 mei 2018 de **Summit of Bruges**, rond de “innovatieve” thema’s digitalisering, technologische vernieuwing en duurzaamheid. Er werden drie ambities geformuleerd. Op het vlak van digitalisering ambieert Zeebrugge om een globale geïnterconnecteerde **slimme haven 4.0** te zijn. Op het gebied van technologische vernieuwing hebben we de ambitie om klaar te staan als **next-generation automotive/ro-ro hub**. Inzake duurzaamheid heeft Zeebrugge de ambitie om het voortouw te nemen in de **energietransitie en duurzame groei**. Deze ambities vormen mee de basis van het nieuwe beleidsplan.



Zeebrugge als Bereikbare Haven



Maritieme toegang

Zeebrugge is een kusthaven met een bijzonder goede **maritieme toegang**. Dit dient te worden gevrijwaard in de toekomst zodat de grootste schepen steeds congestievrij toegang hebben tot de haven met maximaal vaarcomfort en maximale tijvensters. Het vaarcomfort voor schepen met de grootste diepgangen moet worden vergroot. Er dient ook rekening te worden gehouden met de schaalvergroting in de lengte (440 meter). Verdere verdieping is tevens noodzakelijk voor het stuk van het Boudewijnkanaal tussen Zeebrugge en de Herdersbrug, waar we streven naar een waterdiepte van 8,4m.

We werken mee aan een **vlotte en betrouwbare nautische keten**, onder meer door verder in te zetten op het digitaal verbinden van alle ketenspelers en het samenbrengen van alle actoren op een gemeenschappelijke werkvloer om de efficiëntie en duurzaamheid te verhogen.

Tweede zeesluis

De **tweede zeesluis** is essentieel voor het optimaliseren van de nautische toegang tot en de ontwikkeling van de achterhaven. De komende jaren worden de voorbereidingen gefinaliseerd, zo wordt er verder nautisch geoptimaliseerd op de goedgekeurde locatie, en wordt er gestart met de bouw. Er dient bij de uitwerking voldoende aandacht te worden besteed aan het kruisend verkeer. Voor de leefbaarheid van Zeebrugge en de verkeersveiligheid dient de NX – de aan te leggen as voor doorgaand verkeer – ondertunneld te worden onder de beide sluisen (de P. Vandammesluis en de nieuwe sluis). Zo worden het zwaar en doorgaand verkeer gescheiden van het lokaal verkeer en de zwakke weggebruiker, die zich bovengronds – via de sluishoofden – kunnen verplaatsen.

Goede en betrouwbare hinterlandverbindingen

Ook aan landzijde dient de haven goed bereikbaar te zijn. We werken verder aan een groenere **modal split**. Tegen 2030 moeten het aandeel spoor en binnenvaart sterk omhoog. We mikken voor 2030 op een aandeel van 20% spoor en 10% binnenvaart en estuaire vaart samen. Dit dient te gebeuren door meer goederen (bvb. nieuwe wagens) via het spoor en de binnenvaart naar/van de haven te brengen.

Vooraf wat binnenvaart betreft willen we meer ambitie tonen, maar we kunnen dit vooralsnog niet, gezien we zowel infrastructureel als juridisch op grenzen botsen.

Prioritair dient daarom te worden ingezet op de uitbouw van een volwaardige infrastructuur voor onze **binnenvaartontsluiting**. In 2030 moeten we **volwaardig verbonden zijn op Seine Schelde**. Dit kunnen we bereiken door:

- De combinatie van het toegankelijk maken van het hele traject Zeebrugge – Gent voor schepen tot 2.500 ton (Doortocht Brugge + knelpunten op overige route) én het versoepelen van de regels voor estuaire vaart, zodat een voldoende aantal binnenvaartschepen boven de 2.500 ton via de zee van/naar de Westerschelde mogen varen.

- Een andere volwaardige oplossing, bijvoorbeeld de aanpassing van het Schipdonkkanaal aan de noden van de huidige binnenscheepvaart.

Samen met dochteronderneming PortConnect zetten we de beschikbare estuaire schepen zo efficiënt mogelijk in.

Om competitieve **estuaire vaart** aan te kunnen bieden, blijven alle mogelijke stimulansen (financieel, juridisch, infrastructureel,...) nodig.

We bekijken ook andere zaken die de binnenvaart kunnen faciliteren. Zo bestuderen we de mogelijkheden van onbemande (telegeleide) en autonome vaart. Door gebruik te maken van consolidatiehubs op strategische plaatsen in het hinterland, kunnen de huidige estuaire schepen efficiënter worden ingezet. Dit is een oplossing die op korte termijn reeds soelaas kan bieden.

De haven van Zeebrugge is op vandaag goed ontsloten via het **spoor**. We zetten verder in op het gebruik van het spoor, investeringen blijven nodig. Met het oog op stijgende trafiek, dient het masterplan van Infrabel, waaronder de bouw van het 3e en 4e spoor Brugge-Gent, het 3e spoor Brugge-Zeebrugge en het verder uitbouwen van de bundel Zwankendamme tot de oorspronkelijk voorziene capaciteit, verder uitgevoerd te worden. Ook het lokale net op bepaalde terminals wordt verder uitgebouwd om nog



meer trafiek via het spoor te kunnen behandelen. Ondersteunende overheidssubsidies blijven nodig om ook de trafiek over kortere afstanden op het spoor te krijgen/houden.

De afgelopen jaren werd heel wat geïnvesteerd in het **wegennetwerk**. De bouw van de A11 gaf de bereikbaarheid van Zeebrugge een absolute boost. De haven is nu op een vlottere én veiligere manier bereikbaar via de weg. De combinatie van de A11, de N31, de Alfred Ronsestraat en de toekomstige NX voorziet de haven van als het ware een ringweg.

Toch blijven er een aantal knelpunten bestaan die de komende jaren aangepakt dienen te worden.

- Op de N31 Brugge-Zeebrugge zijn de doortocht Lissewege (ondertunneling doorgaand verkeer) en de toegang tot de Transportzone de aan te pakken punten. We moeten streven naar een oplossing die lokaal, doorgaand en zwaar verkeer op een veilige én vlotte manier combineert.
- De N49 wordt verder omgevormd tot autosnelweg, zodat de as Antwerpen – Zeebrugge eveneens een veilige toegangsweg tot de haven wordt.

Havengebieden vormen een uitzonderingsgebied waarin **geen kilometerheffing** geldt. Om onze concurrentiepositie ten opzichte van havens in de buurlanden te behouden, dient dit ook in de toekomst zo te blijven. Tevens dient ook de interportuaire as Antwerpen-Zeebrugge vrijgesteld te worden (gedeelte E34)/blijven (gedeelte N49).

Competitieve hinterlandproducten

We bouwen onze **competitieve hinterland-producten** verder uit om onze (huidige en toekomstige) klanten een uitgebreid pakket aan mogelijkheden te kunnen aanbieden. Vandaag zijn we al goed ontsloten op bijvoorbeeld Italië, Frankrijk en Duitsland. De komende jaren breiden we ons aanbod verder uit door in te zetten op verbindingen naar Oost-Europa en Turkije. Naast de rechtstreekse verbindingen, maken we ook gebruik van bestaande spoorknooppunten, waar lading gebundeld wordt, om op die manier ons netwerk verder te verruimen.

Duurzaam en veilig woon-werkverkeer

Ook voor werknemers moet de haven vlot bereikbaar zijn en blijven. Daarom zetten we verder in op de uitbouw van de havenbus, alsook het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer.

Bij het bouwen of de heraanleg van nieuwe wegenis wordt waar mogelijk een fietspad aangelegd of bekeken hoe het geheel fietsveiliger gemaakt kan worden. We werken daarom mee aan de update van het **Masterplan Fiets** uit 2010, we doen dit samen met o.m. stad Brugge en provincie West-Vlaanderen. Zoals de haven voor gemotoriseerd verkeer goed ontsloten is, dient er ook voor de fietser een netwerk te worden uitgebouwd. We investeren in concrete projecten zoals het aanleggen van een fietspad langs de nieuwe brug over het Verbindingsdok, een hefboomproject voor fietsverkeer van/naar de haven die het noordelijk en zuidelijk deel van de achterhaven zal verbinden. Samen met de bevoegde overheden wordt gewerkt aan een oostelijke toegangspoort tot de achterhaven voor fietsers (via een aftakking op de F311).



Zeebrugge als Bloeiende Haven



De geopolitieke situatie (Brexit, handelsrelatie met China en VS,...) vormt een uitdaging voor de haven, als logistieke toegangspoort voor de regio.

We wapenen ons hiertegen door, samen met de private gemeenschap, te investeren in de verdere uitbouw van een bloeiende en robuuste wereldhaven. Zo wordt via dochteronderneming PortInvest verder geïnvesteerd in interessante opportuniteiten.

Commerciële uitbouw

We consolideren ons bestaand cliënteel. Het blijft onze ambitie te allen tijde snel te kunnen schakelen in het licht van de behoeften van de klant. Verder zetten we in op de prospectie van nieuw cliënteel. We besteden de nodige aandacht aan onze naamsbekendheid wereldwijd.

We zijn wereldleider in de behandeling van **nieuwe wagens**. We streven naar het behoud van deze toppositie. Door het verder uitbouwen van ons netwerk en door in te zetten op de creatie van toegevoegde waarde, verstevigen we onze hubfunctie. We spelen in en bereiden ons voor op de nieuwe ontwikkelingen en trends, zoals elektrische wagens en het gebruik van alternatieve brandstoffen en de evolutie naar autonome en zelfrijdende wagens.

De haven van Zeebrugge is top wat betreft de import en export van **roll-on/roll-off** cargo. We bouwen ons netwerk verder uit, maar diversifiëren ook. Met UK en Scandinavië verstevigen we de banden, maar ook Baltische Regio, het Iberisch schiereiland, Noord-Afrika & Turkije zijn belangrijke regio's waar we verder



op inzetten. Zo compenseren we de mogelijke daling van de trafiek op het VK, als gevolg van de Brexit, door andere markten aan te boren.

Als kusthaven hebben we een uitstekende nautische toegankelijkheid, en kunnen we de grootste **containerschepen** probleemloos ontvangen. De positie leent zich overigens uitstekend voor transshipment. Mits een verdere groei in trafiek en als logistiek platform, kunnen we ook een rol spelen als gateway voor goederenstromen. De CSP Zeebrugge terminal blijft de komende jaren dé terminal voor de deepsea, we werken aan de uitbreiding van het aantal deepsea containerdiensten die de terminal aanlopen.



We zijn een **LNG-hub** voor Noordwest-Europa en zullen dit ook de komende jaren blijven. We blijven de uitvoering van de lopende lange termijncontracten faciliteren. We promoten LNG als transitiebrandstof verder, in afwachting van de verdere overschakeling naar nog groenere brandstof.

De afwezigheid van zware industrie maakt de haven van Zeebrugge een ideale locatie voor de behandeling van allerhande **voeding**. De groei van de deepsea containersector kan een verdere opwaartse impuls geven aan de rol van Zeebrugge als food hub.

De haven van Brugge is een belangrijk deel van de haven, die we ook de komende jaren verder uitbouwen voor havenactiviteiten. De beschikbare ruimte langs het Boudewijnkanaal en in de haven van Brugge zetten we in om nichespelers in de **bulktrafiek**, en in de circulaire economie, aan te trekken. De haventerreinen in dit gebied worden ingezet voor economische activiteiten, uiteraard rekening houdend met de reeds bestaande andere activiteiten in dit gebied.

We zijn een populaire aanloophaven voor de schepen van zowat alle **cruisere**derijen actief in ons vaargebied. Deze trafiek wensen we te consolideren en we zetten in op lichte groei, rekening houdend met de beperkte aanlegplaatsen. Om de toerismedruk op Stad Brugge in te dijken, zetten we in op een geografische spreiding van de cruisetoeristen over de verschillende toeristische aantrekkingspolen in de ruime regio. We spelen zo goed mogelijk in op de initiatieven van de sector om hun activiteit te vergroenen (gebruik alternatieve brandstoffen, walstroom, elektrificatie shuttletransport,...).

Infrastructurele uitbouw en reconversie

Om verdere economische ontwikkelingen mogelijk te maken, zullen we moeten uitbreiden. Op die manier kunnen we de vragen van bestaande klanten inwilligen, alsook nieuwe klanten een plaats bieden.

We willen de voorhaven **uitbouwen in zee**, in **westelijke richting**, met aandacht voor het tot een minimum reduceren van stroomgevoelige toegangsbeperkingen. Op die manier komt er extra ruimte bij voor snelle trafieken zoals deepsea containeractiviteiten en de behandeling van RoRo. Dit is, gezien de stijgende trend in beide sectoren, meer dan welkom.

We maken de dokken **future proof**, onder andere door ze aan te passen aan de schaalvergroting in de scheepvaart. We bouwen het Albert II-dok verder uit tot een volwaardig dok en we investeren in de reconversie binnen de oude havendam (CHZ).

Door alternatieve locaties voor de sternpopulatie te voorzien, creëren we ook in de **oostelijke voorhaven** extra ruimte. Op die manier kan de Fluxys LNG terminal verder uitgebreid worden, bijvoorbeeld met de bouw van een 3e jetty en extra tanks. Er kan een offshore diepwaterkaaimuur komen waardoor Zeebrugge een degelijk antwoord kan bieden op de schaalvergroting in de offshore windindustrie en onderhoudsmarkt.

Verder dient ook een **doorsteek** door de oostelijke havendam gerealiseerd te worden, om de binnenvaart op zee te faciliteren.

De **nieuwe zeesluis** zal een hefboom zijn voor andere noodzakelijke projecten. Zo wordt de bouw van de nieuwe sluis gekoppeld aan de **reconversie van het oude havengedeelte**, het Oud Ferry- en het Prins Filipsdok.

We zoeken verder naar een duurzame oplossing voor de zandoverschotten in de achterhaven, in samenspraak met de bevoegde overheden.

Om de sterke transport- en logistieke cluster in de haven verder uit te bouwen, pleiten we bij de bevoegde instanties voor de uitbreiding van de **Transportzone**.

De **Maritieme Logistieke Zone** (MLZ) in de achterhaven wordt verder ingevuld met logistieke centra en terminals. We verwachten een sneeuwbaaleffect als gevolg van die extra investeringen. Ook de strook ten zuiden van de Dudzeelse polder, langs de havenrandweg, wordt verder ingevuld.

Het **bouwdok** voor de tunnelelementen Oosterweel wordt gecombineerd met de realisatie van een nieuwe autoterminal door extra kaaimuren te bouwen en het Boudewijnkanaal over een afstand van 900m te verbreden.

De **nieuwe brug over het Verbindingsdok** vervangt de tijdelijke brug en vormt de verbinding tussen het Noordelijk en Zuidelijk gedeelte van de achterhaven. De brug zal beschikken over twee rijstroken en een fietspad en betekent op die manier een grote verbetering voor de bereikbaarheid van de verschillende terminals in de achterhaven.

Om wachtende vrachtwagens een veilig onderkomen te bieden, wordt in de achterhaven, aan de A11, een nieuwe **vrachtwagenparking** gebouwd. Op de site voorzien we ook een tankstation waar alternatieve brandstoffen aangeboden worden.

Als havenbestuur stimuleren we **zuinig ruimtegebruik**. De ruimte in de haven wordt schaars en daarom kijken we naar oplossingen in de hoogte. Dit dient uiteraard te gebeuren zonder de competitiviteit van Zeebrugge te schaden. We stimuleren de bedrijven om in de hoogte te bouwen.



Samenwerking

De uitdagingen van de toekomst gaan we zoveel mogelijk aan samen met partners. We onderzoeken nauwere samenwerking met **andere havens**, zoals met het havenbedrijf Antwerpen. We sluiten MOU's met buitenlandse havens af,...

We overleggen met onze **bedrijven, belangen- en sectororganisaties, overheden**,...

We werken samen met het **stadsbestuur** van Brugge, dat mee de haven uitdraagt en helpt de economische ontwikkelingen ondersteunen.

We zetten ons hard in om het **maatschappelijk draagvlak** verder uit te bouwen. We overleggen met burgers, natuur- en andere organisaties... We besteden de komende jaren extra aandacht aan de communicatie met alle stakeholders, zonder daarbij onze doelstellingen uit het oog te verliezen.

Zeebrugge als Duurzame Haven



Clean Port

De haven zet al jaren in op duurzaamheid, ook de komende jaren werken we onze **clean port strategie** verder uit.

De **emissiereductie** van de schepen die de haven aandoen is prioritair. We stimuleren duurzame initiatieven en zetten verder in op technologische ontwikkelingen en innovatie en dragen zo mee bij aan de emissiereductiedoelstellingen.

Eind 2020 hebben we 50 werkende **windturbines** in havengebied, maar daar stopt het uiteraard niet. Het havenbestuur faciliteert ook de komende jaren verder de bouw van windmolens in en rond het havengebied, en participeert via dochteronderneming Portfineco NV.

De kaaien kunnen met **walstroom** worden uitgerust, tevens treden we verder op als facilitator voor de realisatie van concrete projecten. We zetten daarbij eveneens in op het reduceren van emissies en vergroening van de sleepbootvloot en de ligplaatsen.

We bouwen het **meetnet luchtkwaliteit** in de haven verder uit door gebruik te maken van nieuwe technologieën. We gebruiken de data om te monitoren en gerichte oplossingen uit te werken.



Energietransitie

Het havenbestuur neemt het voortouw in de **energietransitie**. Zeebrugge is hiervoor ideaal geplaatst.

Zeebrugge blijft de komende jaren dé **LNG hub** voor Noordwest-Europa. We zetten verder in op LNG als brandstof, een weliswaar fossiele brandstof, maar wel met een zwaveluitstoot herleid tot nul, reductie van de stikstofuitstoot met 85%, van fijn stof met 98%, en van CO₂ met 20 à 25%.

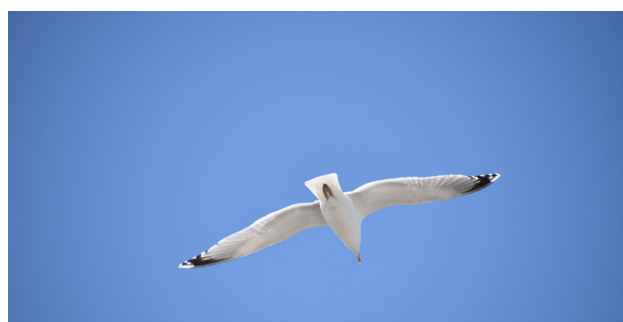
Zeebrugge zal een sleutelrol spelen in de productie van **groene waterstof**. Door haar rol in de aanlanding van de energie uit de offshore windmolenparken en de aanwezigheid van aardgasinfrastructuur in de haven, is Zeebrugge dé ideale locatie voor de bouw van een fabriek voor de productie van groene waterstof. De fabriek wordt gebouwd door Fluxys, Eoly en Parkwind, waarbij voorzien wordt om vanaf 2023 in Zeebrugge groene waterstof te produceren.

Daarnaast kan de haven een cruciale rol spelen bij de opslag en het transport van groene waterstof, onder andere door gebruik te maken van die aardgasinfrastructuur. We bekijken de mogelijkheden en doen dit samen met de andere Vlaamse havens. Ter ondersteuning dient de aanleg van een leidingenstrook tussen de haven van Antwerpen en Zeebrugge, in samenwerking met het Vlaams Gewest, te worden voorbereid.

Natuurbescherming

We streven naar een **evenwicht tussen economie en milieu**. Samen met stakeholders zoeken we naar oplossingen voor knelpunten. Natuurwaarden die door noodzakelijke investeringen voor de uitbouw van de haven verdwijnen, worden stevast door ons gecompenseerd. Daar besteden we ook in de toekomst de nodige aandacht aan. We versterken bufferzones en creëren natuurwaarden aan de rand van, alsook buiten de haven. Zo wordt extra groen gerealiseerd en worden ruimtes voor broedende meeuwen voorzien.

We zijn beschermd tegen de **zeespiegelstijging**. Onze ligging aan de kust maakt ons kwetsbaar voor toekomstige zeespiegelstijgingen als gevolg van de klimaatverandering. De Vlaamse overheid investeerde in verschillende beschermingsmaatregelen, samen met de bevoegde overheden zetten we de nodige werken verder. Bij nieuwe infrastructuurwerken wordt ook steeds rekening gehouden met de stijgende zeespiegel.



Zeebrugge als Innovatieve Haven



Uiteraard stappen we mee in de evolutie naar meer **digitalisering** en verdere **technologische ontwikkelingen**. We zetten verdere stappen om als haven “future proof” te worden. We doen dit door te investeren in digitalisering via dataplatformen en intensiever gebruik te maken van nieuwe technologieën

Het **5G netwerk** in de haven wordt verder uitgebouwd en ingezet voor talrijke toepassingen op terminals en in het havengebied. We stappen mee in de evolutie naar het toekomstbeeld van “physical internet” en bereiden de haven voor om als hub in het logistieke netwerk te fungeren.

Onder meer door middel van het dataplatform **RX/Seaport**, bouwen we een “digital twin” van de hele logistieke keten in Zeebrugge uit. Door te connecteren met andere platformen (zoals NxtPort bijvoorbeeld) breiden we de mogelijkheden van het dataplatform verder uit.

Om de efficiëntie te verhogen, implementeren we snelle en moderne technieken voor laad- en losoperaties. We gaan verder in het automatiseren, bijvoorbeeld in magazijnen.

Zeebrugge wordt verder uitgebouwd tot een volwaardige **Droneport** en hub voor (drone-) innovatie met living lab mogelijkheden. Zeebrugge wordt zo een logistiek platform te land, ter zee en in de lucht.



De evolutie in **autonoom en/of onbemand varen** volgen we van nabij op. We stappen mee in (piloot) projecten. Zo zien we zeker opportuniteiten als deel van de oplossing voor de hinterlandontsluiting via zee/estuaire vaart.

De evolutie naar **autonome/zelfrijdende wagens** heeft een impact op de autologistiek. Elektrische wagens en andere alternatieve brandstoffen stellen nieuwe eisen aan de uitrusting van de terminals. We passen ons aan en blijven op die manier een voortrekkersrol spelen als belangrijke hub voor nieuwe wagens.

Samen met **kennis- en onderzoeksinstituten** werken we verder aan het vormen van de werknemer van de toekomst. Niet alleen jongeren aanzetten tot studies die nuttig zijn voor haven, ook mogelijkheden creëren voor bestaande werknemers om zich om te scholen naar de jobs van de toekomst. Bestaande initiatieven (zoals de leerstoel kustwaterbouw en het postgraduaat Smart Logistics van KU Leuven) worden verder gezet en er wordt ook gekeken naar nieuwe opportuniteiten.

Het havenbestuur helpt mee om **gemeenschappelijke werkvloeren** te creëren. Door fysieke ruimte te voorzien waar verschillende operationele en nautische diensten (zoals de sluisbediening, loodsen, sleepdiensten, VTS...) samen werken, kunnen ze elkaar versterken en kan de maritieme dienstverlening verder geoptimaliseerd worden. Dit zal een positief effect hebben op de hele logistieke keten van/naar en in de haven.

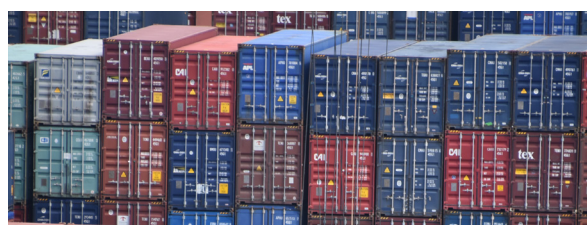
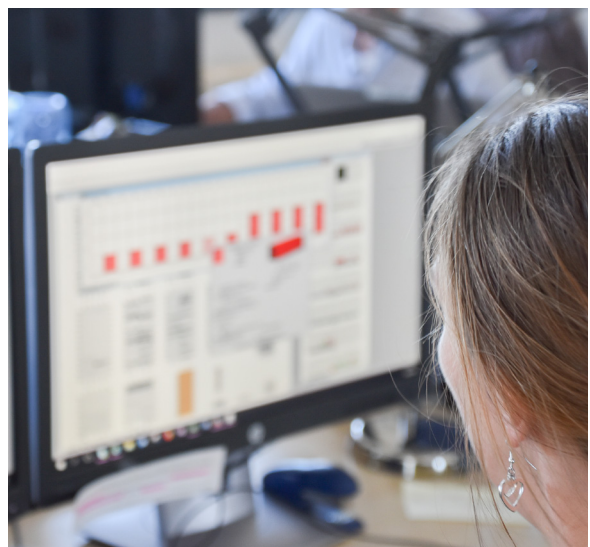
Zeebrugge als Veilige haven



Op het vlak van beveiliging dragen we bij aan een brede voorlichting aan nieuwe en bestaande bedrijven in het havengebied.

We werken samen in een brede context met raakvlakken op gebied van noodplanning, handhaving, smart logistics, cybersecurity... Samen met de bedrijven zetten we nog meer in op de **toegangscontrole** tot de terminals in de haven om ongeoorloofde aanwezigheden te vermijden en investeren we verder in slimme camera's en afsluiting. De haven zet nog intensiever in op ondersteunende maatregelen voor de maritieme beveiliging van en door de bedrijven in het volledige havengebied.

We gaan **partnerships** aan waar mogelijk, om een gecoördineerd beleid op het vlak van maritieme beveiliging uit te voeren zoals voorzien in het havenbeveiligingsplan. Elke partner, zowel publiek als privaat, dient gestimuleerd te worden om de verantwoordelijkheid op te nemen in zijn of haar specifieke domein, over de haven, provincie- en landsgrenzen heen. Door middel van co-creatie versterken we een geïntegreerde samenwerking en bouwen we die verder uit.



Port Authority Zeebrugge | MBZ NV

Isabellalaan 1
B-8380 Zeebrugge/Belgium
T +32 (0)50 54 32 11
www.portofzeebrugge.be info@portofzeebrugge.be

