



PROVINCIERAAD VAN WEST-VLAANDEREN

Zeebrugge, een groeipool

Rede door **dr. ec. O. VANNESTE**
Gouverneur van de provincie West-Vlaanderen,
uitgesproken in zitting
van 14 november 1985

Zeebrugge, een groeipool

november 1985



PROVINCIERAAD VAN WEST-VLAANDEREN

Zeebrugge, een groeipool

Rede door **dr. ec. O. VANNESTE**

Gouverneur van de provincie West-Vlaanderen,
uitgesproken in zitting
van 14 november 1985

1985/D/0248/13

Inleiding

In 1875 maakte Baron Camille, Charles, Auguste de Maere, waterbouwkundig ingenieur, het ontwerp bekend van een zeekanaal dat Brugge rechtstreeks met de zee zou verbinden. In 1866 had A. de Maere, toenmalig schepen van de stad Gent, de idee naar voren gebracht de haven van Gent door een zeekanaal met Heist te verbinden ; dit viel echter niet in de smaak van Gent die de richting Terneuzen verkoos. Op 12 november 1877 publiceerde A. de Maere een brochure «D'une communication directe de Bruges à la mer».

Uiteraard gaf dit voorstel aanleiding tot discussies en tekenden zich voor- en tegenstanders af.

Op 24 februari 1878 verscheen in «De Halletoren» een verzoekschrift ondertekend door de heren Van der Meersch, voorzitter, en J. Sabbe, sekretaris van de Brugse afdeling van het Willemsfonds, ten einde «een vreedzame en wettige beweging in te richten die de uitvoering van het ontwerp van A. de Maere voor doel zou hebben». Dit leidde tot een meeting in de stadshalle en de oprichting van een «Bureau permanent du Meeting», dat kort nadien te Brussel werd ontvangen door de heer A. Beernaert, Minister van Openbare Werken. De Minister zegde toe het ontwerp in een daartoe op te richten commissie grondig te laten onderzoeken. De Commissie werd nog in 1878 opgericht door de heer Sainctelette, die de heer A. Beernaert als Minister had opgevolgd.

Op 28 februari 1880 werd de «Kring Brugge-Zeehaven» gesticht met als voorzitter A. de Maere en als sekretarissen de heren Ch. Serweytens, voorzitter van de «Vereenigde Kooplieden van Scheepsdale», en de letterkundige Julius Sabbe. De «Kring Brugge-Zeehaven» liet onder meer petitieijsten rondgaan, die aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers werden overgemaakt, en richtte op 13 februari 1881 een meeting in waarop de ontwerper van de haven van IJmuiden, ir. Dirks uit Amsterdam, het woord nam.

Op 7 september 1881 verklaarde Koning Leopold II, bij de inhuldiging van de zeevaartinstituten te Gent, het volgende :

«Op onze kust moeten wij tenminste over een haven kunnen beschikken die even goed toegerust weze als de beste dergelijke havens en waar te allen tijde schepen van alle tonnenmaat kunnen binnenlopen. De moderne wetenschap beschikt over de middelen om zulke haven tot stand te brengen» (vertaling).

Inmiddels besteedde de Kommissie van de Minister van Openbare Werken 31 zittingen aan de studie van het ontwerp de Maere. In februari 1882 werd het ontwerp afgekeurd met vijf stemmen tegen (allen ambtenaren), drie stemmen voor (A. Visart de Bocarmé, burgemeester van de stad Brugge, G. Van Nieuwenhuysse, voorzitter van de Syndicale Vereniging van Brugge en het Omliggende, en A. de Maere) en één onthouding (de voorzitter Staatsminister baron de Vrière). De afkeuring werd vooral gemotiveerd door de overweging dat door de verzanding in de haven de onderhoudskosten hoger zouden zijn dan een normale uitbating kon dragen.

In 1884 besloot het Brugs stadsbestuur een kommissie samen te stellen die het ontwerp de Maere opnieuw zou onderzoeken (1). Volgens deze kommissie zou de aanslibbing slechts 0,80 m bedragen in plaats van 1,32 m per jaar zoals door de vorige kommissie berekend.

Inmiddels was in oktober 1882 «The English Syndicate Bruges Port de Mer» opgericht, een vennootschap samengesteld uit Engelse zakenlui, die van de Belgische regering de koncessie van het plan de Maere wou bekomen, hetgeen de toenmalige Minister van Openbare Werken Rolin weigerde. Nadat op 2 augustus 1885 het bureau van de «Brugsche Meeting» ontvangen was geworden door de heer Moreau, Minister van Openbare Werken, in aanwezigheid van parlementairen uit het Brugse, werd begin

(1) Leden waren : A. Beernaert, oud-minister van Openbare Werken, Voorzitter, Brevet, hoofdingenieur bij de Waterstaat te Middelburg, ir. Colson, ir. Darnton Hutton, lid van de ingenieursvereniging van Londen, ir. Dirks uit Amsterdam, ir. Laroche, volksvertegenwoordiger Scailquin en ir. Voisin Bey, inspekteur-generaal bij Bruggen en Wegen in Frankrijk.

november 1885 de beslissing bekend gemaakt dat de aangevraagde koncessie toegestaan werd. De houding van de Maere, die eigen baat boven het algemeen belang zou hebben gesteld, werd er oorzaak van dat ook dit niet tot resultaten heeft geleid (1).

Andere ontwerpen voor de bouw van een haven aan de kust werden ondertussen aangebracht, waaronder dit van de Gentenaar P. De Mey, ere-ingenieur van Bruggen en Wegen, die in 1887 tot laureaat werd uitgeroepen van de internationale wedstrijd, op initiatief van Koning Leopold II, met als onderwerp «Des moyens d'améliorer les ports établis sur des côtes basses et sablonneuses comme celle de la Belgique».

Maar ook Oostende wilde de nieuwe haven en een strijd begon tussen Brugge en Oostende.

Op 25 maart 1890 verklaarde de heer P. de Smet de Nayer, volksvertegenwoordiger van Gent, in de Kamer dat de vooruitgang van het land een snelhaven aan de kust vereiste. Volksvertegenwoordiger de Smet de Nayer, bracht hiermee «Brugge-Zeehaven» definitief op het nationale forum.

Op 8 mei 1890 verklaarde de heer L. De Bruyn, Minister van Openbare Werken, in de Senaat dat de regering besloten had te Heist een diepzee-, aanloop- en snelheidshaven aan te leggen. Op 23 maart 1891 installeerde de Minister van Openbare Werken een «Commission Mixte de Bruges Port de Mer» (2), die op 20 september 1891 een wedstrijd uitschreef voor het bouwen van een zeehaven te Brugge met uitweg naar de zee langs Heist. Op 31 maart 1892 werden de inzendingen geopend. Er was een aanbieding van de Parijse ingenieur L. Coiseau samen met de Brusselse ondernemer J. Cousin en een aanbieding van een Belgische groep, waaronder E.L. Coppieters uit Gent. Dit laatste ontwerp werd verworpen en de heer E.L. Coppieters, schepen van Openbare Werken te Gent geworden en

(1) Havencomplex Brugge-Zeebrugge. Geschiedenis door dr. J. Marechal, Brugge, 1964, blz. 34.

(2) Leden waren : burgemeester A. Visart de Bocarmé, voorzitter, de heren Béthune, Bovie, Piens, Serweytens, Van Caillie, Vanden Abeele, Strubbe en Vierendeel. Als sekretaris werd ir. J. Nyssens-Hart aangeduid.

senator, werd een verwoed tegenstander van het plan Brugge-Zeehaven.

Het ontwerp van L. Coiseau en J. Cousin werd op 4 november 1892 goedgekeurd ; het omvatte een voorhaven te Heist, een zeekanaal naar Brugge en een binnenhaven te Brugge. Het ontwerp kreeg echter heel wat kritiek, onder andere van A. de Maere en van P. De Mey, en de regering besloot in 1894 ervaren buitenlandse technici te raadplegen. Het advies van deze technici was «De geplande haven zal beslist de beste haven worden, die we op de Franse, Belgische en Nederlandse kust vanaf Cherbourg kennen». Op 1 juni 1894 werd tussen de Belgische Staat, de stad Brugge en de heren L. Coiseau en J. Cousin een konventie afgesloten voor de bouw van het havencomplex volgens hun goedgekeurd ontwerp.

De wet houdende uitvoering van het havencomplex, ontworpen door L. Coiseau en J. Cousin, werd aangenomen door de Kamer op 23 augustus 1895 (102 stemmen voor, 14 tegen, 1 onthouding) en door de Senaat op 6 september 1895 (58 stemmen voor, 9 onthoudingen).

De Maatschappij der Brugsche Zeevaartinrichtingen (MBZI), oorspronkelijk Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, werd opgericht op 25 november 1895, met een kapitaal van 9 miljoen frank, en werd als vergunninghoudster aangesteld op 10 januari 1896 voor een periode van 75 jaar, aanvang nemend vanaf het voltooiën van de bouwwerken (namelijk op 1 maart 1907).

Op 28 november 1895 stichtten L. Coiseau en J. Cousin een vennootschap, met als doel het ontworpen havencomplex te verwezenlijken.

In de verbintenis die L. Coiseau en J. Cousin afsloten met de Belgische regering en de stad Brugge, werd voorzien in de uitvoering van de werken voor de som van 38.969.075 frank ; hiervan viel 26.810.629 frank ten laste van de Staat (bouwen van de aanleghaven) en 5.258.446 frank ten laste van de stad Brugge (bouwen van de binnenhaven en het zeekanaal) die een toelage kreeg van 2 miljoen frank van de Provincie West-Vlaanderen, en viel 6.900.000 frank ten laste van de MBZI.

De werken werden aangevat in 1896 en tijdens de werken onderging het plan belangrijke wijzigingen. De werken werden voltooid in 1907 en op 23 juli 1907 werd het havencomplex door Koning Leopold II plechtig ingewijd.

DEEL I : EVOLUTIE VAN HET ZEEVAARTVERKEER IN DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE PERIODE 1907-62

Op 9 maart 1904 voer het eerste schip, de «Coronilla», door de zeesluis en ging aanleggen nabij de kooksfabriek, die daar sinds 1902 gevestigd was (Rombacher Hüttenwerke, uit Koblenz, later overgenomen door een Frans-Belgische groep). Op 29 mei 1905 voer het eerste vaartuig via de zeesluis en het zeekanaal de haven van Brugge binnen en startte een halfwekelijkse dienst tussen Hull en Brugge.

In 1905 liepen 60 schepen de haven van Zeebrugge binnen en in 1906 steeg het aantal tot 441. Eind april 1905 werd door de «Lancashire and Yorkshire Railway» een regelmatige dienst op Goole (Hull) ingewijd. Door John W. Aspinall werd een algemene dienst voor reizigers georganiseerd van Brugge-Zeebrugge naar Hull, Manchester en Liverpool. Nog tijdens het zomerseizoen van 1906 werden ruim 8.000 passagiers geteld op de overvaart die tweemaal per week werd verzekerd.

Op het ogenblik van de officiële inhuldiging van de haven in 1907, bevond men zich in een periode die overal gepaard ging met een teruggang van de activiteit. Toch verliep het aantal schepen dat de haven van Zeebrugge binnenliep in stijgende lijn en in 1910 kon het cijfer van duizend eenheden worden overschreden. De verwachte doorbraak is er echter niet gekomen, en de verwoestingen van de eerste wereldoorlog waren er oorzaak van dat men opnieuw van het nulpunt zou moeten vertrekken.

De haven van Brugge-Zeebrugge ontwikkelde zich vooral als invoerhaven. De vervoerde hoeveelheden goederen in zeevaartverkeer stegen van circa 98.200 ton in 1905 tot 515.400 ton in 1907 en 1.117.900 ton in 1911, gevolgd door een beperkte terugloop. Het aandeel van de invoer in het totale zeevaartverkeer overschreed aanvankelijk ruim 80 % doch viel in 1911 terug op circa 72 %. De gemiddelde tonnenmaat van de schepen lag rond 550 à 600 ton (zie bijlage 1).

Het aantal passagiers op de verbinding Zeebrugge-Hull bedroeg aanvankelijk rond 8 à 9.000 en steeg tot 12.800 in 1913.

Tijdens de eerste wereldoorlog werd de haven van Brugge-Zeebrugge door de Duitsers uitgebouwd als basis voor U- en torpedoboten. Op 22 april 1918 vond de «Slag van Zeebrugge» plaats, waarbij tijdelijk de Duitse torpedoboten en U-boten geblokkeerd werden en een bres in de havenmuur werd geslagen ter hoogte van de claire-voie (spuidam). Op het einde van de eerste wereldoorlog was het havencomplex zo goed als volledig vernield en de rede geheel verzand. In 1919 werden de opruimings- en herstellingswerken gestart. Pas op 20 maart 1921 liep opnieuw een schip de binnenhaven van Brugge binnen, terwijl dit een jaar voordien het geval was geweest voor de voorhaven. De lijn op Hull hervatte haar dienst en in 1921 kwam een nieuwe passagierslijn tot stand tussen Harwich en Zeebrugge. Te vermelden is dat in 1929 de 300 m lange spuidam door een dichte muur werd vervangen.

De activiteiten herleefden langzaam en pas in 1927 overschreed de goederenhoeveelheid in zeevaartverkeer opnieuw 1 miljoen ton. Het onevenwicht tussen in- en uitvoer werd gemilderd na de ingebruikname van de ferry-boat-dienst Zeebrugge-Harwich in april 1924. Het aandeel van de invoer in het totale zeevaartverkeer viel in de jaren 1927-29 terug op 60 à 64 %. De opgang werd echter geremd door de Grote Depressie en tijdens de jaren 1934-35 bedroeg het goederenverkeer minder dan 800.000 ton. Nadat in 1931 een kolenbunkerstation op de havendam werd geopend en het dieptepunt van de crisis na 1935 voorbij was, was de trend opnieuw opwaarts gericht ; het openen van een oliebunkerstation in 1936 was hierbij een positief element. In 1937 werd opnieuw 1 miljoen ton overschreden, maar de dreiging van een nieuwe wereldoorlog leidde tot een terugval tot circa 700.000 ton in 1939. In vergelijking met de periode vóór de eerste wereldoorlog was er een geleidelijke toename van de gemiddelde grootte van de schepen ; vanaf het jaar 1932 werd een gemiddelde van 1.200 à 1.300 ton bereikt tegenover 550 à 600 ton vóór de eerste wereldoorlog (zie bijlage 1).

Op 26 mei 1940 brachten de geallieerden twee vrachtschepen tot zinken bij de toegang tot de rede en twee vrachtschepen en een baggerboot vóór de zeevaartse deur van de zeesluis en lieten de sluisdeuren springen. Door de Luftwaffe werd de haven zwaar beschadigd. Op het einde van de oorlog werden de voorhaven en de zeesluis door de Duitsers systematisch vernield.

Na het einde van de tweede wereldoorlog moest men nogmaals opnieuw vanaf het nulpunt vertrekken. In oktober 1946 werd de haven gedeeltelijk toegankelijk en enkel in 1951 was het herstel van de haven voltooid.

De algemene trend van de zeescheepvaartbeweging te Zeebrugge kan dan ook gekenmerkt worden als een groei in «schokken».

Na de heropbouw na de tweede wereldoorlog duurde het tot in 1956 vooraleer opnieuw 1 miljoen ton werd overschreden ; tot 1950 was, duidelijk in tegenstelling met de vooroorlogse periode, de uitvoer groter dan de invoer, doch nadien steeg het aandeel van de invoer opnieuw tot meer dan 60 %. Aan te stippen valt dat de treinferryterminal inmiddels naar de voorhaven werd overgebracht en er in 1953 operationeel werd.

In de periode 1956-58 geschiedde de indijking van een deel van de Westbank in de voorhaven en in 1958 werd begonnen met de bouw van een industriedok (Prins Filipsdok) in de achterhaven ; (deze werd in 1961 voltooid).

Het begin van de jaren vijftig was ongetwijfeld ongunstig om ondersteunend in te werken op de ontwikkeling van het zeevaartverkeer te Brugge-Zeebrugge. West-Vlaanderen was een structureel zwak gebied binnen de Belgische volkshuishouding en de algemene conjunctuursituatie was niet rooskleurig.

Het was in de daaropvolgende periode, gekenmerkt door een duidelijk opwaartse trend van de wereldhandel en structurele wijzigingen in het goederenvervoer, dat volledig tot uiting is gekomen welke de mogelijkheden waren van een haven op de kustlijn.

Pas in 1962 werd het maximum inzake goederenverkeer dat in 1929 was geregistreerd (1.237.137 ton goederen), opnieuw bereikt en overschreden (zie bijlage 1) ; hierbij valt aan te stippen dat in 1962 het aandeel van de invoer op het niveau lag van het jaar 1929, maar dat de gemiddelde tonnenmaat van de zeeschepen inmiddels iets meer dan verdubbeld was.

De «golden sixties» hebben voor Brugge-Zeebrugge een doorbraak als haven op de kustlijn ingeluid.

DEEL II : DE DEFINITIEVE OPGANG VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE, 1962-84

A. Feiten en trafiek, 1962-68

In het midden van de jaren vijftig kwamen de mogelijkheden van Zeebrugge volop in het daglicht. De «plannen» van de Amerikaan H.B. Cantor, eigenaar van een hotelketen, haalden toen de krantenkoppen. In april 1956 raakte inderdaad het plan van H.B. Cantor bekend om twee reuzepakketboten te laten bouwen (van 90.000 ton elk) voor de vaart tussen Amerika en West-Europa, met Zeebrugge als aanleghaven. Ook Onassis liet vanuit Monte Carlo belangstelling blijken voor Zeebrugge, met name voor de bouw van twee droogdokken (65.000 en 100.000 ton) en van scheepswerven voor supertankers. De onderhandelingen van de regering te Monte Carlo leidden evenwel niet tot concrete resultaten.

Het was niettemin vanuit het buitenland dat de grote potentialiteiten van Zeebrugge in het licht werden gesteld.

In 1956 werd door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie (MCEESC) besloten tot het instellen van een werkgroep, onder het voorzitterschap van Prof. ir. G. Willems, directeur-generaal van Bruggen en Wegen en van het Bestuur der Waterwegen, toenmalig kabinetschef van de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, met als opdracht «de studie van de investeringen nodig opdat Zeebrugge de schepen van de heer H.B. Cantor zou kunnen ontvangen, en tevens, als voorhaven zou kunnen worden ingericht voor tankschepen van 80.000 ton» (1). Het was in

-
- (1) Samenstelling van de Werkgroep : voorzitter : prof. ir. G. Willems, directeur-generaal van Bruggen en Wegen. Ambtenaren afgevaardigd door :
- Ministerie van Economische Zaken :
de heren M. Buyse, inspekteur-generaal, L. De Schrijver, adviseur-dienstchef, F. Van der Steen, eerstaanwendend inspekteur.
 - Ministerie van Verkeerswezen :
de heren G. Bertrand, directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen, Luyens, waterschout te Zeebrugge, M. Poppe, adjunkt-adviseur.

elk geval duidelijk dat de beperkte toegankelijkheid van de haven van Antwerpen (31 voet in 1950 en 35 voet in 1956) de vereiste schiep om andere mogelijkheden te onderzoeken ten einde het verlies van sommige trafieken te voorkomen (1). De tankers van 16.000 dwt die tijdens de oorlog in serie waren gebouwd, werden omstreeks 1949 opgevolgd door schepen van 28.000 ton en in 1956 liep in Japan de «Universe Leader» van 84.000 ton van stapel en werd door Onassis opdracht gegeven voor het bouwen van een supertanker van 100.000 ton (2).

In 1957 publiceerde de Westvlaamse Economische Raad (WER) een brochure «West-Vlaanderen, zee provincie», waarin aandacht werd besteed aan de ontwikkeling van het vervoer van petroleum, de scheepsbouw, de scheepsherstellingen en hun betekenis voor West-Vlaanderen. De heer G. Declercq, voormalig directeur van het Westvlaams Economisch Studie-bureau (WES), besprak in zijn uiteenzetting gehouden op de algemene vergadering van de Westvlaamse Economische Raad (WER) op 2 februari 1957, de aan gang zijnde en de te verwachten evolutie van het zeeverkeer. Deze evolutie moet aanzien worden als van het grootste belang in het geheel van de economische krachten welke, indien tijdig beantwoord, een beslissende invloed zouden uitoefenen op de groei van de Westvlaamse

-
- Ministerie van Financiën :
de heer Van de Sompel, inspekteur van financiën.
 - Ministerie van Landsverdediging :
Kommodore A. Robins, hoofd van de Generale Staf van de Zeemacht,
Kolonel S.B.H. Gailly, Kolonel S.B.H. Rousseau, directeur van Vervoer.
 - Ministerie van Buitenlandse Handel :
de heren M. Gibon, kabinetssekretaris, R. Guidee, adviseur.
 - Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw :
de heren E. Valcke, inspekteur-generaal van Bruggen en Wegen, directeur-generaal der Waterwegen a.i., F. Eelen, hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen, sekretaris van de werkgroep.

- (1) Een diepgang van 35 voet geeft een laadvermogen van de tankers van circa 35.000 ton.
- (2) Het jaar 1956 was het jaar van de Suez-krisis. Het Suez-kanaal was toen bevaarbaar voor schepen met een diepgang van ten hoogste 35 voet.

ekonomie(1). Gezegd werd «Onder de werking van deze evolutie zal West-Vlaanderen in de komende jaren zijn sinds lang bestaande sluimerende mogelijkheden van zeeprovincie kunnen verwezenlijken». Er werd vastgesteld dat aan de oorsprong van de snelle evolutie van het zeeverkeer, die verschillende uitzichten vertoonde, de sterk stijgende energiebehoefte van West-Europa lag, waarbij de olie-import in de komende twintig jaar onvermijdelijk sterk zou gaan toenemen. Wel werd er reeds op gewezen dat de atoomenergie mettertijd de afhankelijkheid van West-Europa van de aanvoer van petroleum in belangrijke mate zou doen verminderen. De aandacht werd ook gevestigd op twee verschijnselen die inderdaad ten grondslag hebben gelegen aan de structurele wijzigingen die zich hebben voltrokken in de zeevaart, namelijk de toenemende afmetingen en de vluggere rotatie van de schepen. Gewezen werd op het feit dat de schaalvergroting niet alleen gold voor de tankers, maar ook voor de nieuwe ertsschepen en de nieuwe dry-cargo's ; aangestipt werd dat de ontwikkeling trager zou verlopen voor de ertsschepen, omdat ze veelal hun lading moeten halen in kleinere havens. In de uiteenzetting van G. Declercq werd aangegeven dat een vluggere rotatie van de schepen, omwille van kostenelementen, werd nagestreefd door de schepen uit te rusten met eigen los- en laadinrichting en door het inzetten van «trailerschepen». Daar evenwel deze rotatie in de meeste havens belemmerd werd door veranderingen in het volume en in de aard van de haventrafiek, stelde zich de vereiste van nieuwe havenruimte, zo dicht mogelijk bij de zee. Als besluit werd gesteld dat de haven van Zeebrugge in het belang van 's lands ekonomie, en als een noodzakelijk komplement van de haven van Antwerpen, volgens de vereisten van het moderne zeeverkeer moet worden uitgebouwd.

De heer G. Declercq besloot zijn uiteenzetting met er op te wijzen dat men te lang reeds in ons land de belangen van de Belgische havens tegen elkaar had uitgespeeld, en dat de tegenstellingen welke eertijds misschien enige grond hadden, op het ogenblik elke betekenis verloren. Zeebrugge had zijn eigen funktie, met name het ontvangen van grote schepen ; dit betekende meteen dat de belangen van Antwerpen en Zeebrugge allebei nationale belangen waren.

(1) De tekst van deze uiteenzetting, in bijgewerkte vorm, werd gepubliceerd in de brochure «West-Vlaanderen, zeeprovincie», WER, Brugge, 1957.

De publikatie van de rede van G. Declercq veroorzaakte heel wat deining in de traditionele havenkringen ; velen hebben dan niet vermoed dat de WER-publikatie (1957) een ideeëngoed naar voren bracht en een aktieterrein opende dat uiteindelijk door de regeringsbeslissing van 1970 vormgeving kreeg.

De Werkgroep Willems kwam in 1957 tot het volgende besluit : «De werkgroep is de mening toegedaan dat, gelet op de vastgestelde evolutie in de bouw van de schepen met grote diepgang, en onafhankelijk van het voorstel van de heer H.B. Cantor, voor België dringend het vraagstuk wordt gesteld om een geschikte haven uit te bouwen. Het blijkt mogelijk deze «snelhaven» te verwezenlijken in Zeebrugge mits een eerste belegging van 750 miljoen frank, waarbij de verdere ontwikkeling van de trafiek latere uitbreidingsmogelijkheden toelaat.» De werkgroep stelde een eerste fase van de uitbreidingswerken voor : verbreding van de vaargeul door de «Pas van 't Zand» op 400 m en de indijking van het oostelijk schiereiland aan de ingang van de rede. Tevens zou moeten voorzien worden in een zwaaiplaats van 600 m doormeter vóór de kaaien, het verbreden van de havendam door het bouwen van nieuwe kaaien ter verwezenlijking van een minimum diepte van 13 m en het uitrusten der nieuwe kaaien. De door de werkgroep voorgestelde werken werden in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout bestudeerd.

De oostelijke afdamming van de voorhaven werd begin 1960 aangevat en voltooid in 1966.

In mei 1961 werd met de Amerikaanse petroleummaatschappij Sinclair Oil Cy. een akkoord gesloten voor het vestigen van tankinstallaties te Zeebrugge.

In maart 1962 begonnen de werken voor de uitbouw van het westhoofd in de voorhaven (werken voltooid in september 1965) ; het was de eerste verruiming van de capaciteit van de voorhaven sinds 1907. Met het oog op het aanlopen van de grote Sinclairtankers en van het passagiersschip Hanseatic (30.000 dwt) werd de Pas van het Zand verbreed en de diepte bij laag water gebracht van 7 m tot 9 m. De eerste Sinclairtanker die in 1962 binnenliep loste 38.024 ton stookolie.

In 1965 werd door de Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich een aanvang genomen met een dienst roll-on/roll-off van goederen vervoerd per vrachtwagen. Vanaf 15 maart 1966 werd door Townsend Car Ferries Limited een dagelijkse dienst verzekerd voor auto's en passagiers tussen Zeebrugge en Dover ; deze dienst omvatte ook het vervoer van goederen in roll-on/roll-off.

Aanvankelijk stootte de vestiging van Townsend Car Ferries Limited op harde tegenstand vanwege het Ministerie van Verkeerswezen. Door de regering werd, onder het voorzitterschap van de heer A. Van Acker, voorzitter van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, een commissie opgericht die werd belast met het onderzoeken van de gehele problematiek terzake en het formuleren van eventuele voorstellen (1). Ten behoeve van de commissie werd door het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES) een «Rapport betreffende de nieuwe car-ferry-dienst te Zeebrugge» uitgewerkt, dat een analyse gaf van alle passagierstrafieken tussen Zuid-Oost-Engeland en het Europese Kontinent, zowel via zeehavens als via luchthavens.

De betekenis van de oprichting van de car-ferry-dienst tussen Zeebrugge en Dover door Townsend Car Ferries Limited is gebleken verstrekkend te zijn. In 1974 werd ook de lijn op Felixtowe ingevaren. De goederenbehandeling op beide lijnen bedroeg in 1984 circa 4 miljoen ton, het aantal vervoerde passagiers beliep 2 miljoen eenheden en het aantal passagiersvoertuigen (inclusief bussen) 310.000 stuks.

(1) Werkgroep belast met het onderzoek van een voorstel tot het oprichten van een car-ferry-dienst tussen het Verenigd Koninkrijk en Zeebrugge. Voorzitter : de heer A. Van Acker, voorzitter van de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Leden : de heren G. Willems, sekretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken, G. Bertrand, directeur-generaal van het Zeewezen, E. Valcke, directeur-generaal der Waterwegen, A. Buras, bestuursdirecteur bij het Zeewezen, H. Kennes, inspekteur-generaal van Financiën, S. Mariën, inspekteur-generaal van Financiën, P. Vandamme, burgemeester van de stad Brugge, F. Traen, beheerder van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen, O. Vanneste, directeur van de Westvlaamse Economische Raad, beheerder van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen. Het sekretariaat werd waargenomen door de heer M. Pacqué, directeur bij het Ministerie van Openbare Werken.

In 1966 werd aan de westelijke oever van de vaargeul naar de zeesluis te Zeebrugge een containerterminal opgericht voor de exploitatie van een lijn tussen Harwich en Zeebrugge door de British Railways, de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats en de Belgische Spoorwegen, met het oog op een dagelijkse dienst vanaf 1968. Tot in het begin van 1966 werden alleen in de Verenigde Staten van Amerika containerterminals uitgebaat. In Europa werd in 1966 een aanvang genomen met het in dienst stellen van containerlijnen.

In 1967 vestigde de Texaco-maatschappij zich te Zeebrugge ; de oliereservoirs in de achterhaven werden door een pijpleiding verbonden met de raffinaderij te Oostakker-Gent. In 1968 bedroeg de aanvoer van ruwe aardolie te Zeebrugge 2,4 miljoen ton. De Pas van het Zand en de geul door het Ribzand, die samen de toegangsgeul vormen vanuit de zee naar de haven, werden in 1968-69 verdiept tot Z (-9,30). In 1968 liep het tankschip Kungaland van 108.500 dwt Zeebrugge binnen.

De feitelijke evolutie van de wereldhandel en de zeevaart gekenmerkt door een versnelling in de structurele wijzigingen, bracht de mogelijkheden van Zeebrugge steeds meer op de voorgrond.

Vanaf 1968 bood Zeebrugge de ganse combinatie van container-, treinferry- en voertuigenferrydiensten, en het jaar 1968 is effectief het jaar van de grote doorbraak geworden.

Het zeescheepvaartverkeer steeg geleidelijk van 1,5 miljoen ton goederen in 1962 tot 2,1 miljoen ton in 1967, dit is met 41,9 % of gemiddeld circa 8 % per jaar. In 1968 ging het verkeer in één ruk naar 5,1 miljoen ton, dit is een stijging met 141 % in één jaar. Deze toename werd vooral bepaald door de trafiek van ruwe aardolie (2,4 miljoen ton), maar toch ook door het containerverkeer ; indien de trafiek van ruwe aardolie buiten beschouwing wordt gelaten, dan werd in 1968 toch nog een aangroei van ruim 550.000 ton geregistreerd, dit is 26 %. Door het binnenlopen van grote tankschepen werd de gemiddelde tonnenmaat van de schepen in 1968 gebracht op 1.983 ton tegenover 1.549 ton in 1967 (zie bijlage 1).

Deze expansie vond plaats terwijl de basisinfrastructuur van de haven niet wezenlijk was gewijzigd ; ze was toe te schrijven aan de toegenomen handel

met Groot-Brittannië en fundamenteel aan de schaalvergroting van de schepen en de gewijzigde laad- en lostechnieken, waardoor de voordelen van een haven op de kustlijn zoals Zeebrugge op de voorgrond traden.

De noodzaak om de voordelen van een haven aan zee ten volle tot gelding te brengen, is dan ook doorgedrongen op het niveau van de hoogste beleidsverantwoordelijken.

Omdat inderdaad in België het probleem van de toegankelijkheid voor de schepen met grote diepgang een oplossing vroeg, nam de toenmalige Minister van Openbare Werken, de heer J. De Saeger, in september 1968 de beslissing een studiekommissie, genoemd Kommissie Verschave, op te richten ten einde advies uit te brengen over de mogelijkheden een nieuwe haven te bouwen in volle zee of aan de Belgische Kust om schepen met grote tonnenmaat te ontvangen (1).

B. Trafieken 1968-84

De doorbraak van de haven van Zeebrugge situeert zich onbetwistbaar omstreeks 1967-68. Vanaf 1968 kreeg Zeebrugge niet enkel een reële betekenis inzake energievoorziening door de olie-aanvoer voor de raffinaderij Texaco te Gent, maar het jaar 1968 was ook het begin van de containerlijnen op Harwich en Helsinki, met in 1968 reeds een totaal van in- en uitvoer van circa 309.000 ton.

In 1968 was er meer dan een verdubbeling van het goederenverkeer in vergelijking met het voorgaande jaar ; hierbij speelde de aanvoer van bijna 2,5 miljoen ton ruwe aardolie een belangrijke rol. Maar ook wanneer de aanvoer van ruwe aardolie buiten beschouwing wordt gelaten, was er een toename van 556.000 ton, hetgeen in vroegere jaren nooit was gebeurd. Het volgende jaar verhoogde de aanvoer van ruwe aardolie nogmaals met 3 miljoen ton, maar bij de overige produkten was er ook een vermeerdering

(1) Zie deel III.

van meer dan 800.000 ton. Ook in 1970 zette de groei zich door hoewel de aanvoer van ruwe aardolie enigermate lager was (-100.000 ton); de goederenbeweging zonder ruwe aardolie groeide nogmaals met ruim 600.000 ton (zie bijlage 2).

In 1971 werd een nieuwe containerterminal (OCZ) operationeel, opgericht door de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats (thans : Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats). In 1984 werden aldaar circa 63.000 containers verhandeld. Dank zij deze terminal is Zeebrugge thans via vaste lijnen verbonden met 37 havens, verspreid over alle werelddelen.

Van belang was eveneens de bouw achter de sluis van een ro/ro-terminal door North Sea Ferries in 1972 en de uitbreiding ervan voor passagiersverkeer in 1974; in juli 1984 werd deze terminal overgebracht naar de voorhaven, waar in maart 1985 de definitieve passagiersakkommodatie klaarkwam.

De recessie van 1971-72 bracht geen terugval van de goederenbeweging te Zeebrugge en leidde enkel in 1971 tot een gering blijvende toename (+ 49.000 ton, ruwe aardolie niet meegerekend). Tijdens de jaren 1972, 1973 en 1974 werd telkens een stijging van de goederenbeweging, exclusief ruwe aardolie, genoteerd van 800.000 ton tot nagenoeg 1 miljoen ton.

In 1974 noteerde Brugge-Zeebrugge in totaal iets meer dan 14 miljoen ton goederenverkeer, waarvan de helft ruwe aardolie. De aanvoer van ruwe aardolie bereikte zijn hoogtepunt in voornoemd jaar. Indien de ruwe aardolie buiten beschouwing wordt gelaten, dan verwerkte Brugge-Zeebrugge in 1974 6,9 miljoen ton goederen.

Het is algemeen bekend dat de gehele wereld sinds 1973-74 in een recessie is terechtgekomen die op heden zijn eindpunt niet heeft bereikt. Dit heeft ook in ons land geleid tot een tijdelijke teruggang van het zeehavenverkeer, waarbij de verminderde aanvoer van ruwe aardolie en van ijzererts sterk medebepalend is geweest. Tijdens de jaren 1975 tot en met 1978 bleef het totaal van lossingen en ladingen in Belgische zeehavens onder het niveau van 1974, maar van 1979 af werd dit niveau opnieuw overschreden. De structuur van ladingen en lossingen is inmiddels ingrijpend gewijzigd.

In 1978 konden nieuwe ro/ro-trafiekeken worden aangetrokken, dankzij een beweegbare ponton (MacGregor). Deze ponton werd in januari 1979 door Sea-Ro in dienst gesteld aan de Noordkaai op het Westerhoofd, ten behoeve van Roto Line. Begin september 1981 werden de ponton en de Sea-Ro-terminal overgebracht naar de nieuwe Zweedse Kaai en op 8 december 1984 werd ingevolge het sterk groeiende verkeer, een tweede ponton in dienst genomen (MacGregor-Navire). In 1984 behandelde Sea-Ro Terminal nv op de twee pontons in de voorhaven en de Ford-trafiek aan het noordelijk insteekdok in de achterhaven in totaal 1.415.000 ton ro/ro-goederen.

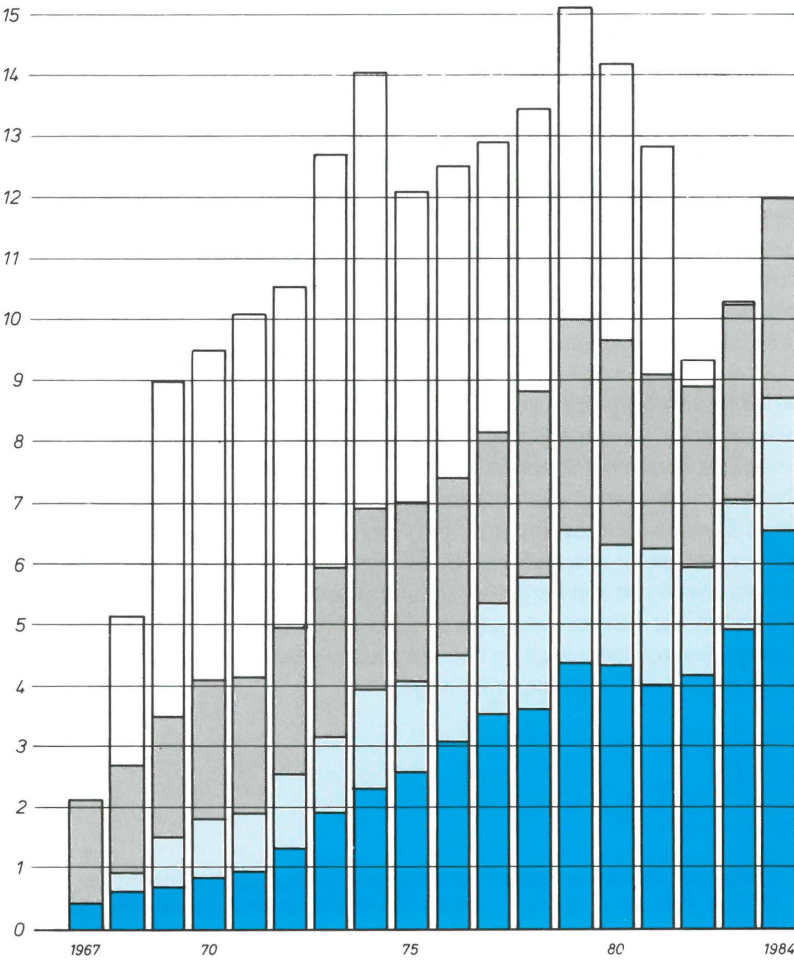
Te Zeebrugge, waar sinds mei 1968 ruwe aardolie werd gelost voor de raffinaderij van Texaco te Gent, viel de aanvoer van ruwe aardolie in 1982 volledig uit door de sluiting van deze raffinaderij. In 1974 werd te Zeebrugge 7,1 miljoen ton ruwe aardolie gelost op een geheel voor de Belgische havens van 13,6 miljoen ton ; te Antwerpen was door het inwerkingtreden van de pijpleiding de aanvoer van ruwe aardolie per schip gedaald van circa 24,5 miljoen ton in 1970 tot 6,5 miljoen ton in 1974. In 1984 bedroeg de aanvoer van ruwe aardolie te Antwerpen per schip 4,4 miljoen ton en per pijpleiding 14,3 miljoen ton, terwijl er te Zeebrugge geen aanvoer meer was.

Indien de ruwe aardolie buiten beschouwing wordt gelaten, dan valt er voor Zeebrugge te wijzen op een ononderbroken toename van het zeeverkeer (ladingen en lossingen in ton) sinds 1966, met uitzondering van de jaren 1980, 1981 en 1982, met dien verstande dat het verkeer in 1982 (laagste niveau van de periode 1980-82) toch nog 28,9 % groter was dan in 1974. Het jaar 1983 bracht een forse aangroei met 1,4 miljoen ton en in 1984 was er nogmaals een verhoging van 1,7 miljoen ton.

In de periode 1967-84 is het zeehavenverkeer te Zeebrugge gestegen van 2,1 miljoen ton tot 12,0 miljoen ton, dit is een vermenigvuldiging met 5,7. Het aandeel van Zeebrugge in het geheel van de drie grote havens Antwerpen, Gent en Zeebrugge steeg van 3,2 % in 1967 tot 9,3 % in 1984 indien ook de aanvoer van ruwe aardolie wordt meegerekend en van 4,3 % tot 9,6 % indien de ruwe aardolie buiten beschouwing wordt gelaten (1).

(1) Bron : Zeehavenverkeer volgens de betrokken haveninrichtingen.

Evolutie van het zeescheepvaartverkeer te Zeebrugge, geladen en geloste goederen, 1967-84 (in miljoen ton)



De toename is samengegaan met een evolutie naar een evenwichtig patroon van in- en uitvoer. In 1967 was het aandeel van de aanvoer te Zeebrugge 74,0 % en in 1984 was dit 51,9 % (1).

In het geheel van het havenverkeer is vooral het stukgoederenverkeer uiterst belangrijk geworden. In 1984 bestond 75,5 % van het totaal goederenverkeer te Zeebrugge uit stukgoederenverkeer.

Voorals het ro/ro-verkeer kende op ononderbroken wijze een groeiend sukses evenals het containerverkeer (zie grafiek). Het ro/ro-verkeer (inclusief treinferry) steeg van 437.000 ton in 1967 tot 6.573.000 ton in 1984 en het containerverkeer dat te Zeebrugge in 1968 een begin nam, bereikte 2.155.000 ton in 1984. Het aandeel in het totale goederenverkeer steeg van 20,5 % in 1967 tot 54,8 % in 1984 voor het ro/ro-verkeer ; het containerverkeer kwam tot 18,0 %.

Ook voor bouwmaterialen was er groei, zij het beperkter ; het totaal van ladingen en lossingen steeg van 288.000 ton in 1967 tot 1.558.000 ton in 1984, waardoor het aandeel in het totaal goederenverkeer rond 13 % bleef.

De haven van Zeebrugge is thans de tweede haven van het vasteland inzake overgeslagen ro/ro-tonnages. In de relatie met Groot-Brittannië is Zeebrugge de eerste continentale haven wat carferry- en ro/ro-verkeer betreft. Thans worden vanuit Zeebrugge gemiddeld 24 afvaarten per dag naar Groot-Brittannië uitgevoerd voor het ferry- en ro/ro-verkeer, dit is één om het uur, op zeven verschillende Britse havens. Geen enkele andere continentale haven kan een dergelijke spreiding aanbieden. Vermeldenswaard is ook dat in het verkeer naar en van Zuid-Afrika onder de vijf continentale aanloophavens Zeebrugge de belangrijkste is geworden qua aantal behandelde containers en goederentonnage.

(1) De gemiddelde grootte van de zeeschepen is te Zeebrugge gestegen van 2.549 BRT in 1967 tot 4.205 BRT. Sinds 1979 geschiedt de registratie nog enkel in BRT.

Ook als passagiershaven was de ontwikkeling van Zeebrugge merkwaardig. In 1984 bedroeg het aantal passagiers 2.096.000 tegenover amper 129.000 in 1967.

Hierbij dient beklemtoond dat deze ontwikkeling in wezen is tot stand gebracht vooraleer gebruik kon worden gemaakt van de nieuwe haveninfrastructuur die thans haar voltooiing nadert. Pas in 1984 werden de overslagbedrijven die thans in de nieuwe achterhaven zijn gevestigd (Combined Terminal Operators (CTO), Belgian New Fruit Wharf (BNFW), Zeebrugse Behandelingsmaatschappij (ZBM)) operationeel; samen behandelen ze ongeveer 356.000 ton. Wel is de ro/ro-exploitatie van Sea-Ro reeds het gevolg van de nieuwe infrastructuur in de voorhaven.

De grootste lading die te Zeebrugge werd aangevoerd, met name op 22 juni 1978, betrof ruwe olie ten belope van 144.400 ton (1). Het grootste schip dat ooit te Zeebrugge aanliep was de petroleumtanker Arteaga, met een tonnage van 323.087 dwt (januari 1982).

(1) Texaco Zweden, tonnage van 259.768 dwt.

DEEL III : INFRASTRUCTURELE UITBOUW, BESLISSINGSSTADIA EN STAND DER WERKEN

A. Motieven tot nieuwe infrastrukturen

In de zeescheepvaart is de ontwikkeling inzake schaalvergroting en gewijzigde laad- en lostechnieken lange tijd zeer geleidelijk verlopen. In de jaren zestig ging deze evolutie plots schoksgewijze vooruit.

Het probleem van de beperkte toegankelijkheid van de Schelde trad hierbij op de voorgrond, in de eerste instantie naar aanleiding van de aanvoer van ruwe aardolie met steeds grotere tankers, waarbij de Suezkrisis een versnellend effect heeft gehad. De vraag in 1967 gesteld vanwege de petroleumraffinaderijen aan de Belgische regering om hun installaties te Antwerpen via een pijpleiding Rotterdam-Antwerpen te bevoorraden was als het ware de definitieve stoot die de noodzaak van een diepzeehaven onderstreepte. De aanvoer van ruwe aardolie op een tanker van 60.000 dwt kostte immers bijna de helft meer dan de aanvoer met een schip van 200.000 ton.

In die periode werd het echter ook duidelijk dat de groei naar een grotere diepgang van de zeeschepen niet beperkt zou blijven tot de aanvoer van aardolie ; ook voor erts, granen, gemengde transporten en bij het containervervoer werden schepen van steeds grotere omvang in de vaart gebracht. De evolutie in de technieken van de goederenbehandeling vroeg verhoogde aandacht evenals de stijgende behoefte aan industriegronden gelegen aan diep vaarwater. De «verschuiving naar zee» van de industrie was manifest.

In juli 1968 waren er 36 ertsschepen van 100.000 ton en meer in bestelling. Volgens een prognose van het New Yorks havenbeheer zou in 1975 80 % van de goederen bestemd voor Midden-West-Europa in containers verscheept worden. Niet enkel omwille van de afmetingen van de containerschepen, vooral de lengte en de breedte, doch ook en vooral omwille van de eisen inzake snelheid was de tendens duidelijk gericht op havens aan

zee, zonder sluis. De belangstelling van de USA en Australië voor Zeebrugge werd duidelijk.

Het containerschip is een duur schip qua investeringen. Een gevolg van de kapitaalintensieve vorm was de noodzaak om de snelheid zo hoog mogelijk op te drijven en de tijd voor het laden en lossen zoveel mogelijk te beperken. Dit moest noodzakelijkerwijze ook leiden tot een concentratie op een geringer aantal havens, mede ook omdat vele havens ook inzake infrastructuur niet konden volgen.

Indien België geen verlies inzake havenverkeer wilde aanvaarden, moest een oplossing gevonden worden voor het probleem van de toegankelijkheid van een haven voor schepen van grote tonnenmaat. De vraag kon natuurlijk gesteld worden of België wel zelf de investeringen in een diepzeehaven moest doen en er geen Europese oplossing mogelijk was. Wat dit laatste punt betreft, kan het volgende worden opgemerkt :

— de afstanden tussen de havens in termen van transportkosten zijn, rekening gehouden met de grote hoeveelheden verhandelde goederen, nog steeds belangrijk en grote betekenis is te hechten aan de verbindingen met het achterland ;

— de industriële funktie van de havengebieden heeft een groeiende betekenis gekregen ; dit is vooral van belang voor de verbetering van het kwalitatieve aspect van de arbeidsmarkt, aangezien de bedrijven aan diep vaarwater in het algemeen kapitaalintensief zijn met een tewerkstelling van hoog gekwalificeerd personeel ;

— de kwetsbaarheid van het economisch leven verhoogt in sterke mate bij de beperking van het aantal aanvoerpunten en het afhankelijk zijn van een buitenlandse haven ; bij grote transportkostenverschillen tussen aanvoer op grote en kleine schepen is de afhankelijkheid van een buitenlandse haven vrij gevaarlijk voor de ontwikkelingskansen van diverse nijverheden ;

— de verwachtingen inzake de groei van het zeeverkeer waren zo groot en de ligging van de Belgische havens op de range Le Havre-Hamburg zo gunstig dat de uitbouw van meerdere havens aangewezen was.

Zoals gezegd heeft de Westvlaamse Economische Raad reeds in 1957 aandacht gevraagd voor deze ontwikkeling ; de WER heeft de situatie op de voet gevolgd en te gepasten tijde zijn standpunt bepaald en kenbaar gemaakt (1).

Op 13 september 1968 kon ik, als directeur van WER-WES, het probleem stellen op een vergadering te Brugge, ingericht door de Bestendige Deputatie, voor de Westvlaamse parlementairen, het Bureau van de Provinciale Raad, de burgemeesters van de Westvlaamse havensteden en de leden van de Westvlaamse Economische Raad. Onder meer werd er op gewezen dat de pijpleiding Rotterdam-Antwerpen het vraagstuk niet zou oplossen van de erts-, graan-, en later de transoceaan-containerschepen die eveneens een diepgang of lengte zouden hebben die het opvaren van de Schelde zouden bemoeilijken. Aangezien diverse oplossingen voor de aardolie-aanvoer via Zeebrugge goedkoper uitvielen dan via de Rotterdam-pijpleiding naar Antwerpen, moest de kans voor Zeebrugge aangegrepen worden, omdat ze ons land meteen toegankelijk zou maken voor de grote erts-, graan- en containerschepen. Een motie in die zin werd dan ook unaniem goedgekeurd en aan de regering overgemaakt.

In september 1968 besliste de heer J. De Saeger, Minister van Openbare Werken, tot de oprichting van de Kommissie Verschave. Op 9 oktober 1968 hechtte het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie

(1) Het losweken van de gedachten is in de jaren zestig door meerderen ondersteund. Het doen nadenken over de mogelijkheden was belangrijk, ook al was op dit ogenblik niet alles volkomen evenwichtig afgewogen. Bij wijze van voorbeeld kan verwezen worden naar de betekenis van bewustmakingsakties die controversieel werden ervaren, zoals de TV-reportages in november 1967 van M. De Wilde en de akties met woord en geschrift van Ir. A. Mertens. Ook de rol van de pers is vermeldenswaard, waarbij ongetwijfeld het «Brugsch Handelsblad» kan worden geciteerd, dat in 1970 26 afleveringen publiceerde over de haven van Zeebrugge en deze later bundelde in het boek «Zeebrugge een haven in de branding» van de hand van de heren E. Bilé en E. Trips. Ten einde Vlaanderen meer haven-minded te maken, organiseerde het Europees Studie- en Informatiecentrum in 1969-1970 debatavonden in diverse steden ; de mogelijkheden en plannen van de drie havens werden er belicht (B. Cools - Antwerpen, M. Anselin - Gent, O. Vanneste - Zeebrugge).

zijn beginselgoedkeuring aan de bouw van de pijpleiding Rotterdam-Antwerpen, onder bepaalde voorwaarden, en stelde de oprichting voor van de Kommissie Craen. De aanleg van een pijpleiding Rotterdam-Antwerpen was een duidelijke verliespost voor de Belgische economie, omdat eigen mogelijkheden (aanvoer met grote tankschepen met gedeeltelijke lading naar Zeebrugge en pijpleiding Zeebrugge-Antwerpen) niet werden benut en rechtstreekse, maar vooral onrechtstreekse baten afvloeiden naar Nederland.

B. De Kommissies en hun besluiten

1. De Kommissie Verschave

De opdracht van de Kommissie Verschave bestond erin advies uit te brengen over de mogelijkheden een nieuwe haven te bouwen, in volle zee of aan de Belgische Kust, om schepen met een grote tonnenmaat te ontvangen. Meerdere studies en voorstellen aangaande een nieuwe haven in zee of aan de kust hadden reeds voordien het licht gezien. Aan de Kommissie werd opgedragen deze voorstellen te onderzoeken en advies hierover uit te brengen. Op 9 oktober 1968 werd de Kommissie Verschave (1) ingesteld ; ze vergaderde zeventien maal en legde op 9 juni 1969 haar besluiten neer.

(1) Samenstelling van de Kommissie Verschave :

De studiekommissie, onder het voorzitterschap van de heer ir. J. Verschave, directeur-generaal der Waterwegen, omvatte volgende leden : de heren dr. A. Bastin, assistent KUL, prof. dr. ir. E. De Beer, directeur van het Rijksinstituut voor Grondmechanica, KUL-RUG, ir. J. Demoen, hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen, adjunct-kabinetschef van de heer Minister van Openbare Werken, prof. dr. M. Eyskens, KUL, ir. R. Simoen, wd. hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen, ir. A. Sterling, hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen, directeur van het Waterbouwkundig Laboratorium, prof. ir. M. Van Cauwenberge, RUG, dr. ec. O. Vanneste, directeur van de Westvlaamse Economische Raad, ir. L. Verboven, directeur-generaal van de MBZI, ir. G. Zwaenepoel, inspekteur-generaal van Bruggen en Wegen, ir. P. Roovers, hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen, sekretaris van de Kommissie.

De Kommissie Verschave bestudeerde de volgende voorstellen met betrekking tot een nieuwe haven in zee of aan de kust :

1. bouw van een eiland op 26 km uit de kust op de Thorntonbank (voorstel Mortelmans) ;
2. bouw van een beschermd watervlak op 16 km uit de kust (voorstel Harris) ;
3. bouw van een haveneiland voor De Panne op de Oostdyckbank op 25 km uit de kust ;
4. bouw van een eiland voor Duinkerke-Gravelines op de Out-Ruytingen op 12 km uit de kust ;
5. uitbouw van de huidige haven van Zeebrugge naar de grotere diepten toe ;
6. projekt Zeestad dat eveneens van de bestaande haven van Zeebrugge vertrekt, doch 7 km ver in zee gaat en tevens een recreatie-oord van 2.500 ha voorziet voor de Oostkust (1) ;
7. bouw van een eiland op 4 km voor de kust ter hoogte van Bredene, verbonden met de kustlijn en waarbij een deel van dit eiland een toeristische bestemming zou krijgen.

De Kommissie Verschave onderzocht de technische mogelijkheden en de juridische aspecten van de diverse voorstellen en maakte kostenramingen en een economische verantwoording.

De Kommissie Verschave drukte haar voorkeur uit voor de uitbouw van een polyvalente diepzeehaven, geschikt voor een ruime waaier van scheepstypen en diverse vormen van goederenvervoer, toegankelijk voor schepen van circa 200.000 ton. Geoordeeld werd dat de hiertoe vereiste investeringen het minst risico dragen en dat het industrialiseringseffekt van een polyvalente haven groter is dan van een sterk gespecialiseerde haven. Zeebrugge werd de meest aangewezen plaats bevonden, omwille van de aldaar reeds bestaande infrastructuur. Als tweede mogelijke oplossing voorzag de Kommissie Verschave de eventuele bouw van een eiland ter hoogte van Bredene. In het algemeen werd opgemerkt dat de voorstellen inzake een

(1) Voor dit projekt werden belangrijke studies opgemaakt onder de leiding van Prof. dr. R. Vanes en Prof. dr. M. Anselin ; koördinator : lic. M. Michiels.

haven (eiland) in volle zee, haast uitsluitend een oplossing boden voor de aanvoer van ruwe aardolie ; hierbij zou een minimum vereiste aanvoer van aardolie van 50 miljoen ton nodig zijn om tot een rendabele exploitatie te komen, hetgeen inhield dat ook andere Europese landen bereid zouden moeten zijn via deze haven in volle zee, een deel van hun aardoliebevoorrading te organiseren (1) ; uiteraard zouden eerst onderhandelingen op internationaal vlak ondernomen moeten worden. Indien aardolie met tankers van de grootte-orde van 500.000 ton zou moeten aangevoerd worden, zou een Europese oplossing noodzakelijk worden ; in dit geval bleef toch de noodzaak bestaan van de uitbouw van een haven voor de aanvoer van ertsen, gemengde goederen en containervervoer door schepen van grotere omvang.

De wisseloplossing van een eiland ter hoogte van Bredene werd eveneens bestudeerd. De voorkeur voor de uitbouw van Zeebrugge boven de bouw van een eiland werd gemotiveerd door het feit dat een eiland in zee slechts geringe industriële neveneffecten zou meebrengen die de economische ontwikkeling van West-Vlaanderen konden bevorderen ; bovendien zou een brugverbinding eiland-kust een niet te onderschatten nieuw storingspunt scheppen voor de toeristische activiteit, de ruimtelijke uitbouw van de kust en het landschap.

Vooraf van Westvlaamse zijde werd onderstreept dat de uitbouw van een nieuwe diepzeehaven aan de Belgische Kust nieuwe industrializeringskansen moest scheppen voor de kustprovincie. Een haven beperkt tot aanvoer van vloeistoffen werd beschouwd als een storingspunt zonder wezenlijk effect op de globale werkgelegenheidssituatie op lange termijn. Vandaar dat steeds vanuit de WER de nadruk werd gelegd op de noodzaak van een polyvalente diepzeehaven, waar naast vloeibare goederen ook vaste goederen konden verhandeld worden, en vooral eveneens industrievestiging aan diep vaarwater kon gerealiseerd worden.

Aansluitend op de voorkeur voor de uitbouw van Zeebrugge naar de grotere diepten toe, werd door de Kommissie Verschave een voorstel van havenuitbouw te Zeebrugge uitgewerkt. Deze uitbouw werd zodanig opgevat dat de uitvoering kon geschieden in drie fazen, waarbij elke fase een afgesloten

(1) De toenmalige aanvoer van België bedroeg circa 24 miljoen ton.

geheel zou vormen en een werkelijk operationeel geheel zou opleveren zonder de uitvoering van de volgende fazen (1).

De kostenraming van het voorstel Verschave werd als volgt berekend, uitgedrukt in prijzen 1969 :

— 1ste faze :	19,1 miljard frank
— 2de faze :	14,4 miljard frank
— 3de faze :	4,9 miljard frank
	<hr/>
Totaal :	38,4 miljard frank.

In de uitgaven van de eerste faze waren ook werken begrepen die ook zonder de uitvoering van de eerste faze van het plan Verschave noodzakelijk waren (onder andere strandverdedigingswerken).

De zittingen van de Kommissie Verschave in verband met het eigen projekt werden voorbereid door twee werkgroepen. Tot de technische werkgroep behoorden : prof. dr. ir. E. De Beer, ir. R. Simoen, wnd. hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen, prof. ir. M. Van Cauwenberghe en ir. L. Verboven, direktieurgeneraal MBZ.

De werkgroep ekonomie was samengesteld uit prof. dr. M. Eyskens en prof. dr. O. Vanneste ; de door hen uitgevoerde mikro- en makro-ekonomische rendabiliteitsberekening wees op een positief resultaat.

In het Algemeen Besluit wees de Kommissie Verschave er op dat de Kommissie akte had genomen van de door de regering reeds genomen beslissingen betreffende de uitbouw van de bestaande zeehavens en de ontsluiting van industriezones rond deze havens. De Kommissie verklaarde dat hieruit werd afgeleid dat de bouw van een diepzeehaven op of voor de Belgische Kust komplementair was mei de bestaande Belgische havens en de aldaar reeds geplande investeringen.

(1) Voor een nadere beschrijving van de voorgestelde werken wordt verwezen naar bijlage 3.

Op 13 januari 1970 nam de regering de beslissing de haven van Zeebrugge uit te bouwen volgens een aanbestedingsprogramma gespreid over 8 jaar à rato van 2 miljard frank per begrotingsjaar (1). Het voorstel van de Kommissie Verschave (eerste faze) diende als leidraad, doch de uitgaven moesten beperkt worden tot 16 miljard frank in plaats van de voorziene 19,1 miljard frank.

Het programma werd als volgt gesitueerd (2) :

«Bij het opstellen van het werkenprogramma en van de aanbestedingskalender kwam het er vooral op aan een spoedige rentabiliteit van de te investeren kapitalen te verzekeren. Ook bij de keuze van de plaats van de nieuwe zeesluis werd dit principe voor ogen gehouden. Zonder dat hiertoe vooraf een volledig nieuwe buitenhaven dient gebouwd te worden, moet de nieuwe zeesluis zo spoedig als mogelijk operationeel zijn en zorgen voor de ontsluiting van de industriegrond in de achterhaven. Het industrializerings-effect, met de daarmee aangetrokken haventrafiek, is immers het hoofdelement voor een spoedige rentabiliteit van de geïnvesteerde kapitalen.

De keuze van de plaats van de nieuwe zeesluis was dus zeer nauw verbonden met de beslissing een beperkt programma van havenuitbouw uit te voeren (namelijk een 16 miljard frank-programma, en niet de drie fazen van het bovengemeld commissievoorstel), waarin de nieuwe zeesluis de rol moet spelen van de spoedige ontsluiting van 1.300 ha watergebonden industrieterrein, met een mogelijke uitbreiding tot 2.200 ha waarop de makro-ekonomische rentabiliteit van de rijksinvestering gesteund is. Het nautisch aspekt van de keuze van de plaats van de nieuwe zeesluis en de daarmee verband houdende uitbouw van de voorhaven en van de lage havendammen geeft aanleiding tot volgende beschouwingen.

Tussen de nieuwe lage overstroombare havendammen, uitgebouwd tot op de zuidrand van de Wielingenpas zullen de schepen over een behoorlijke

-
- (1) De regeringsbeslissing werd te Brugge met groot entoesiasme begroet. Op 17 januari 1970 belegde de Association Port of Zeebrugge Interests (APZI) een voorlichtings- en huldezitting. In een nokvol stadsteater lichtten de heren P. Vandamme en O. Vanneste de betekenis van de regeringsbeslissing toe.
 - (2) Zie : Ir. R. Simoen, «De uitbouw van de haven van Zeebrugge», Facetten van West-Vlaanderen, WES, 1972.

uitlooptlengte beschikken van circa 3.500 m (meer dan 10 maal de grootste scheepslengte).

Na uitlopen wordt het schip gestopt in de buitenrede vanwaar het gesleept wordt naar de kaden in de voorhaven, of naar de nieuwe zeesluis. In de ruime buitenrede kan het op sleeptouw genomen schip zwaaien en de gepaste richting nemen, buiten de invloed van de zeestromingen onder de bescherming van de havendammen. Deze schikkingen werden door de bevoegde nautische diensten gunstig geadviseerd.

Een meer oostelijke inplanting van de nieuwe zeesluis zou de gelijktijdige uitvoering gevergd hebben van een nieuwe voorhaven onder de bescherming van een nieuwe oostelijke havendam die oostwaarts van de uitwateringssluizen nabij de villabebouwing van Heist moest aangezet worden. De afleidingskanalen en de nieuwe uitwateringssluizen zouden derhalve ook meer oostwaarts en in de nabijheid van de badplaats van Heist moeten omgelegd en gebouwd worden.

Het nieuw badstrand gelegen ten oosten van de uitwateringssluizen zou dan ook volledig in de nieuwe havenzone komen te liggen. De bijkomende werken verbonden aan de meer oostwaartse inplanting van de zeesluis zouden een aanzienlijk grotere uitgave vergen, en de indienstneming van de zeesluis zou met meerdere jaren vertraagd worden.»

Voor de concrete uitwerking van een aanbestedingskalender wordt verwezen naar bijlage 4, evenals voor de effectieve uitvoering van de werken tot 1976, toen door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie beslist werd tot de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge en de keuze van Zeebrugge als aanvoerhaven voor vloeibaar aardgas uit Algerije (1).

(1) Op 4 maart 1971 had, onder het voorzitterschap van ir. J. Verschave, sekretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken, de installatievergadering plaats van een «Coördinatie-werkgroep voor de zeehaven van Brugge», met als doel de adviezen en aangepaste ontwerpen inzake wegenis, spoorwegen, industrievestiging enz., te toetsen en te verzoenen met de waterbouwkundige infrastructuurwerken. Tot de Werkgroep behoorden vertegenwoordigers van het Ministerie van Openbare Werken (Waterwegen, Wegen, Stedebouw), MBZ, stad Brugge, gemeente Knokke-Heist, NMBS, WER,

Dit programma voor de toekomstige uitbouw van de haven van Zeebrugge keerde in feite de volgorde om van de voorstellen van de Kommissie Verschave - Eerste faze. De regeringsbeslissing begon immers met de sluis, de achterhaven en de industrie-functie ; pas in 1976 viel de beslissing tot uitbouw van de voorhaven.

2. De Kommissie Craen

Op 9 oktober 1968 werd ook de Kommissie «Bevoorrading van het land in grondstoffen, in het bijzonder petroleum» opgericht. Deze Kommissie werd voorgezeten door de heer G. Craen, sekretaris-generaal van het Ministerie van Economische Zaken en is dan ook bekend onder de benaming Kommissie Craen (1). Op 16 juli 1969 werd de Kommissie Craen door het MCESC ook gevraagd advies uit te brengen over het Rapport Verschave.

WITAB. De Werkgroep werd later nog aangevuld met vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeerswezen (Bestuur van het Vervoer), NMVB, Provincieraad West-Vlaanderen, Ministerie van Volksgezondheid, DABRO, Werkgroep Zeebrugge blijft, TVZAK. Deze werkgroep staakte haar activiteiten bij het stilvallen van de werken aan de sluis.

(1) Samenstelling van de Kommissie Craen :

Voorzitter : G. Craen, sekretaris-generaal van het Ministerie van Economische Zaken.

Leden : A. Baeyens, kabinetschef van de Minister van Economische Zaken, G. Bertrand, directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart - Ministerie van Verkeerswezen, H. Cools, zaakgelastigde - Economisch Programmatiebureau, R. De Cort, zaakgelastigde met rang van adjunkt-kabinetschef bij het Economisch Kabinet van de Eerste Minister, J. Demoen, adjunkt-kabinetschef van het Ministerie van Openbare Werken, L. De Schrijver, adviseur-diensthooft bij het Ministerie van Economische Zaken, A. Detroz, eerste adviseur bij de Dienst Studiën en Economische Koördinatie, Diensten van de Eerste Minister, A. Dumoulin, zaakgelastigde met rang van adjunkt-kabinetschef bij het Ministerie van Economische Zaken, Ni. Poppe, bestuursdirecteur, Studiedienst, Ministerie van Verkeerswezen, J. Verschave, directeur-generaal bij de Administratie der Waterwegen. Sekretariaat : A. Schoevaerdts, hoofdingenieur-inspekteur bij het Ministerie van Economische Zaken.

De Kommissie Craen legde haar advies betreffende de bevoorrading grondstoffen neer in oktober 1969, nadat de besluiten van de Kommissie Verschave reeds waren gekend. Het besluit van de Kommissie Craen luidde dat België vóór 1980 geen behoefte had aan een diepzeehaven : «Alleszins meent de Kommissie dat de grondstoffenbevoorrading van België op zichzelf geen argument kan vormen om, naast de reeds geplande haveninfrastructuur, omvangrijke nieuwe havenfaciliteiten te verantwoorden».

De Kommissie Craen was wel van oordeel dat er in de lange periode voor het vervoer van ijzererts ook een tendens bestond tot inschakelen van grotere schepen, zodat ze het nodig achtte aan te bevelen dat maatregelen zouden genomen worden opdat de Belgische havens ook schepen van 100.000 dwt à 125.000 dwt zouden kunnen ontvangen ; de Kommissie Craen verwees daarbij naar de plannen voor het Baalhoekkanaal en de Baalhoeksluis. Zij stelde vast dat, indien deze werken niet zouden uitgevoerd worden, dan de uitvoering van de eerste fase van Zeebrugge (Plan Verschave) een nieuwe betekenis zou krijgen.

In haar advies van 5 september 1969 ten aanzien van het rapport Verschave drukte de Kommissie Craen de mening uit dat de bouw van een polyvalente haven te Zeebrugge zijn verantwoording enkel zou kunnen vinden ten aanzien van de bevoorrading in mineralen en via een makro-ekonomische benadering op termijn, waarbij het industrializeringsaspect belangrijk zou zijn. Naar het oordeel van de Kommissie Craen kon de industrialisering van de regio Zeebrugge-Brugge de basis uitmaken van een planning van de uitbreiding van de haven van Zeebrugge voor schepen van 100.000 dwt à 125.000 dwt ; gedacht werd aan industriegronden van 2.200 ha voor de periode tot 1980 ; de daartoe vereiste publieke investeringen werden geraamd op 9 miljard frank, inclusief de bouw van een nieuwe zeesluis.

Op 30 december 1969 werd op het advies van de Kommissie Craen omstandig gereageerd en dit in een gemeenschappelijk standpunt van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen, het stadsbestuur van Brugge en de Westvlaamse Ekonomische Raad, waarin de stelling van de Kommissie Craen als onaanvaardbaar werd afgewezen. Deze stellingname steunde op een uitvoerig rapport van het WES.

Er werd gesteld dat de Kommissie Craen daarenboven de besluiten van de

Kommissie Verschave tendentius interpreteerde. Een fundamentele fout ligt onbetwistbaar in het feit dat in termen van haveninvesteringen een periode van 10 jaar zeer kort is : havenwerken en waterwegen zijn dure en tijdrovende investeringen, maar hebben een langdurig economisch nut. Het ontbreken van enige previsie bij de Kommissie Craen voor de periode nà 1980 ontnam aan het verslag van meetaf aan zijn operationele waarde als basis voor overheidsbeslissingen inzake vereiste haveninvesteringen. Het standpunt van de Kommissie Craen was dat de gebruikers van een haven de voorkeur kunnen geven aan een manifest minder voordelige oplossing, die echter op korte termijn realiseerbaar is, in plaats van op een betere oplossing te wachten die enkel in een veel langere periode uitvoerbaar is.

Het uitvoeren van prognoses is zeker een delikate aangelegenheid, des te meer omdat bij het gebruik van deze prognoses veelal uit het oog wordt verloren dat de prognose op de fundamentele tendensen slaat en dat konjuncturele elementen enkel een fazeverschuiving meebrengen.

Opmerkelijk was dat de Kommissie Craen het niet nodig achtte nader in te gaan op het vraagstuk van de containertrafiek. Volgens de Kommissie Craen stelde de invoer met containerschepen geen specifieke problemen op het vlak van de voorziene afmetingen van deze schepen ten aanzien van de Belgische havens. Vastgesteld wordt nu dat de tendens naar grotere schepen zich zeer sterk heeft doorgezet. De hoeveelheid verhandelde goederen in containers in de Belgische havens bereikte in 1984 reeds 13 miljoen ton, betrekking hebbend op 900.000 stuks ; in 1968 betrof het 914.000 ton voor 78.381 stuks.

3. Bespreking met de toeristische sektor

Toen de beslissing genomen werd tot uitbouw van de haven van Zeebrugge als diepzee- en industriehaven was het duidelijk dat een gedegen koördinatie nodig zou zijn tussen alle diensten en instanties die rechtstreeks bij deze uitbouw betrokken werden ; men was er zich ook van bewust dat de interferentie van de werken belangrijk kon zijn en dat tegenstelling van belangen zoveel mogelijk diende vermeden te worden.

Over de wijze waarop de uitbouw van de haven van Zeebrugge zou te verenigen zijn met de toeristische belangen van de Oostkust werd van meetaf van gedachten gewisseld. Op 16 juli 1971 vond op het initiatief van het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme op de zetel van Westtoerisme een bespreking plaats, met als deelnemers het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme, Westtoerisme, vertegenwoordigers van de gemeenten van de Oostkust en de stad Brugge en van de Westvlaamse Economische Raad. Een zienswijze werd opgesteld omtrent de reële verzoenbaarheid van de toeristische belangen en de uitbouw van de haven van Zeebrugge ; dit leidde tot een protokol dat werd aanvaard door de betrokken besturen en overheidsinstanties (1).

Met betrekking tot de industriële uitbouw werden de volgende stelregels vooropgezet :

«De industriële inplantingen geschieden in de zone tussen de afleidingsvaarten en het Boudewijnkanaal.

De industriële zone wordt aan de oostzijde begrensd door een groene gordel van circa 100 m.

Enkel projekten die beantwoorden aan volgende vestigingseisen komen in aanmerking :

- 1) projekten die noch water- noch luchtverontreinigend zijn. Hierbij moet elk projekt afzonderlijk worden onderzocht ;
- 2) haventrafiekgebonden projekten ;
- 3) kapitaalintensieve projekten ;
- 4) projekten met een relatief hoog aandeel hoog gekwalificeerde arbeidskrachten.»

Inzake de infrastrukturele uitbouw werd gesteld : «... dient een scheiding tussen Knokke-Heist en de overige kustgemeenten vermeden. In deze zin

(1) Zie : O. Vanneste, «De haven en de toeristische belangen van de Oostkust», Facetten van West-Vlaanderen, WES, 1972.

dient gestreefd naar een direkte treinverbinding met Brugge en een wegverbinding zonder onderbreking.»

4. *Symarindus en Symarinfra*

Zoals reeds vermeld voorzag de regeringsbeslissing van 13 januari 1970 enkel in de uitvoering van een eerste fase, met een maximum van 16 miljard frank (8 x 2 miljard frank).

Intussen was het windstil geworden rond de uitbouw van de voorhaven ; ook de bouw van de sluis liep vertraging op door komplikaties rond de bouwput. Wijzigingen betreffende concept en nieuwe functies verplichtten er echter toe de voorziene onderwaterstrekdammen te vervangen door bovenwaterstrekdammen en meteen de voorhaven uit te bouwen. Terwijl de werken tot de uitbouw van Zeebrugge waren begonnen, ontwikkelden zich immers de ideeën over nieuwe functies die aan de kustzone konden worden toebedeeld. Duidelijk werd dat wijzigingen in de energiebevoorrading belangrijke gevolgen zouden hebben. Dit leidde er toe dat op 4 december 1973 twee studiesyndikaten werden opgericht, met name Symarinfra en Symarindus.

De idee tot het stichten van een studiesyndikaat om een globaal concept te Zeebrugge te bestuderen, groeide parallel in de Dienst voor Nijverheidsbevordering en in de Westvlaamse Economische Raad. Symarinfra werd op initiatief van de WER opgericht tussen de Dienst voor Nijverheidsbevordering, de Nationale Investeringsmaatschappij en de nv L.L. & N. De Meyer. Symarindus had als partners de Dienst voor Nijverheidsbevordering en het Westvlaams Economisch Studiebureau.

Symarinfra had als object een aantal voorbereidende studies uit te werken voor de economische ontwikkeling van de kustgebieden, meer bepaald de nodige infrastrukturen die hiervoor nodig zouden blijken. Tot het studiedomein van Symarindus behoorden alle denkbare ontwikkelingen inzake economische en industriële expansie te bestuderen en na te gaan in hoeverre zij met elkaar verenigbaar waren en hoe zij via onderlinge

bindingen, geheel of gedeeltelijk, konden leiden tot het ontstaan van een groepspool. In het voorjaar 1974 hebben beide studiegroepen contact opgenomen met het Kabinet van Streekeconomie, wat heeft geleid tot het afsluiten van een studiekontract tussen het Staatssekretariaat voor Vlaamse Streekeconomie en Ruimtelijke Ordening en Symarinfra op 6 augustus 1974, gevolgd door een overeenkomst met Symarindus op 10 juli 1975. De opdracht van Symarinfra was zeer duidelijk omlind : het opstellen van een referentieschema voor de economische ontwikkeling van de maritieme gebieden, dat als beleidslijn zou kunnen dienen voor het nemen van een aantal opties en prioriteiten. Tevens moest een raming worden opgemaakt van de investeringsbedragen die daarmee gepaard gingen en de nodige infrastructuur waaraan zou moeten gedacht worden. Begin oktober 1975 werd het verslag ingediend. Het Symarindus-studiekontract liep eveneens over een periode van 12 maanden (1).

Om de Symarinfra-studie en de beleidsoptiek van de verschillende departementen geordend te kunnen opbouwen, werden de tussentijdse deelverslagen regelmatig besproken door een studiegroep waarin verschillende departementen en het WES waren vertegenwoordigd.

Het Ministerie van Openbare Werken gaf in mei 1975 opdracht aan ir. R. Simoen, hoofdingenieur-direkteur Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust, de werkzaamheden en de zittingen van Symarinfra te volgen, adviezen te verstrekken en de verbinding te vormen tussen Symarinfra en het Ministerie van Openbare Werken.

(1) *Symarindus* :

Voorzitter en algemeen concept : dr. ec. O. Vanneste (WES), ir. R. Medart (DNB).
Koördinatie en wetenschappelijke analyse : dr. ec. N. Vanhove (WES), ir. G. Schelfaut (DNB).

Wetenschappelijke medewerkers :

WES : dr. wet. S. Beernaert, ir. E. De Backer, lic. geogr. J. Hemschoote, dr. ec. J. Theys

DNB : ir. M. Valckenaers, dr. ec. W. Van den Panhuizen.

Symarinfra :

NIM : dr. ec. M. Van Hecke, lic. ec. C. Van Branteghem. nv L.L. & N. De Meyer : ir. L. De Meyer, ir. J.P. Korbée. Voor DNB en WES : zie Symarindus.

Ten einde de werkzaamheden van beide studiesyndikaten parallel te laten verlopen en een regionale visie in te bouwen, werd het Westvlaams Economisch Studiebureau nauw betrokken bij de werkzaamheden van Symarinfra als gekonsulteed raadgever. Het Westvlaams Economisch Studiebureau heeft inderdaad alle besprekingen in de schoot van Symarinfra medegemaakt en medegewerkt aan het uitstippelen van het studieprogramma en de beleidslijnen. Hierbij werd steeds bezorgdheid aan de dag gelegd voor de belangen van de toeristische sektor van de kust. Dit alles heeft geleid tot het verweven van opties van de Raad van Beheer van de WER in de konklusies van de Symarinfra-studie.

Symarinfra heeft een concept van industrieel complex voor de kustzone uitgewerkt en aandacht geschonken aan de infrastructuur die ermede gepaard moest gaan.

Gesteld werd dat ons land in de toekomst afhankelijk zou worden van grote hoeveelheden aardgas die niet meer via Nederland zouden aangevoerd worden ; daarom was de uitbouw van een LNG-terminal (Liquefied Natural Gas) aangewezen. De behoefte werd berekend op een jaarkapaciteit van 12 miljard Nm³ aardgas (1) met voorzieningen voor latere uitbreiding. De studie hield ook rekening met een gebeurlijke inplanting in de maritieme gebieden van kerncentrales met een vermogen van 4.000 à 6.000 MWe.

Over de eventuele vestiging van kerncentrales aan de kust werd gewacht op het advies van de Kommissie van de Wijzen, welke later de titel kreeg van Kommissie van Beraad voor Kernenergie. De Symarinfra-studie heeft enkel, indien kerncentrales zouden moeten opgericht worden in de kustzone, een tweetal potentiële vestigingsplaatsen vooropgesteld op 8 tot 10 km in zee.

Voor de bouw van een LNG-terminal bleek Zeebrugge de meest aangewezen vestigingsplaats te zijn. Er bleek behoefte te zijn aan de bouw van een

(1) 1 m³ LNG (vloeibaar aardgas) levert na hervergassing circa 600 Nm³ aardgas. Een totaal van 12 miljard Nm³ aardgas vergt circa 20 miljoen m³ vloeibaar aardgas.

aanlegplaats van metaantankers met een diepgang van 14 m, de ruimte nodig voor de uitbouw van een opslagterminal van 300.000 à 500.000 m³ LNG en de nodige hervergassingsinstallaties. De veiligheidscriteria wezen in de richting van de voorhaven die, onder meer in functie van deze behoefte, zou moeten worden uitgebouwd.

De kostprijs van de supplementaire werken aan de voorhaven in zeewaartse richting werd op circa 10 miljard frank geraamd (prijzen 1975, exclusief BTW).

In april 1975 werd de Commissie van Beraad voor Kernenergie opgericht. De Commissie legde haar besluiten neer in maart 1976. De Commissie «Regionale aspecten van de vestiging van kerncentrales in het nederlands-talig landsgedeelte» (1) verzette zich tegen een eventuele vestiging van kerncentrales op de kustlijn of op kunstmatige eilanden in de onmiddellijke nabijheid hiervan. Gesteld werd dat twee lokalizaties op kunstmatige eilanden in overweging konden genomen worden, namelijk Smalbank II op circa 9 km van de kust ter hoogte van de Westkust en de Wandelaar op circa 8 km, ter hoogte van Zeebrugge, met een voorkeur voor de Wandelaar.

Symarindus had een tweevoudige doelstelling op het oog, enerzijds een inventaris opmaken van alle industriële activiteiten welke uit de energiefunctie waren af te leiden en hun de optimale lokalizatie te bepalen, en anderzijds het bestuderen van de makro-ekonomische rendabiliteit van de noodzakelijke publieke investeringen.

Zowel door de Commissie van Beraad voor Kernenergie als door het studiesyndikaat Symarindus werd de inplanting van kerncentrales inshore en onshore afgewezen. Op dit ogenblik had de regering reeds haar toestemming gegeven voor de bouw van een kerncentrale te Zeebrugge.

(1) Samenstelling Commissie :

Voorzitter : prof. ir. M. Willems, opdrachthouder bij het Staatssekretariaat voor Streekeconomie, RUG en UFSIA.

Leden : Ir. R. Medart, vice-voorzitter Dienst voor Nijverheidsbevordering ; Ir. R. Simoen, hoofdingenieur-direkteur van Bruggen en Wegen, Dienst der Kust.

Lid-rapporteur : dr. ec. O. Vanneste, direkteur WER.

Door de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge werd een dergelijke realisatie echter uitgesloten. Er werd voorgesteld — indien dit nodig mocht blijken — de kerncentrale op te richten op een kunstmatig eiland op circa 8 tot 10 km in zee.

De Kommissie van Beraad voor Kernenergie stelde voor zowel te Doel als te Tihange een bijkomende kerncentrale van 1.000 MW in te planten. Dit leidde in 1976 tot de regeringsbeslissing om de derde en vierde eenheid van de vier bestelde kerncentrales van 1.000 MW te bouwen op de bestaande kernsites Doel en Tihange, wat meteen een verschuiving in de tijd betekende voor een eventueel kernenergie-eiland in zee.

De hoofdkonklusies van de Symarindus-studie kunnen in de vijf volgende punten worden samengevat :

1. Zowel de LNG-keten als de kernenergieketen leiden tot een interessant gamma van afgeleide produkten en grondstoffen. Vooral de frigorieën die vrijkomen bij de hervergassing van het vloeibaar aardgas (LNG) kunnen op interessante wijze worden aangewend.
2. Een gedeelte van de afgeleide produkten en grondstoffen moet worden afgevoerd naar het binnenland. Aangezien bij de afvoer een veelheid aan pijpleidingen nodig is, werd geopteerd voor de oplossing pijpleidingenstraat.
3. Om ekologische redenen werd aanbevolen de overslag en stockage van LNG in de voorhaven te situeren.
4. De uitgevoerde kosten-batenanalyse leidde tot een positief rendement van de voorhaveninvesteringen. Het intern rendement varieerde tussen een minimale waarde van 14,5 % en een maximale waarde van 25 %. De meest waarschijnlijke middenkombinatie leverde een rendabiliteit van 18,8 % op.
5. Uit makro-ekonomisch oogpunt was de inplanting van een kernenergie-eenheid ter hoogte van de Wandelaar te verkiezen boven een kernenergie-eiland ter hoogte van de Smalbank.

De tussentijdse resultaten van de Symarindus-studie betreffende de waarde van de frigorieën, waren een element in het dossier van de regering dat pleitte voor de bouw van een aardgasterminal te Zeebrugge ; in mei 1976 besliste de regering dan ook Zeebrugge aan te duiden als aanvoerhaven van de LNG in het kader van het Sonatrachkontraakt en de voorhaven van Zeebrugge als dusdanig uit te bouwen (1).

In 1977 publiceerde het WES de resultaten van Symarindus in boekvorm onder de titel «De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering — Een technisch-ekonomische evaluatie» (446 bladzijden). De publikatie van de Symarindus-studie is te bestempelen als een voorbeeld van ekonomische democratie ; via de uitgave in boekvorm kon iedere lezer kennis nemen van de resultaten van het onderzoek en de opbouw van het gedachtengoed volgen.

Symarinfra en Symarindus brachten klaarheid in een zeer ingewikkelde materie. Hierdoor werd het mogelijk voor elke geïnteresseerde overheid of groep, gefundeerde standpunten in te nemen en beslissingen te nemen. Inderdaad, indien telkens een beslissing zou genomen worden betreffende een individueel voorliggend projekt, onafhankelijk van het geheel, zou de expansie ongeordend verlopen, hetgeen nadelige gevolgen zou kunnen hebben op de bestaande ekonomische aktiviteiten en op de ontwikkeling in de toekomst.

Het is van belang te onderstrepen dat het eventueel niet realiseren van het kernenergie-eiland geenszins de haalbaarheid van de voorhaveninvesteringen in het gedrang bracht. De batenposten in de kosten-batenanalyse

(1) Het MCEC besliste op 28 juni 1977 tot de oprichting van een Werkgroep «Juridische structuur LNG-terminal». Aan de Nationale Investeringsmaatschappij, de nv Distrigas, de Dienst voor Nijverheidsbevordering en de GOM - West-Vlaanderen werd opdracht gegeven om gemeenschappelijk te onderzoeken welke de meest geschikte juridische structuur zou zijn om de taken inzake gasbevoorrading, koudevalorizatie en afgeleide industriële aktiviteiten te realiseren. Leden waren : dr. ec. M. Van Hecke, Nationale Investeringsmaatschappij, verslaggever ; ir. R. Medart, DNB ; ir. M. Valckenaers, DNB ; dr. ec. O. Vanneste, GOM - West-Vlaanderen ; dr. iuris L. de Lannoy, Distrigas ; dr. M. Aguirre, Distrigas ; lic. ec. C. Van Branteghem, NIM.

werden niet verminderd door een uitstel of door het niet-bouwen van een kernenergie-eiland. Met andere woorden de voorhaven - LNG-investering was volledig los te maken van een kernenergie-eiland.

Symarinfra en Symarindus brachten studies die aantoonde welke de maximale mogelijkheden waren inzake technische bindingen na het uitvoeren van de havenwerken en het realiseren van de energiefunctie van de kust. Dat vele van deze potentialiteiten niet zullen uitgevoerd worden was van bij het begin duidelijk. De gehele analyse was echter nodig om de lay-out van de voorhaven en de ruimtelijke ordening van het achterland te bepalen. Essentieel was hierbij het afwegen van de alternatieven tussen Oostkust en Westkust. De studies waren tevens van grote betekenis om de mogelijkheden toe te lichten aan industriële groepen. Beide studies en hun continue band met het Ministerie van Openbare Werken hebben uiteindelijk de basis gevormd waarop de regeringsbeslissing van 1976 tot uitbouw van de voorhaven, met inbegrip van de problematiek van de LNG, was gesteund.

C. Infrastrukturele uitbouw : beslissingsstadia en stand der werken

Op 13 januari 1970 nam de regering de beslissing tot de bouw van de nieuwe zeesluis en haar toegankelijkheid via de aanleg van onderwaterstrekdammen ; de aanbesteding van de zeesluis had plaats op 21 oktober 1971 ; na de moeilijkheden met de bouw werd een nieuwe overeenkomst afgesloten op 26 juni 1975.

Op 20 mei 1976 nam het sociaal-ekonomisch kernkabinet de principiële beslissing Zeebrugge uit te bouwen als aanvoerhaven voor LNG. Deze beslissing impliceerde meteen de uitbouw van de Zeebrugse voorhaven.

Op 4 juni 1976 besliste het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie dat de voorhaven van Zeebrugge zou worden gebouwd via het stelsel van een raamkontraat.

In september 1976 heeft de regering de studie en de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge, die noodzakelijk was om de LNG-terminal in te planten, toegewezen aan de tijdelijke vereniging Zeebouw-Zeezand. De

Minister van Openbare Werken werd hierbij gemachtigd met deze vereniging een raamkontraakt af te sluiten. Dit geschiedde op 14 september 1976.

Naar het voorbeeld van Nederland werd voor de studie en de uitvoering van de zeewaartse uitbouw van de voorhavens van Zeebrugge de toepassing van de raamkontraaktformule verkozen.

Voor dergelijke werken, die tot ver buiten de kustlijn reiken en die een ingreep betekenen in het bestaand regime van de zee met haar getijstromingen, en in het gedrag van strand- en zeebodem, heeft de ervaring geleerd dat het vooraf opmaken van een pasklare en onveranderlijke studie en aanbestedingsdossier zo goed als onmogelijk is. Hoe zorgvuldig er ook bij de voorafgaande studie rekening gehouden wordt met het gekende of het veronderstelde gedrag van de zee en de zeebodem, toch gebeuren steeds verrassingen en zijn niet alle reacties van de zee vooraf volledig te evalueren. Dit vergt tijdens de bouwperiode snelle aanpassingen van de studie en van de uitvoeringsplannen. De raamkontraaktformule, die in Nederland is ontstaan en er toegepast werd bij het bouwen van meerdere belangrijke zeehavendammen en afsluitdammen in het Deltaprojekt, voorziet in het permanent overleg tussen de bouwheer en de aannemer die gezamenlijk de studie en de uitvoeringsplannen opstellen en deze gedurende de loop der werken bijsturen, aanpassen of zelfs wijzigen telkens als het moet, om een efficiënte en tijdige realisatie der werken te blijven waarborgen (1).

Op grond van die overwegingen werd door de regering aanvaard de raamkontraaktformule toe te passen op de werken voor de zeewaartse uitbouw van de voorhavens van Zeebrugge. Na een internationale oproep werd in september 1976 een raamovereenkomst afgesloten met een aannemersgroep, de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand.

Aanstands werd met een eerste deelkontraakt begonnen, namelijk de studie. Volgens een uitgebreid studieprogramma werden alle facetten onderzocht van de uit te bouwen voorhaven en van de invloed ervan op de omgeving, inzonderheid op de kust ten oosten van Zeebrugge en op het Schelde-

(1) Zie: Ir. R. Simoen: Uitbouw van de haven van Brugge-Zeebrugge, in West-Vlaanderen Werk, 1982, nr. 4, WES, Brugge, blz. 215-224.

estuarium. Laboratoriumstudies gepaard met een aanvullend meet- en waarnemingsprogramma in situ werden vanaf september 1976 op een hoog ritme doorgevoerd. Stroom- en golfmetingen, geologische en geotechnische waarnemingen, sedimenttransportmetingen, hydraulische en nautische simulatieproeven, werden met de meest moderne wetenschappelijke methoden uitgevoerd. Er werd een beroep gedaan op specialisten en op gespecialiseerde laboratoria in binnen- en buitenland.

De soepelheid van de raamkontraktformule laat toe, naarmate de studie vordert, geleidelijk over te gaan tot de uitvoering der werken via het afsluiten van deelcontracten. Zo werd reeds in juni 1977 begonnen met de strandverbeteringswerken die integrerend deel uitmaken van de uitbouw van de haven van Zeebrugge en die op grond van technische en praktische overwegingen een zekere prioriteit verkregen.

De gekoördineerde hydraulische, nautische en sedimentologische studies, gepaard met economische overwegingen, maakten het ook mogelijk om reeds vóór eind 1977 de optimale zeewaartse uitbouw lengte en de algemene vorm van de nieuwe voorhaven te bepalen. Vanzelfsprekend is dat een zeer belangrijke stap geweest in de programmering van het geheel der werken dat op 22 december 1977 door de regering principieel werd goedgekeurd.

Weliswaar werd naderhand in bepaalde kringen nog in twijfel getrokken of de uitbouw van de voorhaven het ook niet zou kunnen stellen met een kleinere zeewaartse uitbouw lengte, doch uiteindelijk heeft de regering haar beslissing gehandhaafd en een definitieve toestemming gegeven aan de aanvankelijk voorgestelde uitbouw lengte en -vorm. Algemene veiligheids-overwegingen, vooral van nautische aard, en de meer specifieke veiligheidsvoorschriften bepaald door het bouwen van de aardgasterminal op 1.500 m uit de kustlijn, hebben er in niet geringe mate toe bijgedragen die logische en op economisch verantwoorde gronden gesteunde regeringsbeslissing in de hand te werken. Op 16 januari 1978 werd het aanvangsbevel gegeven voor het bouwen van de werkhaven en het aanleggen van een opslagplaats hoofdzakelijk voor stortstenen nodig voor de dammenbouw, die in grote hoeveelheden uit de Belgische steengroeven worden aangevoerd.

De regeringsbeslissing van 22 december 1977 heeft het programma van de uitbouw van de buitenhaven van Zeebrugge duidelijk afgelijnd. Het programma voor de voorhaven voor de periode 1977-85 sloeg op een totaal bedrag van circa 34 miljard frank (exclusief strandverbetering Oostkust circa 1,5 miljard frank) in prijzen van 1977 (inclusief BTW) en voor de achterhaven op 6,9 miljard frank (exclusief de reeds in 1977 in uitvoering zijnde werken), te verhogen met ongeveer 2,5 miljard frank voor bijkomend baggerwerk.

Op 9 augustus 1980 werd door de regering definitief beslist over de lay-out, met name de lay-out 1750 G. Dit betekent dat de geplande westelijke strekdam op een afstand van 1.750 m zeewaarts van de verste kromming van de bestaande havenmuur zou komen te liggen. De lay-out 1750 G werd onder meer door de GOM - West-Vlaanderen (1) bepleit om de volgende redenen :

- (1) deze lay-out waarborgt de maximale veiligheid van de bevolking van de kustzone ;
- (2) deze lay-out 1750 G laat een maximale ontplooiing toe van de haven in de toekomst. De mogelijkheid wordt geschapen om in het nieuwe Westerhoofd een dok met 2 maal 1.200 m diepzeekaai in te bouwen. De grotere potentiële ruimten in de voorhaven zullen de ganse Belgische economie ten goede komen. De makro-ekonomische rendabiliteit van de eventuele uitbouw van het nieuwe Westerhoofd werd bewezen aan de hand van een kosten-batenanalyse.
- (3) de uitgevoerde proeven wijzen er op dat om nautische redenen de 1750 G lay-out de beste is ;
- (4) enkel de lay-out 1750 G laat toe een speciaal geïsoleerd dok voor de behandeling van speciale goederen in het nieuwe Westerhoofd in te bouwen.

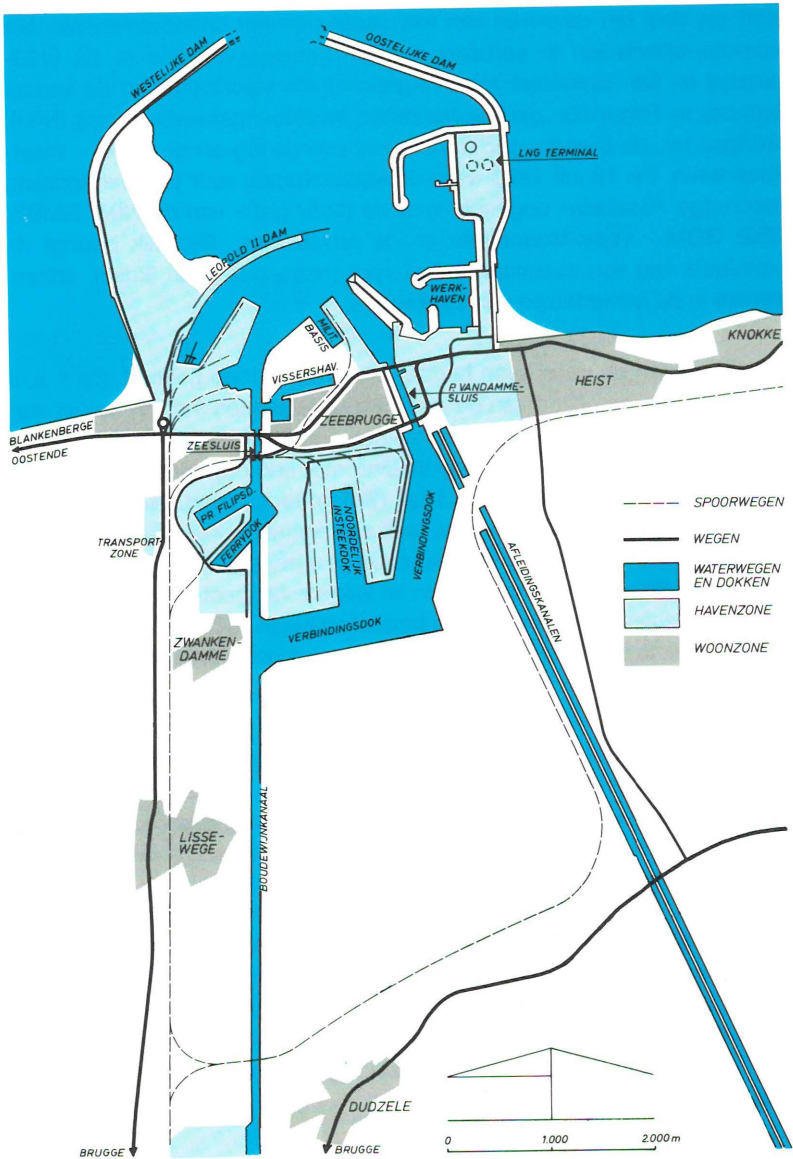
(1) Standpunt van de GOM - West-Vlaanderen dd. 19 oktober 1979 aan de Regering.

Op 27 juni 1980 werd het studiesyndikaat Frigovalor opgericht. Frigovalor heeft als doel het uitvoeren van alle studies en het ondernemen van alle promotie-activiteiten in verband met de koude-valorizatie in de LNG-terminal en kan eventueel zelf overgaan tot de valorizatie van de koude. Partners in Frigovalor zijn de Nationale Investeringsmaatschappij (NIM), Distrigas nv, de Dienst voor Nijverheidsbevordering en de GOM - West-Vlaanderen. Op 18 juli 1980 werd de Maatschappij voor Bulkbehandeling Zeebrugge «Seabulk» opgericht met de participatie van de NIM, NMBS, MBZ, GOM - West-Vlaanderen en de privésector ; Seabulk beoogt de exploitatie van een overslagterminal voor massagoederen (kolen, ertsen, granen) in de achterhaven van Zeebrugge.

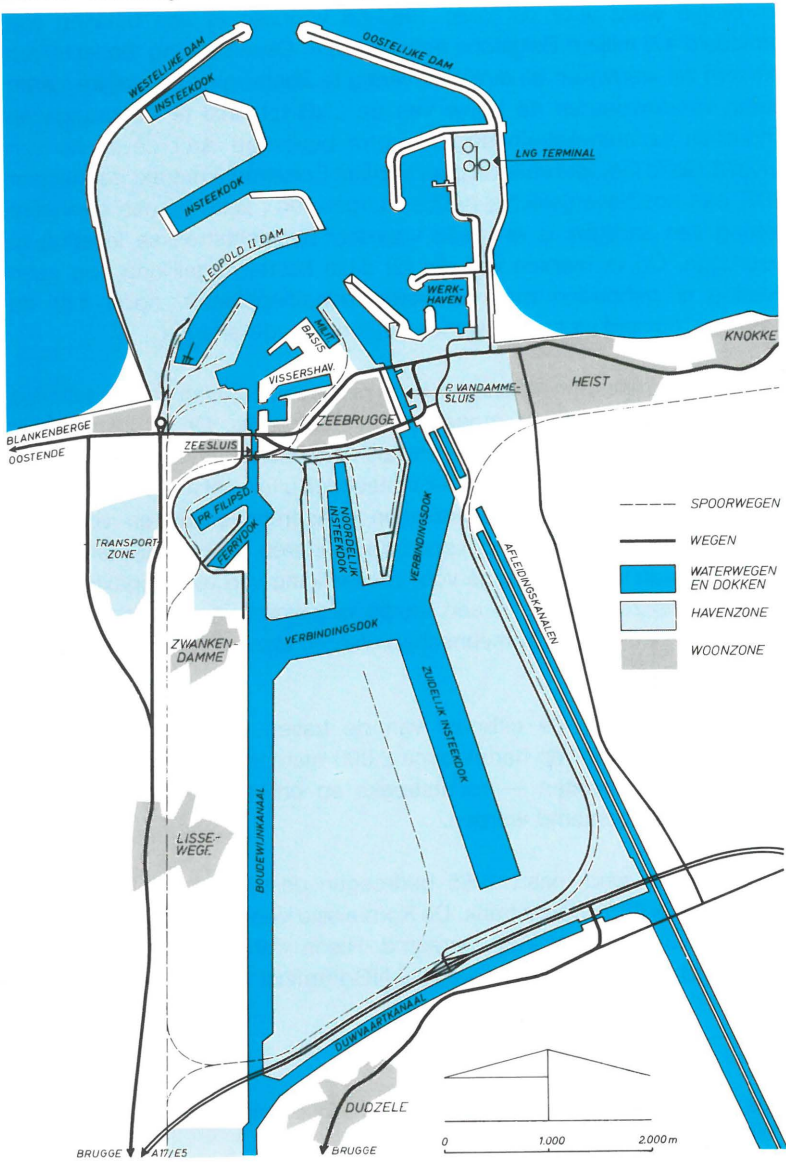
De werken aan de voorhaven hebben een vlot verloop gekend. Op 1 juni 1979 werd, na voltooiing van de werkhaven, begonnen met de aanleg van de nieuwe oostelijke havendam en van het terrein waarop de aardgasterminal zal gebouwd worden. Dit schiereiland met een oppervlakte van 45 ha gewonnen op zee, was reeds op 1 juli 1981 voltooid. Hierbij werd een zeer streng tijdschema gevolgd omdat men bekommerd was de bouwwerken van de aardgasreservoirs en van de volledige aardgasterminal op dit terrein eveneens tijdig te kunnen aanvangen en volgens het gestelde tijdschema te kunnen voltooien. Het is immers de bedoeling begin 1987 de aardgasterminal in gebruik te stellen en van dan af met de aardgasschepen regelmatig de nieuwe voorhaven aan te doen.

Verdere deelcontracten voor de voortzetting van de uitbouw van de voorhaven worden hiertoe stelselmatig afgesloten. De beschermingsdijk waarachter de aardgasschepen aan een speciaal uitgeruste aanlegsteiger zullen aanleggen werd sinds 1981 aangevat. Ook de aanleg van de nieuwe westelijke havendam werd reeds in september 1980 aangevangen. Het ritme van de dammenbouw is afgestemd op de volledige voltooiing ervan tegen einde 1985. De nodige verdiepingsbaggerwerken in de toegangsgoulen en een aangepaste bebakening zullen ervoor instaan dat in 1986 alle vereiste nautische voorwaarden zullen vervuld zijn voor een veilige vaart met de aardgasschepen. De aardgasterminal zal derhalve in de nieuwe voorhaven het eerste bedrijf zijn dat een belangrijke nieuwe haventrafiek zal ontwikkelen.

Kaart 1: Stand van de werken aan de haven van Zeebrugge, situatie september 1985



Kaart 2: Toekomstige haven van Zeebrugge



Bij een levering van 2,5 miljard Nm³ aardgas per jaar via Montoir (Frankrijk) aan België werd voor de jaren 1983-86 voorzien in een betaling van gemiddeld 4,8 miljard Belgische frank per jaar. Deze betaling ten laste van ons land zal wegvallen bij directe levering te Zeebrugge. Dergelijke zware kosten verantwoorden de bouw van de LNG-terminal te Zeebrugge en bijhorende haveninvesteringen. Dit wordt bevestigd door de studie van Purvin & Gertz Inc., die voor de duur van het Sonatrachkontraat (tot het jaar 2002) een kostenvergelijking hebben uitgewerkt ; zelfs bij een geringere levering van aardgas is er reeds voordeel bij rechtstreekse levering te Zeebrugge. Op te merken valt dat bij deze kostenvergelijking nog geen rekening is gehouden met de werkverschaffingsfaktor, noch met de voordelen afgeleid uit het aanwenden van de koude-energie.

Voor verdere trafiekontwikkelingen in de nieuwe voorhaven op middellange of langere termijn zijn de mogelijkheden zeer ruim. De oostkant biedt immers nog plaats voor andere terminals voor energiebevoorrading, en de westkant biedt plaats voor een groot insteekdok uitgerust met circa 2.000 m kaailengte dienstig voor konventionele goederenoverslag en voor een kleiner dok voor de overslag van speciale goederen. De mogelijkheden van de achterhaven van Zeebrugge voor de vestiging van overslagactiviteiten zijn eveneens zeer ruim ; in een studie uitgevoerd in opdracht van de Europese Economische Gemeenschap werden deze potenties indringend geanalyseerd (1).

De tewerkstelling in de uitbouw van de haven en de bouw van de LNG-terminal belooft op heden circa 2.000 man ; de tewerkstelling in de nieuwe havenactiviteiten — rechtstreeks en onrechtstreeks — kan op 1.000 personen geraamd worden.

Vanaf 1970 tot eind maart 1985 bedroegen de uitgaven in het nieuwe havencomplex 68,7 miljard frank. De Kommissie Verschave had het projekt in 1969 op 38,4 miljard frank geraamd. Hierin waren de aanleg van het schiereiland op de Oostdam voor de LNG-terminal en de werkhaven niet

(1) Zie : Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland, in : Facetten van West-Vlaanderen, WES, Brugge, 1981.

begrepen. In januari 1970 besliste de regering een deel van het projekt uit te voeren (sluis en onderwaterstrekdammen in zee) ; de werken werden geraamd op 16 miljard frank.

Het loont de inspanning na te gaan in hoeverre de Kommissie Verschave in haar verslag aan de regering de financiële gevolgen van de uitbouw van Zeebrugge al dan niet heeft onderschat.

De werken die tot op heden in de voor- en achterhaven werden uitgevoerd, werden door de Kommissie Verschave in 1969 geraamd op 26,5 miljard frank ; geaktualiseerd in de geldende prijzen van het jaar van uitvoering, zouden deze werken 72,4 miljard frank mogen kosten. De werkelijke uitgaven beliepen 68,7 miljard frank, met inbegrip van de niet voorziene uitgave voor het oostelijk schiereiland (LNG) en de werkhaven ten belope van 9 miljard frank (1).

De werken, voorzien in het voorstel van de Kommissie Verschave, welke nog dienen uitgevoerd te worden, werden in 1969 geraamd op 5,3 miljard frank ; in prijzen 1985 en na aanpassing aan de huidige inzichten inzake uitvoering, kunnen zij geraamd worden op 21 miljard frank. In de oorspronkelijke raming van de Kommissie waren eveneens 6,6 miljard frank werken voorzien welke niet zullen uitgevoerd worden.

Bovenstaande analyse toont duidelijk aan dat de Kommissie Verschave in haar verslag aan de Minister van Openbare Werken een objectieve raming heeft voorgelegd ; de vergelijking tussen de ramingen 1969, geaktualiseerd in courante prijzen, op basis van het jaar van uitvoering, de werkelijke uitgaven met inbegrip van de LNG- en werkhaven tonen aan dat het projekt zelfs goedkoper werd uitgevoerd dan oorspronkelijk voorzien werd.

De nieuwe zeesluis die de achterhaven ontsluit werd op 10 april 1984 officieel opengesteld ; op 8 november 1983 werd het eerste schip ten titel van proef door de sluis gevaren. De heer L. Olivier, Minister van Openbare Werken, deelde zijn beslissing mede dat de nieuwe sluis zou genoemd

(1) In deze uitgave is eveneens de ophoging van het strand van Knokke-Heist begrepen ; investering : 2,3 miljard frank in 1978-79.

worden naar wijlen Ridder Pierre Vandamme, burgemeester van Brugge van 1956 tot 1972. Ridder P. Vandamme werd in 1932 beheerder van de Maatschappij der Brugsche Zeevaartinrichtingen, belangrijk feit voor de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge. Hij was voorzitter van de MBZ van 1950 tot 1975. P. Vandamme werd de grote voorvechter voor de uitbouw van Zeebrugge en zijn naam is onafscheidelijk verbonden aan de wederopbouw en wederopstanding van de haven na de tweede wereldoorlog. Hij hield taai vast aan de overtuiging dat de toekomst van ons land samenging met de maritimizingering en is onverdroten opgekomen voor de mogelijkheden van Zeebrugge in de moeilijke na-oorlogse jaren ; deze laatste keerden slechts in 1970 toen de regeringsbeslissing viel over de uitbouw van Zeebrugge als diepzeehaven.

Op 20 juli 1985 werd door Z.M. de Koning de achterhaven plechtig geopend.

DEEL IV : KONKLUSIE : «WAT MORGEN ?»

De steeds grotere diepgang en vervoerscapaciteit van de zeeschepen, de evolutie in de technieken van de goederenverhandeling en de vraag naar industriegronden gelegen aan diep vaarwater, zijn ongetwijfeld de verschuivingen geweest op wereldschaal die nieuwe kansen gaven aan de haven van Zeebrugge.

Tweemaal echter heeft een energieprobleem de sluimerende potentialiteiten van Zeebrugge op de voorgrond gebracht en tot overheidsbeslissingen geleid die niet kunnen bestempeld worden als infrastrukturele aanpassingen of schaalvergroting van de bestaande haven van Zeebrugge, doch wel als de bouw van een nieuwe haven.

In 1967 heeft de vraag van de Belgische petroleummaatschappijen om hun installaties te Antwerpen via een pijpleiding Antwerpen-Rotterdam te bevoorraden, ten einde hun konkurrentiële positie te handhaven, voor het eerst de aandacht op de bovenstaande verschuivingen en de noodzaak van een aanpassing van Zeebrugge om de maritieme positie van ons land veilig te stellen.

In 1976 gaf de problematiek van de aanvoer van vloeibaar aardgas en de keuze van Zeebrugge aanleiding tot de definitieve beslissing om de voorhaven van Zeebrugge uit te bouwen.

In deze periode is echter geleidelijk de idee gerijpt van verbreding van de doelstellingen, omschreven in diverse advies- en studiekomitees en bevestigd door de opeenvolgende regeringsbeslissingen. Ter voorbereiding van laatstgenoemde beslissingen zijn vooral het studiewerk en de konklusies van de Kommissie Verschave (1968-69) voor de eerste regeringsbeslissing (1970) en van de studiesyndikaten Symarinfra-Symarindus voor de beslissing tot uitbouw van de voorhaven (1976) van doorslaggevende betekenis geweest.



De werken aan de haven van Zeebrugge zijn nog niet beëindigd, doch zijn zover gevorderd dat thans trafiekresultaten geboekt kunnen worden die

rechtstreeks door deze nieuwe infrastrukturele mogelijkheden bepaald worden. In 1987 zal door de aardgastanker Methania voor het eerst vloeibaar aardgas aangevoerd worden naar de aardgasterminal. In de achterhaven zijn drie nieuwe terminals in gebruik, namelijk Combined Terminal Operators (CTO) (multifunktionele terminal), Belgian New Fruit Wharf (fruitterminal) en Zeebrugse Behandelingsmaatschappij (kolen, ertsen); ook de Sea-Ro-terminal is reeds een rechtstreeks gevolg van de jongste uitbouw van de haven (Ro-Ro). Zeer nauw in relatie met de direkte havenactiviteiten is thans ook de Transportzone Zeebrugge in uitbouw, die niet-watergebonden facetten van het transportgebeuren bundelt en op een verantwoorde en doelmatige wijze ook langs de landzijde ruimtelijk integreert.

Voor een volledige operationaliteit van de reeds gedane investeringen is thans cruciaal enkele bottlenecks op te lossen, namelijk de bouw van de gevraagde diepwaterkade in de achterhaven, het aansluiten op het Europees waterwegennet via de verbinding Boudewijnkanaal-Merendree, via de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie op een gabarriet van 2.000 ton (bruikbaar voor 3.000 ton duwvaart) en de bouw van een dok in de voorhaven. De nog te verrichten investeringen zijn marginaal ten aanzien van het totaal van de reeds gedane en besliste investeringen; zij zijn echter noodzakelijk om de rendabiliteit van deze laatste mogelijk te maken. Vanaf heden moet tevens de industrie-functie van de haven benaardstigd worden door actieve prospectie in binnen- en buitenland.

Reeds op de begroting 1984 werden 350 miljoen frank voorzien voor de bouw van een diepwaterkade in de achterhaven te Zeebrugge en thans is op de begroting 1985 een bedrag van 395 miljoen frank voorzien. De rendabiliteit van de investeringen in de diepwaterkade werd op overtuigende wijze aangetoond in een kosten-batenanalyse uitgevoerd door een werkgroep onder het voorzitterschap van ir. J. Demoen, directeur-generaal der Waterwegen, en waaraan de GOM - West-Vlaanderen zijn actieve medewerking heeft verleend. In het Bulletin der Aanbestedingen van 12 juli 1985 verscheen de beslissing van de Minister van Openbare Werken tot aanbesteding van de werken.

Tegen de aanleg van de diepwaterkade te Zeebrugge is, zoals bekend, verzet gerezen. Sinds de tweede wereldoorlog werd de ontwikkeling en de

uitbouw van Zeebrugge in havenkringen van het Antwerpse met een kritisch oog bekeken. Het is vanaf de jaren 1968-69 (Kommissie Verschave) dat openlijk standpunt werd ingenomen tegen de uitbouw van Zeebrugge. Op zichzelf is dit niet verwonderlijk. In het algemeen wekt het nieuwe weerstand en belanghebbenden zien doorgaans niet graag dat buiten het eigen domein nieuwe troeven tot gelding komen. Dergelijke reacties doen zich ook voor in andere sectoren en zijn des te heviger naargelang de overheid ofwel voorafgaandelijke beslissingen moet nemen inzake infrastructuur ofwel als louter afnemer van goederen en diensten optreedt.

Men moet echter vermijden dat men, zoals vaak in het havendebat, gevoelsgeladen argumenten, historische rechten of monopolievorming betracht. Tegenover een dergelijke benaderingswijze staat de ekonomist nogal onwennig. Zijn invalshoek is het maximale nut, in een brede sociaal-ekonomische kontekst, dat voor het land als geheel kan worden gehaald uit de nieuwe havengeografie die besloten ligt in de grotere dimensie van de schepen, de nieuwe behandelingstechnieken en de grotere kapitaalintensiviteit van de scheepvaart. Dit laatste ligt nu duidelijk ten gunste van de uitbouw van Zeebrugge alwaar een diepgang van 55 voet tot de mogelijkheden behoort. De grote kapitaalintensiteit vergt daarenboven een hogere rotatie van de schepen en begunstigt de havens aan open zee.

De bouw van een dok in de voorhaven is belangrijk voor het verkeer van ro/ro-goederen, containers en speciale goederen. Hier ligt een enige kans om België in te schakelen in een «round the world service», in een netwerk van moederhavens met feederings van en naar andere havens ; ook is het dok dringend noodzakelijk om het laden en lossen van speciale goederen te hergroeperen en aldus af te zonderen van de zone met druk passagiersverkeer.

Nauw aansluitend bij de exploitatie van voor- en achterhaven staat de ontsluiting van het achterland van Zeebrugge met de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie en de noodzakelijk uit te voeren werken van waterbeheersing ; de kosten voor waterbeheersing worden geraamd op 5 miljard frank en de kosten in verband met de aanpassing van bepaalde kunstwerken en dergelijke om de scheepvaart mogelijk te maken voor 2.000 ton (duwvaart 3.000 ton) vergen een additionele investering van circa

1,5 miljard frank (prijzen 1983). De werken voor waterbeheersing en waterwegverbinding kunnen uitgevoerd worden in een periode van 6 à 7 jaar. De aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie creëert aldus voor dit kanaal een dubbele functie : enerzijds de waterwegverbinding voor de scheepvaart tussen Zeebrugge en zijn achterland en anderzijds een afdoende oplossing aan het probleem van de waterbeheersing (waterafvoer uit het binnenland naar de zee). Zonder deze werken zal trouwens ieder vervoer via binnenschepen op langere termijn problematisch worden. De huidige waterwegverbinding is beperkt tot 600 ton schepen ; wegens hun zwakke rendabiliteit worden deze schepen niet meer vernieuwd doch stelselmatig vervangen door het Europese type (1.350 ton) dat op heden en ook later Zeebrugge via het kanaal Gent-Oostende (doorvaart ring Brugge) niet kan aandoen.

Te onderstrepen valt dat door Zeebrugge-Merendree ook kan afgezien worden van dure investeringswerken aan het bestaande kanaal Gent-Brugge, waar de doortocht te Brugge een knelpunt is ; meteen wordt een oplossing geboden inzake de verkeershinder in de relatie tussen Brugge-centrum en de randgemeenten, verkeershinder die bij een toenemend binnenvaartverkeer van en naar Zeebrugge tot een onaanvaardbare situatie zal leiden (1).

Zoals de haven van Zeebrugge nu is, kan de vergelijking gemaakt worden met de ruwbouw van een woning ; slechts het insteekdok achter de sluis heeft tot nu toe capaciteitsverhogend gewerkt. In de voorhaven zijn de werken beperkt tot het verzekeren van de toegankelijkheid van de LNG-terminal en de nieuwe sluis. De bouw van een dok in de voorhaven en de aanleg van een diepwaterkade in de achterhaven moeten de ruwbouw bewoonbaar maken. De aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie moet de toegang van de woning verbeteren. Het is economisch niet verantwoord een reusachtige ruwbouw onbenut te laten staan. De additionele kosten voor de afwerking zijn gering : circa 400 miljoen frank voor het eerste deel van de diepwaterkade en 400 miljoen frank voor de verdere afwerking van het dok, 2 miljard frank voor het dok in de voorhaven en 1,5 miljard frank supplementaire investeringskosten aan het Afleidingskanaal van de Leie.

(1) Er zijn zeven bruggen rond de binnenstad.

De mogelijkheden tot versnelde wederopleving en ontwikkeling van de economie van ons land die in Zeebrugge besloten liggen, moeten benut worden en wel nu. De feiten zijn van die aard dat het hierbij in hoofdzaak gaat om een aanvulling van de haven van Antwerpen en niet om trafiekafleiding in eigen land. De keuze voor een aantal trafieken is die tussen het eigen land en de andere landen. De adviesfunctie van de Nationale Havenkommissie om aanbevelingen te doen op het infrastrukturele vlak is gehandikapt door de aanwezigheid van de havens als rechter en partij, waarbij de vrees voor een tekort aan middelen voor eigen projekten de overhand heeft op de rationaliteit van voorgestelde infrastrukturele voorzieningen en de zich opdringende specializaties. De vraag moet gesteld en beantwoord worden of de havenkommissie zich niet dient te splitsen in enerzijds een overlegkommissie van havenbesturen en anderzijds in een kommissie samengesteld uit personen die met de nodige afstand en sereniteit tot adviesvorming kunnen komen, na konsultatie van de havens.

Wij zijn er ons van bewust en wat in de jongste na-oorlogse periode in West-Vlaanderen werd op gang gebracht en uitgewerkt qua-sociaal-economische ontwikkeling is een sprekend getuigenis, dat slechts een vaste maar op stevige gronden gebouwde overtuiging en volgehouden daadkracht de hefbomen zijn van de werkelijke vooruitgang. U allen weet wat de weerstanden zijn, maar ook wat de resultaten kunnen zijn. Nu het stilaan voor iedereen duidelijk is geworden dat wij toe zijn aan een wezenlijke herneming van de konjunktuur, kan de betekenis van Zeebrugge op het vlak van industrievestiging en werkverschaffing in het algemeen moeilijk worden overschat. Het gaat niet enkel om het Brugse, maar via multiplikatoreffekten en toelevering om de gehele Westvlaamse regio en het gehele land. Het scheppen van welvaart, en de eerste stap is steeds het tot stand brengen van de randvoorwaarden, is een opdracht voor velen.

Wat thans, naast de trafiekfunktie, eveneens aan bod moet komen, is de industriefunktie van de haven. Deze funktie was een essentieel element van verantwoording bij de beslissing tot het bouwen van een nieuwe sluis. Steeds heb ik in de Kommissie Verschave de noodzaak onderstreept van de uitbouw van een polyvalente diepzeehaven, dit wil zeggen een haven waarin zowel vloeibare als vaste goederen verhandeld kunnen worden. Vooral deze laatste kunnen in het onmiddellijke achterland van de toeristisch uitgebouwde kust een basis vormen voor industrialisering.

Slechts vijf havens op de Atlantische Oceaan (Frankrijk + Benelux), met name Le Havre, Duinkerke, Zeebrugge, Rotterdam en IJmuiden, hebben de mogelijkheid om schepen tot 150.000 ton lading te ontvangen in stilstaand water of getijzones. Deze functie is te Zeebrugge slechts te benutten sinds de sluis toegankelijk is. Het is de opdracht van de GOM - West-Vlaanderen, in ruggespraak met de stad Brugge en de MBZ, deze functie thans door actieve prospectie in realiteit om te zetten. Het grootste werkgelegenheids-effekt rond de haven van Zeebrugge zal komen van de industrie-functie. De leidraad werd reeds aangegeven in de Symarindus-studie ; het is verder duidelijk dat het gebruik van de vrijkomende frigorieën bij de hervergassing van LNG hierbij geoptimaliseerd moet worden.

Niemand zal betwijfelen dat de conjuncturele omstandigheden in het algemeen investeringsklimaat thans minder gunstig zijn dan in de periode waarin het concept van de haven tot stand kwam. Tussen beide ligt immers een tijdspanne van vijftien jaar. Nu het investeringsklimaat zowel op internationaal als nationaal vlak opnieuw beter wordt, moeten alle troeven ingezet worden om via de industrialisering van de achterhaven de werkloosheid in onze provincie terug te dringen.

De thans beschikbare infrastructuur en de veelzijdigheid van terminals en mogelijkheden laten toe, nu beter dan in het verleden, een gerichte trafiek-prospectie te doen renderen ; hierbij is zowel de richting vasteland-Brugge als de richting met invalspoort Zeebrugge te optimalizeren. De taak die de MBZ op zich heeft te nemen kan het best worden ondersteund door toegepast onderzoek uit te voeren door het Westvlaams Economisch Studiebureau (1).



-
- (1) Op lange termijn dient rekening gehouden te worden met de mogelijke aanleg van een vaste verbinding tussen Groot-Brittannië en het vasteland (de chunnel). De datum van beschikbaarheid van de chunnel, ook wanneer in de eerstkomende jaren de beslissing tot de bouw zou genomen worden, is echter te ver afgelegen om nu reeds de weerslag op de kusthavens van Cherbourg tot Amsterdam na te gaan. Ook de aard en de capaciteit van de eventuele chunnel is niet bekend. Sinds 1970 is Zeebrugge er echter in geslaagd de kanaaltrafiek aan te vullen met de trafiek van of naar andere continenten ; de haveninfrastructuur laat nu reeds toe deze wijziging verder uit te bouwen en aldus de relatieve betekenis van de kanaaltrafiek te verminderen.

Er werd reeds een lange weg afgelegd. Velen hebben meegewerkt aan de gestadige opbouw van de basisidee om Zeebrugge nieuwe en ruimere functies toe te bedelen.

Ik zou zeker tekort schieten aan mijn plicht indien ik bij deze gelegenheid niet een warme hulde zou brengen aan de opeenvolgende regeringen en in het bijzonder de Ministers van Openbare Werken die kredieten ter beschikking hebben gesteld voor dit grote werk. Ook wil ik mijn bewondering uiten voor de bouwers van de haven in volle zee onder de leiding van ir. R. Simoen, inspekteur-generaal, Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust.

Bij de MBZ berust de grootste uitdaging, de verdere infrastrukturele afwerking te benaastigen en de infrastrukturele uitrusting te benutten om via actieve prospectie, gezond kommercieel en financieel beheer een maximum aan trafieken aan te trekken ; op dit vlak staat het verleden borg voor de toekomst.



Na jarenlange studies, commissies en concrete uitbouw van de haven, rijst een nieuwe toekomst ; het is onbetwistbaar voor alle Westvlamingen «een en dezelfde wens», namelijk dat Zeebrugge zijn volle mogelijkheden tot verdere ontplooiing zou verkrijgen.

Reeds in 1953 werd door de Provincie West-Vlaanderen een wedstrijd uitgeschreven voor een economische monografie met als thema «De toekomstmogelijkheden van de Westvlaamse havens». Ondersteuning van de uitbouw van Zeebrugge loopt als een rode draad door het beleid van de Provinciale Overheid. Ontwikkelings- en studie-organismen zoals WER, GOM - West-Vlaanderen en WES, aanleunend bij de Provincie en door uw Raad financieel gesteund, hebben een grote rol gespeeld. Het WES was aanwezig bij zes van de zeven commissies die belast waren met het voorbereidend onderzoek ; voor al deze commissies heeft het WES studies opgemaakt. Tevens heeft de WER en later de GOM - West-Vlaanderen gedurende twee decennia door talrijke verzoekschriften, voordrachten en akties de beweging tot uitbouw van Zeebrugge ondersteund. Voor de studiesyndikaten Symarinfra en Symarindus was de WER zelfs de initiatiefnemer.

Terecht mag worden gezegd dat U, Provincieraadsleden, steeds de evolutie op de voet heeft gevolgd en waar nodig zijn tussengekomen met standpunten, moties, acties tot bewustmaking en financiële steun. Deze actieve en dynamische betrokkenheid is een blijvend kenmerk geworden van de Provinciale Raad. U heeft onlangs ook ingestemd met deelname van de Provincie in het nieuwe havenbestuur. Ik twijfel er niet aan dat deze betrokkenheid zich blijvend zal vertalen in verdere actie en steunverlening, waarvoor ik U dank.

BIJLAGEN

Bijlage 1 : Evolutie van het zeevaartverkeer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1905-68

Jaar	Aantal schepen	Moorson ton	Gemiddelde tonnenmaat van de schepen	Goederen in 1.000 kg	
				Totaal	Aandeel van de invoer
1905	60	28.711	478	48.181	91,0
1906	441	258.951	587	375.530	85,9
1907	751	422.391	562	515.394	83,3
1908	839	500.164	596	715.841	86,1
1909	920	506.097	550	914.897	76,7
1910	1.031	570.045	553	993.292	75,3
1911	1.048	609.168	581	1.117.858	71,7
1912	1.039	613.972	590	1.069.184	64,6
1913	894	552.697	618	1.069.228	70,5
1ste Wereldoorlog					
1920	73	62.954	862	9.520	82,0
1923	800	410.207	513	676.012	83,9
1925	1.162	906.548	780	904.356	73,5
1927	1.423	1.195.465	840	1.151.388	60,6
1929	1.640	1.274.932	777	1.237.137	64,4
1931	1.418	1.302.326	919	910.694	65,2
1934	1.166	1.442.146	1.237	771.417	71,9
1936	1.892	2.251.751	1.190	955.106	60,0
1937	2.066	2.266.220	1.097	1.080.242	61,8
1939	1.190	1.573.395	1.322	704.204	60,9
2de Wereldoorlog					
1947	165	171.799	1.041	68.429	36,2
1948	318	472.457	1.486	118.324	26,9
1949	540	741.900	1.374	163.554	42,2
1950	911	1.208.114	1.326	340.740	45,2
1951	826	1.422.314	1.722	532.210	65,4
1952	762	1.220.041	1.601	507.597	68,6
1953	926	1.317.200	1.422	552.457	63,2
1954	1.257	1.774.399	1.412	560.903	52,2
1955	1.471	2.056.069	1.398	821.773	59,1

Jaar	Aantal schepen	Moorson ton	Gemiddelde tonnenmaat van de schepen	Goederen in 1.000 kg	
				Totaal	Aandeel van de invoer
1956	1.723	2.234.239	1.297	1.066.764	63,4
1957	1.597	2.252.911	1.411	1.083.034	68,8
1958	1.711	2.959.788	1.730	1.105.809	58,2
1959	1.683	2.820.383	1.676	1.103.829	62,5
1960	1.679	2.825.707	1.683	1.212.559	65,3
1961	1.774	2.603.520	1.467	1.131.780	64,3
1962	2.012	3.263.289	1.622	1.503.867	64,6
1963	1.917	3.226.360	1.683	1.915.495	73,0
1964	2.061	3.654.116	1.773	1.991.340	75,4
1965	2.280	3.761.257	1.650	2.206.803	74,2
1966	2.543	4.046.181	1.591	2.070.269	73,9
1967	3.232	5.007.979	1.549	2.134.532	74,0
Exclusief vervoer ruwe aardolie :					
1968	4.143	6.464.638	1.560	2.690.995	71,8
Inclusief vervoer ruwe aardolie :					
1968	4.200	8.330.709	1.983	5.146.883	84,9

Bron : Jaarverslagen Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

Bijlage 2 : Evolutie van het zeevaartverkeer in de haven van Brugge-Zeebrugge, 1967-84

Jaar	Aantal schepen	Bruto re-gister ton (BRT)	Gemiddel-de ton-nenmaat van de schepen (BRT)	Goederen in 1.000 kg		Exclusief vervoer ruwe olie			
				Totaal	Aandeel van de invoer	Aantal schepen	Gemiddel-de ton-nenmaat van de schepen	Goederen in 1.000 kg	Aandeel van de invoer
1967	3.232	8.238.972	2.549	2.134.532	74,0	3.232	2.549	2.134.532	74,0
1968	4.200	13.000.840	3.095	5.146.883	84,9	4.143	2.543	2.690.995	71,8
1969	4.436	18.007.428	4.059	8.997.105	89,3	4.321	2.988	3.495.470	72,4
1970	4.691	18.765.107	4.000	9.510.029	87,6	4.585	3.132	4.101.926	71,3
1971	4.746	22.471.052	4.735	10.101.588	87,3	4.653	3.647	4.151.408	69,0
1972	5.658	26.865.697	4.748	10.535.303	83,2	5.583	3.724	4.959.864	64,4
1973	6.105	29.545.756	4.840	12.694.953	82,5	6.018	3.640	5.936.391	62,7
1974	6.796	32.540.898	4.788	14.043.769	80,3	6.720	3.711	6.905.611	59,9
1975	7.452	35.987.300	4.829	12.105.299	78,2	7.398	4.122	7.003.465	62,3
1976	7.593	36.510.967	4.808	12.528.389	78,4	7.541	4.083	7.417.314	63,6
1977	8.373	39.653.979	4.736	12.910.495	75,3	8.328	4.132	8.142.097	60,9
1978	8.700	42.001.345	4.828	13.465.699	74,5	8.660	4.331	8.824.078	61,0
1979	9.043	45.163.446	4.994	15.075.617	72,2	9.000	4.458	9.976.824	58,0
1980	9.550	48.212.149	5.048	14.189.482	71,1	9.511	4.588	9.658.787	57,5
1981	9.043	45.367.826	5.017	12.841.122	66,6	9.011	4.618	9.099.495	52,9
1982	8.625	39.287.466	4.555	9.357.994	56,2	8.620	4.507	8.902.303	56,3
1983	8.930	39.381.994	4.410	10.304.501	55,2	8.929	4.408	10.272.537	55,4
1984	9.775	41.106.397	4.205	12.001.164	51,9	9.775	4.205	12.001.164	51,9

Bron : Jaarverslagen Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

Bijlage 3 : Voorstellen van de Kommissie Verschave

1ste faze

Maximum diepgang 47' (schepen van de grootte-orde van 100.000 dwt) :

- verdiepen van de voorhaven en van de toegangspassen tot Z (-12) à (-12,50) en later tot Z (-14) à (-15) ;
- grote nieuwe zeesluis met aansluiting op de voor- en achterhaven ;
- verleggen en inkokeren van de afleidingskanalen en het bouwen van nieuwe uitwateringssluizen te Heist ;
- uitbouw van gestroomlijnde lage overstroombare havendammen tot op de zuidrand van de Wielingenpas ;
- havenuitrustingen, kaaimuren, nautische haveninrichtingen, weg- en spoorverbindingen enz...;
- strandverbeteringswerken oostelijk van Zeebrugge ;
- ontsluiting en bouwrijp maken van circa 1.300 ha industriegrond in de achterhaven door het aanleggen van een kanaaldijk, een verbindingskanaaldok naar het Boudewijnkanaal, en de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal tot aan Dudzele.

Kaart A geeft een schetsmatig overzicht van deze voorziene werken.

2de faze

Maximum diepgang 52'6" (schepen van de grootte-orde van 150.000 dwt) ;

- verhoging van de lage havendammen ;
- bouwen van insteekdokken met kaaimuren in de voorhaven voor diepliggende schepen ;

- grondwinning van ongeveer 300 ha in de voorhaven rondom de insteekdokken, met inbegrip van uitrusting, wegenis, kaaiverharding enz.;
- verdiepen van de nieuwe voorhaven en van de toegangspassen tot Z (-15,50) à (16,00) en tot Z (-17,00) à (-18,00) in de nieuwe insteekdokken.

3de faze

Maximum diepgang 62' (schepen van de grootte-orde van 200.000 dwt) :

- verdiepen van de nieuwe voorhaven en de toegangspassen tot Z (-19,00) - (-20,00) en tot Z (-22,00) in de nieuwe insteekdokken ;
- in de achterhaven : ontsluiten van bijkomende 900 ha industriegrond.

Kaart B geeft een schetsmatig overzicht van de werken voorzien in de 2de faze en 3de faze.

Bijlage 4 : Oorspronkelijke aanbestedingskalender voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge en uitvoering van de werken

1971

- nieuwe zeesluis met retourmuren ; eerste faze van de nieuwe uitwateringssluizen voor de afleidingskanalen te Heist en het inkokeren van de afleidingskanalen. 2,— miljard BF

1972

- de sluisdeuren, de afsluitcaisson voor de deurkamers, de drooglegkuip, de schuiven 0,55 miljard BF
 - de kaaimuren in de toegang naar de nieuwe zeesluis met ligkuil aan Z (-18) 1,40 miljard BF
 - de elektromechanische uitrusting en bedieningskabine van de nieuwe uitwateringssluizen van de afleidingskanalen te Heist 0,05 miljard BF
-
- 2,— miljard BF

1973

- de bruggen 0,20 miljard BF
- de elektromechanische uitrusting van de zeesluis (sluisdeuren en schuiven) en van de bruggen 0,60 miljard BF
- bedieningsgebouw 0,15 miljard BF
- uitrustingswerken van de zeesluis : fenders, wegenis enz. 0,10 miljard BF
- nieuwe oostelijke havendam (1ste faze) met zeewaartse verlenging van de inkokering van de afleidingskanalen 0,40 miljard BF

— graven van dokken in de achterhaven en ophoging van de industriegronden en verder landwaarts inkokeren van de afleidingskanalen (1ste faze)	0,30 miljard BF
— baggerwerken in de voorhaven : toegang naar de nieuwe zeesluis (1ste faze)	0,25 miljard BF
	<hr/>
	2,— miljard BF

1974

— nieuwe oostelijke havendam (2de faze) met verdere zeewaartse verlenging van de inkokering van de afleidingskanalen	1,35 miljard BF
— baggerwerken in de voorhaven (toegang naar de nieuwe zeesluis) (2de faze)	0,35 miljard BF
— graven van dokken in de achterhaven en ophogen van de industriegronden	0,30 miljard BF
	<hr/>
	2,— miljard BF

1975

— nieuwe oostelijke havendam (3de faze)	0,50 miljard BF
— nieuwe westelijke havendam (1ste faze)	1,— miljard BF
— graven van dokken in de achterhaven en ophogen van de industriegronden	0,50 miljard BF
	<hr/>
	2,— miljard BF

1976

— verdiepingsbaggerwerk in de rede, Pas van het Zand, Ribzand en Scheur	
— verdere uitbouw van de havendammen	2,— miljard BF
— verlengen van strandhoofden ten oosten van de haven	

1977

- verdiepingsbaggerwerk in de rede, Pas van het Zand, Ribzand en Scheur
- verdere uitbouw van de havendammen 2,— miljard BF
- verlengen van strandhoofden ten oosten van de haven

1978

- Voltooiing van de havendammen met de verdere verdiepingsbaggerwerken in de nieuwe voorhaven, in de Pas van het Zand, Ribzand en Scheur 2,— miljard BF

Dit programma zou nog vervolledigd worden door de onteigening van circa 1.300 ha in de achterhaven, namelijk de terreinen gelegen tussen Zeebrugge en Dudzele, begrensd door het Boudewijnkanaal aan de Westkant, en door de afleidingskanalen aan de Oostkant. De globale uitgaven voor die onteigening werd geraamd op circa 1 miljard frank. Die onteigeningskosten zouden terugbetaald worden door de verkoop van de bouwrijp gemaakte en gevalorizeerde industrieterreinen. Dit industriegebied kon later nog zuidwaarts uitgebreid worden met circa 900 ha. Het noord-zuid gericht havendok zou dan ook nog verlengd kunnen worden.

Een eerste grote aanbesteding van werken vond plaats in oktober 1971. Op 21 oktober 1971 vond de aanbesteding plaats van de ruwbouwwerken van de nieuwe zeesluis voor schepen van 125.000 dwt (1) en het bouwen van nieuwe uitwaterings-sluizen voor het Schipdonk- en het Leopoldkanaal, met inkokering van een gedeelte van deze kanalen, evenals de noordelijke omlegging van de Kustlaan. In november 1971 werden de werken toegewezen aan de firma Sogetra voor de som van 1,588 miljard frank. De werken werden aangevangen op 1 maart 1972 en de uitvoeringstermijn werd bepaald op vijf jaar.

In november 1972 werden de werken aan de nieuwe zeesluis evenwel stilgelegd.

(1) De hoofdafmetingen van de nieuwe zeesluis zijn de volgende : lengte 500 m, breedte 57 m, drempeldiepte Z (-15,00).

Eind 1972 werd de aanbesteding uitgeschreven betreffende de stalen onderdelen van de zeesluis, welke hoofdzakelijk de sluisdeuren, de afsluitcaisson voor de deurkamers, de drooglegkuip en de schuiven omvatten ; deze werken werden toegewezen aan de firma Nobels-Peelman voor de som van 335 miljoen frank.

In december 1972 had verder de aanbesteding plaats van de bouw van 800 m kaaimuur op de westelijke oever en van 400 m kaaimuur als aanzet op de oostelijke oever van de vaargeul, aan de zeezijde van de nieuwe zeesluis ; deze werken werden toegewezen aan de Belgische Betonmaatschappij voor 818 miljoen frank en de uitvoering werd begonnen in april 1973.

In januari 1973 vond de eerste aanbesteding plaats voor de elektro-mechanische werken in casu de uitrusting van de bedieningskabine van de nieuwe uitwateringssluizen voor de afleidingskanalen te Heist ; de werken werden toevertrouwd aan de firma Fabricom voor een bedrag van 14 miljoen frank.

Eind 1972 werd een Koninklijk Besluit getekend nopens de onteigening van de terreinen in de achterhaven en het Komitee voor Aankoop van Onroerende Goederen werd belast met de verwerving van de gronden. Een eerste aanbesteding voor het opheffen van terreinen in de achterhaven van Zeebrugge (circa 12 ha) vond plaats eind december 1973 ; de werken werden toegewezen aan de nv Blankevoort voor de som van 11,4 miljoen frank. Het is op deze gronden dat de installatie van een peak-shaving voor aardgas werd voorzien. Eind 1974 waren reeds ongeveer twee derden van de gronden die moesten ingenomen worden voor industriegrond onteigend.

In maart 1974 vond de aanbesteding plaats van de werken tot het bouwen van het noordelijk insteeddok in de achterhaven van Zeebrugge ; hier dienden kaaimuren te worden gebouwd met een totale lengte van ongeveer 2.000 m en een waterdiepte van 13,50 m. De werken werden toegewezen aan de Belgische Betonmaatschappij voor de som van 848 miljoen frank ; met de uitvoering werd begonnen in oktober 1974 en de kaaimuren werden voltooid in 1978.

In het Waterbouwkundig Laboratorium van het Ministerie van Openbare Werken te Borgerhout werd een modelstudie uitgevoerd (matematisch en fysisch model van de Noordzee en Scheldemonding) om de invloed te bepalen van de zeewaartse uitbouw van de haven van Zeebrugge op het hydraulisch regime van het Schelde-estuarium en op de stranden van de Oostkust. Eind 1974 kwam een eerste verslag klaar ; hieruit konden de nodige gegevens geput worden voor de bouw van de nieuwe overstrombare havendammen ter bescherming van de «Pas van het Zand» en de toegang tot de haven van Zeebrugge. Nadien heeft het Waterbouwkundig Laboratorium de studie

uitgevoerd van een fysisch model voor de studie van de golfbewegingen in de bestaande voorhaven en meer speciaal ter hoogte van de ingang tot de nieuwe zeesluis.

In 1971 en 1972 werd grotendeels het voorziene aanbestedingsprogramma gevolgd. Van 1973 af is men echter, ingevolge het stilleggen van de werken aan de nieuwe zeesluis in november 1972, achterop geraakt. De moeilijkheden vonden plaats bij de eerste bemalingen voor het droogleggen van de bouwkuip, waarin later de nieuwe zeesluis in het droge moet gebouwd worden. Sommige huizen in de nabijheid van de werken vertoonden zettingen en de bemalingen werden daarom stopgezet. Tussen de aannemer en het Ministerie van Openbare Werken ontstond een betwisting over de verantwoordelijkheid en de werken aan de nieuwe zeesluis werden stopgezet.

De werken aan de nieuwe zeesluis werden gedurende ruim drie jaar onderbroken. De hervatting van deze werken vond plaats begin februari 1976.

Inmiddels werden de andere werken voortgezet. De inkokering van de afleidingskanalen werd begin mei 1976 voltooid en deze werden onmiddellijk in gebruik genomen. De werken aan de bouw van een containerdok in de achterhaven van Zeebrugge en de bouw van 800 m kaaimuur op de westelijke oever en van 400 m kaaimuur op de oostelijke oever van de vaargeul aan de zeezijde van de nieuwe zeesluis kenden een normaal verloop.

Een nieuw element in de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge, niet voorzien in de eerste fase van het Plan Verschave, was de keuze van het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie, op datum van 20 mei 1976, van Zeebrugge als aanvoerhaven voor vloeibaar aardgas uit Algerije en de principiële beslissing tot de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge. In juni 1976 werd beslist de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge te laten plaatshebben via een raamkontraat.

