

de ontwikkeling van zeebrugge als industrie- en diepzeehaven

De haven van Zeebrugge werd ingehuldigd in 1907 in aanwezigheid van Koning Leopold II. Tussen 1907 en 1914 konden reeds enkele suksessen inzake haventrafieken bereikt worden. In 1918 was de haven echter volledig verwoest; zij was slechts opnieuw volledig operationeel toen de grote wereldcrisis voor de deur stond. In 1944 was de haven opnieuw vernield en het duurde tot 1952 vooraleer de haven haar activiteit op normale wijze kon hernemen. Zo staan wij aldus voor een haven — alhoewel 60 jaar oud — die door de oorlogsgebeurtenissen slechts 15 jaar oud is. Dat Zeebrugge beantwoordt aan een noodzakelijkheid bewijst de groei van de trafieken. In 1952 1.000.000 ton, in 1960 2.000.000 ton, in 1968 5.600.000 ton en in 1969 circa 9.000.000 ton.

De trafieken bestaan vooral uit petroleum, bouwmaterialen, kolen, containers, trein-ferry-goederen en voertuigen. In 1968 was er eveneens een passagiersverkeer van 256.000 personen; in 1969 zal het passagiersverkeer echter reeds 370.000 personen bedragen. De haven kreeg vooral een nieuwe groei via het petroleumverkeer, het containerverkeer en de grotere dimensie van de schepen.

De Belgische havenproblematiek

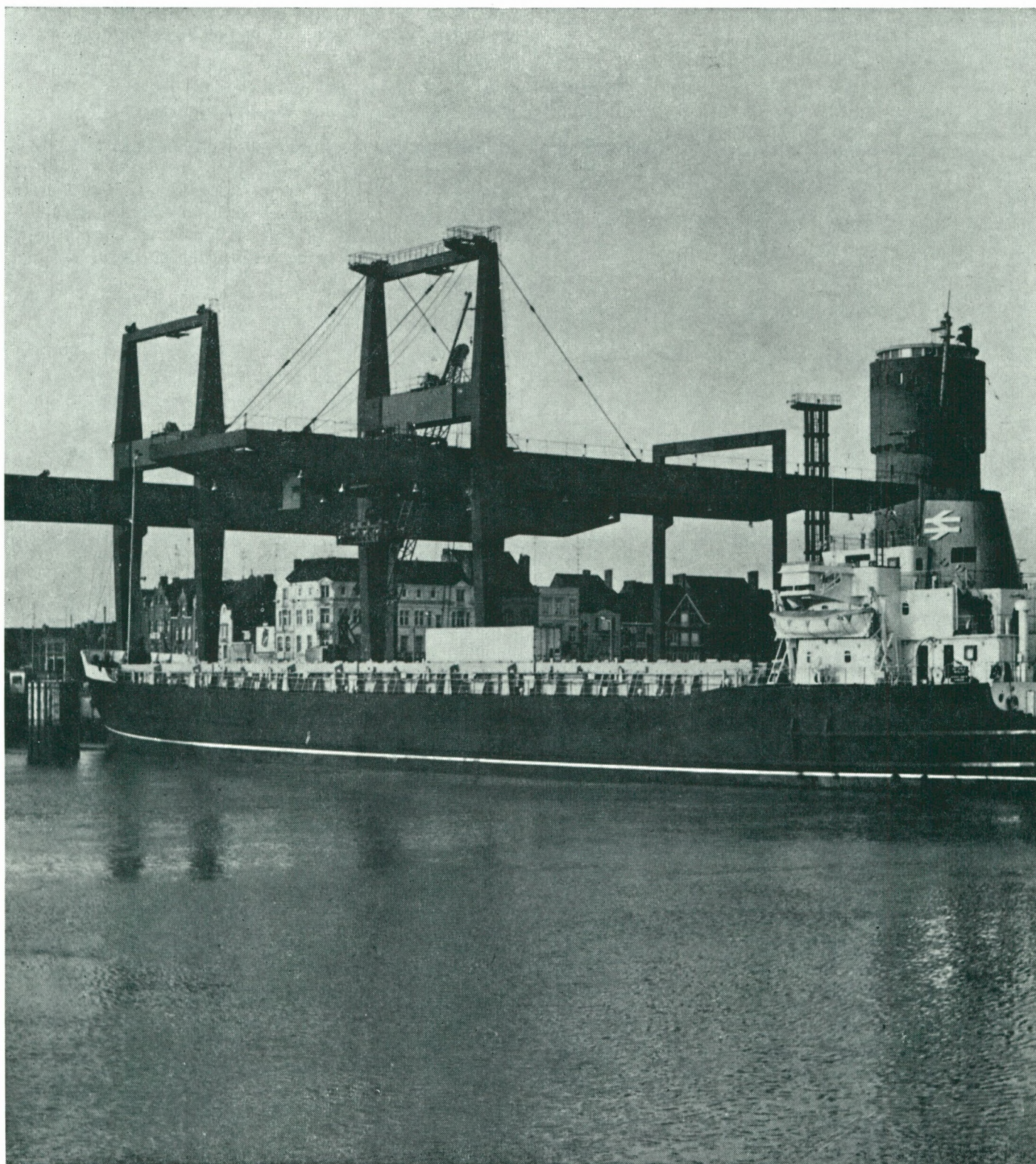
Hiermede komen wij terecht in de Belgische havenproblematiek. In 1968 werd het probleem van de beperkte toegankelijkheid van de Schelde definitief gesteld door het verzoek aan de Belgische Regering, vanwege de petroleumraffinaderijen, om hun installaties te Antwerpen via een pijpleiding Rotterdam-Antwerpen te bevoorraden. De aanvoer van de ruwe aardolie op een tanker van 60.000 ton dwt kost immers 196,6 F per ton; de aanvoer per schip van 200.000 ton amper 134,5 F per ton. De Schelde is in de toekomst hoogstens toegankelijk te maken voor schepen van 80.000 ton. De Regering gaf toelating aan de Antwerpse raffinaderijen om gedurende 10 jaar hun bevoorrading via Rotterdam te doen.

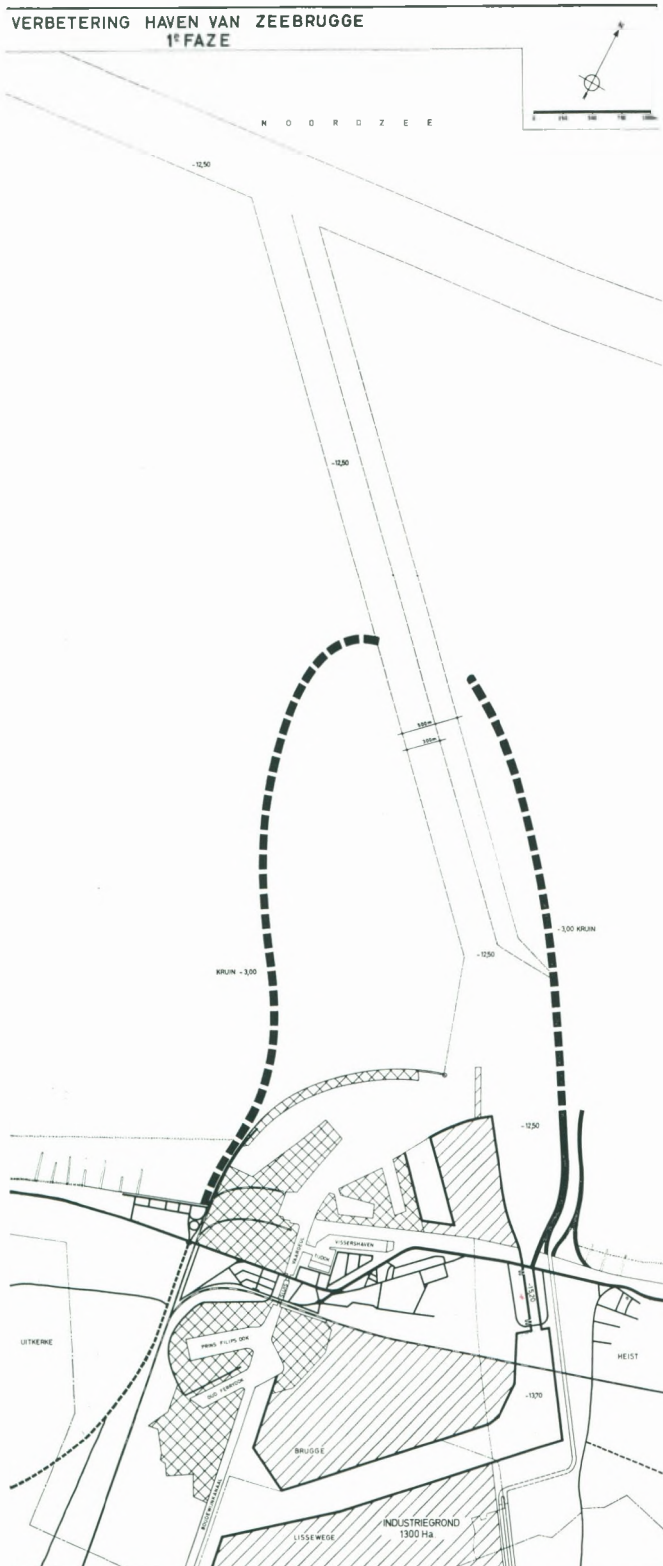
In het jongste jaar is echter steeds duidelijker geworden dat niet enkel de ruwe aardolie op schepen van 100.000 ton en meer wordt aangevoerd, doch ook de ertsen, de granen, gemengde transporten en dat zelfs containerschepen van grote omvang in vaart worden gebracht.

Begin 1968 was het 106.000 ton metende ertsschip 'San Juan Exporter' reeds in vaart. In juli 1968 waren er 36 ertsschepen van 100.000 ton en meer in bestelling, terwijl er 85 in bestelling waren die Antwerpen nooit zullen kunnen aandoen. Ook de 'Weserport' komt in de vaart te Bremen, een ertsschip met een laadvermogen van 140.000 ton.

In het gekende rapport van Litton Systems Inc. dat in 1968 werd opgemaakt in opdracht van het U.S.-Department of Transportation 'Demand and Technology Forecast' leren we 'Out of the total projection for liner cargoes in 1973 of 54.438.000 ton (for all trade routes considered together) 23 % or 12.320.700 ton will move on container ships... In 1983 we estimate that the total volume of liner cargoes will equal 61.749.000 t. of which an average of 41,5 % or 25.605.600 t. will be carried on container...'. Volgens een prognose van het New Yorks Havenbeheer zou in 1975 80 % van de goederen bestemd voor Midden-West-Europa in containers verscheept worden. Ook hier gaan we in de richting van de grote tonnenmaat. Deze schepen hebben zo'n afmetingen — en hier denken we niet zozeer aan de diepte, maar ook aan de lengte en de breedte — dat de Schelde zware problemen zal scheppen. Doch vooral omwille van de eisen inzake snelheid — containerhaven zonder sluis aan zee — vormt Zeebrugge dé Belgische haven voor de containers. De belangstelling vanuit de U.S.A. en Australië voor Zeebrugge als containerhaven is door alle ingewijden bekend. De containerisatie kan thans niet snel genoeg verlopen wegens een tekort aan containerterminals in West-Europa. De maritimisering van Wallonië zal grotelijks via de container worden verwezenlijkt.

De konklusies van de huidige evolutie ligt voor de hand: ofwel zal België belangrijke haventrafieken moe-





ten prijsgeven aan het buitenland, ofwel moet een diepzeehaven worden gebouwd en dit kan enkel te Zeebrugge.

Zeven voorstellen voor de Kommissie Verschave

Gesteld voor deze problemen — die reeds in een brochure van de W.E.R. waren geschetst in 1957 — besliste de heer J. De Saeger, Minister van Openbare Werken, een studiekommissie op te richten, gekend onder de naam van Kommissie Verschave. Deze kommissie bestudeerde zeven oplossingen en legde in juni 1969 haar verslag neer.

De bestudeerde oplossingen waren :

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

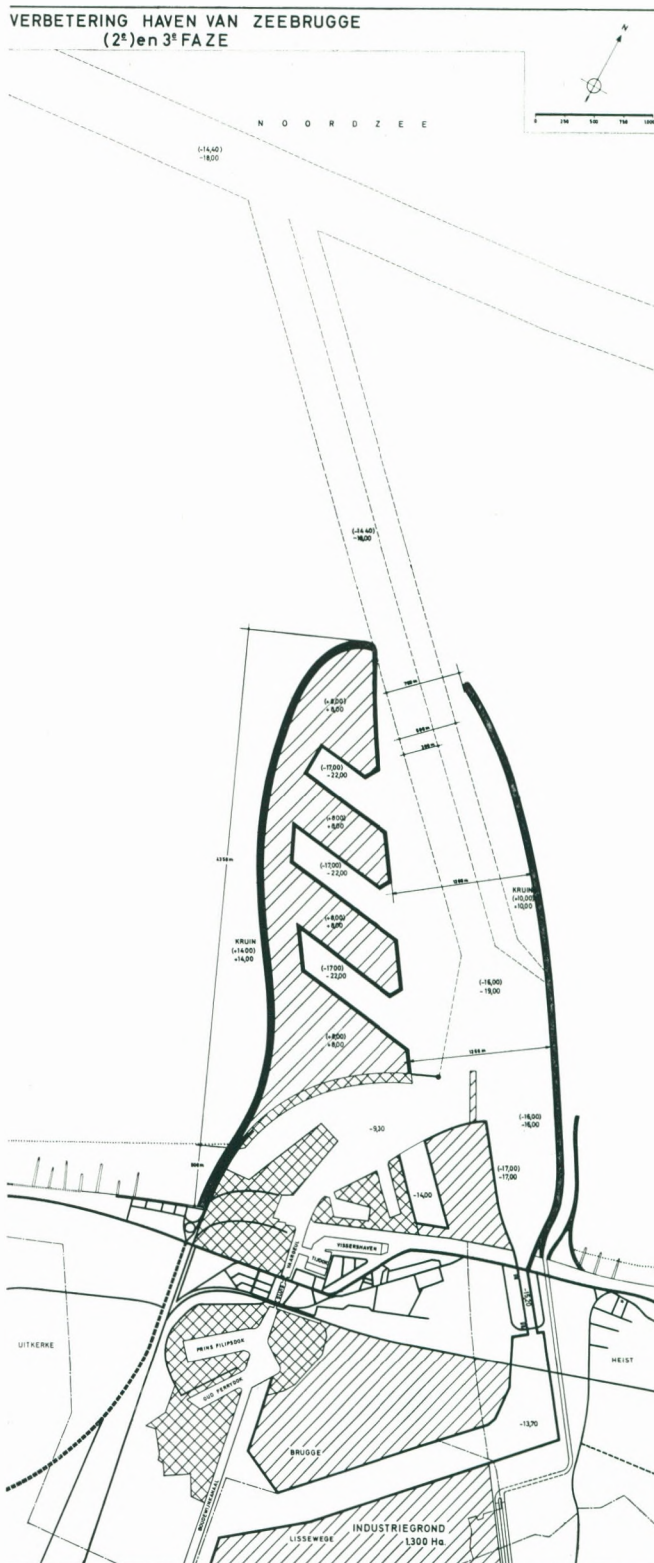
Deze projekten werden onderling vergeleken ; in deze vergelijking werd vooral rekening gehouden met het te investeren bedrag, de bereikte toegankelijkheid voor grote schepen en het te verwachten rendement.

De uitbouw van Zeebrugge naar grotere diepten toe

De Kommissie Verschave opteerde voor de uitbouw van Zeebrugge naar grotere diepten toe. Dit projekt kan uitgevoerd worden in drie fasen.

1. De eerste fase omvat de bouw van een nieuwe sluis, het bouwen van lage dammen van elk circa 5 km, het bouwen van een nieuw dok in de voorhaven, het bouwen van een petroleumsteiger, grondwinning van 40 ha in de voorhaven, het graven van het bijgaand kanaal-dok, de uitvoering van de toegang tot de sluis en de nodige aanpassingswerken in de voorhaven, de ont-

Men hoort niet zelden beweren door deskundigen dat in een periode van toenemende maritimisering van de industrie de rendabiliteit van de havenprojecten haast vanzelfsprekend is. Trouwens alle West-Europese landen zoeken in deze richting. Het zou echter gevaarlijk zijn zich te steunen op dergelijke bewering. Daarom werd een micro- en macro-ekonomische rendabiliteitsberekening uitgevoerd door Prof. M. Eyskens en O. Vanneste. Tevens heeft de Werkgroep Zeestad een



'lasten-baten' analyse opgesteld die de rendabiliteit van de haveninvesteringen te Zeebrugge duidelijk aan-toont. Het is trouwens de eerste maal in onze geschieden-is dat voor een havenproject micro- en macro-ekonomische rendabiliteitsstudies werden opgemaakt.

Ten aanzien van de micro- en macro-ekonomische rendementsberekening gaat het om het tegen elkaar af-wegen van input- en output-elementen. Hierbij werd een onderscheid gemaakt tussen de investeringen in de voor- en achterhaven.

Inzake input-elementen in de voorhaven zijn de afschrij-vingen, de baggerwerken, de exploitatiekosten en de financiële last (via interest) te vermelden. Deze worden op 1.144 mln F per jaar geraamd.

Deze zijn bij aanvoer van schepen van 200.000 ton, rekening houdend met het aanvoerkostenverschil t.a.v. Antwerpen (met incalculatie van het havendeficit van Antwerpen, de baggerwerken t.a.v. Antwerpen en exclu-sief de verborgen subsidie te Antwerpen uit hoofde van het niet dekken van de infrastructuurkosten door de havenkosten en de deficitaire agglomeratie-effecten) bij een jaarlijkse aanvoer van 22 mln ton ruwe aardolie te rekupereren (Hypotese : aardolie 50 % haventrafiek).

Deze tonnage is vrij gemakkelijk te behalen. Mogen we hier even onderstrepen dat in het verleden praktisch alle previsions inzake haventrafieken na enkele jaren werden achterhaald. Trouwens de wereldhandel overzee groeide tijdens het jongste decennium met 7,5 % per jaar. Tijdens de jongste jaren lag dit groeiritme zelfs hoger. De previsions van de gespecialiseerde instituten zoals F.R. Harris, Litton Systems Inc. en Mac Kinsey Co te London wijzen allen op een spektakulaire ontwik-keling van de haventrafieken.

Merk aan dat hierbij werd uitgegaan van het maximum investeringsbedrag. Meerdere waterbouwkundigen, zoals reeds aangemerkt, wijzen erop dat de raming te hoog ligt en dat de lengte van de kaaimuren kan worden vermindert.

Inzake de macro-ekonomische verantwoording zijn in verband met de output-elementen de transportkosten-voordelen voor de nationale ekonomie te vermelden. Wij schatten de transportkostenvoordelen op 1.041 mln F per jaar in 1980 en 2.082 mln F in het jaar 2.000.

De werken in de voorhaven moeten uiteindelijk de industrialisering in de achterhaven toelaten. In de ach-terhaven zullen ruime macro-ekonomische voordelen worden gerealiseerd die de investeringen in de voor-haven mede rendabel zullen helpen maken. Hierbij werd uitgegaan van de idee van full-employment, en wordt

enkel de additionele toegevoegde waarde in beschou-wing genomen.

In het kader van de macro-ekonomische verantwoording werd tevens het effect van de algemene investerings-multiplier berekend. Te Antwerpen bedraagt deze direkte investeringsmultiplier op grond van het 10-jarenplan niet minder dan 4. De afgeleverde private investeringen brengen op hun beurt de algemene investeringsmulti-pplier in werking en brengen zodoende een additioneel inkomen voor de gemeenschap. Ten aanzien van Zee-brugge werd een direkte investeringsmultiplier van 2 als hypotese vooropgesteld, hetzij de helft van Ant-werpen.

Tenslotte dient zeker gewezen op de dreigende ver-mindering van de toegevoegde waarde in de havens en de eruit resulterende staatsinkomsten ; het voordeel van de groei-industrieën en de grotere afzetmogelijkheden van technici en universitaires dient vermeld.

Inzake de voordelen van de industrialisering wordt ge-rekend met een jaarlijkse aangroei van het nationaal inkomen via de faktor arbeid van 900 mln F per jaar waarvan 225 mln F naar de schatkist vloeien.

De inkomsten van de Staat via additionele bedrijfs-winsten en de additionele indirecte belastingen worden bij totale verwezenlijking van de haven op 2.337 mln F geraamd.

Hierbij werd een greep gedaan uit de zeer uitgebreide rendabiliteitsberekening. Alle berekeningen wijzen erop dat de rendabiliteit van haveninvesteringen te Zee-brugge voldoende en zelfs vrij ruim is.

Tevens is het interessant te wijzen op de resultaten van de berekening van Prof. Dr. H. Gleyser ; de trans-portkosten door bevoorrading via Rotterdam belopen 0,5 miljard F per jaar méér dan via Zeebrugge (Rapport : Het project Zeestad)

Europese oplossing ?

De vraag wordt gesteld of België wel zelf de investe-ringen in een diepzeehaven moet doen of indien er een Europese oplossing mogelijk is.

Inderdaad er wordt soms gesteld dat Europa op de At-lantische Kust en de Noordzee geen behoefte heeft aan vier diepzeehavens — Rotterdam, Zeebrugge, Duin-kerke en Le Havre — rekening houdend met de korte afstand. Hierbij wordt dan als vanzelfsprekend ge-schermd met de Europese vlag en de noodzakelijke specialisatie. Wij zijn de eersten om het integratieproces in Europa aan te moedigen, doch we willen eveneens enkele essentiële punten in herinnering brengen, pun-

ten die zo evident zijn, met het gevolg dat ze uit het oog worden verloren.

(a) De afstanden tussen de havens zijn in termen van transportkosten omwille van de grote hoeveelheden steeds belangrijk en de verbindingen met het achterland en vooral met het buitenland zijn verre van ideaal en worden nog steeds in belangrijke mate bemoeilijkt door de diverse staten.

(b) Het industrieel en commercieel zwaartepunt van Europa ligt nu eenmaal in het onmiddellijke achterland van deze havens. Elk van deze havens — inclusief Antwerpen — heeft een ontwikkeling gekend dank zij de industriële ontplooiing van Noord-West-Europa. Merk hierbij op dat Rotterdam een verzadigingspunt gaat bereiken; Antwerpen moet bepaalde taken prijs geven omwille van een natuurlijke hinderpaal en het achterland van Duinkerke is vrij gering.

(c) In vele Westeuropese havens krijgt de industriële functie een toenemende betekenis. Juist deze industriële functie is uit economisch oogpunt zo belangrijk. Geen enkel land kan het zich veroorloven deze mogelijkheden te verwaarlozen. Dit is zeker het geval voor ons land dat, op het vlak van de industriële ontwikkeling in de richting van groeisektoren, nog heel wat heeft op te halen. Inzake de industriële functie is er alvast geen sprake van internationaal overleg. Zowel Zeebrugge als Antwerpen-Linkeroever dienen spoedig verwezenlijkt.

(d) De staal- en de petroleumnijverheden kunnen nooit aanvaarden dat zij slechts via één enkel punt kunnen bevoorrad worden. Vooral bij grote transportkostenverschillen tussen aanvoer op grote en kleine schepen is de afhankelijkheid van één buitenlandse haven voor ons land vrij gevaarlijk.

(e) De trafieken zijn zo sterk groeiend en de ligging van de havens op de Noordzee zo gunstig tegenover de industriële concentratie in Europa, dat de uitbouw van meerdere havens niet enkel gewenst, doch ook noodzakelijk is. Waarom dan ook Zeebrugge niet, dat gunstig gelegen is tegenover de Belgische en Duitse industriegebieden.

Indien de tankers afmetingen van 500.000 ton aannemen is een Europese oplossing voor olie noodzakelijk. Dit geldt enkel ten aanzien van olie. Doch ook in dit geval blijft Zeebrugge zijn functie van aanvoerhaven voor petroleum op schepen van 200.000 ton behouden en is er zelfs mogelijkheid om de grootste schepen met gedeeltelijke lading naar Zeebrugge te brengen.

Een polyvalente haven te Zeebrugge

Graag nemen wij tevens de gelegenheid te baat om een misverstand uit de weg te ruimen. Door een aantal Antwerpse kringen werd vooropgesteld dat zij vooral gekant waren tegen een polyvalente haven te Zeebrugge en dit als konkurrent van Antwerpen.

Het woord 'polyvalent' betekent echter niet de uitbouw van Zeebrugge in 'konkurrentie' met Antwerpen, doch wel een aanvulling, door België van een haven te voorzien waar grote schepen kunnen aanleggen. In deze optiek gaat geen trafiek voor Antwerpen verloren door de uitbouw van Zeebrugge, gezien de beperkte toegankelijkheid van de Schelde. Polyvalent betekent hier enkel dat naast vloeibare produkten, zoals ruwe aardolie, er ook erts, containers en granen op grote schepen kunnen aangevoerd worden. Polyvalent is dus hier te stellen tegenover een eiland-oplossing, die slechts één aanvoer, nl. aardolie, toelaat.

De uitbouw van Zeebrugge als diepzee- en industriehaven is een dringende noodzakelijkheid, zij vormt een aanvulling van de haven van Antwerpen die toch de specifieke functie van een diepzeehaven nooit zal kunnen vervullen. De industrialisering in de achterhaven zal daarenboven tevens geen nadeel berokkenen elders in het land daar er enkel havengebonden ondernemingen zullen toegelaten worden en er in ons land een tekort aan dergelijke vestigingsplaatsen voorkomt.

De beslissing moet echter dringend genomen worden wil men het maximale neveneffect bekomen; via container en pijpleidingen kan het gehele land door de uitbouw van Zeebrugge gemaritimiseerd worden,