

De industriële functie van Zeebrugge

Dr. N. Vanhove, Directeur-Generaal GOM - West-Vlaanderen

1. Oorsprong industriële functie

Naast de commerciële trafiekkfunctie en de energie-functie berust de uitbouw van de haven van Zeebrugge in belangrijke mate op de industriële functie.

In het geheel van de inspanningen die werden gedaan voor de uitbouw van de haven in de jaren vijftig en zestig door de toenmalige Westvlaamse Economische Raad tezamen met de MBZ (toen nog MBZI genoemd), lag het aksent hoofdzakelijk op de industriële uitbouw van de haven van Zeebrugge. Het is pas in de jaren zeventig dat de trafiekkfunctie fel aan betekenis won. De energiefunctie was gebonden aan specifieke trafieken zoals ruwe olie en aardgas (beslissing omtrent LNG-terminal in de jaren zeventig).

De belangstelling voor de industriële functie moet worden gezien in de ontwikkeling van meerdere grote havens na de tweede wereldoorlog. De meeste Westeuropese landen schakelden in deze periode geheel of gedeeltelijk over van Europese grondstoffen (kolen, ijzererts enz.) naar niet-Europese grondstoffen. Deze trend werd veroorzaakt door meerdere factoren zoals schaarste, kwalitatieve eigenschappen doch vooral de grootte van de bulk-carriers en de olietankers. Hierdoor werd het mogelijk grondstoffen aan te voeren uit alle werelddelen aan sterk competitieve prijzen. De havens werden hierdoor de vindplaatsen van de grondstoffen en meteen in vele gevallen de vestigingsplaats van produktie-eenheden. De verschuiving van de zware industrie van het binnenland naar de havens was uitgesproken tijdens de periode 1955-75. De voorbeelden zijn legio, zowel in West-Duitsland, Nederland, Frankrijk, Italië, en andere. Doch ook in ons land voltrok zich hetzelfde verschijnsel. Antwerpen verkreeg een belangrijke industriële functie terwijl de haven van Gent in deze periode zijn industriële functie kracht bijzette.

De haven van Zeebrugge heeft in deze periode niet kunnen genieten van de algemene trend. De belangstelling van vele ondernemingen, vooral uit het buitenland, was er. De infrastrukturele uitbouw bleef echter uit. De nieuwe sluis werd pas eind 1983 ingevaren, terwijl de achterhaven pas nu perspectieven biedt om op korte termijn industriële projecten in te planten.

De industriële functie te Zeebrugge kreeg in de jaren zeventig een tweede impuls, dit in het licht van de oprichting van de studiesyndikaten Symarintra en Symarindus (opgericht op 4 december 1973). De wijzigingen in de energiebevoorrading (olie, aardgas, kernenergie) die zich in deze periode aftekenden, lagen aan de basis van de beide studiesyndikaten.

De idee tot het stichten van een studiesyndikaat om een globaal koncept te Zeebrugge te bestuderen, groei-

de parallel in de DNB en in de Westvlaamse Economische Raad (nu GOM - West-Vlaanderen). Symarintra 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.

Symarintra had als objekt een aantal voorbereiden-de studies uit te werken voor de economische ontwikkeling van de kustgebieden, meer bepaaldelijk betreffende de nodige infrastrukturen (inclusief de nodige investeringsbedragen) die hiervoor nodig zouden blijven. Symarindus had een tweevoudige doelstelling op het oog. In de eerste plaats had dit studiesyndikaat als doel alle industriële activiteiten te inventariseren die uit de energiefunctie waren af te leiden en tevens hun optimale lokalizatie te bepalen. In de tweede plaats was het de bedoeling de makro-economische rendabiliteit van de noodzakelijke publieke investeringen te bestuderen.

Eén van de hoofdkonklusies van de Symarindusstudie was dat de LNG-keten zowel als de kernenergieketen (op basis van maritieme kerncentrales met een vermogen van 4.000 tot 6.000 MWe) leiden tot een interessant gamma van afgeleide produkten en grondstoffen. Vooral de frigorieën die vrijkomen bij de hervergassing van het LNG kunnen op interessante wijze worden aangewend (zie ook de bijdrage over de gasterminal van Zeebrugge).

Het is juist dat de industriële impulsen die werden verwacht uit de energiefunctie vooralsnog uitblijven. De twee energieketens hebben echter tijdens het jongste decennium een andere ontwikkeling gekend. In plaats van de bouw van een kunstmatig eiland voor kerncentrales op circa 8 tot 10 km in zee (de voorkeur ging naar het eiland De Wandelaar, ter hoogte van Zeebrugge) werd geopteerd voor de bouw van nieuwe kerncentrales te Doel en te Tihange. De stormachtige ontwikkeling op de energiemarkt zal verder leiden, althans in de aanvangsfaze, tot een kleinere LNG-terminal en een beperkter aanvoer van LNG per jaar dan aanvankelijk werd vooropgesteld. De eigenlijke aanvoer start pas in 1987. Niemand kan evenwel stellen hoe de kaarten zullen liggen over vijf jaar.

2. Industriële inplantingen

Dit beduidt niet dat de industriële functie tot op heden totaal afwezig is in de havenzone van Zeebrugge. Reeds vóór de tweede wereldoorlog waren er langsheen het Boudewijnkanaal een tweetal belangrijke industriële vestigingen. Het betreft de Cokesfabriek van Zeebrugge, nu Carcoke nv, en de Glasfabriek van Glaverbel, nu

kortweg Glaverbel nv geheten. Beide middelgrote ondernemingen telden midden 1984 samen circa 550 arbeidsplaatsen.

Na de tweede wereldoorlog werd de industriële functie op twee plaatsen actief gestimuleerd.

In de eerste plaats werd midden de jaren vijftig het nijverheidsdok te Brugge als binnenhaven gegraven met vestigingsmogelijkheden voor ondernemingen. Dit industrieterrein kende een groot succes. Nochtans heerste er bij bepaalde gemeenteraadsleden van de stad Brugge, naar aanleiding van de besprekingen in de gemeenteraad, een groot skepticisme. Als anekdote willen we hier aanstippen dat er toen werd beweerd dat 'Brugge een visput rijker was'. In wezen was deze uitdrukking typisch voor het ongeloof in de eigen industriële ontwikkeling van de Bruggeling en de Westvlaming in het algemeen.

Het eigenlijke succes moge blijken uit de hiernavolgende lijst van ondernemingen die thans operationeel zijn en gevestigd werden omheen het nijverheidsdok (zie kaart). Enkel de ondernemingen met 20 ondernemers en meer zijn opgenomen: Philips Industrie, Outboard Marine, Email Brugge, Ysenbrandt Werkhuizen, Motogroup, Kathy, Vandenabeele Aug., Eurocolor,

UCO, Metalunion, Interbeton, Huys Voeders, Belgische Onttinningsfabriek, ELB Handelsvereniging.

Midden 1984 bedroeg de totale werkgelegenheid rond het nijverheidsdok 3.800 personen.

De bemerking wordt veelal gemaakt dat de meeste van deze ondernemingen niet-watergebonden zijn. Deze bewering is juist, doch moet gezien worden in het tijdsgebeuren van de jaren vijftig. Toen waren de industriële terreinen in West-Vlaanderen praktisch onbestaande. Het is vrijwel zeker dat het nijverheidsdok en de eerste vestigingen een psychologische polarizatie hebben veroorzaakt.

Een tweede mogelijke vestigingsplaats voor maritieme industriële nederzettingen was het Prins Filipsdok. Dit kwam klaar in 1962: omheen dit dok zijn thans enkele kleinere industriële ondernemingen gevestigd (onder meer Dhoore G., Schmitz-Söhne, Devreese en Simon).

3. Beschikbare maritieme terreinen

De fysische vestigingsmogelijkheden voor maritieme industriële ondernemingen zijn in Zeebrugge te situeren in twee grotere zones.

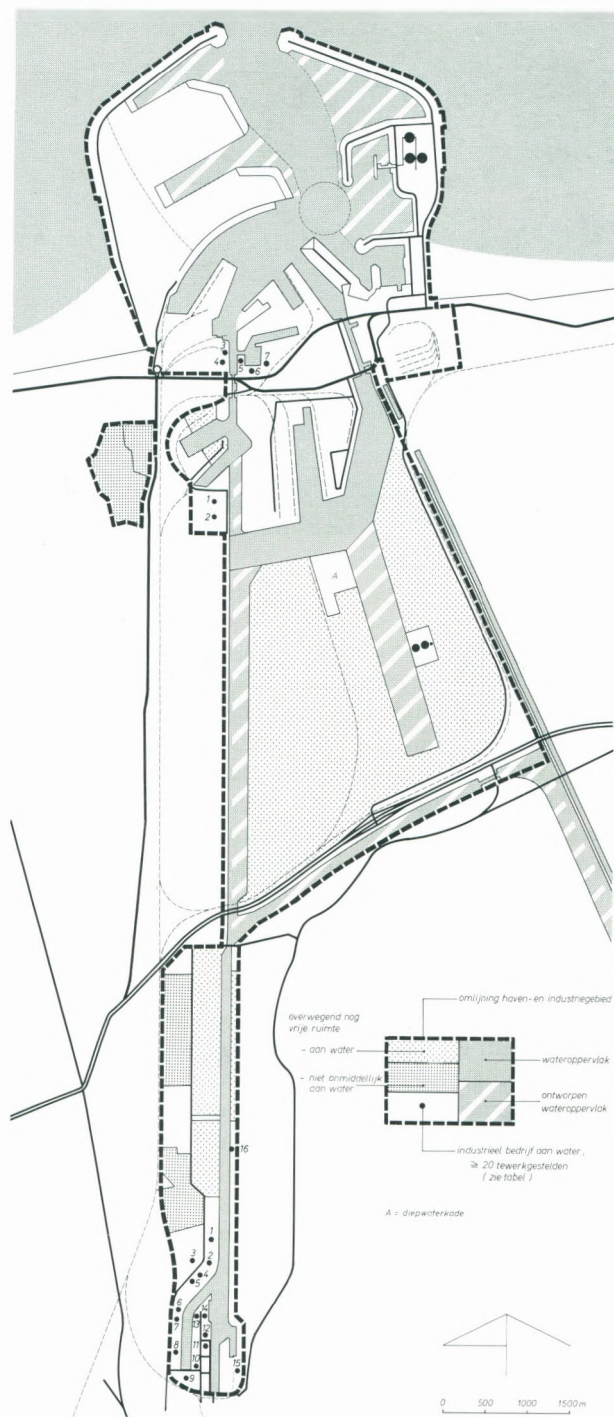
Tabel: Industriële vestigingen met 20 tewerkgestelden en meer in het havengebied Brugge-Zeebrugge (situatie midden 1984)

Naam	Aard	Grootte-klasse ¹
<i>Maritiem industrializeringspunt Zeebrugge</i>		
1. Carcoke	Kooksproductie	6
2. Glaverbel	Glasversnijding, spiegels	7
3. Merckx	Lijmen, bindmiddelen	4
4. Zeebrugge Container Repair	Herstellen van containers	4
5. Perfecta	Scheepsherstelling	4
6. Scheepswerven Degraeve	Scheepsbouw	4
7. Valcke Frères	Scheepsherstelling	4
<i>Maritiem industrializeringspunt achterhaven Brugge</i>		
1. Outboard Marine	Verbrandingsmotoren	8
2. Email Brugge	Gevitreerde emails en glazuren	6
3. Philips Industrie	Assemblage kleurentelevisies	9
4. Ysenbrandt Werkhuizen	Metaalkonstruktie	4
5. Motogroup	Silo's en transportbanden	5
6. Kathy	Konfiserie en chocolaterie	5
7. Vandenabeele Aug.	Visverwerking	5
8. Eurocolor Belgium	Fabrikatie verven en vernissen	5
9. UCO	Textiel	7
10. Metalunion	Staalgroothandel	4
11. Interbeton	Betonfabrikatie	5
12. Huys Voeders	Veevoeders	4
13. Belgische Onttinningsfabriek	Non-ferro metaalsmelting	4
14. ELB Handelsvereniging	Veevoeders, granen	4
15. Delanghe L.	Rolbruggen, metaalkonstruktie	4
16. CDV Steen Contractors	Metaalkonstruktie, tankbouw	4

(1) *Kode van tewerkstelling*

Tussen 20- 49 werknemers:	4
Tussen 50- 99 werknemers:	5
Tussen 100-199 werknemers:	6
Tussen 200-499 werknemers:	7
Tussen 500-999 werknemers:	8
Tussen 1.000 werknemers :	9

In de eerste plaats gaat het om de zone in de eigenlijke achterhaven. Deze is op de kaart gesitueerd ten zuiden van het verbindingsdok tussen de nieuwe sluis en het Boudewijnkanaal. Deze zone beslaat een totale netto oppervlakte van 850 ha (nog te graven wateroppervlakte niet inbegrepen). Op deze kaart is tevens de voorziene diepwaterkade aangeduid waarvan de aanbesteding is doorgegaan op 26 september 1985. De konstruktie van de diepwaterkade zal uiteindelijk over zeer korte tijd kunnen aanvagen. Deze diepwaterkade zal meteen een bijzondere stimulans betekenen voor de industriële funktie. Het gemengd initiatief, het over-



Lokalizatie van industrieën met 20 tewerkgestelden en meer en nog beschikbare industriegronden in het havengebied Brugge-Zeebrugge.

slagbedrijf Seabulk nv, waarvan de vennoten de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor West-Vlaanderen, de Nationale Investeringsmaatschappij, Sidarfin nv en Carcoke nv zijn, wordt wellicht de eerste vestiging.

Deze zone vertoont een bijzonder kenmerk. Het is één van de weinige industriële zones gelegen achter een sluis, toegankelijk voor de zeer grote schepen in casu schepen van 125.000 tot 150.000 dwt, afhankelijk van het scheepstype. Enkel de Europese havens van Le Havre, Duinkerke, Rotterdam en Ymuiden bieden dezelfde mogelijkheden.

Reeds zeer vroeg werd gedacht aan de verzoenbaarheid van deze maritieme industriële zone en de toeristische bedrijvigheid van de Oostkust. Op 16 juli 1971 had op initiatief van het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme op de zetel van Westtoerisme een bespreking plaats, met als deelnemers het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme, Westtoerisme en vertegenwoordigers van de gemeenten van de Oostkust, de stad Brugge en van de Westvlaamse Economische Raad. Een zienswijze werd ontwikkeld omtrent de reële verzoenbaarheid van de toeristische belangen en de uitbouw van de haven van Zeebrugge; dit leidde tot een protocol dat werd aanvaard door de betrokken besturen en overheidsinstanties.

Inzake de industriële uitbouw werden de volgende spelregels 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:

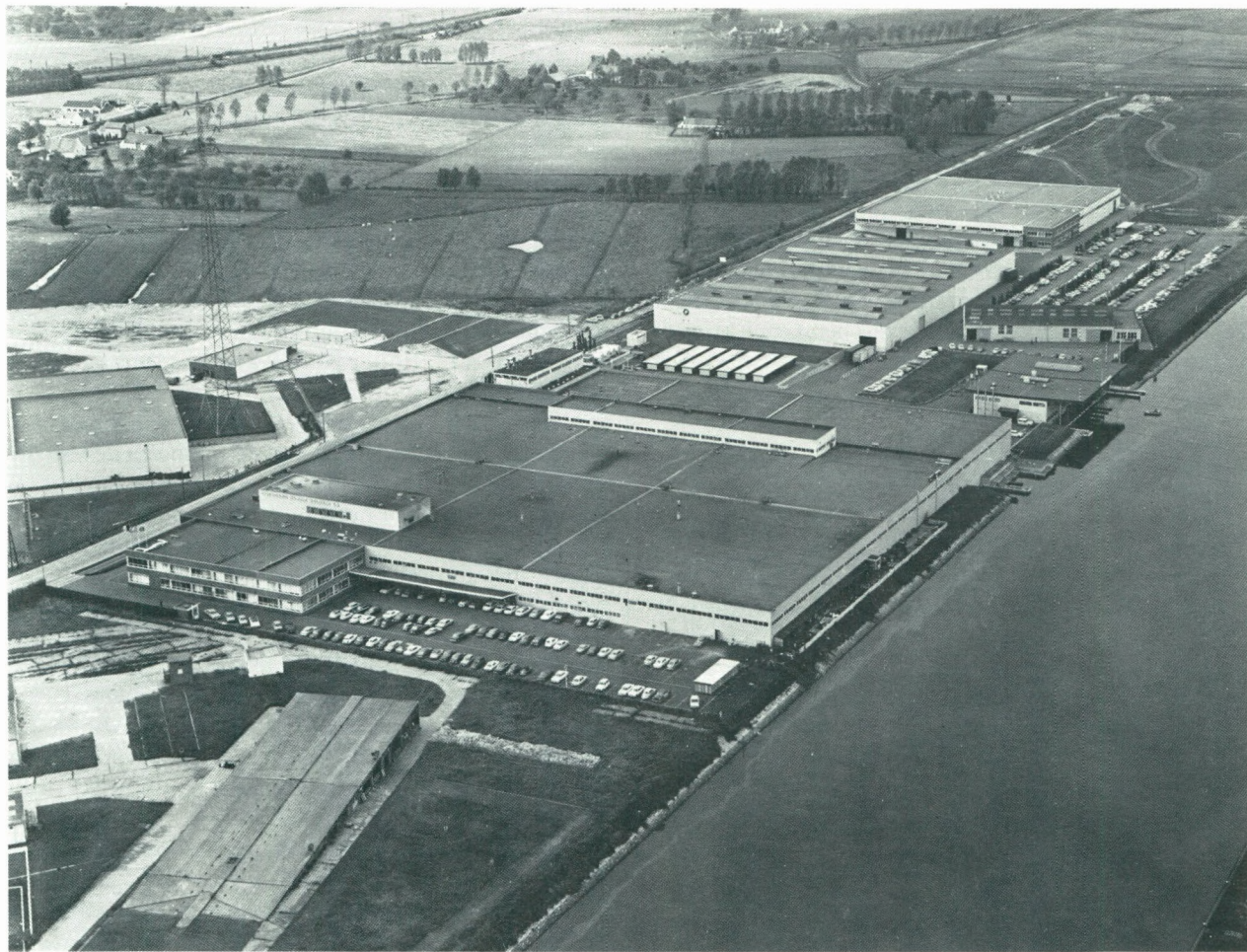
- projekten die noch water- noch luchtverontreinigend zijn. Hierbij moet elk projekt afzonderlijk worden onderzocht;
- haventrafiekgebonden projekten;
- kapitaalintensieve projekten;
- projekten met een relatief hoog aandeel hoog gekwalificeerde arbeidskrachten'.

Inzake de infrastrukturele uitbouw werd gesteld: '... dient een scheiding tussen Knokke-Heist en de overige kustgemeenten vermeden. In deze zin dient gestreefd naar een direkte treinverbinding met Brugge en een wegverbinding zonder onderbreking'.

Een tweede maritieme industriële zone is gelegen langs het Boudewijnkanaal. Zij heeft een oppervlakte van 180 ha waarvan ruim 85 ha toegankelijk is voor schepen met een draagvermogen van 6.500 ton. Deze gronden zijn eigendom van de WIER. Op deze zone treft men de installaties aan van: de firma's C. Van Loocke pvba, Algemene Bouwonderneming Vaneeghem, Transport GDP pvba, de vuilverbrandingsinstallatie, de waterzuiveringsinstallatie, de brandweerkazerne, enz.

4. De industriële troeven

Spijts de vele moeilijkheden zijn de regionale en lokale overheden, WER en later GOM - West-Vlaanderen, MBZ, stad Brugge en de Provincie West-Vlaanderen, er in geslaagd de uitbouw van Zeebrugge te bekommen.



Outboard Marine, Brugge-Achterhaven.

Men kan stellen dat het infrastruktureel kader voor de industriële functie op korte termijn zal verwezenlijkt zijn.

De toegankelijkheid van het industrieel achterland voor de grote bulkcarriers is ongetwijfeld een eerste vestigingstroef. De geo-ekonomische ligging van Zeebrugge binnen de EG, midden het ekonomisch zwaartepunt, is een tweede troef.

Zeebrugge kan verder bogen op een goed uitgeruste transportverbinding met het achterland in de richting van Duitsland, Frankrijk, Nederland en verder afgelegen markten. De verbinding overzee met Groot-Brittannië en de Skandinavische landen zijn verder uitstekend en veelvuldig. Terzake stelt zich wel het probleem van een betere waterwegverbinding. Zowel de MBZ als de GOM - West-Vlaanderen beschouwen de verbinding Boudewijnkanaal-Merendree via het Afleidingskanaal van de Leie op een gabarriet van 2.000 ton en 3.000 ton duwvaart als een prioritair projekt. In het editoriaal van dit tijdschrift werd in het nummer 5 van 1983 gesteld: 'Voor Zeebrugge dient thans beslist te worden over een adekwate ontsluiting van het achterland te water, als noodzakelijke aanvulling op de gehele havenuitbouw met zijn omvangrijke investeringen en als belangrijk element ter ondersteuning van investeringsbeslissingen in de private sektor. Meteen zullen de uit te voeren werken leiden tot oplossing van de steeds nijpender wordende problemen inzake afvoer van Leien Scheldewater en zij zullen het gevaar van overstromingen in het Gentse en ook in het Brugse indijken'.

Een vierde positieve faktor is ongetwijfeld de kwaliteit van de faktor arbeid. West-Vlaanderen in het algemeen kan bogen op een hoge kwalifikatiegraad en een hoge inzet van de werkkrachten. De streek heeft verder een goede reputatie inzake het sociaal klimaat.

De potentiële industriële ontwikkeling wordt ondersteund door een reeks overheidsmaatregelen (expansiewetgeving, fiskale voordelen en opleidingsfaciliteiten).

Besluit

In het geheel van de industriële ontwikkeling van West-Vlaanderen, en ons land in het algemeen, vormt Zeebrugge een groeipool van eerste orde.

De komende 15 jaar van deze eeuw zullen het bewijs leveren dat de vele inspanningen niet tevergeefs waren.

Dit mag evenwel niet leiden tot een afwachtende houding. Meer dan ooit zal een actief wervings- en promotiebeleid noodzakelijk zijn. De GOM - West-Vlaanderen is zich bewust van deze taak. In dit licht werden in het jongste verleden, meestal in samenwerking met de MBZ, een aantal initiatieven genomen. Ook op de promotiedagen die er zich toe lenen, ingericht door APZI, wordt de industriële roeping van Zeebrugge benadrukt.

West-Vlaanderen moet eendrachtig op de geschikte ogenblikken zijn troefkaarten uitspelen ten bate van de provincie en ons land.