WES en WER, denktank bij de uitbouw van de haven van Zeebrugge

Diederik Franco • sociaaleconomisch beleid, WES

met dank aan
Olivier baron Vanneste • K.B.E., eregouverneur van West-Vlaanderen
prof. dr. Norbert Vanhove • ere-administrateur-generaal GOM - West-Vlaanderen

De ondersteuning van de uitbouw van de haven van Zeebrugge liep decennialang als een rode draad doorheen de activiteiten van zowel het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau (WES) als van de Westvlaamse Ekonomische Raad (WER, later de GOM - West-Vlaanderen). Door middel van talrijke verzoekschriften, voordrachten en andere acties was de WER voornamelijk actief als pleitbezorger naar de centrale overheid voor de uitbouw van Zeebrugge. WES van zijn kant was aanwezig in diverse commissies die belast waren met het voorbereidend onderzoek en was uitvoerder van meerdere studies in opdracht van deze commissies. Nadien hebben WES-WER en WES-GOM zich vanaf het einde van de jaren 70 vooral verdienstelijk gemaakt door de uitvoering van verschillende studieopdrachten in het kader van de ontsluiting en de verdere ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge.

Olivier baron Vanneste (links) en prof. dr. Norbert Vanhove (rechts)

Periode 1957-1968: de aanloop naar de Commissie Verschave

Door de toenemende behoefte om ons land toegankelijk te maken voor schepen met een grote tonnenmaat, kwamen de mogelijkheden van Zeebrugge in het midden van de jaren 50 volop in het daglicht. De haven kon onverkort rekenen op de ondersteuning vanuit de WER en het WES. Een eerste initiatief in dit verband was de publicatie in 1957 van de brochure "West-Vlaanderen, zeeprovincie". De brochure vestigde de aandacht op de ontwikkeling naar grotere tonnenmaat van het vervoer van petroleum, ertsen en dry-cargo, de ontwikkelingen in de scheepsbouw en de scheepsherstelling en de betekenis van deze ontwikkelingen voor Zeebrugge. De vernieuwingen op deze talrijke domeinen werden beschouwd als van het grootste belang in het geheel van de economische krachten die, indien tijdig beantwoord, een beslissende invloed zouden uitoefenen op de groei van de West-Vlaamse economie. Bij de centrale overheid werd aangedrongen om de haven van Zeebrugge uit te bouwen volgens de vereisten van het moderne zeeverkeer en toegankelijk te maken voor schepen van grote tonnenmaat.

"West-Vlaanderen, zeeprovincie" kende een ruime weerslag in de pers en in de Belgische havenkringen. In die periode publiceerde een patronale organisatie een brochure waarin de betekenis van de havens voor de economische groei in Vlaanderen werd onderstreept. Hierin werden echter enkel de havens van Antwerpen en Gent behandeld! De WER zette met zijn publicatie de mogelijkheden en ambities van Zeebrugge op de kaart.

In de daaropvolgende jaren noteren we talrijke tussenkomsten en persnota's voor de infrastructurele uitbouw van de haven van Zeebrugge. Voorbeelden hiervan zijn:

- de WER-nota in verband met de verbetering van de infrastructuur in West-Vlaanderen, waarin onder andere wordt gewezen op de noodzakelijkheid om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor schepen met een grote tonnenmaat (1959);
- de WER-motie betreffende de uitrustingswerken te Zeebrugge (1960);
- het verzoek vanwege de WER aan de betrokken overheidsinstanties om een commissie op te richten om de mogelijkheden van Zeebrugge te onderzoeken om schepen van steeds groeiende tonnenmaat te ontvangen die Antwerpen niet kunnen binnenvaren (1967);
- de WER-motie "Een West-Vlaams standpunt betreffende de aardolieaanvoer en de toegankelijkheid van ons land voor schepen met grote diepgang (1968, eveneens als editoriaal opgenomen in het tijdschrift West-Vlaanderen Werkt, nr. 3).

Daarnaast herinneren we aan de WES-studie "Rapport betreffende de nieuwe car-ferry-dienst te Zeebrugge" met een analyse van alle passagierstrafieken tussen Zuid-Oost-Engeland en het Europese Continent, zowel via zeehavens als via luchthavens. Deze analyse van de verbindingen tussen Engeland en het Europese vasteland werd opgesteld voor de commissie waarvan A. Vanacker, toenmalig voorzitter van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, voorzitter was nadat het ministerie van Verkeerswezen een ongunstig advies had verleend aan de Townsendlijn Dover-Zeebrugge.
Te vermelden is eveneens het feit dat vanaf de stichting in 1954 P. Vandamme, burgemeester van Brugge en voorzitter van de MBZ, bestuurder was van de WER. Daarnaast werd O. Vanneste, directeur WER-WES, in het jaar 1960 op vraag van P. Vandamme benoemd tot bestuurder van de MBZ (Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen). In hetzelfde jaar werd Fernand Traen, de latere voorzitter van de MBZ (1975), benoemd als bestuurder van de haven. De acties van de WER en de studies van WES gebeurden dan ook met wederzijdse kennis tussen de MBZ, de WER en WES, dat steeds het bevoorrechte economische studiebureau rond de havenexpansie van Zeebrugge is geweest.

Periode 1968-1976: van de Commissie Verschave naar Symarindus en Symarinfra

Vanaf het einde van de jaren 60 werd de uitbouw van een polyvalente diepzeehaven te Zeebrugge, naast het aantrekken van nieuwe bedrijven in binnen- en buitenland, de economische ontwikkeling van de Westhoek en de aanleg van industrieterreinen en wegeninfrastructuur in West-Vlaanderen, een van de belangrijke pijlers van het ontwikkelingswerk van de WER. Dit uitte zich onder meer in de publicatie van talrijke moties, nota's, artikels, voordrachten en rapporten.

In de jaren 60 nam de trafiek in de haven van Zeebrugge geleidelijk toe om de kaap van 5 miljoen ton te overschrijden in 1967. In België stelde zich het probleem van de toegankelijkheid voor schepen met een grotere diepgang. In 1968 gaf de regering, op verzoek van de stad Antwerpen, de toelating om een pipeline voor petroleum te bouwen tussen Antwerpen en Rotterdam. In september 1969 werd beslist een studiecommissie op te richten, de zogenaamde Commissie Verschave. Deze commissie had als taak een antwoord te formuleren op de vraag of de aanpassing van Zeebrugge voor schepen met grotere diepgang noodzakelijk was en de vele voorstellen dienaangaande te beoordelen. In deze commissie was de WER vertegenwoordigd door zijn directeur en latere gouverneur, prof. dr. O. Vanneste.
In het kader van de werkzaamheden van de Commissie Verschave leverde ook WES een belangrijke inbreng, met name in de subcommissie die rendementsberekeningen uitvoerde van de voorgestelde projecten. Deze subcommissie was samengesteld uit prof. dr. M. Eyskens en prof. dr. O. Vanneste.
Daarnaast leverde WES in deze periode baanbrekend werk met de studie naar "De toekomstige mogelijkheden van de haven van Zeebrugge". In 1972 werd een eerste deel afgewerkt met onderzoek naar de ertstrafieken in nationaal en internationaal perspectief. In 1973 volgde een tweede deel waarin de competitieve kracht van Zeebrugge werd bestudeerd met betrekking tot containertrafieken.
De Commissie Verschave legde op 9 juni 1969 haar besluiten neer en adviseerde de Regering om een polyvalente zeehaven uit te bouwen te Zeebrugge, bestaande uit een voorhaven, een sluis toegankelijk voor schepen tot 125.000 ton en een achterhaven. In januari 1970 besloot de Belgische regering om de haven van Zeebrugge uit te bouwen met een sluis en een achterhaven. Om de toegankelijkheid van de zeesluis te verzekeren, werd de voorhaven vervangen door onderwater strekdammen.

Toen enkele jaren later, in 1973, de energiebevoorrading van ons land problematisch werd en de Belgische regering een contract afsloot voor de bevoorrading van gas uit Algerije, rees de vraag naar de noodzaak van een terminal voor vloeibaar aardgas (beter gekend als liquified natural gas of LNG) en de plaats waar deze desgevallend zou worden ontwikkeld. In december 1973 nam de WER dan ook het initiatief tot de oprichting van twee studiesyndicaten, nl. **Symarindus** en **Symarinfra**. WES en de toenmalige Dienst voor Nijverheidsbevordering (DNB) waren de partners binnen Symarindus. Dit studiesyndicaat, dat beoogde een beter inzicht te verkrijgen in de energiefunctie van de kuststreek en in de technisch-economische aspecten van de mogelijke maritieme industrialiseringsprocessen, speelde een cruciale rol in de gehele problematiek van de vestiging van een LNG-terminal. Symarinfra werd opgericht tussen de DNB, de Nationale Investeringsmaatschappij (NIM) en de nv L.L. & N. De Meyer en had als doel een aantal voorbereidende studies uit te werken met het oog op de maritieme infrastructurele onderbouw van de haven. Binnen Symarinfra trad WES op als "geconsulteerd raadgever".

In 1976 werd de "Symarindusstudie" neergelegd en in 1977 door WES gepubliceerd onder de titel "De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering - Een

DE UITBOUW VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IS MEDE TOT STAND GEKOMEN DANKZIJ DE GOEDE VERSTANDHOUDING TUSSEN DE MBZ, ENERZIJDS, EN WER EN WES, ANDERZIJDS.

technisch-economische evaluatie". Deze studie wees uit dat de bouw van een LNG-terminal in België economisch verantwoord was en Zeebrugge de geschikte vestigingsplaats. Omwille van technische redenen en de gunstige kosten-batenanalyse van bijkomende infrastructuren was het aangewezen de LNG-terminal te bouwen in de voorhaven. In hetzelfde jaar 1976 volgde dan ook de definitieve beslissing omtrent de LNG-terminal te Zeebrugge en, hiermee gepaard gaand, de vervanging van de onderwater strekdammen door bovenwater strekdammen. Door deze beslissing werd meteen de grondslag gelegd voor de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge.

In de eerste helft van de jaren 70 werd de haven van Zeebrugge ook geconfronteerd met de mogelijke gevolgen van de bouw - en eventuele nietbouw - van de kanaaltunnel tussen Calais en het Verenigd Koninkrijk. Voor Zeebrugge waren de shortseaverbindingen met Groot-Brittannië van vitaal belang. In dit kader bestudeerde WES de structuur, evolutie en vooruitzichten van het roll-on-roll-off, container-en passagiersverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland. De synthese van deze studie werd gepubliceerd in Facetten van West-Vlaanderen, n° 8. Het was ook een basisdocument op het druk bijgewoonde colloquium 'De haven van Brugge-Zeebrugge na de Chunnel' dat op 9 juni 1975 doorging in de gotische zaal van het Brugse stadhuis.

Periode 1977 en later: focus op de ontsluiting en de verdere ontwikkeling van de haven

In het jaar 1977 werd de GOM - West-Vlaanderen de opvolger van de WER als ontwikkelingsmaatschappij voor de provincie West-Vlaanderen. Met volharding zette de GOM het werk van de WER verder, hetgeen onder meer resulteerde in de realisatie van de Transportzone te Zeebrugge. Een maatschappij werd opgericht met naast de GOM , de NIM, de nv L.L. & N. De Meyer en de nv A Blaton als partners.

WES van zijn kant concentreerde zich verder op het uitvoeren van onderzoeksopdrachten. In dit verband ging er in de jaren 1977 en 1978 met het uitbrengen van de "Studie betreffende de weerslag van de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge en de vestiging van een LNG-terminal op de omvang van de werkgelegenheid in het gebied behorend tot het werkingsgebied van het STC Brugge-Oostende" uitgebreid aandacht naar de tewerkstellingsimpact van de haven.

Daarnaast startte WES in 1977 met de uitvoering van de "Feasibilitystudie inzake de ontwikkelingsmogelijkheden van de haven van Zeebrugge als aanvoerhaven in het kader van de maritimisering van zijn regionaal, nationaal en internationaal achterland". De resultaten van deze diepgaande studie werden in verschillende fasen gerapporteerd en vervolgens integraal gepubliceerd in 1981 in de reeks Facetten van West-Vlaanderen onder de titel "Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland". In hetzelfde jaar 1981 publiceerde WES de "Studie betreffende de containeriseerbaarheid van de maritieme trafiek tussen het hinterland van Zeebrugge en Brazilië".

Het is ten slotte sinds halfweg de jaren 80 dat het onderzoekswerk van WES zich hoofdzakelijk toespitst op de verbetering van de hinterlandontsluiting van de haven. In een eerste fase kwam de ontsluiting van de haven via het water aan bod. In dit verband verscheen in 1984 reeds een artikel in het tijdschrift West-Vlaanderen Werkt met als titel "De waterwegverbinding Zeebrugge-Merendree: een dubbele noodzaak". In opdracht van de bestendige deputatie van West-Vlaanderen werd een uitvoerige studie gewijd aan de problematiek van de binnenvaartontsluiting van Zeebrugge (1986) en een synthese hiervan werd in 1987 gepubliceerd in de reeks Facetten van West-Vlaanderen onder de titel "Het kanaal Zeebrugge-Merendree - sociaal-economische verantwoording en milieueffectrapportering". Andere WES-studieopdrachten die zich situeren binnen de context van de havenontsluiting hebben betrekking op de ontsluiting via de weg en via het spoor. We noteren in dit verband bijvoorbeeld:

- milieueffectrapport (MER) "Ombouw van de N49 tot autosnelweg" (1998);
- streefbeeld AX (N348/E404) - verbinding N31 Brugge (Blauwe Toren) N49 te Westkapelle (2002);
- MER "Ombouw N49 tot autosnelweg vak Zelzate-Knokke" (2003);
- MER "N31 ombouw van de N31 (expresweg) tot een primaire weg I ter hoogte van Brugge" (2003);
- streefbeeld voor de N49-A11 (2004);
- Plan-MER "Aanleg AX tussen de N31 te Brugge en de N49 te Westkapelle" (2007);
- MER voor de uitbreiding en optimalisering van het vormingsstation te Zeebrugge (in uitvoering).

In het meest recente verleden, namelijk tussen 2001 en 2004, was WES in opdracht van de Vlaamse regering de auteur van het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge. Dit plan beschrijft multidisciplinair de functie en de gewenste ontwikkeling van de zeehaven en zijn relatie met de omgeving op korte (5 jaar), middellange (10-15 jaar) en lange termijn (25-30 jaar). Dit werd vertaald in een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en langere termijn. In het kader van de opmaak van dit strategisch plan werd eveneens een studie uitgevoerd door WES die gedetailleerd de huidige tewerkstellingsimpact van de haven in kaart wist te brengen ("Onderzoek naar de impact van de haven van Brugge-Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling (direct en indirect)"). Naar aanleiding van de opmaak van het strategisch plan werd WES ten slotte belast met de opmaak van het "Plan-MER op het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge" en met een begeleidingsopdracht door het WES bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de afbakening van de zeehaven Brugge-Zeebrugge. ■