

DE WESTVLAAMSE EKONOMISCHE RAAD EN ONZE HAVENS OF ... WAANZINNIGE EISEN !

30 MILJOEN AAN LAND- EN TUINBOUW

Deze raad loopt nogal gemakkelijk met plannen rond, deelt ze kwistig uit, maar of ze verantwoord zijn en gesteund op werkelijk ernstige normen, is wat anders.

Dit is opnieuw het geval met haar advies over de Belgische havenstructuren en in 't bijzonder Zeebrugge en Oostende.

De grove fouten door allerlei aktes voor Zeebrugge begaan, kosten aan de Staat miljarden.

Dit organisme dat waarschijnlijk zichzelf wil overleven, heeft het in dit advies als volgt over de havens van Zeebrugge en Oostende :

X X X

De Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen heeft zijn advies gegeven over de regionale opties voor Vlaanderen in het kader van het Plan 1976-1980.

In dit artikel nemen we even onder de loep wat de G.E.R.V. in de periode 1976-1980 nodig acht op het stuk van haveninfrastructuur en waterwegen.

In het kader van de huidige energievoorziening wordt verondersteld dat deze overzeese aanvoer van ruwe petroleum voor ongeveer 60 % zal gebeuren met schepen van 200.000 dwt tot Rotterdam - Antwerpen. Het ander deel van de aanvoer van petroleum zal binnenkomen via Belgische havens met schepen tot een diepgang van 40-42 voet (respektievelijk Antwerpen en Zeebrugge). De GERV is van oordeel dat voor de komende planperiode een diepgang van 45 voet moet nagestreefd worden.

Gedurende de planperiode moeten 160.000 tonsschepen Zeebrugge kunnen aandoen of 250.000 tonsschepen met 200.000 ton lading.

Wat betreft de in 1971 in gebruik genomen pijpleiding Rotterdam - Antwerpen kan gesteld worden dat mits de nodige aanpassingen de capaciteit van deze pijpleiding kan verhoogd worden, tot ongeveer 39 miljoen ton. De uitbouw van Zeebrugge primeert echter op de aanleg van de tweede pijplijn.

ACHTERSTAND INLOPEN

Het voor de havens in de periode 1976-1980 vereiste bedrag kan geraamd worden op 34.203 miljard fr. Hierin zijn begrepen de aanpassing van de maritieme toegankelijkheid van Antwerpen, Antwerpen-Linkeroever en Zeebrugge; de staatstussenkomst in de werken uitgevoerd in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende ; de bescherming van de kust.

In acht genomen de belangrijkheid van deze werken voor de verdere ontwikkeling en modernisering van de havens, als steunpunten van de regionaal-economische ontwikkeling van Vlaanderen, dringt de GERV erop aan dat deze voorzieningen integraal zouden verwezenlijkt worden tijdens de komende planperiode.

ZEEBRUGGE

In 1970 nam de Regering de principiële beslissing Zeebrugge voor te bouwen met grote tonnemaat uit te bouwen volgens een aanbestedingsprogramma gespreid over 8 jaar en naar rato van 2 miljard fr. per begrotingsjaar (tot 1978). Voor de planperiode impliceert dit een totaal van 6 miljard fr. Dit programma heeft betrekking op :

- de bouw van een nieuwe zeesluis;
- intensiever uitbaggeren van de vaargeulen het Zand, Ribzand en het Scheur ;
- aanleggen van een nieuwe oostelijke en westelijke havendam ;
- graven van dokken in de achterhaven en ophogen van industriegronden ;
- Strandhoofden Zeebrugge - Knokke-Heist.

De nieuwe energiefuncties en de hierbij aansluitende industrialiseringsmogelijkheden van de haven van Zeebrugge zijn op dit ogenblik het voorwerp van studieonderzoek.

De GERV wenst dat ingeval vóór het einde van de planperiode concrete projecten voorzien worden, hij hieromtrent tijdig zou geraadpleegd worden, daar de mogelijkheid bestaat dat binnen de planperiode hiervoor nieuwe middelen moeten voorzien worden.

OOSTENDE

Voor de periode 1976-1980 moeten volgende infrastructuurwerken voor Oostende worden voorzien :

- afwerking van tweede visserijdok en bijgaande drooginrichting : 150 miljoen fr.
- normale onderhoudswerken (gesubsidieerde werken) : 190 miljoen fr.
- kanaalverbreding en verdieping van het vak Sas-Slijkens en Plasendale van het kanaal Brugge-Oostende inclusief insteekdok en uitrusting (nieuwe achterhaven van Oostende wordt toegankelijk gemaakt voor schepen van 10.000 ton) : 620 miljoen fr.
- verdere uitrusting van de haven (o.m. bouw van een nieuwe sluis voor 10.000 ton die toegang verleent naar de nieuwe achterhaven) : 1.000 miljoen fr.

ZEEWERING

Het gevaar voor overstroming van het kustgebied en van een deel van West-Vlaanderen is reëel. Het zeestrand is algemeen verlaagd zodat de duinen aangevreten worden en de oude glooiingen vóór de dijken veelvuldig blootgesteld worden aan stormen. Vele plaatsen zijn ernstig bedreigd o.m. Lombardsijde, Klemskerke en het Zoute ingevolge het verder wegspoelen van duinen : Oostende - Middelkerke, Middelkerke - Westende - Nieuwpoort-Bad ingevolge het uithollen van de glooiingen.

De GERV stelt dat ter bevelling van de kust en haar hinterland dringend een werkenprogramma moet uitgevoerd worden waarvan de omvang op ongeveer 1,2 miljard kan geraamd worden exclusief het bedrag voorzien in de werken aan de haven van Zeebrugge.

WAANZIN

Wie dit verslag leest moet zich afvragen wie het opgesteld heeft, wat die studie kost, wat ze in werkelijkheid waard is en of al wat er in vermeld is, opgesteld is om luchtkastelen te bouwen of met zijn voeten op de grond te blijven staan.

Wie iets afweet van schepen, van de diepgang van onze kust en zijn banken, van het soort trafiek welke er naar toe kan geleid worden, komt meer en meer onder den indruk, dat sommige organismen zoals de W. Ekon. Raad, veel meer kwaad dan goed doen en met de miljarden goochelen, omdat zij er geen verantwoordelijkheid voor dragen en geen kennis hebben van wat wel en wat niet. Als men dergelijke organismen moet raadplegen om de achterhaven van Oostende voor tien duizend tonners te zien openstellen en een sluis van één miljard fr. daarvoor te zien bouwen, dan vragen we ons af, of onze ambtenaren zo naïef zijn om die zinloze gedachten te volgen ?

Waar zijn onze loodsen om die heerschappen de waarheid te doen inzien ?

Want het is niet moeilijk van oordeel te zijn dat voor de haven van Zeebrugge een diepgang van 45 voet moet nagestreefd worden.

Maar kan de GERV, welke nogal gemakkelijk voorstellen doet, ons zeggen, wat dit zal kosten, wat het zal opbrengen en hoeveel mensen tewerkgesteld worden om enkele petroleumschepen te Zeebrugge te zien lossen ?

Grootscheepse woorden gebruiken en miljarden hangen aan het uitbouwen van een haven, betekent veel werk verschaffen. Of het aanvoeren van petroleum te Zeebrugge het land financieel zal helpen in plaats van een firma, valt eerst en vooral te onderzoeken.

Men laat zich in regeringskringen door politici en onbekwame technici, er te gemakkelijk aan van- gen.

De technici en mensen van het vak worden opzij gezet of vermeden, zoals dit nu voor Oostende het geval zou zijn.

Men wil een achterhaven uitbouwen voor schepen van 10 duizend ton en daarvoor meer dan een miljard in het water gooien.

Maar heeft men daarvoor het oordeel gevraagd van mensen van het vak ?

Is men zo naïef niet te weten, dat vooraleer dit te doen, men eerst moet zorgen dat schepen van die tonnage de ingang van de haven kunnen bereiken.

In zee voor Oostende kunnen slechts schepen met hoogstens een diepgang van 6 meter varen.

De diepgang tussen de Oostende en Wenduinebank is amper zoveel. Het mag al een sukses genoemd een schip van 5.000 ton de haven van Oostende te kunnen zien aandoen. En zeggen dat zulke verslagen, als leidraad dienen voor onze bevoegde ministeries en politici. Terware daar nog nuchtere mensen zitten die weten waarom dit alles zo voorgeschoteld wordt.

We verwachten hierop reacties, want het is waanzinnig zulke verslagen de wijde wereld te zien ingaan.

P.V.

De ministers hebben vrijdag tijdens de wekelijkse kabinetsraad beslist een no. dfonds voor land- en tuinbouwers op te richten in de schoot van het landbouwfonds. Daardoor wordt het mogelijk een vergoeding toe te kennen aan de land- en tuinbouwers, die in een kritische financiële toestand verkeren als gevolg van de uitzonderlijke slechte weersomstandigheden van de vorige maanden.

Naar verluidt zal de vergoeding geval per geval bepaald worden, rekening houdend met het belang van het verlies in vergelijking met de inkomsten.

Men schat dat in totaal voor 15.000 hectare zal moeten tussengekomen worden. Hoewel dus geen forfaitaire vergoeding zal toegekend worden, denkt men dat gemiddeld zowat 20.000 fr per hectare zal betaald worden. Dat maakt dus een totale staatstussenkomst van een 30 miljoen frank. Dit bedrag zal worden gefinancierd met de eigen middelen van het landbouwfonds.

Dit no. dfonds is niet hetzelfde als een rampenfonds. Een dergelijk fonds is ook in voorbereiding. Het zal evenwel niet tot de landbouw beperkt zijn.

EN DE VISSERIJ ?

Graag zouden we ook hier een no. dfonds voor de visserij zien tot stand komen waarbij alle belanghebbende partijen voorstellen kunnen indienen. Het geldt hier immers een zeer delicate kwestie waarin elkeen zich zal menen in nood te vinden.

Het duwen van de onkosten, een grotere tussenkomst van de minister in de brandstofprijzen, het beperken van de lonen volgens de functie aan boord, een schorsing van de teruggaven van kredieten en een kwijtschelding van de interessen voor een jaar, zijn zovele nuttige tussenkomsten welke elkeen rechtstreeks of onrechtstreeks moeten helpen het hoofd boven water te houden.

Maar wie zal het leiden en hoe de hogere overheid overtuigen ?

Dat is de vraag !

Want velen menen zich geroepen en zullen steeds aan eigen zaakje denken. De Danish pair visserij is er een schoon voorbeeld van geweest.

NOG STEEDS BRUGGENMISERIE TE ZEEBRUGGE

Voor het verkeer langs de weg blijft de spoorwegbrug nog steeds hermetisch gesloten. Bij het naar omhoogdraaien van deze brug voor het doorlaten van een schip naar zee of naar Brugge, houdt de bruggedraaier rekening met de uren van de trein op de lijn Brugge-Knokke. Het komt echter veelvuldig voor, dat de tram van de lijn Knokke-De Panne tientallen minuten voor de sasbrug moet blijven wachten. Zou hier soms voor wat de sasbrug betreft, ook geen rekening kunnen worden gehouden met de tramuren, vooraleer deze brug voor het verkeer toe te draaien ?