

Sarah Cappelle

Industrie, potentiële historische bodemverontreiniging en de haven van Zeebrugge (1895-1970)

INLEIDING¹

In het Bodemdecreet wordt bodemverontreiniging gedefinieerd als 'de aanwezigheid van stoffen of organismen, veroorzaakt door menselijke activiteiten, op of in de bodem of opstallen, die de kwaliteit van de bodem op rechtstreekse of onrechtstreekse wijze nadelig beïnvloeden of kunnen beïnvloeden'.² Bodemverontreiniging kwam later dan lucht- en waterverontreiniging in de algemene aandacht. Vanaf het begin van de jaren 1980 werd de publieke opinie evenwel bruusk wakker geschud door een aantal zeer concrete gevallen van bodemvervuiling. In de Kempen bleken in de omgeving van de zinkfabrieken te Balen, Lommel en Overpelt tuinen, landbouwpercelen en bossen gevaarlijk verontreinigd door zware metalen. De lijst van zogenaamde black points, verontreinigde en te saneren sites, groeide gestaag. Vanaf 22 februari 1995 pakt het Bodemdecreet ook de bodemverontreiniging systematisch aan. Bodemvervuiling is vooral ook een probleem van iedereen, zowel van de industrie als van de particulier.

Wanneer bij water- of luchtvervuiling de bron wordt uitgeschaald, is doorgaans relatief snel verbetering zichtbaar. De meeste vormen van bodemvervuiling blijven echter aanwezig, tot ze worden opgeruimd. Saneren blijft een moeilijke, tijdrovende en

1 Dit artikel is gebaseerd op mijn verhandeling voor het behalen van de graad van Licentiaat in de Geschiedenis voorgelegd aan de Universiteit Gent in het academiejaar 2003-2004 onder leiding van prof. dr. Erik Thoen: *Potentiële historische bodemverontreiniging door industriële activiteit in het gebied Zeebrugge-Dudzele-Lissewege (1895-1970)*.

2 IDE G. en ECTORS A., *Bodemverontreiniging en bodemsanering*, Antwerpen, 1996, p. 71.

vooral dure zaak. Daarom is een beleid nodig dat enerzijds de bestaande vervuiling zo efficiënt mogelijk opruimt, en dat anderzijds een verdere bodemvervuiling zo veel mogelijk tegengaat. Het bodemsaneringsdecreet van 22 februari 1995 onderscheidt dan ook nieuwe en historische bodemverontreiniging. De nieuwe bodemverontreiniging omvat alle gevallen van bodemverontreiniging die tot stand gekomen zijn na de inwerkingtreding van het decreet (29 oktober 1995). De historische vervuiling zijn alle gevallen van voor die datum

In dit artikel is de industrialisatie en potentiële bodemverontreiniging in het gebied Zeebrugge - Lissewege - Dudzele in de periode 1895-1970 aan de orde.³ Het onderzochte gebied bevat zowel de industriezone, de Zeebrugse haven als de woonkernen van Zeebrugge, Dudzele en Lissewege.

De doelstelling van dit onderzoek is proberen de aard van verontreinigingen na te gaan en de potentieel verontreinigde terreinen op kaart te lokaliseren, en dit op vooral op basis van archiefonderzoek. Belangrijk bronnenmateriaal wordt gevormd door de industrie- en handelstelling van 31 december 1910 en, in het bijzonder, de vergunningsdossiers voor gevaarlijke, hinderlijke en ongezonde bedrijven van Zeebrugge. In deze aanvragen zijn vooral de dossiers *de commodo et incommodo* interessant. De bijbehorende plannen en kadastrale uittreksels geven een idee van de manier waarop industriële en andere hinderlijke bedrijvigheden ruimtelijk werden georganiseerd.

De potentieel bodemverontreinigende bedrijfspgroepen worden gerangschikt op basis van de methodiek ontwikkeld door J. Nieuwkoop.⁴ Deze methode richt zich naar bedrijfspgroepen en niet naar individuele bedrijven. Achtereenvolgens komen aan bod: de oprichting en de ontwikkeling van de haven; de focus op één bedrijf, met name de cokesfabriek, als casestudie van een po-

3 Zie afbeelding 1: visuele voorstelling van de haven van Zeebrugge.

4 NIEUWKOOP J., *Bodemverontreiniging op voormalige bedrijfsterrinen: de erfenis van anderhalve eeuw industriële ontwikkeling in Noord-Brabant*, Amsterdam, 1993, 563 p.

tentieel bodemverontreinigd terrein; een algemene synthese van de periode 1895 – 1970.

OPRICHTING EN ONTWIKKELING VAN DE HAVEN

Zeebrugge ligt tussen Knokke-Heist en Blankenberge aan de Belgische oostkust. De woonkern ontstond op het einde van de negentiende eeuw toen havenarbeiders zich met hun gezin dicht bij de havenwerken vestigden. Sinds 1899 is Zeebrugge een deelgemeente van de stad Brugge. De zeehaven bekleedt sinds 1989 de tweede plaats, na Antwerpen, onder de Belgische zeehavens.

Vanaf ongeveer 1896 breekt er een voorspoedig economische tijd aan. De Belgische economie herstelt zich, met een opleving van de binnenlandse markt, een stijging van de export en de import en het inzetten van nieuwe energiebronnen, zoals de gasmotor.⁵ Deze groei komt vooral Wallonië ten goede. Maar aan het einde van de eeuw tekent zich ook in Vlaanderen een geleidelijke opgang af: de Waalse export verloopt steeds meer over zee, en dat is goed voor de Vlaamse zeehavens. Niet enkel de export, maar ook de groeiende import is belangrijk voor de Vlaamse havens. De invoer van grondstoffen leidt in de havengebieden tot een beginnende industrialisatie.⁶ De positieve groeilijn naar het einde van de negentiende eeuw is wel erg relatief. De meeste West-Vlaamse bedrijven blijven kleinschalig produceren. Eigenlijk versnelt de ontwikkeling pas na de eeuwwisseling en ze wordt dan nog vrij vroeg en bruusk afgebroken door de Eerste Wereldoorlog.⁷

Op 11 september 1895 wordt de overeenkomst over de bouw en uitbating van de haven goedgekeurd door het Belgische Parlement. In uitvoering van de technische plannen van de ingenieurs Louis Coiseau en Jean Cousin gaan de werken voor de aanleg van de haven in de buurt van Heist van start. De Zeebrugse haven is

5 SNAUWAERT E., *1895-1995: Honderd jaar Herdersbrug. Dudzele tussen zee en Brugge*, Dudzele, 1995, 113 p.

6 BLOM J. C. H. en LAMBERTS E. (red), *Geschiedenis van de Nederlanden*, Baarn, 2001, p. 274-275.

7 VANNIEUWENHUYSE J., *Goed garen gesponnen? Industrialisatie in de provincie West-Vlaanderen*, Brugge, 1999, p. 15.

in feite een kunstmatig op de kustlijn aangelegde haven. De vaargeul doorheen de bank 'Het Zand' verleent toegang tot de 'Diepe Wielingenpas'. De constructie van de haven en van het zeekanaal Brugge-Zeebrugge is in 1907 grotendeels voltooid. De haven krijgt de naam 'Zee-Brugge'.

De constructie van de haven en van het zeekanaal Brugge-Zeebrugge: vordering van de havenwerken

De plaats waar de haven van Zeebrugge werd gepland gaf een desolate aanblik: het dichtstbijgelegen huis stond op twee kilometer.⁸ Meteen worden er werkmanshuizen voor het personeel van de onderneming en schuilplaatsen opgericht.⁹ Aanvankelijk stelden veel havenarbeiders zich tevreden met houten *kambuizen*, een soort logementshuizen in de Lepelstraat, de eerste straat van Zeebrugge.¹⁰

De bevolking in Zeebrugge steeg van 927 inwoners in 1900 naar 1517 inwoners in 1910.¹¹ Deze enorme stijging komt door het feit dat de havenarbeiders en hun families zich in Zeebrugge vestigden. Op het einde van de werken weken enkel de gespecialiseerde arbeiders uit, de anderen bleven in Zeebrugge wonen.

In het eerste bouwjaar van de havenaanleg zijn er zeven vergunnings-aanvragen van Louis Coiseau en Jean Cousin. Het betreft de oprichting van een steenbakkerij in Lissewege verspreid over acht plaatsen aan de rand van de toekomstige haven, de ingebruikname van een locomobiel als krachtbron voor de machines in de steenbakkerij en van vijf stoomtoestellen.¹² In 1897 dienen Louis Coiseau en Jean Cousin zeven aanvragen in, alle voor de ingebruik-

8 BILÉ E. en TRIPS E., *Zeebrugge. Een haven in de branding*, Brugge, 1970, p. 37.

9 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1897, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad.

10 SNAUWAERT E., 1895-1995: *Honderd jaar Herdersbrug*.

11 VANNESTE O., THEYS J., en ZWAENPOEL M., *Het arrondissement Brugge. Een regionaal economische studie*, Brugge, 1961, appendix 2.

12 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom). Aanvraag voor het stoomtoestel nr 6624; voor twee stoomkranen; voor een locomotief en voor locomotief nr 340 en voor een stoomtoestel.

name van stoomtoestellen.¹³ Het daaropvolgende jaar zijn er twee baggerboten in dienst om de bedding van de vaart te graven.¹⁴ De vaart is dan al op diepte over een lengte van ongeveer vijf kilometer, namelijk vanaf de Oude Steenweg van Lissewege naar de sluizen van Heist tot aan de Steenweg van Dudzele naar het station (van Dudzele). De draaibrug van Dudzele is gebouwd en ze is opengesteld voor het verkeer sinds 1 oktober. In Zeebrugge is het deel van de havendam op het strand afgewerkt. Andere werken zijn nog volop in uitvoering.¹⁵ Vandaar opnieuw vijf aanvragen van Louis Coiseau en Jean Cousin: één voor een gecombineerde schrijnwerkerij, stoomketelfabriek, elektriciteitsfabriek, petroleum- en olieopslagplaats – de elektriciteitsfabriek op het strand werkt al sinds 1896 –, en vier voor de ingebruikname van stoomtoestellen.¹⁶

In 1899 is het deel van de golfbreker op het strand en de 'claire-voie' voltooid. De 'claire voie', een dam met doorspoelopeningen, was bedoeld om de vloedstroom te gebruiken om slibafzetting in de voorhaven tegen te gaan.¹⁷ Op 23 november 1899 bespoelt de zee voor de eerste keer de hoofdmuur van de afgewerkte zeesluis.

- 13 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom). Aanvragen voor: locomotief nr 339; voor een kraan-stoomtoestel; voor een locomobiel bestemd om een verbrijzelmachine met vijzels aan te drijven; voor een stoomtoestel; voor stoomtoestellen; voor de locomotief Weidknecht en voor stoomtoestel nr 380.
- 14 Er is 2.140.000 m³ grond uit de vaart uitgegraven. Aan weerszijden worden de oevers beschermd. Hiervoor is er negenduizend meter steenglooiing gemaakt. Dit was noodzakelijk om het uitknagen, veroorzaakt door het voorbijvaren van schepen, te verhinderen.
- 15 De brug in de havendam is in opbouw over een lengte van 85 meter. De steenglooiing om de duinen aan de westkant van de havendam te beschermen is af, net zoals de twee staketsels van de toegangsgeul tot de zeesluis. Daarnaast is ook het laag oosterhoofd van de geul al gebouwd op ongeveer 180 meter en het westerhoofd is aangelegd op 90 meter. Ten zuiden van de duinen is de geul op diepte gegraven. De steenglooiing om de oostelijke oever te beschermen is gebouwd op 350 meter. Het metselwerk van de zeesluis is opgetrokken tot vijf meter over de hele lengte van de sluis. De brug op het benedenhoofd van de sluis is af. Men is volop bezig met het ineenzetten van de brug over de spoorweg aan het bovenhoofd en met de rollende deur naar de zeekant.
- 16 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom). Aanvragen voor: een locomotief voor transporten op de werken; voor twee stoomtoestellen aan boord van de baggerboot 'La Brugeoise'; voor stoomtoestellen geïnstalleerd op een drijvende vlot van 55 ton en voor stoomtoestel-locomotief nr. 6.
- 17 STRUBBE J., *De Belgische zeehavens. Erfgoed voor morgen*, Tielt, 1987, p. 116. De tegenvallende resultaten leidden in 1929 tot de sluiting van de 'claire-voie'.

Er is dat jaar maar één aanvraag door Louis Coiseau en Jean Cousin: het betreft de naamsverandering van de sleepboot 'Hurrah' in 'Lanceloot Blondeel'. Aan boord bevinden zich stoomtoestellen.¹⁸

Het eerste schip vaart de voorhaven van Zeebrugge binnen op 24 februari 1900.¹⁹ In dat jaar zijn de zeesluis, de binnenhaven, het deel van het hoofd op het strand en de 'claire-voie' voltooid. De constructie van de golfbreker in volle zee is gestart op 20 juni.²⁰ In hetzelfde jaar vangen de graafwerken aan voor de strandkom voor visserssloepen op de oostelijke oever van de havengeul. Op het einde van dat jaar zijn de werken voor twee derden voltooid. Door Louis Coiseau en Jean Cousin zijn er drie aanvragen gedaan voor de ingebruikname van stoomtoestellen.²¹

In 1901 zijn de havengeul, de werkplaatsen, de gebouwen voor de ontginning, het sashuis en de volle dam op het strand afgewerkt. De 'claire voie' is versterkt, verhoogd en op een lengte van driehonderd meter gebracht. De zes aanvragen door Louis Coiseau en Jean Cousin richten zich opnieuw naar het gebruik van stoommachines en naar een naamsverandering van de baggerboot 'Heystoise'.²² Gedurende de volgende jaren gaan de werken goed vooruit. Eind 1903 is de weerdam al 850 meter en de kaaimuur 750 meter; er valt nog 1.105 meter te gaan.

In de loop van 1904 wordt er een nieuwe directe spoorweg Brugge-Zeebrugge gebouwd. De exploitatie van de cokesfabriek gaat over van de *Société Anonyme des Hauts Fourneaux de la Moselle*

18 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom).

19 BRUGGE, *Stadsarchief*, Gemeenteblad Stad Brugge, Boekdeel nr. 44 (1900), Zitting van 24/02/1900: dit wordt op de gemeenteraadszitting van die morgen meegedeeld.

20 De fundering is gemaakt op een lengte van 75 meter en het bovenste gedeelte is gemaakt op een lengte van dertig meter in blokken van 50 ton.

21 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom). Aanvragen voor een stoomtoestel; een locomobiel en een stoomtoestel op een drijvende vlot van 55 ton.

22 De overdracht op naam van een locomobiel (geïnstalleerd aan boord van de opzuigbaggermachine 'Vlaanderen III') van Emmanuel Declodet; de ingebruikname van 2 stoomtoestellen (nrs. 714-715) aan boord van de baggerboot 'La Flamande'; een locomotief; locomotief 'Herschell' van de 'Compagnie du Chemins de Fer du Nord' en een stoomtoestel op de boot 'Amedée Visart'. BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom).

naar de *Moselhütte Aktiengesellschaft*. De fabriek ontwikkelt drie batterijen met in het totaal 96 ovens. In 1903 bedraagt de totale invoer van steenkool 98.230 ton. Het lossen van de kolen van de boten gebeurt tijdelijk aan de zeesluis, later aan de loskaai van de fabriek. De tijdelijke dam die het kanaal van de achterhaven van Zeebrugge scheidt, wordt weldra doorbroken. Geregeld komen er boten met steenkool voor de cokesfabriek aan. Ze zijn dikwijls een reële last voor de werken. Het belang van deze de trafiek leidt evenwel tot een speciaal akkoord voor het lossen van de boten.

Ook het graven van een vaarwater door 'het Zand' gaat gestaag vooruit.²³ Deze werken zijn bedoeld om de rede van de haven in verbinding te stellen met het 'Groot Vaarwater der Wielingen'. De werken aan de strandkom voor visserssloepen zijn voltooid, net zoals de ontsmettingskom ten oosten van de binnenhaven. De andere infrastructuurwerken van de haven van Zeebrugge zijn grotendeels af, zoals het toegangskanaal, de zeesluis en de binnenhaven. In 1904 en 1905 blijven de aanvragen bijna beperkt tot het gebruik van stoomtoestellen. Louis Coiseau en Jean Cousin nemen er vijf in gebruik, de ondernemer Jan Vanden Cloot twee aan boord van de baggerboot 'La Brugeoise'²⁴ Van den Cloot doet in 1905 ook een aanvraag voor het transport van materialen tussen Brugge en Zeebrugge via een directe spoorlijn. In 1906 is de fundering van de havendam voltooid. De werken voor onder meer de schuilmuur, de stapelhuizen en de nodige werktuigen zijn verdergezet zodanig dat de eerste regelmatige dienst tussen Hull en Zeebrugge wordt ingehuldigd op 3 juni 1906.²⁵ Opnieuw zijn er twee aanvragen van Coiseau en Cousin voor de ingebruikname van stoomtoestellen.²⁶ De voorlopige overname van de werken heeft

23 Op 31 december 1903 was er 700 000 m³ weggenomen op een te baggeren twee miljoen m³.

24 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom). De aanvragen waren voor de locomotief nr. 892; de locomotief 'Grand Central Belge' die als treinlocomotief zal gebruikt worden en voor twee stoomtoestellen. Eén aanvraag voor een nieuwe stoomketel voor stoomlocomotief nr.7

25 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1907, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad.

26 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database

plaats op 1 september 1907. Er zijn in dit jaar van de opening van de haven nog twee aanvragen: één voor de ingebruikname van een locomobiel op de sleepboot 'Prince Albert' vanr Louis Coiseau en Jean Cousin en één van D'haille - Normand, onderaannemers van Coiseau en Cousin, voor de ingebruikname van een graafmachine.²⁷ De gezamenlijke kost van de onderneming voor het aanleggen van de havens van Brugge en Zeebrugge, en voor het zeekanaal, bedraagt 51.555.566,45 fr.²⁸ In 1907 zijn de havenwerken voltooid: de haven wordt plechtig ingehuldigd door koning Leopold II op 23 juli.

In de daaropvolgende periode (1908-1918) wordt de haven verder uitgebouwd. In 1908 is er één aanvraag van Coiseau en Cousin voor de ingebruikname van een locomotief.²⁹ In 1910 zijn er twee aanvragen van de *Société Anonyme Compagnie des Installations Maritimes*, eveneens van Louis Coiseau en Jean Cousin. Deze aanvragen hebben betrekking op de ingebruikname van een stoomtoestel aan boord van het stoomschip 'Mathilde', verbonden aan de haven van Zeebrugge, en op de ingebruikname van een graafmachine.³⁰ Ook in 1911, 1912 en 1913 zijn er nog verschillende werken in uitvoering.³¹

access op cd-rom). Aanvragen voor: de verlenging met 1 jaar van het gebruik van een locomobiel; voor een stoomtoestel aan boord van de 'tumblerbaggerboot Holland': de boot heeft een ongeval gehad en is vernietigd en men wil de stoommachine terug in gebruik nemen aan land.

- 27 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom).
- 28 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1908, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad.
- 29 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom).
- 30 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom).
- 31 In 1911 zijn de bijgevoegde werken de kasseiwerken aan de laan van Zeebrugge naar Blankenberge. De ontworpen werken zijn het bouwen van extra sashuizen aan de zeesluis en het maken van een vissershaven ten oosten van het toegangskanaal naar de zeesluis. BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1912, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad. In 1912 zijn de werken voor het bouwen van een houten kaai in het zijdok nummer 1 van de haven van Zeebrugge voor het loodswezen aanbesteed. De ontworpen werken zijn nog steeds dezelfde van in 1911. BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1913, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad.

De economische ontwikkeling van de haven van Zeebrugge

De vergunningsdossiers voor nieuwe bedrijven geven een duidelijk beeld van de economische ontwikkeling in de provincie. Omstreeks 1895 nemen de bedrijfsaanvragen in West-Vlaanderen overal toe. Het is niet meteen duidelijk in welke mate het besluit tot de bouw van een nieuwe zeehaven hierin meespeelt.³² De exploitatie van de haven begint in 1904. Met de uitbouw en exploitatie van de haven groeit de verwachting dat nieuwe industriële activiteiten zich spoedig in de havenzone zullen komen vestigen. De periode 1907-1950 getuigt van een veelbelovende start maar evenzeer met terugvallen. De maritieme trafiek blijft teleurstellend laag (gemiddeld 200 à 250 schepen per jaar tussen 1905 en 1914). Congoschepen vinden moeilijk een retourvracht.³³ Het goederenverkeer stagneert. Dit was grotendeels te wijten aan het feit dat er tussen 1907 en 1950 door de overheid haast niet meer geïnvesteerd werd in de haven, met uitzondering van het herstellen van de oorlogsschade. Daarnaast blijft ook de maritieme toegankelijkheid van de haven beperkt. De rendabiliteit van de havenexploitatie komt zelfs in het gedrang door de enorme omvang van de aanslibbing van de voorhaven.³⁴ Bepaalde goederen zoals de bulkgoederen kolen en cokes doen het dan wel weer goed.

Langs het zeekanaal ter hoogte van Zwankendamme zijn er voor de Eerste Wereldoorlog slechts twee grote vestigingen: de cokesfabriek in 1902 en de *Société des Briquettes de Houille de Zeebrugge* in 1907. In de brikettenfabriek werken er ongeveer honderd arbeiders. De cokesfabriek (van de *Rombacher Hüttenwerke Koblenz*), de eerste industriële vestiging te Zeebrugge, telt al vlug ongeveer tweehonderd werknemers. De vestiging wordt al in het najaar van 1902 via het kanaal met rijnschepen bevoorrad.³⁵ Daarnaast

In 1913 zijn de werken voor het loodswezen uitgevoerd. De ontworpen werken zijn nog steeds dezelfde. BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1914, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad.

32 VANNIEUWENHUYSE J. (red), *Goed garen gesponnen?*, p. 14.

33 GRAY T. (red.), *Bruges and Zeebrugge*, London, Lloyd's List, 1995, op cit., p. 151.

34 STRUBBE J., *De Belgische zeehavens*, p. 116.

35 VANDERCROYSE T., *Zeebrugge, een nieuwe haven voor Europa*, Brugge, 1985, p. 14.

zijn er ook nog een houtzagerij waar dertig man tewerkgesteld is, een oliefabriek waar zestig man werkt, de timmerwerven, de beginnende visserij en het werkhuis van de Zeevaartinrichtingen.³⁶ Een ondernemersfamilie uit Aalst baat de visfabriek *La Sirène* uit, gehuisvest in het gebouw dat tot dan toe als voorlopige kerk, school en woonhuis van de zusters had gediend. Dit bedrijf met ongeveer 30 arbeiders bereidt sardienen en sprout in olie, haring en makreel in witte wijn, bokking in olijfolie, 'Bismarck herring', ingelegde garnalen en zalm.

Op 31 december 1910 is er een industrie- en handelstelling.

De Eerste Wereldoorlog leidt tot een plotselinge breuk in de ontwikkeling van de Belgische economie. De industriële productie stort in elkaar. Brugge valt in Duitse handen en de haven krijgt het tijdens de oorlog hard te verduren. Zeebrugge wordt een basis voor Duitse onderzeeboten en de havenuitrusting is na de oorlog bijna volledig vernield.³⁷

De heropbouw van de haveninfrastructuur na de Eerste Wereldoorlog wordt toevertrouwd aan enkele ondernemingsfirma's. Zo krijgen de aannemers C. De Jonghe en Zoon uit Heist, Wuytack-Degand uit Gent, E. Devreese uit Oostende en G. Cousin en P. Decloedt een opdracht. Na de oorlog zijn er zes vergunningsaanvragen om de haven op te ruimen en terug op te bouwen.³⁸ In 1920 is de haven al voor een groot deel terug in orde gebracht en loopt het eerste schip de voorhaven binnen.³⁹

De bedrijvigheid wordt snel hernomen. Het algemene economische herstel na de Eerste Wereldoorlog uit zich in de vorm van technische vernieuwingen, vooral in de metaalindustrie. De haven en de kanaalzone proberen nieuwe industriële vestigingen

36 HET NIEUWSBLAD, *Bijkomende exploitatievoorwaarden voor Carcoke* (Van Hove E.), 21 april 1988.

37 VANNESTE O., THEYS J., en ZWAENPOEL M., *Het arrondissement Brugge*, p. 90.

38 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom).

39 De ontworpen werken zijn het maken van een vissershaven ten oosten van het toegangskanaal (of het tijkanaal) naar de zeesluis. BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1921, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad.

aan te trekken.⁴⁰ Pas in 1927 wordt het niveau van het topjaar 1911 overschreden. De vismijn wordt in 1924 gebouwd en de *Zeebrugge Abattoirs Maritimes* (ZAM) wordt een jaar later opgericht. Er werken ongeveer driehonderd arbeiders. De fabriek van kolenbriketten langs het zeekanaal heeft de Eerste Wereldoorlog niet overleefd, maar op deze terreinen verschijnt in 1925 een glasfabriek. Het is de tweede belangrijke industriële vestiging te Zeebrugge, aanvankelijk nog als bijhuis van de *Verreries de Damprémy*. De havenwerken worden verder gezet maar vallen omstreeks 1926 stil.⁴¹ Er is een crisis op komst.

De haven kan haar rol als gangmaker van een industriële heropleving niet waar maken. De economische crisis van de jaren dertig én een crisis binnen het MBZ-management versterken de malaise. Van een welomlijnde havenpolitiek om de industriële activiteit in de haven te verhogen is er nauwelijks sprake en de participatie van het Brugse stadsbestuur wordt ook niet echt geapprecieerd. Twee prominente Bruggelingen, Pierre Vandamme (1895-1983) en Achille Van Acker (1898-1975), gaan op zoek naar een nieuw élan voor de haven. Het zijn beiden grote voorstanders van de industrialisatie van het havengebied.

Door de wereldcrisis van de jaren 1930 is er een felle inzinking, met een absoluut dieptepunt in 1932. Daarna is er een geleidelijk herstel tot 1937, vervolgens opnieuw een daling.⁴² Vanaf 1933 maakt Zeebrugge opgang als snelhaven en er wordt een bunkerstation gecreëerd. In dit jaar wordt de *NV Zeematex* opgericht. Ze beschikt over een stel tanks voor het stockeren van creosoot⁴³, suikerstroop en walvisolie. Het bunkerstation gecreëerd door Oranje Nassau gaat in 1934 over in de handen van de *Zeebrugge Coal Bunkering Station* (kolen en provisie). Drie jaar later bouwt de *Raffinaderie Belge de Petroleum* vier tanks op de Leopold II-dam. In deze jaren

40 BLOM J. C. H. en LAMBERTS E. (red), *Geschiedenis van de Nederlanden*, p. 288.

41 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1927, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad.

42 VANNESTE O., THEYS J., en ZWAENEPOEL M., *Het arrondissement Brugge*, p. 90.

43 Creosoot is een olieachtige vloeistof door distillatie uit koolteer verkregen. Het heeft bederfwerende eigenschappen, met name voor hout.

is er een terugval in de cokesfabriek van 326 naar 256 arbeiders.⁴⁴ In 1939 bouwt de *Rizeries Anversoises* een loods voor de opslag en behandeling van rijst geïmporteerd uit het verre Oosten en komen er aan het zeekanaal tankopslagplaatsen voor petroleum van de *NV l'Alliance*. Ten slotte is er de oprichting van het metaalbedrijf *Forges de Zeebrugge*.

Intussen, in 1937, worden verschillende reglementen met betrekking tot gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichtingen uitgevaardigd.⁴⁵ Tevens blijken inrichtingen van de tweede klasse vaak zonder vergunning te worden geëxploiteerd. Het komt de burgemeester toe om hier orde op zaken te stellen.⁴⁶ Het is alvast symptomatisch dat in de late jaren 1930 nog niet alle scheepswrakken en overblijfselen van gestrande oorlogsschepen zijn geruimd.⁴⁷

De rol van Zeebrugge tijdens de Tweede Wereldoorlog is beperkt. De luchtaanvallen van de geallieerden brengen vooral de industriële zone schade toe. Zo is een Amerikaanse raid met bommenwerpers op 28 juli 1943 verantwoordelijk voor de vernietiging van de cokesfabriek. In 1944, met de bevrijding in zicht, vernietigen de Duitsers systematisch het Zeebrugse havencomplex.

De heropbouw van de haven na de Tweede Wereldoorlog loopt tot 1951. De havenmuur en de zeesluis krijgen prioriteit, vervolgens de elektrische installaties, de waterleidingen en de spoorwegen. In de jaren 1945-1948 houden 20 aanvragen verband met heropbouwwerken.⁴⁸ Het betreft overwegend de oprichting van springstoffendepots en het uitvoeren van bergingswerken. In 1948 is er al 7.000 m³ beton afgebroken en de werken zijn nog verre van beëindigd.

44 VANNESTE O., THEYS J., en ZWAENEPOEL M., *Het arrondissement Brugge*, p. 208.

45 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1938, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad, pp. 334-335.

46 Reglementering betreffende de hinderlijk inrichtingen van de tweede klasse. BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Bestuursmemoriaal 1938, Verslag van de staat van het bestuur van West-Vlaanderen, Gegeven door de Bestendige Deputatie aan de Provinciale Raad, pp. 522-523.

47 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom).

48 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Dossiers de commodo et incommodo (zie database access op cd-rom).

België kent een vlot economisch herstel. In het wereldverkeer treedt schaalvergroting op met onder meer mammoetschepen die instaan voor het vervoer van bulkgoederen (kolen, ertsen, aardolie,...). Zeebrugge past zich aan deze evolutie aan, met een verdieping van de vaargeul, uitbreiding van de kadelengete met de aanleg van een tweede havenhoofd ten oosten van de rede, en de plaatsing van brugkranen voor containers.⁴⁹

De industriële vestigingen worden steeds meer gerealiseerd in havengebieden. Dit vergemakkelijkt de invoer van grondstoffen en de afzet van eindproducten. Dit komt vooral Vlaanderen ten goede, waar de chemische en de metaalverwerkende nijverheden een sterke ontwikkeling kennen.⁵⁰ Op 2 november 1945 reeds steekt de cokesfabriek opnieuw haar ovens aan. De glasfabriek *SA Union des Verreries de Damprémy-Zeebrugge* wordt in 1945 herbouwd met een dubbele capaciteit. De *Zeebrugge Coal and Bunkering Station* herneemt haar bedrijvigheid in 1948.

De Belgische overheid maakt werk van een planmatige, regionaal gedifferentieerde economische politiek. Ze trekt buitenlandse investeringen aan, stimuleert de ontwikkeling van kernenergie, de verkeersinfrastructuur en de industriële uitbouw van de nationale havens.⁵¹ Er ontstaat een nieuwe nijverheidsstructuur. Het uitdoven van de Belgische mijnexploitatie maakt België tot een invoerland in plaats van een uitvoerland van steenkool. Voor de invoer van dit bulkgoed is een kusthaven voordelig. Tijdens de jaren 1950 bestaan de lossingen in Zeebrugge voor 58,2 procent uit kolen, en de uitvoer van de plaatselijke cokesfabriek draagt ertoe bij dat de vaste brandstoffen ook een kwart van de ladingen leveren.⁵² Pas in 1950 overtreft de zeescheepvaartbeweging opnieuw de binnenscheepvaartbeweging. De groei van het havenverkeer verloopt tegen een versneld tempo na 1955.⁵³

49 VAN HOUTTE J.A., *De geschiedenis van Brugge*, Tiel, 1982, p. 543.

50 BLOM J. C. H. en LAMBERTS E. (red), *Geschiedenis van de Nederlanden*, p. 305.

51 BLOM J. C. H. en LAMBERTS E. (red), *Geschiedenis van de Nederlanden*, pp. 304-305.

52 VAN HOUTTE J.A., *De geschiedenis van Brugge*, p. 544.

53 VANNESTE O., THEYS J., en ZWAENEPOEL M., *Het arrondissement Brugge*, p. 91.

Ook in de opmars van petroleum binnen de energievoorziening en de spectaculaire expansie van de petrochemie kan Zeebrugge zijn rol spelen. In deze periode worden binnen het havengebied drie groepen benzine-opslagplaatsen aangelegd. Een eerste groep bevat twaalf opslagtanks langs het kanaal te Lissewege. De opslagplaatsen aan weerszijden van de baan ter hoogte van het Isabella-vaartje, aan het kruispunt van de Baron de Maerelaan met de Kustlaan vormden een tweede groep. Als derde groep worden de tanks van de NV *Zeematex* overgenomen.⁵⁴ Eind 1953 wordt de *Société Belge de Soutage* opgericht voor de uitbating van het oliebunkerstation. In 1956 laat de oliebunkermaatschappij op de havenmuur drie nieuwe tanks monteren, de maatschappij Tameco twee melasse-tanks. Verder bouwt de Antwerpse rijstpellerij een nieuw complex⁵⁵ en ontwikkelen zich langs het kanaal nieuwe industriële activiteiten. Ook de twee traditionele bedrijven in het havengebied, de glas- en de cokesfabriek, worden uitgebreid en gemoderniseerd. In 1956 bouwt de glasfabriek op haar terreinen de grootste glasoven van Europa. Bij de opstart in 1959 telt de fabriek 2.147 arbeiders in plaats van 450 arbeiders in 1947 en 1.294 arbeiders in 1958. Daarmee wordt de glasfabriek het grootste bedrijf inzake tewerkstelling van het gehele arrondissement.⁵⁶ In 1956 installeert de cokesfabriek een nieuwe batterij van 35 ovens die twee jaar later reeds operationeel zijn. In augustus 1958 worden zelfs de werken aangevat tot het graven van een nieuw nijverheidsdok (34 hectare nijverheidsgronden) in de achterhaven. In de zelfde jaren 1950 zien de militaire instanties Zeebrugge aan als minder kwetsbaar dan de Scheldemonding en ze achten de havenmuur als een voor de marine uitstekende plaats om zeer vlug te laden, te lossen en weer af te varen. In de hoek tussen het ferrydok en het kanaal zijn de militaire inrichtingen gelegen. Snelheid bleek hier de doorslaggevende factor.

54 VANDERCRUYSET., *Zeebrugge, een nieuwe haven*, p. 20.

55 Melasse is een donkerbruine stroperige vloeistof, een bijproduct van het proces waarbij suiker wordt gemaakt. Melasse bevat ijzer, calcium, pantotheenzuur, inositol en vitamine E.

56 VANNESTE O., THEYS J., en ZWAENEPOEL M., *Het arrondissement Brugge*, p. 208.

Ook in de jaren 1960 zijn er nieuwe perspectieven voor Zeebrugge.⁵⁷ In 1960 start een investeringsprogramma voor de verdere uitbouw van de haven van Zeebrugge. Een aantal belangrijke werken worden verwezenlijkt zoals de bouw van een oostelijke afdamming en van een schiereiland in de havenrede, en een verdieping van de toegangsweg. Door deze werken stijgt het goederenverkeer spectaculair van 0,9 miljoen ton in 1961 tot 8,2 miljoen ton in 1970.⁵⁸ Tijdens de jaren 1960 triomfeert de olie definitief over de vaste brandstoffen, zowel voor industrieel als voor huishoudelijk gebruik. In 1962 komt de Amerikaanse petroleummaatschappij Sinclair naar Zeebrugge, de allereerste petroleummaatschappij die er een terminal bouwt.⁵⁹ Met de vestiging van Sinclair, en enkele jaren later van Texaco, kent de haven van Zeebrugge een groeiende energietrafiek.

In 1967 vestigt Texaco zich inderdaad in Zeebrugge. In de achterhaven langs de westelijke oever van het Boudewijnkanaal koopt deze onderneming twintig hectaren nijverheidsgrond voor de bouw van acht tanks met een capaciteit van elk 40.000 ton ruwe petroleum.⁶⁰ Er wordt eind februari een terminal gebouwd aan de oostkaai van het westerhoofd en tevens twee pijplijnen naar de gloednieuwe raffinaderij die in Gent ingeplant zou worden. In 1967 wordt daarenboven tegen het Prins Filipisdok een elektrische centrale door de *Verenigde Energiebedrijven van het Scheldeland* ingeplant. Bestaande bedrijven vernieuwen of breiden uit (de grensslachterij ZAM), andere geven voor het eerst de voorkeur aan een vestiging in het havengebied van Zeebrugge. Het betreft onder meer de firma Merckx (synthetische lijm voor de houtindustrie), Refribel (de Belgische Rijkskoel- en Vriesdiensten) en Omnipatat (MBZ-loodsen).

In 1965 komt de containertrafik op, een trafik die steeds belangrijker wordt. Deze gunstige ontwikkelingen leiden tenslotte tot tal van ontwerpen om de haven van Zeebrugge uit te bouwen tot een

57 BASSENS J., DEMEYER F., FALLEYN W. e.a., *Brugges droom : verleden en toekomst van de haven*, Brugge, 1990, pp. 28-36.

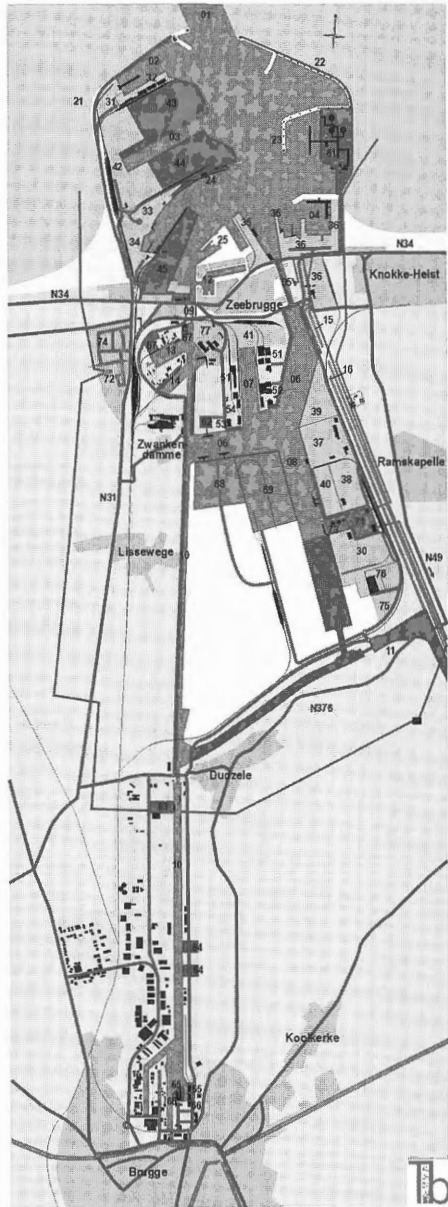
58 STRUBBE J., *De Belgische zeehavens*, p. 116.

59 VANDERCRUYSET., *Zeebrugge, een nieuwe haven*, p. 30; *Brugge zeehaven. Tijdschrift voor de haven*, nr. 1 (1971/72), p. 46.

60 VANDERCRUYSET., *Zeebrugge, een nieuwe haven*, p. 35.

PLAN VAN DE HAVEN 2002

- 01 Pas van het Zand
- 02 Wolligendok
- 03 Albert II-dok
- 04 Brittenladek
- 05 Pierre Vandam mesluis
- 06 Verbindingsdok
- 07 Noordelijk Insteekdok
- 08 Zuidelijk Kanaaldok
- 09 Visartsluis
- 10 Boudewijnkanaal
- 11 Ontworpen Noorderkanaal
- 12 Prins Albertdok
- 13 Prins Filipsdok
- 14 Oud-Ferrydok
- 15 Leopoldkanaal (Aflleidingskanaal)
- 16 Schipdonkkanaal (Aflleidingskanaal)
- 21 Westdam
- 22 Oostdam
- 23 L.N.G.-dam
- 24 Leopold II-dam
- 25 Marinebasis
- ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING**
- 30 Toyota Terminal
- 31 C.T.O. - Hessenalte Terminal
- 32 Sea-Ro Terminal (Papier en Pulpterminal STORA)
- 33 P&O - North Sea Forties Terminal
- 34 P&O - Stena Line Terminal
- 35 Sea-Ro Terminal (Zweedse Kaai)
- 36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaai - Brittanialterminal - Minervaplein)
- 37 Sea-Ro Terminal (Canada-terminal)
- 38 Centre de Manutention Zeebrugge
- 39 Wallonias Wilhelmussen Terminal
- 40 Sea-Ro Terminal
- 41 C.T.O. Terminal
- 42 Ontworpen ro-ro-terminal
- CONTAINERBEHANDELING**
- 43 Ontworpen Container Terminal
- 44 Flanders Container Terminals (Seaport - Katoen Natie)
- 45 Ocean Container Terminal Hessenalte Zeebrugge
- STUKGOEDBEHANDELING**
- 51 Polyvalente terminal C.T.O.
- 52 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
- 53 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
- 54 Fruitterminal A.F.T. (Sea-Invest)
- 55 Tropicana
- BULKBEHANDELING**
- 61 L.N.G.-terminal (Fluys)
- 62 Tameco
- 63 Nieuwpoortse handolamaatschappij
- 64 Alzagri (zand en grint terminal)
- 65 Seaport Shipping & Trading
- 66 Agence Maritime Blinne
- 67 Hanson (zand en grint terminal)
- BESCHIKBARE CONCESSIETERREINEN**
- 68 Droge bulkterminal
- 69 Bastenakenterminal
- DISTRIBUTIE (gas)**
- 71 Zeepipe-terminal (Statof)
- 72 Interconnector-terminal (Interconnector Bacczes)
- 73 Piekbanoelingsinstallatie (Fluys)
- DISTRIBUTIE (andere)**
- 74 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 75 Distributiepark Zeebrugge (D.P.Z.) (Sea Park)
- 76 Bridgezone - Firezone
- 77 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugge Visveiling ZV)
- Geplande havenzone**
- Bestaande waterwegen of dolden**
- Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland**
- Woonzones**
- Wegenis**
- Spoorwegen**
- Aardgaspijpleiding**
- Wind turbines**
- Radartoren**
- Gebouwen**
- Ro-ro installaties**
- Steigers**



1. Actueel plan van de haven van Zeebrugge.
www.portofzeebrugge.be © 2001-2007, MBZ

volwaardige diepzeehaven. Deze dromen uit de jaren zestig resulteren in een regeringsvoorstel, voorbereid door de 'Commissie Verschave'. Het eindeverslag (1969) van de commissie voorziet in de uitbouw van een grote kusthaven, te realiseren in drie fasen. In 1970 beslist de regering over te gaan tot de uitvoering van dit voorstel dat in de loop der volgende jaren echter herhaaldelijk wordt aangepast aan de gewijzigde behoeften en omstandigheden.

CASESTUDIE VAN EEN POTENTIEEL BODEMVERONTREINIGEND TERREIN: DE COKESFABRIEK

Om de bedrijfsactiviteiten in het havengebied van Zeebrugge op te sporen maakt dit onderzoek gebruik van de vergunningsdossiers voor gevaarlijke, hinderlijke en ongezonde bedrijven, en dan vooral de dossiers *de commodo et incommodo*. Globaal gesproken stijgt het aantal vergunningsaanvragen bij de oprichting van de haven. Er is een sterke terugval tijdens de Eerste Wereldoorlog, vervolgens opnieuw een stijging, maar onregelmatig. Een piek wordt bereikt in 1935-1936, wat wellicht verband houdt gebracht met een verscherpte controle op de bedrijven vanaf de jaren 1930. Na de crisis van de Tweede Wereldoorlog is er een duidelijke heropleving vanaf 1945.

In heel de periode zijn er in de regio 202 dossiers goedgekeurd. 31 dossiers hebben betrekking op de aanvraag om een stoommachine in gebruik te nemen, 47 op de aanvraag voor werken aan de haven en 30 op aanvragen voor springstoffen. Er zijn 75 aanvragen voor nieuwe inrichtingen, 65 voor de oprichting van nieuwe potentieel bodemverontreinigende bedrijven en 19 voor uitbreidingen, verplaatsingen en verlengingen van bestaande bedrijven. De meeste bedrijven werden in de periode 1919-1944 opgericht. Van de 135 goedgekeurde dossiers uit deze periode zijn er 86 aanvragen voor potentieel bodemverontreinigende inrichtingen en 49 voor niet potentieel bodemverontreinigende inrichtingen. Eén dossier kan verschillende aanvragen van hetzelfde bedrijf bevatten.

Aanvragen voor de havenwerken en voor de ingebruikname van stoomtoestellen zijn niet meegerekend in de tabel.

<i>Potentieel bodemverontreinigende bedrijfspgroepen</i>	Aantal dossiers
Agrarische dienstverlenende bedrijven	9
Slachterijen en vleeswarenindustrie	5
Pelsbereiderijen, bontfabrieken en bontwerkerijen	2
Lederindustrie	2
Meubelindustrie (excl. metalen meubelen)	6
Aardolieraffinaderijen	1
Aardolie- en steenkoolproductenindustrie en fabrieken van teerproducten	1
Kunstmeststoffenindustrie	1
Overige chemische productenindustrie	1
Ammoniak- of zwavelzure ammoniakfabrieken	1
Cement- en kalkindustrie) en betonwarenfabrieken	1
Glasindustrie en -bewerkingsinrichtingen	1
Gieterijen	1
Overige constructiewerkplaatsen	2
Smederijen, metaaloppervlaktebewerkingsbedrijven e.d.	1
Machine-industrie : stoomketel- en krachtwerktuigenindustrie	2
Scheepsbouw en scheepsreparatiebedrijven	5
Elektriciteitsproductiebedrijven	1
Waterleidingsbedrijven	1
Gasfabrieken	13
Tussenhandel in ertsen, metalen, minerale olieproducten en brandstoffen	1
Benzineservicestations	18
Autoreparatiebedrijven	7
Wasserijen, chemische reiniging en ververijen e.d.	1
Laad-, los- en overslagbedrijven (t.b.v. zeescheepvaart)	2
TOTAAL	86

Een casestudie laat toe dieper in te gaan op verontreinigende productiemethodes, potentieel bodemverontreinigende activiteiten en maatregelen genomen om verontreiniging te voorkomen. Dit wordt onderzocht voor de cokesfabriek van Zeebrugge. Van dit potentieel bodemverontreinigend bedrijf kan met zekerheid worden gesteld dat er bodemverontreiniging aanwezig is. Deze fabriek, de laatste cokesoven in België, werd door de Vlaamse Overheid verworven en vervolgens gesloopt. De gronden moeten nog

gesaneerd worden en een nieuwe en rendabele herbesteding krijgen.

De cokesfabriek is de eerste industriële vestiging in Zeebrugge. Op 21 april 1900 ondertekenen de *Moselhütte Aktiengesellschaft* en de *Compagnie des Installations Maritimes* een verkoopsovereenkomst van een stuk grond van 360 op 370 meter, gelegen aan het Boudewijnkanaal, dat toen nog in aanbouw was. De *Moselhütte Aktiengesellschaft* wil er een moderne cokesfabriek bouwen.⁶¹ Nog in het zelfde jaar is de eerste aanvraag, voor de bouw van de fabriek. Al vlug werken er tweehonderd mensen. De fabriek verwerkt ruwe steenkool tot cokes, door middel van droge distillatie bij hoge temperaturen.

Bodemverontreinigende stoffen die in cokesfabrieken in sterk verhoogde concentraties voorkomen zijn aromatische koolwaterstoffen, cyanides, zware metalen en pak's.⁶² Voor de onderzochte periode bleven 15 dossiers bewaard.⁶³ De cokesfabriek valt onder de potentieel bodemverontreinigende bedrijfsgroepen 'gasfabrieken', 'aardolie- en steenkoolproductenindustrie' en 'fabrieken van teerproducten' (aardolie-industrie) en 'ammoniak- of zwavelzure ammoniakfabrieken' (chemische industrie).

De oorspronkelijke vergunningsaanvraag

De oorspronkelijke vergunning op naam van de *Société Solvay et Compagnie* en van de *NV Rombacher Hüttenwerke* dateert van 1900, en beantwoordt de aanvraag voor de bouw van een fabriek door beide industriële groepen. Er worden bouwvergunningen afgeleverd voor onder meer vier batterijen van 32 ovens en voor een

61 Zie afbeelding 2.

62 LONDO H. M., *Basisboek bodem. Over verontreiniging, onderzoek en sanering van de bodem*, Utrecht, 1996, p. 27.

63 Dossiernummers: SAHautsFourneauxdelaMoselle/290803/1901, SocSolvay Cie-NVRombacherHüttenwerke/010903/1901, Moselhütte Aktien Gesellschaft/10903/1903, MoselhütteAktienGesellschaft/010903/1904, MoselhütteAktienGesellschaft/010903/1905 SociétéRombacher-Hüttenwerke/010903/1910, SociétéRombacher-Hüttenwerke/010903/1911, NVFoursàCoke/280803/1924, Cokesfabriek/280803/1924, Cokesfabriek/280803-2/1924, NVFoursàCoke/060903/1934, NVFoursàCoke/060903-2/1934, MaatschappijFoursàCoke/280803/1929, SA d'Ougrée-Marihaye-Ougrée/060903/1932, NVH.Desclee&Cie/060903/1939.

gebouw voor gasextractie (met elektrische motoren).⁶⁴ Het bedrijf beschikt over verschillende installaties. Het continu distilleren vereist de permanente aanwezigheid van twee werknemers. De fabriek heeft een oppervlakte van tien hectaren. Reeds in het jaar van 1902 bevoorraden rijnschepen de fabriek via het kanaal. De cokesoven zorgt voor een jaarlijkse productie van ongeveer 220.000 ton. Het machinepark bestaat verder uit zestien stoomketels, die gebruik maken van de warmte van de ovens, vijf gastractoren met een elektrische motor en vijf machines. Daarnaast wordt er ook ammoniaksulfaat gefabriceerd. Er is een jaarlijkse productie van 700.000 hectoliter ammoniakwater en van 3.000 ton ammoniaksulfaat. Hiervoor worden er drie distillatieapparaten en drie reservoirs voor zwavelzuur (81.000 kg) gebruikt. Verder is er ook een jaarlijkse teerfabricatie van 16.400 ton met drie distillatieapparaten. Uit het teer wordt ongeveer 3.000 ton lichte olie per jaar gedistilleerd. In de kelder van de fabriek is er een depot van ontvlambare stoffen. Er is een metalen reservoir geplaatst waar meer dan 300 liter benzine opgeslagen wordt. De elektriciteit wordt geproduceerd met dynamo's. Er is geen enkele klacht tegen de oprichting van de fabriek.

Voorwaarden voor de oprichting

De oprichting van de cokesfabriek werd afhankelijk gemaakt van een reeks voorwaarden:

- de schoorstenen van de fabriek moeten minimum 40 meter hoog zijn.
- de gebouwen waarin de lichte oliën zich bevinden zijn gebouwd uit onbrandbare materialen. Alle lokalen van de fabriek moeten voldoende geventileerd worden.
- de vloer van de koer moet ondoordringbaar gemaakt worden, met name bij de toegangen van de gebouwen waar lichte olie aanwezig is en op de plaatsen waar de oliën, zuren of andere vloeistoffen worden gemanipuleerd, die de vlug ondergrondse wateren kunnen besmetten.

64. Zie afbeelding 3.

- het gas en de stoom die verloren gaan bij de productie van ammoniaksulfaat moeten opgevangen worden en naar de schoorsteen gestuurd worden.
- de dynamo's moeten in perfecte staat gehouden worden. Het is verboden de dynamo's te plaatsen in lokalen waar er gas of kolengruis, vatbaar voor explosies, aanwezig kan zijn.
- alle andere machines die vonken kunnen veroorzaken moeten zo ontwikkeld worden dat alle gevaar uitgesloten is.

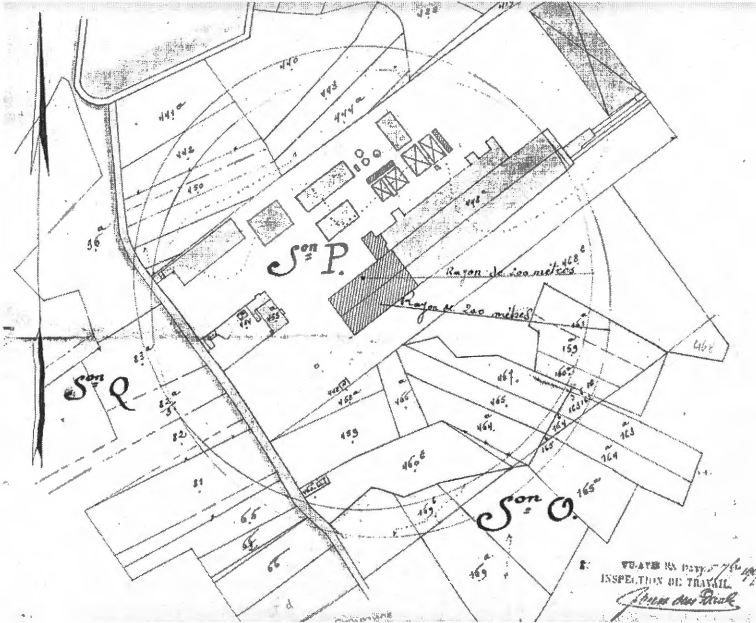
Het onderzoek de commodo et incommodo

Het onderzoek *de commodo et incommodo* resulteert in een aantal beperkende maatregelen. Van algemene aard zijn de aanbevelingen om de apparaten in goede staat te onderhouden zodat er geen ontvlambaar gas of schadelijke rook op de vegetatie neerslaat. De uitwasemingen geproduceerd door de distillatie van ammoniakgas en olie moeten verbrand en daarna afgevoerd worden door de schoorstenen van de fabriek. De schoorstenen moeten tussen de 40 en de 48 meter hoog zijn. Er mag enkel koolzuur en waterdamp uit de schoorsteen ontsnappen. De fabriek ligt op een grote afstand van de dichtste bewoning, wat maakt dat er geen ongemakken zijn voor de bevolking.⁶⁵

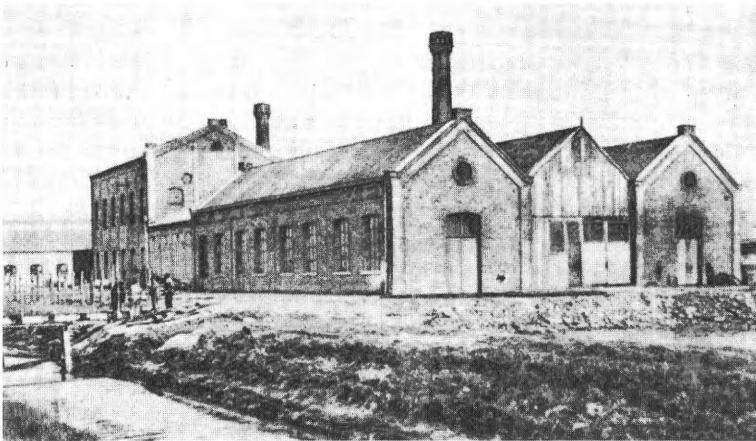
De arbeidsinspectie (8 mei 1901)

De arbeidsinspectie beslist dat het verbranden van het gas vooreer het wordt uitgestoten niet langer noodzakelijk is. De uitwasemingen worden immers afgevoerd op ten minste 40 meter hoogte. Dat zorgt voor een voldoende vermenging in de atmosfeer. Van ongemakken voor de mens kan er bijgevolg niet langer sprake zijn.

65 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Resultaten van de enquête de commodo et incommodo. Bron nr. A3-PB/1997/84w.



- 2 Ligging van de cokesfabriek.
 BRUGGE, Provinciaal Archief, Dossiers fonds derde afdeling provincie West-Vlaanderen
 (A3), kadastraal uittreksel (A3-PB/1997/84W).



- 3 De cokesfabriek, begin 20ste eeuw.
 Uit: E. Bilé en E. Trips, Zeebrugge: een haven in de branding, Brugge, 1970, p. 111.

Uitbreidingen van de oorspronkelijke aanvraag

Op 21 juni 1907 is er een uitbreiding met vijf nieuwe dynamo's om elektriciteit te produceren en met vier nieuwe stoomketels. De opgelegde voorwaarden volgen deze voor elektrische installaties uitgevaardigd door de Bestendige Deputatie (18 januari 1901) en door het Koninklijk Arrest nr. 456 (15 augustus 1901). De machines met een motor moeten afgeschermd worden door balustrades en andere veiligheidsmaatregelen. Er is geen tegenkanting.

Op 20 september 1907 wordt de productie van ammoniaksulfaat en steenkoololie en het gebruik van een vierde batterij met 32 cokesovens aangevraagd. De nieuwe batterij dient in te staan voor de recuperatie van de bijproducten (teer, ammoniakwater en steenkoololie). Er is geen enkel verzet. De toestemming geldt tot 1931. Reeds in de oorspronkelijk erkenning was er sprake van vier batterijen. De vierde batterij werd dus pas later opgestart.

Op 7 februari 1908 worden de fabrieksinstallaties uitgebreid met gaszuiveringstoestellen met een maximumcapaciteit van 1200 m³ en voorzien van een gasolinemotor, gasmotoren en elektromotoren. Er is geen enkele tegenkanting. De toestemming geldt tot 1931.⁶⁶

Ten slotte is er een uitbreiding met een teerdistilleerderij op 17 februari 1911.⁶⁷

Bijkomende aanvragen

Naast de uitbreidingen van de oorspronkelijke aanvraag zijn er voor de Eerste Wereldoorlog nog zes bijkomende aanvragen. In 1901 is er de aanvraag voor de ingebruikname van een locomobiel voor de constructie van de fabriek.⁶⁸ Ook de aanvoer van kolen vereist aangepast transport. In 1903 en opnieuw in 1904 en in 1905 vraagt de *Moselhütte Aktien Gesellschaft* de ingebruikname van

66 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Resultaten van de enquête de commodo et incommodo uitbreiding (B). Bron nr. A3-PB/1997/84w.

67 BRUGGE, *Provinciaal Archief*, Resultaten van de enquête de commodo et incommodo uitbreiding (A). Bron nr. A3-PB/1997/84w.

68 Door de *Société Anonyme des Hauts Fourneaux de la Moselle*.

een locomotief aan. In 1903 bedroeg de totale invoer van steenkool 98.230 ton.

De *Moselhütte Aktien Gesellschaft* heeft de exploitatie van de cokesfabriek overgenomen van de *Société Anonyme des Hauts Fourneaux de la Moselle*. Eerder gaven we aan dat de productie startte met drie batterijen met in het totaal 96 ovens. In 1905 doet het bedrijf een aanvraag tot vergroting van de bestaande opslagplaatsen. Op 16 september 1905 wordt het terrein doorverkocht aan de *Société Rombacher Hüttenwerke* die in Mülhofen in Elzas-Lotharingen een viertal hoogovens uitbaat. De jaarlijkse productiecapaciteit bedraagt op dat ogenblik 150.000 ton cokes. Aanvankelijk is het de bedoeling Engelse kolen te verwerken tot cokes en de cokes vervolgens uit te voeren naar Duitsland.⁶⁹ De *Rombacher Hüttenwerke* krijgt in 1908 een vergunning voor het bouwen van een cokessorteergebouw. In 1910 en in het daaropvolgende jaar dient zij nog twee dossiers in voor de ingebruikname van locomotieven.

Op 23 november 1914 wordt één van de grote schouwen van de cokesfabriek vernietigd door schoten van de Britse zeevloot.⁷⁰ Na de Eerste Wereldoorlog wordt de cokesfabriek, als Duits bezit, onder sekwestre geplaatst en komt ze in handen van de *SA Solvay-Piette*. Deze vennootschap sticht in 1920 de *Fours à Coke* van Zeebrugge.⁷¹ In dat jaar worden ook contracten afgesloten voor de levering van cokes met de *SA Aciéries de Rombas* (de opvolger van de *Rombacher Hüttenwerke*) en met de *SA Ougrée – Marihaye*. In 1924 worden er nog stoomketels bijgeplaatst. Er zijn twee aanvragen voor de plaatsing en ingebruikname van stoomtoestellen.

De economische crisis kan het geloof in een nieuwe toekomst voor de cokesfabriek niet aantasten. De oude cokesbatterijen zijn aan vervanging toe en in 1929 wordt een nieuwe fabriek gebouwd met

69 HET NIEUWSBLAD, *Bijkomende exploitatievoorwaarden voor Carcoke* (Van Hove E.), 21 april 1988.

70 BILÉ E. en TRIPS E., *Zeebrugge. Een haven*, p. 79.

71 HET NIEUWSBLAD, *Bijkomende exploitatievoorwaarden voor Carcoke* (Van Hove E.), 21 april 1988.

een batterij van vijftig ovens en een bijproductenafdeling.⁷² De investeringen voor vijftig nieuwe cokesovens worden gedaan door de *SA des Hauts Fournaux de la Chiers* (Longwy), de *SA d'Ougrée-Marihaye* en de *Société Lorraine des Acéries de Rombas*. Reeds in 1930 gaan de nieuwe installaties in productie.

In de jaren 1930 wordt op het terrein van de cokesfabriek ook een elektrische centrale gebouwd die zowel aan de fabriek als aan het net leverde. Bovendien bouwde de firma Desclée-De Brouwer er gasretorten, waar watergas geproduceerd werd door middel van cokes en elektrische stroom. Er zijn in 1934 drie aanvragen door de *NV Fours à Coke* voor de ingebruikname van stoomtoestellen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog lijdt de fabriek bijzonder zware oorlogsschade. Op 2 november 1945 is alles hersteld en steekt de cokesfabriek opnieuw haar ovens aan. In 1956 worden er 25 nieuwe ovens gebouwd, in 1959 nog eens 35. Deze vernieuwing laat toe om de vijftig oude ovens stil te leggen.⁷³ Wanneer België in 1968 integraal op aardgas overschakelt, kan de cokesfabriek haar steenkoolgas niet meer aan het elektriciteitsnet kwijt. Dit levert zware problemen op, waarvoor oplossingen worden gezocht. Zo kan er een leveringscontract worden afgesloten met de elektrische centrale van Slijkens en, vanaf 1975, met de bedrijfselektrische centrale van UCB te Zandvoorde.⁷⁴ In 1975 fusioneert de cokesfabriek van Zeebrugge met de cokesfabrieken van *Marly Vilvoorde* en van de *Carbonisation Tertre*. Het bedrijf krijgt een nieuwe naam: *Carcoko afdeling Zeebrugge*. Cockerill Sambre is de grootste aandeelhouder.⁷⁵

In maart 1986 stelt het *Instituut voor hygiëne en epidemiologie* een onderzoek in. Aanleiding zijn klachten van inwoners van Zwanendamme en Knokke-Heist. Deze klachten over milieuhinder

72 HET NIEUWSBLAD, *Bijkomende exploitatievoorwaarden voor Carcoko* (Van Hove E.), 21 april 1988.

73 HET NIEUWSBLAD, *Bijkomende exploitatievoorwaarden voor Carcoko* (Van Hove E.), 21 april 1988.

74 Dit verhindert de fabriek niet, nu als 'NV Kooksfabriek van Zeebrugge', om publiciteit te voeren, onder meer in het tijdschrift 'Brugge Zeehaven' (1971): BEKEMANS J. (vu), *Brugge zeehaven*, p. 36.

75 Carcoko: *Société Carolorégienne de Cokéfaction*.

zijn een gevolg van hinderlijke uitwasemingen door de cokesfabriek. Het probleem van hinderlijke en mogelijk schadelijke concentraties luchtpolluent was reeds in 1982 aangetoond. Het bedrijf werd verschillende keren op de hoogte gesteld, maar nam geen maatregelen.

In 1990 doet *NV Carcoke* een aanvraag tot opslag en verwerking van teerafval. De aanvraag krijgt een ongunstig advies. Teerafval is giftig.⁷⁶ Een bedrijf dat niet in staat is zijn exploitatievoorwaarden na te leven, kan geen toelating verkrijgen om een dergelijke complexe verwerking uit te voeren. Het gevaar is te groot dat dit zou leiden tot verdere overtredingen van de emissienormen. De vraag van *Carcoke* om giftig afval op te slaan betreft eigenlijk een verzoek tot regularisatie van een stortput, aangelegd en opgevuuld sinds het begin van de twintigste eeuw. Er zijn onvoldoende gegevens gekend betreffende de uitloogbaarheid of de aanwezigheid van relevante stoffen in bodem en grondwater. De verwerking en opslag worden negatief geadviseerd; daarenboven is het dossier onvolledig. Teerafval werd als bijproduct geproduceerd vóór 1970 en zonder veel voorzorgen in een put gedumpt. Dit gebeurde zonder aangepaste maatregelen om het grondwater voor verontreiniging te vrijwaren. Teerafval bevat een hoge concentratie aan zware metalen. De verwerking van teerafval is onverenigbaar met de woonomgeving, in dit geval de woonkern Zwankendamme, in de nabijheid van de fabriek.

Milieu-analyseverslag

De fabriek belast in belangrijke mate de omgeving, en is verantwoordelijk voor de verontreiniging van lucht, water en bodem. Het onderzoek naar de algemene luchtkwaliteit in 1982 en in 1985 levert telkens een negatief advies op. Telkens wordt vastgesteld dat de verontreinigingsgraad van de lucht in het kustgebied in het algemeen lager is dan in het binnenland. Het onderzoek toont duidelijk aan dat de cokesoven een belangrijke bron voor luchtverontreiniging en geurhinder vormt. Er zijn verhoogde concentraties aan vooral zwevend stof, vluchtige koolwaterstoffen en

⁷⁶ Teerafval bevat 275 mg kwik/kg droge stof.

zwavelhoudende gasvormige pollutanten, en in mindere mate van stikstofoxiden vastgesteld. De verhoging van de concentraties en de frequentie ervan houdt verband met de frequenties van de laadoperaties en van de cokesafvoer bij de exploitatie van de cokesoven. Met beide operaties gaat rook en stofwisseling gepaard. Het onderzoek naar de aanwezigheid van polycyclische aromatische koolwaterstoffen (pak's) toont duidelijk aan dat de cokesoven aanzien kan worden als een typische bron voor de emissie van deze stoffen. De gemiddelde concentraties in de omgevingslucht zijn in Zwankendamme van een grootte-orde van 10 à 20 ng/m³ en in Blankenberge en Duinbergen van 5 à 10 ng/m³. De streefwaarde is een concentratie van 5 ng/m³. Deze grenswaarde wordt in dit gebied dus overschreden en er moeten maatregelen komen om de uitstoot van die schadelijke stoffen te verlagen.

De beide meetcampagnes, in 1982 en in 1985, duiden dus de cokesfabriek van Zeebrugge aan als een specifieke bron van luchtverontreiniging en geurhinder.⁷⁷ Bij geurverspreiding gaat het vooral om de aanwezigheid van naftaleen in concentraties hoger dan de geurdrempel. De cokesfabriek wordt bovendien aangeduid als specifieke bron voor de emissie van pak's. Een drastische verlaging van de emissie van pak's is noodzakelijk om de omgevingsconcentraties beneden de streefwaarde te houden.

In 1996 wordt de cokesfabriek definitief gesloten. De Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw Vera Dua zorgt, in samenspraak met het Waalse en Brusselse gewest, voor een akkoord, dat meteen ook betrekking heeft op de sanering van de Carcoke-terreinen in Zeebrugge. Wanneer het bedrijf in 1999 in vereffening gaat, blijft een vooral met zware metalen vervuild industrieterrein achter.⁷⁸

Uiteraard was de vervuiling al ingetreden nog voor er van milieuwetgeving sprake was. Bovendien lopen de kosten van de sanering hoger op dan de waarde van de terreinen. Het akkoord houdt in dat het Vlaamse gewest het terrein verwerft voor één symbo-

77 De graad van verontreiniging is in 1985 gevoelig toegenomen ten opzichte van 1982.

78 Persmededeling verspreid door de Vlaamse Regering.

lische euro en vervolgens instaat voor de kosten van de sanering. Het terrein in Zeebrugge ligt in het havengebied en is nu ongeveer vijftien hectaren groot. De waarde van het terrein wordt geschat op 3,1 miljoen euro. De Vlaamse afvalstoffenmaatschappij OVAM wordt eigenaar van de gronden en kan die na sanering opnieuw verkopen. De saneringskosten worden geraamd op 27,5 tot 36,1 miljoen euro naargelang de gekozen saneringsvariant.

POTENTIEEL BODEMVERONTREINIGENDE BEDRIJVEN

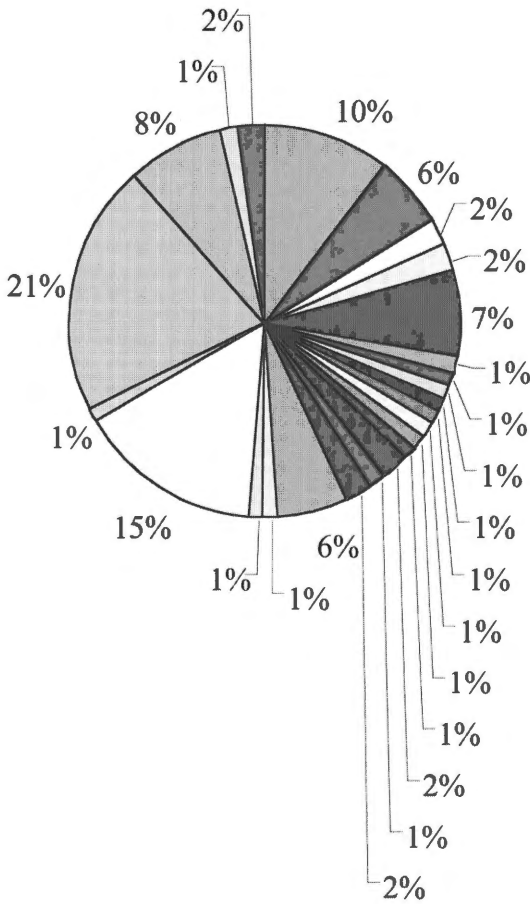
Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw verhuisden de bedrijven geleidelijk van het centrum naar de rand van de stad. Industrierterreinen buiten de stad is een fenomeen dat vanaf het midden van de twintigste eeuw veld wint. In gebieden met een geringe bevolkingsdichtheid is de kans op bezwaren door omwonenden immers aanzienlijk kleiner. Bezwaren van de overheid en de bevolking leveren ontegenzeggelijk een inzicht op inzake veiligheid en hinder door industrie. Een andere benadering bestaat uit een onderzoek van de goedgekeurde aanvragen.⁷⁹

Heel wat bedrijven in de regio Zeebrugge-Dudzele-Lissewege, opgericht in de jaren 1895-1970, zijn potentieel bodemverontreinigend. De onderzoeken *de commodo et incommodo* houden, naarmate de aanvraag voor de oprichting van een bedrijf recenter wordt, steeds meer rekening met de inplanting van de bedrijven en met de mogelijke hinder die de bedrijven kunnen veroorzaken. Al bij al zijn er weinig klachten tegen bedrijven. Dit heeft te maken met het feit dat de meeste bedrijven die hinder zouden kunnen veroorzaken ingeplant zijn in nijverheidszones of in zones waar de bevolkingsgraad laag is.

Er zijn 65 potentieel bodemverontreinigende bedrijven opgericht in de regio Zeebrugge-Lissewege-Dudzele in de periode 1895-1970. Vooral in de zone aan de Lissewegse Steenweg, aan het goederenstation van Zeebrugge, zijn er veel potentieel bodem-

79 VAN DEN EECHOUT P. en VANTHEMSCHE G. (red), *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België*, Brussel, VUB PRESS, 2001, p. 96.

Potentieel bodemverontreinigende bedrijfspgroepen



- Agrarische dienstverlenende bedrijven
- Slachterijen en vleeswarenindustrie
- Pelsbereiderijen, bontfabrieken en bontwerkerijen
- Lederindustrie
- Meubelindustrie (excl. metalen meubelen)
- Aardolieaffinaderijen
- Aardolie- en steenkoolproductenindustrie en fabrieken van teerproducten
- Kunstmeststoffenindustrie
- Overige chemische productenindustrie
- Ammoniak- of zwavelzure ammoniakfabrieken
- Cement- en kalkindustrie en betonwarenfabrieken
- Glasindustrie en -bewerkingsinrichtingen
- Gieterijen
- Overige constructiewerkplaatsen
- Smederijen, metaaloppervlaktebewerkingsbedrijven e.d.
- Machine-industrie: Stoomketel- en krachtwerktuigenindustrie
- Scheepsbouw en scheepsreparatiebedrijven
- Elektriciteitsproductiebedrijven
- Waterleidingsbedrijven
- Gasfabrieken
- Tussenhandel in ertsen, metalen, minerale olieproducten en brandstoffen
- Benzineservicestations
- Autoreparatiebedrijven
- Wasserijen, chemische reiniging en ververijen e.d.
- Laad-, los- en overslagbedrijven (t.b.v. zeescheepvaart)

verontreinigende bedrijven actief geweest. Op het terrein van de cokesfabriek is er zeker bodemverontreiniging aanwezig.

Het decreet betreffende bodemsanering maakt een fundamenteel onderscheid tussen de verontreiniging die tot stand kwam na het in werking treden van het decreet op 29 oktober 1995 en historische verontreiniging die dateert van voor deze datum. Bij historische verontreiniging wordt er enkel gesaneerd bij een ernstige bedreiging. Dit geldt bijvoorbeeld voor de cokesfabriek. De potentieel bodemverontreinigende bedrijven die procentueel gezien het meest voorkomen in de dossiers van de regio zijn benzineservicestations, gasfabrieken, agrarisch dienstverlenende bedrijven en autoreparatiebedrijven.

Tegen alle verwachtingen in komt in 1895-1918 de industrialisatie maar moeilijk op gang. In die periode wordt er tegen geen enkel bedrijf een klacht ingediend wegens hinder. Waarschijnlijk heeft dit veel te maken met het feit dat de streek nog weinig bewoond was. Daarenboven werkten de meeste inwoners op de werven van de haven of in deze bedrijven. Hoger gaven we aan dat in deze periode slechts twee grote bedrijven zich langs het kanaal vestigen, met name de cokesfabriek en de *Société des Briquettes de Houille de Zeebrugge*. Van het laatstgenoemde bedrijf zijn er twee aanvraagdossiers uit 1907, het jaar van de oprichting van de fabriek. Telkens gaat het om het gebruik van een locomotief. De aanvraag voor de oprichting van het bedrijf kwamen we niet op het spoor. Deze fabriek overleeft de Eerste Wereldoorlog niet. In 1925 wordt op dit terrein een glasfabriek opgericht. Deze fabriek is wel potentieel bodemverontreinigend.

In de periode 1919-1944 zien heel wat nieuwe reglementeringen het licht, of worden de bestaande aangepast. Ook het toezicht op de inrichtingen verscherpt. Het literatuuronderzoek leverde verschillende bedrijven op waar voor de oprichting geen vergunningsaanvraag bekend is. Potentieel verontreinigende bedrijven in deze periode opgericht zijn onder meer de *Zeebrugge Abattoirs Maritimes* (ZAM), de glasfabriek (*Union des Verreries Mecaniques Belges Division XVII*), het metaalbedrijf *Forges de Zeebrugge* en de

NV Zeematex. Dit laatste bedrijf beschikt over een stel tanks voor het stockeren van creosoot, suikerstroop en walvisolie.

In deze periode worden 94 dossiers goedgekeurd, geen enkele aanvraag wordt geweigerd. 17 dossiers betreffen de aanvraag om een stoommachine in gebruik te nemen, er zijn twee aanvragen voor werken aan de haven en vijf aanvragen voor springstoffen. Er zijn aanvragen voor 51 potentieel bodemverontreinigende inrichtingen, waarvan er 48 betrekking hebben op nieuwe bedrijven..

Het aantal klachten is gering. Tegen elf bedrijven wordt een klacht ingediend, alle in de periode 1926 - 1946. Ze gaan uit van buurtbewoners (4), eigenaars van woningen of gronden in de buurt (4), de Boerengilde van Lissewege (1), de Watering van de Eiesluis (1) en het gemeentebestuur van Dudzele (1). Deze klachten hebben betrekking op waterverontreiniging, geurhinder, waardevermindering van het eigendom, radio- en lichtstoornissen, schade en overlast, en ongevallen en ontploffingsgevaar. Er zijn maar enkele van deze klachten gericht tegen potentieel bodemverontreinigende bedrijven, namelijk de klachten tegen een leerlooierij, tegen een garage, tegen de benzinedepots en tegen het zuiveringsstation voor rioolwater.

De dossiers laten weinig los over bodemverontreiniging. Dit geeft eens te meer aan dat deze vorm van milieuhinder een actueel thema is. Bodemvervuiling, meestal een lokale vorm van verontreiniging, is inderdaad later dan lucht- en waterverontreiniging onder de algemene aandacht is gekomen. Op het einde van de jaren 1940 begint een klein aantal wetenschappers en politici zich zorgen te maken over de toenemende bodem- en waterverontreiniging als gevolg van de industrialisatie. Maar pas later, in België vanaf de jaren 1980, wordt de publieke opinie zich bewust van de problematiek. Op dat ogenblik beschikt Vlaanderen nog niet over een duidelijke wetgeving. De aanpak van bodem- en grondwaterverontreiniging komt pas in de tweede helft van de jaren tachtig aan de orde. Een eerste aanzet voor een consequente beleidsstrategie werd gegeven door het 'Afwalstoffenplan 1991-1995'. Op juridisch vlak dienen er zich evenwel verschillende problemen aan, waar-

door een curatieve aanpak van de verontreiniging zeer moeilijk wordt. Uiteindelijk komt het decreet betreffende de bodemsanering hieraan tegemoet door de invoering van een decretale verplichting tot het uitvoeren van een oriënterend bodemonderzoek en een duidelijke omschrijving van de saneringsplicht.

Dit decreet onderscheidt nieuwe en historische bodem-verontreiniging. De nieuwe bodemvervuiling omvat, zoals eerder aangehaald, alle gevallen van bodemverontreiniging die tot stand gekomen zijn na de inwerkingtreding van het decreet (29 oktober 1995). Alle gevallen voor die datum worden als historische vervuiling benaderd. Gezien nieuwe verontreiniging in principe voorkomen kan worden, wordt deze vorm van vervuiling strenger beoordeeld dan historische vervuiling. De opdeling houdt als het ware de aanvaarding in van de bodemverontreiniging door vroegere bedrijfsactiviteiten. Historische verontreiniging wordt dan gezien als een gevolg van het toenmalige gebrek aan kennis terzake. De houding ten opzichte van nieuwe verontreiniging is anders. Ze wordt behandeld als de bodemkwaliteitsdoelstelling wordt overschreden en er wordt aangedrongen op een doorgedreven preventief beleid.