

de luchthaven oostende-middelkerke als steunpunt voor de economische ontwikkeling van west-vlaanderen

Onder de rubriek 'Westvlaamse bedrijven' werd door J. Vandewalle in 1962 in hetzelfde tijdschrift het artikel 'De luchthaven Oostende-Middelkerke — Bindteken met Groot-Brittannië' gepubliceerd. Sindsdien hebben er zich op deze luchthaven meerdere gebeurtenissen voorgedaan die de volle aandacht verdienen. Vermits in deze luchthaven gedurende de jongste jaren ook zeer verregaande moderniseringswerken werden doorgevoerd met vérdragende financiële konsekventies, is deze bijdrage niet enkel informatief van aard, doch heeft het tevens de bedoeling even enkele mogelijke wegen voor verdere ontwikkeling in beschouwing te nemen.

Tweede Belgische luchthaven

België telde in 1967 negen luchthavens voor burgerlijke luchtvaart; deze zijn echter van erg uiteenlopende betekenis. Dit blijkt voldoende uit onderstaande cijfers.

	Passagiers	Vracht	Bewegingen (a)
	(x 1.000)	(in ton)	(x 1.000)
Brussel-Nationaal	1.925	60.065	72
Oostende-Middelkerke	443	25.654	28
Charleroi-Gosselies	16	93	26
Antwerpen-Deurne	36	114	77
Brussel-Grimbergen	45	5	106
Gent-St.-Denijs-Westrem	13	2	33
Luik-Bierset	7	106	9
Spa-La Sauvenière	8	—	9
Saint-Hubert	10	—	41
Totaal	2.504	86.039	401

(a) De plaatselijke bewegingen worden tweemaal gerekend. De bewegingen zijn zeker geen goede indikator voor het onderling belang van de luchthavens. Het gaat hier meestal om scholen, vulgarisatie en oefeningen.

Ofschoon de funktie van deze negen luchthavens van uiteenlopende aard is en daardoor de vergelijkbaarheid minder goed opgaat, kan men toch stellen dat de luchthaven Oostende-Middelkerke veruit de tweede belangrijkste van het land is met 14 % van het passagiersverkeer en 30 % van de vracht.

Enkele historische gegevens ¹

Zoals in dergelijke gevallen meermaals gebeurt, is de juiste datum van het in gebruik nemen van het eerste vliegveld van Oostende eigenlijk niet meer precies te achterhalen. Uit betrouwbare gegevens weet men althans dat reeds in de oorlog 1914-1918 een weiland te Stene als start- en landingsveld werd gebruikt voor de militaire vliegtuigjes van die tijd.

In de jaren 1921-22 richtte de Militaire Luchtvaart van België dit stuk grond in als 'oefenterrein voor nachtbommenwerpers', een wel zeer pompeuze benaming voor de tweedekkers in zeildoek uit die heroïsche periode.

De direktie van de Burgerlijke Luchtvaart, die ten dien tijde onder de ambtsbevoegdheid viel van de Minister van Landsverdediging, had dit militair vliegveldje toen ook al ter beschikking van de burgerluchtvaart gesteld. Zo kreeg dan in de jaren 1921-22 Oostende zijn eerste 'luchthaven', een groot stuk weide op het grondgebied van de gemeente Stene (550 m lang, 480 m breed).

De verdere evolutie van de luchthaven van Oostende hangt nauw samen met de ontwikkelingsgeschiedenis van de Dienst voor Burgerlijke Luchtvaart in België.

Op 23 mei 1923 werd de Belgische Luchtvaartmaatschappij Sabena opgericht, maar die datum is ook voor Stene-Oostende een mijlpaal in de geschiedenis van zijn luchthaven geworden. Diezelfde namiddag maakte er een De Havilland DH-9, een éénmotorige tweedekker, van de pas

¹ Deze gegevens werden geput uit een nota van het Belgisch Instituut voor Voorlichting en Documentatie.

gekreëerde Sabena, een tussenlanding. Vier jaar later, in 1927, startte de Sabena met een geregelde seizoen-dienst Brussel-Londen, met tussenlanding in Oostende-Stene.

In de loop van de volgende jaren zou Oostende-Stene vlug uitgroeien tot een volwaardige luchthaven (eigen verkeer en uitwijkhaven voor de vliegtuigen die het kanaal overvlogen). Weldra werd de luchthaven te Stene te klein voor het zich snel ontwikkelende luchtverkeer en de steeds zwaardere toestellen die werden gebouwd. Een uitgestrekter en gunstiger terrein werd te Middelkerke gevonden. In 1939 werden de nodige opmetingswerken uitgevoerd en de onteigeningsprocedure ingezet. Daarop volgde een zeer eigenaardige, originele fase in de ontwikkelingsgeschiedenis van de Oostendse luchthaven: de Duitsers werkten namelijk de Belgische plannen uit en verhuisden de luchthaven van Stene naar Middelkerke, om aan hun uit Engeland terugkerende vliegtuigen die getroffen of defekt waren, de mogelijkheid te bieden een veilige landing te maken.

Onmiddellijk na de Tweede Wereldoorlog werd de verwoeste luchthaven in 1947 door de inmiddels opgerichte Regie der Luchtwegen, geheel uitgerust met moderne navigatie-apparatuur; een nieuwe start- en landingsbaan in beton met een lengte van 1.465 m en een 950 meter-lange secundaire runway in gras werden aangelegd. Op 15 juni 1947 werd er door de Sabena een geregelde luchtlijn van zomerdiensten geopend, namelijk de lijn Het Zoute-Oostende-Lympne.

Geleidelijk ontwikkelde Oostende-Middelkerke zich tot een internationale luchthaven. In 1952 kende de luchthaven een belangrijke stoot. De Britse maatschappij Silver City Airways maakte een aanvang met het inrichten van een 'air ferry' op Lydd. Deze maatschappij verzekerde voorheen reeds de verbinding tussen Lydd en de Franse luchthavens Le Touquet en Calais. Een andere grote datum in haar geschiedenis was 4 juni 1957. Op die dag opende de Britse privé-maatschappij Air Charter Ltd., in samenwerking met de Sabena, een geregelde luchtverbinding voor passagiers en voertuigen tussen Oostende en Southend. Dat was dan de eerste eigen internationale luchtlijn van Oostende en zij werd dat jaar tijdens het seizoen zesmaal per dag gevlogen; later werd dit aantal fel vermeerderd.

De huidige luchthaven

Het in gebruik nemen van het nieuw complex in 1968 — drie gloednieuwe gebouwen, een nieuwe inschepingsvloer (625 m bij 225 m), nieuwe aan- en afvoerwegen, vernieuwde en verbeterde apparatuur, een start- en landingsbaan van 2.200 m, waarop ook de Boeings landen ²

— betekent een nieuwe mijlpaal in de nog korte geschiedenis en wellicht de basis voor een verdere ontwikkeling. De startbaan, de inschepingsvloer, de rolbanen, de nieuwe gebouwen en het daarbijhorende wegencomplex met parkings vertegenwoordigen een investering van 570 miljoen frank.

De luchthaven heeft thans een oppervlakte van 243 ha en 200 personen ressorteren onder de Regie der Luchtwegen. De tewerkstelling loopt op tot 350 à 400 personen in het hoogseizoen (inclusief private maatschappijen).

Oostende-Middelkerke is een internationale luchthaven geworden met passagiers- en vrachtverkeer van en naar Engeland, Duitsland en Nederland.

Volgende regelmatige lijnen doen de luchthaven aan:

- Oostende-Southend (8 vluchten per dag in 1969)
- Oostende-Lydd (18 vluchten per dag in 1969)
- Southend-Oostende-Rotterdam (1 vlucht per dag in 1969).

I : Het luchtverkeer op Oostende-Middelkerke, 1948-1968

Jaar	Vluchten	Passagiers	Vracht in ton (a)	Auto's (b)
1948	2.037	2.242	48(b)
1949	2.370	8.601	120
1950	2.169	8.017	206
1951	14.419	12.572	76
1952	28.553	6.522	170
1953	30.252	12.049	1.215
1954	10.334	18.276	1.298
1955	3.633	31.497	1.762
1956	5.436	52.175	3.661	2.386
1957	8.165	90.597	5.240	3.457
1958	9.492	109.858	8.263	5.511
1959	10.306	109.802	10.279	9.403
1960	15.659	213.362	19.594	14.463
1961	19.057	300.267	22.986	16.818
1962	20.302	378.377	24.004	17.968
1963	19.686	383.247	24.447	16.010
1964	21.662	485.722	26.996	16.957
1965	21.518	467.354	26.865	15.662
1966	22.255	451.985	26.489	15.921
1967	28.161(c)	443.748	25.654	14.148
1968	n.b.	341.025(*)	n.b.	14.198

Bron: Regie der Luchtwegen: 'Activiteit van de Belgische openbare luchthavens', Statistisch Jaarboek.

(a) Inclusief autovervoer.

(b) Geen cijfers voorhanden.

(c) Sinds 1967 worden de plaatselijke bewegingen tweemaal gerekend. In 1967 werden 3.708 lokale vluchten tweemaal geteld.

(*) Voorlopig cijfer.

² Kan weerstaan aan een belasting van 133 ton.

De toestellen van een twintigtal Britse luchtvaartmaatschappijen vliegen op Oostende, dat zij met 15 Britse vliegvelden rechtstreeks verbinden (Gatwick, Luton, Manchester, Glasgow, Bristol, East Midlands, Newcastle, Birmingham, Swansea, Liverpool, Southend, Lydd, Manston, Leeds en Cambridge). Sinds 1968 is Oostende-Middelkerke aangeduid als eerste uitwijkhaven voor de Sabena-toestellen en voor talrijke buitenlandse maatschappijen die Brussel-Nationaal of andere luchthavens gesloten vinden. In 1968 werden 150 afleidingsvluchten geregistreerd³. Toestellen van Belgische en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen kwamen er ook reeds geregeld oefenvluchten maken met alle types van vliegtuigen waaronder de Caravelle en de Boeing.

Op de luchthavens zijn er thans drie grote handlingsmaatschappijen gevestigd: Belgavia (vroeger n.v. Herfurth Air Service), British Air ferries en Sabena.

Enkele kenmerken inzake het verkeer

In deze paragraaf willen wij even de trafiek van naderbij analyseren. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de cijfers die betrekking hebben op 1967. Drie aspecten vergen hierbij de aandacht: de aard van de vluchten, de handelstrafiek per verbinding en de seizoengevoeligheid.

Inzake de aard van de vluchten wordt verwezen naar onderstaande cijfers die tot enkele interessante vaststellingen leiden:

(a) de regelmatige vluchten maken het leeuwenaandeel uit van de totale beweging op de luchthaven;

³ In 1967 werd Oostende-Middelkerke als uitwijkhaven aangedaan door Air France, Alitalia, B.E.A., Luxair, Sabena, Swissair en Transportes Aéreos Portugueses.

(b) de toeristische functie van de luchthaven. Circa 2.600 vakantiegangers doen de Belgische Kust aan per particulier vliegtuig. Elk toerisme-vliegtuig telt gemiddeld circa 2 passagiers⁴;

(c) het vrachtverkeer heeft zowel betrekking op de ingaande als de uitgaande bewegingen. Dat evenwicht wordt grotendeels in de hand gewerkt door het car-ferry verkeer⁵.

De beweging inzake handelstrafiek van uit Oostende-Middelkerke staat in hoge mate, doch niet volledig, in functie van het Verenigd Koninkrijk. Op de 15.702 bewegingen (tussenlandingen inbegrepen) in het kader van de handelstrafiek waren er 14.571 verbindingen met het Verenigd Koninkrijk, hetzij 93%. Als voornaamste andere landen waarmee in 1967 bewegingen werden geregistreerd dient vermeld: Nederland (639), België (151), Spanje (98) en Frankrijk (85).

Op het vlak van het passagiersverkeer en de vracht is het overwicht van het Verenigd Koninkrijk al even sprekend en zelfs nog groter (resp. 96% en 97%).

De sterke seizoengevoeligheid van de trafiek is een derde karakteristiek van de activiteit op de luchthaven Oostende-Middelkerke. Deze uit zich zowel op het vlak van de bewegingen, passagiers als de vracht, ofschoon van deze laatste merkkelijk minder dan voor de andere twee trafiekelementen (zie grafiek 1).

⁴ In 1968 werden 3.150 toerisme-bewegingen geteld en 5.600 passagiers. De landen van herkomst of bestemming waren: België 48%, Engeland 22%, Frankrijk 13%, Duitsland 5%, Nederland 5%, USA 3%, Zweden 4%, Overige 4%.

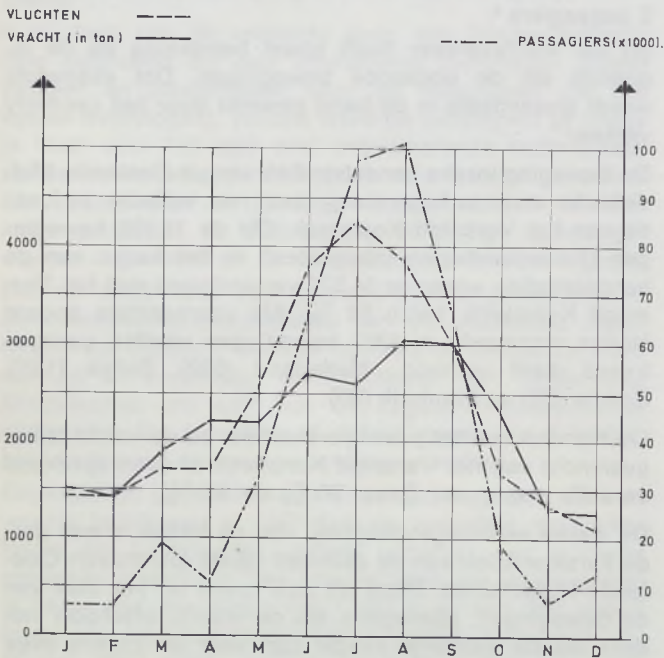
⁵ In 1968 was er ten overstaan van 1967 een felle groei waar te nemen van de vliegtuigen van de klasse 'groot toerisme' (2 ton en meer).

⁶ Het eigenlijk vrachtverkeer exclusief wagens bedroeg in 1967 9.200 ton.

2: De trafiek op de luchthaven Oostende-Middelkerke naar aard van de vluchten, 1967

Aard van de vlucht	Bewegingen		Passagiers		Vracht in ton	
	Aankomst of vertrek	Lokaal	Aankomst of vertrek	Lokaal	Vertrek	Aankomst
Regelmatig	12.379	—	317.436	—	13.212	11.961
Op aanvraag	3.329	—	115.010	—	75	304
School	219	1.006	395	90	—	3
Vulgarisatie	49	2.118	124	3.162	—	—
Oefenvlucht	866	3.766	343	250	—	—
Toerisme	2.787	—	5.143	—	21	31
Andere	1.016	526	1.758	37	40	7

Grafiek 1: HET VERKEER OP DE LUCHTHAVEN OOSTENDE — MIDDELKERKE, per maand, 1967.



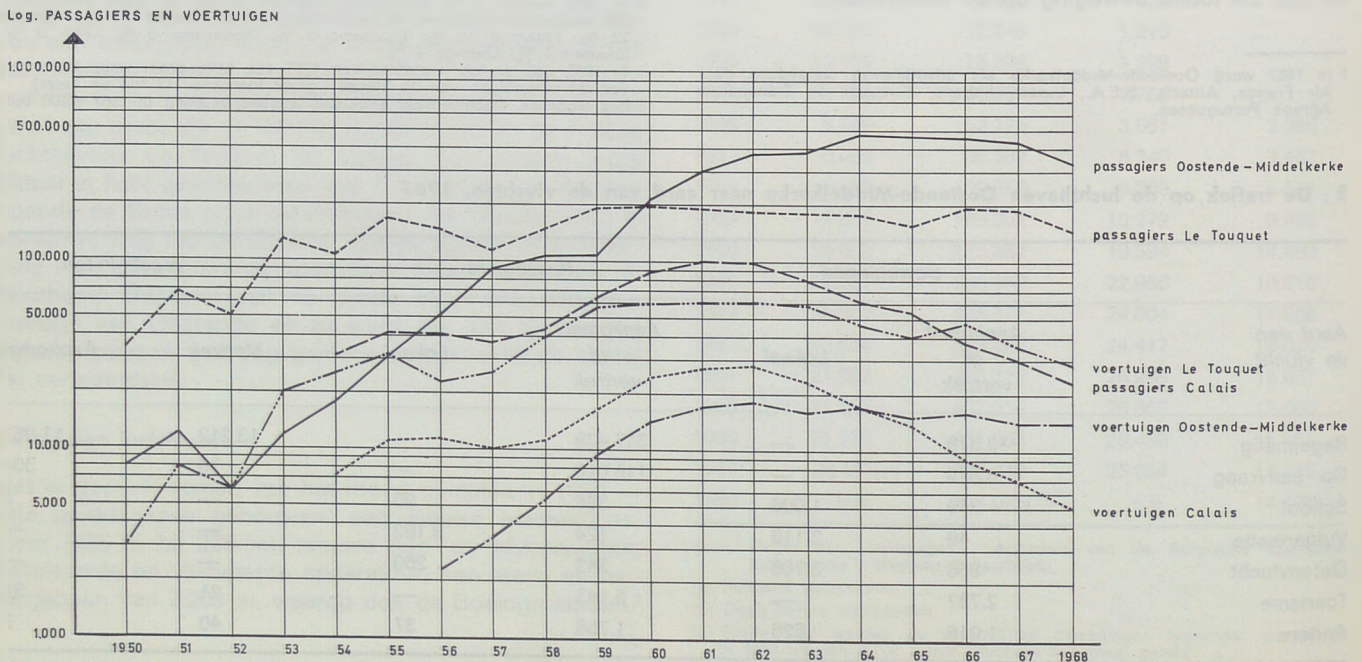
De trafik in ruimer verband

Gedurende de jongste vier jaar kende de luchthaven, althans inzake passagiersverkeer, een lichte achteruitgang. Deze terugloop was in 1968 zelfs uitgesproken. Om deze reden is het goed deze ongunstige evolutie te vergelijken met hetgeen zich in nabijgelegen luchthavens Calais-Marck en Le Touquet⁶ namelijk voltrekt, die eveneens in hoge mate op het Verenigd Koninkrijk zijn aangewezen.

Op het vlak van het passagiersverkeer was de terugloop tijdens de jongste vier jaar iets meer uitgesproken op de luchthaven van Oostende-Middelkerke dan te Le Touquet (zie helling van de lijn op grafiek 2 met logaritmische schaalindeling) doch beduidend minder dan op de luchthaven van Calais. Calais kent sinds 1961 een voortdurende teruggang. Op het vlak van het voertuigenverkeer is de weerstand van Oostende-Middelkerke veel groter dan deze op de twee Noordfranse kusthavens. De algemene teruggang was evenwel slechts tijdens de jongste twee jaar bijzonder uitgesproken (uitgezonderd Calais). Zij dient in de eerste plaats in verband gebracht met de monetaire en toeristische maatregelen, teneinde de Britse betalingsbalans in evenwicht te brengen.

⁶ De luchthaven van Le Touquet had in 1968 een vrachtverkeer van 5.000 ton (vracht met begeleide voertuigen) terwijl Calais en vracht van 7.400 ton registreert (vracht + begeleide voertuigen).

Grafiek 2: DE EVOLUTIE VAN HET PASSAGIERS- EN VOERTUIGENVERKEER OP DE LUCHTHAVENS: OOSTENDE-MIDDELKERKE, LE TOUQUET EN CALAIS.



**3 : De evolutie van de activiteit op de luchthavens
Le Touquet en Calais, 1950-1968**

Jaar	Le Touquet		Calais	
	Passagiers (x 1.000)	Voertuigen (x 1.000)	Passagiers (x 1.000)	Voertuigen (x 1.000)
1950	34	3	—	—
1951	67	8	—	—
1952	53	6	—	—
1953	129	20	—	—
1954	111	19	30	7
1955	175	32	41	11
1956	151	23	41	11
1957	117	26	37	10
1958	150	40	43	11
1959	195	59	64	16
1960	201	61	87	24
1961	198	62	102	27
1962	185	64	98	28
1963	182	59	79	23
1964	183	48	61	17
1965	158	40	54	14
1966	197	48	37	9
1967	188	35	31	7
1968	153	30 (*)	24	5

(*) Voorlopig cijfer.

Het is zeker niet van belang ontbloeit op het vlak van de passagiers, de vergelijking van de trafiek even door te trekken met de maritieme bewegingen. Hierbij grijpen wij terug naar de Noordfranse havens Duinkerke, Calais, Boulogne (die alle behoren tot de economische streek Nord), Dieppe en de Belgische passagiershavens Oostende en Zeebrugge.

Tabel 4 en bijgaande grafiek 3, samen met hetgeen vooraf gaat, leiden tot enkele bijzondere interessante vaststellingen :

(a) ook het zeeverkeer tussen Engeland en de Noordfranse en Belgische havens vertoont gedurende de jongste jaren een lichte achteruitgang. Deze achteruitgang is echter gevoelig kleiner dan voor het luchtverkeer. Trouwens het aandeel van het luchtverkeer is gedaald van 12,6 % in 1964 tot 8,9 % in 1968;

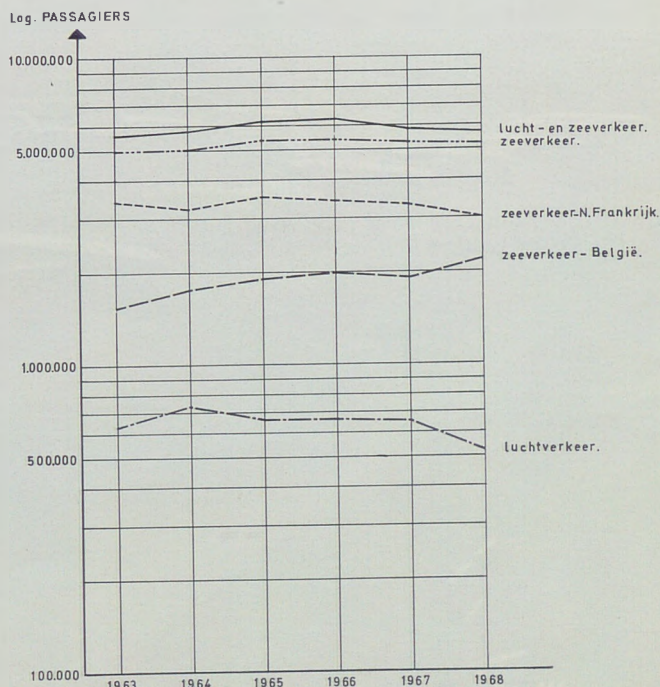
(b) de relatieve achteruitgang van het luchtverkeer dateert sinds 1964 en kan aldus bezwaarlijk enkel worden toegeschreven aan de monetaire en toeristische politiek van het Verenigd Koninkrijk gedurende de jongste jaren. Het is echter niet uitgesloten dat de prijselasticiteit in 1968 een verscherpte vorm heeft aangenomen.

4 : De evolutie van het passagiersverkeer tussen Engeland en Noordfranse/Belgische havens, 1950-1968 (x 1.000)

Jaar	Duinkerke	Calais	Boulogne	Dieppe	Oostende	Zeebrugge	Totaal
1950	167	750	230	435	393	—	1.965
1958	205	1.109	686	359	1.242	—	3.601
1963	266	1.672	1.101	377	1.559	—	4.975
1964	256	1.570	1.053	390	1.769	—	5.038
1965	255	1.741	1.059	433	1.937	—	5.425
1966	282	1.922	728	473	1.964	38	5.407
1967	208	1.722	903	482	1.816	112	5.243
1968	203	1.522	873	427	1.980	236	5.241

(c) in het geheel van het zeeverkeer hebben de Belgische havens bijzonder goed stand gehouden. De trafiek van Oostende en Zeebrugge kende, 1967 uitgezonderd, een gestadige groei daar waar het geheel van de Noordfranse havens sinds 1965 een terugloop kent. Merk hierbij op dat het verkeer uit Engeland naar België ook zonder Zeebrugge aangroeide;

Grafiek 3: DE PASSAGIERSBEWEGING TUSSEN ENGELAND EN NOORD-FRANKRIJK / BELGIË, 1963-1968.



W.E.S.

(d) hieruit volgt dat het aandeel van de Belgische zeehavens uiteraard is toegenomen : 31,2 % in 1963 tegenover 42,3 % in 1968;

(e) dit alles heeft voor gevolg dat het relatief aandeel van de Belgische havens (zee + lucht) voor het passagiersverkeer tussen Groot-Brittannië en de zone Dieppe-Zeebrugge gevoelig werd versterkt tijdens de jongste jaren. Dit aandeel is gestegen van 34,7 % in 1963 tot 38,9 % in 1964 en 44,3 % in 1968.

Men mag dan ook besluiten dat zich grondige verschuivingen hebben voorgedaan of voordoen en dit op een dubbel vlak :

(a) tussen lucht- en zeeverkeer; deze tendens manifesteert zich zowel op het vlak van het passagiersverkeer als de car-ferry trafiek;

(b) tussen de Belgische havens en de Noordfranse havens en meer bepaald dan op het vlak van het zeeverkeer.

Hiermede wordt niet bedoeld dat deze tendensen zullen aanhouden in de toekomst.

Wat de luchthaven van Oostende-Middelkerke betreft is het aandeel in de totale passagiersbeweging (lucht + zee) tussen het Verenigd Koninkrijk en Noord-Frankrijk/België sinds 1964 fel geslonken : 6,8 % in 1963, 8,2 % in 1964 en 6,0 % in 1968. In het geheel van het luchtverkeer kan de luchthaven zich handhaven : 61,4 % in 1963, 66,5 % in 1964 en 65,8 % in 1968.

In het kader van deze bijdrage is het niet mogelijk de werkende factoren te achterhalen ofschoon de invloed van de verscherpte prijselasticiteit zich manifesteert. Mogelijke andere factoren zijn : het prijsbeleid, het reclamebeleid, het onthaal, de toeristische markten, de toeristische bestemmingen, het drukken van de prijzen van de I.T. reizen, de verbindingen met het achterland en de capaciteit van de verschillende lijnen en internationaal politieke overwegingen.

Foto : Archief Luchthaven

Ontschepingsvloer Oostende-Middelkerke



Steunpunt voor de economische ontwikkeling

Twee aspecten van deze economische ontwikkeling trekken de aandacht. In de eerste plaats is de luchthaven een steunpunt voor de toeristische ontwikkeling van de Kust en het Achterland. De luchthaven vormt inderdaad een belangrijke schakel tussen de toeristische vraag in het Verenigd Koninkrijk en het toeristisch aanbod van de Kust en het Achterland.

De trafiek vertoont dan ook een duidelijk parallellisme met het aantal overnachtingen van Britten in de Kustzone.

1958	677.000
1963	823.000
1964	889.000
1965	921.000
1966	909.000
1967	910.000
1968	± 800.000

Ten overstaan van het zeeverkeer vertoont de luchthaven twee essentiële verschilpunten. De luchtlijnen dringen rechtstreeks door tot alle grote steden van Groot-Brittannië en ten tweede is het aandeel van de kustvakantiegangers gevoelig hoger onder de vliegtuigreizigers dan onder de bootreizigers.

De economische rol beperkt zich echter niet enkel op het vlak van het toerisme. De luchthaven, vooral in zijn nieuwe gedaante, vormt een katalysator voor industriële en commerciële activiteiten. De luchthaven versterkt de vestigingskansen in West-Vlaanderen. Deze vestigingen dienen daarom niet noodzakelijk in de onmiddellijke nabijheid van de haven te geschieden. Wel is een industrie-terrein aanwezig dat grenst aan de luchthaven en zijn hallen op het vliegveld te huur voor ondernemingen die direkte aansluiting op de startbaan noodzakelijk achten. Zelfs voor de bestaande industrie kan de luchthaven een taak vervullen, zowel op het vlak van het vrachtvervoer als de zakenreizen; Oostende-Middelkerke is vanuit de

meeste Westvlaamse centra even snel aan te doen als Brussel-Nationaal voor de bedrijven van het Brusselse. Al te veel heerst echter de mening dat het zakenverkeer wordt geweerd. Dit is enkel het geval voor de vliegtuigen zonder radio. Weliswaar wordt er — en dit is enkel van belang tijdens het hoogseizoen — bij het landen voorrang verleend aan de grotere vliegtuigen. Deze hinder is evenwel beperkt.

Enkele problemen

Met dit laatste punt rijst meteen het probleem van de geringe bekendheid van de luchthaven. Tegenover de produktie-infrastructuur is de commerciële infrastructuur eerder bescheiden en zeker onvoldoende. Dit heeft voor gevolg dat de luchthaven thans een onderbezetting kent. Een commerciële agent zou terzake een belangrijke rol kunnen vervullen, zowel op het vlak van het toeristisch verkeer, het vrachtverkeer, het zakenverkeer, het organiseren van proefvluchten buiten het hoogseizoen, het organiseren van weekend-uitstappen en chartervluchten in het algemeen. Deze laatste taak kan uiteraard ook worden waargenomen door private firma's. Terzake biedt de Duitse markt wellicht ruime mogelijkheden. Het officieel aantal overnachtingen van Duitsers is in een periode van 10 jaar opgelopen van 120.000 in 1958 tot circa 470.000 in 1968. De marktverwachtingen voor de toekomst zijn bijzonder groot.

Een tweede knelpunt is van infrastrukturele aard. Wegens de groeiende betekenis van Oostende-Middelkerke als eerste uitwijkhaven voor meerdere luchtvaartmaatschappijen wordt het probleem van de lengte van de startbaan gesteld. De grotere vliegtuigen, zoals de Boeing 707, kunnen te Oostende-Middelkerke niet opstijgen met een volle lading brandstof. Voor de vluchten op lange afstanden noodzaakt zulks een tussenlanding. Teneinde te voldoen aan alle eisen inzake veiligheid dient de startbaan verlengd tot 2.800 à 3.000 m. Deze investering verdient wellicht prioriteit op de aanleg van een tweede startbaan in de oost-west richting.