

evolutie van de voornaamste trafieken in de westvlaamse havens

André De Raes,
Stafmedewerker GOM - West-Vlaanderen

Inleiding

Precies omwille van hun onderlinge nabijheid en hun ligging aan de Noordzeekust hebben de havens van Oostende en Zeebrugge een aantal historisch gegroeide functies gemeen, die hen tegelijk van andere Belgische havens onderscheiden: beiden zijn vissershavens, militaire en jachthavens en beiden zijn gespecialiseerd in de passagiers- en voertuigtrafiek op Groot-Brittannië.

De jongste decennia evenwel wist Zeebrugge andere, commerciële zeer belangrijke functies te verwerven als snelhaven voor containerverkeer op korte en transoceanische afstanden, als energiehaven en als polyvalente haven voor konventioneel en geünitariseerd goederenverkeer.

In dit artikel gaat de aandacht naar de evolutie van de commerciële trafieken. Vooreerst wordt het aandeel van de Westvlaamse havens in de globale nationale zeehaventrafiek geanalyseerd. Vervolgens wordt aandacht besteed aan de evolutie van de diverse componenten in de trafiek op de korte vaart: passagiers, roll-on/roll-off, containers, en bouwmaterialen. Nadien wordt de ontwikkeling van de transoceanische trafieken, met name deze van containers en energetische produkten nader onderzocht. Tenslotte wordt even stilgestaan bij de evolutie van twee voorname binnenlandse verkeersdragers: de spoorwegen en de binnenvaart.

De evolutie van de globale maritieme trafieken

In tabel 1 wordt een algemeen beeld geschetst van de trafiekevolutie tussen 1965 en 1981 in de havens van Oostende en Zeebrugge. Voor de havens van Antwerpen en Gent werden gelijkaardige gegevens verzameld, zodat de evolutie van het aandeel van de Westvlaamse havens in de nationale maritieme trafiek kan worden nagegaan.

Gedurende de periode 1965-80 nam de havenbedrijvigheid in Oostende en Zeebrugge nagenoeg ononderbroken toe: het aantal zeeschepen in Oostende steeg van 3.784 tot 6.803 en in Zeebrugge van 2.280 tot

9.550. In 1981 was er in beide havens een terugloop in vergelijking met het voorgaande jaar te merken: telkens was deze in grote mate aan de afname van het aantal carferries en pakketboten toe te schrijven. De tonnenmaat evolueerde in de beschouwde periode parallel met het aantal aanlopende schepen; de gemiddelde tonnenmaat per schip nam in Zeebrugge evenwel toe van 4.000 BRT in 1970 tot 5.048 BRT in 1980.

Meer belangwekkend is de evolutie van de maritieme trafiek. Deze nam toe te Oostende van 541.000 ton in 1965 tot 1.739.000 ton in 1980¹, hetzij een verdrievoudiging in 15 jaar tijd. In Zeebrugge evolueerde de trafiek van 2.207.000 ton tot 15.075.000 ton tussen 1965 en 1979, wat nagenoeg een verzevenvoudiging op 14 jaar tijd betekent. In tegenstelling tot Oostende, waar de trafiekstijging vrij gelijkmatig over de beschouwde periode verliep, deed de toename in Zeebrugge zich voornamelijk tussen 1965 en 1975 voor: in deze periode situeren zich de start van gekombineerde passagiers- en vrachtverbindingen op Dover, Felixstowe en Hull, de start van de aanvoer van ruwe aardolie en de opening van beide containerterminals. Na de aktiviteitspiek in 1979 deed zich in Zeebrugge evenwel een vrij aanzienlijke daling voor die nagenoeg geheel voor rekening van de afnemende petroleumaanvoer komt. In 1981 bereikte de haventrafiek er 12.841.000 ton.

In de periode 1965-75 nam tevens het aandeel van de Westvlaamse havens in de nationale haventrafiek belangrijk toe: van 4,2 % tot 15,1 %. Deze aangroei resulteerde deels uit de trafiektoename te Zeebrugge en deels uit het trafiekverlies dat Antwerpen leed ingevolge de ingebruikneming van de RAPL (Rotterdam-Antwerpen-Pipe-line) in juni 1971. Gedurende de jaren 1976 tot 1979 stabiliseerde het aandeel van de Westvlaamse havens in de nationale trafiek zich op 14,5 % om nadien tot 12,8 % te dalen ingevolge de relatief aanzienlijke trafiekafname die Zeebrugge trof.

Evolutie van de trafieken op de korte vaart

De havens van Brugge en Oostende vormen van oudsher Britse bruggehoofden op het Kontinent. Politieke en economische allianties tussen Vlaanderen en Engeland lokten in beide havens schepen en overzees transitoverkeer aan. In Oostende gaat de traditie inzake regelmatige anglo-kontinentale lijnverbindingen terug tot 1846, jaar waarin de lijn Oostende-Dover werd ingevaren. In Zeebrugge zijn de regelmatige verbindingen met Groot-Brittannië van recentere datum: in 1924 ging de trein-ferry-verbinding op Harwich van start en in 1966 opende Townsend-Thoresen haar dienst op Dover.

De evolutie van de short-sea trafieken in Oostende en Zeebrugge wordt hierna ontleed aan de hand van de diverse samenstellende delen. De aandacht gaat achtereenvolgens naar het passagiersverkeer, het roll-on/roll-off vervoer, de containertrafiek en de aanvoer van bouwmaterialen. Vervolgens worden enkele ruimtelijke implicaties van deze recente trafiekevolutie besproken.

¹ Er wordt op gewezen dat de commerciële vrachten die via de RMT-terminal te Oostende verscheept worden niet in deze trafiekcijfers zijn opgenomen. In Zeebrugge is het gewicht van de roll-on/roll-off trafiek wel in de vrachtcijfers begrepen.

Tabel 1 : De maritieme trafiekevolutie in de havens van Oostende en Zeebrugge (1965-1981) (1970 = index 100)

	1965	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Aantal schepen : Oostende	3.784	4.414	5.054	5.314	5.314	5.462	5.919	6.803	6.342
Zeebrugge	2.280	4.691	7.452	7.593	8.373	8.700	9.043	9.550	9.043
Tonnenmaat in 1.000 BRT									
Oostende	4.741 (c)	5.760 (c)	9.164 (c)	9.996 (c)	11.764 (c)	23.592	24.835	25.894	23.901
Zeebrugge	3.761 (d)	18.765	35.987	36.511	39.654	42.001	45.163	48.212	45.368
Totale trafiek(a)									
Oostende (x 1.000 ton)	541	829	921	1.238	1.433	1.399	1.676	1.739	1.691
index (b)	65,3	100,0	111,1	149,3	172,9	168,8	202,2	209,8	204,0
Zeebrugge (x 1.000 ton)	2.207	9.510	12.105	12.528	12.910	13.466	15.075	14.189	12.841
index (b)	23,2	100,0	127,3	131,7	135,8	141,6	158,5	149,2	135,0
Westvlaamse havens	2.248	10.339	13.026	13.766	14.343	14.865	16.751	15.928	14.532
Antwerpen (x 1.000 ton)	59.391	80.722	60.484	66.147	70.010	72.108	80.098	81.935	79.760
Gent (x 1.000 ton)	3.115	10.397	13.531	15.336	14.628	15.488	18.320	18.424	19.327
Nationale trafiek (x 1.000 ton)	65.254	101.458	86.041	95.249	98.981	102.461	115.169	116.287	113.619
index (b)	64,3	100,0	84,3	93,3	97,6	101,0	113,5	114,6	112,0
Aandeel Westvlaamse in nationale trafiek (%)	4,2	10,2	15,1	14,5	14,5	14,5	14,5	13,7	12,8

Bronnen : Scheepsvaartbeweging van de haven van Oostende. Maatschappij van de Brugge Zeevaartinrichtingen. Haven van Gent, Stad Gent. Stad Antwerpen, Havenbedrijf.

(a) Exclusief binnenvaart.

(b) 1970 = index 100.

(c) Voor Oostende : tot 1977 in BNT, vanaf 1978 in BRT.

(d) Voor 1965 : in BNT.

De passagierstrafiek

Het reizigersverkeer kende in de haven van Oostende een vóórroorlogs rekordjaar in 1937 toen 750.000 passagiers de lijn op Dover gebruikten en 12.500 auto's vervoerd werden. In Zeebrugge werd de eerste regelmatige passagierslijn op Hull in 1909 in het leven geroepen. Deze dienst vervoerde in 1914 reeds 59.000 passagiers. De recente trafiekevolutie in beide havens is in tabel 2 opgenomen.

Tabel 2 : Evolutie van de passagierstrafiek in Oostende en Zeebrugge (1965-1981) (1970 = index 100)

Jaartal	Oostende		Zeebrugge		Totaal	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
1965	1.937.000	90,8	15.000	2,9	1.952.000	73,9
1970	2.133.000	100	510.000	100	2.643.000	100
1975	2.556.000	119,8	1.170.000	229,4	3.726.000	141,0
1976	2.643.000	123,9	1.344.000	263,5	3.987.000	150,9
1977	2.784.000	130,5	1.606.000	314,9	4.390.000	166,1
1978	2.720.000	127,5	1.733.000	339,8	4.453.000	168,5
1979	2.664.000	124,9	1.691.000	331,6	4.355.000	164,8
1980	2.862.000	134,2	2.314.000	453,7	5.176.000	195,8
1981	2.407.000	112,8	2.310.000	452,9	4.717.000	178,5

Bronnen : Scheepsvaartbeweging in de haven van Oostende. Jaarverslagen MBZ.

Te Oostende steeg het passagiersverkeer tussen 1965 en 1970 met 10 % en in de periode 1970-77 met 30 %. Nadien trad er, met uitzondering van 1980, een tamelijk uitgesproken regressie in. Niettegenstaande de introductie van 2 jetfoils door de Regie voor Maritiem Transport in de zomer van 1981, was vooral dat jaar de terugval opmerkelijk groot.

Te Zeebrugge was de aangroei van de passagierstrafiek tussen 1970 en 1981 vrij konstant : de trafiek verviervoudigde in deze periode.

Het globale reizigersverkeer in de Westvlaamse havens verdubbelde nagenoeg in de periode 1970-80. De terugval in 1981 komt nagenoeg geheel voor rekening van de geslonken activiteit in Oostende.

Het is boeiend de evolutie van de passagierstrafieken in de Westvlaamse havens te vergelijken met deze in de meest-belangrijke Franse kanaalhavens, gezien deze havens samen de globale markt van de Brits-kontinentale maritieme passagiers vertegenwoordigen (zie tabel 3).

Het passagiersverkeer op Groot-Brittannië is een typische groeimarkt : tussen 1974 en 1981 nam het aantal reizigers via Belgische en Franse kusthavens toe van 8,7 tot 16,9 miljoen, hetzij met nagenoeg 10 % per jaar.

Het marktaandeel van de Belgische havens in de totale trafiek evolueerde van 35,5 % in 1974 en 1978 naar 32,3 % in 1979, 33,4 % in 1980 en naar 27,9 % in 1981. Deze minder gunstige gang van zaken moet worden toegeschreven aan de langere overvaartduur vanuit de Belgische havens en aan de capaciteitsuitbreiding door het inleggen van hovercrafts en van bijkomende schepen op de Franse bestemmingen.

Tabel 3 : Evolutie van de passagierstrafiek in enkele Franse en Belgische kusthavens (in duizendtallen) 1974-81

	1974		1978		1979		1980		1981		Evolutie 1980/81
	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	
Zeebrugge	884	10,1	1.733	13,8	1.691	12,5	2.314	14,9	2.310	13,7	— 0,2
Oostende	2.223	25,4	2.720	21,7	2.664	19,8	2.862	18,5	2.407	14,2	— 15,9
Belgische havens	3.107	35,5	4.453	35,5	4.355	32,3	5.176	33,4	4.717	27,9	— 8,9
Duinkerke	307	3,5	443	3,5	420	3,1	451	2,9	546	3,2	+ 21,1
Calais	3.541	40,5	5.161	41,1	5.305	39,3	6.097	39,4	7.280	43,1	+ 19,4
Boulogne	1.224	14,0	1.885	15,0	2.448	18,2	2.830	18,3	3.488	20,7	+ 23,3
Dieppe	557	6,4	621	4,9	957	7,1	927	6,0	853	5,1	— 8,0
Franse havens	5.629	64,5	8.110	64,5	9.130	67,7	10.305	66,6	12.167	72,1	+ 18,1
Totaal	8.736	100,0	12.563	100,0	13.485	100,0	15.481	100,0	16.884	100,0	+ 9,1
Dover (GB)							11.032		12.461		+ 12,9

Diverse bronnen.

Markant is dat in 1980, het jaar waarin tal van Franse havens ernstig leden onder de blokkering door vissersschepen, de Belgische kusthavens er niet in slaagden hun marktaandeel op het peil van 1978 te herstellen en dat de grootste Franse havens (Calais en Boulogne) hun marktaandeel nog vergrootten. In 1981 nam de totale passagiersmarkt toe met 1,4 miljoen eenheden (+ 9,1 %). Uitsluitend de Franse havens profiteerden hiervan (+ 18,1 %), terwijl de Belgische havens een achteruitgang van 459.000 passagiers (— 8,9 %) boekten.

De roll-on/roll-off trafiek

In Oostende worden geen tonnages van verscheepte vrachten via de RMT-terminal bekendgemaakt, wat

Tabel 4 : Evolutie van het aantal verscheepte voertuigen-eenheden te Oostende en het aantal voertuigen te Zeebrugge (1965-1981)

Jaartal	Oostende		Zeebrugge	
	Aantal voertuigen- eenheden	Index 1970 = 100	Aantal voertuigen	Index 1970 = 100
1965	181.000	75,1	(a) 20.000	12,3
1970	241.000	100	162.000	100
1975	540.000	224,1	465.000	287,0
1976	608.000	252,3	576.000	355,6
1977	699.000	290,0	672.000	414,8
1978	735.000	305,0	715.000	441,4
1979	821.000	340,7	737.000	454,9
1980	794.000	329,5	839.000	517,9
1981	776.000	322,0	739.000	456,2

(a) Cijfer voor 1966.

Bron : RMT en MBZ.

trouwens het cijfer van de havenbedrijvigheid vermoedelijk met ongeveer de helft drukt. Een benaderende activiteits-indikator wordt geboden onder de vorm van de publikatie van het aantal verscheepte voertuigen-eenheden, waarbij 1 personenwagen gelijkgesteld wordt met 1 voertuigen-eenheid, 1 autocar met 3 eenheden, een vrachtwagen met 4, enz.. In Zeebrugge slaat het gepubliceerd aantal voertuigen op het werkelijk aantal, doch wordt geen onderscheid gemaakt tussen nieuwe of reeds in gebruik zijnde wagens of vrachtwagens. De in tabel 4 opgenomen gegevens kunnen bijgevolg niet opgeteld, noch met elkaar vergeleken worden.

Ter indicatieve titel kan hier aan toegevoegd worden dat het aantal verscheepte vrachtwagens (begeleide en niet-begeleide) voor de jaren 1980 en 1981 in de belangrijkste kanaalhavens bedroeg :

	1980	1981	Evolutie 1980/81 in %
Oostende	158.000	175.000	+ 10,8
Zeebrugge	376.000	294.000	— 21,8
Belgische havens	534.000	469.000	— 12,2
Calais	263.000	313.000	+ 19,0
Boulogne	102.000	89.000	— 12,7
Dieppe	42.000	45.000	+ 7,1
Duinkerke	20.000	60.000	+ 200,0
Franse havens	427.000	507.000	+ 18,7

Diverse bronnen

In Oostende neemt RMT twee derden en de in 1979 gestarte Schiaffino-lijn een derde van deze trafiek voor hun rekening. De tussen 1980 en 1981 in Zeebrugge

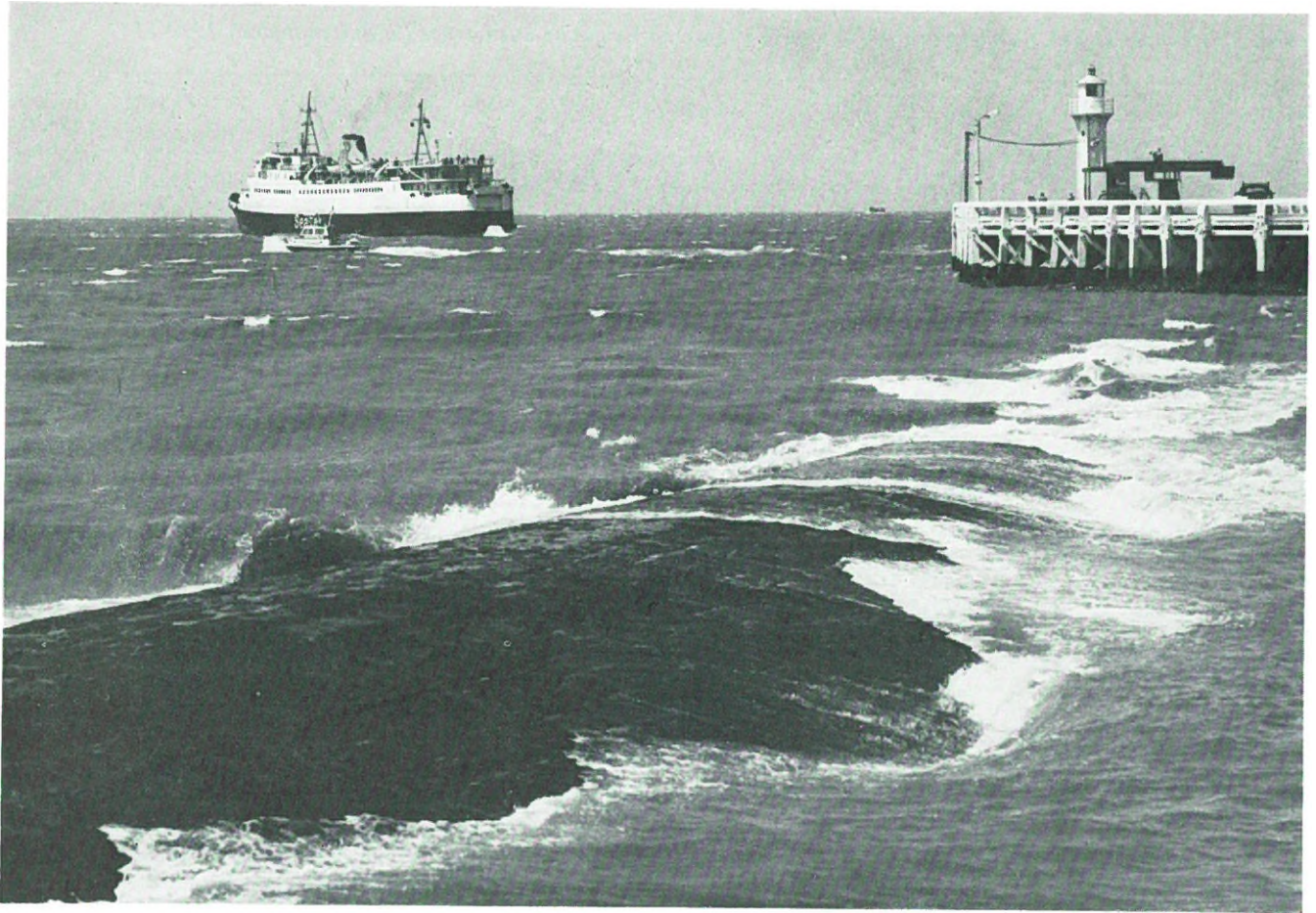


Foto H. Maertens, Brugge



Foto D. Sanders

Tabel 5 : Evolutie van de roll-on/roll-off trafiek in Zeebrugge in ton (1970-1981)

Jaar	Carferry			Treferry			Globale trafiek
	Inkomend	Uitgaand	Totaal	Inkomend	Uitgaand	Totaal	
1970	229.000	263.000	492.000	167.000	183.000	350.000	842.000
1975	1.059.000	1.228.000	2.287.000	135.000	157.000	292.000	2.579.000
1976	1.314.000	1.457.000	2.771.000	153.000	171.000	324.000	3.095.000
1977	1.504.000	1.646.000	3.151.000	186.000	218.000	404.000	3.555.000
1978	1.489.000	1.726.000	3.215.000	159.000	250.000	409.000	3.624.000
1979	1.752.000	2.136.000	3.888.000	164.000	319.000	483.000	4.371.000
1980	1.808.000	2.074.000	3.882.000	165.000	285.000	450.000	4.312.000
1981	1.528.000	2.013.000	3.541.000	160.000	328.000	488.000	4.029.000

Bron : MBZ.

vastgestelde trafiekdaling (— 21,8 %) komt geheel voor rekening van de begeleide voertuigen (hoofdzakelijk op Zuidelijk Engeland georiënteerd verkeer).

In de haven van Zeebrugge wordt naast het aantal voertuigen tevens het behandeld tonnage gepubliceerd. In tabel 5 wordt de roll-on/roll-off trafiek opgesplitst in carferry-verkeer en treferry-verkeer.

De Zeebrugse ambitie om op de eerste plaats een grote ferry-haven voor het vrachtverkeer te zijn, uitte zich in de

gunstige evolutie van de carferry-traffic en in de vermindering van het aantal bediende bestemmingen tussen 1970 en 1979. Nadien, en vooral in 1981, trad er een gevoelige terugloop in, die voornamelijk moet worden toegeschreven aan de sterke daling van de Britse uitvoer naar het Kontinent. Vooral de verbindingen op Dover en Felixstowe kregen rake klappen ; de lijn op Hull boekte in 1981 nog een behoorlijke groei.

Het treferry-verkeer, dat met 488.000 ton in 1981

Tabel 6 : Evolutie van de roll-on/roll-off trafiek in enkele Nederlandse, Belgische en Franse havens in ton (1974, 1978, 1981)

	1974		1978		1981	
	Gewicht in ton	Marktaandeel	Gewicht in ton	Marktaandeel	Gewicht in ton	Marktaandeel
Amsterdam	146.000	1,3	90.000	0,5	80.000	0,4
Rotterdam	2.900.000	25,7	3.725.000	22,6	4.140.000	22,8
Vlissingen	149.000	1,3	494.000	3,0	799.000	4,4
Nederlandse havens	3.195.000	28,3	4.309.000	26,1	5.019.000	27,6
Antwerpen	809.000	7,2	1.386.000	8,4	1.682.000	9,2
Gent	246.000	2,2	289.000	1,8	376.000	2,1
Zeebrugge	2.300.000	20,4	3.624.000	22,0	4.029.000	22,2
Belgische havens (a)	3.355.000	29,8	5.299.000	32,2	6.087.000	33,5
Duinkerke	781.000	6,9	1.364.000	8,3	1.111.000	6,1
Calais	1.137.000	10,1	2.150.000	13,0	2.133.000	11,7
Boulogne	68.000	0,6	544.000	3,3	881.000	4,8
Dieppe	747.000	6,6	1.150.000	6,9	1.080.000	5,9
Le Havre	1.995.000	17,7	1.691.000	10,2	1.883.000	10,4
Franse Havens	4.728.000	41,9	6.899.000	41,7	7.088.000	38,9
Totaal	11.278.000	100	16.507.000	100	18.194.000	100

(a) Gegevens omtrent de ro/ro trafiek in Oostende ontbreken.

Diverse bronnen.

een absoluut rekord sedert de opening van de lijn in 1924 boekte, voldoet blijkbaar aan een specifieke behoefte en heeft dringende nood aan vernieuwing van zowel de maritieme als de haveninfrastructuur. Beslissingen inzake de handhaving en het opnieuw rendabel maken van de lijn worden bestudeerd.

Ten einde een idee te verschaffen over de plaats van Zeebrugge in het geheel van de roll-on/roll-off havens van de Amsterdam-Le Havre range, werd in tabel 6 de evolutie van dit vervoer en van het marktaandeel van de betrokken havens opgenomen. De totale ro-ro markt nam tussen 1974 en 1981 toe van 11,3 tot 18,2 miljoen ton. Het aandeel van de Belgische havens steeg in deze periode van 29,8 tot 33,5 % en dit van Zeebrugge van 20,4 tot 22,2 %.

Andere havens met een stijgend marktaandeel zijn : Vlissingen, Antwerpen, Calais en Boulogne.

De short-sea containertrafiek

In de haven van Oostende worden geen containers volgens de lift-on/lift-off-methode verscheept. De trafiek van containers op de korte vaart in Zeebrugge startte in 1968 bij de opening van de Shortsea Containerterminal. De trafiekevolutie wordt in tabel 7 geïllustreerd.

Tabel 7 : Evolutie van de short-sea containertrafiek in Zeebrugge (1970-81)

Jaarial	Lading in ton		Aantal containers		in TEU
	Inkomend	Uitgaand	Totaal	Werkelijk	
1970	573.000	379.000	953.000	70.672	91.900
1975	585.000	507.000	1.092.000	84.242	110.106
1976	600.000	471.000	1.071.000	79.994	114.485
1977	602.000	574.000	1.176.000	83.038	118.139
1978	603.000	605.000	1.208.000	82.928	113.726
1979	624.000	590.000	1.214.000	86.491	110.343
1980	532.000	551.000	1.083.000	88.189	102.343
1981	435.000	667.000	1.102.000	99.854	133.502

Bron : MBZ.

Uit de gegevens blijkt dat deze trafiek sinds de aanvang van de zeventiger jaren schommelt rond 1,1 à 1,2 miljoen ton, zonder echte groeijaren te kennen. Dit kan ondermeer worden toegeschreven aan de beperkte capaciteit van de betrokken containerterminal en van de British Rail-schepen die de verbinding op Harwich realiseren en ook aan de specificiteit van de trafiek, die zich richt tot een beperkt klantenpotentieel.

De trafiek van bouwmaterialen

Een laatste soort vracht, die zowel voor de haven van Oostende als voor deze van Zeebrugge op de korte vaart van belang is, betreft de invoer van bouwmaterialen, met name zand, grint en hout (zie tabel 8).

Deze trafiek kende in beide kusthavens een relatief aanzienlijke groei deels ingevolge de toegenomen bouwactiviteit en deels omwille van de havenuitbouwwerken. De terugloop die in 1980 intrad komt voor rekening van de economische recessie en de scherpe crisis die de bouw-nijverheid treft.

Tabel 8 : De trafiek van bouwmaterialen in Oostende en Zeebrugge (1965-81) in ton

	Oostende		Zeebrugge	
	Lading in ton	Index 1970 = 100	Lading in ton	Index 1970 = 100
1965	32.000	17,1	383.000	40,6
1970	187.000	100	944.000	100
1975	405.000	216,6	975.000	103,3
1976	702.000	375,4	1.335.000	141,4
1977	833.000	445,5	1.393.000	147,6
1978	818.000	437,4	1.625.000	172,1
1979	941.000	503,2	1.982.000	210,0
1980	892.000	477,0	2.013.000	213,2
1981	840.000	449,2	1.568.000	166,1

Bronnen : Scheepvaartbeweging in de haven van Oostende. Jaarverslagen MBZ.

Ruimtelijke implicaties van de trafiekevolutie op de korte vaart

a. Het passagiers- en carferryverkeer

Zowel te Oostende als te Zeebrugge zijn deze expansieve trafieken op ruimtelijk zeer beperkte oppervlakten gelokaliseerd.

Te Oostende is een belangrijke bijzonderheid dat deze havenactiviteiten voor een groot deel verweven zijn met de activiteiten van de spoorwegen. Spoorwegstation en RMT-terminal vormen als het ware een geheel. Het tekort aan ruimte lag aan de basis van een her-orderen van de ruimte voor het station in 1975. Ook de bouw van de nieuwe Mercatorsluis, het dempen van de Visserskreek en van een wateroppervlak van 0,6 ha nabij de Demeysluis waren gericht op het winnen van parkeerterruimte en op het verbeteren van de toegankelijkheid tot de ro/ro-terminal. Deze maatregelen vermochten nochtans niet het probleem op te lossen, zodat momenteel een commissie, samengesteld uit het Bestuur der Wegen, de Stad Oostende, NMBS, NMVB en RMT deze problematiek ter studie neemt.

Te Zeebrugge zal de uitbouw van de nieuwe westelijke buitenhaven de broodnodige ruimte bieden als parkeerterrein voor Townsend Thoresen die er 2,5 ha in gebruik zal nemen. Tussen het wortheinde van de havendam en van het Westerscheireiland beschikt deze rederij tot dusver over 2 aanlegplaatsen (en een reserve) met een totale terminaloppervlakte van 3,4 ha waarvan slechts 1,5 ha parkeerplaats. Ook North Sea Ferries kan op de westelijke buitenhaven op een oppervlakte van 6 ha terecht, zodat de beperkingen ingevolge de afmetingen van de kleine zeesluis als remmende faktor zullen vervallen. Onlangs nam deze dienst een derde 'freight-only'-schip in dienst en naar verwachting zullen de grote passagiers-ro/ro-schepen die momenteel op Europoort varen op Zeebrugge ingelegd worden. Los van deze projecten zet de Dienst van de Kust de studie voort voor een nieuwe landingsbrug 'double deck/double lane' die een gevoelige vernieuwing van de behandelingstechniek en bijgevolg het inleggen van een nieuwe generatie van schepen zal inhouden. Voor wat de zuivere roll-on/roll-off trafiek betreft, valt de ingebruikname eind 1981 van de Zweedse

kaai, samen met het overbrengen van de SeaRo Terminal en de TRW Terminal te vermelden. De ruimere kaaiterreinen aldaar laten een snellere en meer rationele behandeling van schip en lading toe. Ook werd ruimte voor de trafiek van nieuwe voertuigen geschapen.

b. Het treinferry- en short-sea containerverkeer

De ruimtelijke implicaties van de toekomstige evolutie van deze twee trafieksoorten zijn veel minder concreet dan dit voor het passagiers- en carferry-vervoer het geval is. In het algemeen kan gesteld worden dat de ter beschikking staande oppervlakte van 3,4 ha voor de treinferry trafiek volstaat om de voorziene expansie op te vangen. Wel is de aanlegsteiger aan vernieuwing toe; beslissingen terzake zullen eerlang in samenspraak met de voornaamste Westeuropese spoorwegmaatschappijen worden genomen.

c. De transportzone te Zeebrugge

Oorspronkelijk bedoeld als bufferzone voor de opvang van de verhoogde concentratie aan zwaar wegverkeer dat zich ten gevolge van de ontplooiing van de trafieken op de korte vaart van bij de aanvang der zeventiger jaren te Zeebrugge voordoet, evolueerden de functies waaraan de ontworpen transportzone zal voldoen tot een veel ruimere waaier. De transportzone wordt een polyvalente opslag- en overslagzone, die in zeer nauwe relatie moet staan met de havenactiviteiten.

In functie van de vooropgezette doelstellingen en van meerdere fysieke vereisten zoals nabijheid van de voorhaven, toegankelijkheid langs weg en spoor, enz.) werd een inplantingsplaats gezocht en gevonden ten westen van de Baron de Maerelaan. De betrokken gronden beslaan een oppervlakte van nagenoeg 50 ha. Een eerste fase van circa 14 ha wordt nu gerealiseerd.

d. Een vaste Kanaalverbinding

Sinds enkele jaren neemt de onrust omtrent de bouw van een vaste verbinding tussen Groot-Brittannië en het continent in bepaalde Kanaalhavens toe. De eerste tunnelgedachte werd geopperd door Napoleon in 1802. Na de oprichting in 1872 van de 'Channel Tunnel Company' werden meerdere studies verricht, welke er tot tweemaal aanleiding toe gaven met de werken te starten.

Vooraf politieke factoren hebben tot heden een definitieve uitvoering verhinderd. Vanaf 1978 is op Europees vlak het belang van een verbinding sterk benadrukt. In 1980 heeft de Engelse regering belangstellenden gevraagd om een voorstel in te dienen. In november 1981 zijn de president van Frankrijk en de Britse Prime Minister overeengekomen de bestudering van de ingediende voorstellen tezamen uit te voeren. Tot dusver zijn terzake geen beslissingen genomen.

Het is nog niet uitgemaakt welke de gevolgen inzake trafieken en ruimtegebruik van een vaste Kanaalverbinding in de Westvlaamse havens zou kunnen zijn. Wel wordt verwacht dat de implicaties groter zullen zijn voor het passagiers- dan voor het vrachtverkeer en voor de havens die dicht bij de oeververbinding zijn gelegen dan voor de verder afgelegen havens.

Evolutie van de transoceanische trafieken

Enkel de haven van Zeebrugge kent typische transoceanische trafieken zoals het interkontinentaal containerverkeer en de aanvoer van energetische produkten op grote schaal. Aan de evolutie van elk van deze trafieken wordt hierna aandacht besteed.

Het interkontinentaal containerverkeer

Drie jaar na de ingebruikname van de short-sea terminal werd eind september 1971 de Ocean Containerterminal Zeebrugge geopend. Een oude Zeebrugse ambitie kon hierdoor worden verwezenlijkt: een snelhaven worden van internationale betekenis voor transoceanische diensten. Hoezeer de haven hierin geslaagd is, moge blijken uit de gegevens in tabel 9.

Tabel 9 : De evolutie van het interkontinentaal containerverkeer in Zeebrugge (1975-81)

Jaartal	Lading in ton		Aantal containers		
	Inkomend	Uitgaand	Totaal	Werkelijk	in TEU
1975	250.000	152.000	402.000	38.403	42.438
1976	226.000	122.000	348.000	32.208	33.048
1977	348.000	288.000	636.000	54.828	62.061
1978	501.000	430.000	931.000	76.853	78.055
1979	563.000	392.000	955.000	74.182	79.254
1980	479.000	426.000	905.000	67.958	78.667
1981	600.000	526.000	1.126.000	80.840	88.697

Bron : MBZ.

Tussen 1975 en 1979 groeide de transoceanische containertrafiek van 402.000 tot 955.000 ton. In 1981 werd de kaap van 1 miljoen ton ruim overschreden en was de interkontinentale trafiek voor het eerst groter dan het short-sea containerverkeer. De voornaamste groei-jaren situeren zich rond 1977-78, periode waarin de introductie van de regelmatige dienst op Zuid-Afrika (met derde-generatie containerschepen) een groot aantal lijndiensten op diverse bestemmingen aanzette te beslissen eveneens Zeebrugge in hun vaarschema op te nemen.

Wanneer de evolutie van de globale containertrafiek wordt vergeleken met deze van de overige voornaamste containerhavens in de Hamburg-Le Havre range, dan bekomt men volgend beeld (zie tabel 10).

De containermarkt is een sterke groeiemarkt: tussen 1975 en 1981 nam de trafiek van de 9 beschouwde rangehavens toe van 21 tot 50 miljoen ton hetzij met meer dan 15 % per jaar. De belangrijkste containerhaven van de range, Rotterdam, tevens de grootste containerhaven ter wereld, zag de jongste jaren enigszins haar marktaandeel slinken ten voordele van Antwerpen en Hamburg. Ook Le Havre veroverde een groter marktaandeel. De daling van het Zeebrugse marktaandeel van 5,9 tot 4,0 % in de periode 1975-81 kan grotendeels worden toegeschreven aan de stagnatie van het short-sea containerverkeer. Indien uitsluitend het transoceanisch containervervoer zou beschouwd worden, dan zou het Zeebrugse marktaandeel licht zijn toegenomen.

Tabel 10 : Evolutie van het containerverkeer in de havens van de Hamburg-Le Havre range (1975, 1978, 1981) in ton en aantal containers (TEU)

	1975			1978			1981		
	Gewicht in ton	Aantal Markt-TEU aandeel		Gewicht in ton	Aantal Markt-TEU aandeel		Gewicht in ton	Aantal Markt-TEU aandeel	
Hamburg	2.138.000	332.000	12,8	3.923.000	600.000	15,3	8.100.000	907.000	16,1
Bremen	2.443.000	410.000	15,8	4.816.000	576.000	14,7	6.813.000	812.000	14,4
Amsterdam	300.000	32.000	1,2	300.000	39.000	1,0	670.000	42.000 (a)	0,8
Rotterdam	8.532.000	1.079.000	41,5	13.175.000	1.594.000	40,5	17.050.000	2.100.000	37,3
Vlissingen	267.000	28.000	1,0	469.000	63.000	1,6	946.000	80.000 (a)	1,4
Antwerpen	3.336.000	297.000	11,4	6.732.000	431.000	11,0	7.122.000	795.000	14,1
Zeebrugge	1.494.000	153.000	5,9	2.138.000	193.000	4,9	2.228.000	222.000	3,9
Duinkerke	476.000	38.000	1,5	516.000	40.000	1,0	6.088.000	61.000	1,1
Le Havre	2.006.000	232.000	8,9	3.691.000	395.000	10,0	731.000	612.000	10,9
Totaal	20.992.000	2.601.000	100,0	35.760.000	3.931.000	100,0	49.748.000	5.631.000	100,0

(a) Raming aan de hand van de gewichtstoename 1980-81.

(b) Geëxtrapoleerd op basis van de eerste negen maanden 1981.

Diverse bronnen.

De aanvoer van energetische produkten

Onder deze gemeenschappelijke noemer worden achtereenvolgens besproken : de aanvoer van ruwe aardolie, van steenkool en van LNG in de haven van Zeebrugge.

a. De aanvoer van ruwe aardolie

De bevoorrading van de Texaco-raffinaderij in de Gentse kanaalzone geschiedde van bij de opstarting in 1968 via de haven van Zeebrugge. De aanvoer gebeurde met VLCC's gaande tot 323.000 dwt die met gedeeltelijke ladingen (tot 145.000 ton olie) hun vracht in Zeebrugge losten. De trafiek bereikte een rekord-hoogte in 1974 toen 7,1 miljoen ton aardolie werd gelost, wat meer dan de helft van de totale maritieme trafiek in Zeebrugge vertegenwoordigde. Sindsdien is de Westeuropese petroleumindustrie in een stadium van structurele verandering terechtgekomen. De olieconsumptie daalde gevoelig wat reperkussies had op de aanpassing van de raffinagecapaciteiten en van de lokalisatie van de raffinaderijen. De Belgische import van ruwe aardolie evolueerde als volgt : 36,6 miljoen ton in 1973, 32,7 miljoen ton in 1978, 27,5 miljoen ton in 1981.

In 1980 en 1981 bereikte de petroleumimport in Zeebrugge respectievelijk 4,5 en 3,7 miljoen ton, wat nog slechts 30,2 % en 27,5 % van de haventrafiek vertegenwoordigde. Half januari 1982 werd de raffinage te Gent stilgelegd en na een rentabiliteitsonderzoek werd midden mei 1982 beslist de raffinaderij die over een jaarkapaciteit van 10 miljoen ton beschikte, te sluiten. Momenteel wordt met kandidaat-kopers over de mogelijke overname onderhandeld.

b. De trafiek van vaste brandstoffen

In de beschouwde periode is de kolentrafiek in de haven van Oostende steeds verwaarloosd geweest, dit in tegenstelling tot de vooroorlogse periode toen Engelse en Poolse kolenimport een voornaam element in de haventrafiek vormde en toen er bunkerfaciliteiten werden geboden.

In Zeebrugge steunt de steenkoolaanvoer grotendeels op de activiteit van de plaatselijke kookfabriek. Gezien er de jongste jaren nogal wat steenkolen via de binnenvaart werden aangevoerd, worden in tabel 11 de maritieme- en binnenvaarttraficken opgesplitst ten einde een idee van de globale trafiekevolutie te bekomen. Bij de interpretatie van deze gegevens dient men er bedacht voor te zijn dat het gaat om de som van de kooks- en steenkolentrafiek en dat tevens aan- en afvoercijfers werden geglobaliseerd. Sinds 1978 is een belangrijke heropleving van de activiteit te merken ingevolge de toegenomen kooksexport en de groei van de aanvoer per binnenschip van kolen die in Terneuzen worden gelost. Intussen is begin 1982 gestart met de aanvoer van 250.000 ton kolen in containers, een experiment dat over twee jaar loopt.

Tabel 11 : Evolutie van de trafiek van vaste brandstoffen in Zeebrugge in ton (1965-81)

Jaartal	Maritieme trafiek	Binnenvaart	Globale trafiek
1965	743.000	354.000	1.097.000
1970	488.000	101.000	589.000
1975	316.000	125.000	441.000
1976	278.000	208.000	486.000
1977	174.000	126.000	300.000
1978	146.000	206.000	352.000
1979	404.000	363.000	767.000
1980	374.000	390.000	764.000
1981	368.000	324.000	692.000

Bron : MBZ.

De verwachtingen inzake steenkoolimport in Zeebrugge zijn voor de toekomst hoog gespannen. Met ongeduld wordt gewacht op de ingebruikname van de nieuwe zeeluis en de aanleg van de Seabulk-terminal, waarmee wordt gemikt op de bevoorrading van een nieuw-te-bouwen kookfabriek

(capaciteit 1,2 miljoen ton per jaar) en van andere binnen- en buitenlandse konsumenten, zoals elektriciteitscentrales.

c. De aanvoer van aardgas onder vloeibare vorm

Op 1 maart 1982 is Distrigas nv begonnen met de eigenlijke bouw van de terminal voor aanlanding, opslag en hervergassing van het Algerijns gas dat eind 1985 begin 1986 rechtstreeks langs Zeebrugge moet worden ingevoerd. Deze trafiek kadert in een kontrakt met Algerije inzake de levering vanaf 1982 van 5 miljard m³ aardgas per jaar over 20 jaar. Sinds oktober 1982 wordt dit gas, gedurende een eerste fase waarin een jaarlijkse levering van 2,5 miljard m³ is voorzien, via Montoir bij Saint-Nazaire, aangevoerd.

De binnenlandse verkeersdragers

Tot dusver werd alleen aandacht besteed aan de evolutie van de maritieme trafieken, met andere woorden aan de foreland-verbindingen. Minstens even belangrijk, doch minder spektakulair en wellicht daarom minder besproken, zijn de verbindingen van de haven naar haar achterland en vice versa. Over deze verkeersstromen zijn trouwens minder statistische gegevens beschikbaar. Alleen over het vervoer per spoor en via de binnenscheepvaart is betrouwbaar materiaal voor handen.

Het spoorverkeer

In Oostende werden de jongste jaren omtrent 35.000 ton goederen via het spoor vervoerd. In de haven van Zeebrugge evolueerde het spoorwegverkeer als volgt: (lossingen en ladingen samen):

1965 : 867.000 ton
1970 : 1.688.000 ton
1980 : 1.980.000 ton
1981 : 2.009.000 ton.

De trafiekontwikkeling in Zeebrugge loopt duidelijk parallel met het toegenomen containervervoer (short-sea in eerste instantie, nadien tevens transoceanisch containerverkeer).

Tabel 12 bevat een samenvatting van het goederenverkeer per spoor op de Belgische havens in beide richtingen samen.

Tabel 12 : Het spoorwegverkeer op de Belgische havens in 1980 en 1981

	1980		1981	
	gewicht in ton	aantal wagens	gewicht in ton	aantal wagens
Antwerpen	20.529.000	516.000	20.682.000	500.000
Gent	4.887.000	108.500	4.141.000	86.000
Oostende	35.000	1.600	34.000	800
Zeebrugge	1.980.000	81.300	2.009.000	83.900
Totaal	27.431.000	707.400	26.866.000	670.700

Bron : NMBS.

De aandacht wordt er op gevestigd dat het hier zogenaamd 'zuivere haventrafiek' betreft, namelijk door de NMBS van en naar de havens vervoerde goederen om daar in of uit (zee)schip te worden geladen of gelost. Goederen afkomstig van of bestemd voor de industrie in de havengebieden zijn dus niet ingerekend.

Aan- en afvoer van goederen per spoor naar en van de havens vertoont een vrij belangrijke ongelijkheid. Zo werd in 1981 in Antwerpen en Gent aanzienlijk meer per spoor afgevoerd (respektievelijk 68,4 % en 89,7 %) dan werd aangevoerd. Vooral het vervoer van erts geeft hier de doorslag. In Oostende en Zeebrugge liggen de verhoudingen precies andersom. Het voorbeeld van Zeebrugge is frappant : daar werd 62,9 % van de globale spoortrafiek aangevoerd en 37,1 % afgevoerd. Het is duidelijk dat het hier vooral om containers gaat.

B. De binnenscheepvaart

De evolutie van de binnenscheepvaartactiviteit in de havens van Oostende en Zeebrugge is in tabel 13 weergegeven.

Tabel 13 : De evolutie van de binnenscheepvaart in Oostende en Zeebrugge (1965-81)

Jaar	Oostende		
	Aantal schepen	Lading in ton	Index 1970 = 100
1965	401	157.000	140,2
1970	395	112.000	100,0
1975	165	38.000	33,9
1976	248	79.000	70,5
1977	252	86.000	76,8
1978	248	76.000	67,9
1979	178	55.000	49,1
1980	230	75.000	67,0
1981	219	67.000	59,8

Jaar	Zeebrugge		
	Aantal schepen	Lading in ton	Index 1970 = 100
1965	1.918	719.000	121,5
1970	1.776	592.000	100
1975	1.244	415.000	70,1
1976	1.835	623.000	105,2
1977	1.531	502.000	84,8
1978	1.481	551.000	93,1
1979	1.802	757.000	127,9
1980	1.856	830.000	140,2
1981	1.654	743.000	125,5

Bronnen : Haven van Oostende, MBZ.

Parallel met het spoorwegtransport, is in beide havens de aanvoer per binnenschip veel belangrijker dan de afvoer. In 1981 bijvoorbeeld nam de aanvoer in Oostende 85,6 % en in Zeebrugge 84,1 % van de totale binnenvaarttrafiek voor zijn rekening.

De aanvoer in Oostende behelsde in 1981 vooral zetmeel (31,9 %), veevoeders (23,9 %), stookolie (24,8 %), meststoffen (7,3 %) en grint (6,9 %). De afvoer betreft nagenoeg uitsluitend chemische produkten.

In Zeebrugge bestaat de aanvoer uit steenkolen (51,6 %), bouwmaterialen (34,0 %) en de andere stortgoederen (11,9 %); de afvoer omvat voornamelijk stortgoederen (80,6 %) en vloeistoffen (15,5 %).

Besluit

De havens van Oostende en Zeebrugge kenden in de periode 1965-79 een aanzienlijke activiteitstoename die evenwel ten gevolge van de daling in de wereldhandel in het algemeen en van de trafiekafname op Groot-Brittannië in het bijzonder, sinds 1980 een kentering onderging die meer uitgesproken was dan in andere havens.

De evolutie van de trafieken op de korte vaart — van oudsher de specialiteit van de Westvlaamse havens — verdient vanwege de havenbeheerders bijzondere aandacht:

(a) de havens van Oostende en Zeebrugge hebben blijkbaar moeite hun marktaandeel te behouden in het nochtans sterk expansieve maritieme passagiersverkeer tussen Groot-Brittannië en het Vasteland;

(b) in het roll-on/roll-off- en vrachtwagenverkeer behouden Zeebrugge en Oostende een sterke positie. De in 1981 vastgestelde terugloop van deze trafiek in Zeebrugge wijst

klaarblijkelijk op een verschuiving naar de vaarroutes met de meest gunstige geografische lokaliteit ten aanzien van de grootste Britse bevolkingskernen;

(c) de treinferry- en de short-sea containertrafieken kennen in Zeebrugge een zekere stagnatie.

Kortere vaartijden en een meer recente haven-akkomodatatie oefenen blijkbaar meer aantrekkingskracht op de passagiers- en voertuigtrafiek uit dan de voordelen die uitstekende infrastrukturele achterlandverbindingen bieden. Bepaalde rederijen werken deze tendens nog in de hand door hun grotere en meest-moderne schepen op de kortste vaarroutes in te leggen, waarbij minder aandacht wordt geschonken aan de nood aan trafiekdiversifikatie en aan de dreiging die uitgaat van de toekomstige Kanaaltunnel.

Inzake short-sea-trafieken kampen zowel Oostende als Zeebrugge met ruimtelijke capaciteitsbeperkingen waaraan vooralsnog alleen in Zeebrugge kan verholpen worden: ruimere parkeerzones, nieuwe terminalgebouwen in de nieuwe voorhaven en de voorziene Transportzone bieden binnen afzienbare tijd ruimte voor expansie en bijkomende attractieve troeven.

Inzake transoceanische- en containertrafieken kan de problematiek omtrent de trafiekevolutie in Zeebrugge evenzeer grotendeels tot ruimtegebrek worden herleid. De huidige havenuitrusting biedt geen verdere expansiemogelijkheden; gewacht wordt op de opening van de nieuwe zeesluis en van het achterhavencomplex. De uitrusting van de nieuwe voorhaven wordt evenzeer als onontbeerlijk ervaren.

Zoekt u nieuwe export- of importmogelijkheden ? ...

De gepaste financieringsvorm ? ...

**Indekking tegen wisselkoers-
risico's ? ...**

**Zorg dat u de bank kiest
waar u méér aan hebt.**

Onze KB-specialisten geven u graag advies inzake alle aspecten van de buitenlandse handel.

Bel voor een afspraak. Wij komen graag bij u.



KREDIETBANK

De bank waar u meer aan hebt.

