

DE HAVEN VAN OOSTENDE

G. Sanders

Wetenschappelijk medewerker WES

Inleiding

De Oostendse haven werd zowat een eeuw geleden ontworpen en gebouwd en sindsdien werden er slechts minimale aanpassingen uitgevoerd. Ze is één van de pijlers van de economische onderbouw van de stad en het arrondissement Oostende. Ze is echter momenteel een regressieve pijler die meer dan de nodige aandacht verdient wil ze een kans tot overleven behouden.

In dit artikel worden de toekomstplannen voor de Oostendse haven behandeld. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan de huidige functionele indeling, de trafiekontwikkeling, de sterke en zwakke punten, het renovatieprogramma en haar toekomst na de opening van de Kanaaltunnel.

De huidige functionele indeling

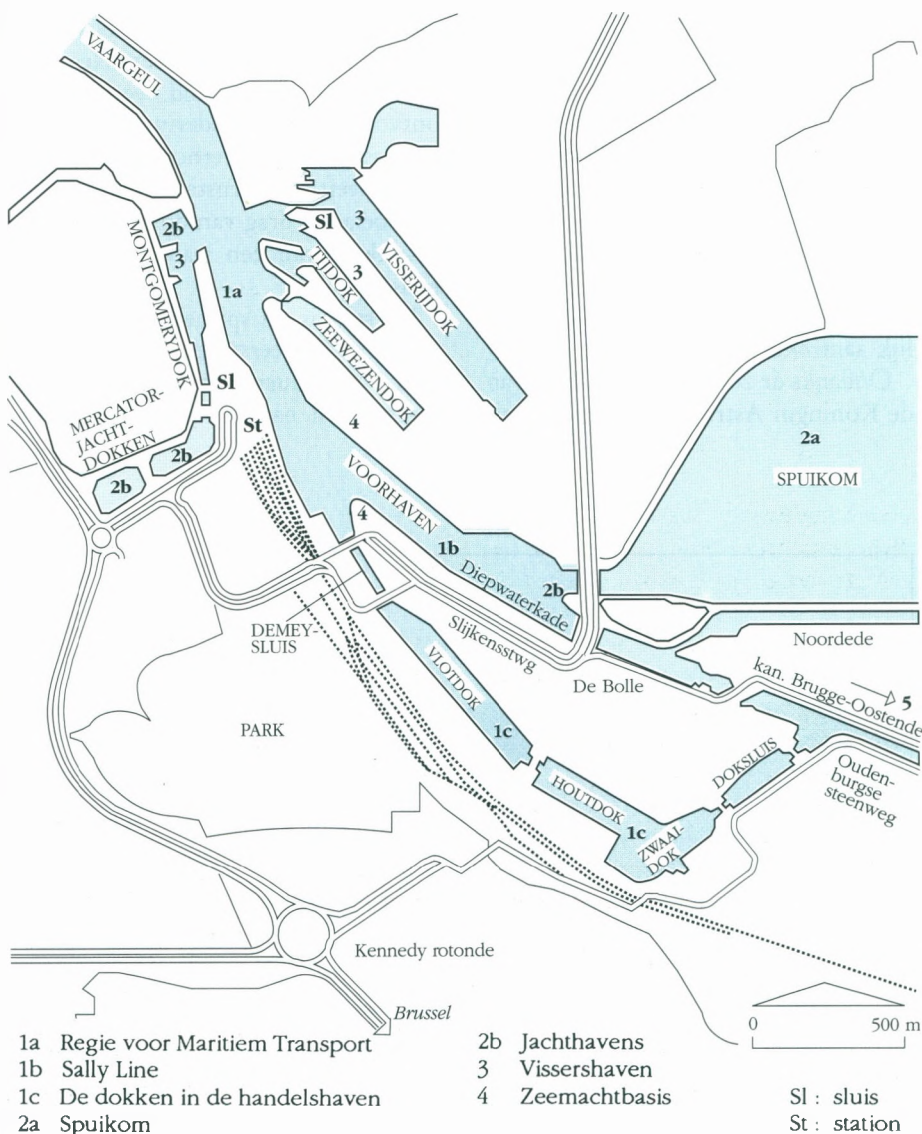
In een haven kunnen verschillende functies worden onderscheiden. Voor de Oostendse haven zijn dit: vervoer, toerisme, visserij, landsverdediging en industrie. Ze worden tevens weergegeven op kaart 1.

A. De vervoerfunctie

Voor de haven van Oostende is de vervoerfunctie nader te precizeren als de overslag van goederen en personen. Lading of passagiers moeten zo ongestoord mogelijk worden uitgewisseld tussen de opeenvolgende schakels in het vervoerknooppunt. De drie belangrijkste componenten zijn:

- de Regie voor Maritiem Transport (RMT) die in de voorhaven met jetfoils en roll-on/roll-off-schepen het vervoer van personen en goederen tussen Oostende en Dover verzorgt;
- Sally Line die in de voorhaven een ro/ro-lijn voor vracht uitbaat tussen Oostende en Ramsgate;

Kaart 1:
Haven van Oostende: huidige functionele indeling



c) de overslag van stuk- maar vooral bulkgoederen langs de diepwaterkade in de voorhaven en in het Vlotdok, het Houtdok en langs het kanaal naar Brugge in de achterhaven.

De diepwaterkade vormt samen met het Vlot- en Houtdok en de kanaalsek-

tie tot Plassendalebrug de 'handelshaven' van Oostende.

Allerhande voorzieningen als infrastructuur die moeten worden getroffen voor een veilige en snelle afhandeling van goederen of passagiers behoren tot de verkeersfunctie van een haven.

De verkeersfunctie is derhalve een essentiële voorwaarde voor de vervoerfunctie.

Nauw verbonden met de vervoerfunctie van een haven is de dienstverlenende functie van uitvoerende of bemiddelende personen.

B. De toeristische functie

De toeristische functie van de Oostendse haven wordt vooral uitgeoefend in de Spuikom, een gebied voor watersport en in de jachthavens. Deze zijn verspreid over de Mercatorjachthaven, een gedeelte van het Montgomerydok en een beperkt deel van de voorhaven bij de Voorhavenbrug.

C. De visserijfunctie

De vissershaven wordt gevormd door het Visserijdok, het Tijdok en een gedeelte van het Montgomerydok.

D. De militaire functie

Het Ministerie van Landsverdediging beschikt over een Zeemachtsbasis in de voorhaven van Oostende.

E. De industriële functie

Onder industriële functie wordt verstaan de aantrekkingskracht van een haven als vestigingsplaats voor industriële activiteiten. Voor de haven van Oostende is deze hoofdzakelijk langs het kanaal Brugge-Oostende gesitueerd. Als belangrijkste kan het chemisch bedrijf CNO/UCB worden vermeld.

Alle functies leveren een bijdrage aan de Oostendse economie. Het is echter onmogelijk om in dit beknopt artikel aan allen aandacht te besteden. De vervoerfunctie is en blijft nog steeds de primaire en meest essentiële functie van een haven. Vandaar dat de verdere bespreking zich hoofdzakelijk hiertoe zal beperken.

Trafiekontwikkeling

Bij de behandeling van de trafieken in de Oostendse haven wordt enkel rekening gehouden met de commerciële vaartuigen. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan de evolutie van het passagiers- en goederenverkeer en aan het marktaandeel van de Oostendse haven in de havenrange Cherbourg-Rotterdam.

De Oostendse haven werd zowat een eeuw geleden ontworpen en gebouwd en sindsdien werden er slechts minimale aanpassingen uitgevoerd. Ze is één van de pijlers van de economische onderbouw van de stad en het arrondissement Oostende. Ze is echter momenteel een regressieve pijler die meer dan de nodige aandacht verdient wil ze een kans tot overleven behouden.

In dit artikel worden de toekomstplannen voor de Oostendse haven behandeld. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan de huidige functionele indeling, de trafiekontwikkeling, de sterke en zwakke punten, het renovatieprogramma en haar toekomst na de opening van de Kanaaltunnel.

A. Passagiersverkeer¹

Het passagiersverkeer in de haven van Oostende wordt verzorgd door de Regie voor Maritiem Transport op de lijn Oostende-Dover. Sinds 1979 opereert te Oostende ook Schiaffino Freight Ferries (nu Sally Line) die in zeer beperkte mate personen meeneemt. De cijfers van Sally Line worden dan ook buiten beschouwing gelaten.

Het passagiersverkeer in de Oostendse haven kent een terugloop van 2,7 miljoen in 1980 naar iets minder dan 1,9 miljoen in 1990. Ook het marktaandeel van Oostende in de havenrange

Tabel 1

De evolutie en het marktaandeel van het passagiersverkeer tussen de haven van Oostende en het Verenigd Koninkrijk in de periode 1980-90 (a)

Jaar	Aantal passagiers (×1.000)	Markt- aandeel (%)
1980	2.703	14,4
1985	2.443	11,3
1986	2.039	9,2
1987	1.925	9,0
1988	2.097 (b)	10,4 (b)
1989	1.860	7,9
1990	1.895	7,8

(a) D. Franco e.a., *Westvlaamse Kusthavens en de Kanaaltunnel. Herkomst- en bestemmingsanalyse van de Kanaaltrafiek*, WES, 1991, blz. 39-43, en eigen berekeningen.

(b) De staking bij P & O European Ferries in Zeebrugge en Calais in 1988 zorgt voor een stijging van het passagiersverkeer via Oostende.

Cherbourg-Rotterdam is sterk gedaald namelijk van 14,4% in 1980 naar 7,8% in 1990. Het passagiersverkeer tussen het Vasteland en het Verenigd Koninkrijk gebeurt vandaag voor bijna de helft van alle trafiek via Calais (tabel 1).

B. Goederenverkeer

Het goederenverkeer is samengesteld uit twee componenten: het ro/ro-verkeer en het 'overig vrachtverkeer'.

De ro/ro-trafiek

Tabel 2 toont de evolutie van de ro/ro-trafiek tussen de haven van Oostende en het Verenigd Koninkrijk tussen 1980 en 1990. Deze gegevens omvatten het totaal aantal vervoerde commerciële voertuigen, zowel begeleide als niet-begeleide. Daarnaast wordt het marktaandeel dat de Oostendse haven vertegenwoordigt in de Cherbourg-Rotterdam range weergegeven².

Het ro/ro-verkeer in de Oostendse haven kent een zeer wisselvallig en qua marktaandeel regressief verloop tijdens de jaren tachtig.

De RMT-trafiek gaat in stijgende lijn tot halverwege de jaren tachtig en gaat daarna, met uitzondering van het jaar 1983³, eerder stelselmatig achteruit. Ze

¹ D. Franco, J. Hemschoote en G. Sanders, *De Westvlaamse kusthavens en de Kanaaltunnel. Herkomst- en bestemmingsanalyse van de Kanaaltrafiek*, WES, 1991, blz. 39-43.

² D. Franco e.a., *op. cit.*, blz. 55-59.

³ In 1988 vonden in Zeebrugge en Calais langdurige stakingen bij de rederij P & O European Ferries. Deze trafiek werd gedeeltelijk naar Oostende afgeleid.

Tabel 2

De evolutie en het marktaandeel van de ro/ro-traffic tussen de haven van Oostende en het Verenigd Koninkrijk in de periode 1980-90

Jaar	RMT			Sally Line			Oostendse haven totaal		
	Vracht-eenheden (×1.000)	Tonnage (×1.000)	Markt-aandeel (%)	Vracht-eenheden (×1.000)	Tonnage (×1.000)	Markt-aandeel (%)	Vracht-eenheden (×1.000)	Tonnage (×1.000)	Markt-aandeel (%)
1980	103	2.452	10,2	14	271	1,4	117	2.723	11,6
1985	144	3.307	8,6	47	881	2,8	191	4.188	11,4
1986	121	2.768	7,1	40	872	2,3	161	3.640	9,4
1987	109	2.556	5,6	49	1.027	2,5	158	3.583	8,1
1988	130	3.047	6,0	62	1.291	2,9	192	4.338	8,9
1989	116	2.720	4,7	70	1.370	2,9	186	4.090	7,6
1990	105	2.491	4,2	61	1.283	2,4	166	3.774	6,6

Bron: D. Franco e.a., *De Westvlaamse Kusthavens en de Kanaaltunnel. Herkomst- en bestemmingsanalyse van de Kanaaltraffic*, blz. 55-59. *Journal de la Marine Marchande*, 19 april 1991, blz. 1.027 en eigen berekeningen.

staat in 1990 opnieuw op het niveau van 1980. Tijdens dezelfde periode kende de ro/ro-traffic tussen het Verenigd Koninkrijk en het Vasteland globaal een groei van gemiddeld 10% per jaar. Dit resulteerde in een meer dan halvering van het marktaandeel van RMT. Met uitzondering van de daling van de traffic in 1990 is de algemene trend van de Sally-traffic daarentegen eerder stijgend; haar marktaandeel blijft echter ongeveer stabiel.

Twee derden van de tonnage komt in 1990 voor rekening van RMT en een derde voor Sally Line. Sally Line wint echter gestadig aan belang.

Overig vrachtverkeer

De traffic-evolutie van het 'overig vrachtverkeer' wordt in tabel 3 geïllustreerd.

Tabel 3

De evolutie van het 'overig vrachtverkeer' in de Oostendse stadshaven in de periode 1980-90 (×1.000 ton)

Jaar	Bouw-materialen	Petroleum-produkten	Chemische produkten en meststoffen	Overige	Totaal
1980	866	256	242	103	1.468
1985	496	156	205	92	949
1986	462	156	214	99	930
1987	493	174	170	83	920
1988	516	214	175	139	1.044
1989	561	206	177	126	1.070
1990	622	216	270	129	1.237

Bron: Havenkapiteindienst, Oostende.

De gegevens betreffen de niet-ro/ro-traffic in de Oostendse stadshaven (in 1.000 ton). Buiten beschouwing worden dus gelaten de RMT-traffic en de ro/ro-traffic in de stadshaven.

Gesteld kan worden dat het 'overig vrachtverkeer' schommelt rond de 1 miljoen ton per jaar maar dat het de afgelopen vier jaar een stijging vertoont. Ongeveer de helft wordt vertegenwoordigd door de verhandeling van bouwmaterialen. Het 'overig vrachtverkeer' wordt dus gekenmerkt door een gebrek aan diversifikatie in de verhandelde goederen.

C. Samenvatting

Circa 80% van alle goederenverkeer in de haven van Oostende staat op naam van ro/ro-activiteiten. Deze vertonen

voor RMT een dalende trend maar voor Sally Line een stijging. Het 'overig vrachtverkeer' is goed voor 20%, kent een lichte stijging en vertegenwoordigt in 1990 reeds 25% van alle goederenverkeer.

Sterkten en zwakten

De sterke en zwakke punten van de Oostendse haven zijn alom gekend⁴.

De ligging aan de open zee en de directe verbinding met het (internationaal) spoorwegennet gelden als sterkte voor de Oostendse haven. Ook de rechtstreekse binding met het autowegennet, de nabijheid van een luchthaven met ter beschikking staande capaciteit en de ligging bij een polyvalente regionale stad zijn troeven van grote waarde. Merkwaardig is echter dat een aantal van deze sterkten wegens hun onvolkomenheid tegelijk een zwakte vormen.

De zwakte van de Oostendse haven kristalliseert zich rond de technisch-infrastructurele kenmerken van de haven en rond de beheersvorm. Teneinde daaraan te verhelpen werd door de GOM-West-Vlaanderen reeds in 1988 een Masterplan voor de renovatie van de haven naar voor gebracht⁵.

⁴ Prof. dr. N. Vanhove en dr. J. Theys, *West-Vlaanderen 2000. Een strategie voor economische ontwikkeling*, Brugge, WES, 1991, blz. 338-341.

⁵ WES, 'Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende', Brugge, WES, *Facetten van West-Vlaanderen*, nr. 31, 1988, 36 blz.

De haven in haar huidige hoedanigheid dateert van rond de eeuwwisseling en aan haar structuur werd sindsdien weinig wezenlijks veranderd. Zo wordt de toegankelijkheid vanuit zee belemmerd door de beperkte diepgang en door het ontbreken van zwaaimogelijkheden voor grotere scheepstypes. Verder is er het gebrek aan parkeerruimte en de storende aansluiting op het autowegennet (A10) die, wegens het ontbreken van een sluitstuk op de ringweg, volledig via het stadscentrum gebeurt.

De toegankelijkheid van de handelshaven en van het kanaal Oostende-Brugge, welke van de voorhaven worden gescheiden door de (bouwvallige) Demeysluis (1905), is verre van ideaal. De beperkte afmetingen van de betreffende sluis, de niet-rechtlijnige ligging van Vlot- en Houtdok ten opzichte van elkaar en de ongunstige oriëntering van de Doksluis ten opzichte van het kanaal bemoeilijken in sterke mate de doorvaart.

De toestand van de handelshaven op zich is overigens uiterst zorgwekkend. Er is een dringende noodzaak tot baggerwerken en tot herstel van de kaaimuren in Vlotdok, Houtdok en Zwaaidok. De terreinen langsheen de dokken zijn vrij ongeordend en bebouwd met doorgaans oude loodsden. Dit biedt geen ernstige mogelijkheden voor moderne vervoersystemen (zoals ro/ro). De aanwezigheid van de Slijkensteenweg in het havengebied zorgt er bovendien voor dat een normale uitbating van de kaden onmogelijk is en dat er vermenging optreedt van havengebonden en niet-havengebonden verkeer.

De ligging van Oostende zelf is enigszins een zwakte: Oostende ligt relatief ver van het Verenigd Koninkrijk. De afstand tussen Oostende en Dover bedraagt immers 110 km, tegenover Calais-Dover met slechts 35 km. De Kanaaltunnel wordt een nieuwe concurrent. Daarentegen is Oostende gunstig gelegen ten opzichte van een aantal interessante oorsprongs- en bestemmingsgebieden in Europa zoals Duitsland.

Tenslotte wordt de huidige verdeelde beheersvorm van de haven eveneens als een zwakte ervaren. De opsplitsing van de haven in meerdere deelgebieden die elk door een andere autoriteit worden beheerd, verzwakt in ernstige mate de positie tegenover hogere overheden en bemoeilijkt bovendien de commerciële promotie.

Het renovatieprogramma van de Haven

De renovatie van de haven van Oostende is reeds gestart. In 1991 worden de aanpassingswerken in de voorhaven uitgevoerd. Het betreft hier hoofdzakelijk verdiepingswerken, versterking van kaaimuren en de verwezenlijking van een zwaikom. Voor RMT werd een nieuwe grotere ro/ro-berth gebouwd voor het ontvangen van de jumboferry 'Prins Filip'.

De investeringen die nog moeten worden uitgevoerd vertegenwoordigen een gezamenlijke kostprijs van ongeveer 7 miljard fr.⁶. Ze kunnen worden gegroepeerd in vijf actiepunten en zijn als dusdanig op kaart 2 aangeduid.

In de eerste plaats dient in de voorhaven de Diepwaterkaai over een lengte van 300 m te worden aangepast, tenein-

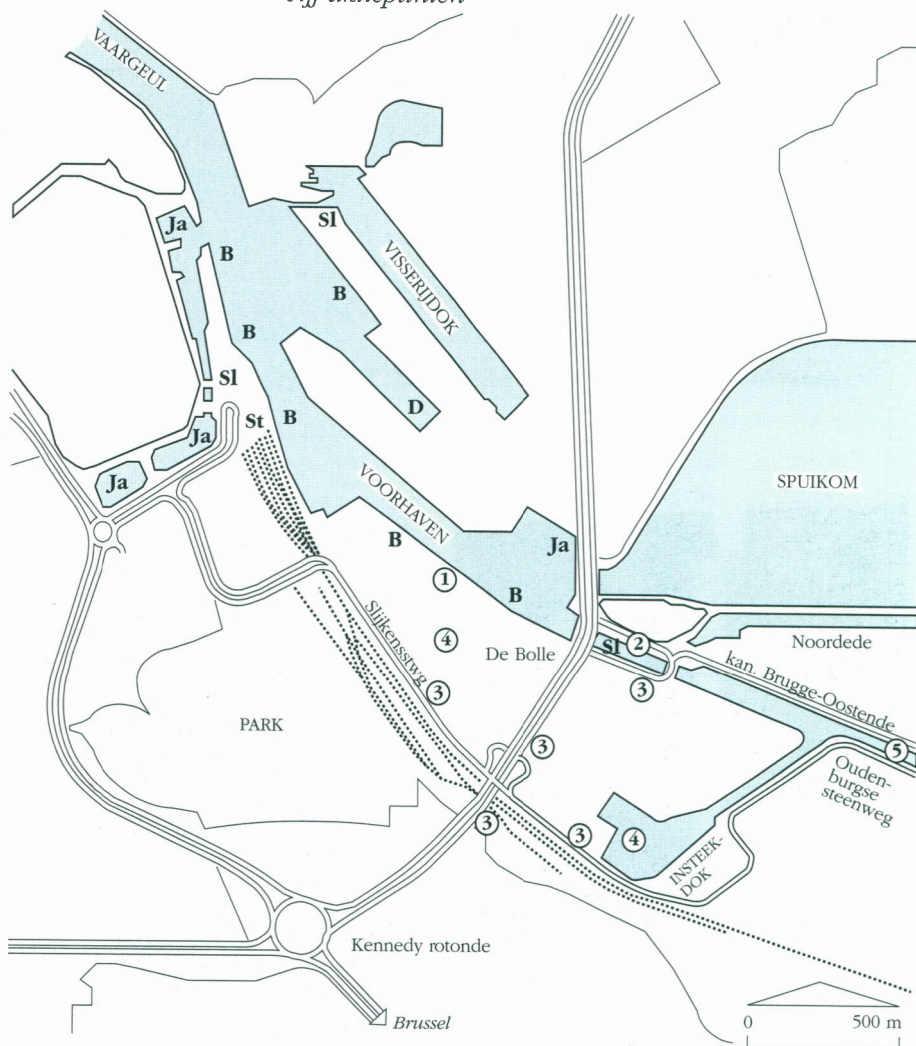
de daar een bijkomende ro/ro-kade te voorzien.

Een tweede punt betreft de bouw van een nieuwe sluis tussen de haven en het kanaal Oostende-Brugge-Gent. Deze sluis wordt gebouwd ter hoogte van het Sas-Slykens en wordt ontworpen voor schepen van 10.000 DWT.

Het derde onderdeel behelst de aanpassing van de verkeersinfrastructuur. Dit punt omvat de voltooiing van de R31 Ring om 'Oostende', met name realisatie van de wegverbinding tussen het Kennedy-verkeersplein en het kruispunt 'De Bolle'. Er komt tevens een tunnel onder de sporenbundel. Verder is er de

⁶ Prof. dr. G. Blauwens, *Kosten-batenanalyse van de havenrenovatie in Oostende*, 1991, 104 blz.

Kaart 2:
Haven van Oostende: toestand na herstructurering, met aanduiding van de vijf actiepunten



B : Ro/Ro - berth Sl : sluis Ja : jachthaven St : station D : droogdok

noodzaak de Slijkensteenweg op te schuiven tot tegen de sporenbundel, wegwerken uitvoeren rond de nieuwe zeesluis en de Oudenburgsesteenweg te doen aansluiten op de verbinding Kennedy-De Bolle. Tenslotte worden tram- en treinsporen aangepast aan de nieuwe wegentracés en aan de nieuwe indeling van de haventerreinen.

Ten vierde komt de herstructurering van de handelshaven aan de orde. Hierbij worden de handelsdokken (Vlotdok en Houtdok) gedempt en verdwijnt de Demeysluis. Het Zwaaidok en de Doksluis zouden worden omgebouwd tot een insteekdok dat in open verbinding staat met het kanaal Brugge-Oostende.

Een vijfde en laatste punt betreft het deel van de haven voorbij de nieuwe zeesluis. Hieronder valt het bevaarbaar maken van het kanaal Oostende-Brugge tot Zandvoorde voor schepen van 10.000 DWT en de onteigening van watergebonden havengronden.

Onderstreept dient evenwel dat de renovatie niet mogelijk is zonder de demping van de handelsdokken en dat dit dempen pas kan gebeuren nadat de nieuwe sluis is voltooid, zoniet zou de verbinding tussen de voorhaven en het kanaal Oostende-Brugge vervallen. Ook de tunnel onder de sporenbundel kan pas worden gebouwd als de handelsdokken (minstens gedeeltelijk) zijn gedempt. Hieruit volgt logischerwijze dat het bouwen van de nieuwe zeesluis vooraan dient te worden gesteld in het werkprogramma en de timing.

De haven van Oostende na de opening van de kanaaltunnel

De ingebruikname van de Frans-Britse Kanaaltunnel in 1993 zal een impact hebben op de haven van Oostende en dit zowel op het vlak van het passagiers- als van het goederenverkeer.

Prognoses⁷ tonen aan dat het passagiersverkeer in de Oostendse haven zeer

kwetsbaar is en waarschijnlijk verder zal dalen. De voetpassagiers, waarin Oostende zeer sterk staat door het feit dat de lijn Oostende-Dover een goede aansluiting heeft op internationale treinverbindingen zoals Londen-Brussel, zullen worden aangetrokken door de SST (Super Snelle Trein)-verbinding onder het Kanaal. Indien de trein-schip/jetfoil-verbinding zou wegvallen, zouden de gevolgen voor het passagiersverkeer in Oostende nog negatiever zijn. Misschien zou Oostende wat passagiers naar zich toe kunnen halen door het feit dat de Zeebrugge-Doverlijn vanaf 1 januari 1992 geen passagiersdienst meer verzekerde. Toch mogen hier geen te grote verwachtingen worden gesteld. Het ontbreken van een passagierslijn vanuit Oostende naar een meer noordelijk gelegen Britse haven (zoals dit voor Zeebrugge wel het geval is) is een zwak punt voor de Oostendse haven na de ingebruikname van de Kanaaltunnel.

Wat het goederenverkeer betreft mag een verdere trafiekgroei worden verwacht.

RMT bezit vooral begeleide vrachten. Deze genieten een belangrijk voordeel op de zogenaamde langere routes (zoals bijvoorbeeld vanuit Oostende), omdat de chauffeurs van deze begeleide vrachten de mogelijkheid hebben om hun wettelijk verplichte rusttijden te nemen. Het is duidelijk dat dit in de veronderstelling is dat de prijsverschillen met de Kanaaltunnel niet te groot zijn.

Sally Line transporteert bijna uitsluitend niet-begeleide vervoer. Voor dit soort vracht is het snelheidsaspect van minder belang. Zodoende zullen de niet-begeleide vrachtwagens in belangrijke mate de bestaande zeeroutes blijven volgen. Toch kan de opkomst van het gekombineerd vervoer (trailers, wissellaadbakken en containers op de trein) deze niet-begeleide trafiek naar de Kanaaltunnel afleiden via de doorgaande internationale lange-afstandsgoederentreinen.

Sally Line verscheept tevens heel wat gevaarlijke goederen en uitzonderlijke transporten. Dit zijn goederentrafieken die in de Kanaaltunnel niet worden toegelaten. Ook RMT vervoert geen goederen die niet door de Tunnel mogen of kunnen worden vervoerd.

Al bij al zal de Kanaaltunnel slechts een tijdelijke groeionderbreking teweeg-



Vlaamse Executieve Openbare Werken en Verkeer

⁷ D. Franco e.a., *op. cit.*, blz. 220-264.

brengen. De haven van Oostende zou in totaal ongeveer 30% van haar trafiek afgeleid zien, maar zal zich in ongeveer 9 jaar herstellen tot haar huidige niveau⁸. Deze redenering houdt rekening met het feit dat het renovatieprogramma ook wordt uitgevoerd. Zoniet is er voor de Oostendse haven als ro/ro-haven geen toekomst weggelegd.

Besluit

De ekonomie van Oostende is naast het toerisme nog steeds geënt op de haven. De vervoerfunctie is de motor van de Oostendse haven. De oude haven is meer dan dringend aan renovatie toe. Oostende staat derhalve voor een belangrijk decennium wil het zijn haven als pijler van zijn economische bedrijvigheid behouden.

Wat het passagiersverkeer betreft zal Oostende moeilijk zijn positie kunnen handhaven zo er niet op een meer noordelijk gelegen Britse haven wordt gevaren. Mits een efficiënte marketing zullen de autopassagiers verder Oostende als Kanaalhaven gebruiken; voet- en buspassagiers zullen eerder de Kanaal-tunnel of andere routes verkiezen.



Openbare Werken en Verkeer

Het ro/ro-goederenverkeer, zowel begeleid als niet-begeleid heeft een toekomst in Oostende op voorwaarde dat de haven jumboschepen kan ontvangen, de handelshaven geherstructureerd en de wegeninfrastructuur aangepast wordt.

Het 'overig vrachtverkeer' mag een groei verwachten indien de nieuwe zeesluis wordt gebouwd en terzelfdertijd hierdoor de toegang tot het kanaal Oostende-Brugge wordt verbeterd. Landinwaarts voorbij de nieuwe zeesluis

bevindt zich meer dan 200 ha beschikbare grond voor havengebonden industrie.

De kosten-batenanalyse heeft bewezen dat de Oostendse renovatiewerken een verantwoorde investering vormen. Ze moeten vóór het einde van deze eeuw voltooid zijn. Deze werken moeten tevens worden gekoppeld aan een nieuwe beheersvorm voor de haven.

⁸ D. Franco e.a., *op. cit.*, blz. 273.



west - vlaamse elektriciteitsmaatschappij

intercommunale vereniging

Hoogstraat 37 - 8000 Brugge

tel. 050 / 33 79 51

wij zorgen voor energie, verwarming en

ontspanning,

ook op de meest landelijke gebieden.

ELEKTRICITEIT - AARDGAS - KABELTELEVISIE