

Case-studies

Personen- en goederentrafiek over het kanaal

* Dit artikel is overgenomen uit 'Brugge-Zeehaven', 2, met toestemming van de auteur en de uitgever.

Dr. N. VANHOVE

Adjunkt-Direkteur WER-WES

De recente beslissing van Groot-Brittannië tot toetreding tot de EEG stelt de verbindingen tussen Groot-Brittannië en het Europese continent en meer bepaald tussen Groot-Brittannië en de EEG in een nieuw daglicht. Een algemeen progressieve versnelling van de personen- en goederentrafiek ligt in de lijn van de verwachtingen. Deze versneling zal zich zelfs voltrekken lang voor de realisatie van de geplande kanaaltunnel.

Uiteraard zullen niet alle EEG-zeehavens eenzelfde stroomversnelling uit dien hoofde ondergaan. Deze zal zich vooral acuut stellen voor deze havens die de ingangspoort vormen van Engeland tot de EEG. Meer concreet gaat het om de verbinding tussen Engeland en de Brest-Amsterdam range. In deze zone liggen niet minder dan zeven Franse, twee Belgische en drie Nederlandse zeehavens die voor de personen- en goederentrafiek een min of meer uitgesproken rol vervullen.

Onze bijdrage zou erg onvolledig zijn zonder te wijzen op de bestaande luchtverbindingen. Ook inzake dit transportmiddel zijn een aantal veranderingen te verwachten.

Op basis van een enquête bij de lucht- en zeehavens hebben wij getracht een beeld te schetsen van de huidige structuur en omvang van het passagiersverkeer en de goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de Brest-Amsterdam range¹. In bepaalde gevallen was de vergelijkbaarheid van de cijfers niet steeds mogelijk. De nodige bijzonderheden terzake kunnen in deze korte bijdrage niet worden aangegeven. Niettegenstaande de moeilijkheden is het mogelijk een duidelijk beeld te geven van de omvang, geografische structuur en evolutie van de voornaamste grote componenten.

HET PERSONENVERKEER TUSSEN HET VERENIGD KONINKRIJK EN DE BREST-AMSTERDAM RANGE

A. Het personenverkeer over zee

Inzake het personenverkeer dringt zich allereerst een overzicht op van de bestaande regelmatige lijnen. Wat dit punt betreft, moet een onderscheid worden gemaakt tussen passagierslijnen, car-ferry-lijnen en hovercraft-lijnen. Om een syntetisch beeld te bekomen zijn deze gegroepeerd in tabel 1 en grafisch voorgesteld op kaart 1.

Dit overzicht geeft uiteraard slechts een gedeelte van de intensiteit, vermits geen rekening werd gehouden met het aantal overtochten per dag. Uit tabel 1 en de beschikbare partiële informatie kunnen wij nochtans stellen dat de passagierslijnen in de eerste plaats op Noord-Frankrijk zijn georiënteerd. Dit geldt zowel voor de passagierslijnen als voor de car-ferry-lijnen. De hovercraft-lijnen worden tot op heden enkel op Noord-Frankrijk ingelegd.

Tussen het Verenigd Koninkrijk en Noordwest-Europa doet zich een intens passagiersverkeer over zee voor. Laten wij echter vooraf de trafiek nagaan tussen het Verenigd Koninkrijk, enerzijds, en Frankrijk, België en Nederland anderzijds.

In 1970 werden in het totaal 8.724.000 overtochten van en naar Franse, Belgische en Nederlandse havens genoteerd. Dit betekent nagenoeg 4.362.000 reizigers in beide richtingen.

Op basis van de inlichtingen verstrekt door de 'Office of Population Censuses and Surveys', verkrijgen wij een eerste idee over de werkelijke spreiding van het passagiersverkeer (zie tabel 2).

¹ Hierbij houden wij eraan de havenautoriteiten te bedanken voor de snelle wijze waarop het nodig statistisch documentatiemateriaal werd overgemaakt.

1. De regelmatige passagierslijnen tussen het Verenigd Koninkrijk en de zeehavens van de Brest-Amsterdam range, 1971

| Haven | Passagierslijnen | | Car-ferry-lijnen (b) | | Hovercraft-lijnen | |
|------------------|---------------------|--|-------------------------------|--|-------------------|------------------------|
| | Bestemming | Beherende maatschappij | Bestemming | Beherende maatschappij | Bestemming | Beherende maatschappij |
| Amsterdam | — | — | Immingham Immingham | TOR-line Anglo-Norse Ferry-Service | — | — |
| Scheveningen | — | — | — | — | — | — |
| Rotterdam | — | — | Hull Felixstowe Harwich | North Sea Ferries Transport Ferry Service British Railways/Stoom- vaartmij. Zeeland | — — — | — — — |
| Brugge/Zeebrugge | — | — | Dover Hull (c) | Townsend Ellerman's Wilson line | — — | — — |
| Oostende | Dover Folkestone | Regie voor mari- tiem transport Regie voor mari- tiem transport | Dover Harwich | Regie voor maritiem transport Regie voor maritiem transport | — — | — — |
| Duinkerke | — | — | Dover Harwich | SNCF-British Railways SNCF-British Railways | — — | — — |
| Calais | Dover Folkestone | British Railways SNCF/SAGA | Dover Dover Dover | SNCF/SAGA Townsend-Thoresen British Railways | Ramsgate Dover | Hoverlloyd Seaspeed |
| Boulogne | Folkestone | Sealine (a) | Dover | Sealine (a) | Dover | Seaspeed |
| Dieppe | — | — | Newhaven | Armement Naval SNCF | — | — |
| Le Havre | Southampton | La Cie Générale Transatlantique (d) | Southampton Southampton | Thoresen Normandy Ferries | — — | — — |
| Cherbourg | — | — | Southampton | Townsend Thoresen | — | — |
| Brest | — | — | — | — | — | — |

(a) Associatie tussen de Britse en de Franse spoorwegen.

(b) De car-ferry-lijnen leggen veelal een gemengd vervoer in, zoals passagiers- en wagen- en/of wagen- en goederenverkeer.

(c) Voorzien voor 1972. De nieuwe lijn Zeebrugge-Hull van North Sea Ferries Ltd. zal na een aanvangsperiode in 1972, naast het vrachtvervoer de lijn eveneens toegankelijk maken voor passagiersverkeer.

(d) Speciaal geval.



Foto CGT - Brussel

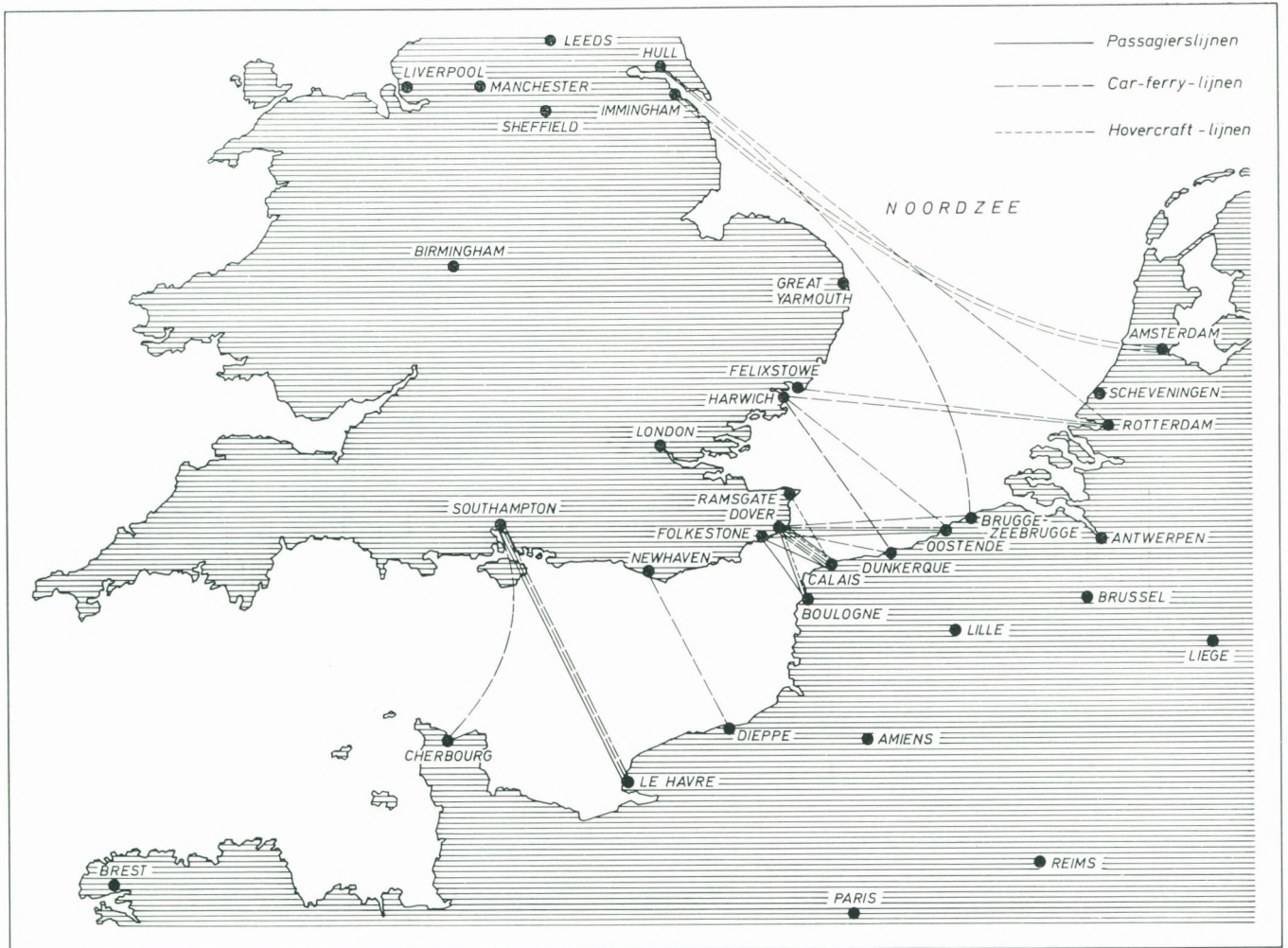
Vlieghaven



Foto L. Van Rafelghem

Car-ferries Oostende

Kaart 1: De passagierslijnen tussen het Verenigd Koninkrijk en de zeehavens van de Brest-Amsterdam range, 1971



WES 200972

2. Het passagiersverkeer overzee tussen het Verenigd Koninkrijk en de Franse, Belgische en Nederlandse zeehavens (boot + hovercraft) ($\times 1.000$), 1950-70

| Jaar | Frankrijk | | België | | Nederland | |
|------|-----------|-------|--------|-------|-----------|-------|
| | Aantal | Index | Aantal | Index | Aantal | Index |
| 1950 | 1.666 | 66,4 | 394 | 29,5 | 367 | 58,4 |
| 1955 | 1.984 | 79,1 | 816 | 61,2 | 659 | 104,9 |
| 1960 | 2.509 | 100,0 | 1.334 | 100,0 | 628 | 100,0 |
| 1965 | 3.644 | 145,2 | 1.977 | 148,2 | 623 | 99,2 |
| 1969 | 4.408 | 175,7 | 2.304 | 172,7 | 944 | 150,3 |
| 1970 | 5.049 | 201,2 | 2.608 | 195,5 | 1.067 | 169,9 |

Bron : Office of Population Censuses and Surveys.

Uit tabel 2 zijn twee belangrijke vaststellingen af te leiden :

1. De trafiekverdeling over de Franse, Belgische en Nederlandse havens is erg ongelijk. De Franse havens vertegenwoordigen 58 %, de Belgische havens 30 % en de Nederlandse havens 12 %.

2. De trafiekevolutie valt in het nadeel van de Nederlandse havens uit. Gedurende de periode 1960-70 be-

droeg het groeiritme per land : voor Frankrijk 7,3 % ; voor België 7,0 % en voor Nederland 5,5 %.

Bijgaande grafiek 1 wijst er evenwel op dat de groei per zone voor de periode 1950-60 anders ligt dan voor de periode 1960-70. Hiernavolgende cijfers hebben betrekking op de periode 1950-60 : Frankrijk 4,2 % ; België 13,0 % ; Nederland 5,5 %.

Zoals te verwachten vertegenwoordigen de havens van de Brest-Amsterdam range praktisch de totaliteit van de trafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de drie beschouwde landen op het kontinent. Binnen deze zone zijn er twee concentratiepunten, namelijk Calais en Oostende². Beide havens maken ruim de helft van het passagiersverkeer uit. In tweede orde moet men hier Rotterdam en Boulogne aan toevoegen (zie tabel 3). De vier vermelde havens totaliseren zodoende 78 % van de range. Merk verder op dat de haven van Zeebrugge in vrij korte tijd opgeklommen is, samen met Dieppe, tot het vijfde penetratiepunt op het kontinent, met circa 6 % van de markt.

Ten aanzien van de havens van Calais en Boulogne moet speciaal de aandacht worden getrokken op het hovercraftverkeer dat zeer recent zijn intrede heeft gedaan. Niettegenstaande zijn bijzonder kort bestaan, heeft deze nieuwe transportvorm reeds een zeer belangrijke plaats ingenomen in het personenverkeer overzee tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europees kontinent.

² Voor de haven van Oostende vertegenwoordigen de pakketboten 1.322.000 passagiers.

| | Calais | Boulogne |
|------|---------|----------|
| 1968 | — | 27.000 |
| 1969 | 296.000 | 120.000 |
| 1970 | 496.000 | 334.000 |

Hiermede vertegenwoordigt de hovercraft reeds 9 % van de markt overzee. Gedurende de eerste acht maanden van 1971 werd een felle expansie van het hovercraft-verkeer waargenomen. Te Calais steeg de trafiek met 45 % en te Boulogne met 32 %.

Niettegenstaande deze felle competitie hebben de Belgische havens Oostende en Zeebrugge tijdens het jongste verleden hun positie weten te handhaven.

3. Het passagiersverkeer overzee tussen het Verenigd Koninkrijk en de havens van de Brest-Amsterdam range, 1950-70 ($\times 1.000$) (Boot + Hovercraft)

| Haven | 1950 | 1955 | 1960 | 1965 | 1969 | 1970 |
|--------------|----------|------|-------|-------|-------|-------|
| Amsterdam | n.b. (a) | n.b. | n.b. | 7 | 60 | 69 |
| Scheveningen | — | — | — | — | — | — |
| Rotterdam | n.b. | n.b. | n.b. | 612 | 875 | 992 |
| Zeebrugge | — | — | — | — | 365 | 496 |
| Oostende | 420 | 817 | 1.316 | 1.937 | 1.960 | 2.133 |
| Duinkerke | 167 | 183 | 227 | 245 | 207 | 232 |
| Calais | 741 | 712 | 1.301 | 1.741 | 2.108 | 2.496 |
| Boulogne | — | 698 | 864 | 1.054 | 1.009 | 1.213 |
| Dieppe | 435 | 439 | 320 | 433 | 479 | 499 |
| Le Havre | — | 61 | 68 | 168 | 360 | 348 |
| Cherbourg | — | 1 | 1 | 199 | 255 | 274 |
| Brest | — | — | — | — | — | — |

(a) n.b. = niet bekend.

B. Het personenverkeer per vliegtuig

Tussen het Verenigd Koninkrijk en de drie beschouwde landen werd er in 1970 een personentrafiek van 4.490.000 personen geregistreerd, in beide richtingen samen (de ingaande en uitgaande trafiek is nagenoeg in evenwicht). Hiermede vertegenwoordigt het luchtverkeer 34 % van het totaal personenverkeer tussen de twee beschouwde zones. Dit aandeel is sinds 1960 vrijwel konstant gebleven variërend tussen 33 à 35 %. Voorheen was het aandeel van de luchtvaart veel lager (zie tabel 4).

4. Het passagierverkeer per vliegtuig tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk België-Nederland, 1955-70 ($\times 1.000$,

| Jaar | Frankrijk | | België | | Nederland | | Totaal vluchtvaart | Totaal zeevaart | Luchtvaart zeevaart | $\times 100$ |
|------|-----------|-------|--------|-------|-----------|-------|--------------------|-----------------|---------------------|--------------|
| | Aantal | Index | Aantal | Index | Aantal | Index | | | | |
| 1955 | 601 | 42,4 | 115 | 34,1 | 213 | 46,5 | 929 | 3.459 | 26,9 | |
| 1960 | 1.416 | 100,0 | 337 | 100,0 | 458 | 100,0 | 2.211 | 4.471 | 49,5 | |
| 1965 | 1.865 | 131,7 | 697 | 206,8 | 783 | 171,0 | 3.345 | 6.244 | 53,6 | |
| 1968 | 1.879 | 132,7 | 731 | 216,9 | 1.037 | 226,4 | 3.647 | 7.656 | 47,6 | |
| 1970 | 2.366 | 167,1 | 818 | 242,7 | 1.306 | 285,2 | 4.490 | 8.724 | 51,5 | |

Dit totale passagiersverkeer is evenwel slechts in beperkte mate gericht op luchthavens die in directe competitie treden met het zeeverkeer (zie tabel 5). Men mag aannemen dat deze competitie direct speelt voor de luchthavens Le Touquet, Calais en Cherbourg in Frankrijk, Oostende in België en mits veel goede wil voor Rotterdam in Nederland. Deze luchthavens vervullen een belangrijke rol op het vlak van het toeristisch verkeer. Voor de luchthavens Lille, Brussel en Schiphol wordt de keuze tussen boot en vliegtuig minder urgent gesteld. Zij blijft evenwel aanwezig; de trafiek is een mengvorm van toeristisch en zakenverkeer.

Tussen de twee onderscheiden groepen luchthavens is de ontwikkeling van het personenverkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk er ongelijk. De Franse toeristische luchthavens en de luchthaven van Oostende lijden duidelijk een terreinverlies op een expansieve markt. Twee redenen verklaren deze teruggang.

In de eerste plaats vervangen vele directe chartervluchten de vroegere gemengde indirecte vluchten met toeristische regionen als bestemming. In de tweede plaats vormt de hovercraft, met zijn tijdsbesparing, een belangrijke mededinger voor het vliegtuig.

C. De begeleide auto's

1. Zeeverkeer

Bij de analyse van tabel 1 bleek reeds het groot aantal car-ferry-lijnen tussen Groot-Brittannië en de Brest-Amsterdam range. Hieruit kan een belangrijk verkeer van begeleide auto's worden afgeleid³. In 1970 bedroeg dit aantal voor het geheel van de Belgische en Franse havens 1.247.000 (de gegevens voor de Nederlandse havens zijn onbeschikbaar). Met betrekking tot deze speciale vorm van passagiersverkeer zijn uit tabel 6 een aantal punten van betekenis af te leiden.

a. De trafiekontwikkeling inzake begeleide voertuigen overzee verloopt globaal genomen sneller dan voor het passagiersverkeer.

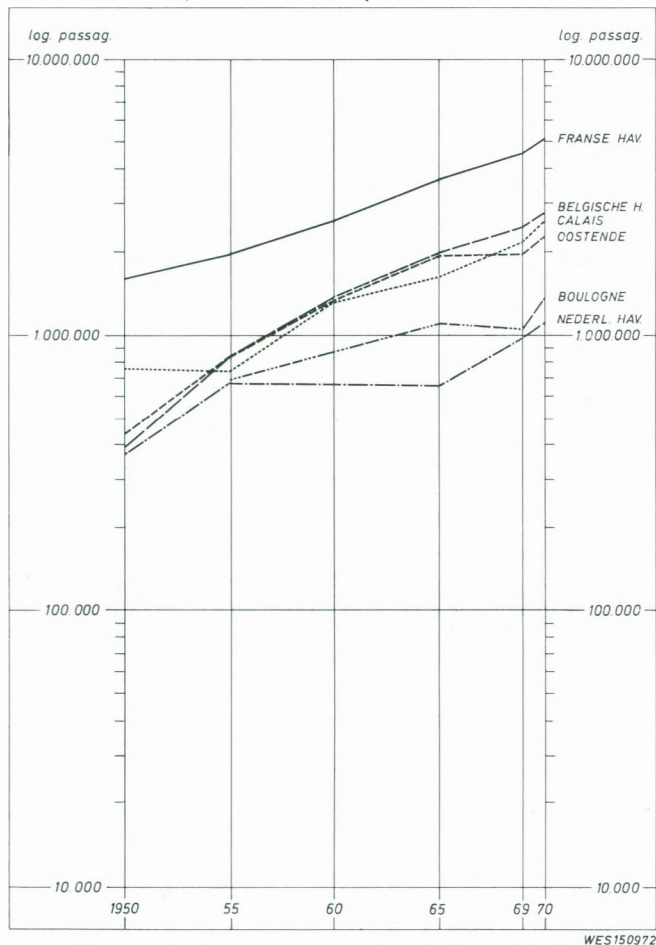
b. Het zwaartepunt in de trafiek van begeleide auto's ligt, net zoals voor het personenverkeer, bij de Franse havens.

c. Gedurende de jongste 20 jaar heeft België zijn positie binnen de beschouwde range in belangrijke mate verbeterd.

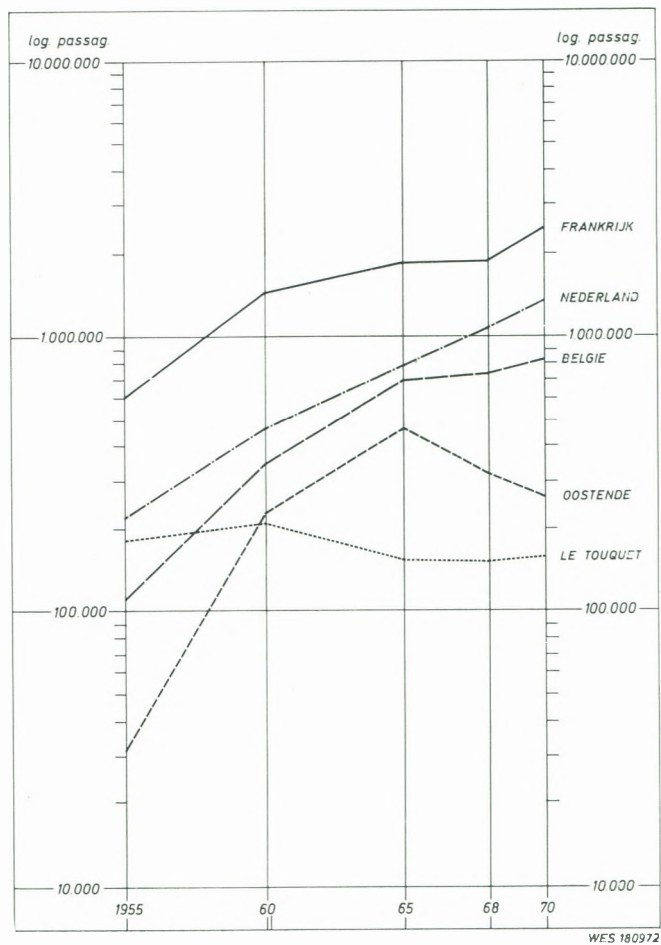
d. De trafiek is verder gekoncentreerd op 4 punten; twee hiervan liggen in Frankrijk (Calais en Boulogne), terwijl Oostende en Zeebrugge eveneens twee belangrijke concentratiepunten vormen.

³ In bepaalde gevallen zoals voor Zeebrugge, zijn begeleide vrachtwagens hierin begrepen.

Grafiek 1: Het passagiersverkeer over zee tussen het Verenigd Koninkrijk en de Franse, Belgische en Nederlandse zeehavens, 1950-70 (boot en hovercraft)



Grafiek 2: Het passagiersverkeer per vliegtuig tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, België en Nederland, 1955-70



2. Luchtverkeer

Het aantal begeleide voertuigen, die van en naar het Verenigd Koninkrijk worden gebracht per vliegtuig, is beduidend kleiner dan voor het zeevaartverkeer. Daarenboven is het aantal regelmatige air-feries die kustluchthavens aandoen, bijzonder klein.

| | 1965 | 1970 |
|--------------|--------|--------|
| Schiphol | — | — |
| Rotterdam | 5.000 | 3.000 |
| Oostende | 16.000 | 11.000 |
| Calais-Marck | 14.000 | — |
| Le Touquet | 32.000 | 17.000 |
| Cherbourg | 10.000 | — |

Deze enkele cijfers wijzen niet enkel op een marginale betekenis van de luchtvaart in het geheel van de trafiekstroom van begeleide auto's, doch zij tonen daarenboven aan hoe het luchtverkeer in absolute cijfers aan betekenis verliest. Voor elk van de hiervoor vermelde luchthavens is de trafiek van de begeleide voertuigen in 1970 merkelijk kleiner dan in 1965. Voor twee Franse havens is het aantal regelmatige car-ferry-lijnen zelfs verdwenen.

HET GOEDERENVERKEER

Naar analogie met de passagierslijnen zou men een overzicht kunnen geven van de regelmatige goederenlijnen met haven van bestemming en behorende maatschappij.

Gezien echter deze lijst bijzonder lang zou uitvallen en bepaalde lijnen verscheidene havens op hun traject aandoen, hebben wij het verkieselijk geacht een niet-nominatief overzicht te geven, zonder onderscheid naar specialisatie. Eind 1971 waren er tussen de beschouwde range en Groot-Brittannië 100 regelmatige vrachtlijnen. De spreiding van deze regelmatige lijnen over de Westeuropese havens vertoont volgend beeld. De car-ferry-lijnen vervat in tabel 1 zijn hierin niet hernoemen.

| | | | |
|--------------|-------|-----------|---|
| Amsterdam | 5 | Calais | — |
| Scheveningen | 1 | Boulogne | 1 |
| Rotterdam | 47 | Dieppe | 2 |
| Antwerpen | 13 | Le Havre | 7 |
| Gent | 6 | Rouen | 5 |
| Zeebrugge | 2 (5) | Cherbourg | — |
| Oostende | 1 | Brest | — |
| Duinkerke | 10 | | |

Hieruit blijkt duidelijk dat het zwaartepunt van de regelmatige goederenlijnen tussen het Verenigd Koninkrijk en Noordwest-Europa gelegen is tussen Duinkerke en Rotterdam. In dit opzicht vertoont de goederentrafiek een totaal ander gedragspatroon dan de personenverkeer. De personenverkeer is vooral georiënteerd op deze punten die een snelle overvaart garanderen. De goederentrafiek richt zich op de havens met een sterk industrieel achterland.

Gedurende de jongste maanden, mede door de beslissing van Engeland om tot de EEG toe te treden, kwam Zeebrugge in de aktualiteit. Begin januari 1972 startte de nieuwe containerlijn Zeebrugge-Tilbury van de Comar



Archief MBZ

Zeebrugge Terminal

Container Line. Binnenkort worden vanuit Zeebrugge nog twee andere scheepvaartlijnen geopend, die allebei Hull als bestemming hebben. Deze twee nieuwe lijnen worden geëxploiteerd door Ellerman's Wilson Line Ltd, enerzijds en North Sea Ferries, anderzijds. Beide lijnen zijn aanvankelijk bestemd voor vrachtvervoer en zullen vanaf midden 1972 zich eveneens inlaten met het passagiersverkeer. Thans beschikt Zeebrugge reeds over een treinferry-dienst Zeebrugge-Harwich en een containerdienst Zeebrugge-Harwich. Beide lijnen worden geëxploiteerd door British Rail in samenwerking met de Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats.

Deze goederenlijnen vertegenwoordigen in 1970 samen met de onregelmatige vaart ongeveer 40 mln ton. Hieruit blijkt onmiddellijk de uitzonderlijke betekenis van het Ver-

enigd Koninkrijk voor het maritiem verkeer voor landen gelegen aan de Noordzee.

In tabel 7 volgt een syntetisch overzicht van de in- en uitgaande bewegingen voor 1970; in tabel 8 wordt de evolutie geschetst tussen 1960 en 1970. Welke tegenstellingen zijn uit beide tabellen af te leiden?

1. In tegenstelling tot het passagiersverkeer ligt het zwaartepunt van de goederentrafiek, binnen de beschouwde range, in Nederland. De Nederlandse havens maken drie vijfde van de trafiek uit. De trafiek met de Franse havens is daarentegen relatief beperkt.

2. In elk van de drie zones is de uitgaande beweging groter dan de ingaande beweging. Een zeer belangrijk gedeelte (11,9 miljoen) van de uitgaande trafiek van Nederland heeft betrekking op tankvaart.

5. Het passagiersverkeer per vliegtuig tussen het Verenigd Koninkrijk en enkele kustluchthavens van de Brest-Amsterdam range, 1950-70 ($\times 1.000$)

| Luchthaven | 1955 | 1960 | 1965 | 1968 | 1970 |
|--------------|--------|---------|---------|---------|-------|
| Schiphol | n.b. | n.b. | 518 | 704 | 873 |
| Rotterdam | — | 129 | 280 (a) | 380 (a) | 368 |
| Oostende | 31 (b) | 231 (b) | 458 | 317 | 266 |
| Lille | — | — | 7 | 8 | 12 |
| Calais-Marck | 42 | 87 | 54 | 24 | 1 (c) |
| Le Touquet | 175 | 201 | 158 | 153 | 161 |
| Cherbourg | — | — | 35 | 58 | 1 |

(a) Voor de jaren 1965 en 1968 hebben de cijfers betrekking op het totaal van de luchtpassagiers via Zestienhoven. Het verkeer naar Groot-Brittannië bedraagt hiervan iets minder dan 90 %.

(b) Totaal passagiers. Het percentage met andere bestemmingen dan het Verenigd Koninkrijk is evenwel zeer klein.

(c) Privé- en taxivluchten.

3. Binnen de zone is de trafiek bijzonder sterk gekoncentreerd te Rotterdam. In tweede orde dienen Antwerpen en Amsterdam vermeld.

4. In het geheel van de range bekleedt Zeebrugge de vijfde plaats en heeft tijdens de jongste 10 jaar een felle trafiekontwikkeling op Groot-Brittannië doorgemaakt.

5. Voor elk van de drie deelzones is de groei van de trafiek op Groot-Brittannië snel geëvolueerd; hiernavolgende jaarlijkse groeicijfers van het jongste decennium zijn pertinent:

| | |
|----------------------|--------|
| Franse havens | 11,2 % |
| Zone Brest-Duinkerke | 14,6 % |
| Belgische havens | 9,6 % |
| Nederlandse havens | 10,6 % |

6. De trafiekontwikkeling overzee van begeleide auto's tussen het Verenigd Koninkrijk en de Brest-Amsterdam range, 1950-70 (boot + hovercraft) ($\times 1.000$)

| Haven | 1950 | 1955 | 1960 | 1965 | 1969 | 1970 |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| Amsterdam | — | — | — | n.b. | n.b. | n.b. |
| Schevingen | — | — | — | — | — | — |
| Rotterdam | — | — | — | n.b. | n.b. | n.b. |
| Zeebrugge | — | — | — | — | 112 | 151 |
| Oostende | 16 | 27 | 65 | 181 | 221 | 241 |
| Duinkerke | 33 | 35 | 36 | 38 | 19 | 17 |
| Calais | 30 | 25 | 82 | 212 | 308 | 398 |
| Boulogne | 24 | 86 | 124 | 186 | 178 | 201 |
| Dieppe | — | 11 | 12 | 64 | 90 | 99 |
| Le Havre | — | — | — | 31 | 73 | 81 |
| Cherbourg | — | — | — | 44 | 54 | 59 |
| Brest | — | — | — | — | — | — |

BESLUIT

Deze bijdrage heeft geen enkele andere bedoeling dan een beeld te scheppen van een belangrijke personen- en goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de Franse, Belgische en Nederlandse havens. Ten aanzien van deze laatste was de aandacht vooral toegespitst op de zone tussen Amsterdam en Brest. De cijfers wijzen echter uit dat het veeleer gaat om de range Amsterdam-Le Havre. Uit deze analyse trekken enkele punten bijzonder de aandacht.

1. Het personenverkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en het geheel van de zee- en luchthavens van de drie beschouwde landen bereikte in 1970 een niveau van 13,2 miljoen personen (uiteraard in beide richtingen samen). Hierin vertegenwoordigt het zeeverkeer het leeuwendeel:

| | |
|--------------|----------------------|
| zeeverkeer : | 8.724.000 passagiers |
| luchtvaart : | 4.490.000 passagiers |

2. Beide transportmedia hebben tijdens de jongste 15 jaar een felle groei gekend. Het verkeer overzee groeide van 3,4 mln passagiers in 1955 tot 8,7 mln in 1970, wat een jaarlijkse groei betekent van 6,3 %. Het luchtverkeer ontwikkelde van 0,9 mln in 1955 tot 4,5 mln in 1970 of een groeiritme van 11,1 %. Sinds 1960 is echter het aandeel van de zeevaart in het geheel van de passagierstrafiek vrij konstant gebleven.

3. Merkwaardig is de positie die de hovercraft in een zeer korte tijd heeft ingenomen. Met 830.000 overtochten maakt dit transportmedium reeds 9 % van het zeeverkeer uit en 6,2 % van de totale personenbeweging.

4. In het zeeverkeer vertegenwoordigen de havens van de Brest-Amsterdam range praktisch de totaliteit van de passagierstrafiek. Binnen deze range liggen de stromen ongelijk. De Franse havens maken samen 58 % van de bewegingen uit. De Belgische havens houden met een aandeel van 30 % vrij goed stand.

7. De goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de havens van de Brest-Amsterdam range, 1970 ($\times 1.000$ ton)

| Havens | Ingaand | Uitgaand | Totaal |
|-------------------------------|---------|----------|--------|
| Amsterdam (a) | 775 | 2.626 | 3.401 |
| Scheveningen | 80 | 127 | 207 |
| Rotterdam | 5.470 | 14.969 | 20.439 |
| Totaal Nederlandse havens (b) | 5.743 | 19.676 | 25.419 |
| Antwerpen | 1.556 | 2.807 | 4.363 |
| Gent | 266 | 330 | 596 |
| Zeebrugge | 801 | 599 | 1.400 |
| Oostende | 185 | 34 | 220 |
| Totaal Belgische havens (c) | 3.286 | 3.802 | 7.089 |
| Duinkerke | 1.066 | 925 | 1.991 |
| Calais | 181 | 108 | 290 |
| Boulogne | 22 | 74 | 96 |
| Dieppe | 83 | 160 | 243 |
| Le Havre | 905 | 1.255 | 2.161 |
| Rouen | 268 | 1.026 | 1.294 |
| Cherbourg | 5 | 7 | 12 |
| Brest | 70 | 14 | 84 |
| Totaal Franse havens (d) | 2.883 | 4.525 | 7.408 |

(a) Cijfers hebben betrekking op 1969.

(b) CBS-gegevens ; inclusief andere Nederlandse havens ; deze gegevens stemmen niet overeen met de gegevens verstrekt door de havens.

(c) NIS-gegevens ; inclusief andere Belgische havens.

(d) Het totaal van de Franse havens werd geschat door een enquête bij enkele grote havens buiten de range.

5. Inzake het luchtverkeer is het aandeel van de kustluchthavens veel minder groot — quid de definitie van kustluchthaven — en ziet de trafiekverdeling er totaal anders uit dan voor de zeevaart. Frankrijk komt uiteraard vooraan met 52 % van de trafiek. De ontwikkeling is evenwel van deze aard dat tijdens het jongste decennium de ontwikkelingsbeweging Verenigd Koninkrijk-Nederland veel sneller verloopt (+ 11,1 %) per jaar dan de trafiek met Frankrijk (+ 5,3 %).

6. Met uitzondering voor de Nederlandse verliezen de kustluchthavens duidelijk terrein of is er een stagnatie vast te stellen. De Belgische en de Franse kustluchthavens hebben een uitgesproken toeristische functie. De structurele wijzigingen in de toeristische sektor alsmede de invloed van de hovercraft verklaren in ruime mate de aan gang zijnde ontwikkeling.

7. Veel sterker dan voor het personenverkeer is het verlies van de luchtvaart inzake het transport van personenwagens. Dit verlies was tijdens de jongste 5 jaar bijzonder uitgesproken.

8. Tussen het Verenigd Koninkrijk en de Noordzeehavens van Nederland, België en Frankrijk waren er eind 1970 100 regelmatige lijnen operationeel. De helft hiervan doet Rotterdam aan.

8. De goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de havens van de Brest-Amsterdam range, 1960-70 ($\times 1.000$ ton)

| Havens | 1960 | 1965 | 1970 |
|--------------------------------|---------|--------|-----------|
| Amsterdam | 1.521 | 2.280 | 3.401 (a) |
| Scheveningen | 12 | 53 | 207 |
| Rotterdam | 6.906 | 9.705 | 20.439 |
| Totaal alle Nederlandse havens | 9.300 | 13.280 | 25.419 |
| Antwerpen | 2.101 | 2.898 | 4.363 |
| Gent | 318 | 419 | 596 |
| Zeebrugge | 276 | 349 | 1.400 |
| Oostende | 69 | 128 | 220 |
| Totaal alle Belgische havens | 2.817 | 4.088 | 7.089 |
| Duinkerke | 591 | 936 | 1.991 |
| Calais | 41 | 28 | 290 |
| Boulogne | 50 | 54 | 96 |
| Dieppe | 97 | 125 | 243 |
| Le Havre | 134 | 417 | 2.161 |
| Rouen | 648 (b) | 965 | 1.294 |
| Cherbourg | — | 2 | 12 |
| Brest | 15 | 76 | 84 |
| Totaal alle Franse havens | 2.560 | 3.383 | 7.408 |

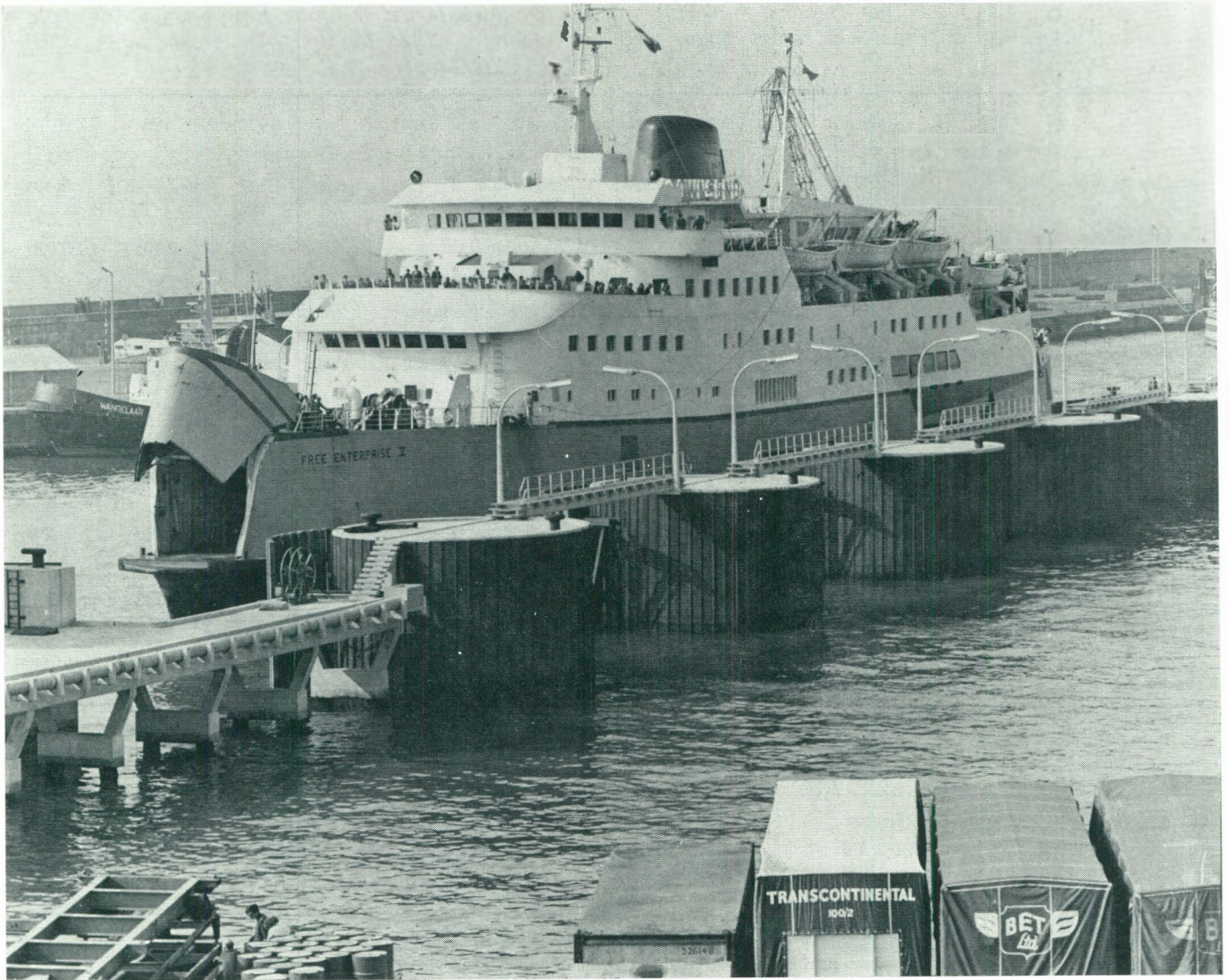
(a) Heeft betrekking op 1969.

(b) Heeft betrekking op 1960.

9. Het totaal goederenvolume tussen de vier beschouwde landen bedroeg in 1970 39,9 mln ton waarvan 28,0 mln uitgaand. In de totale trafiek vertegenwoordigt de range Brest-Amsterdam 38,9 mln ton of 98 %.

10. In tegenstelling tot het personenverkeer zijn de goederenstromen binnen de range vooral gericht op de Nederlandse havens (ruim drie vijfde).

11. De goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de Amsterdam-Brest range kende gedurende de jongste 10 jaar een felle groei ; de groei varieert van 9,6 % voor de Belgische havens tot 14,6 % voor de Noordfranse havens.



Archief MBZ

Zeebrugge Terminal