

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Zeeland

Nummer: P 1449

Bibliotheek, Koestr. 30, tel: 01180-86362,
postbus 5014, 4330 KA Middelburg



AGENDAPUNT: 9

TECHNOLOGISCH INSTITUUT VOOR ZEELAND
4331 JK MIDDELBURG - TELEFOON (01180) 14155

ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN

ZEEHAVENGEBIED VLISSINGEN-OOST

P1449

ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN
ZEEHAVENGEBIED VLISSINGEN-OOST



Middelburg, maart 1982.

INHOUD	<u>blz.</u>
I VOORWOORD	1
II INLEIDING	2
III CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	3
IV HET KNELPUNTENONDERZOEK	6
a. Verantwoording methode	6
b. Resultaten verkregen uit de knelpunten- enquête	8
1. Geregistreeerde knelpunten	8
1.1. De cargadoors	8
1.2. De overige havengebonden bedrijven	9
1.3. De industriële bedrijven	11
2. Ontwikkelingsmogelijkheden	12
V ONDERZOEK NAAR GOEDERENSTROOMONTWIKKELINGEN IN HET VERLEDEN	17
a. Verantwoording methode	17
b. Structuur van de aanvoer over zee	17
c. Ontwikkelingen in de aanvoer over zee	22
d. Structuur van de afvoer over zee	26
e. Ontwikkelingen in de afvoer over zee	29
f. De aan- en afvoer naar landen van herkomst en bestemming	30
g. Het containervervoer en het roll-on/roll-off vervoer	31
NOTEN	35
GERAADPLEEGBE LITERATUUR	38
BIJLAGEN	
I Voorgestructureerde vragenlijsten	
II Goederenstroomschema's	

I VOORWOORD

Op 20 mei 1981 verleende het Dagelijks Bestuur van het Havenschap Vlissingen opdracht aan het Economisch Technologisch Instituut voor Zeeland om een onderzoek te verrichten naar de ontwikkelingsperspectieven van het zeehavengebied Vlissingen-Oost, met behulp waarvan beleidsplannen zijn te onderbouwen. Al tijdens de voorbereidende besprekingen werd duidelijk dat wij ons hierbij een vrij groot aantal beperkingen zouden moeten opleggen.

Het zeehavengebeuren is namelijk een veelomvattend en in geografische zin ver reikend onderzoeksterrein dat bovendien een sterke dynamiek vertoont. Dit maakt het ondoenlijk om aan alle hieraan verbonden aspecten aandacht te besteden. In een tweetal voorbereidende besprekingen werd in overleg met de directeur van het Havenschap het onderzoeksveld nader afgebakend waarna een onderzoeksvoorstel kon worden geformuleerd. De basis van het onderzoek werd hierin vastgelegd. Deze basis werd gevormd door persoonlijke gesprekken met de directies van in Vlissingen gevestigde havengebonden ondernemingen. De aldus verkregen informatie werd, waar nodig, getoetst en geïnterpreteerd met behulp van beschikbaar cijfermateriaal en enig op het onderwerp betrekking hebbend literatuuronderzoek.

Het Dagelijks Bestuur achtte de resultaten van de studie niet alleen van belang voor het ontwikkelen en onderbouwen van het eigen beleid, doch was tegelijk van oordeel, dat de aangedragen gegevens -in het bijzonder betrekking hebbende op de ontwikkeling van de goederenstroom c.a.- een verspreiding op bredere schaal verdienden. Met het oog op de publicatie is de oorspronkelijke rapportage over deze zaken aangepast in die zin, dat de persoonlijke informatie werd weggelaten en de min of meer vertrouwelijke bedrijfsgegevens minder pregnant zijn weergegeven. Uiteraard is het cijfermateriaal als objectief gegeven gehandhaafd alsmede de door ons terzake getrokken conclusies en de gedane aanbevelingen.

II INLEIDING

Het Vlissingse havengebied is gunstig gelegen in het centrum van de Noord-Westeuropese zeehavens die zich uitstrekken van Le Havre tot Hamburg. Het behoeft dan ook geen verwondering te wekken dat de verwachtingen aangaande de toekomstige ontwikkelingen van het haven- en industriecomplex bij het in gebruik nemen van de Sloehaven hoog gespannen waren. Tot het begin van de zeventiger jaren werden de gronden in het havengebied inderdaad in vlot tempo uitgegeven. Er vestigden zich een aantal basisindustrieën die werkgelegenheid met zich meebrachten. Hierdoor kon de uitstoot van arbeidskrachten uit de agrarische sector van Midden-Zeeland (deels) worden opgevangen. In de loop van de zeventiger jaren stagneerde de economische groei en begon het er op te lijken dat het Scheldegebied, althans voor wat het aan Nederland toebehorende deel betreft, voor altijd een gebied met fantastische mogelijkheden zou blijven.

Zeker ten aanzien van de industriële ontwikkeling is deze stagnatie voor een belangrijk deel te verklaren door de minder gunstige economische vooruitzichten voor de op diep vaarwater aangewezen basis-industrieën.

Voor de stagnatie in de ontwikkelingen van de haven als op- en overslagcentrum zou dit in mindere mate kunnen gelden. Als gevolg van de oliecrisis en de daarop volgende sterke stijging van energiekosten mag zelfs verwacht worden dat de verladers van goederen zich kritischer zullen opstellen ten aanzien van de door hen veelal traditioneel gekozen distributiekkanalen en dat daarmee Vlissingen-Oost, vanwege zijn goede ligging op een knooppunt van vaarwegen naar de grote zeehavens van Rotterdam en Antwerpen, nieuwe impulsen zou kunnen onder vinden. Dit is de laatste jaren nauwelijks het geval geweest, al moet gesteld worden dat de groei procentueel uitgedrukt nog altijd aanzienlijk is. De vraag rijst welke andere oorzaken dan de algemene economische malaise een verdere ontwikkeling van Vlissingen als zeehaven in de weg staan.

In dit onderzoek is getracht op eenvoudige wijze aan te geven welke knelpunten een verdere ontwikkeling bemoeilijken of onmogelijk maken. De methode die wij hierbij hebben gevolgd is allereerst die van de mondelinge enquête. Aan de directies van de reeds gevestigde ondernemingen werd gevraagd welke belemmeringen zij ondervonden bij hun verdere expansie. Dit geeft een zeker beeld maar het kan niet verduidelijken waarom bepaalde bedrijven zich niet gevestigd hebben, of waarom bedrijven nog niet hebben overwogen om zich in Vlissingen te vestigen.

Verder werd met behulp van statistische gegevens over de ontwikkelingen in goederenstromen in Vlissingen en nabijgelegen zeehavengebieden getracht om in combinatie met het voorgaande een antwoord te geven op de vraag voor welke trafieken Vlissingen relatief goede mogelijkheden lijkt te bieden en voor welke minder goede mogelijkheden.

a is 't maar?
- h ick kan te doe?
- e wie doet ick?

Aankomst gebracht

III CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Het kan bijna niet anders of een van de aanbevelingen van een verkennend onderzoek van het zeehavengebeuren moet luiden dat nader onderzoek gewenst is. Dit is inderdaad het geval. Het onderzoek gaat niet zo ver dat nauwkeurig is aan te geven welke ontwikkelingsmogelijkheden Vlissingen-Oost heeft en welke factoren de realisering ervan in de weg staan.

Wel menen wij na dit onderzoek aan te kunnen geven welke goederen-trafficen voor Vlissingen kansen lijken te bieden. Een nader onderzoek van deze trafficen is dan ook zeker het overwegen waard. Voorts levert het onderzoek inzicht in een aantal knelpunten zoals die door de reeds gevestigde bedrijven worden ervaren. Enkele van deze knelpunten kunnen met eenvoudige middelen van de zijde van het Havenschap worden opgeheven. De meeste conclusies zijn her en der in de tekst van het rapport vervat. Teneinde de overzichtelijkheid te bevorderen zijn de hierna volgende conclusies en aanbevelingen naar samenhang in een aantal rubrieken onderverdeeld.

Infra- en suprastructureel voorzieningenniveau

- De meeste bedrijven tonen zich tevreden met de bestaande infra- en suprastructuur. Bij de bestaande bedrijven bestaat er voor de eigen bedrijfsvoering weinig of geen behoefte aan meer haven- of kadecapaciteit (blz.9). Dit betekent niet dat men de noodzaak voor verdere uitbreiding van de havenfaciliteiten voor de verdere ontwikkeling van de haven niet inziet. Voor het aantrekken van omvangrijke gespecialiseerde ladingpakketten is dit zelfs voorwaarde (blz.9 en 14).
- Een tweetal bedrijven is van mening dat er in Vlissingen-Oost mogelijkheden bestaan voor het verhuren van kantoren (blz.9).
- Enkele bedrijven missen hotel- en restaurantaccommodatie in de directe omgeving van de havens (blz.10).
- Een aantal bedrijven is van mening dat de Binnen- en Buitenhaven nodig sanering behoeven. Als gevolg van de beperkte afmetingen vormt de Buitenhaven een knelpunt voor de veerdienst naar Engeland (blz.10).
- Een van de industriële bedrijven acht de beperkte mogelijkheden voor de duwvaart door het Kanaal door Zuid-Beveland een knelpunt voor de verdere ontwikkeling van het bedrijf (blz.11).
- Als enige kleinere tekortkomingen worden genoemd: de onvoldoende bewegwijzering in het Havenschapsgebied, de onbewaakte spoorwegovergangen en het ontbreken van frequent openbaar vervoer van en naar het Sloegebied.

Tarieven

- Ten aanzien van de haventarieven bestaat de indruk dat deze lager zijn dan in de nabijgelegen grote havens (blz.9). Haventarieven spelen in de concurrentieverhoudingen tussen de verscheidene zeehavens overigens een bescheiden rol.

Bepalend voor de zeehavenkeuze zijn in feite de verschillen in kosten over de gehele geïntegreerde trafiek.

- Een tweetal bedrijven wist te melden dat de Belgische spoorwegen een tarievenpolitiek voeren die er op gericht is de haven van Zeebrugge tot ontwikkeling te brengen. Ook voor de ontwikkeling van de haven van Vlissingen zouden speciale faciliteiten van de zijde van de Nederlandse Spoorwegen een positieve rol kunnen spelen (blz.10).
- X - De hoge elektriciteitsprijzen in Zeeland vormen volgens een drietal industriële bedrijven een wezenlijk knelpunt voor de verdere industrialisatie van Vlissingen-Oost. Een bedrijf voegt daar nog aan toe dat het milieubeleid in Zeeland ondoorzichtig is (blz.12).

De acquisitieactiviteiten

- Door meerdere bedrijven wordt opgemerkt dat het Havenschap zich onvoldoende manifesteert als havenautoriteit op het gebied van de acquisitie (blz.11).
- Een groep bedrijven is van mening dat de initiatieven tot haven-acquisitie steeds door het Havenschap zullen moeten worden genomen maar dat er bij de uitvoering een belangrijke taak is weggelegd voor de reeds gevestigde bedrijven (blz.10).
- De meeste bedrijven stellen zich op het standpunt dat de haven-acquisitie zich direct moet richten op het aantrekken van een specifieke goederenstroom en dat men daarvoor direct de verladers moet zien te bereiken (blz.11).
- De indruk bestaat dat in Vlissingen de ladingacquisitie te veel wordt gericht op de traditionele goederenstroom (blz.15).
- Volgens een van de bedrijven zou het provinciaal bestuur een veel belangrijkere taak moeten vervullen op het gebied van de acquisitie en public-relations voor de Zeeuwse havengebieden (blz.12).

Ontwikkelingsmogelijkheden

- Voor Vlissingen moeten de ontwikkelingskansen voornamelijk worden gezocht op geheel nieuwe gebieden, dus op gebieden waar de aangrenzende grote havens nog geen voorsprong hebben. De aanvoer van L.P.G. vormt een duidelijk voorbeeld van een nieuwe trafiek waarvoor Vlissingen kansen liggen voor verdere ontwikkeling (blz.13).
- Ook de opslag en het vervoer van chemicaliën lijkt kansen te kunnen bieden (blz.13).
- Er bestaan bij Hoechst plannen om de aanvoer van fosfaatertsen uit te breiden (blz.13).
- Een bulkterminal voor steenkool is een onderwerp wat ons inziens het nader onderzoeken waard is. Aanknopingspunt hiervoor wordt gevormd door de in vergevorderde stadium zijnde plannen van de PZEM om olie als brandstof voor de centrales te vervangen door steenkool (blz.14). Goederenstroomprognoses geven aan dat vaste brandstoffen voor de komende jaren de sterkst groeiende trafiek zal worden.

- hoe?
- hoe?
- De kansen om te Vlissingen met succes een omvangrijk op- en overslagcentrum voor fruitsappen, fruit, koel- en vriesprodukten op te zetten zijn volgens enkele ondernemingen nog niet geheel verkeken (blz.14).
 - Volgens sommige ondernemers moet het mogelijk zijn om de zekere specialisatie die Vlissingen heeft verkregen voor goederen uit Australië en Nieuw-Zeeland verder uit te bouwen (blz.15). Deze visie lijkt door de aanvoercijfers te worden gesteund (blz.30).
 - De goederengroepen zand en grind, ruwe fosfaat, ruwe aardolie en de groep aluminiumoxyde maken gezamenlijk meer dan de helft van de Vlissingse aanvoer uit. Dit deel van de aanvoer is voornamelijk bestemd voor in Vlissingen gevestigde bedrijven. Lading-acquisitie zal zich vooral op de voor doorvoer naar elders (ook binnenland) bestemde goederen dienen te richten (blz.18). De goederengroepen die voor Vlissingen de grootste kansen lijken te bieden en grotendeels voor doorvoer zijn bestemd, zijn: energiegassen, eenvoudig bewerkt hout en diverse staalsoorten (blz.26).
 - Als afvoerhaven wordt de haven van Vlissingen nog sterker gedomineerd door de gevestigde industrie dan met de aanvoer het geval is. De produkten van Total maken het grootste deel uit van de totale Vlissingse afvoer (blz.27). Als doorvoerhaven is Vlissingen alleen voor energiegassen, chemische produkten en motorvoertuigen van enige betekenis (blz.27).

IV HET KNELPUNTENONDERZOEK

a. Verantwoording methode

Bij de opzet van dit onderdeel van het onderzoek is gekozen voor de methode van de persoonlijke enquête. De gesprekken waren daarbij zo weinig mogelijk voorgestructureerd. Als nadelen van deze methode kunnen genoemd worden dat deze gesprekken veel meer tijd vergen dan de schriftelijke enquête en verder dat de uitkomsten zich over het algemeen minder gemakkelijk kwantitatief laten verwerken dan bij een voorgestructureerde enquête het geval is.

Het voordeel van de gevolgde methode is dat hierdoor niet vooraf (volledig) bepaald wordt wat tijdens het gesprek de aandacht zal krijgen. Hierdoor kon de mogelijkheid worden opgehouden om de ondernemers zelf te laten aangeven wat zij belangrijk achtten en wat minder belangrijk. In die gevallen waar de ondernemers enige moeite vertoonden om de eigen visie weer te geven werd aan de hand van vooraf samengestelde vragenlijsten door de onderzoekers het gesprek enigszins gestructureerd (Bijlage 1). Bij het gestructureerde gedeelte van de gesprekken is -zoals ook blijkt uit het verschil in gehanteerde vragenlijsten- zoveel mogelijk rekening gehouden met hoofdfuncties van de haven.

De primaire functies van de haven zijn n.l. de volgende:

a. op- en overslagfunctie

b. industriële functie (1).

Bij de aanleg van de Sloehaven lag aanvankelijk de nadruk op de onder b genoemde functie (2). Met het stagneren van de industrialisatie van het Sloegebied, maar ook door de veranderende opvattingen ten aanzien van de invloed van de industrie op de natuur en het leefmilieu, heeft de gedachte terrein gewonnen dat de haven ook voor de op- en overslagfunctie goede mogelijkheden lijkt te bieden (3). Met het stagneren van de economie dringt een andere functie van de haven zich opnieuw op, n.l. de betekenis van de haven voor de regionale werkgelegenheid en inkomensvorming. Deze functie vormde destijds zelfs de hoofddreden voor het tot ontwikkeling brengen van het "Sloeplan". In het kader van dit onderzoek willen wij deze functie als een afgeleide van de twee eerdergenoemde functies beschouwen.

In de uitvoering van het onderzoek is het onderscheid tussen op- en overslagfunctie en industriële functie zoveel mogelijk gehandhaafd. Conclusies aangaande de ene functie kunnen niet zonder meer doorgetrokken worden naar de andere functie. Het duidelijkst komt dit tot uiting in de betekenis van de haven als zodanig. Voor de huidige industriële activiteiten vormt de haven in het algemeen geen pure noodzaak maar veeleer een soms zeer belangrijke vestigingsfactor die de aan- en afvoerkosten van grondstoffen en produkten aanzienlijk kan drukken (4). Voor de op- en overslagbedrijven vormen de haven en kaden daarentegen wezenlijke voorwaarden van hun activiteit.

Wat ons tijdens de uitvoering van de enquête het meest is opgevallen was de grote bereidheid van de in het havenschapsgebied opererende ondernemingen om aan het onderzoek mee te werken. Zonder uitzondering

toonden alle benaderde ondernemingen zich direct bereid tot een soms enkele uren durend gesprek. Dit is des te opvallender daar het doel van het onderzoek niet schriftelijk was uiteengezet, maar dat direct werd geprobeerd om na een korte telefonische uiteenzetting een afspraak te maken voor een persoonlijk gesprek. Van de in andere gevallen wel eens bespeurde enquêtemoeieheid was nu in het geheel geen sprake, integendeel.

Wel moet in dit verband gezegd worden dat een vrij groot gedeelte van de benaderde bedrijven enige moeite vertoonde met de vertrouwelijkheid waarmee de door hen ter beschikking gestelde informatie zou worden verwerkt. Gezien de vele interrelaties die er tussen de bij het havengebeuren betrokken bedrijven bestaan en de daarmee samenhangende onderlinge afhankelijkheid is dit een alleszins begrijpelijke zaak. Daarnaast is de Vlissingse havengemeenschap dusdanig klein dat aanduidingen in de geest van een "kleine stuwadoor in Vlissingen-Oost" het aldus aangeduide bedrijf zelfs nog beter herkenbaar maken dan de welbekende grote gloeilampenfabriek in het zuiden van het land.

Desondanks vertoonden de meeste ondernemers tijdens de gevoerde gesprekken een zeer grote openhartigheid. Mede daardoor kon binnen een vrij korte tijdsperiode een redelijk inzicht worden verkregen in een stuk regionaal economisch gebeuren.

Het verkrijgen van de benodigde informatie bij de bedrijven leverde derhalve geen bijzondere moeilijkheden op. Het op objectieve wijze interpreteren van de aldus verkregen informatie was moeilijker. Onderzoek waarbij door middel van een open enquête naar de mening van anderen wordt gevraagd is per definitie een subjectieve zaak en de daarmee verkregen resultaten kunnen daarom niet als onomstotelijk waar of onwaar worden aangeduid. Of de in dergelijke gesprekken gedane uitspraken plausibel lijken en daardoor aan bruikbaarheid winnen hangt af van vele factoren. Genoemd kunnen worden o.a.:

- de mate waarin de mening door anderen gedeeld wordt;
- de deskundigheid of de toegedachte deskundigheid die de spreker bezit;
- berusten de uitspraken op deskundigheid of op andere wijsheid (kranten, collega's etc.);
- de wijze waarop de gedane uitspraken met feiten worden onderbouwd.

Hoe het ook zij, de aldus verkregen informatie kan van wezenlijke betekenis zijn voor het te voeren beleid en te nemen beslissingen door het havenschapsbestuur. Het gebruik maken van op soortgelijke wijze verkregen marktonderzoekgegevens voor het nemen van beslissingen op ondernemingsniveau biedt hiervan uitstekende voorbeelden.

In het kader van het onderzoek werden gesprekken gevoerd met de directies van 16 gevestigde havenbedrijven en van 7 gevestigde industriële bedrijven.

b. Resultaten verkregen uit de knelpuntenenquête

Alhoewel er mede als gevolg van het openhouden van de gesprekken de meest uiteenlopende zienswijzen ten aanzien van mogelijke knelpunten in de ontwikkelingsmogelijkheden naar voren werden gebracht kan er toch een zekere algemene lijn in de visies van de directies van de gevestigde bedrijven worden onderscheiden.

We zullen in het hier volgende pogen deze lijn zo goed als mogelijk is zichtbaar te maken en achtereenvolgens van enige havengebruikers aangeven wat zij aanmerkten als knelpunten in de havenontwikkeling. Tot slot van dit hoofdstuk zullen wij aandacht besteden aan enige visies die tijdens de gesprekken naar voren werden gebracht met betrekking tot de ontwikkelingsmogelijkheden van de haven.

1. Geregistreerde knelpunten

1.1. De cargadoors

De cargadoors kunnen voor een haven in ontwikkeling van belang zijn. In het algemeen kan men stellen dat zij als agenten van rederijen alles in het werk zullen stellen om vracht van deze rederijen naar hun haven te halen. Zij vormen daarmee belangrijke acquiseurs voor de haven.

Gebleken is dat dit niet voor alle cargadoors in even sterke mate geldt. Onderscheid moet worden gemaakt tussen cargadoors die alleen in Vlissingen of in Vlissingen en een enkele andere haven opereren en cargadoors die onderdeel uitmaken van een netwerk van agenturen over vele zeehavens.

De laatste groep gaat het in de eerste plaats om een directe vertegenwoordiging in de haven van Vlissingen. Uitbreiding van de activiteiten in Vlissingen komt pas dan in aanmerking indien verlading via Rotterdam en Antwerpen op te veel bezwaren stuit. Anders ligt dit voor de zelfstandig opererende cargadoors. Deze hebben er alle belang bij om de activiteiten in Vlissingen uit te bouwen. Zij zijn het ook die het sterkst tegen mogelijke knelpunten zullen aanlopen.

In Vlissingen opereren een achttal specifieke cargadoorsbedrijven. Enige van hen vertegenwoordigen in Vlissingen eveneens andere cargadoorsbedrijven die in de grotere zeehavens als concurrent aangemerkt worden.

In de onderlinge concurrentieverhoudingen bestaan weinig problemen, men respecteert elkaars werkterrein en men kent elkaars deelspecialisaties, hetgeen nog niet wil zeggen dat er niet af en toe eens onder elkaars tarieven wordt gedoken of dat men niet eens probeert het eigen werkterrein uit te breiden ten koste van een collegabedrijf.

Enige cargadoors maken zich bezorgd over het feit dat er in Vlissingen slechts één echt stuwadoorsbedrijf is gevestigd. Dit stuwadoorsbedrijf is de N.V. Haven van Vlissingen. De cargadoors hebben voor het laden en lossen van de door hen aangebrachte schepen geen keuzemogelijkheid.

Zij bevinden zich hierdoor in een situatie waarin zij voor het laden en lossen van schepen afhankelijk zijn van het ene stuwadoors-bedrijf. Bovendien is een dergelijke situatie wel heel erg bevorderlijk voor verdere concentratie en integratie zoals dat ook elders in het havengebeuren merkbaar is. De functie van de cargadoors komt hierdoor onder druk te staan en dreigt in de toekomst verder te worden aangetast (5). Het is mede om deze reden dat nagenoeg alle cargadoors van mening zijn dat het voor de ontwikkeling van de haven van Vlissingen gunstig zou zijn indien zich een tweede of zelfs derde stuwadoor blijvend in Vlissingen zou vestigen.

Over de infra- en suprastructuur in de haven van Vlissingen zijn alle cargadoors ruimschoots tevreden. Er bestaat bij de cargadoors niet of nauwelijks behoefte aan meer haven-of kadecapaciteit. Ook de overige voorzieningen en de personeelsvoorziening vormen voor hen geen probleem. Ten aanzien van de haventarieven in hun totaliteit, bestaat de indruk dat deze nog iets lager zijn dan in de nabij gelegen grote havens. Men heeft derhalve nog geen problemen met de tarieven, al wordt er door verschillende cargadoors aangegeven dat de tarieven in Vlissingen zich de laatste tijd wel erg snel in de richting van die van de Rotterdamse haven ontwikkelen.

1.2. De overige havengebonden bedrijven

De overige havengebonden bedrijven vormen een groep die heterogeen van aard is. Daarenboven opereren er in de haven van Vlissingen van de verschillende typen bedrijven - stuwadoors, veembedrijven, expeditieus, controlemaatschappijen, roeiers etc. - veelal maar één of hoogstens twee. Wij zullen de visies van deze bedrijven achtereenvolgens bespreken voor zover ze aspecten naar voren hebben gebracht die in het kader van dit onderzoek relevant mogen worden geacht.

Nagenoeg alle bedrijven zijn het er over eens dat de huidige infra-structuur van Vlissingen-Oost toereikend is, mits deze bij het huidige activiteitsniveau maar doelmatig wordt gebruikt. Alleen het aantrekken van zeer omvangrijke projecten zoals onlangs het fruitproject door het inmiddels failliet verklaarde bedrijf Stuwadoorsbedrijf Snoeijers B.V., stuit in dit opzicht op moeilijkheden. Voor dergelijke projecten kan men geen gebruik maken van een openbare kade. Bovendien moet men kunnen beschikken over aangrenzend achterland. Dit achterland wordt thans aan de openbare kade geheel bezet.

Wil men dergelijke grote projecten aantrekken, dan zal men moeten zorgen voor beschikbare, vrije kade die met het nodige achterland privé kan worden uitgegeven. Doet men dit niet dan zal men op dit gebied de boot blijven missen, omdat het voor geen enkel bedrijf aantrekkelijk is om bij de realisering van zijn plannen te moeten wachten op de nog aan te brengen infrastructurele voorzieningen.

Een tweetal bedrijven was van mening dat er in Vlissingen-Oost mogelijkheden bestonden voor het verhuren van kantoren.

Het is voor de Rotterdamse of Belgische bedrijven die hun activiteiten eveneens op Vlissingen willen richten onaantrekkelijk om direct een eigen kantoorpand neer te zetten met het risico dat de zaak mislukt waarbij men met een incurant pand blijft zitten dat met grote ver-

liezen moet worden afgestoten. Sommige bedrijven trachten dit te voorkomen door hun kantoor tijdelijk in een keet of andere noodvoorziening onder te brengen. Een dergelijke benadering kan de image van het bedrijf en daarmee ook die van de haven schaden. Het havenschap zou op dit gebied initiatieven kunnen ontplooien. Hetzelfde geldt voor de hotel- en restaurantaccommodatie. Ook deze wordt door enkele ondernemers in of in de directe nabijheid van het havengebied gemist, al twijfelen zij zelf of een voorziening in deze richting rendabel te maken is.

Met betrekking tot de Binnen- en Buitenhaven is een aantal bedrijven van mening dat deze hopeloos verouderd zijn en nodig sanering behoeven. De suggesties varieerden van inrichten als jachthaven tot het geheel aanpassen als veerhaven voor de lijnen op Engeland en Breskens. Anderen daarentegen waren van mening dat er in een haven altijd behoefte zal blijven bestaan aan terreinen zoals die aan de Buitenhaven. Een aantal produkten zoals boomstammen, zand en schroot zijn minder geschikt om te worden op- en overgeslagen via de nieuwe terreinen.

Dit brengt ons op een ander gesignaleerd probleem. Constructief heeft de Buitenhaven als oude haven haar beperkingen. Grote wind- en stroomgevoelige schepen, zoals de onlangs door de Olau-line in gebruik genomen Olau Hollandia, kunnen in de haven moeilijk zwaaien. Daar komt nog bij dat zij buiten dood tij snel moeten binnenvaren om afdrijven te voorkomen. Als de haven daarbij, zoals nu nog het geval is, ook nog voor andere doeleinden zoals het bunkeren en overslaan van goederen wordt gebruikt, kunnen hierbij gevaren ontstaan. Dit is onlangs inderdaad nog voorgevallen. Ofwel wordt de Buitenhaven op de lange termijn behouden voor het op- en overslaan van goederen die zich minder goed lenen voor het overslaan via de haven van Vlissingen-Oost, ofwel wordt de huidige Buitenhaven geleidelijk aan uitgebouwd tot een gespecialiseerde veerhaven of ro-ro haven. Een combinatie van beide alternatieven lijkt op de langere duur onverenigbaar.

In verband met de aan- en afvoer per spoor werd door een tweetal bedrijven gewezen op de tarievenpolitiek die door de Belgische spoorwegen zou worden gevoerd om de haven van Zeebrugge tot ontwikkeling te brengen. Het valt ons inziens te overwegen om van de zijde van het Havenschap contact op te nemen met de Nederlandse Spoorwegen om te bezien welke faciliteiten zij kunnen bieden om de haven van Vlissingen in een gunstige internationale concurrentiepositie te plaatsen.

De havenacquisitie is een gespreksthema geweest dat door nagenoeg alle bedrijven naar voren werd gebracht of waarop men direct met een duidelijke eigen mening reageerde.

Nagenoeg allen waren het er over eens dat er in Vlissingen weinig aan acquisitie werd gedaan. Over wat er dan wel meer moet worden gedaan was men niet zo unaniem. Een groep bedrijven is van mening dat de initiatieven tot havenacquisitieactiviteiten steeds door de havenautoriteiten, te weten het Havenschap, zouden moeten worden genomen,

maar dat er bij de uitvoering een belangrijke taak is weggelegd voor de reeds gevestigde bedrijven. Gedacht werd daarbij aan het organiseren van bijv. een havendag of een buitenlands bezoek, waarbij het Havenschap de organisatie voor haar rekening neemt en de gevestigde bedrijven in de gelegenheid worden gesteld om de eigen relaties uit te nodigen tegen een vergoeding van de kosten (6). Enige andere bedrijven zijn van mening dat de acquisitie via ambassades, advertentiecampaagnes en meer van zulk vlagvertoon geen enkele bijdrage levert in het tot ontwikkeling brengen van de haven. Zij stellen zich op het standpunt dat de havenautoriteit zich direct moet richten op het aantrekken van een specifiek trafiek en daarbij direct de opdrachtgevers c.q. verladers moet trachten te bereiken (7). Vanzelfsprekend moet daarbij wel vooraf gezorgd worden dat men over die voorzieningen beschikt die de betrokken verladers aanspreken (8). Wat daarbij opvalt is dat nagenoeg alle bedrijven georiënteerd zijn op Nederland. Vlissingen is gelegen tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Anders gesteld kan men zeggen dat Vlissingen voor Antwerpen en Gent zou kunnen zijn wat de Maasvlakte is voor Rotterdam. Een sterke gerichtheid op het Belgische en Franse achterland ligt voor een haven aan de monding van de Schelde voor de hand. De landsgrenzen zijn blijkbaar ook voor het havengebeuren nog zo sterk dat het tegendeel waar is. Degenen die wat verder kijken dan Vlissingen, zijn bijna allen op Rotterdam georiënteerd. Soms is dit omdat de hoofddirectie daar zetelt, soms omdat zij zelf een Rotterdams verleden hebben. Van de bezochte bedrijven waren er maar twee die hun wortels in Antwerpen hadden. Het waren juist die bedrijven die zich er over verwonderden hoe weinig bekendheid Vlissingen heeft in Antwerpse havenkringen. Zij waren van mening dat de acquisitie voor Vlissingen zich veel meer op Antwerpen en Gent moet richten en wel in concurrentie met Zeebrugge, dat evenals Vlissingen een haven in ontwikkeling is. Door verschillende bedrijven werd opgemerkt dat het Havenschap zich onvoldoende manifesteert als havenautoriteit en de acquisitie voor Vlissingen te veel overlaat aan anderen. Zij achten dit een slechte zaak.

1.3. De industriële bedrijven

Zoals reeds werd gesteld zijn de industriële bedrijven merendeels niet absoluut aangewezen op een vestigingsplaats aan diep vaarwater. Niettemin vormde de beschikbaarheid van diep vaarwater wel degelijk een belangrijke factor bij het kiezen van Vlissingen als vestigingsplaats. Men oordeelt om deze reden dan ook overwegend gunstig over de huidige vestigingsplaats. De door de industriële bedrijven gesignaleerde knelpunten -voorzover die er al waren- hadden dan ook veelal niet direct betrekking op het eigenlijke havengebeuren. De enige opmerking die in deze richting werd gemaakt had betrekking op de duwvaartbeperkingen die worden opgelegd door het Kanaal door Zuid-Beveland voor de aan- en afvoer per binnenvaarttraject. Als meer algemeen knelpunt voor het verder uitbreiden van de eigen activiteiten, maar vermoedelijk ook voor het stagneren van de verdere industrialisatie door het aantrekken

van bedrijven van elders, werden genoemd de relatief hoge elektriciteitsprijzen in Zeeland en enige door de regionale overheid gestelde, overtrokken milieueisen.

Wat Zeeland met zijn aan diep vaarwater gelegen ruime industrieterrein aan voordelen voor potentiële vestigingskandidaten biedt, wordt volgens een tweetal woordvoerders -doordat de daarop aangewezen bedrijven veelal ook energie-intensief en milieubelastend zijn- geneutraliseerd door hoge energietarieven en milieueisen.

Bij het industriële bedrijfsleven bestaat de indruk dat in de provincie Zeeland geen ernst wordt gemaakt met de mogelijkheden die de industrialisatie voor het ontwikkelen van de welvaart in de regio kan bieden. Men noemt het beleid in deze ondoorzichtig. De discussie omtrent Eurogas en de kerncentrale schaden het imago dat Zeeland heeft als industriële vestigingsplaats of bemoeilijkt het voor de plaatselijke vestigingen minstens om bij de -buitenlandse- concerndirecties uitbreidingsplannen te verkopen. Met betrekking tot de acquisitie en public-relations voor de Zeeuwse havengebieden lag er volgens een van de woordvoerders een veel belangrijkere taak voor het provinciaal bestuur dan tot nu toe op deze terreinen werd vervuld. De inspanningen die de stadsbesturen van onder meer Rotterdam en Antwerpen zich hiervoor getroosten mogen hierbij als voorbeeld dienen.

Als enige kleinere tekortkomingen werden genoemd de slechte bewegwijzering in het havenschapsgebied, de onbewaakte spoorwegovergangen van en naar het Sloegebied en het ontbreken van frequent openbaar vervoer van en naar het Sloegebied.

2. Ontwikkelingsmogelijkheden

Nagenoeg elke ondernemer waarmee is gesproken had wel een duidelijke visie op de ontwikkelingsmogelijkheden van het eigen bedrijf en veelal ook een uitgesproken visie op de ontwikkeling van de haven in haar geheel. Voor wat het laatste betreft moet daarbij wel onderscheid gemaakt worden tussen visies die ontleend zijn aan de ogenblikkelijke actualiteit en hetgeen daarover in de pers is verschenen en visies die meer onderbouwd konden worden met inside information, ontwikkelingen elders, etc.

Bij alle naar voren gebrachte visies viel nauwelijks een gemeenschappelijke mening te onderscheiden. De meeste bedrijven zoeken de eigen expansie in een richting die aansluit bij wat men nu al doet. Men tracht door acquisitie wat verkeer uit Rotterdam of elders weg te halen. Directe acquisitie in het buitenland voor het aantrekken van voor Vlissingen nieuwe trafieken wordt slechts op bescheiden schaal verricht. De vraag is of een dergelijke handelwijze voor de ontwikkeling van de haven in haar geheel veel zin heeft. Door een woordvoerder van een niet zo direct bij het Vlissingse havengebeuren betrokken internationaal opererende onderneming, werd dit wel erg treffend onder woorden gebracht. Volgens hem doen in deze tijd de naburige havens Rotterdam en Antwerpen alle moeite om ladingverlies aan anderen te voorkomen. Het zal dan ook niet gemakkelijk zijn om bijvoorbeeld tegen aantrekkelijke

tarieven bestaande trafieken vanuit deze havens naar Vlissingen te verleggen. Voor een nieuwkomer als Vlissingen liggen er zijns inziens voornamelijk kansen op geheel nieuwe gebieden, dus op gebieden waar de grote aangrenzende havens nog geen differentiële voor- sprong hebben.

Als voorbeeld kan daarbij genoemd worden de aanvoer van L.P.G. (9). Vlissingen heeft met deze trafiek door de komst van Eurogas en de mogelijkheden van boord-boord overslag min of meer bij toeval een voor- sprong gekregen in een nog sterk in ontwikkeling zijnde vervoers- keten. Men beschikt daarmee als een van de weinige havens over de daarvoor benodigde specifieke know-how, welke het mogelijk maakt om in de nog altijd groeiende markt voor het vervoer en de opslag van energie, maar ook chemische gassen, de voorsprong verder te vergroten. Een voorziening die daarvoor in Vlissingen nog ontbreekt is een in- stallatie voor het direct affakkelen en spoelen van gasschepen. Deze werkzaamheden zijn deels in Vlissingen (nog) verboden. Het gevolg is dat een deel van de schepen de tanks nu op zee spoelt en een ander deel daarvoor naar Zeebrugge of Antwerpen moet varen.

Een andere trafiek die mogelijkheden voor Vlissingen lijkt te bieden en waaraan eveneens de nodige veiligheidsaspecten zijn verbonden, is de opslag en het vervoer van chemicaliën. Het vervoer van deze stoffen vindt thans nog grotendeels her en der verspreid over de bestaande havens plaats. Als gevolg van in de laatste jaren sterk toegenomen milieu-bewustheid, blijken steeds meer locaties problemen op te leveren voor dergelijke activiteiten. Omdat men in Vlissingen over een ruime haven en ruime terreinen kan beschikken, moeten er volgens een drietal woordvoerders voor Vlissingen kansen liggen om zich op dit terrein te specialiseren, door deze zaken volgens de eisen van deze tijd geheel nieuw op te zetten (10).

Als meer bij de activiteiten van alle dag passende kansen, werden door de verschillende ondernemers nog genoemd het aantrekken of uitbreiden van de volgende activiteiten:

- Bulkterminal voor kolen, ertsen en chemicaliën (12).
- Fruitsappen, fruit, koel- en vriesprodukten.
- Vrachtvervoer van en naar Australië en Nieuw-Zeeland.
- Containervervoer.
- Roll on/Roll off - activiteiten.

De mogelijkheden voor het opzetten van een terminal voor bulkgoed moeten steeds bezien worden in het licht van de individuele ont- wikkelplassen van de al gevestigde bedrijven. Indien deze bedrijven verdere investeringen verrichten voor het ontvangen van bulkgoed, moeten er voor het Havenschap -mits deze de infrastructuur van de haven van Vlissingen hiertoe aanpast- mogelijkheden liggen om ook een deel van de doorvoertrafieken voor deze soort goederen naar Vlissingen te halen. De bedrijven die hiervoor als condensatiekernen kunnen dienen zijn: Hoechst, Pechiney en de PZEM.

Bij Hoechst bestaan er plannen om de aanvoer van fosfaatertsen uit te breiden ten behoeve van de doorvoer naar de zusterbedrijven in Duitsland. Naast deze hoofdgrondstof denkt men met de daarvoor be- nodigde apparatuur ook andere (chemische) bulkgoederen voor het eigen concern te kunnen op- en overslaan. Gezien het feit dat de op- en

overslag van fosfaten en fosfaatertsen speciale voorzieningen vergt, zoals overdekte opslag, stofbestrijdingsvoorzieningen etc., zou een specialisatie op dit terrein verder overwogen kunnen worden (12). Een bulkterminal voor steenkool wordt eveneens door vele bij het havengebeuren betrokkenen gezien als een mogelijkheid voor verdere uitbouw van de havenactiviteiten (13).

Concrete gegevens om deze zienswijze te onderbouwen ontbreken echter veelal. De meeste zegslieden baseren hun standpunt op datgene wat er op energiegebied mondiaal aan de gang is en niet zozeer op specifieke aanknopingspunten die Vlissingen daartoe zou bieden. Wel werd als mogelijk aanknopingspunt genoemd de plannen die bij de PZEM leven voor het omschakelen van olie op kolen. Alvorens het zo ver is zijn wij waarschijnlijk wel 5 jaar verder en ook dan moet nog worden betwijfeld of de voor de elektriciteitscentrales aangevoerde steenkool voldoende basis vormt om een terminal op te zetten die ook voor doorvoer geschikt is. De meningen lopen hierover uiteen. De steenkoolbehoefte voor de PZEM zal maximaal tot 2 miljoen ton per jaar kunnen uitgroeien indien de in voorbereiding zijnde plannen voor het overschakelen op steenkoolverbranding geheel zouden worden gerealiseerd. Wil een bulkterminal interessant zijn dan moet daarin volgens een van de woordvoerders tenminste 3 tot 5 miljoen ton per jaar kunnen worden overgeslagen. Bovendien is de doorvoer van steenkool voor een belangrijk deel watervervoer. De kosten hiervan zouden voor Vlissingen + f 1-- per ton meer bedragen dan in het geval de doorvoer vanuit Rotterdam of Antwerpen plaatsvindt. Al met al lijken de mogelijkheden voor het opzetten van een terminal voor de genoemde bulkgoederen een nader onderzoek ten volle waard.

Bij de aanvoer van erts moet daarbij niet gedacht worden aan ijzererts -hiervoor is de diepgang bij Vlissingen te gering- maar aan hoogwaardige ertsen zoals chroomerts, aluminiumerts, kopererts, etc. (14).

De mogelijkheden die Vlissingen biedt als op- en overslagcentrum voor fruitsappen, fruit, koel- en vriesprodukten kwamen in 1980 in het nieuws toen er sprake van was dat United Brands voor het lossen van haar (Rotterdamse) bananen naar Vlissingen zou komen. Uiteindelijk is dit ladingpakket naar Antwerpen gegaan. Als belangrijkste oorzaak van dit verlies wordt genoemd dat het nog minstens twee jaar zou hebben geduurd alvorens de haven van Vlissingen en de stuwadoors gereed zouden zijn voor de ontvangst van dit ladingpakket. Hoe het contract met Antwerpen voor wat betreft de looptijd er uit ziet is niet bekend (15). De directies van enige Vlissingse havenbedrijven zijn daarom van mening dat het nog steeds verantwoord is om de nodige investeringen te verrichten die het mogelijk maken dergelijke ladingpakketten in de toekomst in Vlissingen te kunnen ontvangen (16). Dat er op dit terrein kansen liggen wordt ook bevestigd door het feit dat zowel Koel- en Vriesbedrijf B.G. van Bon B.V. als Vriesveem K. Kloosterboer B.V. nog zeer recent in Vlissingen hebben geïnvesteerd in opslag-

capaciteit voor koel- en vriesprodukten. Een ander aanknopingspunt voor verdere uitbouw lijkt het vrachtvervoer van en naar Australië en Nieuw-Zeeland.

In het bijzonder de woltrafiek is door de N.V. Haven van Vlissingen voortvarend aangepakt. Als een van de eerste heeft de N.V. Haven hierbij het door-to-door concept doorgevoerd. Dit is een vergaande geïntegreerde vorm van vervoeren waarbij zoveel mogelijk vervoerschakels in één hand worden gehouden (17).

Met deze woltransporten waarin Vlissingen nu een zekere specialisatie heeft verkregen zijn ook andere transporten vanuit Australië en Nieuw-Zeeland naar Vlissingen op gang gekomen. De produkten zijn koper, lood, tin, fruit, vlees en gezaagd hout. Met de groei van deze trafieken is een zekere specialisatie naar land van herkomst en naar de aard van het produkt (wol) tot stand gekomen. Volgens sommige woordvoerders moet het mogelijk zijn om deze specialisatie uit te bouwen. Of hierbij een taak voor het Havenschap is weggelegd of dat dit primair een taak voor het particuliere bedrijfsleven is, blijft vooralsnog een vraag. Vermeld dient in dit verband nog wel te worden dat Vlissingen de gecontaineriseerde ladingen van wol onlangs heeft verloren aan Zeebrugge. De oorzaak hiervan is dat de wol voor de containerlijn niet meer dan 7% van de lading uitmaakt. Niettegenstaande de specialisatie van Vlissingen op wolgebied is het voor de containerlijndiensten niet aantrekkelijk om voor een dergelijk kleine hoeveelheid Vlissingen apart aan te doen.

Hetzelfde geldt eigenlijk ook voor de aanvoer van tabak.

Alleghany Warehouse Europe B.V. is gespecialiseerd in de opslag en expeditie van tabak. Dit bedrijf kreeg tot voor enkele jaren nog + 12 schepen per jaar voor de wal voor het lossen van tabak. Thans wordt er nagenoeg niets meer per schip aangevoerd. Dit is een gevolg van de containerisatie. Het is voor de containerschepen, gezien hun grote omvang en de daarmee samenhangende hoge investeringen, niet meer interessant om voor enkele containers tabak Vlissingen apart aan te lopen. De tabak komt nu via Rotterdam in containers per vrachtauto. De haven van Vlissingen zal als containerhaven aan betekenis moeten winnen wil de door de containerisatie veroorzaakte afkalving van de andere goederenpakketten tot staan kunnen worden gebracht.

Als laatste eventueel te onderzoeken ontwikkelingsmogelijkheid zouden wij willen noemen de ontwikkeling van het ro-ro-verkeer. De indruk bestaat dat men in Vlissingen bij de ladingacquisitie zich te veel richt op de traditionele goederenstromen. Men loopt hiermee achter de ontwikkelingen aan. Het ro-ro-verkeer neemt elders in betekenis toe. Het aantal afvaarten vanaf Rotterdam en Antwerpen neemt nog steeds toe en er zijn zelfs lijndiensten via het kanaal naar Gent.

Het ro-ro-verkeer is in het bijzonder van betekenis voor de short-sea trajecten naar Engeland en Scandinavië. Snelheid en accuratesse zijn daarbij van groot belang. Een voorbeeld hiervan vormt de Olau-line die hiertoe onlangs nog een omvangrijke investering heeft gedaan in

een nieuw schip. Voor wat betreft de ro-ro faciliteiten in Vlissingen-Oost dient nog te worden vermeld dat het voor het ro-ro-verkeer, maar ook wel voor het containerverkeer, als hinderlijk wordt ervaren dat er op de openbare kade gelijktijdig stukgoed wordt behandeld. Dit hoort daar volgens een van de direct betrokken zegslieden niet thuis.

a Verantwoording methode

In dit hoofdstuk zullen wij aan de hand van het meest recente, ons ter beschikking staande statistisch materiaal trachten een cijfermatig beeld te geven van de Vlissingse havenactiviteiten. Cijfermatig is er onvoorstelbaar veel materiaal beschikbaar over het havengebeuren, zowel nationaal als internationaal. Het materiaal is helaas voor het doel wat ons hierbij voor ogen staat veelal niet of maar nauwelijks bewerkt. Bovendien vormt het havengebeuren, ook indien dit in cijfers wordt uitgedrukt, een wel erg complex geheel. Bij het bewerken en interpreteren van het beschikbare materiaal moet er daarom voortdurend voor worden gewaakt dat er wordt uitgegaan van dezelfde definities en dat er geen dubbeltellingen en andere misinterpretaties plaatsvinden. Dit alles maakt het bestuderen van de havenstatistieken tot een zeer arbeidsintensieve aangelegenheid. Wij hebben ons in het kader van dit onderzoek vooralsnog beperkt tot de belangrijkste trafieken, uitgedrukt in tonnen per jaar en in percentages, waarbij de vergelijking met elders veelal niet verder gaat dan vergelijking met Rotterdam of met Nederland in totaal.

b Structuur van de aanvoer over zee

In het navolgende worden de belangrijkste goederengroepen, die via Vlissingen over zee worden aangevoerd, nader beschouwd. De cijfers hebben over het algemeen betrekking op het jaar 1979, zijnde de meest actuele CBS-cijfers. Voorzover deze ontleend zijn aan de Statistiek van het internationaal zeehavenvervoer of goederenvervoer zijn ze exclusief de in- en uitvoer naar België en Luxemburg. De gegevens ontleend aan de Statistiek van de zeevaart zijn inclusief de in- en uitvoer naar België en Luxemburg.

Tabel I Aanvoer en doorvoer over zee in Vlissingen (1979)

	aanvoer		waarvan doorvoer naar het buitenl.		doorvoer in % van de aanvoer
<u>gewicht in tonnen</u>	abs.	%	abs.	%	
Zand en grind	801.357	19,0	-	-	-
Ruwe fosfaat	715.423	16,9	59.860	5,9	8,4
Ruwe aardolie	587.294	13,9	178.905	17,7	30,5
Aluminiumoxyde	324.554	7,7	-	-	-
Gas- en dieselolie	276.297	6,5	-	-	-
Energiegassen	223.676	5,3	190.482	18,8	85,2
Benzine	154.951	3,7	-	-	-
Andere chem.basisprodukten	150.967	3,4	27.475	2,7	18,2
Wol	114.664	2,7	111.326	11,0	97,1
Kerosine	91.174	2,2	-	-	-
Eenvoudig bewerkt hout	81.597	1,9	42.867	4,2	52,5
Enkele staalgroepen 1)	68.401	1,6	54.790	5,4	80,1
Ander rondhout	58.79 $\frac{1}{2}$	1,4	32.655	3,2	55,5
Melasse	41.775	1,0	-	-	-
Totaal	3.690.929	87,4	698.360	68,9	18,9
Algemeen totaal 2)	4.225.001	100	1.013.208	100	24,0

1) Gewalste halffabrikaten van staal, vormstaal en plaatstaal.

2) Algemeen totaal = inclusief alle andere goederengroepen.

Bron: CBS. Statistiek van het internationaal zeehavenvervoer
Statistiek van het internationaal goederenvervoer.

Bovengenoemde 14 goederengroepen vormen 87% van de totale aanvoer in Vlissingen (in Nederland 58%, Rotterdam 63%). Ongeveer 19% van dit totaal wordt doorgevoerd (Nederland 5%, Rotterdam 4%).

De totale doorvoer bedraagt 24% van de totale aanvoer (dus incl. hier niet vermelde groepen). In Nederland en Rotterdam ligt dit percentage bij $\pm$ 30%.

De 4 omvangrijkste goederengroepen (57,5% van de totale aanvoer in Vlissingen) zijn vrijwel geheel bestemd voor de in Vlissingen aanwezige industriële bedrijven (o.a. Hoechst, Total en Pechiney). Er zijn enkele groepen te onderscheiden. Een aantal produkten wordt vrijwel geheel doorgevoerd: wol, energiegassen en enkele staalgroepen.

Een aantal produkten wordt voor ongeveer de helft doorgevoerd: eenvoudig bewerkt hout en ander rondhout en -in mindere mate- ruwe aardolie.

Bij enkele groepen vindt vrijwel geheel geen doorvoer plaats: zand en grind, aluminiumoxyde, verschillende olieprodukten, melasse ruwe fosfaat en -in mindere mate- andere chemische basisprodukten. In bijlage II is in de vorm van stroomschema's voor de verschillende goederengroepen gedetailleerd aangegeven hoe de genoemde hoeveelheden werden doorgevoerd, van waar deze werden aangevoerd en waarheen werd doorgevoerd, afgevoerd etc.

Hoewel het aandeel van bepaalde produkten in de totale Vlissingse aanvoer misschien niet zo groot is (bijv. bij wol 2,7%) in hun aandeel in de totale Nederlandse aanvoer van het produkt soms erg groot (bijv. wol: 80% van de Nederlandse aanvoer). Hoe groot het Vlissingse aandeel van elk der 14 groepen in het Nederlands totaal is, blijkt uit de volgende tabel.

Tabel II Aandeel Vlissingen in de totale Nederlandse aanvoer en doorvoer voor de belangrijkste goederengroepen (1979)

aandeel in procenten	aanvoer	doorvoer naar het buitenland
Zand en grind	59,5 (39,7)	- (-)
Ruwe fosfaat	14,2 (62,9)	2,2 (86,1)
Ruwe aardolie	0,5 (99,4)	14,6 (85,4)
Aluminiumoxyde	32,1 (55,6)	- (99,9)
Gas- en dieselolie	4,0 (81,6)	- (-)
Energiegassen	37,3 (24,4)	70,6 (25,2)
Benzine	1,4 (75,7)	- (-)
Andere chem.basisprod.	3,0 (82,2)	2,7 (88,5)
Wol	80,2 (18,5)	84,3 (15,0)
Kerosine	11,5 (79,2)	- (-)
Eenvoudig bewerkt hout	3,3 (41,9)	6,0 (59,6)
Enkele staalgroepen	6,5 (60,5)	8,6 (76,6)
Ander rondhout	16,0 (33,9)	14,3 (48,6)
Melasse	5,9 (-)	- (-)
Algemeen totaal	1,6 (85,1)	1,3 (86,4)

Tussen () staat het aandeel van Rotterdam

In het nu volgende worden de verschillende groepen behandeld:

Zand en grind

Vlissingen is de belangrijkste aanvoerhaven van zand en grind per zeeschip vanuit de Noordzee. Het grind wordt gewonnen in de Noordzee onder de Engelse kust bij Harwich. Het komt in beunschepen naar Vlissingen en wordt daar gesorteerd en gewassen. De afvoer vindt plaats met binnenvaartschepen en op kleine schaal met vrachtauto's. Er vindt geen doorvoer naar het buitenland plaats. Daarnaast is er vrijwel alleen nog aanvoer via Rotterdam.

Ruwe fosfaat

Vlissingen neemt na Rotterdam en Vlaardingen de derde plaats in bij de aanvoer van ruwe fosfaat.

Ruwe fosfaat is nagenoeg geheel bestemd voor Hoechst, er vindt slechts enige doorvoer plaats, in hoofdzaak naar België. De andere havens hebben een sterkere doorvoer.

Ruwe aardolie

Aanvoer geschiedt bijna uitsluitend via Rotterdam. Vlissingen is daarnaast vrijwel de enige plaats waar ruwe aardolie over zee aankomt. Van deze aanvoer is echter in Vlissingen een groter aandeel dan in Rotterdam bestemd voor doorvoer, zodat het Vlissingse aandeel in de Nederlandse doorvoer veel groter is dan in de aanvoer.

Aluminiumoxyde

Vlissingen is qua aanvoer van aluminiumoxyde de tweede haven van Nederland. De aanvoer is geheel bestemd voor Pechiney. Er vindt geen doorvoer plaats. Rotterdam is de grootste aanvoerhaven. De aanvoer is in Rotterdam grotendeels bestemd voor doorvoer. Verder vindt er nog aanvoer plaats in Delfzijl (Aldel).

Gas- en dieselolie, benzine, kerosine

De aanvoer van deze olieprodukten vindt hoofdzakelijk plaats via Rotterdam. Voor gas- en dieselolie speelt verder vooral Amsterdam een rol, voor benzine Terneuzen (20% van de aanvoer). Vlissingen heeft slechts een gering aandeel in de aanvoer. Voor kerosine is Vlissingen de tweede haven, daarna komt Amsterdam. Alle drie de produkten worden in Vlissingen ingevoerd. Er vindt geen doorvoer plaats. Ook Rotterdam kent nauwelijks doorvoer.

Energiegassen

Vlissingen was in 1979 de grootste aanvoerhaven voor energiegas (L.P.G.), Terneuzen de tweede haven en Rotterdam de derde. Het aandeel van Vlissingen en Terneuzen in de Nederlandse aanvoer is vrijwel gelijk. In Terneuzen betreft het voornamelijk invoer ten behoeve van Dow, terwijl in Vlissingen het grootste deel wordt doorgevoerd naar het buitenland via de boord-boord overslag op de boeien. Thans vindt eveneens doorvoer plaats via de door Eurogas in gebruik genomen installaties.

Andere chemische basisprodukten

Het aandeel van Vlissingen in de totale Nederlandse aanvoer en doorvoer is vrij gering. De aanvoer en doorvoer is in Terneuzen voor deze goederen groter dan in Vlissingen. De belangrijkste haven is Rotterdam.

Wol

Vlissingen is de belangrijkste haven voor de wolaanvoer. Deze wol is grotendeels bestemd voor de doorvoer (97%). Tweede haven is Rotterdam, maar hier is de aanvoer slechts voor 75% bestemd voor doorvoer.

Eenvoudig bewerkt hout

Als aanvoerhaven komt Vlissingen op de 7e plaats, maar als doorvoerhaven op de 4e. De doorvoer concentreert zich namelijk sterker dan de aanvoer op bepaalde havens waarvan ook Vlissingen deel uitmaakt. De doorvoerhavens zijn in volgorde van aandeel: Rotterdam, Amsterdam, Delfzijl en Vlissingen.

Ander rondhout

Voor deze goederengroep is Vlissingen na Amsterdam en Rotterdam de derde aanvoerhaven. Dit geldt eveneens voor de doorvoer. Rotterdam is doorvoerhaven bij uitstek (90% van de aanvoer). In Amsterdam en Vlissingen bedraagt de doorvoer in percentages van de aanvoer respectievelijk 50% en 56%.

Enkele staalgroepen

Het Vlissingse aandeel in de staalaanvoer van genoemde groepen is niet zeer groot (6,5%). Rotterdam is hiervoor de grootste haven (60,5%), IJmuiden de tweede (18%). In IJmuiden is bijna geen doorvoer terwijl in Vlissingen het grootste deel van de aanvoer doorgevoerd wordt (meer zelfs dan procentueel in Rotterdam).

Melasse

Melasse wordt nauwelijks doorgevoerd.

De aanvoer in Vlissingen bedraagt 6%. De melassehaven is Amsterdam (82%), daarna komt Delfzijl, vervolgens Vlissingen, dan Terneuzen.

In het bovenstaande is uitsluitend ingegaan op de aanvoer in Vlissingen over zee. Bij de doorvoer wordt vaak een groot deel van de lading via andere vervoermiddelen verder getransporteerd (spoor, weg, binnenvaart). Dit hangt o.a. af van de landen waar de produkten naar toe gaan.

In bijlage II zijn deze goederenstromen, zoals reeds gezegd, per produkt nader aangegeven. In deze bijlage zijn eveneens opgenomen een aantal voor Vlissingen belangrijke afvoerprodukten over zee. Het gaat daarbij voornamelijk om olieprodukten die na raffinage van ruwe olie zijn ontstaan.

c Ontwikkelingen in de aanvoer over zee

Ten opzichte van 1975 ontwikkelde zich de aanvoer zoals in tabel III is aangegeven.

Tabel III Index groei aanvoer (totaal) over zee

jaar	Nederland	Rotterdam	Vlissingen
1975	100	100	100
1976	106	107	116
1977	105	104	140
1978	103	103	169
1979	115	115	169

Hieruit blijkt dat Vlissingen tot 1975 een snelle groei heeft door-
gemaakt, maar dat deze groei in 1978 tot stilstand kwam. Rotterdam en
ook Nederland in zijn totaliteit vertoonden over de genoemde periode
een veel geringere groei met een lichte teruggang tussen 1976 en 1978.
Na 1978 nam de aanvoer weer sterker toe.

Aan de hand van de gepresenteerde indexcijfers zou men kunnen concluderen
dat de groei van Vlissingen als zeehaven over de aangegeven periode
spectaculair is geweest. Men moet daarbij dan wel bedenken dat het aandeel

van Vlissingen in de totale Nederlandse aanvoer in 1975 niet meer bedroeg dan 1,1%. Dit aandeel steeg weliswaar tot 1,8% in 1978, maar zakte in het daaropvolgende jaar weer terug tot 1,6%. Voor de "challenging harbour" die Vlissingen gezien de gunstige ligging en omvangrijke investeringen zou kunnen zijn, is dit een weinig bemoedigend resultaat. Om te beoordelen waar de kansen voor Vlissingen liggen is het verloop van de ontwikkelingen voor de voor Vlissingen relevante goederenstromen eveneens van belang.

In tabel IV is een overzicht gegeven van de ontwikkelingen in de voor Vlissingen belangrijkste per zeeschip aangevoerde goederen. Ter vergelijking zijn eveneens opgenomen de cijfers voor Rotterdam en Nederland totaal.

Tabel IV Ontwikkelingen aanvoer in procenten, 1975= 100%

jaar 1979	Nederland	Rotterdam	Vlissingen
Zand en grind	70	499	109
Ruwe fosfaat	139	121	213
Ruwe aardolie	110	113	189
Aluminiumoxyde	53	199	99
Gas- en dieselolie	78	74	324
Energiegassen	3333 (1053) ¹⁾	1071 (543) ¹⁾	2760 ¹⁾
Benzine	161	170	293
Andere chem.basisprod.	149	143	563
Wol	107	87	113
Kerosine	93 (114) ¹⁾	79 (110) ¹⁾	2254 ¹⁾
Eenvoudig bewerkt hout	187	206	1157
Enkele staalgroepen	163	176	1259
Ander rondhout	81	66	110 ²⁾
Melasse	118 (119) ²⁾	-	107 ²⁾
Totale aanvoer	115	115	169

1) 1976= 100%

2) 1978= 100%

Bron: CBS. Statistiek van het internationaal zeehavenvervoer
Statistiek van het internationaal goederenvervoer.

Welke voorzichtige conclusies kunnen uit het voorgaande getrokken worden? In tabel IV staan de verschillende goederengroepen in volgorde van grootte van de totale aanvoer in tonnen in Vlissingen (zelfde volgorde als tabel I). Men zou de plaats in deze rangorde kunnen beschouwen als het absolute belang van de betrokken goederen voor de haven van Vlissingen genummerd met 1 t/m 14. Daarnaast is van belang het procentuele aandeel dat deze aangevoerde goederen uitmaken van de totale Nederlandse aanvoer (rangorde tabel II kolom 1). Waar Vlissingen een relatief groot aandeel heeft in de Nederlandse aanvoer, heeft Vlissingen mogelijk een differentieel voordeel boven de andere Nederlandse haven. Verder mag men misschien aannemen dat de trafieken die landelijk het sterkst groeien ook Vlissingen meer mogelijkheden kunnen bieden voor expansie. (Rangorde tabel IV kolom 1). En als laatste kan men dan nog bijzondere aandacht besteden aan de rangorde in groei van de aanvoer der betrokken goederen in Vlissingen (rangorde tabel IV kolom 3). Nog verder bewerken van het beschikbare cijfermateriaal is mogelijk door de rangorde in relatieve groei in Vlissingen te vergelijken met de relatieve groei-ontwikkeling in Nederland in zijn geheel (tabel IV, vergelijking kolom 1 met kolom 3). Dit laatste zullen wij echter achterwege laten. Het ligt er maar aan, aan welke grootheid of grootheden men de meeste waarde hecht om op basis van het hier gepresenteerde cijfermateriaal conclusies te kunnen trekken over wat voor Vlissingen nu de meest interessante aanvoerstromen zijn. In tabel V hebben wij de verschillende rangorden gerecapituleerd.

Tabel V Rangorde tabel goederenstromen

Goederensoort	tonnage Vlissingen	aandeel Vlissingen in landelijke aanvoer	aanvoerontw. Nederland	aanvoerontw. Vlissingen	ongewogen totaal	rang
Zand en grind	1	2	13	12	28	4-5
Ruwe fosfaat	2	6	6	7	21	2
Ruwe aardolie	3	14	8	9	34	11
Aluminiumoxyde	4	4	14	14	36	12
Gas- en dieselolie	5	10	12	6	33	10
Energiegassen	6	3	1	1	11	1
Benzine	7	13	4	8	32	9
Andere chem.basisprod.	8	12	5	5	30	8
Wol	9	1	9	10	29	6-7
Kerosine	10	7	10	2	29	6-7
Eenvoudig bewerkt hout	11	11	2	4	28	4-5
Enkele staalgroepen	12	8	3	3	26	3
Ander rondhout	13	5	11	11	40	13
Melasse	14	9	7	13	43	14

In de laatste kolom hebben wij de rangorde in de verschillende kolommen bij elkaar opgeteld en wederom gerangschikt. De goederenstromen die daarbij als voor Vlissingen het gunstigst scoren zijn:

1. Energiegassen
2. Ruwe fosfaat
3. Enkele staalgroepen
- 4/5 Zand en grind/Eenvoudig bewerkt hout

Vanzelfsprekend kan een dergelijke benadering worden aangevochten. Hiertoe heeft men argumenten te over. Men kan stellen dat de rangorden moeten worden gewogen met verantwoorde wegingsfactoren, men kan stellen dat niet alleen de ontwikkelingen in de Nederlandse aanvoer relevant zijn, doch ook die in de Belgische aanvoer etc. Brengt men de relatieve groei in Vlissingen in verband met de relatieve groei in Nederland totaal, dan blijkt zelfs de volgens de in tabel IV gevonden winnaar energiegassen samen met de melasse de enige goederenstromen te zijn die zich in Vlissingen niet zo sterk hebben ontwikkeld als in de rest van Nederland. Voor energiegassen is dit laatste overigens verklaarbaar, doordat de aanvoer in Vlissingen eerst in 1976 op gang is gekomen en doordat de aanvoer in Terneuzen het landelijk gemiddelde eveneens in sterke mate heeft opgedreven. Het blijft echter interessant te mogen vaststellen dat het cijfermateriaal, tenminste voor wat de energiegassen (L.P.G.) en ruwe fosfaat betreft, de meningen van de gevestigde bedrijven blijkt te ondersteunen.

Voor de toekomst wordt landelijk de sterkste groei verwacht bij energiegassen en kolen (als substituut voor aardolie). Verder zal er een mogelijke verschuiving plaatsvinden van de aanvoer van ruwe aardolie naar die van aardolieprodukten als gevolg van het streven van de OPEC-landen om niet alleen ruwe aardolie, maar ook en in toenemende mate aardolieprodukten uit te voeren.

d Structuur van de afvoer over zee

De belangrijkste goederengroepen die via Vlissingen worden afgevoerd staan vermeld in tabel VI.

Tabel VI Afvoer en doorvoer over zee in Vlissingen (1979)

	afvoer		waarvan doorvoer uit het buitenland		doorvoer in % van de af- voer
Gewicht in tonnen	abs.	%	abs.	%	
Zware stookolie	724.585	31,0	-	-	-
Gas- en dieselolie	413.412	17,7	-	-	-
Benzine	353.426	15,1	-	-	-
Kerosine	251.150	10,7	-	-	-
Energiegassen	104.687	4,5	94.178	29,6	90,0
Andere chem.basisprod.	79.468	3,4	24.305	7,7	30,6
Motorvoertuigen	65.799	2,8	64.063	20,2	97,4
Papier en karton	29.175	1,3	20.250	6,4	69,4
Aluminium	14.482	0,6	-	-	-
Totaal	2.036.184	87,0	202.796	63,9	10,0
Algemeen totaal ¹⁾	2.341.411	100	317.686	100	13,6

1) Algemeen totaal= inclusief alle andere goederengroepen die via Vlissingen verscheept zijn.

Bron: CBS. Statistiek van het internationaal zeehavenvervoer
Statistiek van het internationaal goederenvervoer.

Bovengenoemde 9 groepen vormen 87% van de totale afvoer in Vlissingen (in Nederland 29%, Rotterdam 27%).

Van de totale afvoer (incl. niet vermelde groepen) werd 14% doorgevoerd. In Nederland en Rotterdam is het doorvoeraandeel veel hoger (resp. 30% en 33%).

De 4 omvangrijkste groepen (75% van totaal) zijn de olieprodukten die uitgevoerd worden. Voor het merendeel zijn dit eindprodukten van de Total raffinaderij.

Doorgevoerd worden vooral motorvoertuigen en energiegassen.

Bij de andere chemische basisprodukten en papier en karton gaat het deels om uitvoer en deel om doorvoer.

Het aandeel van Vlissingen in de totale afvoer per goederengroep blijkt uit tabel VII.

Tabel VII Aandeel Vlissingen in totale Nederlandse afvoer en
doorvoer voor de belangrijkste goederengroepen (1979)

Aandeel in procenten	afvoer	doorvoer naar buitenland	
Zware stookolie	14,3 (72,6)	-	-
Gas- en dieselolie	8,7 (75,7)	-	-
Benzine	7,3 (70,8)	-	-
Kerosine	14,3 (82,5)	-	-
Energiegassen	37,9 (44,3)	57,8	(42,4)
Andere chemische produkten	1,6 (69,0)	1,7	(93,3)
Motorvoertuigen	15,1 (54,5)	16,9	(55,2)
Papier en karton	7,6 (72,1)	9,2	(76,1)
Aluminium	21,9 (76,1)	-	-
Algemeen totaal	3,0 (78,8)	1,4	(88,3)

Tussen () staat het aandeel van Rotterdam

In het nu volgende zullen wij nader ingaan op de verschillende goederengroepen.

Zware stookolie en kerosine

Voor deze beide produkten is Vlissingen na Rotterdam de belangrijkste afvoerhaven.

Gas- en dieselolie en benzine

Voor deze twee produkten komt Vlissingen op de derde plaats na Rotterdam en Amsterdam.

Energiegassen

Voor de afvoer van energiegassen is Vlissingen niet (zoals bij de aanvoer) de eerste haven. Dat is nl. Rotterdam. Wel is het aandeel van Vlissingen in de totale doorvoer van deze gassen groter dan Rotterdam (dus Vlissingen vooral van belang als doorvoerhaven, terwijl Rotterdam voor een groter deel ook uitvoert). Terneuzen komt op de derde plaats.

Andere chemische basisprodukten

Het aandeel van Vlissingen is zeer gering.
Veel belangrijker is voor deze groep Terneuzen.

Motorvoertuigen

Vlissingen staat zowel qua afvoer als doorvoer op de derde plaats, na Rotterdam en Hoek van Holland. Het gaat hier om gewicht in tonnen. Ook in aantal stuks blijkt Vlissingen op de derde plaats te staan.

Papier en karton

Voor deze goederen is Vlissingen de op een na belangrijkste haven (na Rotterdam). Direct erna komt Den Haag en daarna Delfzijl en Zaanstad. Dit geldt zowel voor afvoer als doorvoer. Vlissingen is meer doorvoerhaven (bijna 70% van afvoer is doorvoer) dan Rotterdam (61%).

Aluminium

Via Vlissingen wordt 22% van het Nederlandse totaal afgevoerd. Vrijwel de enige andere haven is Rotterdam (76%). In Vlissingen betreft dit uiteraard voornamelijk door Pechiney geproduceerd aluminium.

De afgevoerde goederenstromen worden althans voor de olieprodukten en energiegassen gedetailleerd weergegeven in de schema's van bijlage IV.

e Ontwikkelingen in de afvoer over zee

Bij de afvoer zijn de ontwikkelingen moeilijk te interpreteren. Als voorbeeld kan de goederenstroom energiegassen dienen. In de afgelopen 5 jaar nam de aanvoer sterk toe. Deze aanvoer vond geheel plaats per zeeschip uit de olieproducerende landen.

Verbruik van de aangevoerde energiegassen vindt in Vlissingen niet plaats, zodat de totale afvoer van Vlissingen (over zee, per spoor, over de weg en via binnenvaart) eveneens sterk moet zijn toegenomen. De afvoer over zee nam van 1978 tot 1979 echter af. Dit komt doordat er een verandering plaats heeft gevonden van afvoer over zee naar afvoer via de binnenvaart. Dit laatste is een gevolg van een verschuiving in landen van bestemming, in dit geval van Noorwegen naar de Bondsrepubliek en de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (BLEU). Eenzelfde ontwikkeling valt waar te nemen bij de goederengroep "Andere chemische basisprodukten".

In tabel VIII is een overzicht gegeven van de ontwikkelingen in de voor Vlissingen belangrijkste per zeeschip afgevoerde goederen. Ter vergelijking zijn eveneens opgenomen de cijfers voor Nederland totaal. Ook als afvoerhaven blijkt Vlissingen de laatste jaren sterker gegroeid te zijn dan Rotterdam en Nederland totaal.

Bovendien is de afvoer over zee verhoudingsgewijs belangrijker voor Vlissingen. In 1979 bedroeg de afvoer in Vlissingen 55% van de aanvoer. Voor Rotterdam was dit 27% en voor geheel Nederland 29%.

Tabel VIII Ontwikkelingen afvoer in procenten, 1975= 100

Jaar 1979	Nederland	Rotterdam	Vlissingen
Zware stookolie	73	66	93
Gas- en dieselolie	92	91	2291
Benzine	148	137	190
Kerosine	104	91	377
Energiegassen	130	78	387
Andere chem.basisprodukten	146	136	308
Motorvoertuigen	157	122	331
Papier en karton	183	158	565
Aluminium	76	72	215
Totaal afvoer	100	96	161

Bron: CBS. Statistiek van het internationale zeehavenvervoer
Statistiek van het internationale goederenvervoer.

f De aan- en afvoer naar landen van herkomst en bestemming

De belangrijkste landen van herkomst van de over zee in Vlissingen
aangevoerde goederen zijn:

Verenigd Koninkrijk	26,1% (vooral zand en grind)
Verenigde Staten van Amerika	15,4% (vooral ruwe fosfaat)
Verenigde Arabische emiraten	7,5% (vooral ruwe aardolie)
Sovjet-Unie	6,2% (vooral gas- en dieselolie)
Griekenland	5,7% (vooral aluminiumoxyde)
Marokko	4,6% (vooral ruwe fosfaat)
Australië	4,3% (+ 33%= wol)
Frankrijk	3,7% (+ 60%= aluminiumoxyde)
Algerije	3,3% (vooral ruwe aardolie)
	<u>76,8%</u>

Het aandeel van Vlissingen in het Nederlandse totaal is per land
zeer verschillend.

Vlissingen is de belangrijkste aanvoerhaven voor produkten uit
Nieuw-Zeeland (87% van Nederlandse aanvoer) en Angola (54%).

Deze twee landen vormen echter slechts een zeer gering aandeel
in de totale Nederlandse aanvoer en ook slechts 3,2% van de Vlissingse
aanvoer. Hun aandeel in de doorvoer is in Vlissingen echter samen 12,2%.

Hoewel het Vlissingse aandeel in de aanvoer uit Algerije slechts 7% bedraagt, gaat daarvan de doorvoer voor het grootste deel via Vlissingen (77% van Nederland).

Ook bij de Verenigde Arabische emiraten is het aandeel van Vlissingen in de Nederlandse doorvoer veel groter dan in de totale aanvoer (resp. 23% en 4%).

Na Rotterdam is Vlissingen de belangrijkste aanvoerhaven voor goederen vanuit Algerije, Verenigde Arabische emiraten en Ethiopië en de tweede of derde haven voor goederen uit de DDR, het Verenigd Koninkrijk en Egypte.

De afvoer naar land van bestemming

Ruim 30% van de afvoer over zee vanuit Vlissingen gaat naar Nigeria (vooral gas- en dieselolie, benzine en kerosine), 21% naar het Verenigd Koninkrijk en 19% naar Zweden (vooral zware stookolie). Deze drie landen maken samen dus 70% uit van de totale afvoer.

Het aandeel van Vlissingen in de totale Nederlandse afvoer is vooral groot bij Benin, Kameroen en Nigeria, waarbij echter de eerste twee nog geen half procent van de totale Nederlandse afvoer uitmaken.

g Het containervervoer en het roll-on/roll-off vervoer

In de tabellen IX en X is weergegeven hoe het containervervoer per zeeschip zich in Vlissingen in vergelijking met Rotterdam en Nederland heeft ontwikkeld. Volledigheidshalve zij hierbij vermeld dat de genoemde hoeveelheden reeds in de in het voorgaande genoemde aan- en afgevoerde hoeveelheden zijn begrepen.

Tabel IX Aan- en afvoer van beladen en ledige containers¹⁾
(aantal en index, 1975= 100)

	Nederland		Rotterdam		Vlissingen	
	aantal	index	aantal	index	aantal	index
aanvoer						
1975	397.457	100	362.867	100	14.302	100
1976	451.653	114	408.696	113	19.797	138
1977	488.461	123	447.642	123	18.901	132
1978	565.362	142	523.692	144	23.952	167
1979	638.900	161	587.400	162	29.600	207
1980	712.800	179	654.700	180	29.800	208
afvoer						
1975	379.289	100	356.445	100	6.968	100
1976	437.977	115	405.121	114	12.896	185
1977	477.720	126	448.465	126	10.705	154
1978	586.824	155	558.018	157	15.885	228
1979	641.300	169	599.300	168	19.000	273
1980	700.900	185	654.800	184	18.400	264

1) 20 ft. en meer

Bron: CBS. Statistiek van de zeevaart.

Tabel X In containers (20 ft. en meer) verladen lading
(in tonnen en index, 1975= 100)

	Nederland		Rotterdam		Vlissingen	
	ton	index	ton	index	ton	index
aanvoer						
1975	4.501.786	100	4.142.727	100	170.974	100
1976	5.175.639	115	4.722.352	114	237.270	138
1977	5.509.642	122	5.069.128	122	208.104	122
1978	6.196.578	138	5.814.181	140	245.877	144
1979	6.953.080	154	6.473.870	156	310.668	182
1980	7.624.471	169	7.062.119	170	314.622	184
afvoer						
1975	4.435.558	100	4.102.020	100	95.832	100
1976	5.257.279	119	4.808.747	117	174.841	182
1977	6.100.475	138	5.713.672	139	148.579	155
1978	7.748.388	175	7.361.023	179	223.588	233
1979	8.317.187	188	7.794.044	190	261.350	272
1980	8.851.403	200	8.240.113	201	279.642	292

Bron: CBS. Statistiek van de zeevaart.

Ook in het containervervoer over zee blijkt de groei in Vlissingen de afgelopen jaren sterker te zijn geweest dan de landelijke groei. In 1980 lijkt de groei in Vlissingen in tegenstelling tot Rotterdam en Nederland te stagneren. Overigens is het containervervoer in Vlissingen voor wat de aanvoer betreft relatief belangrijker dan in Rotterdam en Nederland totaal. In 1979 maakte Vlissingen 4,5% uit van de totale Nederlandse containeraanvoer over zee en 3,1% van de afvoer over zee. Als aan- en afvoerhaven in zijn geheel maakte Vlissingen over hetzelfde jaar respectievelijk 1,6 en 3,0% van de totale Nederlandse aan- en afvoer uit.

De ontwikkelingen in het ro-ro-verkeer staan in tabel XI weergegeven. Gemakshalve hebben wij daarbij alle soorten rollend vervoer bijeen-gevoegd. Wat hierbij opvalt is dat de ontwikkeling in de aanvoer in Vlissingen achter blijft bij de landelijke ontwikkeling. De afvoer vertoonde tot 1979 een duidelijk sterkere ontwikkeling dan het landelijke gemiddelde, doch in 1980 viel de afvoer duidelijk terug. De oorzaak hiervan lag in het wegvallen van de afvoer van personenauto's als handelswaar.

Tabel XI Aan- en afvoer roll-on/roll-off vervoer per zeeschip
(in eenheden rollend materiaal en in indexcijfers,
1975= 100)

	Nederland		Rotterdam		Vlissingen	
	aantal	index	aantal	index	aantal	index
aanvoer						
1975	396.835	100	170.717	100	36.427	100
1976	471.742	119	209.151	123	61.795	170
1977	499.644	126	237.098	139	54.540	150
1978	528.401	133	259.502	152	47.595	130
1979	623.453	157	287.161	168	49.161	135
1980	683.541	172	332.981	195	50.483	139
afvoer						
1975	311.162	100	125.723	100	40.244	100
1976	359.925	116	129.702	103	65.112	162
1977	415.794	134	162.180	129	69.991	174
1978	468.469	151	188.957	150	90.073	223
1979	545.111	175	196.064	156	107.492	267
1980	506.457	162	193.254	154	64.038	159

Bron: CBS. Statistiek van de zeevaart.

Landelijk wordt voor de toekomst een verdere groei van het roll-on/roll-off- en het containervervoer verwacht. Een verschuiving naar containervervoer kan met name bij papier, hout, wol en dergelijke plaatsvinden.

NOTEN

De hoofdletters verwijzen naar de literatuurlijst.

1. W: blz. 3
2. S: blz. 40
3. O: blz. 39
4. W: blz. 6
5. V: blz. 50, 77 en 81
R: blz. 56

Verhoeff constateert dat de functie van de cargadoor als gevolg van specialisatie in nagenoeg alle havens wezenlijk is aangetast (blz. 50).

De cargadoorswerkzaamheden sluiten het meest aan bij de rederijactiviteiten of de stuwadoorsactiviteiten. Het ligt voor de hand dat terreinverlies in hoofdzaak in deze richtingen heeft plaatsgevonden (blz. 77). Hetzelfde wordt signaleerd in R blz. 56.

- 6.SR : blz. 14

In Rotterdam wordt de havenpromotie en ladingacquisitie uitgevoerd door zowel de gemeente als het bedrijfsleven. Coördinatie vindt plaats door de Stichting Havenbelangen, het gemeenschappelijke havenpromotieorgaan van gemeente en bedrijfsleven.

7.

Daarbij dient wel bedacht te worden dat ook andere havens, niet alleen de allerkleinste, alles in het werk zullen stellen om iedere ton lading te behouden. De beste acquisitie is daarom nog altijd zorgen dat je iets beters te bieden hebt.
Zie ook H blz. 42.

8.

Deze voorzieningen zullen daarbij steeds meer geschikt moeten zijn voor gespecialiseerd vervoer naar goederensoorten. Dit maakt een ver doorgedreven specialisatie van de haventerminals noodzakelijk, waarbij de mogelijkheid wordt gecreëerd grote distributiecentra voor het betrokken goed in te richten. Een dergelijke politiek brengt echter een aantal financiële risico's met zich mee.

Indien de havenautoriteiten op verschillende goederen-
trafieken mikken betekent dit -zeker voor een kleine
haven als Vlissingen- dat in de beginperiode het volume der
goederentrafieken te klein zal zijn om een aanvaardbare
benuttingsgraad der verschillende gespecialiseerde voor-
zieningen mogelijk te maken. Een voorbeeld hiervan biedt de
stad Gent die onlangs koelhuizen (specialisatie) te huur heeft
aangeboden aan Amerikaanse verladers van bevroren vlees en daar-
mee een deel van deze lading van Rotterdam naar Gent heeft
gehaald (NRC 24 maart 1981).
Zie hiervoor ook GE blz. 20,21 en 112.

9.S : blz. 55

In de nabije toekomst wordt een sterke toename van het aan-
bod van Liquified Petroleum Gas (LPG) op de markt verwacht.
In het bijzonder voor de Nederlandse (petro-) chemische in-
dustrie is het van groot belang om op korte termijn over
mogelijkheden te beschikken om LPG in grotere hoeveelheden
te kunnen importeren. Een deugdelijke infrastructuur, welke
het mogelijk maakt meer LPG aan te landen en te transporteren
naar afnemers, is daarbij noodzakelijk.

10.S : blz. 81

Genoemde woordvoerders pleiten derhalve voor verdere specialisatie
als ontwikkelingsmogelijkheid voor de haven. Richtlijn 6 van
het Structuurschema Zeehavens geeft echter aan dat uit sociaal-
economisch oogpunt diversificatie van bedrijvigheid dient te
worden nagestreefd. Dit laatste moge o.i. juist zijn, maar we
zijn het met de woordvoerders eens dat specialisatie voor de
ontwikkeling op korte en middellange termijn voor Vlissingen de
grootste mogelijkheden biedt.

11.S : blz. 57

Een verdere groei van het wereldvervoer van droge massagoederen
kan verwacht worden, alhoewel deze groei minder zal zijn dan
de groei tot het begin van de zeventiger jaren. Een uitzondering
vormt kolenvervoer dat hoogstwaarschijnlijk zeer sterk zal
groeien.

12.S : blz. 56

De aanvoer in bulkschepen bedraagt 56% van de totale aanvoer
van ruwe fosfaat per zeeschip. Dit is het voor de bulkgoederen
laagste percentage. Het investeren in gespecialiseerde
apparatuur voor het lossen van bulkfosfaatschepen kan het
aandeel van de aanvoer in bulkschepen mogelijk ten gunste van
Vlissingen doen stijgen. Om hierover meer duidelijkheid te
verkrijgen is eveneens inzicht nodig in de methode in het
land van afvoer (Amerika).

S : blz. 67

De beperkte doorvaartmogelijkheid van het Kanaal door Zuid-Beveland voor o.m. de duwvaart vormt hierbij een knelpunt. In het kader van de Oosterscheldewerken is besloten tot verruiming van het Kanaal door Zuid-Beveland tot een klasse VI vaarweg, waardoor duwvaart mogelijk wordt.

13.S : blz. 136

De Structuurnota Zeehavens noemt Vlissingen in eerste instantie niet als mogelijkheid voor het plaatsen van een kolenvergassingsinstallatie. Een dergelijke installatie kan als impuls dienen en de kansen op een gunstige exploitatie van een kolenterminal eveneens aanzienlijk doen toenemen.

14.S : blz. 57

"Voor het jaar 2000 kan worden verwacht dat de aanvoer van ijzererts naar Nederland voor het merendeel in bulkschepen van 150.000 tot 200.000 dwt zal plaatsvinden".
De vaardiepte van de Westerschelde laat de toegang van dergelijke schepen niet toe. Hetzelfde kan gelden voor de aanvoer van steenkool in bulkschepen. De inzet van kolen-schepen tot 250.000 dwt lijkt niet uitgesloten, vooropgesteld dat de laadhavens de hiervoor vereiste vaardiepte hebben.

15.

NRC-Handelsblad, 7 januari 1981.

16.V : blz. 115

Dergelijke ladingpakketten lenen zich bijzonder goed voor verdere verticale integratie van de stuwadoorsfunctie. Werkzaamheden zoals het (her-)verpakken, palletiseren etc. worden daarbij eveneens in de ontvangende haven verricht. Dit brengt aanvullende werkgelegenheid met zich mee.

17.V : blz. 81

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

- E. Rapport over het onderzoek naar de feitelijke situatie in de voornaamste zeehavens van de gemeenschap, opgesteld door de Werkgroep Zeehavens, Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1977.
- G. Haven van Gent, Tienjarenplan 1981-1990 Stadsbestuur van Gent Havenbedrijf, 24 maart 1980.
- GE. Elementen voor een havenbeleid, Studie uitgevoerd in opdracht van de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen. Berichten 22, september 1979.
- H. Havennota Rotterdam, De Wethouder van Haven- en Economische Zaken, drs. J. Riezenkamp.
- HA. Hinterland, Driemaandelijks tijdschrift onder auspiciën van de Stad Antwerpen.
- JH. Jaarverslagen Havenschap Vlissingen.
- JN. Jaarverslagen N.V. Haven van Vlissingen.
- O. Ontwerp Streekplan Midden-Zeeland, 1981.
- R. Regionaal Economisch plan, verkenningen deel 2. Openbaar Lichaam Rijnmond, december 1979.
- S. Structuurschema Zeehavens deel 3. Beleidsvoornemens, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Tweede Kamer der Staten Generaal, zitting 1980-1981, 16789.
- SR. Stukgoed Rotterdam Ontwikkelingen en Perspectief/ Beleidsvoornemens, 1980.
- V. J.M. Verhoeff, Transformatie van tussenpersonen in het transport, Stenfert Kroese B.V. Leiden/Antwerpen, 1980.
- W. W. Winkelmans, De Moderne Havenindustrialisatie, Rijksuniversiteit Gent, Academiejear 1971-1972.

Ontwikkelingsperspectievenonderzoek zeehavengebied
Vlissingen-Oost

Opdrachtgever: Havenschap Vlissingen

Knelpuntenonderzoek uitbreiding industriële bedrijvigheid

(checklist ten behoeve van enquêtering bij bestaande
industriële bedrijven)

Naam bedrijf : _____
Kantooradres : _____
Telefoonnummer: _____

Gesproken met : _____ functie _____

Gesprek d.d. : door

I. Algemeen

- Onderneming zelfstandig of onderdeel van groter geheel:
-----7-----
- Jaar van stichting: -----
- Branchetypering : -----
- Aantal werknemers : vast -----
 : ingeleend -----
- Is het bedrijf al of niet havengebonden: -----
- Aantal meters kadelengete voor eigen goederen: -----
- Waterfrontlengte -----
- Laden en lossen op andere wijze
- Maakt gebruik van openbare kade

II. Produktiegegevens

soort produkt	capaciteit	productie
-----	-----	-----
-----	-----	-----
-----	-----	-----

Aanvoergegevens

soort grondstof

hoeveelheid

Transport per:

produkt/hoeveelheid:

zeeschip

binnenvaartschip

auto

trein

pijp

Eventuele onderverdeling naar plaats van herkomst:

Afvoergegevens

Transport per:

produkt/hoeveelheid:

zeeschip

binnenvaartschip

auto

trein

pijp

Eventuele onderverdeling naar plaats van bestemming:

Bestaat er een directe koppeling door middel van pijpleidingen met andere bedrijven in het Sloegebied of met bedrijven elders?

Zo ja, welke; voor welke hoeveelheden en voor welke produkten?

III. Uitbreidingsmogelijkheden

Bestaan er plannen om de produktie aanzienlijk uit te breiden?

Zo ja, is dit door schaalvergroting, parallellisatie of integratie van activiteiten?

Welke knelpunten worden hierbij ondervonden t.a.v.

a. regionale produktiefactoren w.o.:

- terreinbehoefte
- personeel
- energie
- proceswater
- overige

b. juridische beperkingen w.o.:

- nationale wetgeving
- provinciaal
- gemeentelijke wetgeving

IV. Lokalisatiekeuze

- Wat vormde destijds de doorslaggevende factor bij de lokalisatiekeuze?

- . diep vaarwater
- . beschikbaar terrein
- . speciale premiëring
- . arbeidsmarkt
- . energievoorziening
- . lokalisatie t.o.v. de markt

- Zou de bovengenoemde reden momenteel nog van doorslaggevende betekenis zijn? -----

- Zou u indien u weer voor de keuze stond, weer voor Vlissingen als vestigingsplaats kiezen en om welke reden wel of niet?

V. Relatie met andere bedrijven in het Havenschapsgebied

Bij de aan-en afvoer van goederen wordt van de volgende haven-
diensten gebruik gemaakt:

a. administratief: - in eigen beheer
 - expediteurs
 - cargadoors
 - bevrachters

- b. handeling: -stuwadoor
-overslagbedrijf
-veem- en opslagbedrijf
-transportbedrijven
-onderaannemers
-eigen beheer

Welke activiteitverhogende invloed gaat er van uw bedrijf op
het havengebeuren uit?

- in havengelden
- in kadegelden
- in indirecte werkgelegenheid
- overige

VI. Diversen

- Wat ziet u als de belangrijkste belemmeringen die een verdere
ontwikkeling van Vlissingen als zeehaven in de weg staan?

- -----
- Wat kan hieraan volgens u worden gedaan op:
 - nationaal niveau
 - provinciaal niveau
 - door het Havenschap
 - door de Acquisitiegroep
 - door anderen

STROOMSCHEMA'S¹⁾ VLISSINGEN 1979 (in tonnen)INVOERZand en grind

zeevaart

Verenigd Koninkrijk	777981
Noorwegen	17557
B.R. Duitsland	5754

801292

Ruwe fosfaat

zeevaart

VS van Amerika	484691
Marokko	170872

655563

Aluminiumoxyde

zeevaart

Griekenland	223866
Frankrijk	92521
Guyana	8159

324546

Melasse

zeevaart

Brazilië	19829
Egypte	17828
Ethiopië	4114

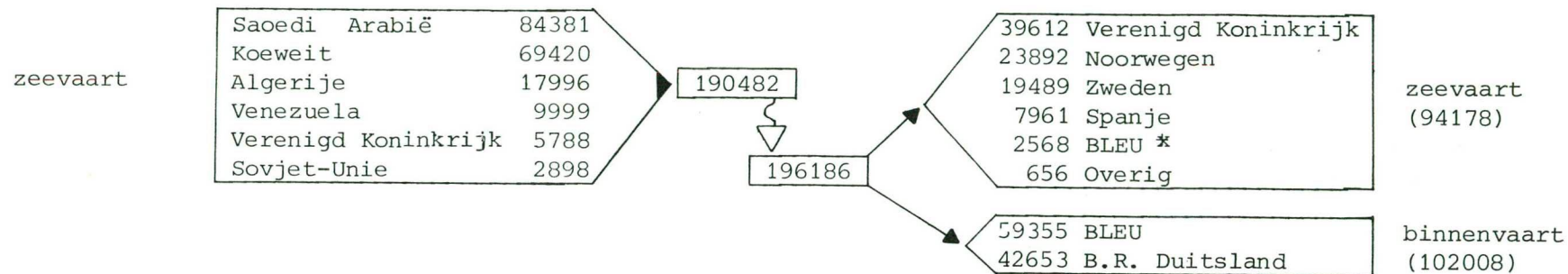
41771

1) Opmerking: Deze schema's zijn niet volledig, in die zin dat ze voornamelijk betrekking hebben op de zeevaart. Slechts in een aantal gevallen is -bijv. vanwege de omvang van de goederenstroom- ook het vervoer via binnenvaart, weg of spoor opgenomen.

DOORVOER

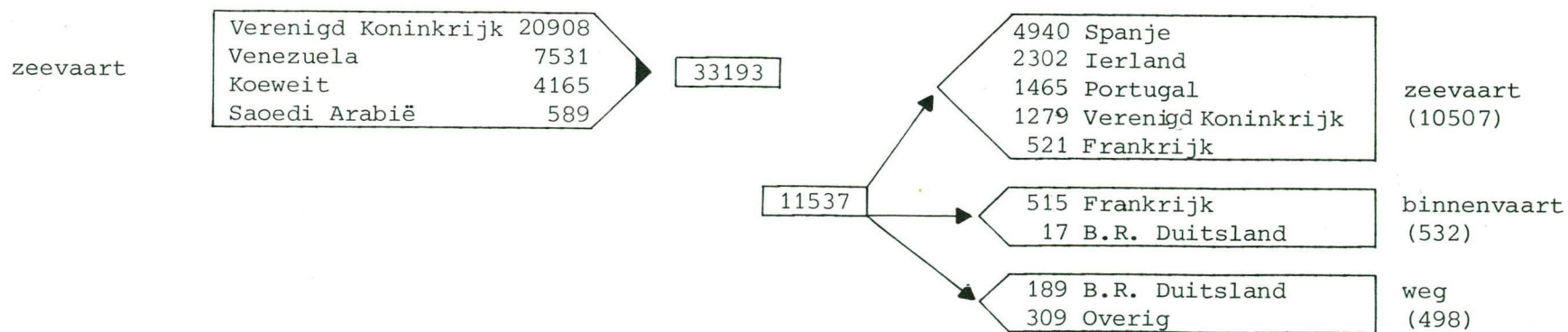
Vlissingen 1979

Energiegassen



INVOER

UITVOER



* BLEU= Belgisch-Luxemburgs Economische Unie.

DOORVOER

Vlissingen 1979

Ruwe aardolie

zeevaart

Arabemir*	85977
Angola	64115
Algerije	13300
Libië	10549
Venezuela	2683
Verenigd Koninkrijk	1211
Saoedi Arabië	1070

178905

178905 BLEU

binnenvaart (178905)

INVOER

zeevaart

Arabemir	196074
Algerije	109476

305550

OPSLAG

zeevaart

Katar	38939
Arabemir	35602
Oman	28298

102839

* Arabemir= Verenigde Arabische Emiraten.

DOORVOER

Vlissingen 1979

Benzine

binnenvaart, BLEU → 2559 → Frankrijk, zeevaart
zeevaart, VS van Amerika → 990 → BLEU, binnenvaart

Kerosine

zeevaart, Frankrijk → 802 → B.R. Duitsland, binnenvaart

Gas- en dieselolie

zeevaart, Griekenland → 1011 → BLEU, weg

Zware stookolie

zeevaart, Venezuela → 8480 → BLEU, binnenvaart

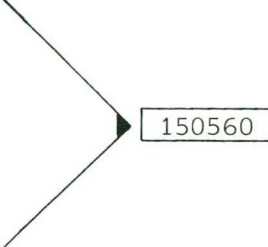
Ruwe fosfaat

zeevaart, VS van Amerika
Marokko → 59860 → 46729 → 43197 B.R. Duitsland
3532 BLEU binnenvaart

Benzine

zeevaart

INVOER

Joegoslavië	38907	
Italië	28700	
Sovjet Unie	17655	
Griekenland	17162	
Spanje	15414	
Verenigd Koninkrijk	15021	
Frankrijk	9727	
Polen	7974	
		150560

UITVOER

Vlissingen 1979

539567

299394	Nigeria
24736	Frankrijk
9981	Kameroen
6665	Benin
7204	Togo
2887	B.R. Duitsland

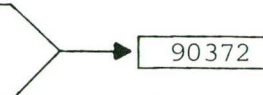
zeevaart
(350867)

188700 B.R. Duitsland

binnenvaart
(188700)

Kerosine

zeevaart

Sovjet Unie	58121	
Bahama's	22050	
Frankrijk	10201	
		90372

322973

175833	Nigeria
33030	Kameroen
12224	B.R. Duitsland
8395	Verenigd Koninkrijk
5856	Zweden
5679	Denemarken
4891	Senegal
4741	Benin
503	Togo

zeevaart
(251152)

60271 B.R. Duitsland
11550 Zwitserland

binnenvaart
(71821)

INVOER

UITVOER

Vlissingen 1979

Gas- en dieselolie

zeevaart

Sovjet-Unie	177910
Canada	64613
Polen	31767
Nigeria	962

275252

1315460

275602	Nigeria
73172	B.R. Duitsland
30787	Kameroen
14688	Togo
10663	Senegal
6301	Benin
2199	Verenigd Koninkrijk

zeevaart
(413412)

896111	B.R. Duitsland
5937	Zwitserland

binnenvaart
(902048)

Zware stookolie

UITVOER

1038401

412031	Zweden
106550	Verenigd Koninkrijk
54703	VS van Amerika
49757	B.R. Duitsland
43160	Denemarken
34879	Frankrijk
23506	Noorwegen

zeevaart
(724586)

313815	B.R. Duitsland
--------	----------------

binnenvaart
(313815)

DOORVOER

Vlissingen 1979

Wol

zeevaart

Australië	60676
Nieuw-Zeeland	40233
Zuid-Afrika	6740
Chili	2663
Argentinië	1027

111339

103815

1037 Verenigd Koninkrijk
853 B.R. Duitsland
76 Overig

zeevaart
(1966)

1024 Frankrijk
522 Zwitserland
104 Joegoslavië
373 Italië
97 BLEU
90 Spanje
35 Overig

spoor
(2245)

71246 Frankrijk
22539 BLEU
1986 B.R. Duitsland
1264 Turkije
1237 Tsjecho-Slowakije
528 Italië
459 Portugal
345 Overig

weg
(99604)

INVOER

zeevaart

Nieuw-Zeeland	2084
Australië	1230
Zuid Afrika	10

3324

Staalgroepen*

zeevaart
(54790)

Verenigd Koninkrijk	52165
Overig	2625

weg
(6483)

B.R. Duitsland	5699
Frankrijk	514
Overig	270

61273

61052

DOORVOER

Vlissingen 1979

7543 Verenigd Koninkrijk
255 Overig

zeevaart
(7798)

347 B.R. Duitsland
251 Frankrijk
187 Zwitserland

binnenvaart
(785)

1914 B.R. Duitsland
465 Zwitserland
306 Oostenrijk
168 Overig

spoor
(2853)

24156 B.R. Duitsland
10631 Zwitserland
5219 Frankrijk
4318 BLEU
1463 Zwitserland
1418 Italië
2411 Overig

weg
(49616)

INVOER

zeevaart

Verenigd Koninkrijk	8445
Noorwegen	2871
Finland	1176
Overig	150

12642

* Gewalste halffabrikaten, vormstaal en plaatstaal= driekwart van staal in totaal.

DOORVOER

Vlissingen 1979

Eenvoudig bewerkt hout

zeevaart

Chili	21152
Australië	15761
Filippijnen	1932
Ivoorkust	1752
Maleisië	672
Finland	511
Overig	1087

42867

44300

1927 Verenigd Koninkrijk

zeevaart (1927)

2474 B.R. Duitsland
338 Frankrijk
217 BLEU

binnenvaart
(3029)

4776 B.R. Duitsland
114 BLEU
503 Overig

spoor
(5393)

23161 BLEU
8301 B.R. Duitsland
2469 Overig

weg
(33931)

INVOER

zeevaart

Zweden	15878
Finland	15391
Chili	1869
Australië	1718
Kameroen	1575
Ivoorkust	824
Filippijnen	622
Overig	493

38370

