

THE PORT OF GHENT

With the expansion of international maritime trade, the socio-economic role of ports has become increasingly important. The Port of Ghent, also, has come to play — though only quite recently — a dominant part on the European shipping scene, having boosted its sea-borne cargo volume from 2.8 million tons in 1968 to 26.4 million in 1984.

Ghent's expansion is attributable, among others, to its central location vis-a-vis the European hinterland, its good nautical accessibility, its convenient links with the hinterland and the sound cooperation which exists between the private and public sectors.

The port of Ghent has successfully adapted to new developments in shipping by optimizing and renovating existing infrastructure and by diversifying its trade flows.

Yet, to safeguard its future development, the port's accessibility should urgently improved, notably by the construction of a new lock for 125.000 t vessels.

LE PORT DE GAND

Par suite de l'expansion du commerce maritime international, le rôle socio-économique des ports est devenu de plus en plus important. Le port de Gand, lui aussi, occupe — bien que depuis assez peu d'années — une place éminente sur la scène maritime européenne, ayant accru son trafic de marchandises de 2,8 millions de tonnes en 1968 à 26,4 millions en 1984.

L'expansion du port de Gand peut s'attribuer, entre autres, à sa situation centrale vis-à-vis de l'arrière-pays européen, à son excellente accessibilité nautique, ses bonnes liaisons avec l'arrière-pays et la coopération solide entre les secteurs privés et publics.

Le port de Gand a également su s'adapter avec succès aux nouveaux développements dans le transport maritime par l'optimisation et la rénovation de l'infrastructure existante et par la diversification de ses trafics.

Néanmoins, pour que puisse être assuré le développement futur du port, il est indispensable d'améliorer d'urgence son accessibilité, notamment par la construction d'une nouvelle écluse pouvant accueillir des navires de 125.000 tonnes poids lourds.



DE HAVEN VAN GENT: EEN NIEUWKOMER IN HET EUROPESE HAVENGEBEUREN

F. VERHEEKE

Schepen voor de haven en Economische Expansie

1. INLEIDING

De havens in Noordwest Europa evolueerden, vanuit een traditioneel laad- en lospatroon, naar commerciële en industriële entiteiten die, als groeipolen voor handel en nijverheid, een steeds grotere rol spelen bij de socio-economische ontwikkeling van de regio waarin ze gelokaliseerd zijn.

Internationale maritieme handel en het zeetransport dat eruit voortvloeit, kende, vooral sinds het begin der zestiger jaren, een stormachtige ontwikkeling waarbij niet enkel de techniek van het goederenvervoer zelf, maar eveneens de institutionele organisatie rondom het maritiem gebeuren, fundamenteel werd gewijzigd.

Het is dan ook de voortdurende zorg van allen betrokken bij de haven, tijdig en met de aangewezen middelen, te kunnen reageren op nieuwe ontwikkelingen en eisen gesteld door de gebruikers van de haven, namelijk, de scheepseigenaar en de verscheper der goederen.

De opdracht is niet eenvoudig, omdat havenbeheer, in zijn brede betekenis, in feite weinig zeggenschap krijgt bij de technische en institutionele vernieuwingen, die het zeevervoer en zijn toepassingen bepalen.

Indien, echter, een haven niet gepast inspeelt op fundamentele ontwikkelingen, zal in eerste instantie, de zeevervoerder zijn schepen niet meer sturen naar die haven die niet kan tegemoet komen aan de eisen gesteld door de scheepvaart. Uit hoofde van deze feitelijkheid, zal ook de verscheper der goederen de haven niet meer kunnen of verlangen te gebruiken.



2. GENT EN HAAR CENTRALE LIGGING

De omstandigheden waarin de haven van Gent haar rol dient te vervullen worden gunstig beïnvloed door :

- haar centrale ligging naar het Midden-Europese achterland ;

- de vlotte en veilige nautische toegankelijkheid langs een 200 m breed zeekanaal ;
- de goede achterlandverbindingen over de weg, het spoor en de binnenwateren ;
- een rustig sociaal klimaat dat kenmerkend is voor de werksfeer in een middelgrote stadsagglomeratie.

Haar centrale ligging naar het Europese achterland geeft aan de haven van Gent de kans, haar werkterrein te richten naar een groot aantal landen en economische regio's. Hierbij wordt de afhankelijkheid van specifieke goederenstromen vermeden en bijgevolg de kwetsbaarheid van haar werking beperkt.

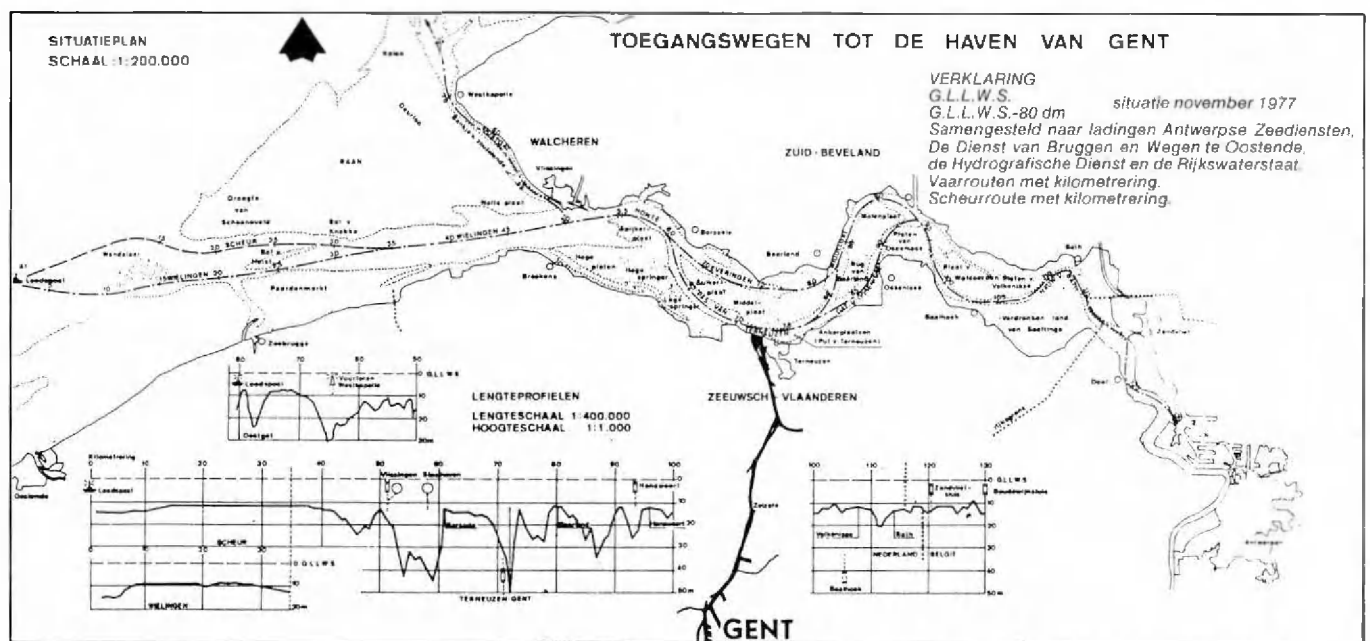
De Europese roeping van de haven van Gent wordt vooral onderlijnd door het feit dat de twee voornaamste Europese autowegen namelijk de E3 (Stockholm-Lissabon) en de E5 (Istanbul-Londen), elkaar in Gent kruisen. Door deze goede wegverbinding is elk punt in de haven op minder dan tien minuten tijdsafstand van de grote Europese verkeersaders gelegen.

Een centrale ligging gekoppeld aan een unieke verbinding met de autowegen, maakt van Gent de ideale haven voor het inrichten van typische distributiecentra, naar en van het Europese achterland.

Waar, bij distributie, naast het wegvervoer, ook het vervoer over de binnenwateren een voorname rol kan spelen, beschikt Gent ook voor dit vervoersysteem over uitstekende verbindingen.

Gent is een Rijnhaven ; langs het zeekanaal, de Westerschelde en het kanaal van Hansweert wordt de traditionele Rijnverbinding bereikt en kunnen goederen naar of van Nederland, Duitsland, Elzas-Lotharingen en Zwitserland vervoerd worden.

Naar het zuiden toe, vormen de op Europees-gabariet gecalibreerde verbindingen langs de Schelde en de Leie, de aan- en afvoerkanalen voor het Zuid-Belgische en Franse achterland.



Gent is uiteraard ook aangesloten aan het dichte spoorwegnet, dat op zijn beurt vlotte verbinding verzekert met gans Europa. De nieuwe ontwikkelingen langs het gemengd wegspoorvervoer breidden dit achterland recent uit tot de Scandinavische landen. De spooruitrusting van de Gentse haven wordt vooral geoptimaliseerd langs het moderne vormingsstation van Gent-zee-haven.

**

3. DE OPTIMALISERING DER NAUTISCHE TOEGANKELIJKHEID

De nautische toegankelijkheid tot de haven geschiedt langs het Scheur — gemeenschappelijke aanloopweg voor al de Belgische havens — de Wielingen, de Pas van Terneuzen en een 17 km lang kanaal van Terneuzen tot Gent.

Alhoewel Gent in feite nooit over een natuurlijke verbinding met de zee heeft beschikt, trachten de Gentenaars, uit hoofde van historisch-economische omstandigheden, toch steeds een uitweg naar zee te realiseren.

De eerste pogingen langs de Lieve en later langs de Sas-sevaart, waren niet zo succesvol en wel uit hoofde van het verzanden van het Zwin en later, het sluiten van de Schelde.

Vandaag echter, beschikt de haven van Gent over de meest gunstige omstandigheden tot optimalisering van haar nautische toegankelijkheid.

De in uitvoering zijnde verdiepingswerken in het Scheur, ten behoeve van de toegankelijkheid voor Zeebrugge en het 48'51' programma voor Antwerpen, zijn van die aard, dat mits een kleine aanpassing van de drempel van Borsele, schepen met een diepgang van 17 m - zoetwater, tot voor de rede van Terneuzen kunnen varen.

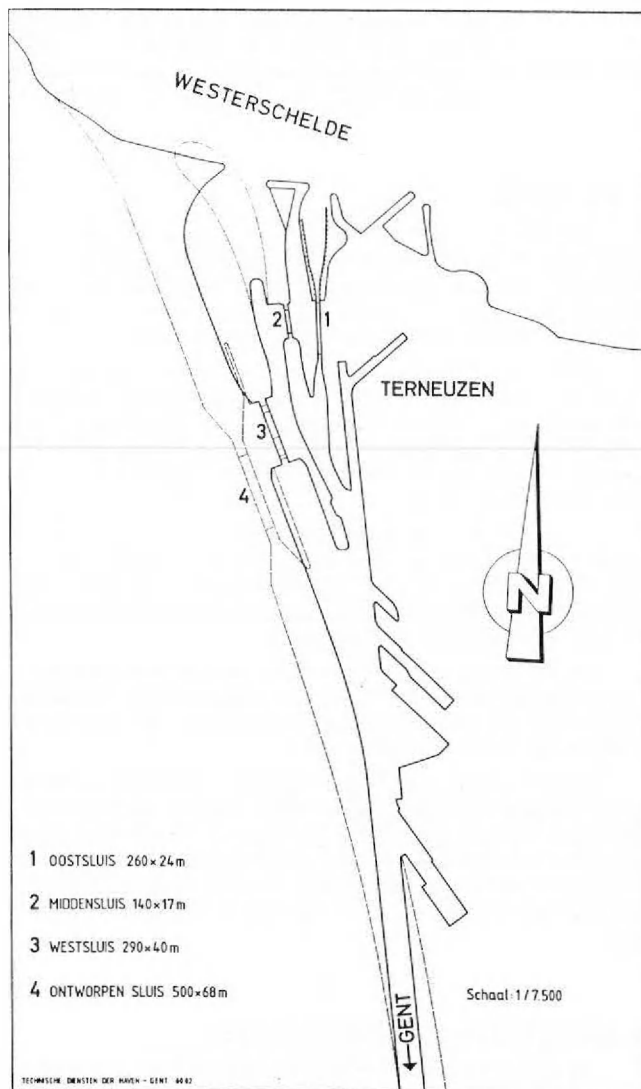
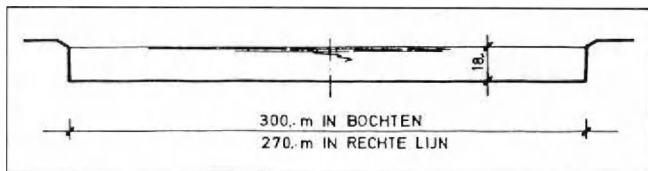
Indien te Terneuzen, een zogenaamde 125.000 t-sluis zou worden gebouwd en het bestaande kanaal verdiept wordt tot 18 m, zou Gent over de grootste toegangsmogelijkheid van alle Belgische havens beschikken.

De voorziene scheepsdiepgangen na de hierboven vermelde aanpassingen aan het Scheur en de Schelde, bedroegen voor Antwerpen 14,60 meter en voor Zeebrugge 15,60 meter.

Belangrijk hierbij is dat de verwezenlijking van een diepgang van 17 meter voor Gent kan geschieden zonder extra verdiepings- en/of onderhoudsbaggerwerken in het Scheur of op de Westerschelde.

De verwezenlijking van de grotere toegangsmogelijkheden tot Gent zou dus ten volle de produktiviteit van de zeer kapitaalintensieve verdiepings- en onderhoudsbaggerwerken voor Antwerpen en Zeebrugge verhogen.

De verbetering van de toegangsmogelijkheden voor de haven van Gent verantwoordden zich bovendien langs een socio-economische argumentatie zoals bewezen in het Rapport, goedgekeurd door de Nationale Commissie voor het Havenbeleid op 5-1-1983. Dit rapport werd opgesteld met medewerking van de verantwoordelijken van het Ministerie van Verkeerswezen, het Ministerie van Openbare Werken, de provincie Oost-Vlaanderen en het Gentse Stadsbestuur. De studie opteert voor de bouw van een nieuwe sluis — de Benelux-Sluis — te Terneuzen met volgende afmetingen: Lengte: 500 m Breedte: 68 m en de verdieping van het bestaande kanaaltracé tot 18 meter, waarbij voor het kanaal een bakprofiel zou aangehouden worden.



Rondom het ganse kanaal- en sluisproject werd een socio-economische kosten-batenanalyse opgesteld; deze analyse releveert een positief intern rendement.

Het project zelf steunt op voorzichtige prognoses omtrent de evaluatie der ontwikkelingen van bestaande trafieken en bijkomende mogelijkheden, die de huidige direkte tewerkstelling van 25.000 personen, bedrijvig in industrie en handel, moet consolideren.

De nodige aanpassingen van de nautische toegankelijkheid tot de haven van Gent zijn dan ook niet gesteund op gigantisme omtrent havenuitbouw of veronderstelde eventuele ontwikkelingen, maar op aanwezige commerciële activiteiten in de haven, waarbij het onder meer van belang is dat de door de privaatsector gedane investeringen hun produktiviteit zouden kunnen blijven behouden.

Het project omtrent de bouw van een nieuwe sluis, waarvoor de gronden tot inplanting voorzien zijn in het door Nederland opgestelde « Structuurplan Zeehavens », wordt thans naar zijn technische aspecten bestudeerd door de Belgisch-Nederlandse Technische Scheldec commissie.

**

4. SPEKTAKULAIRE TOENAME VAN GOEDERENTRAFIKEN

De haven zelf evolueerde sinds haar recente ontwikkeling, die startte in het begin der zeventiger jaren, tot een middelgrote Europese haven.

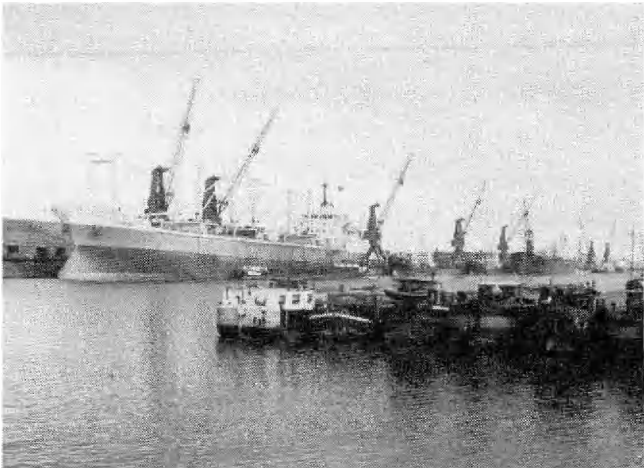
In 1984 werd een rekord overslag van 26,5 miljoen ton goederen geboekt.

1969: 9,2 miljoen ton
1974: 15,9 miljoen ton
1979: 18,3 miljoen ton
1984: 26,5 miljoen ton

Hierbij dient genoteerd dat Gent de enige Europese haven is die, sinds de voorbije tien jaar waarbij door de wereldwijde economische recessie, de internationale maritieme handel daalde, haar maritieme goederen overslag jaar na jaar verhoogde.

De Gentse haven neemt thans een niet meer weg te denken plaats in tussen de middelgrote Europese havens.

*
**



Schepen Sifferdok; overslagbedrijf C.B.M.: lossen van massagoederen met buigkranen van 15 ton.

5. DE UITBOUW VAN DE HAVENFACILITEITEN

De uitbouw van de haven werd vooral gerealiseerd langs drie krachtlijnen:

- een optimaal benutten van de aanwezige infra- en superstructuren;
- het renoveren van deze havengedeelten die niet meer aan de moderne technieken aangepast waren;
- het diversifiëren van de havenbedrijvigheid.

De belangrijke groei van de goederenomslag werd verwezenlijkt zonder dat hiervoor extra gronden dienden ingepalmd.

Bij het streven tot optimaal benutten van de bestaande haventerreinen, werd in eerste instantie, de niet haven- en/of kaaigebonden bedrijvigheden verplaatst naar meer aangewezen inplantingen, zodat de vrijgekomen gronden opnieuw voor typische havengebonden activiteiten konden aangewend worden.

Eveneens werd verspreide bedrijvigheid van eenzelfde aard, zoveel mogelijk gecentraliseerd, waarbij uiteraard beoogd werd, de produktiviteit van de samengevoegde laad-, los- en opslagactiviteiten te verhogen.

Het optimaliseren van het gebruik der haventerreinen stond ook in rechtstreeks verband met het renoveren van andere havengedeelten.

Voor het dokkencomplex rond het Grootdok kwam hiervoor in aanmerking.

Dit havengedeelte werd aangelegd in het eerste decennium van deze eeuw en had een waterdiepte van 8,5 meter.

Uit hoofde van de algemene schaalvergroting in de scheepvaart die startte in de zestiger jaren, volstond deze waterdiepte niet meer om het moderne zeeschip te ontvangen.

Waar in heel veel Europese havens, op de confrontatie naar grotere scheepsdiepgangen toe, meestal werd gereageerd door het graven van nieuwe diepere dokken, heeft Gent geopteerd voor het verdiepen van de bestaande dokken. Hierdoor werd vermeden, dat de oudere, niet meer aangepaste havengedeelten, wegens het verminderde gebruik zouden verpauperen.

Wanneer over een paar jaar het ganse renovatieprogramma zal verwezenlijkt zijn, zal de haven van Gent over een totale kaailengte van 17 km beschikken, hierbij zullen 15 km voor de maximale op het zeekanaal toegelaten diepgang kunnen gebruikt worden.

Het initiatief tot renovatie heeft geïnitieerd dat de bedrijven die aan deze dokken ingeplant waren, uit hoofde van de nieuwe mogelijkheden, ook hun installaties gingen aanpassen en vernieuwen.

Op deze wijze kwam de weg vrij tot het aantrekken van nieuwe trafieken en bedrijvigheid wat het beoogde doel tot diversifikatie van het goederenpakket mogelijk maakte en bevorderde.

*
**

6. DIVERSIFIKATIE VAN HET GOEDERENPAKKET

Diversifikatie en uitbreiding van de havenactiviteiten werden uitgebouwd langs een inpassen op de structurele en technische ontwikkelingen in het maritiem vervoer.

De schaalvergroting in de scheepvaart initieerde, langs het zoeken naar een hogere produktiviteit omtrent, zowel het vervoer der goederen, als bij het laden en lossen in de havens, naar een tendens, waarbij vooral het homogeniseren van de scheepsladingen tot doel werd gesteld.

Het gespecialiseerd vervoer, dat hiervan het gevolg was, vereiste in de havens aangepaste laad-, los- en opslagterminals. Deze gespecialiseerde terminals dienden vooral als distributiecentra der goederen te fungeren.

Schepen Sifferdok; overslagbedrijf Euro-Silo: overladen van granen van zee- naar binnenschip.



Op deze vereiste kon de haven van Gent, wegens haar centrale ligging naar het Europese hinterland, ten volle inspelen.

Bij de opbouw van de haventrafieken diende dus niet overgestapt naar het afleiden van havenbedrijvigheid uit andere havens.

Gent speelt thans een specifieke rol in het distributiegebeuren; de meest voorhanden liggende voorbeelden vormen:

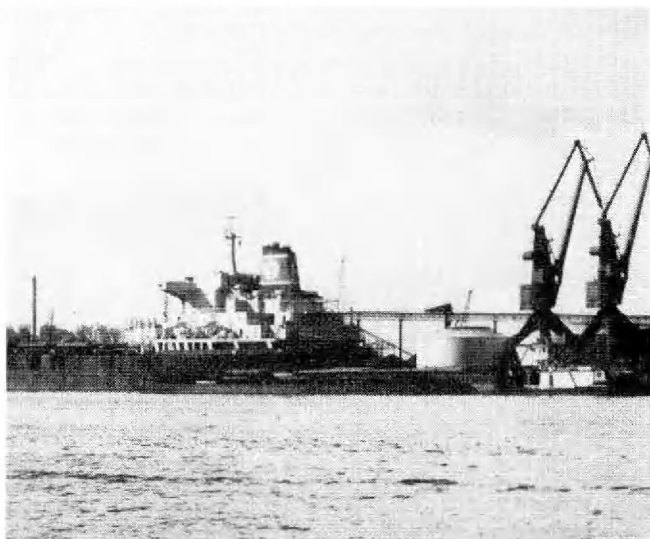
- de aanvoer door de Japanse autoconstructeur Honda van al de auto's en reservedelen bestemd voor gans Europa;
- de gespecialiseerde opslag van geconcentreerd en diepgevroren fruitsap aangevoerd vanuit Brazilië door de groep Citrus Coolstore.

Ook de ontwikkeling van de graanopslag in de Gentse haven kadert in het raam van het distributiegebeuren.

De gunstige ligging van Gent heeft een toch wel opzienbarende ontwikkeling omtrent de aanvoer en uitvoer van granen en derivaten geïnitieerd.

Thans beschikt Gent, met vier opslagcentra, over de grootste silocapaciteit van Europa, namelijk 1 miljoen ton.

**



7. GENT : DE VRIENDELIJKE HAVEN

Typisch ook voor Gent is het feit dat de klassieke goederenoverslag werd verwezenlijkt met specifieke Gentse stouwerijen.

De inzet van deze bedrijven, samen met allen betrokken in het havengebeuren, hebben de evolutie, de overgang van een kleine haven met een overslag van 2,8 miljoen ton in 1969, naar een middelgrote haven mogelijk gemaakt. Allen hebben hierbij de nodige aanpassingen aan de gewijzigde omstandigheden moeten meemaken en opvangen.

Deze toch wel fundamentele verandering kon in goede banen geleid worden door de uitstekende geest van samenwerking die mogelijk was wegens de overzichtelijkheid, die een typisch kenmerk gebleven is in deze haven van Gent, die werkt onder de slogan: « Gent, een vriendelijke haven ».

Dat deze slogan geen ijdel woord is bewijst het unieke feit dat Gent, wellicht de enige Westeuropese haven is die een sociaal onthaal voor de zeelieden organiseert.

Per jaar meren zowat 45.000 zeelieden met hun schip in de haven af; voor hen wordt door een speciale opgerichte onthaaldienst een programma voor ontspanning ingericht.

Het betreft hier onder meer het organiseren van gratis vervoer naar het stadscentrum, het inrichten van sportwedstrijden, het organiseren van toeristische bezoeken.

In een geest van nodige samenwerking tussen allen betrokken bij het havengebeuren kadert ook de recente oprichting van de « Gentse Havengemeenschap » waarbij, met het oog op een betere promotie van de haven van Gent, een samenwerking werd opgebouwd tussen: de provincie Oost-Vlaanderen, het Gentse Stadsbestuur, de industrie in de haven, de havenfirma's en de representatieve vakbonden.

Een dergelijke samenwerking reflecteert ten volle, de gezamenlijke geest tot verdere uitbouw van de haven van Gent als een socio-economisch instrument voor de regio, dit tot nut van zowel de nationale als de Europese economische ontwikkeling.

**

8. DE OPTIE VOOR DE TOEKOMST

Wat deze uitbouw betreft heeft het stadsbestuur ook hier weer afgezien van groteske plannen. Waar thans zowat alle terreinen en kaaien een optimale benutting kennen, zal in de komende jaren de linker kanaaloever voor exploitatie uitgerust worden.

Het betreft hier in hoofdzaak het graven van twee dokken op de diepte van het toekomstig aangepast kanaal, namelijk 18 meter.

Wanneer de linker kanaaloever zal uitgerust zijn, zal Gent over een moderne haven beschikken die, vooral wegens haar grote benuttigingscoëfficiënt, haar geëngageerd arbeiderspotentieel en haar nog menselijke verhoudingen, de uitdaging met de toekomst zal aankunnen.

Het expansieve karakter van de ontwikkelingen in de Gentse haven kan niet verklaard worden door het klassieke gigantisme dat na de zestiger jaren het leidmotief was in de meeste traditionele Europese havens.

Dit gigantisme is eenvoudig niet aanwezig in de haven van Gent.

Wel steunt de expansie der Gentse haventrafieken op het streven tot optimaal gebruiken van beschikbare terreinen en eveneens op de nieuwe mogelijkheden die door de renovatie der oudere havengedeelten gecreëerd werden.

Het is in deze geest dat het Gentse Stadsbestuur de verdere ontwikkeling van de haven wil stimuleren.

Port Arthurkaai van het Grootdok: dank zij de renovatiewerken kunnen er thans ook schepen van 60.000 tot 80.000 ton aanleggen.

