

Dagelijks varen 33 vrachtschepen af naar Engeland

Onzichtbare scheepsbewegingen

Het scheepvaartverkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk is een belangrijke activiteit. Van de in totaal 45 duizend schepen die jaarlijks onze havens binnenlopen komt een derde uit het Verenigd Koninkrijk. De ferryboten nemen op jaarbasis nog eens achtduizend vaarten voor hun rekening. Al met al is de vaart van en naar het Verenigd Koninkrijk goed voor een dikke 32 duizend scheepsbewegingen.

Languit liggend op het Noordzeestrand beseffen de meesten niet dat zij uitkijken op een zeer druk bevaren stuk zee. Die drukte onttrekt zich grotendeels aan het oog omdat de meeste schepen in oostelijke of westelijke richting varen – van en naar Engeland –, terwijl de horizon globaal van zuid naar noord loopt.

Drijvende pakhuizen

Een van de belangrijkste veroorzakers van die onzichtbare drukte is de haven van Rotterdam. Geen enkele andere haven in Noordwest-Europa is in staat de kolossale schepen te ontvangen die in Rotterdam kunnen afmeren. Niet in de breedte, noch in de diepte. Dat valt af te leiden uit de gemiddelde scheepsinhoud van de schepen die groter zijn dan 100 duizend registertonnen, of 283 duizend kubieke meter.

In 1980 kwamen iets meer dan vijfhonderd van deze drijvende pakhuizen naar Rotterdam. Het gemiddelde van die groep lag toen op 132 duizend registerton. In 1990 was het aantal grote schepen teruggelopen naar net geen driehonderd stuks. Die dalende trend heeft zich doorgezet. In 2001 bezochten 240 van deze giganten de Rotterdamse haven. Hun gemiddelde inhoud is met 170 duizend registerton bijna gelijk gebleven aan het gemiddelde dat in 1990 kon worden opgetekend. Aan lading hebben ze meestal erts of ruwe aardolie bij zich.

Feederverkeer

Van een heel ander slag zijn de containerschepen. Ook hier heeft zich een flinke schaalvergroting voorgedaan. In mei 1995 is met veel feestelijk vertoon 's werelds grootste containerschip *ACL China* met 4 800 *twenty feet equivalent unit* (teu) in Rotterdam verwelkomd. Negen maanden later kwam de *Regina Maersk* met zesdui-

zend teu binnengelopen. En in september 1997 was het de *Sovereign Maersk* met 6 600 teu die de aandacht opeiste.

Deze enorme schepen onderhouden zogenoemde *round the world* diensten waarbij slechts een beperkt aantal havens wordt aangedaan. En daarmee ontstaat er een ander soort drukte, namelijk dat wat gewoonlijk met *feederverkeer* wordt aangeduid. Veel van de in Rotterdam geloste containers zijn namelijk niet voor ons land bestemd maar voor het Verenigd Koninkrijk. En wat met containers van daaruit weer naar Amerika of Azië moet, komt eerst naar Rotterdam. Dat levert het nodige heen-en-weer-varen op. In totaal 500 duizend containers zijn vorig jaar onderling uitgewisseld.

Lege kisten

Een deel van de kisten is evenwel leeg. Vier van de honderd vanuit onze havens naar Engeland verstuurde 250 duizend containers waren maar leeg. De inhoud van de overige containers was goed voor 4,4 miljoen ton. In omgekeerde richting was een derde van de kisten leeg. In de gevulde containers was 2,6 miljoen ton goederen gestouwd.

Het feederverkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk is dus een belangrijke activiteit. Van de in totaal 45 duizend schepen die jaarlijks onze havens binnenlopen komt een derde uit het Verenigd Koninkrijk. Samen met de ferryboten, die op jaarbasis achtduizend vaarten voor hun rekening nemen, is de vaart van en naar de overkant goed voor een dikke 32 duizend scheepsbewegingen.

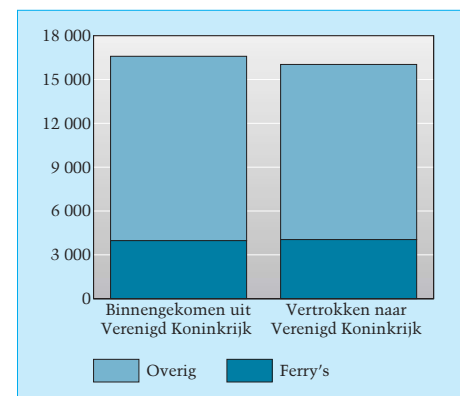
Echt druk

Boven die schepen is het ook almaar drukker geworden. In 1980 werden rond 35 duizend vluchten van en naar Engeland uitgevoerd.

Uiteraard was het merendeel voor de Londense luchthavens bestemd. Tien jaar later was het aantal vluchten met 66 duizend al bijna verdubbeld. In 2001 zijn het 114 duizend vluchten, dat was opnieuw een bijna verdubbeling. Echt druk is het op en boven de Noordzee dus wel, maar het is niet altijd zo goed zichtbaar.

Ed. van Gelder

In Nederland binnengekomen en vertrokken schepen, 2000



Uitwisseling containers tussen Nederlandse havens en Verenigd Koninkrijk, 2001

