

bericht op brief van:

Aan Provinciale Staten

Dtv de voorzitter

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling: Ruimte

bijlage(n): 2

behandeld door: Engelbert, L.J.M.

doorkiesnummer: (0118) 63 11 92

onderwerp: Toezending rapport analyse containeractiviteiten van Dhr. F ten Thij.

verzonden:

Middelburg,

Geachte mevrouw,

In februari van dit jaar hebben wij de heer Ten Thij opdracht gegeven een analyse uit te voeren op de containeractiviteiten in het Sloegebied in relatie tot de WCT. Deze analyse was noodzakelijk geworden voor een zorgvuldige besluitvorming mede vanuit juridisch oogpunt, door een aantal ontwikkelingen in het Sloegebied die van invloed zijn op het project WCT. Als belangrijkste noemen wij daarbij de plannen voor de containerterminal van Verbrugge; de VCT. Afgewogen besluitvorming was daardoor niet meer mogelijk en een nadere analyse noodzakelijk.

De afgelopen maanden heeft de heer Ten Thij zijn opdracht uitgevoerd waarbij hij ondersteund is door een analyseteam bestaande uit vertegenwoordigers van de Provincie, Zeeland-Seaports en de gemeenten Vlissingen en Borsele. Voor een aantal deelanalyses is expertise ingehuurd bij de TU Delft en het adviesbureau DGMR. Het eindrapport treft u bijgevoegd aan.

Om het dossier voor definitieve besluitvorming compleet te krijgen dient er de komende weken nog duidelijkheid over een drietal aspecten te worden verkregen; nl over de aanneme in het rapport over nautische toegankelijkheid van de Sloehaven; over een businesscase voor de VCT en over een juridische toets op het rapport van Dhr Ten Thij.

Een conclusie die door de heer Ten Thij getrokken wordt is dat, binnen de gestelde capaciteitsgrenzen en milieuplafonds van de achterlandverbindingen, een doorgroei van containeroverslag in Vlissingen Oost mogelijk is tot circa 3 miljoen TEU/jaar. In zijn redenering betekent dit dat er voldoende ruimte is voor de ontwikkeling van één grote containerterminal in Vlissingen Oost, in aanvulling op de autonome ontwikkelingen, zoals de containeroverslag bij Kloosterboer en de voornemens van South Sea Terminal. Het ontwikkelen van de containerterminals zal op de (middel)lange termijn aanpassingen vergen aan de infrastructuur voor binnenvaart en wegtransport. Zonder oplossingen op de (middel)lange termijn voor infrastructurele knelpunten voor de binnenvaart en het wegtransport is het niet verantwoord om twee omvangrijke terminals tegelijk te ontwikkelen.

De heer Ten Thij gaat er van uit, op basis van de diverse rapportages en inzichten van geraadpleegde deskundigen, dat ook dat de toegang tot de havens in Vlissingen Oost voldoende tot ruim voldoende toegankelijk kunnen worden gemaakt voor de grote containerschepen van de toekomst; schepen van dezelfde grootte als de Cosco Asia, die kort geleden op de Westerschelde heeft gevaren. Deze aanneme is gebaseerd op het

eerder onderzoek van Marin en andere expert opinions maar dient door nader onderzoek en simulatieproeven nog bevestigd te worden.

Wij wijzen er in dit verband op dat er dan een afweging gemaakt dient te worden tegen de in het MER WCT geformuleerde doelstelling voor de containeractiviteiten in het Sloegebied:

"Hoe kan in de Zeeuwse haven worden ingespeeld op de kansen, die het groeiende containervervoer voor de regionale economie met zich meebrengt, teneinde daarmee de bedreigingen van het huidige kwetsbare concept van industriehaven om te buigen naar het voor de toekomst veel meer kansrijke concept van complete haven. Dit in het licht van de doelstellingen van het nationale beleid voor versterking van de positie van de Zeeuwse havens en het provinciale beleid, dat is gericht op behoud en zo mogelijk versterking van de Zeeuwse economie en werkgelegenheid."

Bijgevoegd treft u een reactie van Zeeland Seaports op het rapport van Dhr Ten Thij aan. Deze reactie is in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) tot stand gekomen en wordt door HbR onderschreven. Ook uit deze reactie blijkt hoe cruciaal de drie eerder genoemde aspecten zijn. Voor wat betreft de aanname over de nautische toegankelijkheid van de Sloehavens valt pas op het moment dat hierover door simulatieproeven duidelijkheid over is verkregen een beoordeling te maken in hoeverre het initiatief VCT een alternatief voor de WCT vormt.

Om deze duidelijkheid te verkrijgen hebben Zeeland Seaports en Verbrugge Terminals gezamenlijk twee acties op zich genomen die in oktober zullen worden afgerond; nl het onderzoek, mede door simulaties, naar het verruimen van de nautische toegankelijkheid van de havens en afronding van het overleg over de technische mogelijkheden van een Verbrugge Containerterminal, uitmondend in een businesscase. Ook de aanwezigheid van een businesscase is nl van belang voor een goede oordeelsvorming.

Voorts hebben wij Professor Schueler, hoogleraar omgevingsrecht van de faculteit Utrecht verzocht een juridische toets uit te voeren op de afweging die de heer Ten Thij in zijn rapport voorstelt. Hem is gevraagd om dan met name in te gaan op de vraag welke alternatievenwering nodig is bij een aanpassing van het omgevingsplan voor de WCT. Het ontbreken van een dergelijke juridische toets vormt in de reactie van Zeeland Seaports een van de punten van kritiek.

Op grond van het vorenstaande zal duidelijk zijn dat op dit moment cruciale informatie ontbreekt voor een definitieve oordeelsvorming voor zowel de korte als de lange termijn. Wanneer alle informatie beschikbaar is zullen wij ons standpunt bepalen en u daarover informeren. Wij zijn dan ook in de gelegenheid om meer inhoudelijk op de reactie van Zeeland-Seaports in te gaan.

Om een eind te maken aan speculaties rond dit onderwerp hebben wij in het belang van een transparante discussie gemeend u het rapport van Dhr Ten Thij zonder ons standpunt toch alvast toe te zenden. Aanvullend is in overleg met uw presidium een datum gezocht waarop de heer Ten Thij zijn rapport aan u kan toelichten. Dit zal plaatsvinden op 28 september aanstaande aansluitend aan uw statenvergadering. Behandeling van het rapport kan plaatsvinden in een gecombineerde commissievergadering op 15 oktober as.

Bij eerdere behandeling van het dossier WCT is door de portefeuillehouder aan u toegezegd om bij vervolg van de procedure een concept voor herziening van het Omgevingsplan aan u voor te leggen. Op dat moment werd er nog van uit gegaan dat het in procedure brengen van een herziening van het Omgevingsplan de eerst volgende stap zou worden. Op basis van de uitgevoerde analyse door dhr. Ten Thij is duidelijk dat dit niet meer vanzelfsprekend hoeft te zijn. Alleen om aan genoemde toezegging tegemoet te komen is een opzet gemaakt voor een herziening van het Omgevingsplan. Deze heeft verder geen status omdat behandeling of verdere uitwerking thans niet aan de orde is.

Hoogachtend,
gedeputeerde staten,

, voorzitter,

, secretaris.

Compleet incl. bijlagen

**Analyse containeractiviteiten
in het Sloegebied in relatie tot de WCT**

20 juli 2007

document	Rapport
versie	Definitief 070719
auteur(s)	Fon ten Thij
paraaf	
bestand	070719 NL definitief rapport FTT 19 juli 2007
pagina's	40 (exclusief bijlagen C, D en E)
datum	Juli 2007



SAMENVATTING

In februari 2007 heeft Gedeputeerde Staten van Zeeland opdracht gegeven voor een analyse van de containeractiviteiten in het Sloegebied van Vlissingen-Oost in relatie tot de WCT. In de Sloehavens gaat het om Kloosterboer, South Sea Terminal en Verbrugge Containerterminal. De eerste is al operationeel, de tweede vergund en voor Verbrugge is er een plan ingebracht. Buiten de Sloehavens op de Kaloot / Honte is de WCT gepland. De WCT is volledig technisch uitgewerkt, inclusief een MER en een MKBA.

In dit rapport wordt in de verschillende hoofdstukken ingegaan op de mogelijkheden van deze ontwikkelingen. De analyse is afgesloten met een kwalitatieve weging van een viertal scenario's voor de containerisatie van het Sloegebied.

Allereerst wordt ingegaan op de vraag, of het Sloegebied deze ontwikkelingen wel kan dragen vanuit de kwaliteit van de achterlandverbindingen en de milieugebruiksruimte. Het blijkt dat het spoor, na aanleg van de Sloelijn en maatregelen aan de Zeeuwse lijn, nog ruimte biedt voor circa 400.000 teu/jr. Hierbij is rekening gehouden met de autonome ontwikkeling en met de afgesproken milieuplafonds. Na verdubbeling van de Sloeweg is er via de weg ruimte voor circa 1.200.000 teu/jr voor containervervoer. Ook deze limiet is zo gekozen, dat er kan worden gesproken van congestievrije achterlandverbindingen. Boven deze capaciteiten zullen aanvullende maatregelen (extra milieuvorzieningen) of innovatie nodig zijn (stillere treinen, minder vrachtwagens). Voor de binnenvaart is een limiet aangenomen van 700.000 teu/jr (de maximale variant in de MER WCT), omdat diverse betrokkenen melden dat er ook al in de nabije toekomst aandacht nodig is voor het oplossen van knelpunten bij het Volkerrak en de Kreekraksluizen. In de toekomst, na 2020, zijn waarschijnlijk aanpassingen nodig, ook voor de sluizen bij Terneuzen.

Uitgaande van deze limieten, gecombineerd met een aandeel transshipment van 25%, is binnen de huidige capaciteitsgrenzen en milieuplafonds een doorgroei van containeroverslag tot totaal circa 3 miljoen teu/jr. in het Sloegebied mogelijk. Uitbreiding van het aandeel transshipment stuit niet op capaciteitsbeperkingen. Het blijkt dat het *totaal* van de voorgenomen activiteiten alleen kan worden ontwikkeld met vergroting van de capaciteit van het wegtransport en de binnenvaart.

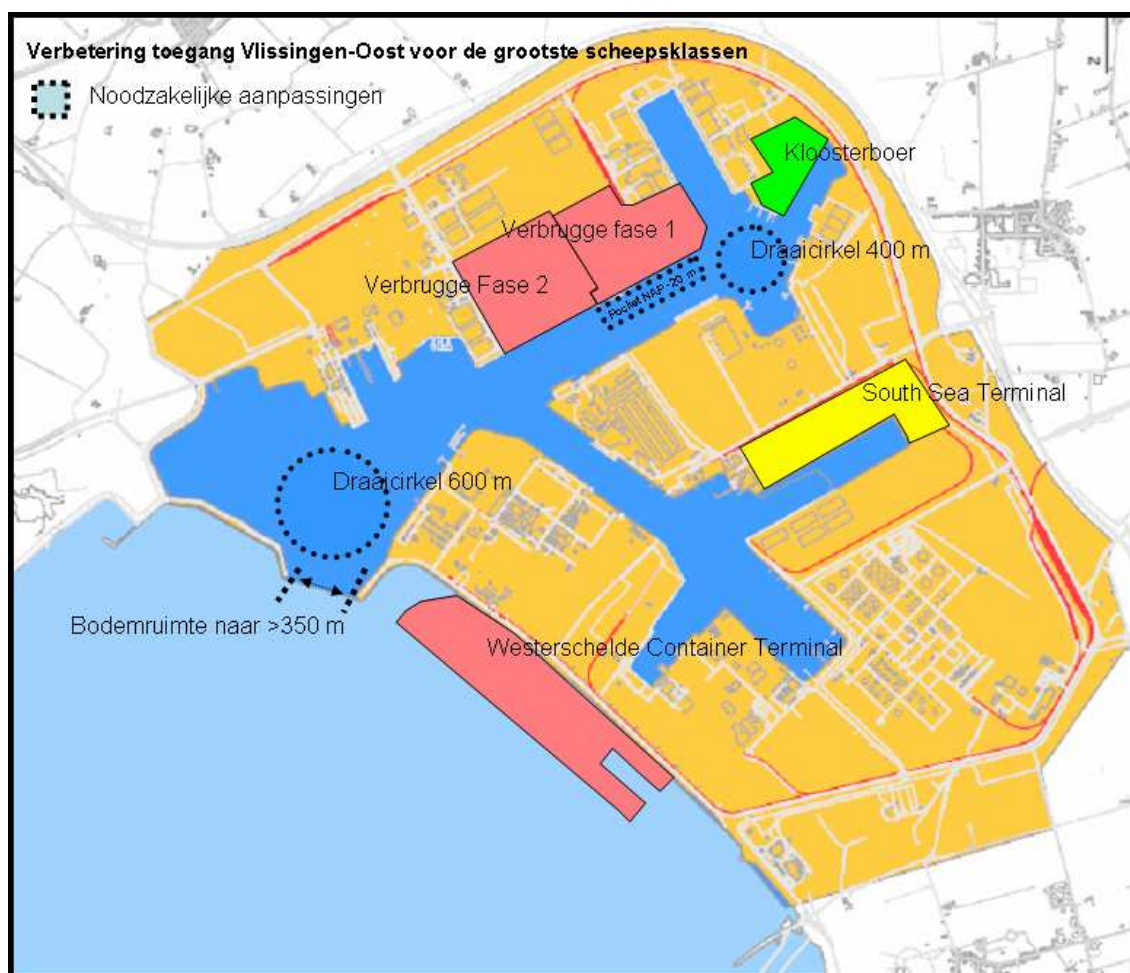
De milieugebruiksruimte in het Sloegebied zal worden vergroot door een aanpassing van de geluidzone. Binnen deze nieuwe zone is het mogelijk om alle voorgenomen terminalactiviteiten, die passen in het bestemmingsplan, te vergunnen binnen de bestaande milieueisen. Voor de WCT is er echter nog geen geldig bestemmingsplan. Hiervoor moet eerst een procedure worden doorlopen, die start met het wijzigen van het omgevingsplan.

Voor een succesvolle operatie van deep-sea containerterminals is het noodzakelijk dat deze ruim voldoende toegankelijk zijn voor de grote scheepsklassen. Uit onderzoek blijkt dat met maatregelen de Sloehavens net voldoende toegankelijk kunnen worden gemaakt voor de grootste containerschepen, met de Emma Maersk als voorbeeld van een ULCS (Ultra Large Container Ship) van groter dan 10.000 teu. Maatgevend voor de containervloot zijn echter de iets minder grote schepen uit de zogenaamde VLCS-klasse (Very Large Container Ship). Dit zijn schepen met een lengte van 320-360 meter, 40-50 meter breed en met een diepgang van 14-14,5 meter. Deze schepen varen al regelmatig op de Westerschelde naar Antwerpen en kunnen bij volle diepgang 7.500-10.000 teu dragen. Volgens technische en nautische experts is het aannemelijk, dat de toegang van de schepen uit de VLCS-klasse tot de Sloehavens ruim voldoende kan worden door vergroting van de bodemruimte. Hierdoor zouden ook in de Sloehavens deep-sea containerterminals mogelijk zijn, in hetzelfde marktsegment als de WCT. De WCT is overigens beter, namelijk goed toegankelijk voor deze scheepsklassen.

Zeeland Seaports heeft in overleg met de Provincie Zeeland en Verbrugge Terminals besloten om opdracht te geven voor een onderzoek, dat is gericht op het realiseren van een zo maximaal mogelijke toegang, onder andere door vergroting van de bodemruimte tussen de dammen.



Bij de strategische overwegingen van reders, om gebruik te maken van deep-sea terminals, is een breed afwegingspakket aan de orde, waarin toegankelijkheid aan de zeezijde een belangrijke rol speelt, maar ook de kwaliteit van de verbindingen en de mogelijkheden voor de nieuwe haven om zich te ontwikkelen. Reders geven aan dat zij Vlissingen momenteel niet als eerste keuze zien. Dit betekent dat Vlissingen zich sterk zal moeten profileren om een positie te veroveren tussen de havens in de Rijn-Schelde Delta.



Vanuit de aanname dat de Sloehavens voldoende tot ruim voldoende toegankelijk kunnen worden gemaakt voor de grote containerschepen, worden er vier scenario's aangereikt voor de containerisatie van het Sloegebied op basis van de voorgenomen activiteiten. Deze scenario's worden afgewogen tegen de doelstelling, die de Provinciale Staten hebben met de ontwikkeling van het Sloegebied uit de MER WCT:

Hoe kan in de Zeeuwse haven worden ingespeeld op de kansen, die het groeiende containervervoer voor de regionale economie met zich meebrengt, teneinde daarmee de bedreigingen van het huidige kwetsbare concept van industriehaven om te buigen naar het voor de toekomst veel meer kansrijke concept van complete haven. Dit in het licht van de doelstellingen van het nationale beleid voor versterking van de positie van de Zeeuwse havens en het provinciale beleid, dat is gericht op behoud en zo mogelijk versterking van de Zeeuwse economie en werkgelegenheid.

De volgende scenario's worden gewogen op enkele kwalitatieve criteria:

1. WCT als trekker, VCT en andere ontwikkelingen ter ondersteuning.
2. VCT op korte termijn, WCT als doel niet kan worden bereikt.
3. VCT (eerste fase) in combinatie met WCT (eerste fase).

4. Maximale ontwikkeling van containerterminals in de Sloehavens, geen WCT.

In de weging van de scenario's speelt het "nee, tenzij"-principe, dat van toepassing is op ingrepen in de Ecologische Hoofdstructuur, een centrale rol.

Op grond van de kwalitatieve vergelijking van de vier scenario's biedt het scenario met een keuze voor de VCT gecombineerd met een planologische reservering voor WCT (scenario 2) voldoende zekerheid om snel met containerisatie te beginnen (voor 2010) en al dan niet met inzet van de WCT op termijn om de doelstelling van containerisatie van het Sloegebied te bereiken.

Het technisch ontwerp van de VCT is nog niet zodanig uitgewerkt dat op basis hiervan een businesscase kan worden gemaakt, waaruit blijkt dat de investeringen zowel voor Verbrugge als voor Zeeland Seaports haalbaar zijn.

Resultaten van het onderzoek naar de nautische toegang en de uitwerkingen van het technisch ontwerp voor een businesscase worden in oktober 2007 verwacht.



Inhoud

1	INLEIDING	7
2	VRAAGSTELLING EN AANPAK	7
2.1	Bijbehorende rapporten en notities	10
2.2	Rapport Duinvorming	10
3	ACHTERLANDVERBINDINGEN	11
3.1	Spoor	11
3.2	Weg	11
3.3	Binnenvaart	12
3.4	Conclusie vanuit achterlandverbindingen	12
3.5	Geluidsruimte Sloegebied (DGMR)	13
4	TOEGANKELIJKHEID	15
4.1	Toegankelijkheid voor de ULCS-klasse	19
4.2	Toegankelijkheid voor de VLCS-klasse	20
4.3	Andere nautische beperkingen	20
4.4	Conclusie toegankelijkheid	21
5	MARKTPERSPECTIEF VOOR CONTAINERISATIE VAN VLISSINGEN	23
5.1	Trends bij schepen, reders en terminals	23
5.2	Conclusie uit de trends in de containermarkt	30
5.3	Vragen CPB	31
6	KANSEN VOOR VLISSINGEN	32
6.1	WCT als trekker, VCT (en SST) als ondersteuning	32
6.2	VCT als deep-sea in de haven ontwikkelen, WCT als planologische reservering als de doelstelling niet kan worden bereikt	33
6.3	Eerste fase VCT gecombineerd met een eerste fase voor de WCT	34
6.4	Maximale ontwikkeling in bestaande haven, geen ontwikkeling van de WCT	35
6.5	Conclusie scenario's	35

Bijlagen:

A	Geraadpleegde deskundigen	D	Geluidsruimte Sloegebied, DGMR
B	Literatuurlijst	E	Duinvorming, Redt de Kaloot, inclusief reactie Prof. Dr. M. Stive
C	Capaciteit van Containerterminals		



1 INLEIDING

Begin februari 2007 heeft Gedeputeerde Staten (GS) van Zeeland geconstateerd, dat het nog onvoldoende duidelijk was wat de mogelijkheden zijn voor containeractiviteiten in het Sloegebied zelf. De aanleiding voor deze constatering was het advies van het Centraal Planbureau (CPB) over de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de Westerschelde Containerterminal (WCT) in december 2006¹ en de ontwikkeling van containerfaciliteiten in het Sloegebied, die in 2006 op gang leek te komen. In het advies van december had het CPB aangegeven, dat Vlissingen in principe een goede locatie is voor containeroverslag en dat zij in een scenario, waarbij het containervervoer in Noordwest-Europa zich voorspoedig blijft ontwikkelen, een belangrijke containerhaven zou kunnen worden naast de twee mainports Rotterdam en Antwerpen. Het CPB wees erop, dat de ontwikkeling van containeroverslag in de Sloehavens – zij noemden dit “binnendijs” – van invloed kan zijn op het marktaandeel en het rendement van een WCT.

GS hebben besloten om een analyse te laten maken van de mogelijkheden in het Sloegebied en de relatie die deze activiteiten kunnen hebben met de WCT. De uitkomsten van deze analyse zullen door GS worden betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming over de WCT. Dit voorstel is door de Provinciale Staten van 16 februari 2007 overgenomen.

De analyse is opgedragen aan FTT Procesontwikkeling BV, die daarbij wordt ondersteund door het Onderzoekinstituut OTB van de Technische Universiteit Delft (TU Delft) en het adviesbureau DGMR.

2 VRAAGSTELLING EN AANPAK

De analyse is gemaakt door FTT Procesontwikkeling en is begeleid door een analyseteam, waarin de volgende deelnemers op expert-niveau participeerden: Zeeland Seaports, provincie Zeeland, gemeente Borsele en gemeente Vlissingen. FTT Procesontwikkeling is verantwoordelijk voor de rapportage, conclusies en aanbevelingen.

De vraagstelling voor de analyse beperkt zich tot de mogelijkheden voor containerfaciliteiten in het Sloegebied. Daarom zijn belangrijke andere segmenten van de havenontwikkeling in dit gebied, zoals ro-ro en bulkoverslag, niet in de analyse meegenomen. Er is geen nieuw onderzoek geëntameerd; de gegevens uit de bestaande onderzoeken zijn gebruikt, aangevuld en geactualiseerd met rapportages die de verschillende initiatiefnemers en Zeeland Seaports hebben laten maken of die afkomstig zijn uit openbare bronnen. Een compleet overzicht van de gebruikte rapporten is opgenomen in de literatuurlijst.

Het vertrekpunt van de analyse vormt de initiatieven voor containerfaciliteiten, die in het Sloegebied zijn genomen.

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de locatie, omvang en status van deze initiatieven.

¹ Zie CPB, december 2006



Tabel 1: Voorgenomen initiatieven voor containerisatie in het Sloegebied (2007)

Naam	Locatie	Omvang circa 2020*	Status 2007
Kloosterboer	Westhof haven	150.000	operationeel
South Sea Terminal (SST)	Scaldiahaven	600.000	vergund
Verbrugge Containerterminal (VCT)	Quarleshaven	(basis) 2.000.000 (hoog) 2.600.000	plan
Westerschelde Containerterminal (WCT)	Kaloot	2.000.000	plan

* volgens opgave initiatiefnemers, in teu/jr

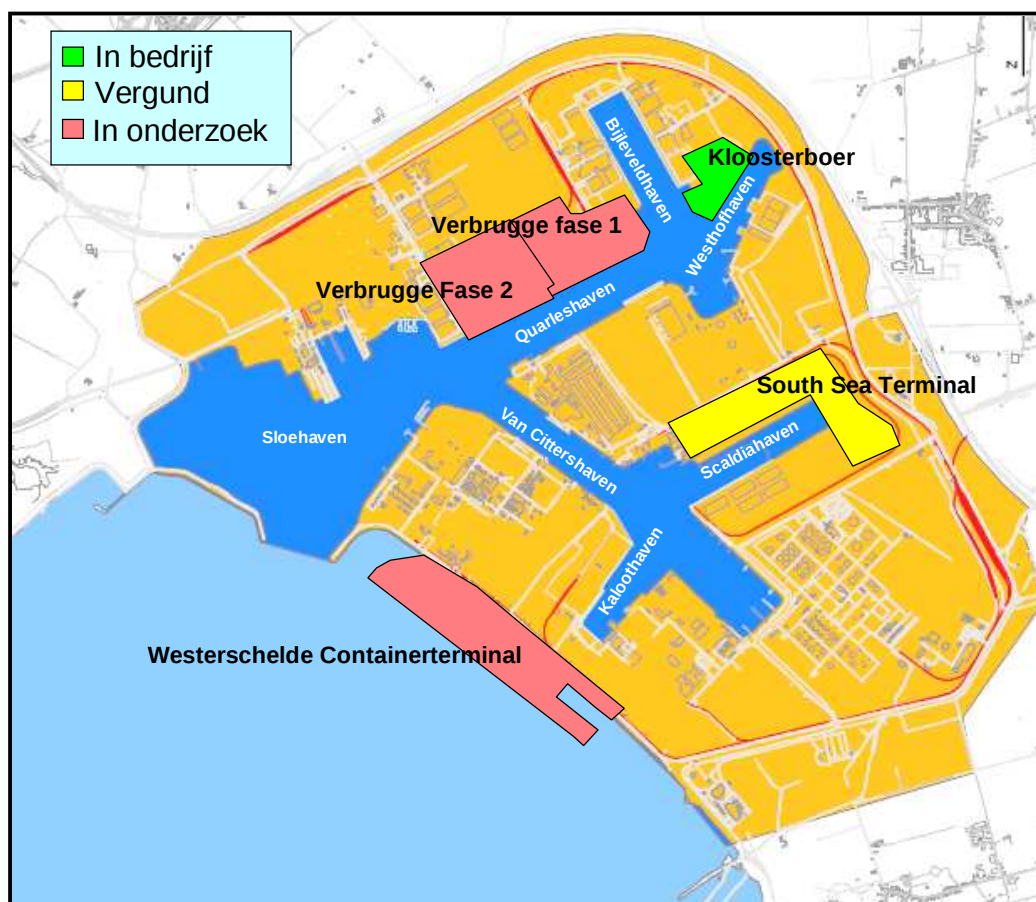
Bron: FTT 2007

In gesprekken met de initiatiefnemers is vastgesteld, wat de aard en omvang van de voornemens zijn en hoe zij aankijken tegen het marktpotentieel van hun initiatief.

Vervolgens is onderzocht of de voornemens mogelijk zijn binnen de grenzen, die de milieueisen stellen aan de ontwikkelingen in het Sloegebied en aan het transport naar het achterland. Ook is bekeken of door het ontwikkelen van de containerfaciliteiten de grenzen in capaciteit en/of milieuplafonds worden overschreden.

Voor de analyse van de technische mogelijkheid om deep-sea containerschepen te ontvangen in het Sloegebied, is ervoor gekozen om de uitkomsten van de onderzoeken en modelberekeningen van de verschillende advies- en onderzoeksbureaus, die soms op hoofdpunten van elkaar verschillen, te confronteren met inzichten uit de praktijk. De onderzoeken over de toegankelijkheid en de analyses, die de adviesbureaus Marin, Haskoning, Ecorys en Koppies & Stevens (K&S) hebben uitgevoerd, zijn daarom besproken met: het loodswezen, Verkeer en Waterstaat (V&W), Zeeland Seaports, Havenbedrijf Rotterdam, wetenschappers en reders. Doel van deze aanpak was om te verhelderen, binnen welke grenzen deep-sea containerterminals in de Quarleshaven en Scaldiahaven mogelijk zijn en hoe kan worden omgegaan met de verschillen van inzicht. Hierbij lag vooral de nadruk op toegankelijkheid van de Sloehaven, de entree van het havengebied.



Figuur 1: Locaties containerterminals in het Sloegebied

Een belangrijk aandachtspunt was het marktpotentieel van de containerfaciliteiten. In het CPB-advies van december 2006 is door het CPB geconstateerd, dat er schaalnadelen zijn voor Vlissingen ten opzichte van de mainports Rotterdam en Antwerpen. Daarom is aan de TU Delft verzocht om aan te geven, welke omvang containeractiviteiten in Vlissingen zouden moeten hebben voor een optimaal resultaat in de markt. Ook is in de gesprekken met experts nagegaan, aan welke eisen Vlissingen zou moeten voldoen om een positie als deep-sea containerhaven te veroveren en of er bepaalde segmenten zijn in de containermarkt, die minder gevoelig zijn voor de schaalnadelen van Vlissingen ten opzichte van Rotterdam en Antwerpen.

Zowel in de voordracht van GS als in het besluit van Provinciale Staten werd gevraagd, om in de analyse in te gaan op de relatie van containerfaciliteiten in het Sloegebied met de WCT. Hierbij speelt met name het voornemen van Verbrugge Terminals in de Quarleshaven een belangrijke rol. Daarom is eerst aan Verbrugge de gelegenheid gegeven om haar initiatief in een verkenning te onderbouwen en zij is verzocht om in te gaan op de vele vragen en opmerkingen, die er waren vanuit het analyseteam. De uitkomsten van deze verkennende studie, uitgevoerd door het bureau K&S, zijn meegenomen in de gesprekken met de experts en het analyseteam.

Een overzicht van de geraadpleegde deskundigen en de samenstelling van het analyseteam is opgenomen in bijlage A.

De analyse heeft als hoofdlijn, de confrontatie van de gegevens uit het onderzoek met inzichten uit de praktijk. Op grond van de gesprekken en de uitkomsten van de onderzoeken worden in dit rapport aanbevelingen gedaan, over de manier waarop de containerfaciliteiten in de haven van Vlissingen kunnen worden ontwikkeld. In het slothoofdstuk wordt aandacht gegeven aan de verschillende scenario's voor de besluitvorming in relatie tot de WCT.

Vanwege tijdgebrek is slechts een globale juridische toetsing uitgevoerd van de verschillende scenario's.

2.1 Bijbehorende rapporten en notities

Aan Verbrugge Terminals is verzocht om een rapport over hun voornemen beschikbaar te stellen voor deze analyse. Dit werd een haalbaarheidsverkenning, uitgevoerd door K&S en Van Oord. Deze haalbaarheidsverkenning is voorzien van commentaar door het analyseteam en op basis daarvan definitief gemaakt. Het eindrapport "Haalbaarheidsverkenning Verbrugge Containerterminal" is opgenomen in de literatuurlijst en tegelijk met de eindrapportage van FTT Procesontwikkeling verzonden naar Provinciale Staten. De inhoud en de conclusies zijn de verantwoordelijkheid van de opstellers zelf.

Op verzoek van FTT Procesontwikkeling zijn door het Onderzoeksinstituut OTB/TU Delft en door het adviesbureau DGMR enkele studies verricht. Deze studies zijn in verschillende stappen besproken met het analyseteam, op basis waarvan de auteurs hun rapporten hebben aangepast.

De rapporten van OTB/TU Delft zijn werkdocumenten, die net als andere literatuurverwijzingen zijn gebruikt voor onderbouwing van de analyse. Deze werkdocumenten zijn opgenomen in de literatuurlijst. Het rapport van DGMR over geluidsruimte is opgenomen in bijlage D.

2.2 Rapport Duinvorming

Aan het begin van de analyse is een rapport ontvangen van de vereniging "Redt de Kaloot" over Duinvorming (F.A.D van Nieulande, februari 2007). Gedeputeerde Van Waveren heeft FTT Procesontwikkeling verzocht om dit rapport te betrekken bij de analyse.

Het rapport heeft een technische strekking, dat kan worden beschouwd als een commentaar op de MER WCT en enkele onderliggende rapporten.

Het onderzoek is voorgelegd aan prof. Marcel Stive, hoogleraar aan de TU Delft. Zijn conclusies geven geen aanleiding om, naar aanleiding van de rapportage van Redt de Kaloot, wijzigingen voor te stellen in de MER. Het onderwerp Duinvorming zal waarschijnlijk in een planologische procedure aan de orde komen. Deze conclusie is ook meegedeeld aan Redt de Kaloot.

Het rapport van Redt de Kaloot, de reactie van Stive en het begeleidend schrijven aan Redt de Kaloot zijn opgenomen in bijlage E bij dit rapport.



3 ACHTERLANDVERBINDINGEN

Door het onderzoeksinstituut OTB /TU Delft is een analyse gemaakt van de mogelijkheden voor containertransport naar het achterland van Vlissingen². Op grond van deze analyse³ krijgen alle transportroutes te maken met beperkingen, waardoor de groei van de containercapaciteit in de haven goed moet zijn afgestemd met het voorkomen van knelpunten in deze transportroutes.

3.1 Spoor

Momenteel wordt een reeks van maatregelen genomen om de geluidsbelasting rond de Zeeuwse lijn (met name in Goes), ten gevolge van de toename van het goederenvervoer over de Zeeuwse lijn, op te vangen. Binnen de afgesproken milieuplafonds voor de Zeeuwse lijn zal volgens ProRail een groei tot circa 190 goederentreinen per week in 2020 mogelijk zijn. Naar verwachting zal, door autonome groei in het Sloegebied zonder een grootschalige containerontwikkeling, het aantal goederentreinen toenemen tot circa 90 per week.

Op grond van de analyse van de TU Delft kan worden aangenomen, dat er een maximale spoorcapaciteit van circa 400.000 teu/jr mogelijk is in 2020, zonder dat er knelpunten ontstaan bij de geluidsplafonds. Door het gebruik van stiller materieel zou, volgens deskundigen, het aantal treinen per week verder kunnen stijgen, maar hierover bestaat nog geen zekerheid. Daarom is deze limiet voorlopig als uitgangspunt genomen voor de maximale capaciteit van spoortransport, binnen de huidige politiek vastgestelde grenzen.

De resultaten van de TU Delft zijn besproken met ProRail en met Rijkswaterstaat. De toenemende drukte op de Zeeuwse lijn zal gepaard moeten gaan met maatregelen om knelpunten te voorkomen. Allereerst zijn er de maatregelen, die worden uitgevoerd in Goes en verder langs de Zeeuwse lijn. Vervolgens zal steeds nauwkeurig moeten worden gezien of er onvoorziene knelpunten ontstaan, door de snelle toename van het spoorwegverkeer tot het plafond van 190 goederentreinen per week.

Bij een optimale ontwikkeling van Vlissingen als containerhaven zal de spoorverbinding een belangrijke rol spelen. Daarom is er steeds voldoende aandacht nodig voor het oplossen van aansluitingsproblemen en afstemming met andere transportmodaliteiten om knelpunten in de toekomst te voorkomen. Het gaat daarbij vooral om de aansluitingen van de Zeeuwse lijn naar het noorden en het zuiden, vanaf Roosendaal. Ook is bij het openingsregime voor de Vlaktebrug nog geen rekening gehouden met de verwachte toename van het scheepvaartverkeer door het kanaal door Zuid-Beveland, als gevolg van een containerterminal. Ook hier is een goede afstemming nodig om knelpunten in de doorstroming te voorkomen.

3.2 Weg

Voor het realiseren van voldoende capaciteit voor het transport over de wegen, is een verdubbeling van de Sloeweg als uitgangspunt genomen. Vervolgens bleek dat de beschikbare capaciteit van de A58, voor toename van het goederenvervoer, sterk afhankelijk is van de keuzes, die worden gemaakt bij de voorstellen voor nieuwe aansluitingen: Drieweg en in de toekomst een nieuwe afslag naar Goes.

In de analyse van de TU Delft is berekend, welke capaciteit er bij verschillende aansluitingen is, uitgaande van de modelberekeningen die daarvoor zijn gemaakt.

² Een nieuwe ontwikkeling betreft de opwaardering van het Canal du Nord in Frankrijk en België, die waarschijnlijk na 2020 gereed zal zijn. Met deze opwaardering is in de analyse van OTB/TU Delft nog geen rekening gehouden.

³ OTB Technische Universiteit Delft (2007), *Modal split en capaciteit van het achterlandtransport*, werkdocument analyse Sloe / WCT, juli 2007



Het blijkt dat bij het scenario met de meest knellende aansluitingen op de A58 en met handhaving van de huidige capaciteitsverdeling met de Westerscheldetunnel en andere routes, er een extra wegcapaciteit is voor circa 1,2 miljoen teu/jr.

Volgens de deskundigen zal een toename van het containertransport tot dit maximum een duidelijk zichtbare toename zijn en zal de doorstroming daardoor kunnen afnemen, maar er is dan nog steeds een kleine marge in de wegcapaciteit. Daarom is deze limiet als maximum genomen voor het wegtransport, dat zonder aanvullende maatregelen kan worden opgevangen.

3.3 Binnenvaart

Volgens de analyse van de TU Delft is de huidige bezettingsgraad van de sluizencomplexen in de binnenvaartroutes al zodanig dat, door de autonome groei zonder deep-sea container-terminals in Vlissingen, er al capaciteitsproblemen zullen opdoemen vanaf 2010.

Dit beeld wordt bevestigd door de geraadpleegde deskundigen, maar zij melden ook, dat door een betere vaarplanning en aanpassingen van sluisschema's deze knelpunten kunnen worden opgevangen. De verbetering van de sluizencomplexen Kreekrak en Volkerrak staan al hoog op de agenda van Rijkswaterstaat. Ook is er sprake van studies naar een ander zoet-zout regime, waardoor de Krammersluizen op termijn buiten gebruik kunnen worden gesteld.

Het zijn volgens de zegslieden startende studies, waarbij nog geen zicht is op maatregelen en hun financiering. In de MER WCT is er vanuit gegaan, dat een toename van circa 5000-6000 binnenvaartschepen per jaar zonder grote problemen kan worden ingepast. Ook de deskundigen van Rijkswaterstaat en de belangenvereniging Schuttevaer verwachten niet dat deze toename zal leiden tot een verslechtering in de doorstroming bij de sluizen. Daarom is er vanuit gegaan, ondanks het signaal over knelpunten van TU Delft, dat een toename van de binnenvaart gelijk aan het maximum van de scenario's voor de WCT kan worden opgevuld, zonder dat daardoor structurele problemen ontstaan bij de achterlandverbindingen via de binnenvaart.

Dit komt neer op een vrije capaciteit van ruim 700.000 teu/jr voor containerschepen vanaf Vlissingen. Er zal echter wel rekening moeten worden gehouden met een goede afstemming van het openingsregime van de Vlaktebrug over het kanaal door Zuid-Beveland.

3.4 Conclusie vanuit achterlandverbindingen

Momenteel is er zowel volgens de MER WCT als de haalbaarheidsverkenning van de VCT sprake van congestievrije verbindingen met het achterland. Dit kan een belangrijke kwaliteit zijn voor de ontwikkeling van de containerfaciliteiten in het Sloegebied. Echter, elke route krijgt te maken met beperkingen, waardoor de ontwikkeling van het Sloegebied tot een belangrijke containerhaven steeds goed gepaard moet gaan met maatregelen om knelpunten te voorkomen.

Voor de verschillende modaliteiten is een raming gemaakt van de grenzen, waarbinnen het containertransport zich zou kunnen ontwikkelen. Deze grenzen zijn bepaald op een niveau, waarop volgens de diverse studies nog zeker geen aanvullende infrastructurele voorzieningen nodig zijn.

De grenzen voor weg en spoor zijn gebaseerd op berekeningen, die uitgebreid zijn getoetst in verschillende studies, zoals MER WCT en MER Sloeweg. Voor de grens van de binnenvaart is een veilige schatting gemaakt, omdat niet duidelijk is hoe zal worden omgegaan met de aanpassing van de sluizencomplexen, die in de komende jaren wordt verkend.

In tabel 2 zijn de totale verwachtingen weergegeven voor de drie initiatieven in het Sloegebied: in overslagvolumes, in teu/jr en vergeleken met de limieten. Hierbij zijn de scenario's voor WCT en VCT gecombineerd met modal split, dat daarbij hoort. Het gecombineerde scenario met het hoogste transport via spoor en weg bestaat uit de scenario's WCT-worst case en VCT-hoog. Het combinatiescenario met het laagste transport via spoor en weg bestaat uit WCT-best case en VCT-basis. Bij de VCT basis wordt ook minder overgeslagen. De beide combinatiescenario's zijn opgeteld bij de modal split van de South Sea terminal. De gegevens van Kloosterboer zijn niet opgenomen vanwege de veel kleinere schaal van de activiteit.



Tabel 2: Totale overslagvolume SST+ WCT+ VCT, vergeleken met de limieten

	Som scenario's met het hoogste transport over spoor en weg		Som scenario's met het laagste transport over spoor en weg		Huidige grenzen
Modaliteit	Aantal moves (teu/jr)		Aantal moves (teu/jr)		Aantal moves
Transshipment	1.170.000		1.660.000		geen limiet
Binnenvaart		1.274.000		1.404.000	700.000
Spoor		442.000		280.000	400.000
Weg		2.314.000		1.316.000	1.200.000
Totaal (zonder Transshipment)		4.030.000		3.000.000	2.300.000
Totaal (met transshipment)		5.200.000		4.660.000	

Bronnen scenario's: SST 2007, K&S 2007, MKBA WCT 2006, OTB/TU Delft 2007
 Bewerkt door: FTT 2007

Uit deze tabel blijkt, dat het totaal van de voorgenomen activiteiten alleen kan worden ontwikkeld met vergroting van de capaciteit van het wegtransport en de binnenvaart.

Op basis van genoemde limieten kan een inschatting worden gegeven van de totale capaciteit van Vlissingen als containerhaven, zonder dat grenzen in het achterland worden overschreden.

Als de huidige grenzen voor de capaciteit in de achterlandverbindingen als basis worden genomen, is een totale terminalcapaciteit van ongeveer 3 miljoen teu mogelijk, uitgaande van een aandeel transshipment van circa 25%, zoals gebruikelijk bij de terminals in Antwerpen en Rotterdam. Een hogere capaciteit is mogelijk als de toename zijn weg vindt via transshipment of door de binnenvaartshuttles op Antwerpen, omdat deze transportwegen niet stuiten op capaciteitsgrenzen.

De tabel maakt ook duidelijk, dat het uitbouwen van terminalcapaciteit in het Sloegebied hand in hand dient te gaan met continue aandacht voor het voorkomen van knelpunten op de routes naar het achterland.

3.5 Geluidsruimte Sloegebied (DGMR)

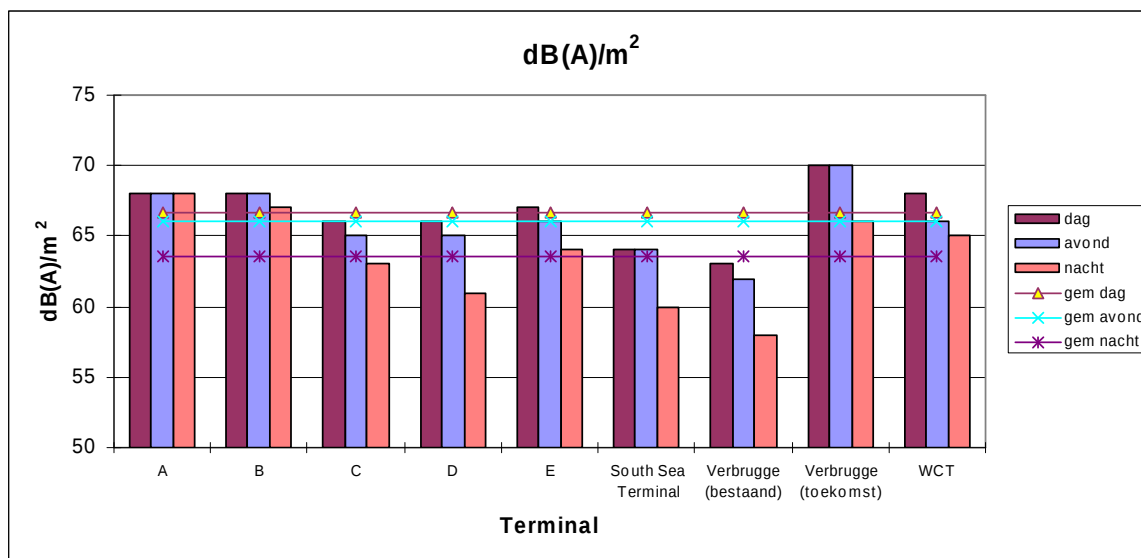
Dit onderdeel van de analyse is gericht op de geluidsruimte van het Sloegebied. Doel was om te bezien, of er vanuit de begrenzing van deze geluidsruimte beperkingen zijn aan het ontwikkelen van containeractiviteiten in het Sloegebied.

Het blijkt dat op korte termijn (uiterlijk in 2008) de geluidzone door de Provincie Zeeland zal worden aangepast, waardoor de nieuwe geluidzone in 2008 van kracht kan worden. Daarom is in overleg met het analyseteam besloten om niet de huidige geluidruimte, maar de ruimte van deze nieuwe zone als uitgangspunt te nemen.

De voorgenomen grote terminals in het Sloegebied, Verbrugge Container Terminal, South Sea Terminal en de Westerschelde containerterminal zijn nog geen van drieën operationeel, daarom heeft het onderzoeksbureau DGMR de voornemens en hun geluidseffecten vergeleken met de vier terminals in Rotterdam, die wel operationeel zijn. Het rapport is opgenomen in bijlage D.

In onderstaande grafiek zijn de kentallen voor de geluidseffecten van de voorgenomen grote terminals in het Sloegebied en in Rotterdam vergeleken. Het zijn kentallen volgens opgave van de initiatiefnemer. Er is in de grafiek nog niet rekening gehouden met het voornemen van South Sea Terminal om ook in de nachtperiode op volle capaciteit te draaien zoals enkele terminals in Rotterdam.

Figuur 2: De kentallen voor de verschillende terminals (Bron: DGMR, 2007)



* De gemiddelde waarden zijn lineair bepaald.

Uit deze grafiek blijkt, dat de WCT en de VCT bovengemiddelde geluidsniveaus verwachten. Het is aan de vergunningverlener om te bepalen of deze waarden op grond van een akoestisch onderzoek acceptabel zijn.

Vervolgens is door DGMR nagegaan of de voornemens leiden tot een overschrijding op de ontvangerpunten van de toekomstige aangepaste geluidzone.

Uit de berekeningen blijkt, dat de voornemens van South Sea Terminal, VCT en WCT juist niet leiden tot overschrijdingen van de geluidsnormen.

Op grond van de analyse van de geluidruimte blijkt, dat er geen belemmeringen zijn voor vergunningverlening van de voorgenomen activiteiten binnen de aangepaste geluidzone. Dat wil niet zeggen dat de gemiddeld hoge geluidsniveaus van VCT en WCT acceptabel zijn bij een vergunningaanvraag. Het is aan het bevoegde bestuursorgaan om te bepalen, of en zo ja, welke voorschriften aan een milieuvergunning worden verbonden.

4 TOEGANKELIJKHEID

Voor het beoordelen van de toegankelijkheid van de Sloehaven is allereerst geïnventariseerd, wat de actuele samenstelling is van de containervloot en welke verwachtingen er zijn voor de toekomst van deze vloot. In tabel 3 worden de actuele gegevens samengevat. De gegevens over de vlootsamenstelling nu en in de toekomst en de verdeling van het volume over de verschillende categorieën van schepen is gebaseerd op gegevens van AXS-Alphaliner, juni 2007. De gegevens over de lengte en diepgang zijn verkregen van Havenbedrijf Rotterdam. Deze zijn gebaseerd op steekproeven uit de database van Containerisation International 2007.

In vergelijking met eerdere rapportages over de vlootsamenstelling (Ecorys, 2006), gebaseerd op CPB-ramingen van 2002, valt op dat de nieuwste cijfers duiden op een snellere groei naar de grootste schepen toe, dan werd verwacht. Ze zijn echter minder lang en breder, en hebben hierdoor minder diepgang dan eerst was aangenomen. De grote containerschepen worden onderverdeeld in drie klassen: de *Large Container Ships* die 5000 tot 7500 teu kunnen dragen, de *Very Large Container Ships* van 7500 tot 10.000 teu en de klasse van *Ultra Large Container Ships*, van meer dan 10.000 teu. De sterke toename van deze twee grootste klassen van schepen is de drijvende kracht achter de toename van het volume in teu tussen 2007 en 2011.

Er past overigens enige terughoudendheid bij het gebruik van deze recente gegevens. Er wordt namelijk voorspeld dat de containervloot in totaal groeit, van 9 miljoen teu in 2007 naar 15 miljoen teu in 2011. Dit zou een gigantische toename zijn in zeer korte tijd. In de gesprekken die met reders zijn gevoerd, bleken zij niet te verwachten dat deze groei zo enorm zal zijn, maar zij bevestigden wel de trends, zoals in de tabel wordt weergegeven. De twee grootste klassen van schepen zullen volgens hen en anderen richtinggevend zijn voor de beoordeling van nieuwe aanlooppunten voor hun deep-sea containervloot.

				2007		2011	
Klasse		LOA (m)	Diepgang (m)	Aantal	% teu	Aantal	% teu
	tot 2000	< 200	< 11	2170	22,4	2734	18,3
	2000-5000	200-270	11,0 - 13,0	1276	43	1778	38,6
LCS	5000-7500	270-320	13,5 - 14,0	357	21,6	567	21,7
VLCS	7500-10.000	320-360	14,0 - 14,5	145	12,8	295	16,5
ULCS	>10.000	360-400	15,0 - 16,5	2	0,3	62	4,8

Bron: AXS-Alphaliner juni 2007, Havenbedrijf Rotterdam juni 2007
Bewerkt door: FTT juni 2007

Omdat de toegankelijkheid van de twee grootste klassen schepen richtinggevend is voor een succesvolle operatie van een deep-sea terminal, wordt de toegankelijkheid alleen voor deze twee klassen nader beschouwd voor de voorgenoemde containerterminals in de Sloehavens.

In maart 2005 hebben de regeringen van Nederland en Vlaanderen besloten om de vaarweg naar Antwerpen te verruimen, zodat getij-onafhankelijk toegang mogelijk is tot Antwerpen, voor schepen met een diepgang van 13,10 meter (uitgaande van een kielspel van 12,5%). Dit betekent dat ook de haven van Vlissingen getij-onafhankelijk door deze schepen kan worden bereikt. Voor schepen die dieper steken dan 13,10 meter is er een getijdenpoort, die afhankelijk is van de diepgang. Daarbovenop gelden er nog enkele beperkingen voor de toegang tot de Sloehavens. Deze beperkingen hebben te maken met de sterke stroming bij opkomend en vallend tij, bij toegang tot de Sloehaven vanaf de Westerschelde. Op advies van het loodswezen en de havenmeester geldt voor schepen, die langer zijn dan 270 meter, een oplopende beperking.

Dit leidt ertoe dat schepen, die langer zijn dan 320 meter, alleen gedurende het stil van hoogwater de haven in of uit mogen varen. Deze beperking heeft te maken met een combinatie van een beperkte bodemruimte tussen de dammen met het feit, dat schepen die de Sloehaven willen binnenvaren, dwars door de stroming van de Honte moeten varen. Ook zijn containerschepen meer gevoelig voor wind dan andere grote schepen.

De beperkingen, die worden gesteld aan de bereikbaarheid van de Sloehavens en de WCT, zijn samengevat in tabel 4.

Tabel 4: Tijvensters voor Vlissingen-Oost (2007)

WCT			Sloehaven		
Diepgang	Passage Drempel Vlissingen	Tijvenster	Diepgang	Passage Drempel Sloehaven	Tijvenster
in dm	(=WCT)	uren	in dm		uren
131	Geen restricties	--	131	Geen restricties	--
140	3:40-HW+4:00	8:20	140	3:00-HW+5:00	8:00
150	2:00-HW+3:00	5:00	150	2:00-HW+3:00	5:00
155	1:40-HW+2:30	4:10	155	1:00-HW+2:00	3:00
160	1:20-HW+1:20	2:40	160	0:30-HW+1:30	2:00
165	1:00-HW+1:00	2:00	165	0:15-HW+0:15	0:30

Een schip met een diepgang groter dan 13,10 m. én bestemming Sloehavens moet rekening houden met drie beperkingen, te weten:

- passage drempel Vlissingen (van toepassing op alle scheepvaart);
- diepgang Sloehaven;
- stroombeperking monding Sloehaven.

Afhankelijk van de lengte van een schip zijn ook beperkingen in verband met stroming van toepassing. Deze zijn in de Sloehaven als volgt:

- schepen tot 270 meter lengte: geen beperkingen;
 - schepen met een lengte tussen 270 en 325 meter een oplopende beperking;
 - schepen met een lengte groter dan 325 meter alleen op stil van Hoog Water (HW);
- Op de locatie van de WCT zijn dergelijke stroombeperkingen niet aan de orde.

Bron: Zeeland Seaports, 2007

De Sloehaven, de Van Cittershaven en de Kaloothaven hebben een zodanige diepgang, dat schepen tot 16,50 meter diepgang binnen kunnen komen. Dit is momenteel vooral van belang voor de grote bulkschepen, die hun goederen afleveren in de Kaloothaven.

Er is door de eigenaar van de bulkoverslag een aanvraag gedaan om schepen met een diepgang tot 17,50 meter toe te laten in deze havens; een maatregel die volgens Zeeland Seaports geen technische belemmeringen heeft. Voor de Westhofhaven – ter plaatse van de containerterminal van Kloosterboer – kunnen schepen met een maximale diepgang van 11 meter worden afgemeerd.

De dieptes van de Quarleshaven en de Scaldiahaven moeten worden aangepast om grote containerschepen toe te laten. Voor fase 1 van de Verbrugge Containerterminal in de Quarleshaven wil het bedrijf Verbrugge door middel van een pocket⁴ de vereiste diepte kunnen garanderen, dat schepen met een maximale diepgang van 16,50 meter getij-onafhankelijk aanwezig kunnen zijn. Hiermee zou deze kade geschikt zijn voor de ontvangst van de allergrootste schepen uit de grootste klasse van containerschepen, met als voorbeeld de Emma Maersk.

Voor de South Sea Terminal in de Scaldiahaven is door Zeeland Seaports overeenstemming bereikt over het realiseren van een containerkade, voor schepen met een maximale diepgang tot 14 meter. Hierdoor zal deze containerterminal bereikbaar zijn voor een deel van de grote containerschepen tot circa 6000 teu.

Het onderzoeksbureau Marin heeft in overleg met de firma Verbrugge en in opdracht van Zeeland Seaports een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om het grootste containerschip, de Emma Maersk, bij een terminal in de Quarleshaven te accommoderen. Bij deze studie was ook het loodswezen betrokken.

Deze studie had een oriënterend karakter. Het doel was om te bezien, of de grootste schepen kunnen worden ontvangen en zo ja, binnen welke randvoorwaarden. Als testmodel voor de simulaties was de Emma Maersk genomen, momenteel het grootste containerschip ter wereld.

Het Marin-onderzoek concludeerde, dat het alleen mogelijk is om deze klasse van schepen (12.500 teu, LOA 397 meter, breedte 56 meter, diepgang 15,5 meter) in de Quarleshaven te ontvangen, wanneer er een aantal maatregelen wordt genomen. De conclusies van Marin, op basis van de simulaties met de Emma Maersk, zijn:

- het binnenvaren van het schip kan uitsluitend plaatsvinden op het stil van hoogwater;
- de bodemruimte tussen de dammen moet worden verbreed tot het maximaal mogelijke, met een minimale breedte van 355 meter;
- bij het verlaten van de haven lijkt het meer efficiënt als de achtersteven eerst naar buiten gaat, omdat dan gebruik kan worden gemaakt van de stroming voor het zwaaien van het schip in de juiste richting;
- het uitvaren kan worden gezien als getij-onafhankelijk, behoudens dat men rekening moet houden met de passage van de zandbank Het Scheur;
- de manoeuvre kan alleen plaatsvinden bij een windsnelheid van minder dan 12 meter per seconde (windkracht 6 of lager);
- er moet een voldoende krachtige sleepboothulp aanwezig zijn.

Daarnaast werd door Marin geadviseerd om een zwaaicirkel in de Van Bijleveldhaven te behouden voor schepen van maximaal 300 meter lengte.

⁴ Een pocket is een extra verdiept deel van de haven.



Dit onderzoek is zowel door Haskoning als door K&S als startpunt genomen voor hun advies over de nautische toegang tot de Verbrugge Containerterminal, respectievelijk aan Zeeland Seaports en Verbrugge Terminals.

Haskoning richtte zich op de veiligheid van de vaarroute en de haven. K&S richtte zich op een advies van het loodswezen over de toegankelijkheid voor de Verbrugge Containerterminal

Ondanks de verschillende scope van de studies van Haskoning en K&S, stemmen zij in grote lijnen overeen wat betreft de conclusies over de mogelijke toelating van grote containerschepen (VLCS- en ULCS-klasse) in de Sloehavens en nemen zij de voorstellen van Marin over.

Beide onderzoeksbureaus concluderen, in afwijking van de aanbevelingen van Marin, dat er ook ruimte moet zijn voor het zwaaien van de grote schepen in de Sloehaven zelf. Zij adviseren om een zwaaicirkel van 600 meter doorsnede in de Sloehaven te realiseren naast een cirkel van 400 meter doorsnede in de Van Bijleveldhaven.

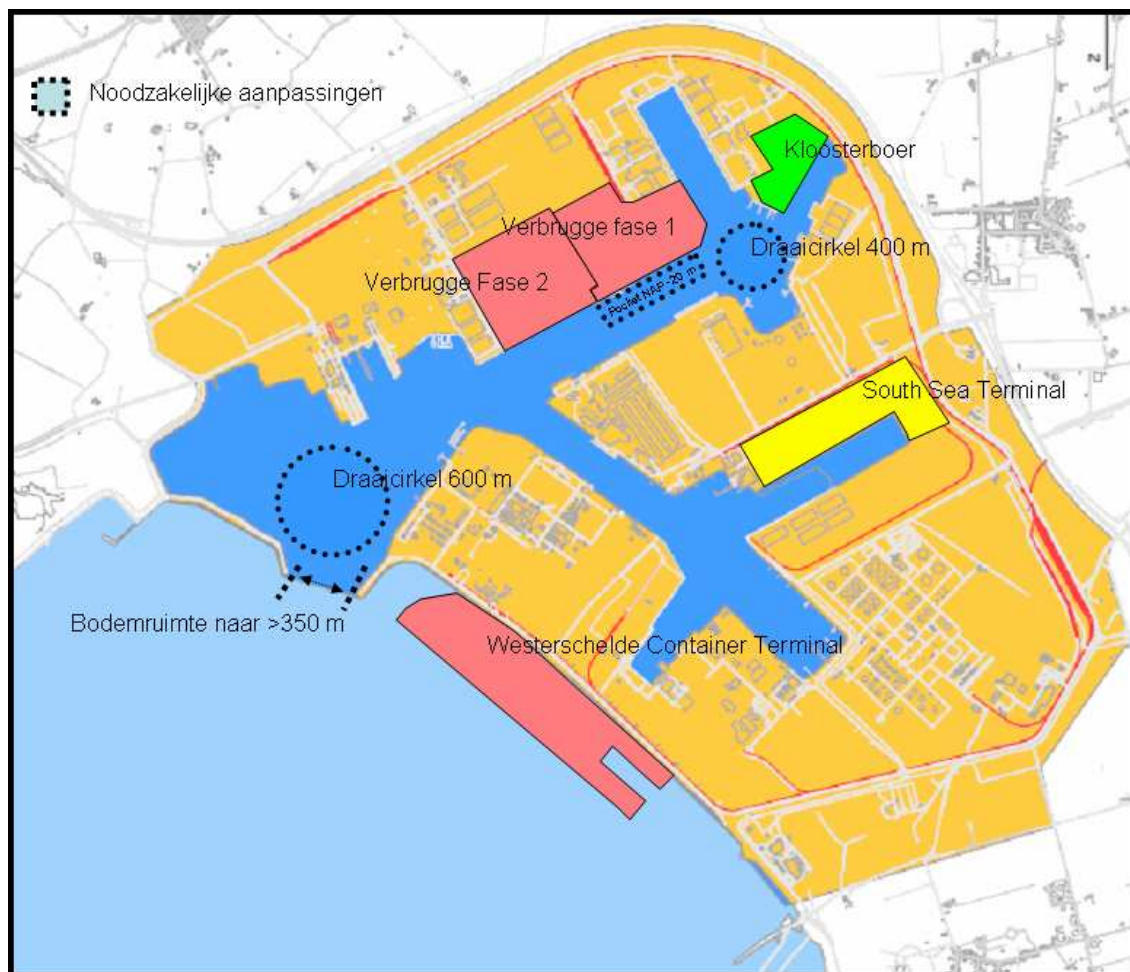
De belangrijkste nautische overwegingen bij de toegang tot de Sloehavens zijn volgens Haskoning momenteel:

- Passage van de havenmond is afhankelijk van getijdenstromen en wind.
 - o voor schepen groter dan 270 meter wordt geadviseerd om de toelating afhankelijk te maken van toelaatbare eb- en vloedstromen;
 - o voor schepen groter dan 325 meter wordt verwacht dat deze alleen op het stil van hoogwater kunnen binnenvaren;
 - o bij ongunstige wind zijn deze restricties des te belangrijker;
 - o de bestaande bodemruimte van de havenmond van 210 tot 235 meter kan onvoldoende zijn voor de veilige passage van deze schepen.
- Toenadering tot de havens van het Sloegebied.
 - o het getijdenvenster voor schepen met een diepgang groter dan 13.10 meter is beperkt;
 - o de op- en afvaart van de havens wordt bepaald door het passeren van de zandbank Het Scheur, ongeveer een uur varen vanaf de haven. Dit betekent dat:
 - schepen met een diepgang van 14,50 meter een redelijk ruime getijdenpoort moeten hebben om deze afstand te overbruggen;
 - schepen met een diepgang van 16,5 meter zullen de zandbank altijd op het hoogwater moeten passeren. Daardoor zijn zij bij aankomst tijdig bij de havenmond van Het Sloegebied, op het stil van hoogwater. Bij vertrek moeten zij de haven een uur voor hoogwater⁵ verlaten.
- Zwaaien van schepen in de haven.
 - o er is ruimte voor drie zwaaicirkels:
 - de draaicirkel TC1 in de Van Bijleveldhaven voor schepen tot 270 meter, mits de hoek van de containerkade bij Verbrugge voldoende is afgesneden en de wachtplaatsen voor binnenvaartschepen zijn verplaatst;
 - de draaicirkel TC2 in de Van Cittershaven voor schepen tot 235 meter;
 - de draaicirkel TC3 voor schepen tot een maximum van 400 meter, mits ook de boeienplaat wordt verwijderd en de geplande ro-ro terminal niet te ver uitsteekt in de haven.

De onderzoeksbureaus Haskoning en K&S adviseren om de bodemruimte tussen de dammen aan de toegang van de Sloehaven zo groot mogelijk te maken. K&S verbindt daar de conclusie aan, dat met deze vergrote bodemruimte de toegang tot de Sloehavens voldoende is voor de grootste scheepsklassen. Haskoning doet daar geen uitspraak over.

⁵ Haskoning doelt hier op een uur voor hoogwater bij Het Scheur, omdat het schip daar bij hoogwater moet aankomen.



Figuur 3: Verbetering toegang Vlissingen-Oost voor de grootste scheepsklassen

Zowel Haskoning als K&S houden rekening met het zwaaien van de grootste schepen in de Sloehaven, terwijl Marin adviseert om deze schepen met de voorsteven erin en met de achtersteven eruit te laten varen. Een tweede verschil is dat het loodswezen, in een brief aan K&S, de windbeperking legt bij windkracht 8, terwijl het rapport van Marin windkracht 6 als maximum ziet.

Op grond van de overeenstemming op hoofdlijnen, die er in de rapportages van de onderzoeksbureaus Haskoning, Marin en K&S is, kan worden geconcludeerd – mits de aanbevelingen worden overgenomen – dat de havens van het Sloegebied toegankelijk zijn voor de schepen van VLCS-klasse en UCLS-klasse. Deze toegang is binnen de huidige regels beperkt tot om en nabij het stil van hoogwater, circa twee keer een uur per etmaal.

4.1 Toegankelijkheid voor de ULCS-klasse

Zowel voor de Sloehavens als de WCT wordt de aankomst van de grootste containerschepen uit de VLCS- en de ULCS-klasse beperkt door de passage van Het Scheur. Vanuit het loodswezen wordt ingeschat, dat de manoeuvre voor het afmeren bij de WCT sneller en met minder sleepboothulp kan plaatsvinden, waardoor er een kostenverschil is tussen de toegang tot de Sloehavens en de WCT. Er wordt aangenomen dat de windcondities, voor het toelaten tot de Sloehaven en het afmeren aan de WCT, niet van elkaar verschillen.

Het verschil in de toegankelijkheid van de WCT en de Sloehaven wordt momenteel bepaald door de volgende punten:

- Vanaf het bereiken van de monding van de Sloehavens tot het aanmeren aan de kade duurt

de manoeuvre naar de kade van de VCT volgens de experts waarschijnlijk 1 á 1,5 uur langer dan naar de WCT.

- De effecten, die het op- en afvaren van schepen hebben op het overig scheepvaartverkeer, worden bij de WCT bepaald door de langsvarende schepen op de scheepvaartroute, in de Sloehavens door het havenverkeer.
- Het aantal schepen van ULCS-klasse, dat binnen hetzelfde tijvenster de terminal kan bereiken. Bij de terminal in de Quarleshaven kan, gezien de beperking van het stil van hoogwater en de zwaaimanoeuvere in de Sloehaven, één schip van deze klasse per getij binnenlopen.

Er is een duidelijk onderscheid in bereikbaarheid van de Sloehavens en de WCT voor de grootste schepen, maar deze is relatief klein bij schepen met een grote diepgang (15,0-16,5 meter). Volgens de conclusies van Haskoning en K&S komende grootste schepen na de passage van Het Scheur ongeveer op het stil van hoogwater aan bij de monding van de Sloehaven en bij de WCT. Het vertrek moet een uur voor het hoogwater bij Het Scheur plaatsvinden.

Overigens maakt deze klasse van schepen maar een beperkt deel uit van de wereldvloot (momenteel twee stuks, in de toekomst maximaal 62).

4.2 Toegankelijkheid voor de VLCS-klasse

Voor de schepen in de VLCS-klasse is het verschil in toegankelijkheid groter, omdat deze schepen een ruime tijdpoort van enkele uren hebben bij passage van de drempel bij Het Scheur. Ze kunnen vervolgens direct worden behandeld bij de WCT, terwijl aan deze categorie schepen in de Sloehavens dezelfde restricties worden gesteld als aan de grootste klassen. Het is door Marin of de andere onderzoeksbureaus niet onderzocht of deze beperkingen, die gelden voor het toelaten van een ULCS-schip in de Sloehavens, ook voor de gehele categorie VLCS-schepen zou moeten gelden als de bodemruimte aanzienlijk is vergroot, van circa 225 meter nu naar circa 325-350 meter. Met de maatgevende schepen in deze categorie (320-360 meter lang, 40-50 meter breed en met een diepgang van 14,0-14,5 meter) is op de Westerschelde al veel ervaring opgedaan. Een woordvoerder van het loodswezen schatte tijdens een interview, dat de toegang van de Sloehaven nu al niet lastiger is dan de toegang tot de dokken in Antwerpen. Met een bodemruimte van 350 meter zal dat naar verwachting nog eenvoudiger zijn.

4.3 Andere nautische beperkingen

Voor wat betreft de toegang van de Sloehavens voor de binnenvaartschepen, was door HesseNoordNatie (HNN) bij de oorspronkelijke opzet van het plan voor de WCT aangenomen, dat er voor binnenvaartschepen een aanzienlijke beperking is – vanwege wind en golven – om de Sloehavens te bereiken. Dit was de achtergrond voor het opnemen van een binnenhaven in het concept van een WCT (Bouckaert, maart 2007). Volgens V&W is deze beperking tegenwoordig alleen van toepassing op gedeelde schepen, zoals duwbakken, en niet op de moderne containerschepen die op de Westerschelde varen.

Tijdens de gesprekken met experts is erop gewezen dat de WCT een aantal beperkingen heeft, die te maken hebben met de nabijheid van de scheepvaartroute. V&W verwacht dat de grote containerschepen uit Antwerpen op volle kracht zullen varen ter hoogte van de WCT.

Dit betekent dat het niet is toegestaan om een containerschip, dat afgemeerd is bij de WCT, van de buitenzijde uit te bunkeren. Een ander negatief effect kan zijn, dat door de sterke zuiging die de grote schepen op volle kracht veroorzaken, er een invloed is op de veiligheid voor het afmeren van kleinere containerschepen, zowel aan de zeekade als in de binnenhaven. Daarnaast vragen experts (reders, V&W) zich af of de WCT voldoende tijd open kan zijn, vanwege de ligging op de voorkeursrichting van de wind en de deining.

Volgens de onderzoekers en de beoogde exploitant van de WCT (PSA en ZSP, 2007) zijn de door Rijkswaterstaat genoemde punten reeds in 2001 en 2002 onderzocht en zijn deze belemmeringen oplosbaar. Volgens PSA was er ten aanzien van het bunkeren overeenstemming over de maatregelen, waarbinnen het aanleggen van bunkerschepen toelaatbaar was.



De deskundigen van V&W (Ministerie V&W, juni 2007) adviseren echter om voor de WCT opnieuw naar de effecten te kijken van het drukke scheepvaartverkeer, omdat de grote schepen volgens V&W tegenwoordig een veel grotere waterverplaatsing en snelheid hebben dan in het verleden werd aangenomen.

4.4 Conclusie toegankelijkheid

De conclusie van het thema toegankelijkheid is, dat de Sloehavens voldoende toegankelijk kunnen worden gemaakt voor de grootste klassen containerschepen, mits de aanbevelingen van Marin in deze worden opgevolgd. Voor de grootste klasse, de ULCS-klasse (die vergelijkbaar is met de Emma Maersk), is dan het onderscheid tussen de toegang tot de WCT en de Sloehavens niet groot. Wel is er een belangrijk onderscheid voor de klasse daar direct onder: de VLCS-klasse. Dit komt omdat de passage van zandbank Het Scheur maatgevend is voor de op- en afvaart van de schepen uit de ULCS-klasse. Voor schepen van de VLCS-klasse is de navigatiemanoeuvre door de monding van de Sloehaven maatgevend voor het onderscheid tussen de toegankelijkheid van de Sloehaven en de WCT.

Met de schepen uit de VLCS-klasse is op de Westerschelde al veel ervaring opgedaan. Volgens inschattingen van de experts (V&W, Loodswezen, Havenmeester, Reders, HbR) is de op- en afvaart van deze categorie schepen naar de Sloehavens een flink stuk eenvoudiger dan die voor de Emma Maersk. Zij wijzen er bovendien op, dat het opvoeren van de bodemruimte tussen de dammen daar wel een voorwaarde voor is. De voorkeur van deze experts is, dat de bodemruimte zo maximaal mogelijk is. Naar verwachting is een bodemruimte van 325 - 350 meter haalbaar (Haskoning 2007, Marin 2006, ZSP 2007).

Tabel 5: Samenvatting conclusies over toegang VCT/WCT voor en na maatregelen

	VCT	WCT
Getijdenafhankelijk boven 13,1 m	Ja (zie tabel ZSP) + beperking vanwege stroming	Ja (zie tabel ZSP)
ULCS-klasse: 360-400 m. lang, > 14,5 m. diepgang, > 10.000 teu	Niet voldoende, kan voldoende worden	Ruim voldoende
VLCS-klasse: 320-360 m. lang, 14 m. diepgang, 7.500-10.000 teu	Net voldoende, kan ruim voldoende worden	Goed

Voor het succes van een deep-sea terminal is de toegankelijkheid voor schepen uit de VLCS-klasse maatgevend. De conclusie, dat de toegang naar de Sloehavens voor deze klasse aanzienlijk kan worden verbeterd, is gebaseerd op expert-judgement van diverse kanten (loodswezen, havenmeester, Havenbedrijf Rotterdam) en op de verkennende studies van Marin, Haskoning en K&S.

In welke mate het verbeteren van de toegang tot de Sloehavens een ruimer venster oplevert, zal in een simulatie moeten worden bepaald, voordat de condities kunnen worden verruimd (Havenmeester, ZSP, maart 2007).

Bij het bepalen van de condities voor toegang moet er ook rekening mee worden gehouden, dat containerschepen ook lading meenemen. Bij de grote aanloophavens gaan de containerschepen over het algemeen met dezelfde diepgang weg als waarmee ze aankomen. Indien deze condities ruimer zijn, zullen ook schepen in de klasse daaronder – tussen 270 en 320 meter – meeprofitieren. Dit zijn schepen, die naast de Quarleshaven ook de Scaldiahaven kunnen bereiken.

Ten aanzien van de kleinere containerschepen en de binnenvaart zijn er slechts kleine



verschillen in toegankelijkheid tussen de Sloehavens en de WCT.

Een onderzoek naar de vergroting van de toegang van de havens van het Sloegebied zou ook uitsluitsel kunnen geven over de noodzaak en omvang van een zwaaicirkel in de Sloehaven, die door zowel Haskoning als K&S wordt geadviseerd.

Voor de WCT reiken experts, onder wie V&W, ook enkele aandachtspunten aan: bunkeren, deining en effecten van langsvarende scheepvaart, die echter volgens PSA geen belemmering zijn voor een vergunning voor deze terminal.



5 MARKTPERSPECTIEF VOOR CONTAINERISATIE VAN VLISSINGEN

5.1 Trends bij schepen, reders en terminals

Zoals in een recent rapport (Notteboom, juni 2007a) over de ontwikkelingen van de containermarkt in Europa wordt vermeld, zijn de deep-sea rederijen en terminaloperators de dominante factor in de ontwikkeling van containerhavens. De markt van deep-sea containervervoer is zeer sterk gegroeid en zal volgens de meeste onderzoekers ook de komende jaren aanhouden.

Tabel 6: Ontwikkeling van de groei van de containeroverslag

<u>Instituut</u>	<u>Geografische schaal</u>	<u>Prognoseperiode</u>	<u>Jaarlijkse groei</u>
<u>ISL</u>	<u>Wereldwijd</u>	<u>2005 – 2015</u>	<u>7,50%</u>
<u>Global Insight</u>	<u>Wereldwijd</u>	<u>2004 – 2014</u>	<u>6,10%</u>
<u>Global Insight</u>	<u>Wereldwijd</u>	<u>2015 – 2024</u>	<u>5,00%</u>
<u>UNESCAP</u>	<u>Wereldhavens, exclusief Azië</u>	<u>2002 – 2015</u>	<u>5,80%</u>
<u>OSC</u>	<u>HLH-range, basis scenario</u>	<u>2003 – 2020</u>	<u>4,70%</u>
<u>OSC</u>	<u>HLH-range, enhanced globalisation</u>	<u>2003 – 2020</u>	<u>5,80%</u>
<u>OSC</u>	<u>HLH-range, low scenario</u>	<u>2003 – 2020</u>	<u>4,50%</u>
<u>HWWI</u>	<u>HLH-range</u>	<u>2004 – 2030</u>	<u>7,90%</u>
<u>CPB*</u>	<u>Ned. havens, Regional Communities scenario</u>	<u>2002 – 2020</u>	<u>4,50%</u>
<u>CPB*</u>	<u>Ned. havens, Strong Europe scenario</u>	<u>2002 – 2020</u>	<u>6,00%</u>
<u>CPB*</u>	<u>Ned. havens, Transatlantic Market scenario</u>	<u>2002 – 2020</u>	<u>6,50%</u>
<u>CPB*</u>	<u>Ned. havens, Global Economy scenario</u>	<u>2002 – 2020</u>	<u>7,90%</u>
* Deze groeivoeten betreffen de overslag van het aantal containers (teu), inclusief lege containers. Berekend o.b.v. overgeslagen bruto gewicht, liggen de groeicijfers 1% lager. Bron: OTB/TU Delft, 2007 o.b.v. OSC, 2004; HWWI, 2006; ISL, 2006; Global Insight, 2005; UNESCAP, 2005; CPB, 2006.			

De verwachtingen voor de korte termijn zijn, dat de sterke groei in de afgelopen jaren van gemiddeld meer dan 6% per jaar zich zal voortzetten.



Tabel 7: Omvang containeroverslag in enkele havens (2000, 2005 en 2006)

	2000	2005	2006	Groei (%)	
				t.o.v. 2005	t.o.v. 2000
Rotterdam	6.280.000	9.288.349	9.690.052	4,3	54
Hamburg	4.248.247	8.087.545	8.861.545	9,6	109
Antwerpen	4.082.334	6.482.029	7.018.799	8,3	72
Bremen/Bremerhaven	2.712.420	3.735.574	4.449.624	19,1	64
Le Havre	1.464.901	2.118.509	2.130.000	0,5	45
Zeebrugge	965.345	1.407.933	1.653.493	17,4	71
Amsterdam		65.844	305.722	355,6	
Duinkerken		204.563	204.853	0,1	

Bron: Notteboom 2007

De grootste ladingstromen voor Europa komen uit het Verre Oosten. Belangrijke trends zijn, dat – naast China en Japan – ook India een belangrijk onderdeel wordt van de handelsroutes. Buiten het Verre Oosten zal de containervvaart op de Cariben, Latijns-Amerika en Afrika naar verwachting sterk toenemen. Mede omdat veel producten uit die regio, die bestemd zijn voor Europa, zoals levensmiddelen, hout en woodpulp, meer en meer in containers zullen worden vervoerd. Opvallend is dat de minste groei wordt verwacht in de containervvaart tussen Europa en Noord-Amerika.

Zoals in Hoofdstuk 4 al is aangegeven, zal de containervloot in de komende jaren snel groeien en zal er binnen deze vloot een snelle verschuiving plaatsvinden naar het gebruik van de grootste klassen van containerschepen. Naarmate de ladingstromen uit andere continenten dan Azië dikker worden, zullen volgens de verwachtingen van de reders deze grote schepen ook op die routes worden ingezet.

Voor de routes naar de Cariben en Latijns-Amerika is nu het Panamax-schip dominant. Verwacht wordt dat na vernieuwing van de sluizen in het Panama-kanaal tussen 2015 en 2020, de grote schepen de verbinding tussen de Westkust van Latijns-Amerika en Europa zullen overnemen. Voor de vaart op Brazilië aan de oostkust wordt dat al eerder verwacht.

Binnen de wereld van de reders is er sprake van concentratie. De acht grootste rederijen hebben hun gezamenlijk marktaandeel in het containervervoer – vooral door overnames – zien groeien van 36% in het jaar 2000 tot meer dan 50% in 2006 (AXS-Alphaliner, januari 2007). Naast zelfstandige rederijen met een belangrijk eigen marktaandeel, zoals MAERSK, MSC, CMA CGM Group en Evergreen, zijn veel deep-sea containerrederijen verenigd in allianties. Deze allianties delen elkaars schepen en ook hun contracten met de terminals in de havens. Voor alle rederijen geldt, dat zij zekerheid willen bij het afhandelen van hun schepen door de terminal in de gewenste aanloophaven. Daarom binden steeds meer rederijen zich aan bepaalde terminals, de zogenaamde dedicated terminals. Een voordeel voor de terminal-operator is, dat hij daardoor aan de havenbeheerder een garantie kan geven voor voldoende doorzet op deze terminal. Voorbeelden zijn de strijd om een plek op de Maasvlakte 2 in Rotterdam, tussen DP World in samenwerking met een van de allianties van reders enerzijds en PSA in samenwerking met MSC anderzijds⁶. Ook de samenwerking van de reder MAERSK met haar dochterbedrijf APM Terminals is daarvan een voorbeeld.

⁶ Begin juli 2007 is bekend gemaakt dat DP World de strijd heeft gewonnen.



Ook in de intra-Europese containervaat, het segment short-sea, vindt een zelfde ontwikkeling plaats naar consolidatie van de markt, waarbij enkele grote rederijen dominant zijn (Notteboom 2007). Volgens diverse experts is het onderscheid tussen short-sea, waarbij de handelstromen direct van haven naar haven gaan en feeder (het verkeer tussen een deep-sea terminal en de bestemmingshaven van containers) aan het afnemen.

Bij de terminaloperators heeft de top 3, Hutchison, PSA en APM terminals, hun positie over de jaren 2001 tot 2005 weten te versterken.

Tabel 8: Marktaandeel top 10 terminaloperators wereldwijd (2001- 2005)

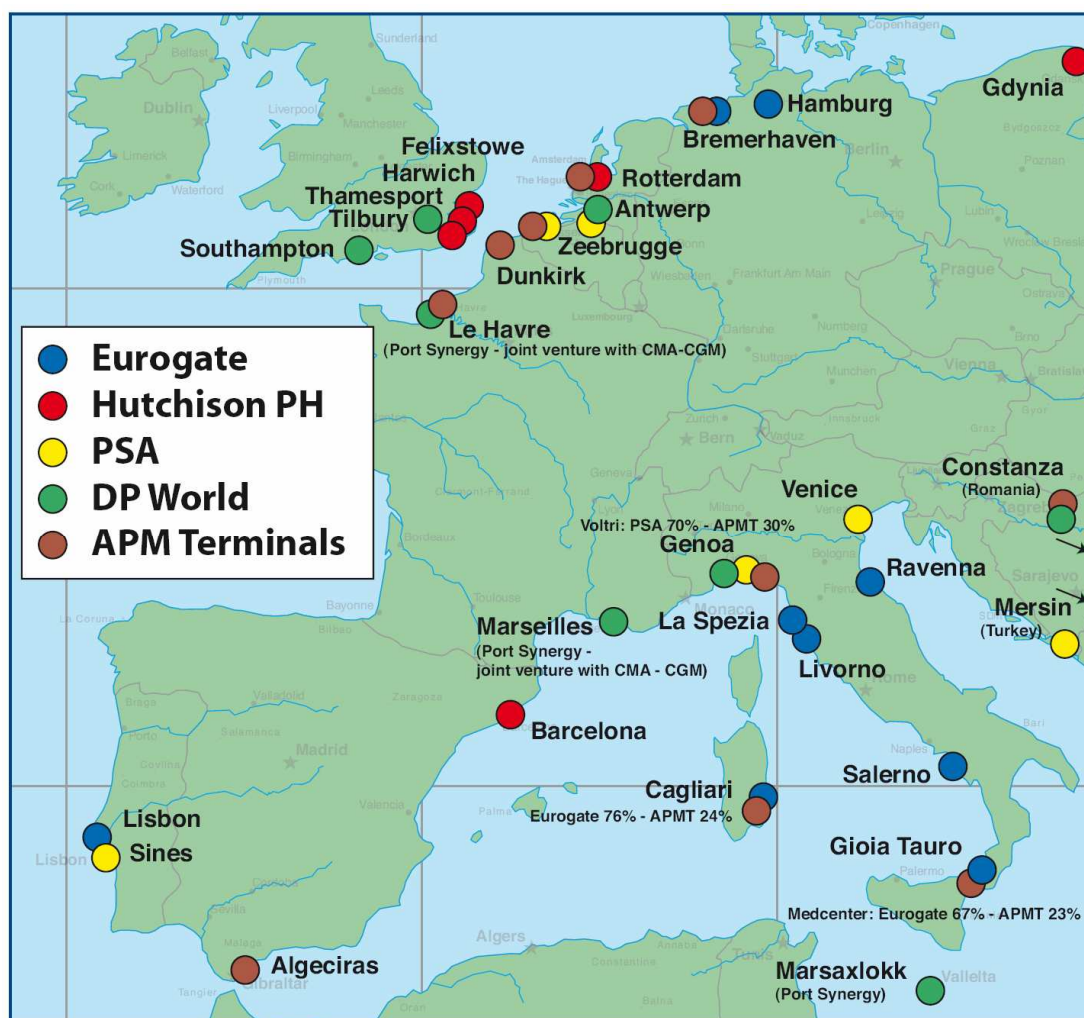
	2001(%)		2006 (%)
Hutchison	11,8	Hutchison	13,0
PSA	7,9	APM terminals	10,1
APM terminals	5,5	PSA	10,1
P&O Ports	4,0	P&O Ports	6,0
Eurogate	3,5	Cosco	3,7
DPA	1,9	DP World	3,2
Evergreen	1,8	Eurogate	3,0
Cosco	1,8	Evergreen	2,2
Hanjin	1,7	MSC	2,0
SSA Marine	1,6	SSA Marine	1,8
Top 10	41,5	Top 10	55,1

Bron: Notteboom (2007)

DP World heeft zich, meldt Notteboom, recent versterkt met CSX World Terminals en P&O Ports, waardoor deze een vierde topspeler is geworden in deze markt. PSA heeft sinds kort een aandeel van 20% genomen in het bedrijf Hutchison.

De top 5 in Europa (Hutchison, PSA, APM Terminals, DP World en PSA) zijn erop gespitst om zowel in Rotterdam, Noord Duitsland als in de Scheldehavens een eigen positie op te bouwen.



Figuur 4: Locatie van top 5 terminaloperators in Europa (2006)

Source: © Notteboom – ITMMA

In antwoord op de ontwikkelingen van de containermarkt, de consolidatie bij reders en terminaloperators, de verandering naar grotere schepen en de deelname van reders in terminaloperaties, hebben de grote havens in Noordwest-Europa hun strategie aangepast. Vanaf 1995 werden door Antwerpen, Rotterdam en Hamburg plannen ontwikkeld voor een verbeterde toegang en het ontwikkelen van terminals aan diep water; soms op enige afstand van de huidige plaats van de terminals. Een groot deel van deze plannen was tot 2005 onzeker, vanwege onder meer de moeizame procedures en de Europese regelgeving. De diverse experts nemen echter aan, dat de uitbreidingsplannen voor Maasvlakte 2 voor Rotterdam, de uitbreidingen van de containerkades in Antwerpen en Hamburg en de verdieping van de toegang tot deze beide havens, nu wel tot stand komen en tussen 2012 en 2015 gaan worden benut. Daarnaast zijn er uitbreidingen van speciale diep water terminals voorzien in Zeebrugge, Le Havre en Wilhelmshaven (ten westen van de Bremerhaven), die ook in diezelfde tijd beschikbaar komen.

Zowel in België als in Duitsland wordt door de overheid in toenemende mate gewerkt aan samenwerking tussen de havens om het marktaandeel voor hun land te vergroten. Zo is er sprake van de ontwikkeling van speciale schepen om de havens van Zeebrugge en Antwerpen met elkaar te verbinden, ondersteund door de Vlaamse overheid.

Voor de toekomst van de containermarkt in deze havenregio's zijn momenteel niet de plannen

voor diep water terminals de bepalende factor, maar de problemen aan de landzijde.

De enorme groei van het vrachtwagenverkeer zal in de verbindingen van de regio's van Rotterdam, Hamburg en Antwerpen met het achterland een steeds groter probleem worden. Daarom wordt door de diverse havenbedrijven veel aandacht gegeven – al sinds de negentiger jaren – aan de ontwikkeling van optimale spoorverbindingen met het achterland: Rotterdam met de Betuwelijn en Antwerpen met de IJzeren Rijn. Voor de nieuwe containerhavens Zeebrugge en Wilhelmshaven wordt veel verwacht van de spoorvoorzieningen, die daar beschikbaar komen.

De ontwikkelingen van de Ceres Terminal in Amsterdam worden als zeer fragiel bestempeld in de gevoerde gesprekken. Zowel qua omvang van de activiteiten als het gebrek aan eigen markt en goede achterlandverbindingen, zullen volgens de experts een structureel nadeel blijven voor de ontwikkeling van deze terminal.

Notteboom heeft onderzocht⁷ hoe de ontwikkeling van de grote havens is geweest in Noordwest-Europa, onder druk van de extreme groei van de containermarkt in de afgelopen dertig jaar. Volgens hem hebben de drie dominante havens Rotterdam, Antwerpen en Hamburg hun positie in die periode steeds weten te handhaven. Zijn verwachting is, dat deze drie havens ook in het komende decennium de belangrijkste bestemmingen zullen zijn voor de deep-sea containers uit de diverse continenten. Ook als ze aankomen in een voorhaven van deze hoofdhavens, zoals Zeebrugge. Verder wordt een sterke groei verwacht van transshipment vanuit de Hamburg-Le Havre range naar de Oostzee, de Oost-Europese en Russische markt.

Gezien de snelle ontwikkeling van de containermarkt, is er volgens veel deskundigen naast de handelslijnen op de hoofdhaven steeds voldoende ruimte voor ontwikkelingen op een kleiner schaalniveau, mits deze zich duidelijk profileren.

Voor Zeebrugge lijkt het succes vooral samen te hangen met de moeilijke en trage ontwikkeling van terminalcapaciteit in Antwerpen en de stagnerende uitbreiding in Rotterdam. Hierdoor heeft Zeebrugge aan de reders en terminaloperators een mogelijkheid geboden om hun benodigde terminalcapaciteit voor de nabije toekomst zeker te stellen.

Nu de uitbreidingen in Antwerpen en de aankomende verdieping van de Westerschelde worden gerealiseerd en ook de uitbreiding van Maasvlakte 2, die nu in de markt als zeker wordt gezien, heeft ook Zeebrugge haar strategie aangepast. Zij werkt aan het verbeteren van de achterlandverbindingen, versterking van de synergie in de haven tussen de containeractiviteiten en het ontwikkelen van voldoende eigen marktrelaties met het achterland.

Essentieel voor een duurzame positie als containerhaven zijn volgens Notteboom de ladingsbinding aan de haven en de omvang, die nodig zijn om eigen marktrelaties met het achterland te ontwikkelen via spoor en binnenvaart. Volgens Notteboom is een omvang van 3 miljoen teu een goede maat voor het ontwikkelen van een duurzame positie als containerhaven, omdat dan de schaalnadelen in de achterlandverbindingen kunnen worden overkomen. Andere onderzoekers (Vermunt, 2007) achten deze maat aan de kleine kant en adviseren een doorgroei tot 5 miljoen teu.

Er zijn een aantal trends te destilleren uit de ontwikkelingen in de containermarkt voor de nabije toekomst:

Voor iedereen geldt als uitgangspunt, dat deep-sea reders meer allianties zullen aangaan met terminaloperators, waardoor zij zijn verzekerd van een tijdige afhandeling van hun schepen. Ook wordt algemeen verwacht, dat de grote spelers (de top 8 van de reders en de top 4 van de terminaloperators) in voldoende omvang aanwezig willen zijn in de regio's van de drie hoofdhavens in Noordwest-Europa: Rotterdam, Hamburg en Antwerpen.

⁷ Persoonlijke communicatie 2007



Zij gaan daarvoor per regio allianties aan voor de ontwikkeling van voldoende capaciteit. Als zij dat hebben gerealiseerd, zal er waarschijnlijk een rationalisatie volgen, waarbij een deel van de overbodige capaciteit wordt afgestoten aan de kleinere marktspelers.

Bij de keuze van terminals door reders valt op, dat de gehanteerde criteria niet veel van elkaar verschillen.

Tabel 9: Meest genoemde criteria voor terminalkeuze door reders

Beschikbaarheid achterlandverbindingen
Nabijheid van consumenten (groot achterland)
Diepgang voor de terminal
Redelijke tarieven

Bron: OTB/TU Delft, quick scan reders, 2007

Voor alle reders geldt, dat de getijdenafhankelijkheid steeds als een belangrijk probleem wordt aangegeven als daar specifiek naar wordt gevraagd. Bij het doorvragen bleek, dat de keuze voor nieuwe terminals niet alleen door getijdenafhankelijkheid wordt bepaald, maar door de kwaliteit van het totale pakket aan diensten dat in een aanloophaven beschikbaar is. Dit komt omdat de reders verwachten, dat zij in de nabije toekomst over voldoende diep water terminals, die niet getijdenafhankelijk zijn, kunnen beschikken. Alleen als de Maasvlakte 2 niet wordt gerealiseerd, zien de reders een tekort ontstaan in de regio.

Op grond van de gesprekken met de experts, blijken er voor de nabije toekomst twee onderscheiden strategieën relevant.

- *Punctualiteit.*

Bij de ene groep richt men zich op het leveren van een container via een integratie van diensten aan de zee kant, met spoor en binnenvaart op het land naar terminals in de regio van de klant. Men noemt dit het "pushprincipe", waarbij de container al naar een binnenlandse bestemming in Europa is vervoerd waar de klant de container komt ophalen. Tot nu toe is het "pullprincipe" dominant, waarbij de container in een haven wordt afgeleverd en de klant in samenwerking met de reders bepalen waar de container wordt afgehaald. Maersk is bijvoorbeeld hard bezig om, samen met APM terminals en European Railservice, binnenlandsterminals op te zetten in Polen en Tsjechië voor de markt in Oost-Europa. Ook DP World en ECT werken aan een vergelijkbaar concept, waarbij op diverse adressen in Europa de containers kunnen worden opgehaald of afgeleverd en zij zelf de logistiek regelen met de reders.

- *Low cost.*

Een andere groep reders en terminals ontwikkelen zich als prijsvechters, die er altijd borg voor staan dat de lading voor de laagste prijs in de haven van bestemming aankomt. Ook hier vindt integratie van diensten plaats, maar met een ander doel, namelijk: zo laag mogelijke kosten. Deze groep werkt aan effectieve afstemming van de inzet van schepen, waarbij zij ook veel gebruik maken van charters en de combinatie met feeder of binnenvaartshuttles naar de aanloophavens, verbonden met zo goedkoop mogelijke diep water terminals.

Net zoals het onderscheid tussen de lijndiensten en de prijsvechters in de luchtvaart, is bij de eerste groep punctualiteit een belangrijk verkoopargument tegen een gemiddeld hogere prijs. Bij de tweede groep is de prijs laag, maar kan de aankomsttijd wel eens flink verschillen. Bij MAERSK worden momenteel 70% van de tijdschema's, die worden afgesproken met terminals, gehaald en men streeft naar 80%. Bij MSC ligt deze punctualiteit een stuk lager op

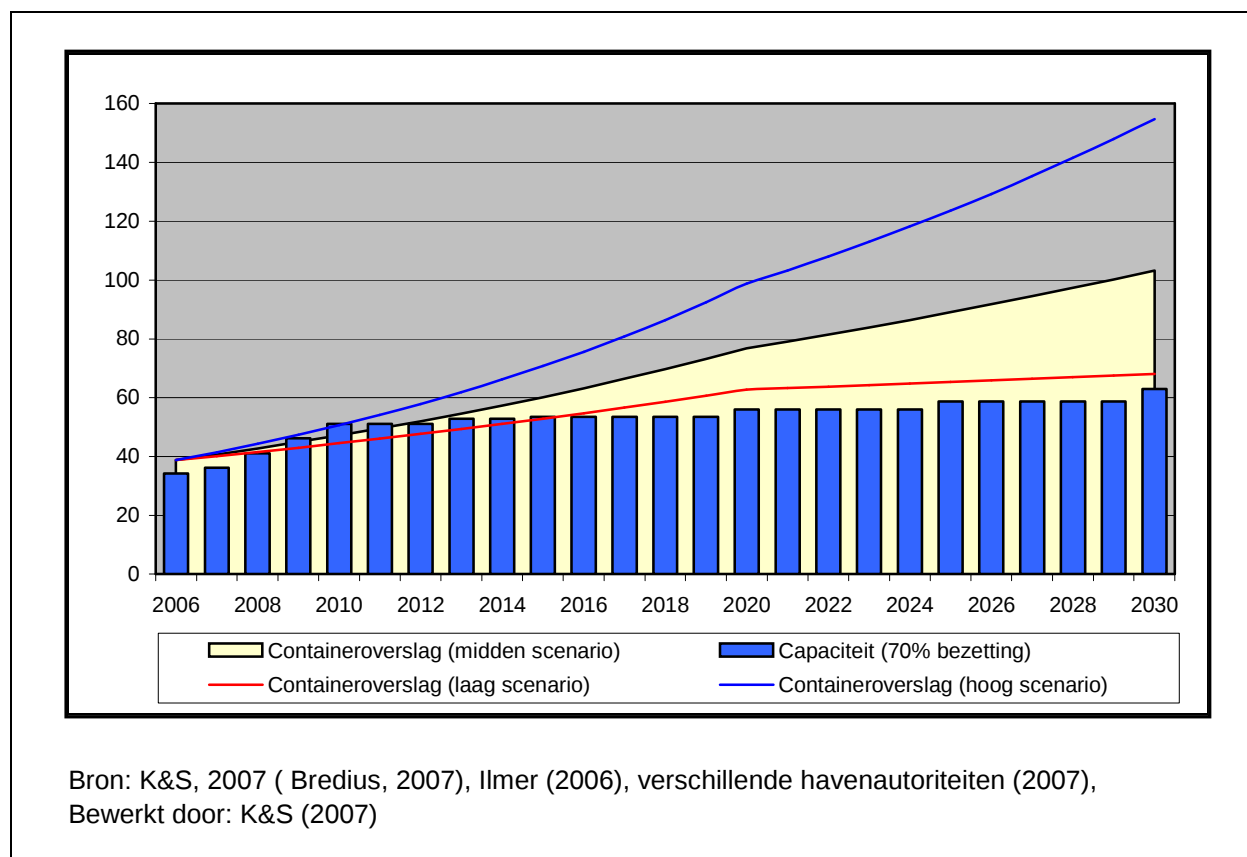


circa 40%, maar zij zijn dan ook goedkoper dan MAERSK.

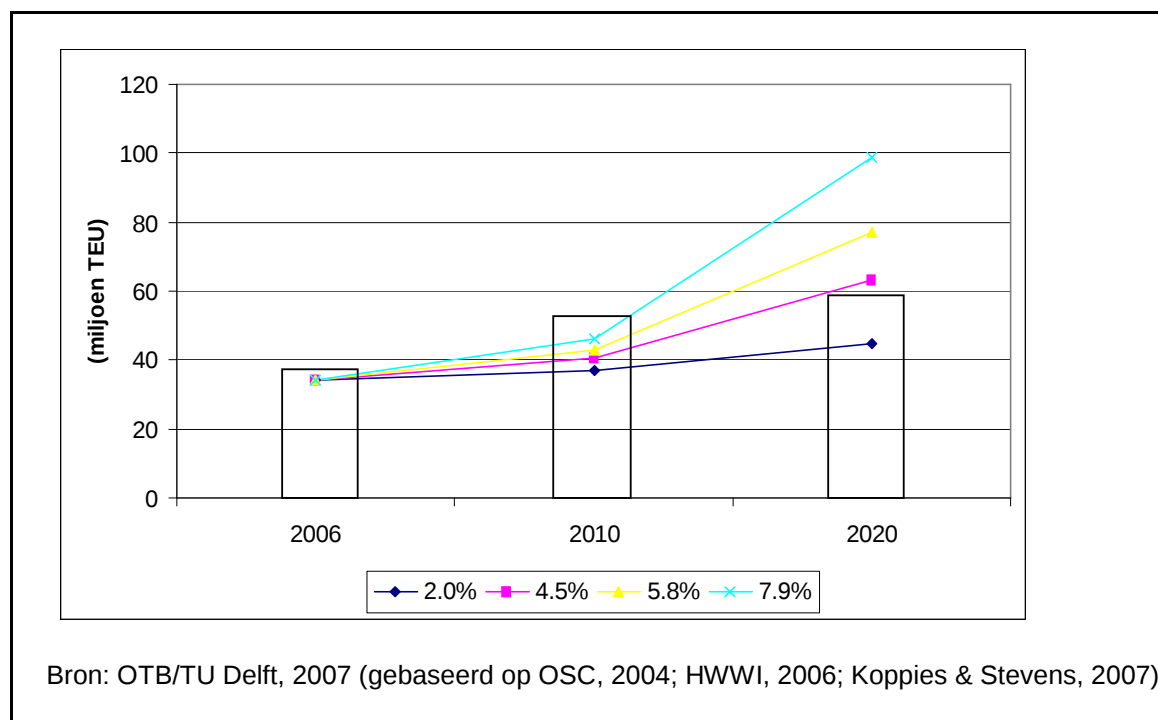
Voor nieuwe aanloophavens, zoals Vlissingen, lijkt het niet meer voldoende om alleen de toegankelijkheid van een deep-sea terminal centraal te stellen. In het traject van strategische posities en het verkrijgen van voldoende capaciteit in een regio, heeft Zeebrugge een tijd lang dit argument kunnen hanteren, maar ook zij hebben hun strategie nu aangepast en werken aan de opbouw van voldoende verbindingen met de markt, om hun verworven positie te behouden.

In het rapport van K&S van juli 2007 wordt een overzicht gegeven van de terminalcapaciteit, zoals die zich naar verwachting zal ontwikkelen in de Hamburg Le Havre range tussen 2006 en 2020. Hierbij is rekening gehouden met efficiencyverbetering en met de harde uitbreidingsplannen.

Figuur 5: Markontwikkeling containeroverslag Noordwest-Europa (t.o.v. harde plannen)



Zij gaan uit van plannen die direct kunnen worden uitgevoerd en houden geen rekening met plannen, waarover nog geen politieke besluitvorming heeft plaatsgevonden. Op basis daarvan concluderen zij, dat er voldoende ruimte is voor de ontwikkeling van de deep-sea container-terminal. Hun conclusie, dat er sprake zal zijn van een tekort in Antwerpen en Rotterdam, wordt echter door de experts uit de praktijk bestreden. Het onderzoeksinstituut van de TU Delft heeft ook een overzicht gemaakt, waarbij de ontwikkelingsplannen wél zijn meegenomen en zij komt tot de conclusie, dat er in de grote aanloophavens nog voldoende ruimte is om tijdig in te spelen op de groei van de containermarkt, om een structureel tekort te voorkomen.

Figuur 6: Scenario's marktgroei containerterminaloverslag (groei t.o.v. alle plannen)

Vergelijken we deze benadering met de analyse van Ocean Shipping Consultants (OSC) uit 2002, dan zijn er opmerkelijke verschillen. OSC concentreerde zich op het potentieel van een Westerschelde Containerterminal, als zelfstandige diep water terminal in een open markt met maar weinig aanbieders van deze kwaliteit. In het rapport van OSC uit 2004 werd verwacht dat terminals, die binnen een acceptabele tijdpoort bereikbaar zijn voor schepen met een diepgang van 14,5 meter, een aparte markt bestrijken.

OSC vergelijkt de planning van specifieke diep-sea terminals met een berekening van de benodigde capaciteit in de Hamburg-Le Havre range. Deze analyse leidt tot de conclusie, dat Rotterdam een dominante positie heeft in deze markt en alleen Zeebrugge en op termijn Wilhelmshaven en de WCT in Vlissingen, zich als diep water terminal kwalificeren. In de analyse van OSC in 2002 en 2004 werd er vanuit gegaan, dat Hamburg en Antwerpen ook op langere termijn geen rol van betekenis zouden spelen, omdat zij de grote scheepsklassen volgens OSC niet kunnen accommoderen. Gezien de groei van de markt en de verschuiving naar de grote scheepsklassen, zou de WCT daarom volgens OSC succesvol worden, mits deze activiteiten in de opstartfase van de Maasvlakte 2 ook wordt gerealiseerd. OSC verwachtte dat verdieping van de Westerschelde slechts een lichte verschuiving tot gevolg zal hebben, die niet van invloed was op de marktverwachting van de WCT. In de analyse van OSC scoort de WCT beter dan Zeebrugge.

In de afgelopen jaren heeft Zeebrugge bewezen, dat zij met hun strategische concept (getij-onafhankelijk, transshipment en goedkoop) met het door OSC beschreven profiel in de markt kon penetreren. Nu echter naast Rotterdam ook Hamburg en Antwerpen laten zien dat zij wel degelijk hun positie als aanloophaven handhaven (Notteboom, 2007) – ook met grotere schepen –, is het voor Vlissingen noodzakelijk om zich te beraden op de eigen kracht in de markt: ladinggeneratie en achterlandverbindingen.

5.2 Conclusie uit de trends in de containermarkt

Een belangrijke strategieverandering tekent zich af in de containermarkt, die relevant is voor de ontwikkeling van Vlissingen als containerhaven. Tot op heden wordt de opbouw van terminalcapaciteit bepaald door de beschikbaarheid van terreinen aan diep water en minder door

strategische overwegingen, die betrekking hebben op de gehele keten. In de nabije toekomst wordt verwacht dat de volgende strategische overwegingen de keuze voor een deep-sea terminal domineren:

- ruim voldoende toegankelijk voor alle schepen in de klasse tot 10.000 teu;
- voldoende eigen potentie van de havenlocatie voor het ontwikkelen van een eigen markt, ook voor ontwikkeling van containerservices en distriparken;
- goede verbindingen met het achterland;
- groeipotentie van de locatie ten opzichte van de beperkingen elders in de regio;
- aansluiting op de marktstrategie van de reders en terminaloperators.

Door aan te sluiten op deze strategische overwegingen met een compleet pakket aan diensten, zijn er zowel in de Sloehavens als met een WCT voldoende kansen om een positie op te bouwen als containerhaven. Een doorgroei naar een totale omvang aan containerslag van circa 3 miljoen teu is minimaal noodzakelijk om schaalnadelen ten opzichte van de mainports Rotterdam en Antwerpen te overkomen.

5.3 Vragen CPB

In december 2006 heeft het CPB (CPB, 2006) een second opinion gegeven op de conclusies van de MKBA van de WCT. Zij concluderen dat Vlissingen in principe een goede locatie is voor vestiging van een deep-sea containerterminal, maar zij zetten enkele vraagtekens bij de conclusies van de MKBA.

Het eerste deel van de opmerkingen van het CPB heeft betrekking op het marktperspectief van de WCT, ten opzichte van de ontwikkeling van terminals in andere Benelux-havens en ten opzichte van de ontwikkeling van deep-sea activiteiten in de Sloehavens. In de opinie van het CPB is er geen tekort te verwachten aan terminalcapaciteit in de Benelux-havens voor 2020, zou de ontwikkeling van terminals in de Sloehavens van invloed zijn op het marktpotentieel van de WCT en zouden deze terminals mogelijk minder last hebben van schaalnadelen dan de WCT. Het tweede deel van de opmerkingen van het CPB heeft betrekking op directe en indirecte effecten van de WCT in de kosten en baten afweging voor de economie van Zeeland.

In overleg met de opdrachtgever is in de analyse gezocht naar antwoorden op het eerste deel van de opmerkingen van het CPB:

- a. *Is er al dan niet een tekort van terminalcapaciteit in het deep-sea segment in de Benelux-havens voor 2020?*
Er is sprake van een tekort, als men de vastgestelde plannen als uitgangspunt neemt en men uitgaat van hoge groeiscenario's van 7% of meer. Als men uitgaat van de groeiscenario's die de havens van Antwerpen en Rotterdam hanteren (4,5 %) en als men rekening houdt met de plannen die de havens in de Benelux zelf opgeven, is er geen tekort aan capaciteit.
- b. *Is er een relatie tussen de ontwikkeling van deep-sea activiteiten in de Sloehavens met de WCT?*
Indien de Sloehavens ruim voldoende toegankelijk zijn voor de schepen uit de VLCS-klasse, zullen de deep-sea activiteiten in de Sloehavens zich op dezelfde marktsegmenten richten als de WCT.
- c. *Hoe kan Vlissingen omgaan met schaalnadelen ten opzichte van de mainports Antwerpen en Rotterdam?*
De schaalnadelen voor deep-sea ontwikkelingen in de Sloehavens en de WCT zijn vergelijkbaar. Op basis van inschattingen van de experts wordt verwacht, dat bij een groei tot meer dan 3 miljoen teu/jr deze schaalnadelen zullen wegvallen. De kwaliteit van Vlissingen is, dat er tot dat volume sprake is van congestievrije achterlandverbindingen.



6 KANSSEN VOOR VLISSINGEN

In de opdracht voor deze analyse is gevraagd om aan te geven, wat de conclusies betekenen voor de keuzes die er door de Provincie Zeeland moeten worden gemaakt ten aanzien van de WCT.

Voor het afwegen van de verschillende scenario's in Hoofdstuk 6 is de aanname gedaan, dat de VCT ruim voldoende toegankelijk is voor de bepalende scheepsklassen in de deep-sea containervaart. Immers, als deze aanname niet geldig is, dan kan de VCT zich niet in hetzelfde marktsegment bewegen als de WCT en is een vergelijking van verschillende scenario's niet zinvol.

Zoals in Hoofdstuk 4 is geconcludeerd, zijn er voldoende aanwijzingen om deze aanname te doen. Aan het einde van Hoofdstuk 6 wordt het risico, dat deze aanname onjuist is, betrokken bij de eindconclusie.

Uit de analyse van de capaciteit van de achterlandverbindingen blijkt dat er gesproken kan worden van congestievrije achterlandverbindingen tot een bepaald limiet, die overeenkomt met een totale capaciteit van containerterminals in het Sloegebied van circa 3 miljoen teu/jr (kademoves), waarbij transshipment niet stuit op een limiet.

Als basis voor de vergelijking is de doelstelling genomen, die ten grondslag ligt aan de besluitvorming over de containerisatie van Vlissingen en die meermalen in het besluitvormingproces door Provinciale Staten is bevestigd (MER WCT, 2006):

Hoe kan in de Zeeuwse haven worden ingespeeld op de kansen die het groeiende containervervoer voor de regionale economie met zich meebrengt, teneinde daarmee de bedreigingen van het huidige kwetsbare concept van industriehaven om te buigen naar het voor de toekomst veel meer kansrijke concept van complete haven. Dit in het licht van de doelstellingen van het nationale beleid voor versterking van de positie van de Zeeuwse havens en het provinciale beleid, dat is gericht op behoud en zo mogelijk versterking van de Zeeuwse economie en werkgelegenheid.

Omdat de VCT in de milieueffectrapportage van de WCT en in de MKBA niet als alternatief is meegenomen, is het niet mogelijk om op kwantitatieve gronden de effecten van de terminals tot in detail te vergelijken. De vergelijking van verschillende scenario's wordt daarom gedaan op enkele kwalitatieve criteria:

- de verwachting hoe met het betreffende scenario succesvol wordt aangesloten op de ontwikkelingen in de containermarkt;
- de potentie om via dat scenario een duurzame positie te verwerven als containerhaven, die enerzijds samenhangt met de mogelijkheid om te groeien tot meer dan 3 miljoen teu/jr en anderzijds met het binden van ladingstromen aan Vlissingen en het effectief verbinden van marktgebieden met de zeehaven;
- de kans van het scenario op het succesvol doorlopen van de procedures voor vergunningverlening;
- een kwalitatief inzicht in de technische en financiële haalbaarheid van dat scenario.

6.1 WCT als trekker, VCT (en SST) als ondersteuning

Dit scenario komt overeen met het besluit van Provinciale Staten, om op basis van de huidige informatie een planprocedure te starten voor het realiseren van de WCT. Binnen de haven is er, zoals in MER en MKBA zijn afgewogen, ruimte voor short-sea en beperkte deep-sea capaciteit, zoals de South Sea Terminal in de Scaldiahaven.

In de MKBA wordt aangetoond dat deze WCT een positief rendement heeft voor Zeeland. In de keuzes die worden voorgelegd, wordt benadrukt dat de WCT zich kan ontwikkelen als drager



voor een logistiek centrum en zeer geschikt is voor het verder ontwikkelen van transshipment en overslag naar binnenvaart. Met dit scenario kan worden aangesloten op beide marktstrategieën van de reders (punctualiteit en low cost), zoals aangegeven in Hoofdstuk 5.

In de MKBA wordt er vanuit gegaan dat door parallelle ontwikkelingen in de haven synergievoordelen ontstaan, waardoor een duurzame binding van ladingstromen tot stand kan komen. Er is echter geen startpakket aan lading, die noodzakelijk via de WCT moet worden doorgezet. Volgens PSA (PSA 2007) is de WCT een aanvulling op hun terminalcapaciteit in Antwerpen en in Zeebrugge. Voor de uitbreiding in Zeebrugge zegt men reeds voldoende garanties voor lading te hebben. Men verwacht ook dat de ruimte, die er nu is op de terminal in Antwerpen, snel zal verdwijnen. PSA verwacht van Vlissingen veel potentie in het transshipment naar de Oostzee, omdat de Noordduitse havens de groei volgens PSA onvoldoende aankunnen. Vanuit de gesprekken die met anderen (Toet, Buitter, Van Slobbe en Notteboom) zijn gevoerd in de markt, komen vraagtekens naar voren of de WCT wel voldoende volume heeft om ladingstromen aan Vlissingen te binden, omdat zonder transshipment het volume op zichzelf te klein is voor het overkomen van schaalnadelen bij het achterlandtransport.

In de MER wordt er vanuit gegaan dat de aanleg van de WCT kan plaatsvinden zonder significante effecten voor de vogel- en habitatgebieden. Hiervoor is een passende beoordeling gemaakt, die nog niet is afgerond. Er vanuit gaande dat deze passende beoordeling wordt geaccepteerd, is niet het zware afwegingsregime van toepassing, maar de afweging in het eigen omgevingsplan van de provincie Zeeland.

Voor ingrepen in de ecologische hoofdstructuur zal in een beroepsprocedure aan de orde komen, hoe is omgegaan met het “nee, tenzij”-principe van het Omgevingsplan. Volgens dit principe moet er eerst worden gekozen voor ontwikkelingen elders, tenzij men geen reële alternatieven heeft en er een groot maatschappelijk belang is. De Raad van State zal de gegevens toetsen aan de doelstelling die de provincie Zeeland hanteert en de onderbouwing van het ontbreken van alternatieven en het maatschappelijk belang beoordelen.

Als een VCT mogelijk is binnen hetzelfde deep-sea marktsegment als de WCT, dan is het nodig om dit alternatief af te wegen in de MER (de MKBA is een vrijwillige activiteit, die niet volgens de wet verplicht is). Op grond van de expert-judgements over toegankelijkheid, die in Hoofdstuk 4 van ons rapport zijn gedaan, zou een deep-sea terminal in de Sloehavens, zoals de VCT, in de alternatievenafweging van een MER WCT moeten zijn meegenomen. Deze afweging ontbreekt, waardoor de procedure waarschijnlijk niet kan worden doorlopen. Alleen als de aannames over de toegankelijkheid onjuist zijn en als kan worden aangetoond dat een deep-sea terminal in de Sloehavens geen realistisch alternatief is voor het bereiken van de doelstelling⁸ van de provincie Zeeland, is de procedure zonder afweging van de VCT haalbaar.

Technisch en financieel is de WCT aan alle kanten doorgelicht. Het project vergt een grote investering voor de aanleg van kade en terrein (> 230 miljoen euro), maar is volgens de initiatiefnemer PSA en Zeeland Seaports financieel haalbaar.

6.2 VCT als deep-sea in de haven ontwikkelen, WCT als planologische reservering als de doelstelling niet kan worden bereikt

Bij dit scenario kiest de Provincie voor het ontwikkelen van een maximale deep-sea activiteit in de havens op basis van de aanname, dat de toegang tot de VCT voldoende kan worden geoptimaliseerd. Indien blijkt dat de doelstelling voor containerisatie van Vlissingen met dit initiatief niet voldoende kan worden bereikt, kan de WCT worden gebouwd.

⁸ Bij de afweging van groot openbaar belang gaat het niet om wat het beste is voor de toekomst, maar of het bereiken van de doelstelling op een andere manier mogelijk is dan met een ingreep in EHS. Als het antwoord nee is, kunnen vervolgens de projectalternatieven worden gewogen.



De VCT wordt door de initiatiefnemer (Verbrugge) gezien als een noodzakelijke stap, omdat zij verwachten dat in de komende jaren zeker de helft van de lading – die zij nu als stukgoed ontvangen – in containers gaat. In hun initiatief is 30-40% van de doorzet van containers conversie van deze lading. Voor de initiatiefnemer is een deep-sea kade essentieel, omdat anders de lading zal verdwijnen naar andere deep-sea terminals, waardoor Verbrugge afhankelijk wordt van feeders. Het concept van de VCT richt zich op het realiseren van een eigen markt en sluit goed aan bij de strategie van havens om ladingstromen te binden aan een haven en op basis daarvan een positie op de containermarkt uit te bouwen.

Het voordeel van een deep-sea terminal in de haven is volgens experts, dat synergievoordelen met omliggende bedrijven (Cobelfret, SST en Kloosterboer) zich waarschijnlijk goed kunnen ontwikkelen, zoals ook in de Waalhaven en Eemhaven in Rotterdam en in Zeebrugge wordt bewezen. Gezien de plek van de VCT – binnen in een getijdenafhankelijke haven – sluit het concept niet goed aan bij de strategie van reders, die zich vooral richten op low cost. Het zal voor Verbrugge een uitdaging zijn om aan te sluiten bij de strategie “punctualiteit” en de nadelen van getijdenafhankelijkheid te compenseren met optimale diensten. Het is niet zeker of een VCT een voldoende sterke positie kan krijgen in transshipment en binnenvaart, om door te groeien tot de beoogde 2-3 miljoen teu/jr.

Voor de doelstelling van de Provincie Zeeland, bij containerisatie van Vlissingen, is het bereiken van een duurzame positie in de containermarkt noodzakelijk (minimaal 3 miljoen teu/jr, met uitbouw van transshipment). Omdat het niet zeker is dat dit met een deep-sea terminal bij Verbrugge kan worden bereikt, wordt in dit scenario rekening gehouden met het ontwikkelen van een WCT, als duidelijk is dat de doelstelling niet wordt gehaald. Hiertoe zou de WCT moeten worden voorbereid (gereserveerd) via een wijziging van het Omgevingsplan, zodat geen andere bestemming aan het gereserveerde gebied kan worden gegeven.

Dit scenario kan door fasegewijze uitbouw van de containerisatie goed worden afgestemd op het voorkomen van eventuele knelpunten in de achterlandverbindingen (zie Paragraaf 4.1).

Voor wat betreft de procedure voor een WCT sluit dit scenario aan bij het “nee, tenzij”-principe, waarop de planologische reservering van de WCT in een beroepsprocedure wordt getoetst. Want eerst wordt gekozen voor ontwikkeling van deep-sea containeractiviteiten in de Sloehavens en alleen als de doelstelling niet kan worden bereikt, wordt de WCT ingezet. Bijkomend voordeel is dat de vergunningverlening van Verbrugge, voor zowel de eerste als de tweede fase, past binnen het bestemmingsplan en de nieuwe geluidzone. Daardoor zou een VCT al in 2010 beschikbaar kunnen zijn, nog voordat de Maasvlakte 2 op de markt beschikbaar is.

Technisch is het plan voor de VCT nog niet volledig uitgewerkt. De deskundigen verwachten dat de nautische toegang met maatregelen voldoende ruimte kan bieden. In een gesprek tussen Zeeland Seaports, Provincie Zeeland, FTT Procesontwikkeling en Verbrugge Terminals is erop gewezen dat er nog diverse punten zijn, die in het technische concept moeten worden opgelost. Dit zijn de aansluiting van fase 1 op fase 2, de spoorontsluiting en het kadeontwerp. Zeeland Seaports benadrukt dat, op basis van het inzicht in alle maatregelen, een businesscase moet aangeven of de investering haalbaar is. Deskundigen van het Havenbedrijf Rotterdam schatten in dat ook een aangepast concept technisch en financieel verantwoord kan worden uitgewerkt. De aanleg van de kades schatten zij op circa 50 miljoen euro per fase.

6.3 Eerste fase VCT gecombineerd met een eerste fase voor de WCT

Dit scenario combineert de sterke punten van de VCT: ladinggeneratie en een snelle ontwikkeling van containerisatie in de haven, met de sterke punten van de WCT: goed toegankelijk en gericht op transshipment.

Het scenario sluit aan op de marktontwikkelingen, waarin voorzichtig wordt omgegaan met de ontwikkeling van nieuwe terminals, maar wel gericht op een zo breed mogelijk segment van de deep-sea markt. Qua duurzame positie biedt dit scenario de mogelijkheid, om sneller door te



groeien naar een niveau dat hoger ligt dan 3 miljoen teu/jr, zonder extra belasting voor spoor en weg, door meer transshipment.

Het is niet mogelijk om in de procedures een halvering van beide initiatieven in vergunningen op te leggen, tenzij de initiatiefnemers zelf daarvoor een aanvraag doen. Als in de planologische procedures en de vergunningverlening beide volledige initiatieven de ruimte krijgen, zal bij een toetsing van de vergunningen aan de orde komen, in hoeverre wordt voldaan aan de eis van een goede ruimtelijke ordening. Gezien het feit, dat een combinatie van beide initiatieven aanpassingen vraagt in de achterlandverbindingen, zouden deze allereerst moeten zijn aangepakt voordat een combinatie mogelijk is.

Als beide initiatiefnemers wel instemmen met halvering van hun initiatief, dan komt de provincie Zeeland in de planologische procedure voor de WCT hetzelfde probleem tegen als bij het scenario van alleen een WCT: de afweging van alternatieven en de toepassing van het "nee, tenzij"-principe voor een ingreep in de EHS. Het is niet waarschijnlijk dat de toetsing van dit scenario in een beroepsprocedure positief zal uitvallen.

Technisch zouden een VCT en WCT naast elkaar kunnen opereren. Het is echter de vraag of de aanleg van alleen een eerste deel van de kade van de WCT technisch en financieel haalbaar is. In het initiatief van Verbrugge is dat wel mogelijk omdat de eerste fase nu is ontworpen om eerst zichzelf financieel te bedruipen, voordat een tweede fase wordt ontwikkeld. Financieel lijkt het combinatiescenario van VCT en WCT een zeer duur scenario, vanwege de hoge kosten van een kleine WCT.

6.4 Maximale ontwikkeling in bestaande haven, geen ontwikkeling van de WCT

Bij dit scenario wordt de WCT losgelaten en volledig ingezet op ontwikkeling van de containerisatie in de Sloehavens.

Door de focus op het bestaande havengebied kan worden verwacht dat, door samenwerking van de bedrijven in de havens, wordt gewerkt aan maximale ontwikkeling van de containerisatie. De milieugebruiksruimte voor de Sloehavens heeft voldoende ruimte om te groeien tot een niveau van 3 miljoen teu voor het geheel van de terminals.

Omdat de Sloehavens ruim voldoende toegankelijk kunnen worden voor de grootste schepen, zouden naast de VCT ook op andere terreinen deep-sea ontwikkelingen mogelijk zijn. Dit scenario biedt volgens een analyse van het Havenbedrijf Rotterdam voldoende mogelijkheden voor het ontwikkelen van Vlissingen als containerhaven. Echter, uitgaande van de concrete initiatieven die in onze analyse zijn betrokken, biedt dit scenario geen zekerheid of de provincie Zeeland haar doelstelling van een complete haven voor Vlissingen bereikt.

Voor wat betreft de procedures zijn er geen belemmeringen voor vergunningen voor de bedrijven in het Sloegebied, mits zij zich houden aan de grenzen van de aangepaste geluidzone.

Technisch en financieel zou dit scenario moeten worden gezien als een keuze voor een maximale ontwikkeling van de terreinen aan de Quarleshaven (VCT en FMT terrein) en ook aan de Scaldiahaven (SST) in de richting van deep-sea containerterminals.

Ook kan worden gedacht aan een combinatie van natuurherstel met nieuwe haventerreinen aan de Sloehaven (aanpassing Nieuwlandhaven). De technische en financiële haalbaarheid zijn voor dit scenario echter onvoldoende uitgedacht om inschattingen te kunnen maken.

6.5 Conclusie scenario's

Vanuit het realiseren van een duurzame positie op de containermarkt zijn de onderwerpen ladinggeneratie en voldoende omvang volgens marktdeskundigen de sleutelbegrippen. Daarnaast is het belangrijk, dat bij een keuze voor een scenario rekening wordt gehouden met mogelijke belemmeringen in een procedure.



Op grond van de kwalitatieve vergelijking van de vier scenario's biedt het scenario met een keuze voor de VCT gecombineerd met een planologische reservering voor WCT (scenario 2), voldoende zekerheid om snel met containerisatie te beginnen en, al dan niet met inzet van de WCT, de doelstelling van containerisatie van het Sloegebied te bereiken.

Volgens diverse deskundigen is het aannemelijk dat de toegankelijkheid van de Sloehavens voor de grote containerschepen, vooral de VLCS-klasse, kan worden verruimd. Echter, de aannames zullen eerst door simulaties moeten worden bevestigd. Dit onderzoek naar nautische toegang wordt uitgevoerd in opdracht van Zeeland Seaports, in overleg met Verbrugge en de Provincie Zeeland.

Het technisch ontwerp van de VCT is nog niet zodanig uitgewerkt dat op basis hiervan een businesscase kan worden gemaakt, waaruit blijkt dat de investeringen zowel voor Verbrugge als voor Zeeland Seaports haalbaar zijn. Dit wordt in gezamenlijk onderzoek uitgewerkt.

De conclusies uit deze onderzoeken worden in oktober 2007 verwacht.



BIJLAGE A: GERAADPLEEGDE DESKUNDIGEN

Geraadpleegde deskundigen

Adan	Eric	assistent districtshoofd Waterdistrict Westerschelde
Bouckaert	Steven	manager PSA Europe
Buiter	Jan	managing director Cosco Container Lines Nederland
Bückmann	Ewout	projectmanager, ECORYS Research and Consulting
Dee	Jan van	Rijkswaterstaat Zeeland
Dubourg	Marcel	Managing Director ZuidNatie
Gossije	Jannis	projectmanager realisatie Maasvlakte 2, Havenbedrijf Rotterdam
Groot	Koos de	Rijkswaterstaat Zeeland
Hart	Hans van der	directeur Zeeland Seaports
Hoebée	Willem	manager nautical affairs Havenbedrijf Rotterdam
Kars	Bert	havenmeester, Zeeland Seaports
Katgerman	Jan	directeur ESM
Kloosterboer	Jaap	directeur Kloosterboer
Naninck	Hans	managing director Verbrugge International
Nijs	Ludo de	general manager, Sea Invest
Notteboom	Theo	president, Institute of Transport and Maritime Management Antwerp
Pienbroek	Tom	senior loods, Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden
Schuylenburg	Maurits van	projectmanager strategie infrastructuur en maritieme zaken, Havenbedrijf Rotterdam
Slobbe	Rutger van	zelfstandig adviseur, voormalig directeur P&O Neddlloyd
Toet	André	directeur MAERSK Europe
Verbrugge	Martin	chief executive officer Verbrugge Terminals

Leden van het analyseteam

Bijkerk	Peter	Provincie Zeeland, afdeling economie
Busé	Lodewijk	Gemeente Vlissingen
Dullaert	Hans	Provincie Zeeland, afdeling communicatie
Engelbert	Louis	Provincie Zeeland, afdeling Ruimte, Milieu en Water
Filius	Piet	Provincie Zeeland, afdeling economie
Francke	Jos	Gemeente Vlissingen
Huijsman	Jan	Gemeente Borsele
Kaaijsteker	Leo	Gemeente Borsele
Koeijer	Marijn	Provincie Zeeland, afdeling Ruimte, Milieu en Water
Morelissen	Henk	Provincie Zeeland, afdeling Ruimte, Milieu en Water
Suy	Gaston	Zeeland Seaports
Tijmons	Dirk	Provincie Zeeland, afdeling Verkeer en Infrastructuur

BIJLAGE B: LITERATUURLIJST

- AXS-Alphaliner (2007), *Cellular fleet forecast*, juni 2007;
- AXS-Alphaliner (2007), *Liner market shares-January 2007*, Liner Shipping Report, januari 2007;
- AXS-Alphaliner (2007), *The VLCS Fleet*, 21 mei 2007;
- BRS (2007), *The Containership Market in 2006 - Evolution of global market shares 2000-2007* Barry Rogliano Salles, jaaroverzicht, januari 2007;
- BRS (2007), *The Containership Market in 2006*, Barry Rogliano Salles, jaaroverzicht, juni 2007;
- Buck Consultants International (2004), *Ruimte maken voor Kansen - PSEB-onderzoek samenvatting*, juli 2004;
- CPB (2004), *Verruiming van de vaarweg van de Schelde - Een maatschappelijke kosten-batenanalyse*, Bijzondere Publicatie 53 ISBN 90-5833-188-1, Koninklijke De Swart, 13 september 2004;
- CPB (2006), *Aanpassing WLO scenario's voor het containervervoer*, memorandum, 18 december 2006;
- CPB (2006), *Maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Westerschelde Containerterminal, een "second opinion"*, notitie 2006/46, 18 december 2006;
- CPB, NEI en RIVM (2001), *Welvaartseffecten Van Maasvlakte 2— Kosten-batenanalyse van uitbreiding van de Rotterdamse haven door landaanwinning*, ISBN 90-5833-086-9, Koninklijke De Swart, december 2001;
- Drewry Shipping Consultants Ltd. (2005) *Shipping: Global Port Congestion - No Quick Fix*, Schifffahrtsmärkte, Hypo Vereinsbank AG, februari 2005;
- ECORYS (2004), *Ontwikkelingsalternatieven van de Zeeuwse Havens*, eindrapport, 22 mei 2004;
- ECORYS (2006), *Bijlage C WCT Port Market Share Model: Second Opinion*, Drewry Shipping Consultants Ltd., final report, april 2006;
- ECORYS (2006), *Bijlage A Modelbeschrijving marktaandeelmodel*, eindrapport, 2 juni 2006;
- ECORYS (2006), *Bijlage B Prognoses doorzet en achterlandvervoer WCT*, eindrapport, 2 juni 2006;
- ECORYS (2006), *Bijlage D Containervervoer van en naar de Zeeuwse Havens in het Intensiveringsalternatief*, eindrapport, 2 juni 2006;
- ECORYS (2006), *Bijlage E Milieueffecten van MKBA-alternatieven*, concept in eindrapport, 29 april 2006;
- ECORYS (2006), *Bijlage F Westerschelde Container Terminal MKBA, onderdeel paleontologie, natuur, landschap en daaraan gerelateerde recreatie*, Witteveen+Bos (2006), eindrapport, 31 mei 2006;
- ECORYS (2006), *Bijlage G KBA tabellen DE en GC scenario'sV2*, eindrapport, 29 april 2006;



ECORYS (2006), *MKBA van de Westerschelde Container Terminal - Addendum*, WS/AvH TR13046r02 rapport, 5 december 2006;

ECORYS (2006), *MKBA van de Westerschelde Container Terminal - Eindrapport*, WS/AvH TR13046r01, 7 juni 2006;

ECORYS (2007), *Marktpotentieel binnendijkse containerterminal Vlissingen - Aanvullende analyse op MKBA WCT*, EB/TR13000 definitief rapport, 24 januari 2007;

Haskoning (2006), *Nautical Scan for Project West, Upgrade of Verbrugge Terminals*, final report, 5 december 2006;

Haskoning Nederland B.V. (2004), *Containerterminal in Zeeland - Eindrapportage locatiestudie*, 9P5434/R00066/jwbo/Rott2 definitief rapport, 6 juli 2004;

Haskoning Nederland B.V. (2007), *Conceptual Design Container Quay - Project West - Upgrade of Verbrugge Zeeland Terminals*, 9S2022.A0 concept eindrapport, 4 januari 2007;

Havenbedrijf Rotterdam N.V. (2006), *Vlissingen Containerhaven*, notitie;

Hek, A. van der en Driest, C. van den (2006), *Samenwerking Zeeland Seaports - Havenbedrijf Rotterdam*, onderzoeksopdracht, 31 augustus 2006;

ITMMA (2006), *Ontwikkelingen in de haveneconomieën en het vestigingsgedrag van havengerelateerde bedrijven*, Prof. Dr. Theo Notteboom, presentatie Bergen op Zoom, 13 december 2006;

ITMMA (2007), *ESPO Annual Report 2006-2007*, jaaroverzicht, 31 mei 2007;

Koppies & Stevens BV en Van Oord (2007), *Haalbaarheidsverkenning Verbrugge Container Terminal*, eindrapport, 5 juni 2007;

Marin (2006), *Manoeuvring Simulations for the Quarleshaven*, 21309.600/3 eindrapport, 29 november 2006;

MER WCT (2006), *Hoofdstuk Natuur MER, tevens passende beoordeling*, actualisatie 2006, projectcode 2005-0404, ESM juni 2006;

MER WCT (2006), *Strategische milieubeoordeling / Milieueffectrapport WCT*, actualisatie 2006, projectcode 2005-0404, ESM juni 2006;

MTBS (2006), *Marktpositie WCT*, presentatie Maritime & Transport Business Solutions, november 2006;

OCEAN SHIPPING CONSULTANTS LTD. (2004), *Westerschelde Container Terminal Vlissingen: un update study*, mei 2004;

OTB Technische Universiteit Delft (2007), *Marktvraag en minimale omvang Vlissingen als Containerhaven*, werkdocument analyse Sloe/WCT, juli 2007;

OTB Technische Universiteit Delft (2007), *Modal split en capaciteit van het achterlandtransport*, werkdocument analyse Sloe/WCT, juli 2007;

OTB Technische Universiteit Delft (2007), *Quick scan terminalkeuze door reders*, werkdocument analyse Sloe/WCT, juli 2007;



Provincie Zeeland (2006), Omgevingsplan Zeeland 2006 - 2012, 30 juni 2006;

Provincie Zeeland (2007), Collegeprogramma 2007-2011 Nieuwe Verbindingen, persbericht_064 Coalitieakkoord van CDA, SGP, CU en GL in Zeeland, 23 april 2007;

Provincie Zeeland (2007), *Voortgang procedure Westerschelde Container Terminal*, gewijzigd voorstel, 16 februari 2007;

Vermunt (2007), *Containerterminal in Zeeland is goede investering*, persbericht ZSP, 28 juni 2007;

Wetenschappelijke Adviesraad MKBA WCT (2006) , *Evaluatie MKBA Westerschelde Container Terminal*, eindadvies, 12 mei 2006;

Wetenschappelijke Adviesraad MKBA WCT (2006) , *Evaluatie MKBA Westerschelde Container Terminal*, eindadvies, 29 juni 2006;

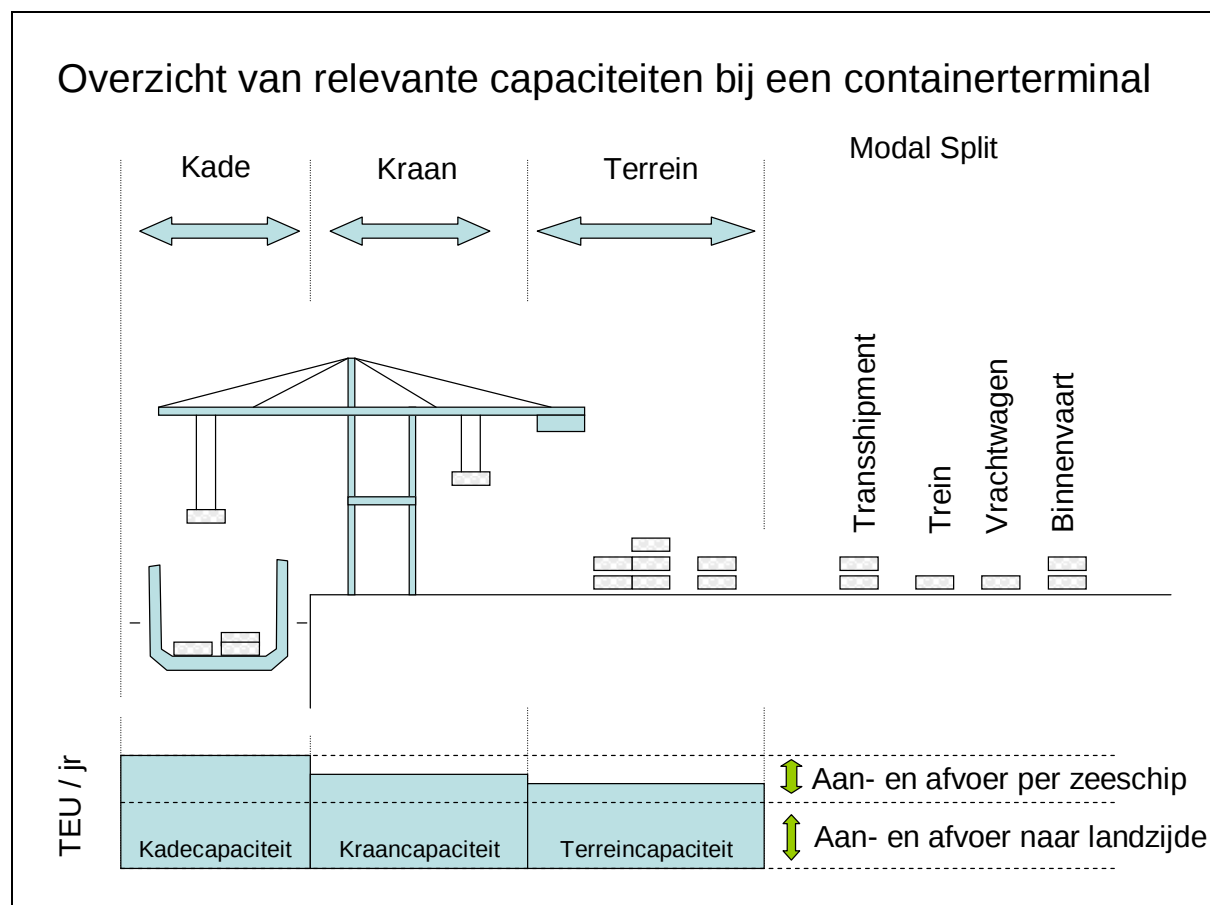
Wetenschappelijke Adviesraad MKBA WCT (2006) , *Evaluatie MKBA Westerschelde Container Terminal: addendum*, 13 december 2006;

WL Delft Hydraulics (1999), *Hydraulisch en nautisch onderzoek Haven Vlissingen Oost - Stroming en manoeuvreren in de Sloehaven*, H3180 verslag numeriek modelonderzoek, december 1999.



BIJLAGE C: Capaciteit van Containerterminals

Bij container terminals zijn steeds verschillende capaciteitsgegevens aan de orde. In onderstaand plaatje staan de meest relevante capaciteitsgegevens weergegeven.



Figuur 3 Capaciteiten Container Terminals (FTT 2007)

Dit plaatje maakt duidelijk dat de kadecapaciteit de omvang van de terminal bepaald. Het is dan ook dit getal dat als maat wordt gebruikt voor de vergelijking van capaciteiten van containerterminals in het Sloegebied.

Het begrip “modal split” heeft betrekking op de verdeling van het transport van containers over verschillende modaliteiten. Omdat transshipment ook een van de modaliteiten is, wordt deze in beeld gebracht bij de modal split, terwijl deze strikt genomen juist onderdeel uitmaakt van de kadecapaciteit.

Voor het vergelijken van effecten van een containerterminal is de maat voor de kadecapaciteit zeker niet voldoende. Een goede vergelijking is alleen mogelijk op basis van het complete

inzicht in de technische opzet van de terminals.

Bijvoorbeeld:

- De verwachte bezettingsgraad van de zeekades met grote zeeschepen (dat is ook belangrijk voor de hoeveelheid fijn stof).
- Het aantal kranen en de hoogte.
- Het aantal en het type voertuigen dat op het terrein wordt gebruikt.
- De plaats en de lengte voor het opstellen van treinen.
- De positie en lengte van de binnenvaartkade.

Daardoor is het moeilijk om de capaciteiten en effecten van containerterminals onderling te vergelijken.

Hieronder worden enkele capaciteiten vergeleken van de voorgenomen terminals in het Sloegebied met die van bestaande terminals in Rotterdam (DGMR 2007).

In de grafieken zijn door DGMR (DGMR, 2007) de voorgenomen terminals in het Sloegebied vergeleken met 5 terminals in Rotterdam:

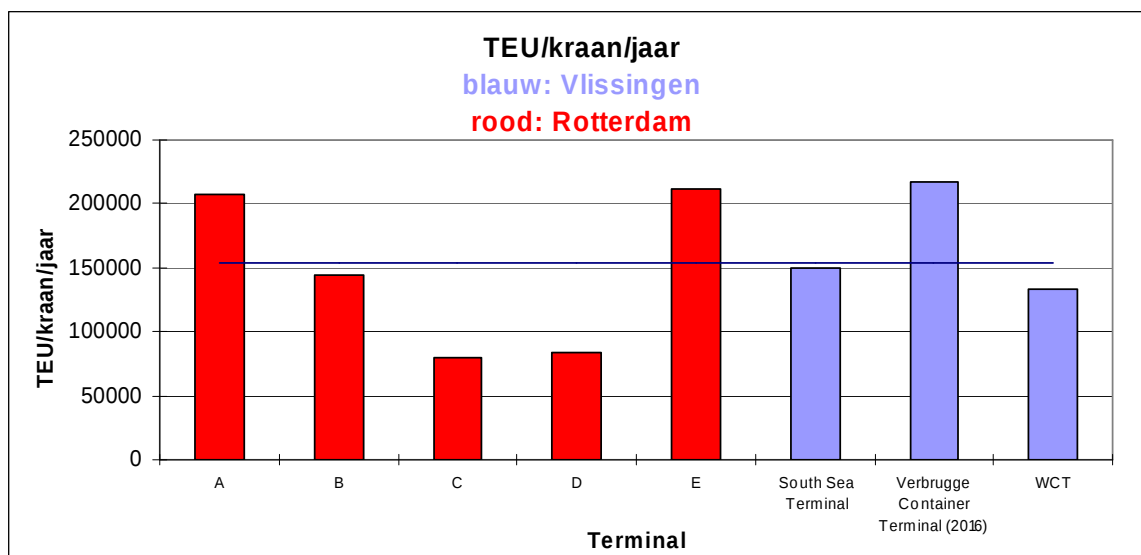
A: 3,5 miljoen TEU/jr, 91 hectare

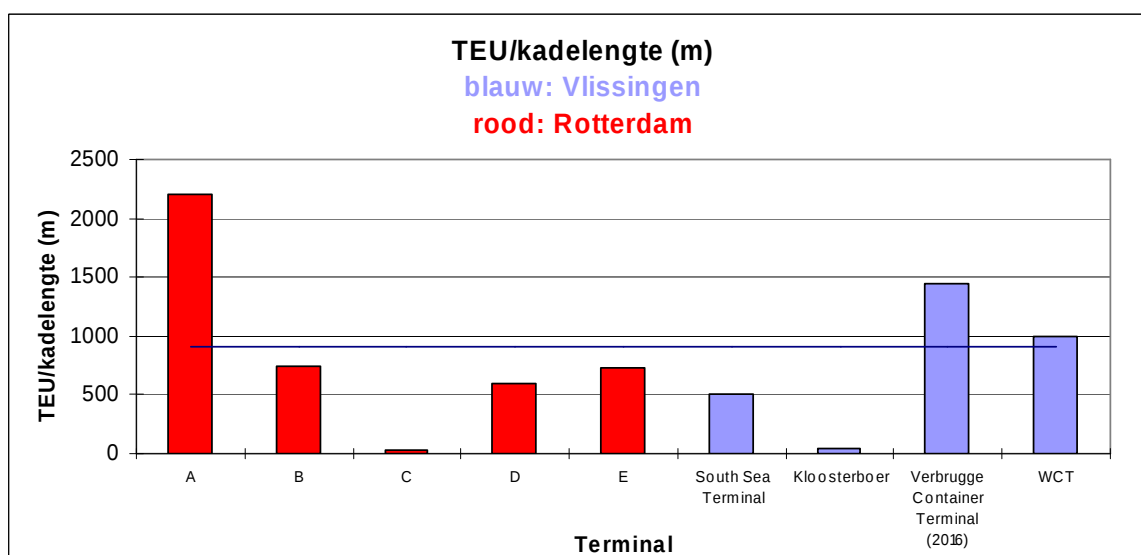
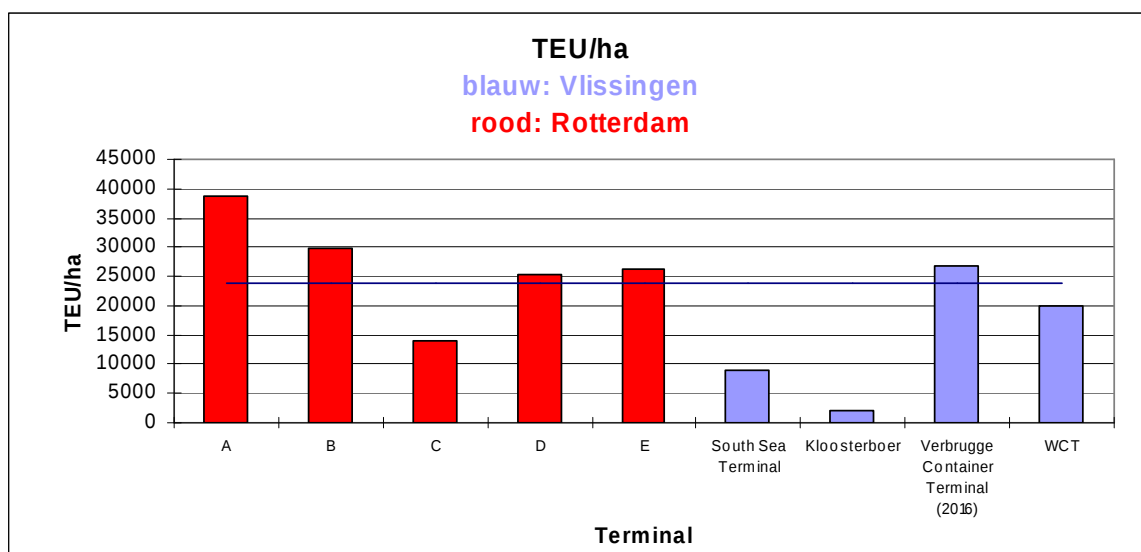
B: 1,3 miljoen TEU/jr, 44 hectare

C: 400.000 TEU/jr, 28 hectare

D: 600.000 TEU/jr, 20 hectare

E: 2,32 miljoen TEU/jr, 88 hectare





Uit deze vergelijking blijkt dat de VCT over het algemeen een hoge capaciteit noemt, die aan de top ligt van de huidige terminals in Rotterdam. Zij gaan ook uit van een hogere stapeling op het terrein

(4-hoog) dan in Rotterdam of in Antwerpen gebruikelijk is. De capaciteit van de WCT beweegt zich rond het gemiddelde.

Het is niet mogelijk om de deelcapaciteit van de ene terminal zomaar om te zetten op die van een ander. Het totale technische concept is uiteindelijk bepalend.

BIJLAGE D: GELUIDSRUIMTE SLOEGEBIED,**NOTITIE**

Nr. : I2007117000.N001 Versie : 003
 Project : Geluidsruijnte Sloegebied voor ontwikkelen van containerterminals
 Betreft : resultaten
 Datum : 16 juli 2007

1. Inleiding

Naar aanleiding van de toekomstplannen van Verbrugge Container Terminal om op het industrieterrein Vlissingen-Oost een terminal te ontwikkelen, is door DGMR IV&M in opdracht van de Provincie Zeeland een nadere analyse gemaakt van de plannen van Verbrugge. Hiertoe is een vergelijking gemaakt met andere containerterminals, te weten vijf terminals in het Rijnmond gebied en twee terminals in Vlissingen. De grotere Zeeuwse terminals zijn nog geen van alle operationeel, dit in tegenstelling tot de vijf terminals nabij Rotterdam. Er is in Rijnmond gekozen om één matig intensief gebruikte terminal, twee intensief gebruikte terminals en één zeer intensief gebruikte terminal nader te beschouwen en te vergelijken met de terminals in de regio Vlissingen, in het bijzonder de toekomstige terminal van Verbrugge.

2. Onderzochte bedrijven

In de regio Rotterdam zijn de volgende terminals beschouwd en zijn de volgende informatiebronnen geraadpleegd:

- APMT Rotterdam
 - akoestisch onderzoek en extern veiligheidsonderzoek;
- Rotterdam Shortsea Terminals
 - akoestisch onderzoek en extern veiligheidsonderzoek;
- ECT/Hanno
 - akoestisch onderzoek en extern veiligheidsonderzoek;
- Uniport
 - akoestisch onderzoek en extern veiligheidsonderzoek;
- ECT Hanno Terminal
 - akoestisch onderzoek en extern veiligheidsonderzoek.

In de regio Vlissingen zijn de volgende terminals beschouwd en zijn de volgende informatiebronnen geraadpleegd:

- Verbrugge Container Terminal (VCT)
 - Verbrugge Container Terminal, Haalbaarheidsverkenningsonderzoek voor de toekomstige situatie, Koppies & Stevens Port Strategy Consultants BV, 19 maart 2007;
 - Telefonisch overleg met de heer J. de Groor van VCT;

Adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software



Brujststraat 16, Postbus 153
 2600 AA Amsterdam
 T +31 (0)26 351 21 41
 F +31 (0)26 443 58 36

Eisenhowerlaan 112, Postbus 82223
 3720 BG Utrecht
 T +31 (0)70 350 39 99
 F +31 (0)70 358 47 52

Morra 21
 NL-9204 KH Drachten
 T +31 (0)512 52 23 24
 F +31 (0)512 52 25 19

Prof. P. Willemsstraat 21-23
 NL-6224 CC Maastricht
 T +31 (0)43 362 36 54
 F +31 (0)43 352 00 20



DGMR Bouw B.V. Hr. 09142407 DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Hr. 09142408 DGMR Software B.V. Hr. 09142409 DGMR Beheer B.V. Hr. 09142400 DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. Hr. 09052991



- South Sea Terminal
 - aanvraag voor milieuvergunning inclusief akoestisch onderzoek (voor 24 uur/dag) Tebodin, 17 mei 2006 en akoestisch model in Geonoise afkomstig van de Provincie Zeeland (15 januari 2007);
- Kloosterboer
 - aanvraag voor milieuvergunning, Energie Consult Holland BV, kenmerk 2956/205/01/036/LK, 26 januari 2006 en akoestisch model in Geonoise afkomstig van de Provincie Zeeland (15 januari 2007);
- Verbrugge Scaldia
 - aanvraag voor milieuvergunning, 24 november 2005 en akoestisch model in Geonoise;
- Westerschelde Container Terminal
 - akoestisch model afkomstig van het MER onderzoek verkregen via Gemeentewerken Rotterdam;
 - DGMR Rapport W.00.1332.A 'Akoestisch onderzoek betreffende de inpassing van de Westerschelde Container Terminal' van januari 2001.

3. Analyse per containerterminal

3.1 Rotterdam

Op basis van akoestische onderzoeken en externe veiligheidsonderzoeken is een goed en volledig beeld verkregen van de capaciteit van de vier beschouwde Rotterdamse terminals.

3.1.1 A

Het terrein van bedrijf A heeft een oppervlakte van circa 91 ha, waar met 17 kadekranen ruim 3,5 miljoen TEU/jaar wordt overgeslagen. Dit is een zeer intensief gebruikte terminal. Aangezien in de informatiebron niet stond weergegeven hoeveel TEU per jaar wordt overgeslagen, is het aantal TEU/jaar berekend door het aantal containers te vermenigvuldigen met het getal 1,6 dat de gemiddelde verhouding aangeeft tussen het aantal TEU en het aantal containers.

De kentallen voor zowel de dag-, avond- als de nachtperiode bedragen 68 dB(A)/m².

3.1.2 B

Het terrein van bedrijf B heeft een oppervlakte van circa 44 ha, waar met negen kadekranen ruim 1,3 miljoen TEU/jaar wordt overgeslagen. Dit is een intensief gebruikte terminal. Aangezien in de informatiebron niet stond weergegeven hoeveel TEU per jaar wordt overgeslagen, is het aantal TEU/jaar berekend door het aantal containers te vermenigvuldigen met het getal 1,6 dat de gemiddelde verhouding aangeeft tussen het aantal TEU en het aantal containers. De kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedragen 68/68/67 dB(A)/m².

I:\doc\i\2007\117000\i2007117000n001.003.doc 16-07-2007

3.1.3 C

Het terrein van bedrijf C heeft een oppervlakte van circa 28 ha, waar met vijf kadekranen ruim 400.000 TEU/jaar wordt overgeslagen. Dit is een matig intensief gebruikte terminal. De kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedragen 66/65/63 dB(A)/m².

3.1.4 D

Het terrein van bedrijf D heeft een oppervlakte van circa 20 ha, waar met zes kadekranen ruim 600.000 TEU/jaar wordt overgeslagen. Dit is een intensief gebruikte terminal. De kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedragen 66/65/61 dB(A)/m².

3.1.5 E

Het terrein van bedrijf E heeft een oppervlakte van circa 88 ha, waar met elf kadekranen ruim 2.320.000 TEU/jaar wordt overgeslagen. Dit is een intensief gebruikte terminal. De kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedragen 67/66/64 dB(A)/m².

3.2 Regio Vlissingen

3.2.1 South Sea Terminal

Op basis van de aanvraag voor milieuvergunning en het bijbehorende akoestische rapport is een volledig beeld verkregen van de capaciteit van South Sea Terminal.

Het terrein heeft een oppervlakte van 67 ha, waar met vier kadekranen 600.000 TEU/jaar wordt overgeslagen (zeezijdig). De twee mobiele kranen dienen voor het laden en lossen van binnenvaartschepen en de doorzet is niet verdisconteerd in de productie. Hiermee kan South Sea Terminal als matig intensief worden beoordeeld. De kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedragen 64/64/60 dB(A)/m².

Opgemerkt kan worden uit de gegevens van het akoestisch onderzoek dat er strenge geluidseisen worden gesteld aan het equipment dat vervolgens continu 24 uur per dag wordt ingezet. Verder zijn er diverse modi van intern transport, zowel straddle carriers als terminal trekkers, reach stackers als heftrucks worden ingezet. Gezien de stack lay-out van de terminal is het verwonderlijk dat er maar zes straddle carriers rond rijden, de toegankelijkheid van de stacks is daardoor beperkt.

3.2.2 Kloosterboer

Op basis van de aanvraag voor een milieuvergunning en het akoestisch model in Geonose is een redelijk beeld verkregen van de capaciteit van Kloosterboer. Het terrein heeft een oppervlakte van 50 ha, waar jaarlijks minder dan 100.000 TEU wordt overgeslagen. Hiervoor worden havenkranen gebruikt, zeekranen zijn niet aanwezig. Hiermee kan Kloosterboer als kleine terminal worden beoordeeld. De kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedragen 67/67/66 dB(A)/m².

I:\doc\i\2007\117000\i2007117000n001.003.doc 16-07-2007

3.2.3 Verbrugge Container Terminal (VCT)

Voor VCT is een haalbaarheidsverkenningsonderzoek opgesteld. Hierin staat ondermeer voor 2010 en 2016 aangegeven de oppervlakte van het terrein, het aantal kranen, de kadefengte en het aantal containers dat jaarlijks zal worden overgeslagen. Gepland is om in 2016 op 97 ha jaarlijks 2,6 miljoen TEU over te slaan. Verwacht wordt in het begin 25 containers/uur en later 31 containers/uur per zeekraan te behandelen. Het overige materieel dat zal worden gebruikt staat niet beschreven. Tijdens telefonisch overleg met Jan de Groot van VCT is aangegeven dat in het akoestisch onderzoek van DHV gerekend is met kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode van 70/70/66 dB(A)/m². Het aantal brugkranen waarmee wordt gewerkt bedraagt twaalf. De terminal heeft een kadefengte van 1780 m.

3.2.4 Verbrugge Scaldia

Uit de aanvraag voor milieuv vergunning Van Verbrugge Scaldia en het akoestisch model in Geonose is bekend dat er geen kadekranen binnen de terminal aanwezig zijn. Het aantal containers dat jaarlijks wordt overgeslagen is onbekend. De kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedragen 70/70/62 dB(A)/m².

3.2.5 Westerschelde Container Terminal (WCT)

Het terrein heeft een oppervlak van 100 ha waar met 16 kadekranen jaarlijks twee miljoen TEU wordt overgeslagen. De kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode bedragen 67/66/63 dB(A)/m².

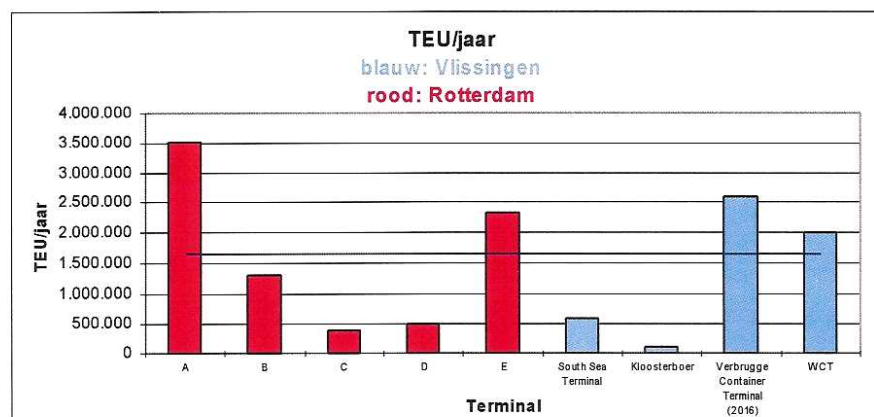
In een recenter model worden kentallen voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode berekend van 68/66/65 dB(A)/m² en zijn 15 kadekranen aanwezig.

4. Vergelijking van de gegevens

In de onderstaande figuren zijn voor de diverse terminals in Rotterdam en Vlissingen verschillende grootheden tegen elkaar uitgezet voor zover de betreffende gegevens bekend zijn. In de verschillende figuren is met een horizontale lijn de gemiddelde waarde weergegeven. Bij het bepalen van de gemiddelde waarde is het bedrijf Kloosterboer niet meegenomen aangezien dit bedrijf met betrekking tot de capaciteit niet vergelijkbaar is met de overige beschouwde bedrijven. De Rotterdamse bedrijven zijn anoniem weergegeven.

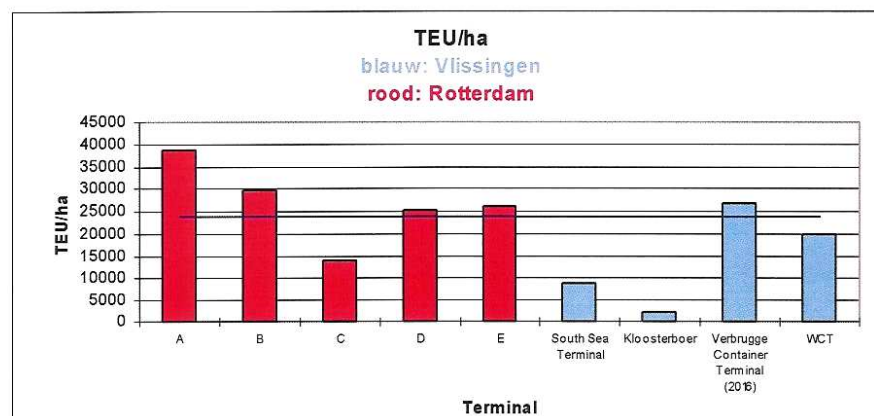
I:\doc\i\2007\117000\i2007117000n001.003.doc 16-07-2007

I200711700.N001
Geluidsruimte Sloegebied



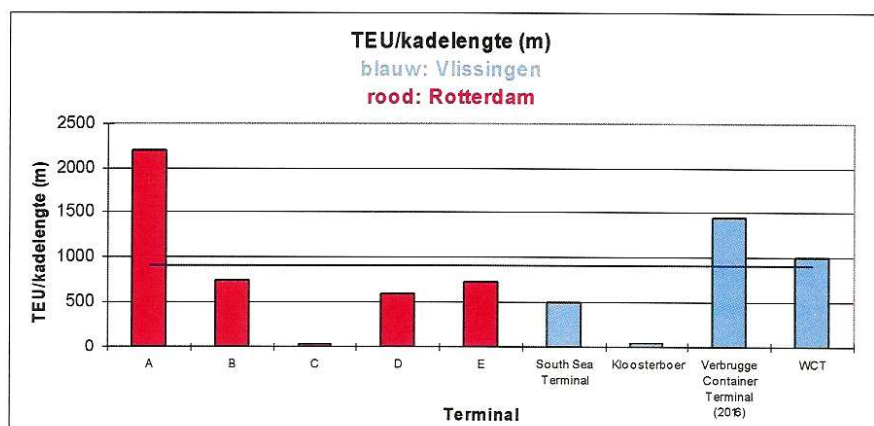
Figuur 1: TEU/jaar voor de verschillende terminals

Uit figuur 1 blijkt dat de meest intensief gebruikte terminal ruim 3,5 miljoen TEU/jaar kan overslaan. De geplande situatie voor VCT in 2016 is minder intensief dan de huidige situatie van bedrijf A.



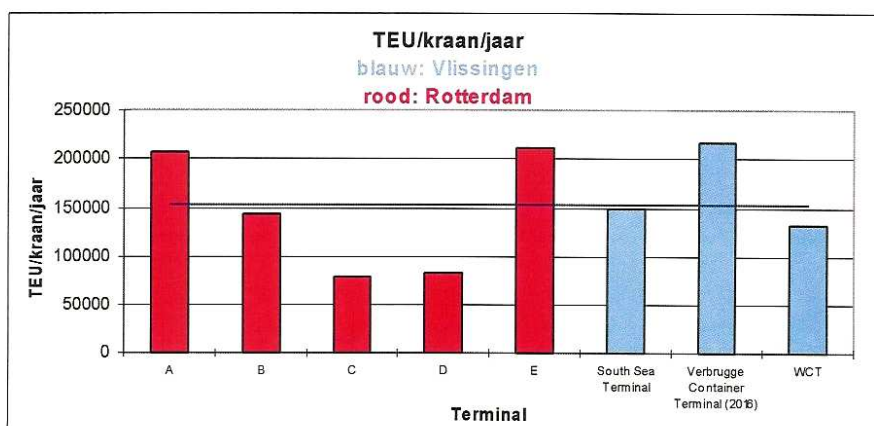
Figuur 2: TEU/ha voor de verschillende terminals

I:\doc\117000\117000n001.003.doc 16-07-2007

I200711700.N001
Geluidsruimte Sloegebied

Figuur 3: TEU/kadelengte voor de verschillende terminals

Uit de figuren 2 en 3 blijkt dat de meest intensief gebruikte terminal ruim 38.000 TEU/ha en 2200 TEU/kadelengte (m) kan overslaan. Dit is intensiever dan de geplande situatie voor VCT in 2016. De verhouding TEU/kadelengte voor VCT is ruim boven het gemiddelde.

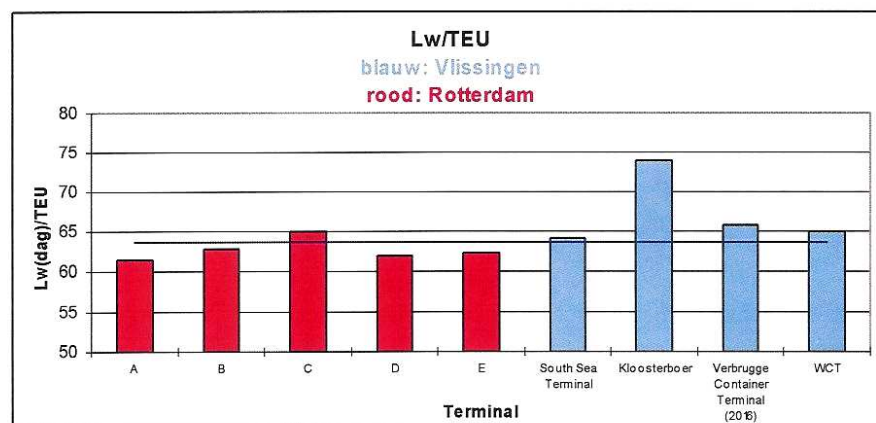


Figuur 4: TEU/kraan/jaar voor de verschillende terminals

Uit figuur 4 blijkt dat de momenteel meest intensief gebruikte terminals bijna 210.000 TEU/kraan/jaar kunnen behandelen. Dit komt overeen met 24 TEU per uur. VCT is voornemens jaarlijks bijna 220.000 TEU/kraan/jaar te gaan behandelen. Dit komt overeen met 25 TEU per uur. Dit zou derhalve in principe mogelijk moeten zijn, maar is wel uitzonderlijk hoog.

I:\doc\i\2007\117000\i2007117000n001.003.doc 16-07-2007

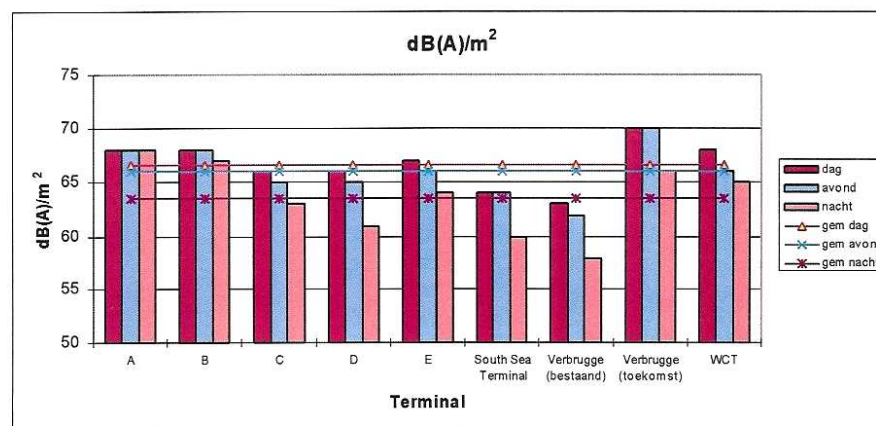
I200711700.N001
Geluidsruimte Sloegebied



Figuur 5: het bronvermogen per TEU voor de verschillende terminals

De grootte $L_w(\text{dag})/\text{TEU}$ is berekend door het totaal bronvermogen in de dagperiode te delen door het aantal TEU dat jaarlijks wordt overgeslagen ($L_w - 10 \cdot \log(\text{TEU})$).

Uit figuur 5 blijkt dat Kloosterboer een zeer groot bronvermogen per TEU gebruikt, dit is minder relevant.



Figuur 6: de kentallen voor de verschillende terminals

* De gemiddelde waarden zijn lineair bepaald

Uit figuur 6 blijkt dat verschillende bedrijven zoals A, B en (gepland) South Sea Terminal 24 uur per dag met volle capaciteit doorwerken en dat andere bedrijven zoals Verbrugge (bestaand), C, D en E dit niet doen. Bij Verbrugge zijn in de bestaande situatie voor de nachtperiode beperkingen opgelegd aangezien de huidige geluidszone in de nachtperiode 'vol' is.

I:\doc\117000\117000n001.003.doc 16-07-2007

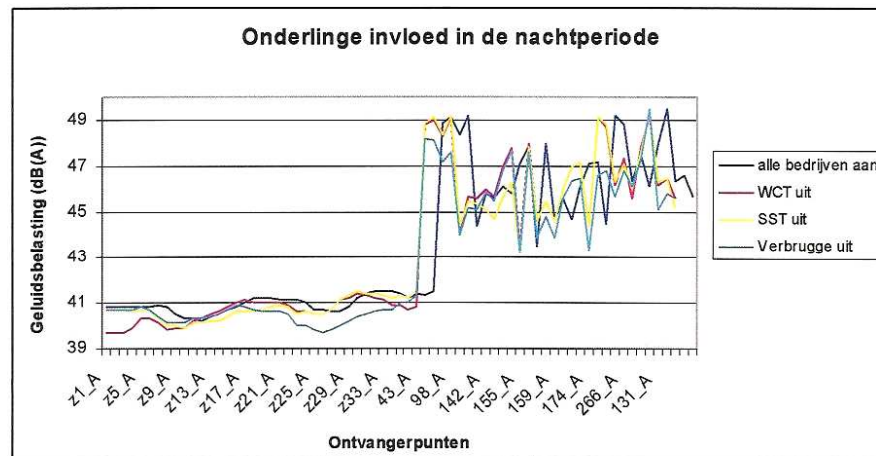
Verder valt op te merken dat een terminal die zeer intensief in gebruik is, niet automatisch hogere kentallen heeft dan terminals die minder intensief in gebruik zijn. Dit kan worden verklaard door een effectief gebruik van de terminal, de representatieve bedrijfssituatie komt vaak voor.

5. Invloed van bedrijven onderling

In de figuren 7 en 8 is de geluidsbelasting op de ontvangerpunten 'nieuwe geluidzone' en 'nieuwe hogere grenswaarden' uit het zonebeheersmodel voor verschillende situaties weergegeven. Aangezien de nachtperiode maatgevend is, is alleen deze periode voor figuur 7 in beeld gebracht. Het zonebeheersmodel is afkomstig van de Provincie Zeeland en is inclusief de reserveringen volgens het inrichtingsplan, zie ook tekening 1.

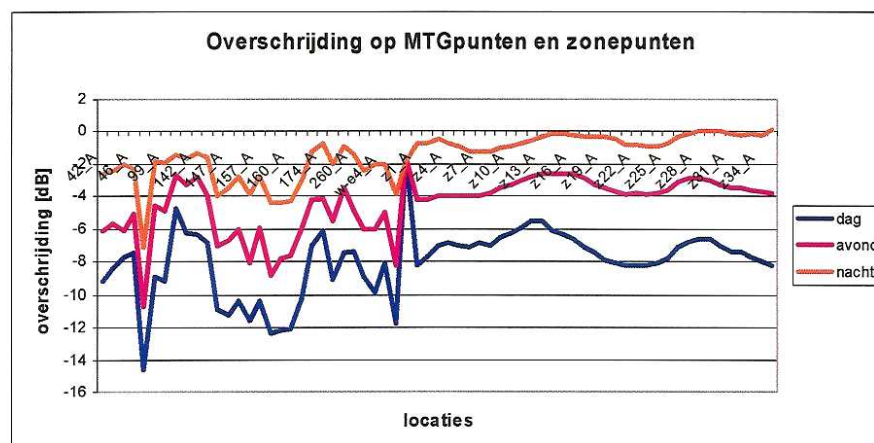
In figuur 7 zijn in de eerste situatie alle bedrijven binnen het gezoneerde industrieterrein in werking. In de volgende situaties is de invloed van WCT, South Sea Terminal en Verbrugge in beeld gebracht door de bedrijven één voor één niet mee te rekenen in de totale geluidsbelasting op de zonepunten.

In figuur 8 is de hoeveelheid beschikbare geluidsruimte weergegeven in de dag-, avond- en nachtperiode op de diverse ontvangerpunten uitgaande van een maximale invulling. Voor de verruimde zone is gerekend met toetsingswaarden inclusief 1 dB vanwege het redelijke sommatie-effect.



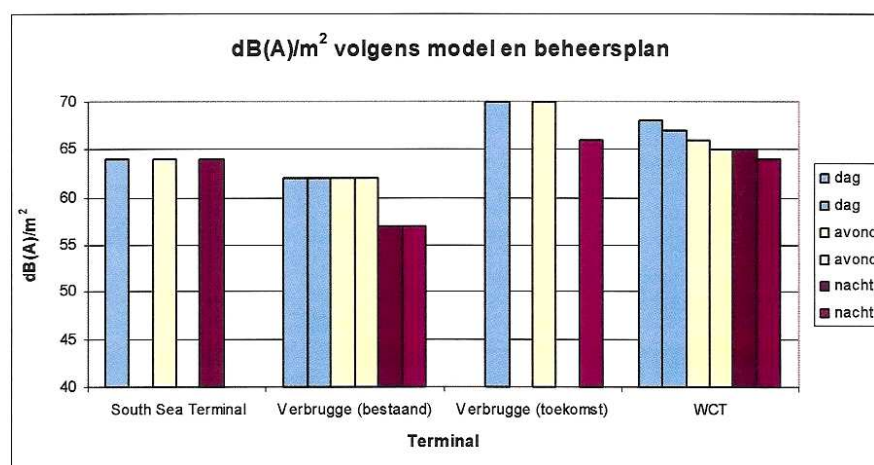
Figuur 7: de invloed van WCT, South Sea Terminal en Verbrugge onderling in de nachtperiode

Uit figuur 7 blijkt dat WCT, South Sea Terminal en Verbrugge in wisselende mate invloed hebben op de verschillende ontvangerpunten.

I200711700.N001
Geluidsruimte Sloegebied

Figuur 8: overschrijdingen/onderschrijdingen op zonepunten in de dag, avond en nachtperiode

Uit figuur 8 blijkt dat de ontvangerpunten op de nieuwe geluidszone het meest maatgevend zijn en niet de MTG punten. Van de drie etmaalperioden is de nachtperiode maatgevend. In de hierboven geschetste situatie vindt juist geen overschrijding plaats.



Figuur 9: kentallen gebaseerd op digitaal model en het beheersplan

6. Beschouwing

Voor een moderne container terminal is de geluidsemisatie circa 69 dB(A) per m². Deze geluidsruimte is op het Sloegebied voor de container terminals WCT en VCT, uitgaande

I:\doc\i\2007\117000\i200711700n001.003.doc 16-07-2007



I200711700.N001
Geluidsruimte Sloegebied

van de verruimde zone en toepassing van het Redelijke Sommatie Effect van 1 dB, ruimschoots aanwezig voor de dag- en avondperiode. Een kleine beperking treedt op in de nachtperiode, waarbij maximaal een kental van 68 dB(A)/m² kan worden toegestaan.

De aangevraagde geluidsruimte van de WCT volgens rapport W.00.1332.A is lager maar kan worden verhoogd. De mondeling doorgegeven kentallen van 70 dB(A)/m² voor VCT (dag en avondperiode) zijn hoger dan gangbaar en zouden kritisch moeten worden onderzocht op toepassing van Beste Beschikbare Technieken. Er is wel voldoende ruimte voor dit kental in voornoemde perioden.

Den Haag, 13 juli 2007
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

J.F. Cleij
Voor deze: ir. J. Witte

Behandeld door: mevrouw ir. C.G.M. Laman

I:\doc\1\2007\117000\j2007117000n001.003.doc 16-07-2007



I200711700.N001
Geluidsruimte Sloegebied

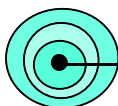
Overzicht ingevoerde bronnen

Tekening 1



I:\doc\1\2007\117000\i2007117000n001.003.doc 16-07-2007

BIJLAGE E: DUINVORMING, REDT DE KALOOT + BRIEF PROF. DR. M. STIVE



F T T Procesontwikkeling B.V.

Tweemolentjeskade 7 – 2612 XW Delft – telefoon 015 - 213 99 94 – fax 015 - 213 99 95 – e-mail fttproces@wanadoo.nl

Kaloot duinvorming en behoud

Aan de oevers van de Westerschelde kennen we maar een paar plaatsen waar op natuurlijke wijze duinvorming plaatsvindt. Aan de noordelijke oevers, alleen aan de Kaloot. In geringe mate is er sprake van duinvorming aan de in 2002 kunstmatig aangelegde slufteer en Rammekensduinen.

Langs de zuidelijke Westerschelde oever is er bij Breskens oostelijk van de veerhaven sprake van jonge duinvorming, nadat hier enige malen kunstmatig het strand door suppletie is verbreed en verhoogd. Ook op de Hooge Platen ontstaan nu wat lage duintjes, bij de Bol, die al enige jaren kunstmatig in stand gehouden wordt door zandzakken en strobalen.

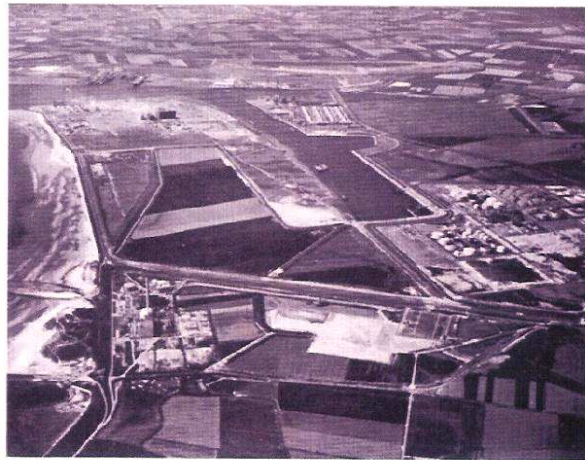
Alleen aan de Kaloot is op natuurlijke wijze een duin ontstaan. Nadat het gebied van het oorspronkelijk schor en duin is afgesloten door aanleg van de zeewering rond het industriegebied. Het eerste westelijke traject rond 1963 en het tweede oostelijke traject rond 1967 het laatste middentraject rond 1972



Afb. 1 Aangelegde westelijke dijktraject en industriegebied voor de bouw van Hoechst met reeds jonge duinontwikkeling 1963 (Archief KMS)



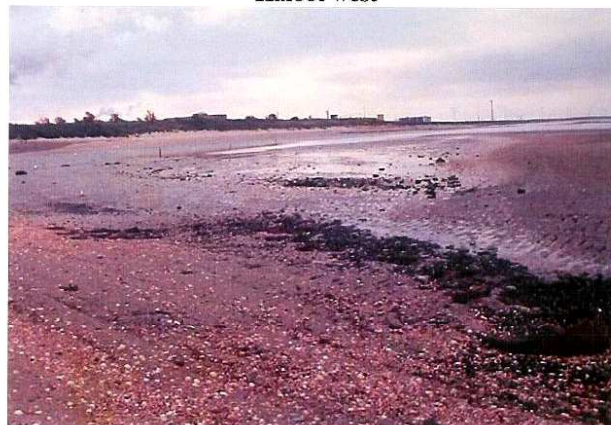
Afb. 2 Aanleg van het oostelijke dijktraject vanaf de Noordnol tot het middendeel door de oude duinontwikkeling bij de slufteer (De Westerschelde erfdeel van het Zeeuwse Landschap 1967)



Afb. 3 Afgesloten middendeel van De Kaloot (foto Aerophoto Schiphol, 1975)

Aanvankelijk was de aanvoer van stuivend zand tegen en over de nieuwe zeedijk zo groot, dat er door middel van strobelen en rijshoutmatten voorkomen moest worden dat het zand over de dijk op de er achterliggende weg terechtkwam. Ook dit jaar in januari kon ik datzelfde fenomeen ook nu nog bij harde zuidoostenwind opnieuw waarnemen in het westelijk deel van De Kaloot.

Kaloot west



Afb. 4 Westelijk duin rond 1985 prille aangroei tegen de zeedijk



Afb. 5 West duin van de Kaloot 2004-07-14



Afb. 6 West Kaloot aangroei duin bij zuidoostenwind 2006-11-25

Kaloot midden

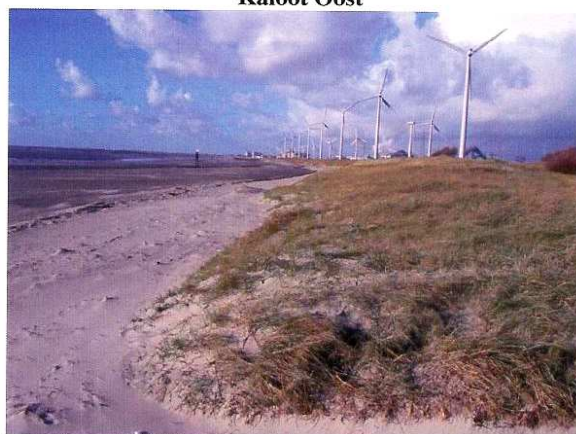


Afb. 7 Ook het middendeel, waar de WCT gepland is komt (seizoensgebonden) embryonale duinvorming voor 2006-05-21. Dit habitat zal geheel verdwijnen bij aanleg van de containerterminal.

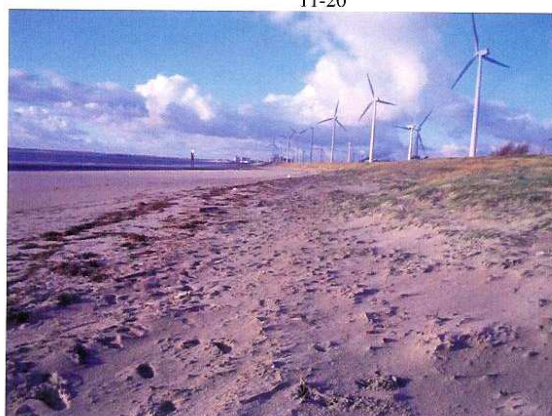


Afb. 8 Het middendeel met embryonale duinvorming 2006-09-15
Vergelijkbaar met het duin in het westen rond 1985 (zie betreffende foto) ook dit jonge duin krijgt hier een kans! Als de WCT er komt zijn die kansen voorgoed verkeken

Kaloot Oost



Afb. 9 Kaloot oostzijde duinaanwas met west-zuidwestenwind bijna evenwijdig aan het strand 2004-11-20



Afb. 10 Kaloot oostzijde duinaanwas met west-zuidwestenwind bijna evenwijdig aan het strand 2006-12-09

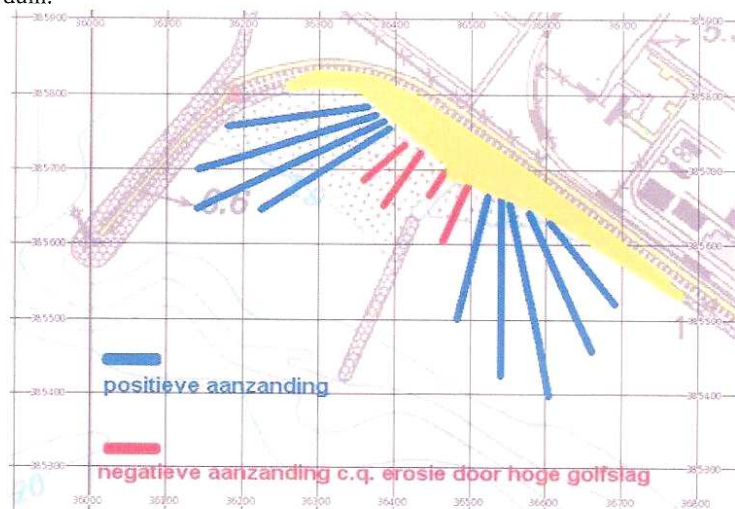
Vele specifieke waarnemingen vanaf 2002, aangevuld met ruim 40 jaar ervaring van struinen aan dit strand hebben aangetoond, dat er alleen een positieve zandaanwas in het duin plaatsvindt als de wind diagonaal, tot bijna evenwijdig aan het strand staat. Daarentegen, als de wind bijna haaks op het strand staat is er veelal meer erosie waarneembaar.



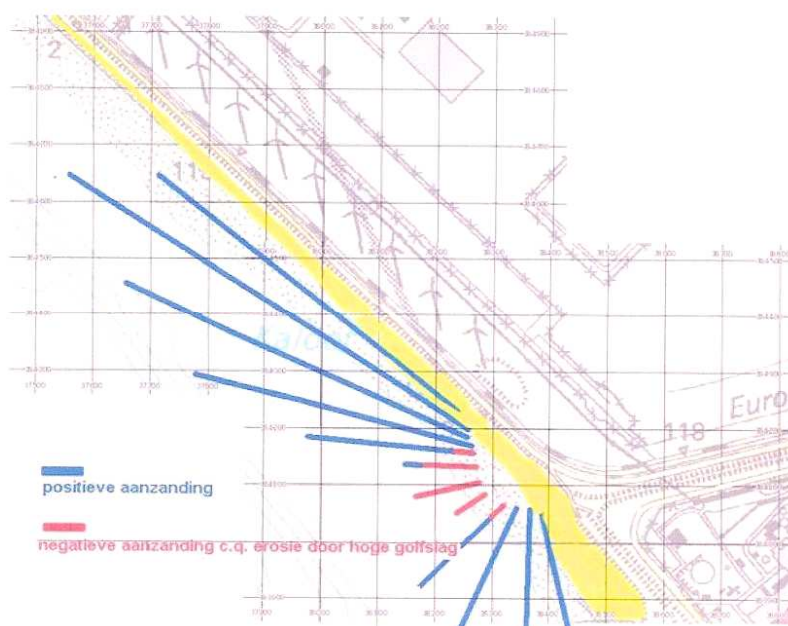
Afb. 11 Kaloot west erosie bij zuidenwind 2006-12-06 (haaks op het strand gericht)

Windwaarnemingen en duingroei

Een aantal positieve (blauw) en negatieve (rood) windrichtingwaarnemingen weergegeven in het duingebied west en oost. Hoe langer de aanvoerlijnen, des te positiever is de zandaanwas voor het duin.

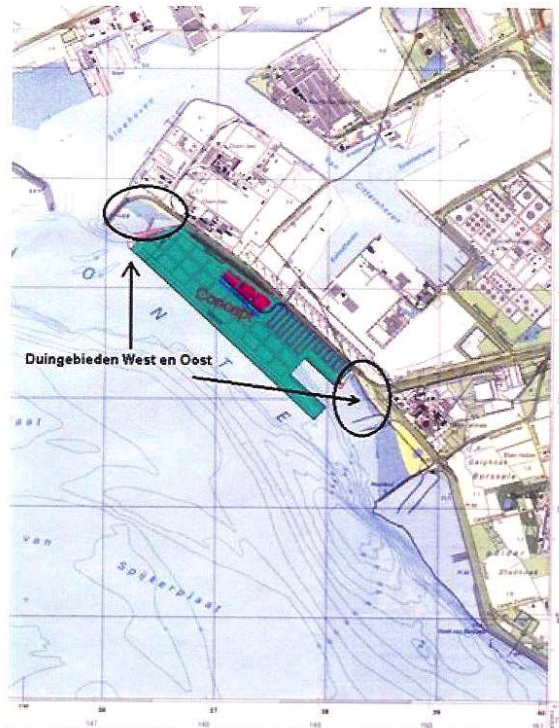


Afb. 12 Duingebied west



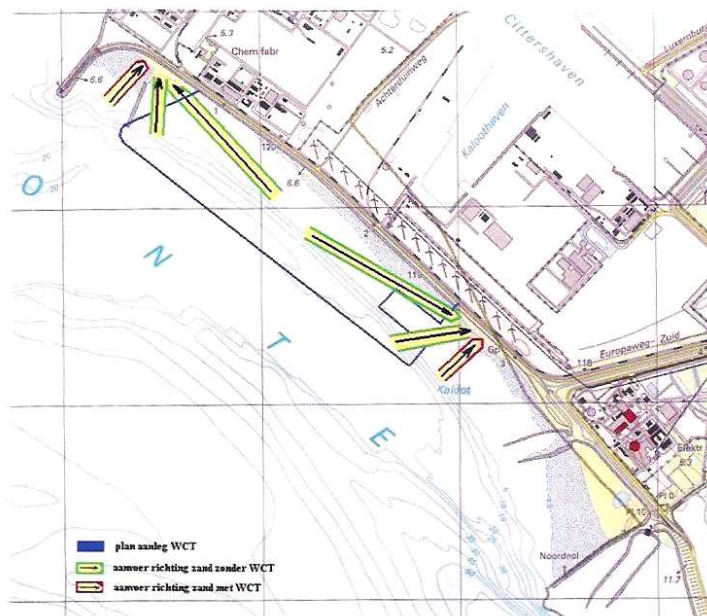
Afb. 13 Duingebied oost

De bedreigde duingebieden in oost en west Kalootgebied



Afb. 14 Van een positieve windrichting en aanvoer van zand is hier geen sprake meer.

De mogelijk negatieve invloeden van de terminal, (waar allerlei soms ook giftige stoffen verplaatst worden en deze ook kunnen verstuiven), zijn vooralsnog onbekend. Maar deze zullen ongetwijfeld een negatieve uitwerking hebben op de twee overgebleven duineilanden, die daardoor onmogelijk in **natuurlijke staat** behouden kunnen worden.



Afb. 15 Alleen bij aanvoer van zand over de grootst mogelijke breedte van het strand zorgt voor aangroei van de duinen.

Zeker ook het grote middendeel van het strand en vooroever vormen een uitermate positieve factor in het uitbreiden en het op een natuurlijke wijze in stand houden van het duin.

Conclusie; Aanleg van de WCT zal de natuurlijke instandhouding van de duinen aan De Kaloet in de weg staan, zoniet totaal onmogelijk maken.

Immers ieder obstakel van enige omvang of grootte zal een belemmering vormen ten aanzien van de positieve aanvoer van stuivend zand. Hiervoor is immers het grootst mogelijk deel van het strand en vooroever nodig.

F.A.D. van Nieulande
Scheldepoortstraat 56
4339 BN Nieuw en Sint-Joosland

Datum 28 juni 2007
Ons kenmerk WBK 07.043
Uw kenmerk
Contactpersoon Prof.dr.ir. M.J.F. Stive
Telefoon/fax 015 - 2785487 / 015 - 2785124
E-mail: m.j.f.stive@tudelft.nl
Onderwerp: Rapport van Red de Kaloot



Faculteit Civiele Techniek en
Geowetenschappen
Sectie Waterbouwkunde

FTT Procesontwikkeling B.V.
T.a.v. Fon ten Thij
Tweemolentjeskade 7
2612 XW Delft

Bezoek
Stevinweg 1
2628 CN Delft
Correspondentie
Postbus 5048
2600 GA Delft

<http://www.waterbouw.tudelft.nl/>

Geachte heer Ten Thij, beste Fon,

Hierbij responderen dr.ir. Zheng-Bing Wang en ondergetekende op uw verzoek om de bevindingen in het rapport "Kaloot duinvorming en behoud" van Red de Kaloot te toetsen aan de eerdere bevindingen van het door WL | Delft Hydraulics geleide onderzoek.

Onze mening is dat het belangrijkste verschil van Inzicht ligt bij de weersomstandigheden waaronder duinvorming kan plaatsvinden. Het rapport van Red de Kaloot stelt dat alleen als de wind schuin op het strand aanwaait er zandvang in de duinen plaats vindt en dat er duinerosie optreedt als de wind loodrecht op het strand waait. Dit is in tegenstelling tot de conclusie van de door WL geleide studie. De belangrijkste drijvende kracht van de duinvorming is de aanwezigheid van een intergetijden- en een supragetijdenstrand. De breedte daarvan is een cruciale conditie voor duinvorming en deze vindt plaats loodrecht op de kust en de geul, hetgeen ook blijkt uit een vegetatiesequentie in deze richting. De havendam zorgt ervoor dat het strandje aan de westzijde van de Kaloot voldoende breedte heeft voor het opbouwen van duinen. In het brede middenstuk is het strand eenvoudig afwezig of te klein voor duinvorming, omdat de langsstroming daar voor erosie zorgt. In het oostelijk deel is er weer voldoende breedte.

Het rapport van Red de Kaloot stelt dat waarnemingen en ervaringen hun visie onderbouwen en dat het zand zich als het ware van het middendeel verplaatst naar de zijkant. Volgens bovenstaande argumentatie is dit waargenomen effect niet de bepalende factor voor duinvorming. Wij merken overigens op dat het onderdeel duinvorming is uitgevoerd door dr. B. Arens en dat de kwaliteitsborging in handen was van emeritus professor P. Jungerius, beiden bij uitstek deskundigen in duinvormende processen.

Ik wijs u erop dat in de WL-geleide studie is vastgesteld dat de jonge duinen die er nu liggen eigenlijk niet duurzaam zijn. Dit komt omdat de strandbreedte zonder maatregelen in de toekomst zal afnemen. De autonome ontwikkeling van dit gebied is dusdanig dat het strand onder druk staat.

Datum: 28 juni 2007
Kenmerk: WBK 07.043
Pag./Van: 2/2



Uit het onderzoek van WL blijkt dat de aanleg van de WCT niet ongunstig hoeft te zijn voor de duinvorming. In de variant waarbij de WCT is opgeschoven naar de havendam ontstaat aan de oostzijde een groter gebied met voldoende strandbreedte. Bij de middenvariant wordt een stuk van het Kalootstrand opgesloten tussen de WCT en de oostelijke havendam. Volgens het onderzoek zal dit leiden tot een grotere strandbreedte evenwijdig aan de geul en per saldo een groter duinareaal. Het creëren van een zijdelings gesloten klein strand helpt dus de duinvorming, en dat is het geval bij uitvoering van de WCT.

Wij vertrouwen er op dat onze mening een bijdrage levert aan de beoordeling van het rapport van Red de Kalcot. Wij zijn natuurlijk bereid tot het geven van nadere informatie,

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stive'.

Marcel Stive



Zeeland Seaports
Port Authority

Uw brief van:
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 200703269
Bijlage(n):
Behandeld door:
Doorkiesnummer:

College van Gedeputeerde Staten
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

Onderwerp: Reactie ZSP rapport FTT Procesontwikkeling

Terneuzen, 17 september 2007

Geacht College,

Naar aanleiding van het rapport van FTT Procesontwikkeling BV van 20 juli 2007, dat wij op 21 augustus van u ontvingen, sturen wij u hierbij onze reactie. In uw begeleidende brief vraagt u ons te reageren op het onderzoek van FTT en ook om aan te geven welke mogelijkheden er zijn om in de Nieuwlandhaven te komen tot aanpassing van de bestaande ontwikkelingsplannen met als doel hier containeractiviteiten te ontwikkelen. Wij zullen in onze bijgevoegde notitie (inclusief bijlagen) op deze punten ingaan.

Onze reactie is in overleg tot stand gekomen met onze partner in de Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM), het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en wordt door hen onderschreven. Tussen HbR en Zeeland Seaports (ZSP) wordt nadrukkelijk de mening gedeeld dat de ontwikkeling van de WCT en de ontwikkelingen binnen de bestaande haven een duidelijk complementair karakter hebben.

Deze reactie op het onderzoek en de notitie van FTT is in navolging op onze eerdere reacties de afgelopen maanden. Onze inbreng was zowel ambtelijk, in ondermeer het analyseteam en de diverse gesprekken met betrokken medewerkers van uw provincie en de onderzoekers, alsook bestuurlijk.

We willen als eerste vaststellen dat ZSP zich, zoals altijd, blijft inspannen om initiatieven in het bestaande havengebied te stimuleren en uit te werken tot realistische ontwikkelingsplannen. Het mag echter niet zo zijn dat een nog niet uitgewerkt VCT-plan ineens, op grond van één quick scan en van niet getoetste aannames, prioriteit gaat krijgen boven de ontwikkeling van het volledig uitgewerkte project WCT, die volgens ZSP en vele andere deskundigen de aangewezen 'trekker' van de Zeeuwse havens en van economische ontwikkeling en werkgelegenheid van de regio zal zijn.

Wij stellen voor om samen met u te bespreken hoe moet worden omgegaan met de huidige stand van zaken. Wij vertrouwen er op dat de WCT onverkort de prioriteit blijft houden die het verdient en dat de provincie in haar rol als coördinerend bevoegd gezag, met volle inzet blijft streven naar een spoedige inpassing van de WCT in de ruimtelijke beleidsplannen en de gemeentelijke bestemmingsplannen. Mocht er in uw ogen nog aanvullend onderzoek gewenst zijn, dan is ZSP gaarne bereid hieraan een bijdrage te leveren zij het dat onze betrokkenheid beter en nadrukkelijker moet worden meegenomen dan rond het onderzoek van FTT. Dit dient in onze ogen zo snel mogelijk gerealiseerd te worden om de markt de ruimte te geven invulling te geven aan deze prachtige economische ontwikkelingskansen voor onze provincie.



Onze belangrijkste bevindingen op het rapport van FTT zijn:

1. Ten onrechte wordt het beeld geschapen dat de aanleg van de WCT niet nodig zou zijn omdat er ook andere initiatieven in de bestaande haven mogelijk zouden zijn op het gebied van containerontwikkelingen.
Wij willen benadrukken dat geen sprake kan en mag zijn van een keuze tussen een buitendijkse grootschalige terminal en een aantal binnendijkse ontwikkelingen. De binnendijkse ontwikkelingen kennen grote samenhang met de aanleg van de WCT en voor vele is de WCT cruciaal voor een duurzame succesvolle positie in de Zeeuwse havens.
2. Er is pas sprake van een alternatief wanneer vergelijkbare functionaliteiten (toegang, kade, operator, achterland) aan de markt kunnen worden aangeboden. Dit betekent een directe aansluiting op de intercontinentale containerstromen zodat een gelijkwaardige toegevoegde waarde kan ontstaan voor de havens en voor Zeeland op het gebied van economische ontwikkeling en werkgelegenheid. Deze noodzakelijke toegevoegde waarde ontstaat niet door een optelsom van kleinere en minder zekere initiatieven in de bestaande haven. De door u zo ingevulde 'alternatieven toets' kan derhalve overtuigend beantwoord worden: er zijn *geen* alternatieve locaties voor de WCT. Een en ander zoals ook al eerder vastgesteld in het concept MER WCT 2006.
3. De quick scan van FTT bevestigt voor ZSP op veel fronten onze eerdere visie over de samenhang van de verschillende ontwikkelingen in het havengebied. Het betreft de aanvullende mogelijkheden binnen het bestaande gebied, de economische spin off die de WCT zal initiëren door haar unieke mogelijkheden, de ruimte in het achterland en de milieuruimte van het Sloegebied. Toch zien wij ook belangrijke verschillen in de interpretatie van de analyses die Zeeland Seaports heeft laten opstellen en die van FTT.
4. In de analyse van FTT worden voor alle randvoorwaarden voor binnendijkse grootschalige deep sea containeroverslag belangrijke, nog niet opgeloste, beperkingen gesignaleerd. Zelfs na veronderstelde maatregelen voor nautische toegang zal de beoordeling niet verder dan 'ruim voldoende' komen volgens FTT. Juist als de Zeeuwse havens vanuit het 'niets' een positie op de containermarkt willen verkrijgen is het noodzakelijk dat er een unique selling point is waarop de haven zich positief zal onderscheiden voor de reders. De WCT scoort op deze unieke en cruciale eigenschappen voor alle aspecten een "uitstekend".
5. De juridische consequenties van de aanbevelingen en conclusies van de analyse van FTT vormen naar ons idee een belangrijk element voor de planologische inpassing van de WCT. Daarbij gaat het ons enerzijds om de wijze waarop door uw provincie in deze wordt omgegaan met de EHS criteria en anderzijds om de risico's bij mogelijke verlaging van de prioriteit voor de realisatie van de WCT in combinatie met het voornemen de WCT toch planologisch mogelijk te maken.

Het is daarbij in onze ogen ook van juridisch belang dat de intentie om de WCT te realiseren door uw college - onverkort wordt uitgesproken en uitgedragen. Wij menen dat op grond van alle voorbereidingen de afgelopen jaren en al de onafhankelijke onderbouwingen die een spoedige inpassing van de WCT rechtvaardigen, alsmede de niet aflatende intentie van de beoogde exploitant om enkele honderden miljoenen euro's in de regio te investeren, een reële kans verdient in een publieke procedure. Wij gaan er dan ook van uit dat u de procedure voor de inpassing van de WCT in het IOP van de provincie zo spoedig mogelijk in overleg met ons op zal starten.



Zeeland Seaports

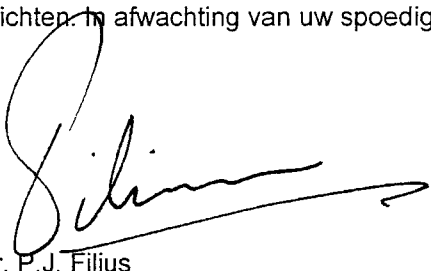
Port Authority

Wij vertrouwen er op dat ons schrijven een waardevolle bijdrage levert aan de afwegingen die u binnen uw college moet maken. Wij rekenen er op dat de toekomst die u de WCT zult gunnen, recht doet aan de geweldige mogelijkheden die het zal creëren voor de Zeeuwse havens als drijvende kracht van de economie van de provincie en Nederland en aan de inspanningen die de afgelopen jaren voor de inpassing inmiddels door vele betrokkenen en in samenwerking met uw provincie zijn gepleegd.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid onze reactie nader toe te lichten in afwachting van uw spoedige reactie,

Het Dagelijk Bestuur van Zeeland Seaports,


mr. drs. A.J.G. Poppelaars
voorzitter


mr. P.J. Filius
secretaris

Bijlage: reactie Zeeland Seaports op rapportage FTT dd. 20-07-2007 + bijlage

Zeeland Seaports

Schelpenpad 2, 4531 PD Terneuzen (port no. 1151), P.O. Box 132, 4530 AC Terneuzen, The Netherlands Phone: +31 (0)115 647400
port@zeeland-seaports.com www.zeeland-seaports.com Fax: +31 (0)115 647500

Reactie Zeeland Seaports op rapportage FTT

d.d. 20 juli 2007

Inleiding

Op verzoek van het College van GS van de provincie Zeeland wordt in deze notitie ingegaan op de quick scan die is uitgevoerd door FTT Procesontwikkeling BV naar de ontwikkelingen van containerfaciliteiten in het Sloegebied in relatie tot de WCT. In deze notitie zal naast een algemene beschouwing over de bevindingen van FTT ingegaan worden op de volgende elementen:

- Nautische toegang
- Marktperspectief
- Achterland
- Financiële aspecten
- Juridische aspecten

Tevens is een antwoord geformuleerd op uw vraag wat de mogelijkheden zijn om op het Nieuwlandterrein containerfaciliteiten te ontwikkelen. Onze reactie is in nauw overleg tot stand gekomen met onze partner in de Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM), het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en wordt door hen onderschreven. Tussen HbR en Zeeland Seaports wordt nadrukkelijk de mening gedeeld dat de ontwikkeling van de WCT en de ontwikkelingen binnen de bestaande haven een duidelijk complementair karakter hebben

Over het proces van de analyse wil Zeeland Seaports (ZSP) graag het volgende opmerken. Wij zijn vanaf het eerste voorstel van uw provincie voor het uitvoeren van deze analyse betrokken geweest bij de verdere uitwerking, zowel in de bestuurlijke overleggen waarin de opzet van het onderzoek is besproken, als ook in het ambtelijk analyseteam waar de verdere invulling werd besproken. Daarbij hebben wij ondermeer aandacht gevraagd voor de formulering en afbakening van de vraagstelling en de uitvoering van het onderzoek. Bij dit laatste werd vooral aandacht gevraagd voor de rol en verantwoordelijkheid van ZSP in het ontwikkelen van nieuwe initiatieven van ondernemers. Desondanks heeft Zeeland Seaports het beeld dat de wijze waarop onze input is meegenomen in de analyse van FTT niet in evenwicht is met de deskundigheid en verantwoordelijkheid die ZSP heeft met betrekking tot de onderzochte onderwerpen. Zowel bij de opzet als in de invulling en uitvoering van het onderzoek is hiermee onvoldoende recht gedaan aan de inbreng en belangen van Zeeland Seaports. Vooral het ontbreken van een scherpe onderzoeksvraag voor FTT en voor de door hem ingeschakelde onderzoekers (TUD, DGMR), de scope van de te onderzoeken aspecten waaronder de financieel economische onderbouwing van het VCT-idee, als ook de wijze waarop de onderzoekers zich actief hebben opgesteld in het ontwikkelen en aanpassen van plannen van Verbrugge, hebben wij meermalen, zonder resultaat, getracht te bespreken. Bovendien is er naar ons idee een onevenwichtig beeld ontstaan door relatief veel buitenstaanders input te laten leveren, zonder dat een wetenschappelijke waarborg is aangebracht. De betrokkenheid van ZSP betekent niet dat Zeeland Seaports zich heeft geconformeerd aan de vraagstelling, aanpak en resultaten van het onderzoek van FTT.

WCT versus VCT?

Alvorens dieper in te gaan op de quick scan van FTT hechten wij er aan hier te benadrukken dat zowel in de notitie van FTT als in de discussies daarover naar het idee van ZSP onterecht het beeld wordt geschetst als zou het noodzakelijk zijn een keuze te maken tussen de VCT en de WCT. Het is dit beeld dat in onze ogen de discussie onnodig lastig maakt.

ZSP is als verantwoordelijke én deskundige op het gebied van de havenontwikkeling in Zeeland van mening dat van een keuze tussen binnen- of buitendijkse ontwikkelingen geen sprake is. De WCT beantwoordt de groeiende marktvraag vanuit de aangeboden containertrafieken met een oplossing die voorziet in de ongehinderde ontvangst en afhandeling van de "dikke" containerstromen van grote intercontinentale reders. Containerontwikkelingen (waaronder SealInvest-Zuidnatie en Kloosterboer) binnen de havens profiteren hiervan en hebben geanticipeerd op de realisatie van de WCT. De ontwikkelingen binnen de haven maken daarmee deel uit van het scenario waarbij de kritische massa voor andere ontwikkelingen in Vlissingen-Oost door de WCT wordt gerealiseerd. Daarom is ZSP dan ook van mening dat de WCT en de ontwikkeling van containerfaciliteiten in de bestaande haven elkaar niet (mogen) uitsluiten. De ideeën voor de VCT zijn daarom ook, na het concreter worden van de plannen van Verbrugge, door ZSP omarmd zoals elk initiatief voor de ontwikkeling in de bestaande haven door ons op haalbaarheid wordt onderzocht en uitgewerkt in samenwerking met de betrokken marktpartij.

De ontwikkeling van containeroverslagactiviteiten in het Sloegebied, met de WCT als 'trekker', is bovendien in lijn met het vigerende provinciaal beleid om de Zeeuwse havens te laten meeprofiteren van de ontwikkelingen in de markt van containers met de aanleg van de WCT als belangrijkste speerpunt. ZSP is er daarom van overtuigd dat een echte economische ontwikkeling en toegevoegde waarde, zoals is vastgesteld in de MKBA, alleen tot stand kan komen als meerdere initiatieven naast elkaar kunnen worden ontwikkeld, met de WCT als initiator van nieuwe economische activiteit. Wij voelen ons hierin uitdrukkelijk gesteund door diverse, ook nog recente onderzoeken¹, gecombineerd met de niet aflatende roep uit het bedrijfsleven van de regio om de WCT snel te realiseren.

Deze spin off van de ontwikkeling van de WCT is altijd beoogd om de economische ontwikkeling in Zeeland te bewerkstellingen en feitelijk te beschouwen als een invulling van het 'midden' scenario zoals beschreven en uitgewerkt in de MKBA die door u is opgesteld ten behoeve van de WCT.

Het is in onze ogen daarom niet correct dat de ontwikkelingen binnen de haven – bovendien op grond van niet onderbouwde aannames – nu als mogelijk *alternatief* voor de WCT worden gepresenteerd. Hiermee wordt naar ons idee onvoldoende recht gedaan aan het waarheidsgehalte en de bruikbaarheid van de vele onafhankelijke onderzoeken die de afgelopen jaren in het kader van de WCT zijn gemaakt.

Het is dan ook de lastige paradox waarvoor ZSP gesteld staat. Wij hechten zeer aan de ontwikkelingen binnen de haven, net zo zeer als aan de WCT. Echter door de wijze waarop de beide ontwikkelingen worden gepresenteerd, worden wij bijna gedwongen juist de beperkingen van het bestaande havengebied te benadrukken. Dat terwijl het beleid van ZSP er juist op gericht is binnen de geldende randvoorwaarden van nautische toegang, achterlandverbindingen en bedrijfseconomische haalbaarheid, tot een optimalisatie te komen van de faciliteiten in de bestaande haven. Het besef dat het bij de WCT en de VCT gaat om complementaire ontwikkelingen, klinkt niet door in het rapport van FTT.

FTT: Algemene opmerkingen

De strekking van het hele rapport van FTT geeft aanleiding tot een aantal algemene opmerkingen onzerzijds. ZSP stelt vast dat de belangstelling voor de uitvoering van haar taakveld, namelijk de ontwikkeling van de Zeeuwse havens, groot is.

¹ Ondermeer Ecorys 2006, MKBA WCT en Addendum, MTBS 2006 Geactualiseerde analyse marktpositie WCT, MTBS/RebelGroup augustus 2007, Marktanalyse WCT in samenhang met VCT, MDS Transmodal 2007, Supply and demand in the Container Trades (global and regional trends and Forecasts 1996-2011)

De geselecteerde ingenieurs- en consultancy bureaus hebben, in voor de WCT uitgevoerde studies, zoals o.a. de MER en de MKBA, goede, volledige en transparant onderbouwde conclusies en resultaten opgeleverd voor de besluitvorming rond de start van de procedures van de WCT. U heeft hierover in februari 2007 richting Provinciale Staten nog een positief oordeel gegeven.

Voor het nog lopende traject voor de ontwikkeling binnen de bestaande havens wordt het initiatief van Verbrugge sinds september 2006 met dezelfde aandacht bekeken. Zo heeft er al veelvuldig projectteam overleg plaats gehad om de techniek goed af te stemmen op de gewenste functionaliteit. Het initiatief van Verbrugge wordt daarin gezamenlijk uitgewerkt, waarbij de haalbaarheid in alle facetten (financiën, techniek, milieu etc) nauwgezet gewogen wordt.

De voorliggende 'quick scan' is voor ZSP goed bruikbaar, daar de notitie op vele fronten een sterke bevestiging levert van onze eerdere veronderstelling, dat er binnen de bestaande haven geen alternatief aan de orde is voor de WCT en dat er dus geen nieuwe belemmeringen zijn voor de noodzakelijke procedures voor de inpassing van de WCT. Vooral de nautische eigenschappen in combinatie met de huidige functies van de bestaande haven vormen een belemmering voor de grootste schepen. Met de uitwerking van het initiatief van Verbrugge zien wij een duidelijke toevoeging in het scenario "groei binnen de bestaande havens"; het rapport geeft de complementariteit van verschillende ontwikkelingen goed weer. De bevindingen zullen zeker door ZSP in ons strategisch beleid ten aanzien van de ontwikkeling van de Zeeuwse havens ingepast worden.

Wij stellen met FTT vast dat de vraag naar de haalbaarheid van ontwikkelingen binnendijs nog niet beantwoord kan worden zolang de nautische toegang en de financiële onderbouwing niet zijn onderzocht. Deze aspecten zijn nu onderwerp van onderzoek in het autonome proces van planvorming van ZSP en Verbrugge.

Nu moet naar ons idee de aandacht worden gericht op de vraag op welke wijze de procedures voor de inpassing van de WCT; namelijk de wijziging van het IOP en later van een bestemmingsplan en alle daarop gebaseerde procedures, kunnen samenlopen met eventuele besluitvorming ten aanzien van de VCT. Voor de haalbaarheid van die procedures is de steun van uw college voor de 'trekkersrol' van de WCT in de regio onontbeerlijk.

Zeeland Seaports, verantwoordelijk voor de havenontwikkelingen in Zeeland, te samen met Rotterdam binnen de huidige samenwerking ESM, is van mening dat bij het wegvallen van de WCT alle andere containerinitiatieven binnen de haven ook minder succesvol zullen zijn. Immers de kritische massa, ondermeer als cruciaal aangemerkt door het CPB, zal dan niet ontstaan zoals dat met de WCT nou juist wel gebeurt. Vele deskundige partijen in en buiten de Zeeuwse havens zijn er van overtuigd dat deze verschillende ontwikkelingen naast elkaar mogelijk dienen te worden gemaakt. De afgelopen jaren zijn dan ook, zoals gezegd, verschillende ontwikkelingen op het gebied van containeroverslag in de bestaande haven ter hand genomen.

Inhoudelijke reactie op Notitie FTT

Nautische toegang

De conclusies uit het hoofdstuk over nautische toegang bevatten een cirkelredenering die bepalend is voor het verdere onderzoek. "De conclusie van het thema toegankelijkheid is, dat de Sloehavens voldoende toegankelijk kunnen worden gemaakt voor de grootste klassen containerschepen, mits de aanbevelingen van Marin in deze worden opgevolgd." Over het onderzoek van Marin schrijft FTT daarnaast in datzelfde hoofdstuk op blz. 17: "Deze studie had een oriënterend karakter. Het doel was te bezien, of de grootste schepen kunnen worden ontvangen en zo ja binnen welke randvoorwaarden."

De haalbaarheid van de door Marin gevonden randvoorwaarden, zoals verbreding van de vaargeul, aanpassing van de kades en het voorzien in ruimte om te manoeuvreren en draaien door het verplaatsen van bestaande functies, is niet in de analyse van FTT betrokken. Zeeland Seaports heeft vanuit haar inhoudelijke deskundigheid de haalbaarheid van deze mogelijkheden ingeschat, waarbij het gaat om belangrijke, moeilijk te verenigen functies in het gebied. Daarbij wijzen we ondermeer op de aan weerszijden van de bestaande havendammen gelegen VHR gebieden, die in het WCT-traject zoveel aandacht hebben gevraagd. De voorgestelde verplaatsing van bestaande ankerplaatsen of andere verplichtingen naar bestaande kanten, is daarbij voor ZSP niet aan de orde. Bovendien zijn de benodigde investeringen van de alsdan gevonden maatregelen door FTT niet meegenomen in de gehanteerde aanname over de mogelijke toegankelijkheid van de Sloehaven. Daarover meer onder Financiële Aspecten.

Het voorstel van Verbrugge dat momenteel in onderzoek is, is inmiddels bijgesteld tot een aangepaste ambitie waarbij één aanlegplaats voor een ULCS wordt gerealiseerd (Zie rapport Koppies en Stevens) in een plaatselijke verdieping (pocket) aan een nieuw aan te leggen zeekade van ca. 800m. De werking met een pocket betekent overigens een verdere beperking van de nautische bewegingsvrijheid voor deze grote schepen. Daarnaast is een binnenvaartkade voorzien van ca. 350m. De mogelijkheid om de nautische toegang te verbeteren is momenteel nog onderwerp van onderzoek in het projectteam dat met Verbrugge is gevormd. De komende maanden zal een verdere optimalisatie plaatsvinden van functionele, technische en financiële eisen die partijen aan het initiatief stellen.

De WCT zal in de toekomst 5 van de grootste schepen tegelijkertijd kunnen ontvangen en behandelen met één van de beste en grootste operators ter wereld. Hierbij kunnen meerdere schepen tegelijkertijd na de monding van de Westerschelde een getijonafhankelijke toegang tot de kade hebben, waarbij de grootscheepse afhandeling via de binnenvaart, door de geïntegreerde binnenvaartkade van ca. 1000 meter geen druk zal leggen op de ligplaatsen aan de zeekade. FTT heeft geen uitspraak gedaan over de mogelijkheid van de VCT om de voorgestelde volumes over de binnenvaart (juist een van de zeer sterke kanten van de WCT) daadwerkelijk te kunnen bedienen. Naar ons idee is het niet realistisch dat er voldoende kade capaciteit is voor de benodigde binnenvaartschepen op basis van de voor de VCT verwachte modal split.

In de analyse van FTT worden voor alle randvoorwaarden voor binnendijkse grootschalige deep sea containeroverslag belangrijke, nog niet opgeloste, beperkingen gesignaleerd. Zelfs na de veronderstelde maatregelen zal de beoordeling niet verder dan 'ruim voldoende' komen volgens FTT. Zowel op nautisch, ruimtelijk, functioneel als financieel vlak kennen de onderzochte ontwikkelingen binnen de haven een uitdrukkelijk minder goede score dan de WCT. Juist als de Zeeuwse havens vanuit het 'niets' een positie op de containermarkt willen verkrijgen is het noodzakelijk dat er een unique selling point is waarop de haven zich positief zal onderscheiden voor de reders. De WCT scoort in de ogen van Zeeland Seaports op deze unieke en cruciale eigenschappen voor allemaal een uitstekende score.

Marktperspectief

Het hoofdstuk uit de notitie van FTT heet "Marktperspectief van containerisatie in Vlissingen" maar uit de conclusies blijkt niet wat het marktperspectief voor Vlissingen is.

Hoeveel containers en hoeveel TEU kan het Sloegebied op termijn verwerven in de containermarkt, met en zonder WCT en in hoeverre is de beperkte toegang van het Sloegebied hierin inderdaad zo bepalend als uit het concept rapport van Ecorys van januari 2007 blijkt? Deze vragen worden in onze ogen in de analyse niet beantwoord.

Enerzijds onderkent Zeeland Seaports dat in het onderhavige onderzoek van FTT bevestigd wordt dat de nautische randvoorwaarden van de bestaande haven beperkingen inhouden voor de nog immer groter wordende vloot van de grootste schepen. De mogelijkheden in de bestaande haven richten zich per definitie op een ander segment in de containermarkt dan de WCT. Anderzijds wordt de bruikbaarheid van de conclusies en aanbevelingen beperkt door het ontbreken van een toets op de twee cruciale aannames: aantrekkelijke toegankelijkheid voor deep sea schepen als gevolg van allerlei aanpassingen en een daarbij horende positieve business case, waarop het onderzoek door FTT wordt gebaseerd. Deze veronderstellingen worden getoetst in het verdere ontwikkelingstraject tussen Verbrugge en ZSP.

Uit de analyse van FTT komt in ieder geval naar voren dat er belangrijke beperkingen zijn met betrekking tot de toegang van de grotere containerschepen (schepen vanaf ca. 270m) in verband met stromingen bij de havenmond tijdens grote delen van het getij. FTT stelt terecht vast dat deze beperkingen bij de WCT niet aan de orde zijn. Door dit belangrijke verschil in nautische toegang voor de grotere schepen kan de VCT niet hetzelfde marktsegment bedienen als waarvoor de WCT is bedoeld: het grote intercontinentale verkeer van reders die allemaal de grootste schepen gebruiken waarbij een getijvenster al snel een onoverkomelijke vertraging betekent in het vaarschema. Voor een lijndienst varende schip c.q. reder is dit een oninteressante optie.

De verschillen in nautische toegang voor de ULCS zijn naar het idee van Zeeland Seaports bovendien groter dan door FTT zijn voorgesteld. De tijvensters in tabel 4 bijvoorbeeld bevatten alleen de tijvensters op grond van diepgang, terwijl het bepalende verschil wordt veroorzaakt door de beperkingen door stroming in de havenmond. Ondanks dat dit in de tabel enigszins terzijde als voetnoot wordt vermeld, menen wij dat dit cruciale verschil tussen binnendijkse oplossingen en de WCT hiermee onvoldoende naar voren komt. In zijn analyse stelt FTT vast dat voor schepen groter dan 270 meter een groeiende beperking bestaat voor het binnenlopen van de haven. Dit betekent dat in de toekomst voor meer dan 40% van de doelgroepvloot een beperking bestaat in de nautische toegang van de terminal. Het is nog onduidelijk of een aanpassing van de havenmond, nog los van de haalbaarheid ervan, tot een aanzienlijke verbetering voor de grootste typen schepen zal kunnen leiden.

MTBS heeft in samenwerking met de Rebel Group, op verzoek van ZSP, een actuele analyse gemaakt naar de marktpositie van de WCT, in samenhang met de voorstellen voor de VCT (zie bijlage 1). Cruciaal voor het hogere marktsegment VLCS (Very Large Container Ship) en ULCS (Ultra Large Container Ship) is de turn around time van het schip en de zekerheid daarover. De beperkingen daarvoor in het bestaande havengebied zijn doorslaggevend voor het onbelemmerd bedienen van de cruciale marktsegmenten, namelijk die van de VLCS en ULCS. Uit de analyse van zowel FTT als MTBS komt naar voren dat de WCT daarvoor duidelijk zeer goed scoort. Ook stellen beide analyses wederom vast dat er voor marktpartijen belangrijke belemmeringen kunnen zijn in de bestaande haven, zelfs na aanpassingen daarvan.

De voorstellen van Verbrugge voor de VCT die nu in het projectteam in onderzoek zijn, met een kademuur van ca. 800m en één pocket voor een ULCS, geven naar ons idee al een beter idee van de verwachtingen die aan een binnendijkse ligging voor een deep sea terminal moeten worden toegedicht.

Ten aanzien van de marktontwikkeling constateert FTT dat er alleen van een tekort in terminalcapaciteit sprake is als 'men uitgaat van hoge groeiscenario's van 7% of meer'. Vervolgens gebruikt FTT 4,5% als referentie omdat dat in de plannen van Antwerpen en Rotterdam staat. Maar 4,5% is erg laag. Alle deskundigen en wetenschappers zijn het erover eens dat de ontwikkelingen op containers veel sneller gaan dan gedacht en dat de snelle ontwikkelingen zullen doorzetten. Ook MTBS/REBEL Group bevestigt dit. In de MKBA is voor dergelijke ontwikkelingen al uitgegaan van het midden scenario van het CPB om discussies hierover te vermijden. Inmiddels zijn de nieuwe CPB-scenario's bekend en deze laten 4,5 tot 7,9% groei zien. Bovendien is bij de conclusie van FTT uitgangspunt dat alle uitbreidingsplannen in de regio ook echt doorgaan, hetgeen niet zeker is. De kans op een blijvend tekort aan terminalcapaciteit is dus in het afgelopen jaar toegenomen.

ZSP verwerpt daarbij overigens de stelling dat er alleen voldoende kansen voor de WCT zijn als er een tekort is aan terminalcapaciteit in de regio. Zeker voor de locatie WCT geldt dat de ligging aan diep vaarwater en de toegankelijkheid zodanig goed zijn, dat dit doorslaggevend is voor het verwerven van strategische posities die duurzaam makkelijk toegankelijk zullen zijn voor de grootste schepen. Dat een van de grootste terminaloperators ter wereld, PSA, zonder enige terughoudendheid zijn positie op deze locatie wil behouden, is voor ons hiervan een bevestiging. In een concurrerende markt is het verwerven van strategische posities voor operators van levensbelang. Dit blijkt ook uit de MKBA. Wij vinden in de analyse van FTT geen aanwijzing dat deze strategische waarde van de WCT zou ontbreken, en evenmin vinden wij daarin een aanwijzing dat een en ander ook binnen het Sloegebied kan worden gerealiseerd.

Tenslotte willen wij een opmerking plaatsen over de betrouwbaarheid en validiteit van de analyse van FTT op het punt van de marktpositie. Het maken van een MKBA is inmiddels een geaccepteerde methode en onderdeel van het regeringsbeleid. In de MKBA voor de WCT is vanuit de CPB-scenario's de markt benaderd en zijn bevindingen geformuleerd. Het feit dat FTT nu op grond van een quick scan en een aantal interviews tot andere conclusies lijkt te komen, dient naar het idee van Zeeland Seaports toch evenwichtiger onderbouwd te moeten worden. Hierbij zou dezelfde standaard voor onafhankelijkheid en wetenschappelijke verantwoording moeten gelden als voor de overige onderzoeken die uw provincie in het voortraject van de WCT heeft gehanteerd.

De vraag of er een alternatief mogelijk is, moet naar het idee van ZSP dus niet gemeten worden aan de hand van de vraag of elders in de haven, versnipperd over meerdere initiatieven, een doorzet van ca. 2 mio TEU kan worden gegenereerd. Er is pas sprake van een alternatief als door het aanbieden van vergelijkbare functionaliteiten (toegang, kade, operator, achterland) aan de markt er een aantoonbare vergelijkbare aansluiting kan worden gemaakt op de intercontinentale containerstromen en daarmee een gelijkwaardige toegevoegde waarde kan ontstaan voor de havens nu en in de toekomst, en voor Zeeland op het gebied van economische ontwikkeling en werkgelegenheid.

Achterland

FTT heeft op grond van een analyse door de TU Delft 'vastgesteld' welke groeiruimte er in het Sloegebied is voor containeractiviteiten. De analyses stellen vast dat er naast de geplande omvang van de WCT nog voldoende ruimte is voor andere activiteiten in het Sloegebied. Zij stellen vast dat, op basis van de huidige infrastructuur en milieugrenzen, in het meest conservatieve groeiscenario met ondermeer 'worst case' aannames voor modal

split, transshipment en verdringing, al ruimte is voor een overslag van ca. 3 mio TEU in het Sloegebied die, verdeeld over alle modaliteiten, van en naar het achterland vervoerd kunnen worden. Dat biedt naar het idee van Zeeland Seaports dan ook voldoende ruimte om de komende jaren open te staan voor de ontwikkeling van containeractiviteiten in het Sloegebied en deze verschillende initiatieven die de toegevoegde waarde voor de regio moeten leveren, te stimuleren en waar mogelijk, te realiseren.

Ook in het Concept MER 2006 van de WCT wordt al aangetoond dat, gegeven de huidige stand van de infrastructuur in het achterland en de milieuraandvoorwaarden, er voldoende ruimte is voor autonome groei, naast de aanleg van een WCT.

In datzelfde Concept MER WCT 2006 wordt, net als door de TU Delft in onderhavige quick scan, aangetoond dat met name autonome groei van het wegverkeer en binnenvaart, dus zonder WCT, in de nabije toekomst de behoefte oproept om in de bestaande infrastructuur van het achterland te investeren. De bijdrage van de WCT aan mogelijke toekomstige knelpunten in het achterland is ten opzichte van deze autonome groei, zo blijkt ook uit het MER, gering. Zeeland Seaports heeft op verschillende momenten met initiatieven aangetoond actief te zijn om de toegankelijkheid van de haven en het achterland, duurzaam te waarborgen en te helpen verbeteren. Wij wijzen ondermeer op de bijdragen van ZSP in het kader van spoormaatsregelen en –onderzoek en bijdragen aan weginfrastructuur. In het bijzonder willen wij u herinneren aan de bijdrage van ZSP aan de spoorinfrastructuur in Goes. Het bestuur van ZSP heeft deze bijdrage verstrekt in de verwachting dat de WCT wordt gerealiseerd.

Het door FTT op grond van de genoemde aannames berekende ontwikkelingsmaximum voor het Sloegebied op het gebied van containeroverslag is naar ons idee te kort door de bocht. De wijze waarop de aldus opgestelde groeigrens voor het Sloegebied ineens een plaats krijgt als een doelstelling voor strategische invulling van de toekomst van de havens is naar ons idee een te smal beeld, gezien de aannames die zijn gehanteerd. Op grond van verdere analyse en niet op haalbaarheid getoetste veronderstellingen, adviseert FTT vervolgens dat dit het beste via scenario 2 kan gebeuren. Dit is een naar het idee van Zeeland Seaports moeilijk te verdedigen conclusie en aanbeveling die bovendien een verwarrend en te beperkt beeld schetst van de toekomstmogelijkheden van de Zeeuwse havens.

ZSP streeft naar een evenwichtige groei van de economische ontwikkeling in de havens. In deze analyse wordt door FTT een kunstmatig geconstrueerde en onterechte beperking gelegd op één van de verschijningsvormen van lading in de Zeeuwse havens, namelijk containers. Het niet meenemen van de andere ladingsoorten die in de Zeeuwse havens in de toekomst in groeiende omvang hun weg zullen vinden, levert een te beperkt beeld van de mogelijkheden in de haven en van het achterland.

Financiële aspecten

Zeeland Seaports is van mening dat het belangrijk is om het onmisbare element van de financieel-economische haalbaarheid van de verschillende onderdelen en maatregelen voor de VCT te betrekken in de analyse. Door de stand van de ontwikkelingen en onderzoek tussen Verbrugge en ZSP heeft FTT hierover nog geen sluitende uitspraken over kunnen doen.

Een business case is een onmisbaar onderdeel van een haalbaarheidsstudie. ZSP kan zonder een positieve business case niet investeren in verband met mogelijke verboden staatssteun. In de MKBA voor de WCT is door het CPB juist het belang van een positieve business case benadrukt. Mede hierdoor is het zogenoemde addendum van de MKBA door Ecorys opgesteld en in februari 2007 in PS behandeld en als voldoende beoordeeld. Het door FTT terloops bespreken van de mogelijkheid om in Vlissingen een positieve Business Case te kunnen halen met een verondersteld 'bij uitstek deskundige' functionaris

van de Maasvlakte 2 is in geen enkel opzicht een verantwoorde toets en vormt een ronduit zwak onderdeel van het onderzoek.

Besluitvorming over de VCT kan niet plaatsvinden vooraleer is vastgesteld hoe de business case voor de VCT eruit komt te zien. Dit wordt duidelijk als overeenstemming wordt bereikt over de noodzakelijke aanpassingen in de haven, de kosten, de opbrengsten en overige voorwaarden, de planning etc. Een en ander wordt momenteel overigens wel, zoals al sinds september 2006, door Zeeland Seaports tot uitvoering gebracht in nauwe samenwerking met Verbrugge. In dat kader wordt een nieuwe opzet gemaakt voor het programma van eisen dat hoort bij de aangepaste voorstellen van Verbrugge en de daarbij horende aanpassingen in de infrastructuur. In de loop van de volgende maanden zal de daarbij horende investeringsraming en de onderbouwing van de opbrengsten uit haven en kadegelden moeten worden ondergebracht in de business case. Dan kan in overleg met Zeeland Seaports vervolgens een overeenkomst worden gesloten die aan beide partijen voldoende zekerheid biedt voor een lange termijn samenwerking.

Een op te stellen business case wordt aan de kostenkant in grote mate bepaald door lokale omstandigheden. Hoeveel moet er verdiept worden? Wat is de toestand van de bestaande kade? Hoeveel grond kan er nog uitgegeven worden? Voor wat betreft de opbrengsten wordt de onzekerheid over de financiële haalbaarheid, naast de marktverwachtingen, mede ingegeven door het ontbreken van een landlord positie voor Zeeland Seaports op de geplande terreinen voor de VCT. Met andere woorden: de mogelijkheid voor ZSP om de publieke investering terug te verdienen is beperkt. Zeeland Seaports kan alleen investeren in grote infrastructurele aanpassingen aan de toegankelijkheid van de haven en de kades als er voldoende garanties bestaan dat hieruit aanvullende opbrengsten (lees: economische ontwikkeling en werkgelegenheid!) zullen voortkomen. Ook uit de laatste studies van MTBS/Rebel Group valt af te leiden dat marktpartijen hiervoor waarschijnlijk wel belemmeringen zullen blijven ervaren.

Referenties met de situatie bij Maasvlakte 2 zijn hier niet relevant, ook al aangezien hier sprake is van herstructurering en niet van het aanleggen van een nieuwe terminal inclusief landaanwinning. Het is dus, in tegenstelling tot wat FTT beweert, ZSP die bij uitstek deskundig is om dit te kunnen inschatten en wij zullen deze financieel economische effecten dan ook in overleg met Verbrugge verder uitwerken.

Het heeft het bestuur van Zeeland Seaports enigszins verbaasd welke waarde in de afgelopen maanden is toegekend aan een ontwikkelingsidee in de haven, ten aanzien waarvan nog geen zicht bestaat op de haalbaarheid ervan. Wij willen in dit kader de aandacht vragen voor een analogie met de geschiedenis van de CERES-terminal in Amsterdam: infrastructuur zwaar gesubsidieerd aanleggen op een plek met beperkingen en waarbij onvoldoende garanties bestaan of er klanten komen om de investeringen terug te verdienen. Alleen al vanwege het voorkomen van verboden staatssteun kan van een dergelijke eenzijdige subsidiering geen sprake zijn. Daartegenover staat de WCT, een project waarvan de opbrengsten zijn onderbouwd en de investeringen aantoonbaar kunnen worden terugverdiend en bovendien een regionaal project met internationale allure dat aantoonbaar toegevoegde waarde levert voor de haven en de regio. Een project waarbij één van de grootste spelers ter wereld al bijna 10 jaar popelt om enkele honderden miljoenen te investeren in onze provincie. Voor Zeeland Seaports is er geen twijfel dat er binnen PSA/HNN zekerheid bestaat over de mogelijkheid deze investering terug te verdienen. Vooral op basis van de kansen die de unieke ligging van de geplande WCT biedt!

Nieuwlandhaven

In uw brief van 21 augustus vraagt u ons aan te geven welke ontwikkelingsmogelijkheden er zijn voor de ontwikkeling van de Nieuwlandhaven met bijbehorend terrein tot containeroverslag.

In 2003 is 60 hectare in de Nieuwlandpolder in erfpacht uitgegeven aan Cobelfret en aansluitend 42 hectare in 2006.

Cobelfret Vlissingen biedt diensten aan voor de overslag van een mix van auto's, trailers en containers en wil deze mix de komende jaren optimaliseren. Hoewel het voorziene aantal te behandelen containers op de nog te realiseren haveninfrastructuur (fase 2b) relatief laag is (circa 150.000 TEU per jaar), is het een cruciaal onderdeel van de mix. Enerzijds om een compleet dienstenpakket aan te kunnen bieden en anderzijds ten behoeve van een betere beladingsgraad van haar schepen. De kernactiviteit van Cobelfret Vlissingen betreft de behandeling van shortsea verkeer. De keuze voor de vestigingslocatie binnen de haven van Vlissingen Oost is gemaakt vanuit deze identiteit. Volgens Cobelfret leent de locatie zich namelijk onvoldoende voor de ontvangst van de grotere deepsea carriers. Nautische toegankelijkheid vormt een beperking waardoor ook volgens Cobelfret de kans klein is dat er vaste lijndiensten in dit segment zullen ontstaan.

De uitgifte in erfpacht aan Cobelfret van eerdergenoemde terreinen zijn onderdeel van een totaalplan voor de ontwikkeling van de Nieuwlandpolder. Dit plan is in een overeenkomst met Cobelfret vastgelegd. Het plan wordt gefaseerd gerealiseerd en in een volgend stadium is een uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor zowel ro/ro als lo/lo verkeer voorzien. Omdat dit laatste een onmisbaar onderdeel is van het totaalconcept, is ook dit "sluitstuk" voorzien in het contract. Het idee dat op deze locatie grootschalige deep-sea containeroverslag kan worden gerealiseerd is dan ook volstrekt achterhaald. Bovendien: gezien de contractuele verplichtingen richting Cobelfret is het niet zinvol om de vroegere ideeën over een containerterminal in de Nieuwlandpolder nieuw leven in te blazen.

Juridische aspecten

Tot slot willen wij u wijzen op een aantal juridische posities die wij van belang achten voor de verdere afwegingen van uw college in dit dossier. Een juridische toets op zijn analyses en aanbevelingen door FTT is – zoals hij aangeeft als gevolg van tijdgebrek – slechts globaal uitgevoerd. Het risico hiervan is in de loop van de afgelopen maanden een aantal maal door Zeeland Seaports ingebracht in het proces van FTT en uw provincie.

Wij signaleren een belangrijk juridisch risico in het volgen van het voorstel van FTT voor de planologische inpassingsmogelijkheden in het kader van uw toets aan de EHS richtlijnen.

De gehanteerde toets aan de EHS-criteria is volgens ZSP op deze wijze bovendien onwenselijk en overbodig. Immers in de Passende Beoordeling van het MER van de WCT is reeds vastgesteld dat volgens de strengere criteria van de landelijke NB-wet, de kenmerkende waarden van de aangewezen gebieden aantoonbaar niet worden aangetast en er dus géén significante effecten verwacht hoeven worden. Daarmee ontstaat geen noodzaak voor de strenge 'nee-tenzij' afweging uit de NB-wet en is naar ons idee ook de 'nee-tenzij' toets uit de EHS niet meer aan de orde. Wij realiseren ons daarbij dat de provincie een eigen bevoegdheid heeft voor wat betreft haar invulling van de EHS zoals die in uw IOP zijn opgenomen.

Het FTT onderzoek neemt het 'nee, tenzij' regime als uitgangspunt voor het 'alternatievenonderzoek'. Los van de vraag of dit een correcte toepassing is van de EHS-toets, is van belang dat - zoals hiervoor is onderbouwd – de VCT en de WCT naar ons oordeel niet elkaar uitsluitende alternatieven zijn, maar sprake is van complementaire

ontwikkelingsmogelijkheden. Dit werpt naar ons inzicht een ander licht op de planologische inpassingsmogelijkheden.

Het onderzoek van FTT biedt nog geen definitieve duidelijkheid over de ware omvang van de ontwikkeling van de VCT, aangezien het ontwikkelingstraject daarvan nog in volle gang is. Desondanks is Zeeland Seaports ervan overtuigd dat op grond van de liggende onderzoeken de conclusie kan worden getrokken dat de WCT een unieke functie heeft in de ontwikkelingskansen van de havens en dat daarvoor geen alternatief is te vinden in de bestaande haven. Mede gezien het hierboven beschreven juridisch risico doet het bestuur van Zeeland Seaports daarom een dringende oproep aan uw college om kritisch te kijken naar de vraag of hier sprake is van een daadwerkelijk 'alternatief' voor de WCT. Dit doet geen afbreuk aan de uniciteit van de WCT; hiervoor is binnen de haven geen alternatief aan de orde. Daarmee vinden de ontwikkelingen binnen de bestaande haven ook doorgang maar wordt wel vastgehouden aan de overtuiging dat de aangetoonde toegevoegde waarde alleen met een WCT kan worden gerealiseerd.

In het kader van de EHS afweging 'nee tenzij' (als die al op deze wijze moet worden uitgevoerd) is hiermee dus ook geen nieuw zicht op een realistisch alternatieve locatie voor de WCT en kan de procedure voor de inpassing van de WCT in het IOP worden gestart. Een en ander conform uw eerdere besluiten van ondermeer februari 2007, op grond van de afwegingen en alternatievenbenadering in het Concept MER 2006.

Wij willen u ook wijzen op de risico's ten aanzien van de verwachte exploitatie van de WCT. Zeeland Seaports, en daarmee de provincie als grootaandeelhouder, heeft de afgelopen jaren vele malen zeer expliciete verwachtingen gewekt over de intenties om de WCT zo spoedig mogelijk te realiseren. Deze verwachtingen zijn met name ook gewekt jegens het bedrijf PSA/HNN dat al jaren wacht om enkele honderden miljoenen euro's te investeren in de economische ontwikkeling van de regio. Van de provincie mag in dit dossier verwacht worden dat zij loyaal invulling geeft aan de gewekte verwachtingen. Het terugkomen op de intentie om de WCT zo spoedig mogelijk te realiseren kan daarmee aanzienlijke juridische risico's als gevolg hebben.

BIJLAGEN

1. Rapportage MTBS “Marktpositie van de Westerschelde Container Terminal (WCT) in samenhang met de Verbrugge Container Terminal (VCT), september 2007”