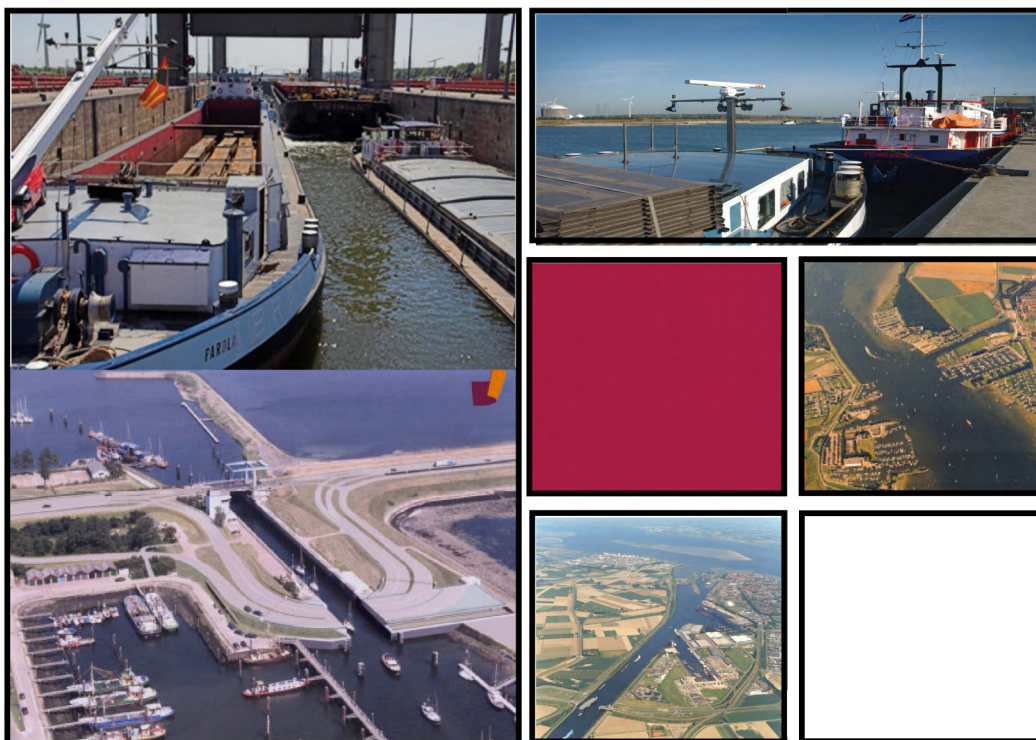


Netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen Zeeland



Rijkswaterstaat



Opdrachtgevers:
Provincie Zeeland
Rijkswaterstaat Zeeland
Zeeland Seaports

ECORYS Nederland BV

Rotterdam, juni 2008

ECORYS Nederland BV

Postbus 4175

3006 AD Rotterdam

Watermanweg 44

3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00

F 010 453 07 68

E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Transport

T 010 453 87 59

F 010 452 36 80

Inhoudsopgave

Samenvatting	7
1 Inleiding	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Doelstelling	13
1.3 Leeswijzer	13
2 Ruimtelijk-economische structuur Zeeland	15
2.1 Ruimtelijk-economische structuur	15
2.2 Infrastructuur	16
2.2.1 Inleiding	16
2.2.2 Vaarweginfrastructuur	16
2.2.3 Weginfrastructuur	17
2.2.4 Spoorinfrastructuur	17
2.2.5 Bereikbaarheid binnenhavens	18
3 Binnenhavens Zeeland	21
3.1 Binnenhavens Nederland	21
3.1.1 Definitie binnenhaven	21
3.1.2 Omvang Nederlandse binnenhavens	21
3.2 Binnenhavens Zeeland	22
3.2.1 Aantal en omvang	22
3.2.2 Functie havens	24
3.3 Kenmerken Binnenhavens Zeeland	26
3.3.1 Binnenhavens Schouwen-Duiveland	26
3.3.2 Binnenhavens Noord-Beveland	27
3.3.3 Binnenhavens Walcheren	27
3.3.4 Binnenhavens Zuid-Beveland	28
3.3.5 Binnenhavens Tholen	29
3.3.6 Binnenhavens Zeeuws-Vlaanderen	30
3.4 Economisch en logistiek belang binnenhavens	31
3.5 Samenvattend overzicht binnenhavens Zeeland	32
4 Netwerk van vaarwegen	33
4.1 Vaarweginfrastructuur Zeeland	33
4.2 Scheepvaartverkeer	35
4.2.1 Inleiding	35
4.2.2 Goederenvervoer per binnenvaart	36
4.2.3 Goederenvervoer naar lading	37

4.2.4	Containervervoer	38
4.3	Gebruikers vaarwegen	39
5	Streefbeeld binnenhavens en vaarwegen	41
5.1	Inleiding	41
5.2	Ruimtelijke ontwikkeling	41
5.3	Behoeftte aan natte terreinen	43
5.4	Infrastructurele ontwikkeling	44
5.5	Ontwikkeling goederenvervoer over water	45
5.6	Toekomstige ontwikkeling scheepvaartverkeer	47
5.6.1	Scheepvaartverkeer via de hoofdvaarwegen Zeeland	48
5.6.2	Containervervoer en verkeer via Zeeland	49
5.7	Toekomstig netwerk van vaarwegen	51
5.8	Ambities Zeeland	54
5.9	Streefbeeld kaart binnenhavens en vaarwegen	56
6	Knelpunten binnenhavens en vaarwegen	59
6.1	Inleiding	59
6.2	Knelpunten Binnenhavens	59
6.3	Knelpunten vaarwegen	61
7	Maatregelen binnenhavens en vaarwegen	65
7.1	Inleiding	65
7.2	Maatregelen binnenhavens	65
7.3	Maatregelen vaarwegen	66
7.4	Concrete vervolgstappen en mogelijke uitvoeringsprojecten	68
Bijlagen		69
	Projectteam netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen Zeeland	69
	Betrokken organisaties en personen bij netwerkanalyse	70
Bijlage Factsheets Binnenhavens		71
1.	Binnenhaven Middelburg	71
2.	Binnenhavens Schouwen-Duiveland	73
3.	Binnenhaven Noord-Beveland	75
4.	Binnenhavens Reimerswaal	79
5.	Binnenhavens Tholen	80
6.	Binnenhavens Hulst	81
7.	Binnenhavens Terneuzen	83
8.	Binnenhavens Kapelle	84
9.	Binnenhaven Goes	85
10.	Binnenhaven Borsele	86
11.	Binnenhaven Vlissingen	87
12.	Binnenhaven Sluis	88
	Knelpunten infrastructuur (Bron: NWA Zeeland)	89

Samenvatting

1. Aanleiding

De provincie Zeeland, Rijkswaterstaat Zeeland en Zeeland Seaports hebben gezamenlijk een netwerkanalyse voor de binnenhavens en vaarwegen in Zeeland opgesteld. Hierin wordt een visie gegeven op de bereikbaarheid van de binnenhavens en het gebruik van de vaarwegen in Zeeland. In een streefbeeld zijn de ambities voor een duurzaam netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland in de toekomst (2020) weergegeven, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen.

Aanleidingen voor de netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen Zeeland zijn de Actieprogramma's Binnenvaart en Goederenvervoer Zeeland, de beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie', de landelijke markt- en capaciteitsanalyse vaarwegen, de uitkomsten van de netwerkanalyse Zeeland en het Omgevingsplan Zeeland. Zeeland streeft naar de ontwikkeling van een duurzaam goederenvervoernetwerk, waarin vervoer over water via de vaarwegen en de bereikbaarheid van de economische centra (havens) zowel een belangrijke regionale als (inter)nationale functie hebben.

2. Huidig netwerk van binnenhavens en vaarwegen

Zeeland heeft door de eilandenstructuur een fijnmazig netwerk van vaarwegen en binnenhavens voor de beroepsvaart en de recreatievaart. De binnenhavens van Goes, Bruinisse, Zierikzee, Kamperland, Borsele, Kats, Sint Philipsland, Middelburg, Vlissingen, Schore, Wemeldinge, Breskens, Walsoorden, Terneuzen, Axelse Sassing, Sluiskil en Sas van Gent zijn voor de overslag van goederen via water belangrijk voor bedrijven in Zeeland.

De Westerschelde is de toegangspoort voor de zeehavens van Vlissingen en Terneuzen via zee. De Schelde-Rijn verbinding (70.000 binnenvaartschepen), het Kanaal door Zuid-Beveland (44.000 binnenvaartschepen) en Kanaal Gent-Terneuzen (54.000 binnenvaartschepen) zijn de hoofdstransportassen voor de binnenvaart voor de Zeeuwse havens en Gent en voor de mainports Antwerpen en Rotterdam. Deze verbindingen ontsluiten Zeeland en de mainports via het water met Duitsland, Vlaanderen en Frankrijk. Het Kanaal door Walcheren, Veerse Meer, Oosterschelde en Grevelingen zijn belangrijke verbindingen in Zeeland voor de binnenvaart (tussen de 2.000 en 6.000 schepen) van en naar de binnenhavens en de recreatievaart (ruim 30.000 schepen).

De binnenhavens in Zeeland hebben een belangrijke regionale functie voor de bouwsector als vestigingsplaats en overslaglocatie van de zand- en grindbedrijven en betoncentrales op de verschillende eilanden. Voor de agrarische sector zijn laad-loskades in de regio essentieel voor kostenefficiënt vervoer via water voor de boeren en agrarische bedrijven (afvoer van granen en aanvoer van meststoffen en veevoeder). Tevens zijn de binnenhavens belangrijk voor de aanvoer van aardolie en chemische producten en voor vervoer van grote stalen buizen via het water. In totaal wordt ruim 26 miljoen ton

goederen via de binnenvaart van en naar Zeeland vervoerd waarvan ruim 4 miljoen ton van en naar de binnenhavens, exclusief de zeehavens (bron: CBS). Indien via de havens in Zeeland niet meer ruim 26 miljoen ton goederen per binnenvaart kunnen worden vervoerd, dan zal het aantal vrachtwagenbewegingen in de regio met ongeveer 900.000 per jaar toenemen; dit zijn 3.000 volle vrachtwagens per dag. De directe werkgelegenheid van de Zeeuwse zee- en binnenhavens bedraagt ongeveer 16.000 werkzame personen met een toegevoegde waarde van bijna 4 miljard euro in 2006 (bron: Havenmonitor 2006).

3. Streefbeeld: toekomstig netwerk van binnenhavens

Zeeland wil de vooraanstaande regionale en internationale functie van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen behouden en versterken. Voor het realiseren van een duurzaam goederenvervoernetwerk in Zeeland heeft vervoer over water en de bereikbaarheid van de havens een essentiële functie nu en in de toekomst.

Zeeland wil de huidige laad- en loskades zoveel mogelijk behouden, waar mogelijk opwaarderen en multifunctioneel gebruiken om in de toekomst ook goederen via water van en naar de steden te kunnen vervoeren. Met de aanleg van een nieuw regionaal nat bedrijventerrein voor de huidige en nieuwe watergebonden bedrijven wordt ruimte en faciliteiten geboden voor vervoer over water.

De initiatieven voor containerterminals in Vlissingen zijn vooral succesvol met vervoer via de binnenvaart en goede binnenvaartfaciliteiten zoals overslagvoorzieningen, wacht- en ligplaatsen. De nieuwe Seine-Schelde verbinding biedt kansen voor watergebonden bedrijven in Terneuzen en de Kanaalzone voor vervoer via het water van en naar Frankrijk.

In de scenario's van de planbureaus en trendanalyse komt naar voren dat in Zeeland het goederenvervoer over water zal toenemen. Het containervervoer tussen Antwerpen en Rotterdam zal met de nieuwe terminals in beide mainports meer dan verdubbelen. Met name het containervervoer van en naar Vlissingen zal met de initiatieven van de terminals met meer dan 1 miljoen TEU toenemen via het Kanaal door Zuid-Beveland (bron: MER WCT, 2006). Het container- en bulkvervoer via deze verbinding zal ook stijgen door de kansen van de Schelde-Seine verbinding via Terneuzen (bron: KBA Kanaalzone Gent-Terneuzen, 2008). Bovendien zal het regionale natte bedrijventerrein in Zeeland bijdragen aan meer vervoer over water (bron: Marktscan nat bedrijventerrein, 2007).

De toename in het vervoerd volume via de vaarwegen leidt enerzijds tot meer binnenvaartbewegingen (vooral in de containervaart) en wordt anderzijds deels opgevangen door de schaalvergroting in de binnenvaart. De verwachting is dat de intensiteiten op het Zeeuwse vaarwegennet met minimaal 10.000 extra scheepsbewegingen toenemen. De druk op de capaciteit van de sluizen in Zeeland neemt verder toe door het extra scheepsverkeer en de grotere (vooral bredere) schepen.

Provincie Zeeland wil een coördinerende rol spelen in het versterken van het regionale en internationale netwerk van binnenhavens en vaarwegen. De partijen in Zeeland zetten samen in op het stimuleren van meer vervoer over water door het wegnemen van infrastructurele knelpunten en ontwikkelen van regionale faciliteiten voor de op- en overslag van goederen.

De provincie heeft samen met Rijkswaterstaat Zeeland, Zeeland Seaports, de gemeenten, Kamer van Koophandel, bedrijven en betrokken partijen in de visie op het netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland de volgende ambities geformuleerd:

Binnenhavens en vaarwegen in Zeeland worden beschouwd als **één netwerk** en zijn onderdeel van en onder invloed van (ontwikkelingen in) het **regionale, landelijke en internationale netwerk**.

Binnenhavens

- Het behouden en ontwikkelen van het netwerk van binnenhavens in Zeeland voor de vestiging van watergebonden bedrijven gericht op:
 - **opwaarderen** van haven- en kadefaciliteiten in o.a. Bruinisse, Wemeldinge, Schore, Walsoorden
 - **herstructurering** van natte terreinen in o.a. Middelburg en Vlissingen
 - **instandhouden** van **openbare laad-loskades** op de eilanden in Zeeland voor de aanvoer van zand en grind en afvoer van agrarische producten (o.a. Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland)
- Realisatie van een (nieuw) **regionaal bedrijventerrein** voor huidige en nieuwe watergebonden bedrijven gelegen langs de hoofdtransportassen via weg (A58) en water (Kanaal door Zuid-Beveland).
- **Toekomstgericht** duurzaam netwerk van **kadevoorzieningen** voor behoud van waterontsluiting van **binnensteden** voor **multifunctioneel gebruik** zoals beroepsvaart, passagiersvaart, evenementen, toekomstige distributie en collectie van goederen via de binnenvaart van en naar de Zeeuwse steden.
- Ontwikkelen van **binnenvaartgebonden locaties** in de **Kanaalzone Gent-Terneuzen** om de kansen van de toekomstige Seine-Schelde verbinding te benutten en watergebonden bedrijven te faciliteren.
- **Regionale afstemming** van ontwikkeling van terreinen aan water voor **werken, recreëren en wonen**.

Vaarwegen

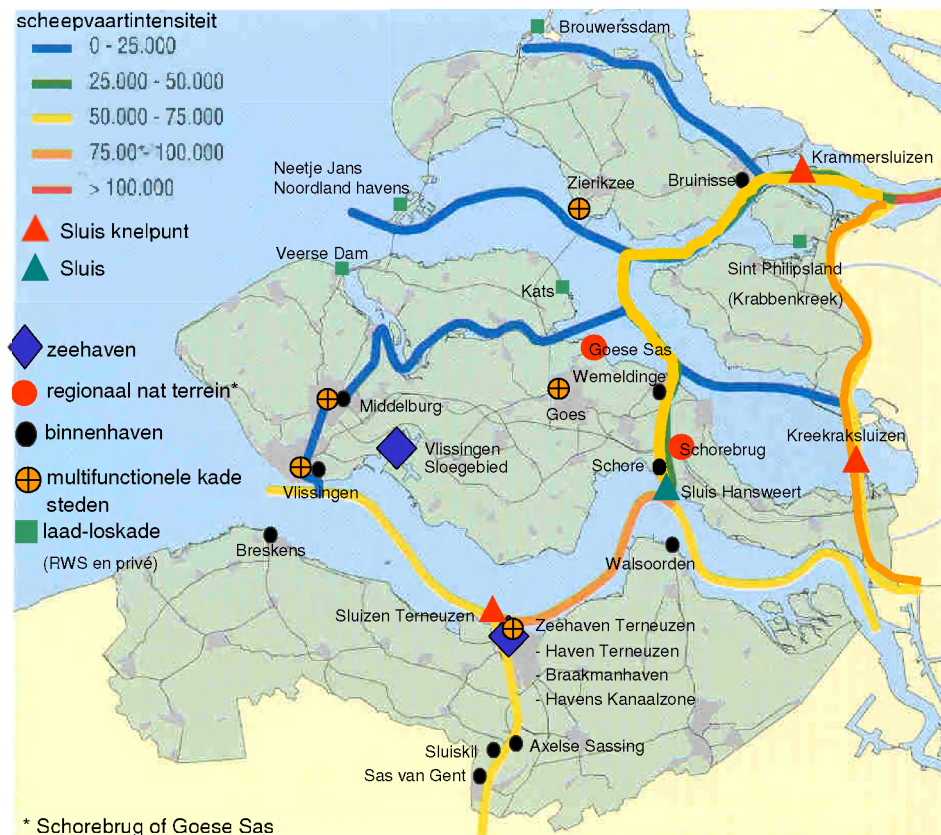
- Aanpakken van de capaciteits**knelpunten** van de sluizen **Kreekrak, Krammer en Terneuzen** op (doorgaande) hoofdvaarwegen in het Rijn-Schelde Delta gebied. Gebruikers en beheerders van de vaarwegen gaan samen voor:
 - 'slim beheer en gebruik' van de sluizen via **dynamisch verkeersmanagement**
 - uitwisseling van **informatie** tussen partijen in de **keten** voor optimalisering **route**
 - **uitbreiding** van de **capaciteit van de sluizen**
- **Op orde hebben en houden** van **onderhoud en beheer** hoofdvaarwegen en overige vaarwegen, de toegang tot en de diepgang van de havens, in gezamenlijk overleg tussen beheerders en gebruikers.
- Benutten van mogelijke beschikbare capaciteit in **wacht- en ligplaatsen** voor binnenvaartschepen in Zeeland en met name Vlissingen in de nabijheid van de haven, de kade en de kunstwerken.
- De **bereikbaarheid** van binnenhavens is voor de toekomst **gewaarborgd via water, weg en spoor**.

Het streefbeeld dient als leidraad voor het duurzaam oplossen van huidige en toekomstige knelpunten in Zeeland. Willen de (internationale) bedrijven en binnenvaartsector in de toekomst gebruik kunnen maken van de vaarwegen en binnenhavens dan zullen, gezien de groei van de goederenstromen en omvorming van laad-loskades, de huidige en toekomstige knelpunten moeten worden aangepakt. Het oplossen van de middellange termijn knelpunten (tot 2020) hebben, evenals de verkenning naar duurzame maatregelen voor knelpunten op de lange termijn, prioriteit voor Zeeland. Voor de concurrentiepositie van de mainports Rotterdam en Antwerpen, de (internationale) bedrijven en binnenvaart is verbetering van het netwerk van vaarwegen in Zeeland noodzakelijk. In figuur 0.1 is het streefbeeld van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland weergegeven.

4. Knelpunten en maatregelen

Het huidige netwerk van binnenhavens en vaarwegen staat onder druk door de omvorming van laad-loskades en binnenhavens in de Zeeuwse kernen naar een recreatie-/woonfunctie, gebrek aan ruimte voor watergebonden bedrijven, veroudering van haven- en kadefaciliteiten en de toenemende wachttijden voor schepen bij de sluizen in Zeeland.

Figuur 0.1 Toekomstig netwerk binnenhavens en vaarwegen in Zeeland



Voor het toekomstige netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland zijn maatregelen op korte en lange termijn noodzakelijk voor betere bereikbaarheid via water:

- behouden en faciliteren van minimaal één tot twee laad-loskades per eiland
- het ontwikkelen van een nieuw regionaal nat bedrijventerrein in Zeeland
- dynamisch verkeersmanagement waarbij betere benutting van informatie tussen ketenpartijen over vervoer binnenvaart (optimalisering route) plaatsvindt en gebruikers worden geïnformeerd over route en status van objecten met als doel een betere informatievoorziening en benutting van de capaciteit
- het oplossen van de capaciteitsknelpunten sluisen Terneuzen, Kreekrak en Krammer
- opwaarderen (vernieuwen, verlengen, multifunctioneel maken) van verouderde kades
- benutten van fysieke en geluidruimte op nat terrein voor watergebonden bedrijven

Een belangrijk aandachtspunt is de onderlinge afstemming op regionaal niveau tussen:

- gemeenten en provincie over de realisatie van het netwerk van binnenhavens
- beheerders en gebruikers van vaarwegen en binnenhavens over 'slimmer benutten'
- partijen in de keten over uitwisseling van informatie voor optimaliseren route(plan)
- bestuurders in Zeeland met plannen voor wonen, werken en recreëren aan het water

Provincie Zeeland zal als coördinator de afstemming tussen partijen bevorderen en samen met de gemeenten, bedrijven, Rijkswaterstaat Zeeland en Zeeland Seaports werken aan het realiseren van de ambities voor Zeeland. Partijen dienen de verantwoordelijkheid te nemen voor het uitvoeren van maatregelen, die bijdragen aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van Zeeland en meer vervoer van goederen door bedrijven in de regio via het toekomstgerichte netwerk van binnenhavens en vaarwegen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Zeeland werkt aan het versterken van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen

Voor het realiseren van een duurzaam goederenvervoernetwerk in Zeeland speelt de binnenvaart een belangrijke rol. De provincie, Rijkswaterstaat Zeeland, Zeeland Seaports en bedrijven geven aan het vervoer over water te willen stimuleren en te faciliteren in Zeeland. De omvorming van laad-loskades in verschillende kernen naar een recreatie-/woonfunctie, de plannen voor een nieuw nat regionaal bedrijventerrein in Zeeland, de grootschalige ontwikkelingen in de zeehavens op het gebied van containerfaciliteiten, de infrastructurele knelpunten (sluizen) en nieuwe verbindingen (Seine-Schelde) geven aan dat op lokaal, regionaal, nationaal en grensoverschrijdend niveau ontwikkelingen spelen die vragen om een visie op binnenhavens en vaarwegen in Zeeland. Daarin staat een integrale en gezamenlijke aanpak voorop, waarin ruimtelijke, economische, infrastructurele en milieuontwikkelingen worden afgewogen voor versterking van het netwerk.

Binnenhavenvisie voor waarborgen kwaliteit bereikbaarheid economische centra

In het Actieprogramma Goederenvervoer Zeeland en Actieprogramma Binnenvaart is het opstellen van een binnenhavenvisie één van de aandachtspunten voor het verbeteren van bereikbaarheid van de regio. Het behouden en ontwikkelen van de grote en kleine binnenhavens is belangrijk voor het versterken van de regionale economische structuur van Zeeland. De kansen en knelpunten voor zowel de grootschalige zeehavens van Terneuzen en Vlissingen als voor de kleinschalige binnenhavens in Zeeland vragen om keuzes vanuit (inter)regionaal perspectief.

Provincie Zeeland zet in op het stimuleren van meer vervoer over water door het wegnemen van infrastructurele knelpunten en het ontwikkelen van regionale faciliteiten voor de op- en overslag van goederen (in combinatie met andere modaliteiten).

Vaarwegenvisie voor ontwikkeling groei goederenvervoer via betrouwbare verbindingen

Zeeland beschikt over een grensoverschrijdend netwerk van vaarwegen en binnenhavens voor het faciliteren van het vervoer van goederen van en naar de belangrijke economische centra in de regio. De bedrijven in de Zeeuwse zeehavens en de kleinere binnenhavens maken gebruik van de goede verbindingen via water, spoor, ondergrondse infrastructuur en weg. Tevens vindt over het vaarwegennet van Zeeland het vervoer van goederen per binnenvaart plaats van, naar en tussen de zeehavens Antwerpen en Rotterdam en het achterland. Het netwerk van vaarwegen en havens in Zeeland heeft naast een regionale functie ook een belangrijke (inter)nationale functie die vraagt om een grensoverschrijdende visie een aanpak.

De capaciteit van het vaarwegennetwerk in Zeeland en met name de sluizen staat onder druk door de ontwikkeling van het goederenvervoer per binnenvaart, de toenemende schaalvergroting in de scheepvaart en de ontwikkeling van containerterminalfaciliteiten in de havens van Vlissingen, Rotterdam en Antwerpen.

Met het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer geeft Zeeland invulling aan de huidige en toekomstige kwaliteit van de transportverbindingen voor de economische centra waarbij rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in en buiten Zeeland. De verdere schaalvergroting en groei in de binnenvaart, de ontwikkeling van containerfaciliteiten in Zeeland en in de corridor Antwerpen-Rotterdam, de verbetering van de toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen en ontwikkeling van de Seine-Schelde corridor leidt tot kansen maar ook knelpunten voor het vaarwegennetwerk van Zeeland.

Rijkswaterstaat Zeeland is al bezig met onderzoek naar het efficiënter benutten van de sluizencomplexen in Zeeland. Aangezien de aanpak van infrastructurele knelpunten veel tijd en (grensoverschrijdende) afstemming vergt is het belangrijk dat Zeeland een visie geeft op het vaarwegennetwerk en de prioritaire aandachtspunten op de agenda zet en houdt.

Quick wins vaarwegen: bereikbaarheid binnenhavens

In de beleidsbrief “Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart” geeft het kabinet aan wat het wil doen aan stimulering van vervoer over water en het behouden van het netwerk van binnenhavens. Uit de Landelijke Markt en Capaciteits Analyse Vaarwegen (LMCA Vaarwegen) blijkt dat de binnenhavens een kritische succesfactor zijn voor de binnenvaart en de bereikbaarheid van de economische centra in de regio.

Het kabinet heeft € 55 mln plus € 7 mln beschikbaar gesteld voor een rijksbijdrage aan regionale infrastructuur van binnenhavens en de toegangs(vaar)wegen ervan (quick wins). Regionale overheden (provincie of stadregio) kunnen in aanmerking komen voor een rijksbijdrage aan de quick wins. Voorwaarde voor quick wins is dat het gaat om infrastructuur in beheer van regionale overheden (niet bedrijven). De provincie dient te beschikken over een netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen. De regio moet een streefbeeld opstellen voor verdere versterking en ontwikkeling van binnenhavens, en aangeven welke keuzes daarbij worden gemaakt. Aan de streefbeelden worden maatregelen verbonden die vervolgens worden vertaald in quick wins.

Netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen Zeeland

Met deze netwerkanalyse voor de binnenhavens en vaarwegen wil provincie Zeeland samen met betrokken partijen concreet aan de slag met uitvoeringsprojecten. Deze projecten zijn gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische centra van de regio en het optimaliseren van het gebruik van het vervoer over water op de korte en lange termijn. Belangrijk is dat op basis van de gezamenlijke visie elke partij vanuit de eigen rol projecten uitvoert, die bijdragen aan de ontwikkeling van de binnenhavens en vaarwegen in Zeeland.

Deze netwerkanalyse is voor de betrokken partijen in Zeeland een visie op het toekomstig netwerk van binnenhavens en vaarwegen waarin, rekening houdend met ontwikkelingen, keuzes worden gemaakt voor behoud en ontwikkeling van het netwerk in Zeeland.

Tevens dient de netwerkanalyse als input voor het indienen van quick wins door de provincie Zeeland voor 1 oktober 2008 bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

1.2 Doelstelling

Het goed functioneren van binnenhavens is een belangrijke factor voor de concurrentiepositie van de binnenvaart. Tevens draagt een intensiever gebruik van de vaarwegen bij aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen over de weg. Provincie Zeeland streeft naar een duurzaam vervoersnetwerk waarin de kwaliteit van de multimodale bereikbaarheid van de regio wordt verbeterd. De binnenhavens zijn belangrijke knooppunten voor de regionale economische structuur. Een voorwaarde voor het benutten van de potenties van de binnenhavens en vaarwegen is dan een gezamenlijke aanpak en visie van provincie, Rijkswaterstaat en Zeeland Seaports samen met Kamer van Koophandel, gemeenten, belangenorganisaties en bedrijfsleven in Zeeland.

Het doel van het project is als volgt geformuleerd:

In beeld brengen van het huidige en toekomstig netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland, benoemen van kansen en knelpunten en formuleren van concrete uitvoeringsprojecten (basis voor quick wins) voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenhavens.

De netwerkanalyse voor de binnenhavens en vaarwegen in Zeeland heeft meerdere subdoelstellingen: Deze zijn als volgt geformuleerd:

1. Analyse van economische en logistieke belang van binnenhavens;
2. Opstellen van een streefbeeld;
3. Uitvoeren van een knelpuntenanalyse;
4. Opstellen van een maatregelenpakket met concrete maatregelen;
5. Formuleren van concrete uitvoeringsprojecten;
6. Vooruitblikken vervolgfase.

1.3 Leeswijzer

Dit concepteindrapport geeft inzicht in het huidige en toekomstige netwerk van binnenhavens en vaarwegen. In hoofdstuk twee worden de ruimtelijk-economische structuur en het netwerk van infrastructuur in Zeeland beschreven. In hoofdstuk drie wordt inzicht gegeven in het huidige netwerk van binnenhavens. Per binnenhaven worden de belangrijkste kwantitatieve en kwalitatieve kenmerken toegelicht. De factsheets met informatie over de binnenhavens van de gemeenten zijn in de bijlage opgenomen. In hoofdstuk vier wordt het huidige netwerk van vaarwegen in kaart gebracht met de belangrijkste corridors voor het vervoer over water van, naar en door Zeeland. In hoofdstuk vijf is kort een aantal ontwikkelingen beschreven die de basis is voor de ambities van Zeeland voor de ontwikkeling van de binnenhavens en vaarwegen. Het streefbeeld van het gewenste netwerk van binnenhavens en vaarwegen voor Zeeland geeft aan welke keuzes de regio maakt voor de ontwikkeling van de binnenhavens en vaarwegennet. In hoofdstuk zes worden de knelpunten benoemd voor de binnenhavens en vaarwegen om het streefbeeld te kunnen realiseren. Tenslotte worden in hoofdstuk zeven de oplossingen voor de knelpunten uitgewerkt in maatregelenpakketten en vertaald in mogelijke uitvoeringsprojecten (quick wins). Tevens wordt een aanzet gedaan voor het nemen van vervolgstappen door de betrokken partijen in Zeeland om de ambities voor het netwerk van binnenhavens en vaarwegen waar te maken.

2 Ruimtelijk-economische structuur Zeeland

2.1 Ruimtelijk-economische structuur

Zeeland kenmerkt zich door de eilandenstructuur en het landelijke karakter. Daarnaast kent de provincie een aantal grotere steden. Middelburg, Vlissingen, Terneuzen en Goes vormen het regionaal stedelijk netwerk. Zeeland onderscheidt zich tevens van andere regio's in Nederland door de grensoverschrijdende samenwerking met regio's in België zoals met Gent in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Voor de economie van Zeeland zijn de ontwikkeling van de havens van Vlissingen en Terneuzen, de recreatie en toerisme en de landbouw en visserij van groot belang.

Wat Zeeland zo uniek maakt, is het water. Gerelateerd aan dat water herbergt Zeeland drie functies die van (inter)nationaal belang zijn: de havens, de recreatie en de natuurwaarden.

De Zeeuwse havens van Vlissingen en Terneuzen vormen samen de derde haven van Nederland. De havens hebben een belangrijke economische functie met een concentratie van industriële en logistieke bedrijven met internationale activiteiten. De havens in het Westerscheldebekken vormen een waternverbinding voor de drie belangrijkste metropolitane gebieden in de Rijn-Schelde Delta met verbindingen tussen de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. De havens vormen met deze strategische ligging een logistiek knooppunt voor de distributie van goederen via zee, binnenwater, spoor en weg. Met jaarlijks meer dan een miljoen toeristen en recreanten is de recreatie voor Zeeland een belangrijke functie. Zeeland trekt met haar stranden elke zomer grote aantallen bezoekers, zowel dagjesmensen als verblijfsrecreanten. Ook de recreatievaart op de binnenwateren en van en naar de jachthavens is voor Zeeland belangrijk.

Zeeland beschikt over waardevolle landschappen waarbij de Westerschelde naast zijn economische betekenis ook een natuurlijke functie heeft. Ook de Oosterschelde is een natuurgebied van Europese allure.

De provincie Zeeland heeft een bijzondere ligging in de Rijn-Schelde Delta. De Rijn-Schelde Delta is een gebied met grote verscheidenheid aan ruimtelijke en economische kwaliteiten en bovenal een gebied met een grensoverschrijdend karakter. Daarnaast kenmerkt het gebied zich door het ecologische ('groen-blauwe') karakter afgewisseld door het industriële karakter van de vele zeehavens, waaronder de Zeeuwse havens. Zeeland ligt als relatief open gebied aan zee met een geconcentreerd stedelijk netwerk tussen de beide verstedelijkte gebieden van Rotterdam en Antwerpen.

2.2 Infrastructuur

2.2.1 Inleiding

Het infrastructuurnetwerk van Zeeland wordt gekenmerkt door een aantal belangrijke infrastructurele toegangspoorten via zee, binnenwater, spoor en weg. Deze toegangspoorten zijn bepalend voor de goederenstroombewegingen van en naar de belangrijkste economische centra in Zeeland. Tevens zijn de toegangspoorten via zee (Westerschelde) en binnenwateren (Schelde-Rijnverbinding) essentieel voor het internationale goederenvervoer via water van en naar de Zeeuwse havens en de zeehavens van Antwerpen, Gent en Rotterdam. De corridor Antwerpen – Rotterdam vormt in de Rijn-Schelde Delta een belangrijke Noord-Zuidas via weg, water en spoor voor vervoer van personen en goederen.

2.2.2 Vaarweginfrastructuur

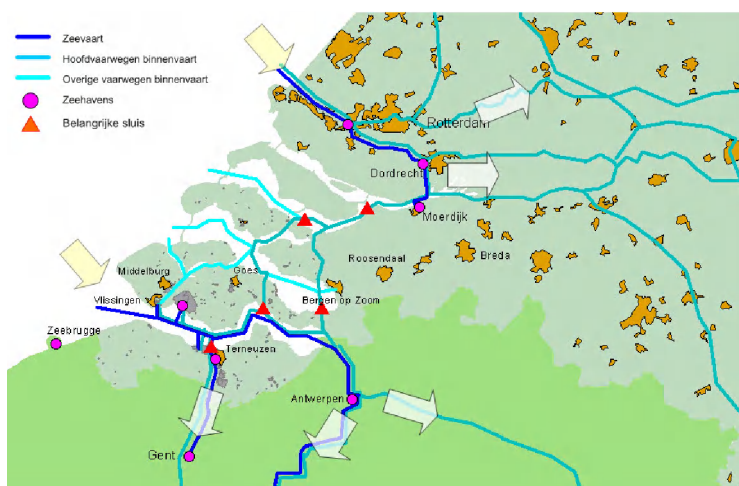
Zeeland heeft een goede waterinfrastructuur, zowel via zee als via de binnenwateren. De Westerschelde is de belangrijkste waterweg voor de zeevaart maar ook voor de binnenvaart van en naar de Zeeuwse en Vlaamse havens. De zeeschepen, kustvaartschepen en binnenvaartschepen kunnen de havens van Vlissingen en Terneuzen en de havens langs het Kanaal Gent – Terneuzen goed bereiken.

Voor het binnenvaartvervoer van en naar Zeeland is het Kanaal door Zuid-Beveland (sluis Hansweert) via Oosterschelde, Grevelingen (Krammersluizen) en Hollands Diep (Volkeraksluizen) de belangrijkste vaarweg. Bovendien is het Kanaal Gent-Terneuzen belangrijk voor het goederenvervoer van en naar de havens van Terneuzen, Sas van Gent en Gent.

De Schelde-Rijnverbinding (Kreekraksluizen) is vooral belangrijk voor het goederenvervoer tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen en het vervoer via de Rijn tussen mainports en het Europese achterland.

Door de (eilanden)structuur van Zeeland zijn de meeste regio's goed bereikbaar via water en is bijna elke gemeente aangesloten op het netwerk van vaarwegen in Zeeland.

Figuur 2.1 Vaarweginfrastructuur Zeeland (Bron Transport Economisch Onderzoek Zeeland, 2004)



2.2.3 Weginfrastructuur

Het goederenvervoer over de weg concentreert zich op de oost-west verbinding via Rijksweg A58 (Bergen op Zoom – Vlissingen) en noord-zuid verbinding via de N62 (Westerscheldetunnel). Deze congestievrije verbindingen ontsluiten de zeehavens en de grote steden in Zeeland. Tevens sluit de A58 direct aan op de noord-zuid verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen en Bergen op Zoom – Duitsland. Via de wegen in Zeeuws-Vlaanderen wordt aangesloten op Gent en de verbinding Zeebrugge – Antwerpen.

De Westerscheldetunnel (N62) sluit ter hoogte van de haven van Vlissingen via de Sloeweg aan op de A58 en ter hoogte van de haven van Terneuzen (brug bij Sluiskil) via de Tractaatweg aan op de N61.

De A58 wordt gekenmerkt als nationale stroomfunctie. De N62 heeft een regionale stroomfunctie evenals de N59 en N57. Voor het goederenvervoer is tevens de verbinding van en naar Zeebrugge van belang via de N61 en N58.

De overige verbindingen over de weg hebben een functie voor het regionale vervoer van goederen van en naar Zeeland. Voor het recreatief verkeer zijn de A58 maar ook de N59 (via Zierikzee) en N57 (Dammenroute) belangrijke verbindingen naar de kust van Zeeland.

Figuur 2.2 Weginfrastructuur Zeeland (Bron Transport Economisch Onderzoek Zeeland, 2004)

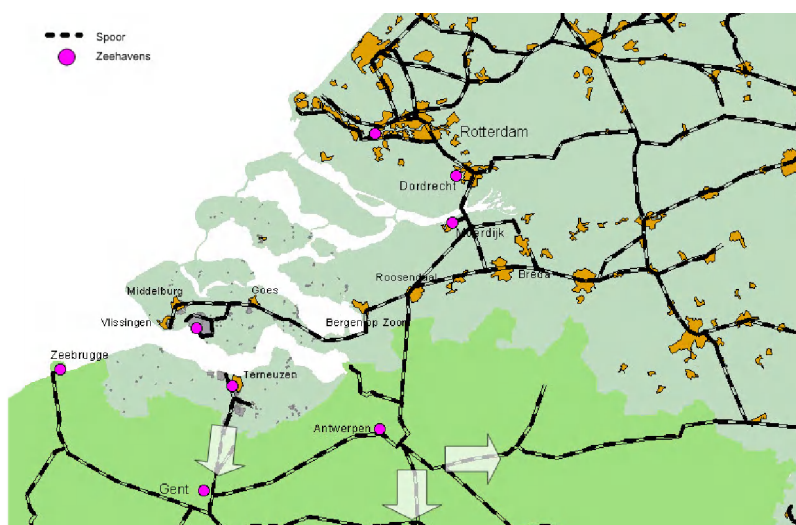


2.2.4 Spoorinfrastructuur

De havens van Vlissingen en Terneuzen sluiten aan op de internationale hoofdasen. De haven van Vlissingen-Oost is via het goederenspoor binnen het havengebied goed ontsloten en ook beschikken de meeste bedrijven over een eigen spooraansluiting. Dit goederenspoor sluit via de Sloelijn aan op het hoofdspoor Vlissingen – Roosendaal. Via Roosendaal kan aangesloten worden op de internationale spooras Rotterdam – Antwerpen en richting Ruhrgebied en Zuid-Europa.

De bedrijven in de haven van Terneuzen en aan de rechteroever van Kanaal Gent-Terneuzen worden ontsloten via een goederenspoor aan de rechterkant van het Kanaal. Dit goederenspoor sluit via de brug bij Sluiskil aan op het spoortraject Terneuzen – Zelzate – Gent (lijn 55) dat ligt op de linkeroever van het Kanaal. Het fabriekscomplex van Dow Benelux dat gelegen is in de Braakmanhaven (linkerkant van Kanaal) heeft een eigen spooraansluiting en takt zonder kanaalkruising aan op het goederenspoor richting Gent. Via Gent kan worden aangesloten op de hoofdassen naar Antwerpen en Noord-Frankrijk en verder Europa in.

Figuur 2.3 Spoorinfrastructuur Zeeland (Bron Transport Economisch Onderzoek Zeeland, 2004)



2.2.5 Bereikbaarheid binnenhavens

De meeste binnenhavens zijn goed bereikbaar via het water en de weg. De binnenhavens als onderdeel van de zeehavens hebben goede achterland verbindingen via water (voor grote zeeschepen en binnenvaartschepen), spoor en weg en sluiten aan op de internationale hoofdassen. Een aantal binnenhavens zoals Goes en Zierikzee hebben beperkingen in breedte of diepgang voor schepen in de toegang naar de havens. De binnenhavens in de kleinere kernen zijn veelal via het regionale wegennet ontsloten waarbij de aansluiting van de haven op de weg soms een probleem is doordat het vrachtverkeer dwars door de kern moet van en naar de haven.

De bedrijven in de binnenhavens beschikken veelal over eigen kades en overslagvoorzieningen. Een aantal gemeenten heeft een openbare kade waar bedrijven (die niet aan het water liggen) gebruik van kunnen maken. De kades zijn in beheer van zowel gemeenten, Rijkswaterstaat (werkhavens en Wemeldinge en Brekens), Waterschap Zeeuwse Eilanden (Schore) en private bedrijven (Kats en Krabbenkreek) die de kade mogen exploiteren.

In tabel 2.1 is de bereikbaarheid van de binnenhavens in Zeeland samengevat.

Tabel 2.1 Infrastructuur binnenhavens

Havens	Water	CEMT klasse	Weg	Spoor
Zeehaven Terneuzen	Kanaal Gent Terneuzen	Klasse VIb	N62, N252	Ja
Zeehaven Vlissingen	Aanlooproute naar Westerschelde	Klasse Va	A58, N254, N62	Ja
Vlissingen Binnen- en Buitenhaven + kade Oost-Souburg	Kanaal door Walcheren	Klasse Va	A58, N261, N288	nee
Axelsche Sassing	Zijkanaal C naar Axelsche Sassing	Klasse Va	N62	
Middelburg	Kanaal door Walcheren	Klasse Va	N57, A58	nee
Goes	Goesche Sas	Klasse III (Max 75 m)	A58, N256	nee
Zierikzee	Aanlooproute naar Oosterschelde	Klasse II (Max 50 m)	N59, N256	nee
Bruinisse	Zijpe	Klasse VIb	N59	nee
Schore	Kanaal door Zuid-Beveland	Klasse VIb	A58	nee
Wemeldinge	Kanaal door Zuid-Beveland	Klasse VIb	N670	nee
Sint Philipsland	Krabbenkreek	Klasse IV	N257	nee
Kats	Oosterschelde	Klasse VIb	N256	nee
Kamperland	Vaarwater naar Veerse Meer	Klasse IV	N255	nee
Walsoorden	Westerschelde	Klasse VIc	Rijksweg 60	nee
Breskens	Aanlooproute naar Westerschelde	Klasse Va (Max 95 m)	N58	nee

3 Binnenhavens Zeeland

3.1 Binnenhavens Nederland

3.1.1 Definitie binnenhaven

Een binnenhaven voorziet bedrijven in een wateraansluiting, zodat goederen via binnenschepen kunnen worden aan- en/of afgevoerd. In het rapport Blue Ports; knooppunten voor de regionale economie (TNO, 2004) wordt een binnenhaven gedefinieerd als: een goederenoverslagpunt of terminal alsmede de aan deze overslagfaciliteit verbonden bedrijventerreinen en bedrijvigheid. Een binnenhaven wordt vereenzelvigd met een vestiging in een gemeente en heeft drie functies:

1. een knooppunt in transportketens
2. een vestigingsplaats voor industrie, dienstverlening en onderdeel van clusters
3. een onderdeel van (internationale) productienetwerken.

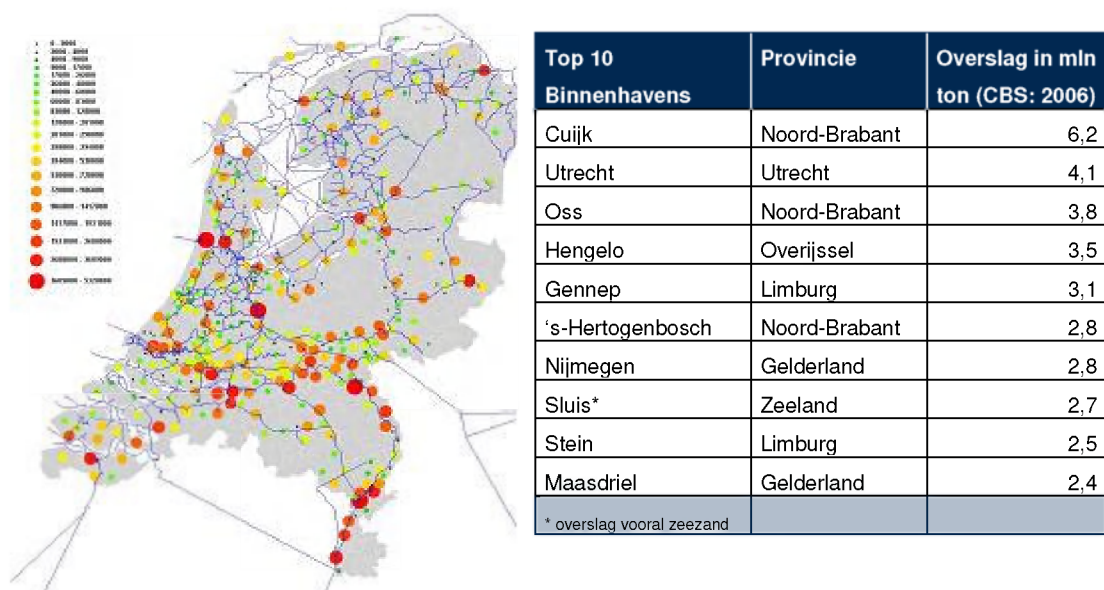
Deze definitie onderstreept dat een binnenhaven meer is dan een alleen een goederenoverslagpunt of terminal (inclusief overslag voorzieningen). Een goederenoverslagpunt maakt onderdeel uit van een binnenhaven. Naast overslag is ook veel productie aan de binnenhaven gerelateerd. Deze productiebedrijven hoeven niet direct in de binnenhaven te zijn gevestigd, maar kunnen wel gebruik maken van de overslagfaciliteiten. De binnenhaven heeft dan ook een belangrijke regionale economische uitstraling.

3.1.2 Omvang Nederlandse binnenhavens

Nederland heeft een fijnmazig vaarwegennet waardoor in ruim tweehonderd gemeenten goederen via het water worden overgeslagen. Om het belang van binnenhavens te bepalen is de hoeveelheid overgeslagen goederen via de binnenvaart als uitgangspunt genomen. Overslag wordt gemeten door de tonnages van laden en lossen te sommeren.

In 2006 is in totaal ongeveer 385 miljoen ton goederen overgeslagen vanuit de binnenvaart (Bron: CBS voorlopige cijfers). Daarvan wordt ongeveer 250 miljoen ton per binnenvaartschip van en naar de Nederlandse zeehavens vervoerd. In 2006 zijn er ongeveer 50 binnenhavens die meer dan 1 miljoen ton per jaar goederen hebben overgeslagen via de binnenvaart. De provincie Zeeland heeft één gemeente in de top 10 van omvangrijkste binnenhavens in Nederland. Dit betreft de gemeente Sluis (vanwege overslag van zeezand op zee) op de achtste positie. Na Rotterdam en Amsterdam zijn Terneuzen en Vlissingen de zeehavens met de grootste overslag van goederen per binnenvaart in tonnen.

Figuur 3.1 Classificatie binnenhavens totale overslag goederen per binnenvaart, gemeten in tonnen (Bron: TNO, 2004)



Provincie Zeeland heeft in totaal 12 gemeenten met binnenhavens die in 2006 in totaal 26,6 miljoen ton goederen overslaan per binnenvaart (Bron: CBS en gemeenten).

3.2 Binnenhavens Zeeland

3.2.1 Aantal en omvang

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de gemeenten in de provincie Zeeland die over één of meerdere binnenhavens beschikken. Tevens is per gemeente de totale overslag weergegeven op basis van gegevens van CBS.

Tabel 3.1 Overzicht binnenhavens per gemeente en overslag in 2006 (Bron: CBS voorlopige cijfers)

Gemeente	Binnenhavens	Overslag (ton) x1.000 ton CBS	Type haven
Terneuzen	Terneuzen, Westdorpe, Sas van Gent, Sluiskil	10.400	Bulk en stukgoed, containers ZCT
Vlissingen	Sloehaven, Vlissingen binnen- en buitenhaven	9.300	Bulk en stukgoed
Sluis	Breskens	700	bulk
Middelburg	Middelburg	600	Bulk + stukgoed
Schouwen-Duiveland	Zierikzee, Bruinisse	500	Bulk + stukgoed
Kapelle	Wemeldinge, Schore	500	bulk
Goes	Goes	400	bulk
Hulst	Walsoorden	300	bulk
Borsele	Borsele, Hoedekenskerke	200	bulk
Noord-Beveland	Kamperland, Kats	100	bulk
Tholen	Krabbenkreek	100	bulk
Sluis en Reimerswaal	Overslag van zeezand direct op zee	3.500	zeezand
Zeeland totaal		26.600	

In totaal wordt in 2006 in de binnenhavens van Zeeland 26,6 miljoen ton overslag van allerlei soorten goederen per binnenvaart aan- en afgevoerd (Bron: CBS). De Zeeuwse binnenhavens hebben een overslag van bijna 20 miljoen ton via de binnenvaart en de overige Zeeuwse binnenhavens een overslag van ongeveer 7 miljoen ton per binnenvaart.

Op basis van de gegevens van Zeeland Seaports wordt in de zeehavens van Vlissingen (17,5 mln ton) en Terneuzen (bijna 12 mln ton) in totaal 29,4 miljoen ton goederen per binnenvaart overgeslagen in 2006, bijna evenveel als via de zeevaart (30,2 mln ton). In de afgelopen tien jaar is de overslag per binnenvaart van en naar de zeehavens flink toegenomen van 20 mln ton in 1996 naar ruim 29 miljoen ton in 2006.

De binnenhavens in de gemeente Terneuzen is met 10,4 miljoen ton overslag van goederen per binnenvaart de grootste binnenhaven van Zeeland, gevolgd door Vlissingen met 9,3 miljoen ton overslag. Als deze twee zeehavens buiten beschouwing worden gelaten, komen de gemeenten Sluis en Reimerswaal naar voren als belangrijke binnenhavens in Zeeland met een overslag van meer dan 1 miljoen ton. Dit betreft echter de overslag van zeezand dat niet via een kade wordt overgeslagen maar wel door CBS wordt geregistreerd als overslag.

In de cijfers van CBS zijn voor de gemeente Sluis en Reimerswaal de overslag van zeezand op het water opgenomen. Deze overslag wordt niet via de binnenhavens overgeslagen maar via overslag op zee (zonder kade) direct verder wordt vervoerd per binnenvaartschip landinwaarts of naar een locatie in Zeeland.

Via de binnenhavens in Zeeland wordt in totaal bijna 2 maal zoveel producten geladen (17,2 mln ton) als dat er wordt gelost (9,7 mln ton). Dit komt vooral door de functie van de zeehavens waar goederen worden aangevoerd via zee en verder worden vervoerd per binnenvaartschip naar het Europese achterland.

De belangrijkste goederen die worden overgeslagen zijn ruwe materialen en bouwmaterialen zoals zand en grind. De invloed van de zeehavens Terneuzen en Vlissingen is groot in de grote diversiteit aan goederen die via de binnenvaart wordt overgeslagen (zie tabel 3.2).

Tabel 3.2 Overslag Zeeuwse binnenhavens (incl. zeehavens) per binnenvaart in tonnen 2006 (bron: CBS)

NSTR-hoofdstuk	Overslag
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	9.900.000
Aardoliën; aardolieproducten	5.500.000
Chemische producten	3.800.000
Overige goederen en fabrikaten	2.400.000
Meststoffen	1.500.000
Ertsen en metaalresiduen	1.400.000
Vaste brandstoffen	900.000
Voedingsproducten; veevoeder	700.000
Landbouwproducten; dieren	300.000
Metalen; metalen halffabrikaten	200.000
Totaal	26.600.000

De type goederen die in de Zeeuwse binnenhavens (zonder de beide zeehavens) wordt overgeslagen zijn vooral zand en grind met 6 mln ton (zie tabel 3.3). Naar schatting 3,5 mln ton betreft zand en grind dat op zee wordt gewonnen en niet wordt overgeslagen in de havens van Sluis en Reimerswaal.

De binnenhavens van Zeeland hebben ook een relatief belangrijke functie voor de overslag van agrarische producten zoals veevoeder en landbouwproducten waarbij de haven van Wemeldinge (gemeente Kapelle) een belangrijke agrarische binnenhaven is. Ook in bijna alle andere gemeenten in Zeeland worden agrarische producten gelost.

Tabel 3.3 Overslag Zeeuwse binnenhavens (excl. zeehavens) per binnenvaart in tonnen 2006 (bron: CBS)

NSTR-hoofdstuk	Overslag
Zeezand (schatting)	3.500.000
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	2.500.000
Voedingsproducten; veevoeder	440.000
Overige goederen en fabrikaten	190.000
Landbouwproducten; dieren	180.000
Aardoliën; aardolieproducten	160.000
Chemische producten	120.000
Ertsen en metaalresiduen	40.000
Meststoffen	30.000
Metalen; metalen halffabrikaten	30.000
Vaste brandstoffen	10.000
Totaal	7.200.000

3.2.2 Functie havens

De binnenhavens in Zeeland hebben een belangrijke regionale functie voor de overslag van zand en grind en agrarische producten. De laad- en loskades in de kernen van de gemeenten worden bijna allemaal gebruikt voor deze bulkgoederen. De binnenhavens hebben daarnaast ook een belangrijke functie voor de overslag van stukgoederen waarbij het zware constructies en buizen en pijpleidingen betreft.

Zeeland heeft ook een aantal binnenvaartcontainerterminals geconcentreerd in de zeehaven van Vlissingen (Kloosterboer en Verbrugge) en Terneuzen (Dow/ Katoennatie) die vooral een functie hebben voor de bedrijven in de zeehaven.

De zeehavens zijn de belangrijkste binnenhavens van Zeeland als vestigingsplaats voor industrie, logistiek en transport en als overslag voor bulk- en stukgoederen en containers. Terneuzen is de binnenhaven voor chemische producten (Dow) en Vlissingen is de binnenhaven voor aardolieproducten (Total).

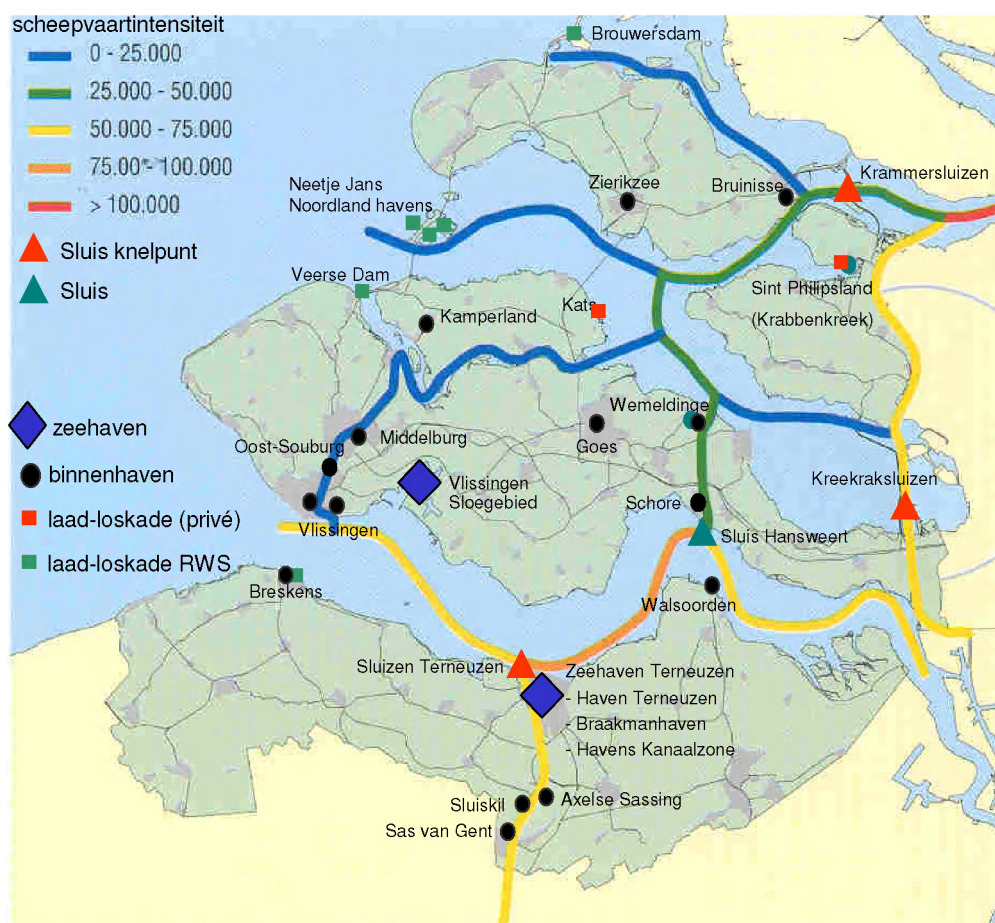
De bedrijven in de zeehavens zijn met name zeehavengebonden bedrijven die de binnenvaart gebruiken voor de aanvoer van grondstoffen en afvoer van producten naar klanten. Met name de haven van Vlissingen-Oost bestaat uit industriële en overslagbedrijven gericht op zeehavenactiviteiten. In Terneuzen zijn wel enkele binnenhavens te identificeren zoals Terneuzen binnenhaven, Sluiskil, Sas van Gent en Axelse Sassing met watergebonden bedrijven met alleen vervoer per binnenvaart.

De binnenhavens in Zeeland hebben een belangrijke functie voor de bedrijven die gevestigd zijn in de regio (wel en niet aan het water). Door de grote verscheidenheid aan type bedrijven die gebruik maken van vervoer over water, hebben de binnenhavens verschillende functies:

- Industriële en logistieke functie met name in de zeehavens
De binnenvaart is een belangrijke modaliteit voor de aanvoer van grondstoffen voor de productielocaties en afvoer van bulk- en stukgoederen naar het Europese achterland. De logistieke functie van de binnenvaart wordt gefaciliteerd door de Zeeland Container Terminal in Terneuzen (privaat gebruik) en logistieke bedrijven als Verbrugge Terminal, gericht op overslag, opslag en distributie van stukgoederen en containers via zeevaart, binnenvaart, spoor en weg.
- Overslag- en opslagfunctie van binnenhavens voor met name zand en grind en agrarische producten en overslag van zand en steen op laad- en loskades van Rijkswaterstaat
- Bijna alle gemeenten en kernen in Zeeland hebben een functie als recreatiehaven

In figuur 3.2 is het huidige netwerk van binnenhavens en laad-loskades aangegeven. Daarin is onderscheid gemaakt in de binnenhavens als onderdeel van de zeehaven, binnenhavens (natte terreinen), laad-loskades (kade van exploitant of kade in beheer van Rijkswaterstaat).

Figuur 3.2 Netwerk van binnenhavens en laad-loskades in Zeeland



3.3 Kenmerken Binnenhavens Zeeland

In Zeeland beschikken tien gemeenten (zeventien kernen) over binnenhavens en laad-loskades waar bedrijven zijn gevestigd die gebruik maken van vervoer over water. De binnenhavens zijn gelegen in de volgende regio's:

- Schouwen-Duiveland (Zierikzee en Bruinisse)
- Noord-Beveland (Kamperland en Kats)
- Walcheren (Vlissingen, Oost-Souburg en Middelburg)
- Zuid-Beveland (Goes, Wemeldinge, Schore)
- Tholen (Sint Philipsland)
- Zeeuws-Vlaanderen (Terneuzen, Sas van Gent, Sluiskil, Westdorpe, Breskens en Walsoorden)

Daarnaast beschikt Rijkswaterstaat Zeeland over diverse openbare laad-loskades langs de vaarwegen als gevolg van de Deltawerken (werkhavens).

De kenmerken van deze binnenhavens worden in de volgende paragrafen beschreven.

3.3.1 Binnenhavens Schouwen-Duiveland

De gemeente **Schouwen-Duiveland** beschikt over een watergebonden bedrijventerrein in Bruinisse (Vluchthaven Zijpe) en een aantal laad-loskades in Zierikzee waar bedrijven gebruik kunnen maken van overslag van goederen via het water.

De Vluchthaven in Bruinisse heeft een omvang van 5 ha en is bereikbaar via het Zijpe. Van deze haven maken diverse bedrijven gebruik voor de overslag van bouwmaterialen en voedingsproducten. Echter door de beperking in geluidruimte kan overslag via de kade ook maar beperkt plaatsvinden. De Vluchthaven wordt alleen voor beroepsvaart gebruikt en niet als recreatiehaven.

De laad-loskades in Zierikzee liggen aan de Visserskade en Engelse kade. Deze kades worden beperkt gebruikt voor de overslag van voedingsproducten en stukgoederen. De kades grenzen aan bedrijventerreinen waar geen watergebonden bedrijven op zijn gevestigd. De bedrijventerreinen en kades zijn eigendom van de gemeente.

De toegang van de binnenhaven Zierikzee is door de sluis en breedte van de vaarweg beperkt toegankelijk voor schepen tot 60 meter. Vanaf sluis Zierikzee zijn ligplaatsen voor recreatievaartuigen gecreëerd waarbij rekening is gehouden met de ruimte rond de laad-loskades. De kade in Zierikzee mag door ontbreken van vergunning ook maar maximaal 12 keer per jaar worden gebruikt.

Rijkswaterstaat is beheerder van twee loswallen, de Middelplaathaven op de Brouwersdam en de Roggenplaathaven bij de Oosterschelde Stormvloedkering. Alleen de loswal in Brouwersdam wordt gebruikt door zand en grindbedrijven uit de regio.

Ontwikkelingen

De gemeente Schouwen-Duiveland geeft in de visie Havenontwikkeling Zierikzee aan de watergebonden overslag vooral via de haven van Bruinisse te stimuleren door uitbreiding van het terrein met 3 ha voor lichte bedrijvigheid. Probleem blijft het beperkt kunnen gebruiken van de kade, door de aanwezigheid van woningen en de verdere ontwikkeling van woningbouw nabij de Vluchthaven. De gemeente wil de haven van Zierikzee beter

toegankelijk maken voor de recreatievaart en de loswallen sluiten of verplaatsten in de nabijheid van de sluis. Hierdoor kan het recreatieverkeer tot in de stad beter worden gefaciliteerd.

De uitbreiding van terrein Zuidhoek/ Straalweg (35 ha) in Zierikzee is gericht op droge bedrijvigheid. In de plannen van de gemeente voor de Brouwersdam (beheer van RWS) blijft de kade in gebruik.

3.3.2 Binnenhavens Noord-Beveland

De gemeente **Noord-Beveland** beschikt over verschillende typen havens in de vier kernen Kamperland, Kats, Colijnsplaat en Kortgene. In alle kernen zijn jachthavens aanwezig en heeft Colijnsplaat ook een functie als vissershaven.

In Kamperland heeft de (landbouw)haven ook een overslagfunctie voor zand en grind en voedingsproducten. De kade is eigendom van de gemeente en de damwand verkeerd in zeer slechte staat. In Kamperland is PIT Beton gevestigd op een terrein van 1,6 ha en dit bedrijf maakt gebruik van een eigen kade (40 meter) voor de overslag van zand en grind. In Kats ligt een werkhaven met industrieterrein waarvan de loswal (100 meter) en een deel van terrein (5,6 ha) eigendom is van Aannemersbedrijf Hoondert.

Rijkswaterstaat heeft een vijftal loswallen in de Noordlandhavens en Vluchthaven Neeltje Jans. De drie loswallen in de Noordland haven met een kade van elk 41 meter worden gebruikt mede door derden voor de overslag van zand, schelpen en stortstenen.

Tevens heeft Rijkswaterstaat nog drie loswallen in beheer waarvan alleen de loswal Veerse Dam ook door derden wordt gebruikt voor overslag van zand en stenen.

Ontwikkelingen

De gemeente Noord-Beveland wil het havenplateau landbouwhaven en terrein van Intrec herstructureren en PIT Beton na 2015 verplaatsen. De terreinen zullen ontwikkeld worden voor recreatie en woningbouw en ruimte bieden aan watersportbedrijvigheid, horeca, musea en het midden- en kleinbedrijf. Tevens zoekt de gemeente naar ligplaatsen voor de bruine vloot schepen.

In Kamperland is geen plaats meer voorzien voor watergebonden bedrijvigheid en een laad-loskade. De gemeente Noord-Beveland geeft aan dat het voorstander is van het gebruik van de loswal aan de Veerse Gatdam vanuit een betere bereikbaarheid via de weg en water voor bedrijven uit zowel de gemeente Noord-Beveland als de gemeente Veere. Rijkswaterstaat geeft aan dat de loswal Veerse Dam na 2010 mogelijk verdwijnt.

3.3.3 Binnenhavens Walcheren

De gemeente **Middelburg** beschikt met het industrieterrein Arnestein (132 ha bruto) over een watergebonden terrein met directe toegang (via het zijkanaal) tot het Kanaal door Walcheren. Bedrijven hebben eigen kades zoals Eastman (tankterminal) en Ouwerkerk (zand en grind) of maken gebruik van de openbare Arnesteinkade van 250 meter zoals CZAV (meststoffen en granen) en Herstaco (stalen buizen). De coördinatie van de kade is niet altijd optimaal waardoor schepen niet altijd kunnen laden en lossen. De kustvaartschepen van Herstaco hebben veelal voorrang.

Aan het Kanaal door Walcheren liggen een aantal bedrijfslocaties direct aan het water zoals Dutch Cleaning Mill en Timmermans.

De gemeente **Vlissingen** beschikt over twee watergebonden terreinen: Binnenhaven en Buitenhaven. Beide terreinen van ongeveer 20 ha waarvan 10 ha nat vallen binnen het beheersgebied van Zeeland Seaports. In de Buitenhaven is Sorteerbedrijf Vlissingen (SBV) gevestigd dat de locatie gebruikt voor de overslag van zand en grind. Tevens wordt deze haven gebruikt voor nautische rijksdiensten van Rijkswaterstaat en Kustwacht. In de Binnenhaven (achter de sluis) zijn verschillende zand- en grindbedrijven gevestigd en de vismijn. De haven is ook ligplaats voor vissersschepen en vestigingsplaats voor scheepswerf Damen.

De openbare laad-loskade langs het Kanaal door Walcheren in Oost-Souburg is in beheer van de provincie en wordt niet meer gebruikt voor overslag.

De terreinen van de gemeente Borsele betreffen de Sloehaven in beheer van Zeeland Seaports, een particuliere aanlegsteiger van Total, en een kade in Hoedekenskerke die soms voor de overslag van landbouwproducten dient.

In de gemeente Veere liggen geen watergebonden terreinen.

Ontwikkelingen

In Middelburg zijn plannen om een deel van het terrein Arnestein te herstructureren waarbij verplaatsing van Herstaco (terrein van 12 ha voor de opslag van stalen buizen) gewenst is. Hierdoor kan ruimte worden gecreëerd voor watergebonden terreinen, indien de gemeente de gronden van deze terreinen kan verwerven. Deze ontwikkelingen moeten wel worden afgestemd met woningbouwplannen in de omgeving van deze locaties. Tevens zullen twee bedrijven Dutch Cleaning Mill (1,7 ha) en Timmermans (0,6 ha) aan het Kanaal door Walcheren worden verplaatst vanwege de aanleg van de N57 en verdwijnt de openbare kade van 150 meter aan de Siloweg. Binnen de gemeente Middelburg is deze ruimte niet beschikbaar.

In Vlissingen wordt het beheer en eigendom van de Binnen- en Buitenhaven in 2009 door Zeeland Seaports overgedragen aan de gemeente Vlissingen. Tevens lopen in 2009 de erfpachtcontracten voor de bedrijven in de Buitenhaven en Binnenhaven af.

In de gemeente Vlissingen zijn plannen voor herbestemming van het Binnenhaventerrein. De visie voorziet in de realisering van een zeezeiljachthaven met bijbehorende landfuncties (concept watersportboulevard). De bedrijven die passen in het nieuwe stedenbouwkundige plan kunnen blijven zoals bijvoorbeeld de vismijn en vaarwegmarkeringsdienst van RWS. De verwachting is dat de betonmortelcentrale Megamix op termijn moet verdwijnen. Vooralsnog is woningbouw niet aan de orde. Aan de visserijkade (Buitenhaven) is ruimte beschikbaar voor veelal droge bedrijven.

3.3.4 Binnenhavens Zuid-Beveland

De gemeente **Goes** beschikt met het industrieterrein Goes Haven (42 ha bruto) over een watergebonden terrein dat via het Goesche Sas (voor schepen tot 75 meter) is aangesloten op de Oosterschelde. De haven ligt midden in de binnenstad en is omringd door woningen. In de haven zijn zeven watergebonden bedrijven gevestigd die vooral actief zijn in de overslag van zand en grind. De overslag via water betreft ongeveer 400.000 ton.

De gemeente **Kapelle** beschikt over twee natte terreinen in Wemeldinge (12,3 ha) en Schore (1,2 ha) aangesloten op het Kanaal door Zuid-Beveland. In Wemeldinge heeft CZAV haar belangrijkste strategische locatie voor de opslag van granen die aangesloten is op het water. De openbare kade wordt door CZAV gedeeld met Ecotank waardoor soms gebrek aan ruimte is voor derden om de kade te gebruiken.

De kade Kaai 85 in Schore ligt vlakbij sluis Hansweert en wordt gebruikt door scheepswerf Reimerswaal, Vander Straaten en Faase Zandhandel. De gemeentegrens van Kapelle en Reimerswaal loopt dwars door de loswal van Schore.

Het beheer van de kade in Schore is in handen van Waterschap Zeeuwse Eilanden. De kade in Wemeldinge is in beheer van Rijkswaterstaat en wordt mogelijk overgedragen aan het Waterschap Zeeuwse Eilanden.

Binnen de gemeente **Reimerswaal** zijn naast de voor schelpdier bestemde terreinen in Yerseke geen watergebonden terreinen aanwezig. Wel is de gemeente samen met de provincie Zeeland aan het onderzoeken of een nieuw watergebonden terrein nabij Schorebrug ontwikkeld kan worden om de regionale behoefte van watergebonden bedrijven (die moeten worden verplaatst) op te vangen.

Ontwikkelingen

De gemeente Goes heeft besloten in het kader van project 'Goese Schans' het gehele haventerrein te transformeren tot woonwerkgebied. De watergebonden bedrijven zullen dan ook moeten worden verplaatst. Binnen de gemeente Goes is geen ruimte voor 7 ha (inclusief wensen 13 ha) watergebonden terrein.

De bedrijven geven aan dat de kade in Wemeldinge verbeterd en uitgebreid zou moeten worden, zodat nog meer bedrijven efficiënter gebruik kunnen maken van de kade. Tevens dient voor de kade in Schore het bestemmingsplan nog te worden aangepast door de gemeenten Kapelle en Reimerswaal.

3.3.5 Binnenhavens Tholen

De gemeente **Tholen** beschikt alleen nog over de kade Krabbenkreek in Sint Philipsland voor overslag van goederen via het water. Voor het gebruik van deze kade heeft het zand en grindbedrijf Van Tilburg een vergunning van RWS gekregen.

De havens van Tholen, Stavenisse en Sint Annaland zijn recreatiehavens en kennen geen laad-loskades meer.

Ontwikkelingen

De bedrijven op Tholen kunnen mogelijk gebruik maken van de haven van Bergen op Zoom. Op de kop van de Theodorus haven in Bergen op Zoom zijn plannen voor een binnenvaartterminal. De gemeente is bezig met lange-termijn planontwikkeling voor de haven van Noordland.

3.3.6 Binnenhavens Zeeuws-Vlaanderen

De gemeente **Sluis** beschikt met de haven van Breskens over een aantal kades dat in beheer zijn van Rederij Vroon en Rijkswaterstaat Zeeland. In de Handelshavens Oost en West worden naast zand en grind ook granen (CZAV) en stukgoederen (Standfast Yachts) overgeslagen.

De gemeente **Hulst** beschikt over een nat bedrijventerrein van 13,6 hectare in Walsoorden aan de Westerschelde en vaargeul naar Antwerpen. De haven heeft verschillende functies: overslag, ligplaats voor drie vissersschepen, 35 pleziervaartuigen en een dok voor scheepswerf en de haven dient als Vluchthaven.

Op deze locatie vindt op en overslag plaats van met name zand en grind en bouwmaterialen (aannemingsbedrijven) maar ook van gerst en mout (Mouterij). Het betreft in totaal ongeveer 300.000 ton. De kade wordt volledig benut en er is geen ruimte voor uitbreiding. De kade is eigendom van de gemeente en zwaar verouderd. Ook de weg naar de haven verkeert in slechte onderhoudstoestand.

Voor de bedrijven die gevestigd zijn op het terrein en de gebruikers heeft de watergebonden locatie en kade een belangrijke regionale functie.

De gemeente **Terneuzen** heeft vier kernen met binnenhavens waarvan Terneuzen ook gedeeltelijk zeehaven is. In Sas van Gent en Sluiskil en Westdorpe (Axelse Sassing) zijn grote industriële en kleinere zand en grind en agrarische bedrijven gevestigd die gebruik maken van de binnenhaven faciliteiten voor overslag van goederen via de binnenvaart. Zeeland Seaports is beheerder van de terreinen en kades, behalve in Sas van Gent. De havens zijn bereikbaar via het Kanaal Gent Terneuzen waarbij de bedrijven in Axelse Sassing zoals een strategische locatie voor opslag van granen van CZAV bereikbaar zijn via Zijkanaal C.

De binnenhavenactiviteiten voor de gemeente Terneuzen zijn belangrijk vanwege het belang van de binnenvaart voor de industrie. De terreinen vlakbij de kern Terneuzen worden zoveel mogelijk in afstemming met de watergebonden bedrijven ontwikkeld voor woonwerklocaties aan het water. Tevens wordt rekening gehouden met de voorzieningen voor ligplaatsen van binnenvaartschepen.

Ontwikkelingen

De gemeente Sluis geeft aan zich in de toekomst meer te willen toeleggen op de recreatieve functie van de haven in Breskens en heeft ook plannen voor wonen aan het water. Binnen deze ontwikkelingen past het behouden van een laad-loskade voor watergebonden bedrijven in Breskens. Rijkswaterstaat Zeeland heeft plannen voor overdracht van de laad- en loskade in Breskens naar de gemeente Sluis.

De gemeente Hulst wil de faciliteiten voor de kade van het watergebonden terrein en de toegangsweg in Walsoorden verbeteren maar daarvoor ontbreken de financiële middelen.

Zeeland Seaports richt zich als beheerder van de terreinen en kades langs het Kanaal Gent Terneuzen op de ontwikkeling van zeehavengebonden terreinen zoals Axelse Vlakte. Langs het Zijkanaal C is in de toekomst mogelijk ruimte voor watergebonden bedrijven die specifiek gebruik maken van de binnenvaart. Tevens is een aandachtspunt voor ZSP het op diepte houden van de zijarmen zoals Zijkanaal C (2,75 meter).

3.4 Economisch en logistiek belang binnenhavens

De binnenhavens als onderdeel van de zeehavens zijn voor Zeeland van groot economisch belang als vestigingsplaats voor de industriële en logistieke bedrijven. De uitstekende verbindingen via zee en via de binnenwateren bieden de bedrijven de schaalgrootte voordelen van vervoer over water voor de aanvoer van grondstoffen naar de productielocaties en afvoer van halffabrikaten en gereed product naar de klanten. De binnenhavens in Zeeland die niet gelegen zijn in de zeehavens hebben een belangrijke regionale functie voor de watergebonden bedrijvigheid gevestigd in de havens en de bedrijven buiten de haven zoals CZAV die gebruik maken van openbare laad-loskades.

Zeeland heeft vijf grootschalige bedrijventerreinen van meer dan 100 ha gelegen in de zeehavens van in totaal 1200 hectare. Daarnaast beschikt Zeeland over zo'n dertig terreinen met een wateraansluiting van in totaal 375 hectare waarvan een deel watergebonden is (bron IBIS Werklocaties). De terreinen zijn vrijwel geheel uitgegeven en bieden geen ruimte meer voor nieuwe watergebonden bedrijven. Ook de ruimtebehoefte voor bestaande bedrijven kan niet worden ingevuld op de huidige terreinen. De gemeenten die bedrijven willen verplaatsen hebben zelf geen ruimte binnen de gemeente.

Op basis van de ongeveer veertig bedrijven die gevestigd zijn in de binnenhavens of gebruik maken van de openbare kades aan het water en ook daadwerkelijk gebruik maken van vervoer over water, is een inschatting gemaakt van het economische belang van de binnenhavens. De binnenhavens in Zeeland (exclusief de zeehavens) met alleen de binnenhavengerelateerde activiteiten hebben volgens een 'strengere' bepaling een directe werkgelegenheid van ongeveer 600 arbeidsplaatsen en een directe toegevoegde waarde van ongeveer 40 miljoen Euro.

De directe werkgelegenheid van de Zeeuwse zeehavens bedraagt in 2006 ongeveer 15.377 werkzame personen waarbij de chemische industrie (27%) en het wegvervoer (23%) een belangrijk aandeel hebben (Bron: Havenmonitor 2006). De toegevoegde waarde van de Zeeuwse zeehavens bedraagt in 2006 ongeveer 3,8 miljard euro, waarbij het aandeel van de chemische industrie met 64% hoog is (Bron: Havenmonitor 2006). Voor de chemische industrie is de binnenvaart van groot belang voor de aanvoer van grondstoffen en afvoer van halffabrikaten en eindproducten naar klanten aan het water.

De belangrijkste bijdrage aan het economisch belang van de binnenhavens in Zeeland leveren de betoncentrales, zand en grindhandel (De Hoop) en de agrarische voedingsbedrijven (CZAV, Mouterij). De binnenhavens zijn essentieel voor de bouwsector (zand en grind overslag en betoncentrales) die een sterke regionale functie heeft met vestigingen op de verschillende eilanden in Zeeland. Voor de landbouwproducten (afvoer van granen en aanvoer van meststoffen) zijn laad-loskades in de regio belangrijk voor de boeren en agrarische bedrijven zodat landbouwverkeer over grotere afstanden kan worden voorkomen.

Naast het economisch belang uitgedrukt in werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn de binnenhavens ook van belang voor de bereikbaarheid van de regio. Indien de binnenhavens en zeehavens in Zeeland niet meer ruim 26 miljoen ton via het water kunnen vervoeren, dan zal het aantal vrachtwagenbewegingen per jaar met ongeveer 900.000 volle vrachtwagens per jaar ofwel 30.000 vrachtwagens per dag toenemen.

3.5 Samenvattend overzicht binnenhavens Zeeland

Plaats	Locatie haven	Eigenaar/ beheerder	Ontwikkelingen	Behoud kade*
Schouwen-Duiveland				
Bruinisse (Zijpe)	Vluchthaven / Zijpe	Gemeente	Uitbreiding terrein + gebruik kade (geluid)	Ja
Zierikzee	't Sas en Engelse kade	Gemeente	Vervallen, zoeken naar locatie nieuwe kade	Nee
Brouwersdam	Werkhaven Middelplaat	Rijkswaterstaat	Behoud laad-loskade	Ja
Walcheren				
Veere (Neeltje Jans)	Noordland	Rijkswaterstaat	Behoud laad-loskade	Ja
Veere	Veerse Gatdam	Rijkswaterstaat	Behoud? Ook recreatie? Kade en weg slecht	Ja
Middelburg	Kanaal door Walcheren	Gemeente	Bedrijven verplaatsen/ Herstructurering	Nee
Middelburg	Zijkanaal Arnestein	Gemeente	Herstructurering Herstaco verplaatsen	Ja
Vlissingen	Buitenhaven	Zeeland Seaports	Overdracht beheer gemeente	Ja
Vlissingen	Binnenhaven	Zeeland Seaports	Overdracht beheer gemeente + watersportboulevard	Ja
Vlissingen	Sloehaven	Zeeland Seaports	Ontwikkeling terminals + faciliteiten binnenvaart	Ja
Vlissingen	Oost-Souburg	Provincie	Kade niet meer voor overslag	Nee
Vlissingen	Edison Park	Gemeente	Wonen aan het water	Nee
Bevelanden				
Noord-Beveland	Kamperland	Gemeente	Recreatie/ woningbouw PIT beton verplaatsen 2015	Nee
Noord-Beveland	Kats	Privé	Kade verbeteren	Ja
Goes	Haven Goes	Privé	Wonen/ werken aan water + verplaatsen bedrijven	Nee
Kapelle	Wemeldinge	Rijkswaterstaat	Verbeteren kade en gebruik	Ja
Kapelle	Schore Kaai 85	Waterschap ZE	Wijzigen bestemmingsplan	Ja
Tholen				
Tholen	Krabbenkreek Sint Philipsland	Rijkswaterstaat/ bedrijf exploitatie	Verbeteren toegang water kade (beperking door tij)	Ja
Zeeuws-Vlaanderen				
Sluis	Breskens	Rijkswaterstaat en Vroon	Ontwikkeling recreatie	Ja
Hulst	Walsoorden	Gemeente	Verbeteren kade + weg kade	Ja
Terneuzen	Axelse Sassing	ZSP	Verbeteren diepgang + uitbreiding nat terrein?	Ja
Terneuzen	Sluiskil	ZSP	Behouden havenfunctie	Ja
Terneuzen	Sas van Gent	ZSP	Behouden havenfunctie	Ja

* behoud kade volgens de visie van beheerders kade (gemeenten, RWS, ZSP, Waterschap Zeeuwse Eilanden)

4 Netwerk van vaarwegen

4.1 Vaarweginfrastructuur Zeeland

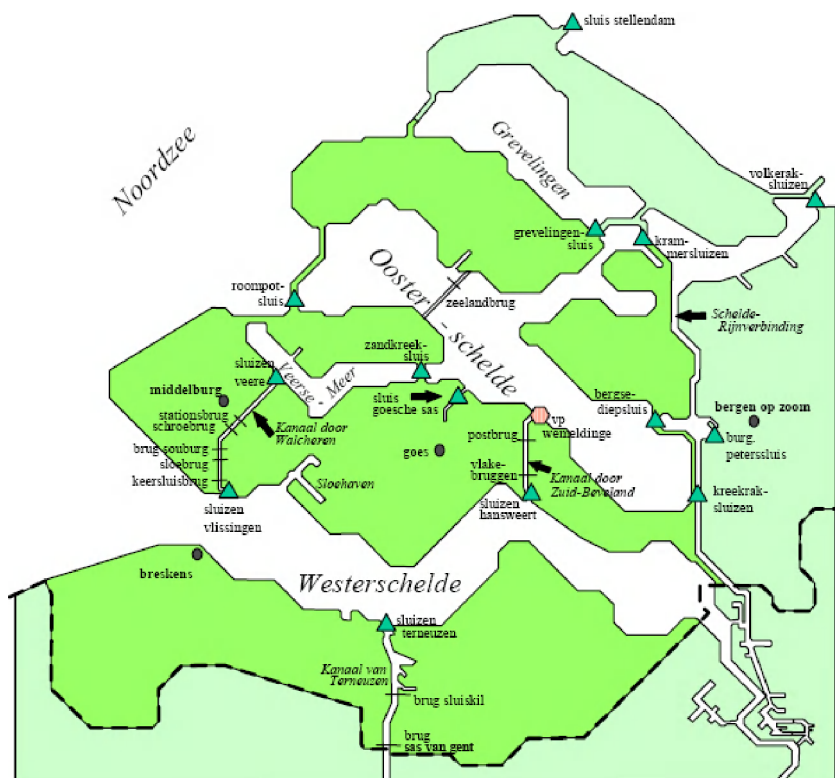
Zeeland beschikt over een uitstekend vaarwegenet met een functie voor:

- De zeehavens Vlissingen en Terneuzen
- De zeehavens van Antwerpen en Rotterdam
- De binnenhavens van Zeeland

Voor de zeehavens in Zeeland is de verbinding via Kanaal door Zuid-Beveland de belangrijkste vaarroute. Voor de zeehavens Rotterdam en Antwerpen is de Schelde-Rijn verbinding de belangrijkste hoofdvaarweg onderdeel van de hoofdtransportas naar Duitsland. Voor de zeehavens van Terneuzen en Gent is het Kanaal Gent-Terneuzen de belangrijkste verbinding.

De binnenhavens in Zeeland maken zowel gebruik van deze hoofdvaarwegen als van andere hoofd- en overige vaarwegen zoals kanaal door Walcheren en het Veerse Meer.

Figuur 4.1 Netwerk van vaarwegen en objecten in Zeeland (Bron: Rijkswaterstaat Zeeland)



In tabel 4.1 zijn de vaarwegen, vaarwegklasse CEMT indeling en sluisafmeting aangeven in Zeeland.

Tabel 4.1 Overzicht van vaarwegen, vaarwegklasse CEMT indeling en sluisafmeting (Bron RWS Zeeland)

Vaarweg	CEMT klasse	Sluis afmeting
Schelde-Rijn verbinding	VIb Max. 200 x 23,5 x 4,00 m	Kreekraksluizen twee kolken van 310 m lang en 24 m breed. Volkeraksluizen drie kolken van 310 m lang en 24 m breed
Kanaal door Zuid-Beveland	VIb Max. 200 x 23 x 4,75 m	Sluis Hansweert twee kolken van 280 m lang en 24 m breed
Kanaal Gent Terneuzen	VIb Max. 200 x 23 x 4 m (duwvaart heeft geen diepgangbeperking van 4m) 265 x 34 x 12,50 m (zeevaart)	Sluizencomplex Terneuzen met drie sluizen; Het kanaal is toegankelijk voor schepen tot 125.000 ton met een lengte van 265 meter, een breedte van 34 meter en een diepgang van 12,50 meter op zoet water.
Kanaal door Walcheren	VIa Max. 130 x 18 m x 3,70	Sluis Vlissingen max 140 m lang, 23 m breed
Veerse Meer/ Zandkreek	VIa Max. 130 x 18 m x 3,75	Zandkreeksluis max 130 m lang, 18 m breed
Oosterschelde Zijpe / Mastgat	VIb Max. 200 x 23 x 4,75 m	Krammersluis Twee kolken van 280 m lang en 24 m breed
Westerschelde	VIc Maximale afmetingen	Geen
Grevelingen	VIa Max. 125 x 16 m	Grevelingensluis Een kolk 125 m lang, 16 m breed en 4,80 m
Krabbenkreek	IV Max diepte 3,70m	

Het Schelde-Rijnkanaal is de belangrijkste hoofdvaarweg en onderdeel van de hoofdtransportas Antwerpen-Rotterdam-Duitsland. Pas na de bouw van de Oesterdam (1986) die van Zuid-Beveland naar Tholen loopt, is het Schelde-Rijnkanaal volledig getijdenvrij geworden. Het overtollige zoete water uit dit deel van het Schelde-Rijnkanaal wordt afgevoerd naar de Westerschelde via de Bathsespuisluis in het Spuikanaal Bath. Spuikanaal Bath doorsnijdt Zuid-Beveland (Zeeland) en is gegraven om water uit het Zoommeer en het Schelde-Rijnkanaal af te voeren. Er mag niet op het kanaal gevaren worden.

Rijkswaterstaat Zeeland is de beheerder van vrijwel alle Zeeuwse vaarwegen. Alleen over het Kanaal door Walcheren voert de provincie Zeeland het beheer. De havenkanalen van Zierikzee en Goes zijn in beheer bij de betreffende gemeenten.

4.2 Scheepvaartverkeer

4.2.1 Inleiding

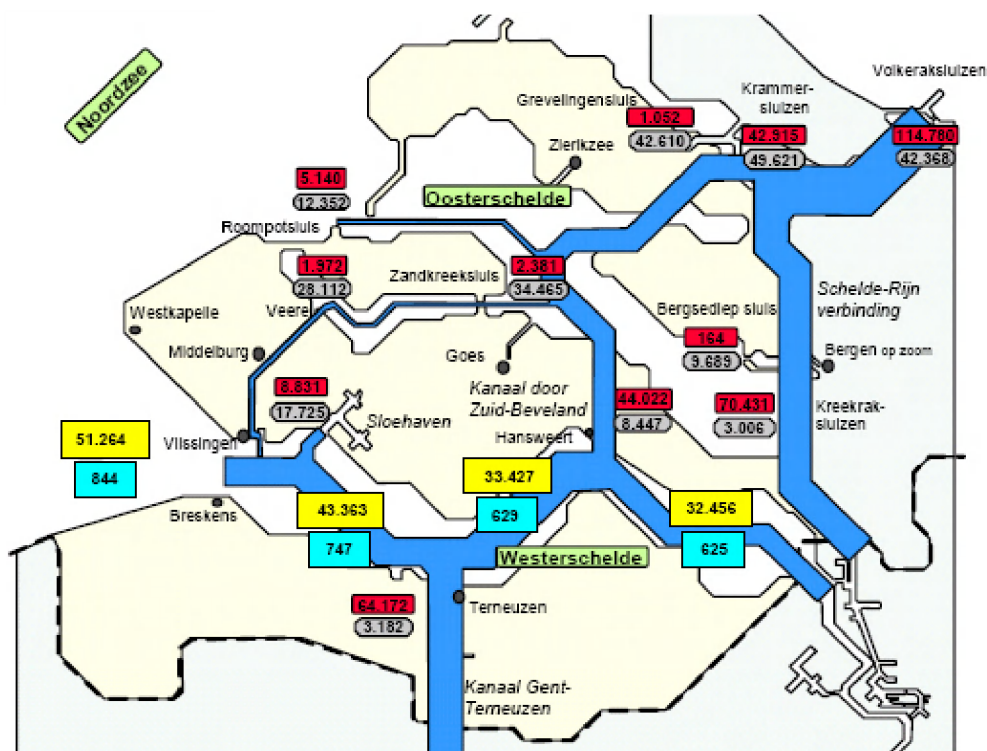
De Volkeraksluizen zijn in 2006 met meer dan 114.000 passages de belangrijkste toegang voor de binnenvaart van en naar de Belgische en Zeeuwse zeehavens. Via deze vaarweg varen de schepen of via het Schelde-Rijnkanaal (ruim 70.000 schepen) op Antwerpen of via het Kanaal door Zuid-Beveland (ruim 44.000 schepen) van en naar de havens van Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen. Het Kanaal Gent – Terneuzen is zowel voor binnenvaartschepen als zeeschepen (ruim 64.000 schepen) een belangrijke vaarweg voor de bedrijven en havens in de Kanaalzone. Daarnaast is de Westerschelde zeer druk bevaren met zowel zeeschepen als binnenvaartschepen, met name op het traject tussen Terneuzen en sluis Hansweert.

Tevens is naast de beroepsvaart ook de recreatievaart een belangrijke gebruiker van de vaarwegen in Zeeland. De Krammersluis is met 49.000 geschutte recreatieschepen de drukste recreatiesluis in Zeeland en heeft tevens ruim 42.000 binnenvaartschepen die worden geschut. De Grevelingensluis (42.000) en Zandkreeksluis (34.000) worden vooral door recreatievaartuigen gebruikt.

Figuur 4.2 Scheepvaart in Zeeland 2006 (Bron RWS Zeeland)

toelichting

45.609	Beroepsvaart (zee en binnenvaart), aantal geschutte schepen (45.609)
13.836	Recreatievaart, aantal geschutte schepen (13.836)
40.840	Zeevaart aantal scheepsbewegingen op vaarweg (40.840)
650	Zeevaart laadvermogen in miljoenen tonnen (650)



Tabel 4.2 Scheepvaartverkeer via de Zeeuwse vaarwegen en telpunten 2006 (Bron RWS Zeeland)

Vaarweg	Telpunt	Binnenvaart	Zeevaart	Recreatievaart
Schelde-Rijnverbinding	Kreekraksluizen	70.328	103	3.006
Kanaal door Zuid-Beveland	Sluizen Hansweert	43.605	417	8.447
Kanaal Terneuzen-Gent	Sluizen Terneuzen	54.785	9.387	3.182
Kanaal door Walcheren/ Veerse Meer	Sluizen Vlissingen	6.144	2.687*	17.725
	Sluizen Veere	1.954	18	28.112
	Zandkreeksluis	2.352	29	34.465
Oosterschelde c.a.	Krammersluizen	42.229	686	49.671
	Grevelingensluis	570	482	42.610
	Rooppotsluis	1.155	3.985*	12.352
	Bergsediepsluis	160	4	9.689
* vooral vissersschepen				

Op basis van de gegevens van Zeeland Seaports blijkt dat in 2006 ruim 23.000 binnenvaartschepen de havens van Terneuzen en Vlissingen hebben aangelopen. Indien als uitgangspunt wordt genomen dat deze schepen via het kanaal door Zuid-Beveland (Hansweert) de goederen per binnenvaart van en naar het achterland vervoeren betekent dit naar schatting een aandeel van 50% in het scheepvaartverkeer.

4.2.2 Goederenvervoer per binnenvaart

Het verkeer op de noord-zuidroute gemeten naar scheepsbewegingen laat vrijwel geen groei zien. Over de hele periode 1990 – 2006 was de gemiddelde jaarlijkse groei 0,2% met daaromheen lichte fluctuaties. Met een groeivoet van 2,6% laat de ontwikkeling van de vervoerde lading een ander beeld zien. De groei van de lading gaat gepaard met vrijwel gelijke groei van het gemiddeld vervoerde lading pakket en de corresponderende scheepsgrootte. Sluis Hansweert is representatief voor het traject Krammersluizen - Kanaal door Zuid-Beveland – Westerschelde. De Kreekraksluis is representatief voor de Schelde-Rijnverbinding. De passages van beide sluizen geven de ontwikkeling op de noord-zuid route weer.

Tabel 4.3 Ontwikkeling vervoer en scheepsbewegingen op de noord-zuidroute (scheepstype 1-39 goederen vervoerende binnenvaart), Bron Scheepvaart in Zeeland 2006, Rijkswaterstaat Zeeland

Jaar	Aantal schepen	Laadvermogen mln ton	Lading mln ton	Gem. scheeps tonnage	Gemiddelde belading
1990	107.995	148,7	70,0	1.377	47%
1995	107.864	166,4	77,0	1.543	46%
2000	107.129	181,9	85,8	1.698	47%
2005	113.740	223,4	97,4	1.964	44%
2006	110.670	223,7	99,7	2.021	45%
groei in procenten t.o.v. voorgaand peiljaar					
1990					
1995	0,0%	2,3%	1,9%	2,3%	-0,3%
2000	-0,1%	1,8%	2,2%	1,9%	0,4%

Jaar	Aantal schepen	Laadvermogen mln ton	Lading mln ton	Gem. scheeps tonnage	Gemiddelde belading
2005	1,2%	4,2%	2,6%	3,0%	-1,6%
2006	-2,7%	0,1%	2,4%	2,9%	2,2%
gemiddelde groei per jaar voor de totale periode in procenten 1990-2006					
	0,2%	2,6%	2,2%	2,4%	-0,3%

4.2.3 Goederenvervoer naar lading

De samenstelling van het vrachtvervoer naar goederensoort laat zien dat bulkgoederen zoals mineralen en bouwstoffen een groot aandeel heeft in alle sluispassages. Het aandeel van “goederen en fabrieken” (vooral containers) is bij de Schelde Rijnverbinding groot en onderscheidend ten opzichte van de andere sluispassages. Het totaal van gevaarlijke stoffen (goederen VN code) heeft op deze verbinding het grootste aandeel.

Het totaal aan goederen dat in container vervoerd wordt is niet precies bekend en kan worden geraamd aan de hand het totaal aan vervoerde containers uitgedrukt in TEU¹. Indien wordt aangenomen dat samenstelling van de vervoerde containers gelijk is aan de van de haven van Rotterdam dan wordt ongeveer 10 ton vervoerd per TEU. De resulterende tonnen lading zijn 21% van het totaal dat door de Kreekrak gaat en 5% voor de route via Hansweert. Het aandeel van gevaarlijke stoffen is voor de Kreekrak (41%) is hoger dan dat voor Hansweert (25%).

Tabel 4.4 Vrachtvervoer naar NSTR hoofdgroep in 1000 ton in 2006, Bron Scheepvaart in Zeeland 2006, Rijkswaterstaat

NSTR 1 Hoofdgroepen	Kreekrak	Hansweert	Krammer
1 landbouwproducten	1.014	1.263	1.320
2 voedingsproducten	1.281	2.343	2.590
3 vaste brandstoffen	4.689	2.865	2.853
4 aardolie en -producten	3.679	1.779	1.778
5 erts en metaalresiduen	2.913	1.383	1.424
6 metalen and halffabrieken	4.259	1.085	1.084
7 mineralen en bouwstoffen	7.794	6.741	6.243
8 meststoffen	1.348	1.854	1.837
9 chemische producten	1.756	1.760	1.749
10 goederen en fabrieken	18.900	2.782	2.772
Subtotaal NSTR	47.633	23.855	23.650
goederen VN code	19.376	8.909	8.978
Totaal vervoerd gewicht	67.009	32.764	32.628
Per container	13.806	1.800	1.789

¹ TEU staat voor Twenty feet Equivalent Unit

NSTR 1 Hoofdgroepen	Kreekrak	Hansweert	Krammer
Aandeel containers in totaal	21%	5%	5%

4.2.4 Containervervoer

Inleiding

Het vervoer van containers via de Noord-Zuid (NZ) route wordt bepaald door het container vervoer tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen onderling en tussen Antwerpen en Duitsland. Hierbij valt het containervervoer dat gegenereerd wordt door bijvoorbeeld Vlissingen, Terneuzen en Gent in het niet.

Het vervoer tussen Antwerpen en Rotterdam vindt plaats in beide richtingen en weerspiegelt voor een deel de overlap die er bestaat tussen het achterland van beide havens. Bovendien vindt een groot deel van het binnenvaartvervoer van containers tussen Rotterdam en Antwerpen plaats, omdat de Bill of Lading bijvoorbeeld Antwerpen als eindbestemming heeft. Als het zeeschip uit China de haven van Antwerpen overslaat en alleen in Rotterdam lost, worden deze containers in grote binnenvaartschepen (met duwbakken) naar Antwerpen vervoerd.

Tabel 4.5 Ontwikkeling containers naar telpunten

Containers 1995	20+	30+	40+	totaal containers	totaal TEU
Kreekrak	292.171	1.889	194.065	488.125	684.079
Krammer	15.194	309	8.851	24.354	33.514
Hansweert	15.208	309	8.830	24.347	33.486
Terneuzen	15.978	509	8.171	24.658	33.338
Containers 2006	20+	30+	40+	totaal containers	totaal TEU
Kreekrak	469.423	6.177	449.398	924.998	1.380.573
Krammer	52.756	2.680	60.411	115.847	178.938
Hansweert	52.915	2.670	60.867	116.452	179.989
Terneuzen	25.294	1.745	31.385	58.424	91.554
groeivoeten 95-06	20+	30+	40+	totaal containers	totaal TEU
Kreekrak	4,4%	11,4%	7,9%	6,0%	6,6%
Krammer	12,0%	21,7%	19,1%	15,2%	16,4%
Hansweert	12,0%	21,7%	19,2%	15,3%	16,5%
Terneuzen	4,3%	11,9%	13,0%	8,2%	9,6%

Ontwikkeling in het verleden

Het containervervoer op de NZ-route (gemeten als de som van Kreekrak en Hansweert) nam toe van 0,72 mln TEU in 1995 tot 1,56 mln TEU in 2006, dat wil zeggen met een jaarlijkse groei van 7,3%. Over de zelfde periode groeide de totale containerdoorzet van Rotterdam en Antwerpen met respectievelijk 6,6% en 10,6% per jaar.

Het NZ-vervoer blijft iets achter bij de groei van Antwerpen en ligt iets boven die van Rotterdam. Het loopt ook iets achter met de ontwikkeling van de totale containerdoorzet van de havens in de Le Havre – Hamburg range, die in dezelfde periode groeide met 9%.

Het vervoer van containers is duidelijk meer toegenomen dan de totale ontwikkeling van het goederenvervoer. Met een groei van ruim 16% per jaar op het kanaal door Zuid-Beveland (sluis Hansweert) en van ruim 6% per jaar op de Schelde Rijnverbinding (Kreekrak) is de ontwikkeling van het containervervoer een belangrijke factor voor het toekomstig gebruik van het vaarwegennet. Met name de prognoses voor het containervervoer van en naar de Zeeuwse havens en de mainports Antwerpen en Rotterdam geven richting aan het toekomstig beheer van de vaarwegen.

In 2007 is het containervervoer via de sluizen toegenomen ten opzichte van 2006 naar in totaal met name via sluis Hansweert met maar liefst 50% (zie onderstaande tabel).

Tabel 4.6 Ontwikkeling containervervoer via sluizen in Zeeland (Bron: Rijkswaterstaat Zeeland)

Containers in TEU	1995	2006	Groeivoet 95-06	2007
Kreekrak	684.079	1.380.573	6,6%	1.458.406
Krammer	33.514	178.938	16,4%	275.226
Hansweert	33.486	179.989	16,5%	276.416
Terneuzen	33.338	91.554	9,6%	117.676

4.3 Gebruikers vaarwegen

De gebruikers van de vaarwegen in Zeeland zijn verschillende typen scheepvaartondernemingen:

- internationale scheepvaartondernemingen en rederijen die varen op het traject Antwerpen – Duitsland voor bulkvervoer en containervervoer
- rederijen gericht op het grootschalige containerverkeer (duwvaart) tussen Antwerpen en Rotterdam en containeroperators voor de Rijn en binnenlands vervoer
- internationale scheepvaartondernemingen en rederijen die varen op het traject Vlissingen/ Terneuzen – Duitsland voor bulkvervoer
- individuele schippers die bulkgoederen vervoeren voor verladers in Zeeland (zand en grind vaart en agrarische vaart) van en naar de binnenhavens in Zeeland en gebruik maken van openbare laad-loskades van gemeenten en bedrijven.

De schippers en rederijen maken gebruik van de vaarwegen en faciliteiten in de havens. De schippers varen veelal op basis van een 1 of 2 jarig contract vaste lijndiensten (containervaart) of dezelfde typen producten (zand en grind) mogelijk voor een of meerdere verladers. Dit betekent dat de gebruikers veelal de vaarwegen en havens zeer goed kennen en in hun planning rekening houden met wachttijden en het aanbod aan lig- of wachtplaatsen. De planning en betrouwbaarheid van het varen wordt steeds

belangrijker gezien ook de inzet van grotere schepen (langer laden en lossen) en belang van grote rederijen bij een kostenefficiënte inzet van de gecharterde en eigen schepen. Bovendien heeft de toename in de informatie- en communicatiemiddelen aan boord van de schepen de mogelijkheden voor efficiënter uitwisselen van informatie tussen gebruikers (verlader en schippers) en beheerders van vaarwegen vergroot.

De problemen in de zeehavens bij de containerstuwadoors en bij de verladers in de planning van het laden en lossen van schepen en ook de toenemende wachttijden bij sluizen geeft aan dat ook de binnenvaart congestie kent. Met name de betrouwbaarheid van de binnenvaart zowel in de havens als op de vaarwegen staat onder grote druk. Daarnaast is het gebrek aan wacht- en ligplaatsen in Zeeland en met name in de haven van Vlissingen een groot probleem voor de schippers.

Zeeland Seaports werkt als beheerder van de haven in afstemming met Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer aan oplossingen om de verwachtingen in de toekomst voor het toenemende containervervoer te kunnen faciliteren. Daarin past bij ook een efficiënte overslag van de containers per binnenvaart via een binnenvaartkade en binnenvaartkraan.

Voor Rijkswaterstaat als beheerder van de vaarwegen en Zeeland Seaports als beheerder van de zeehavens is het van belang de bereikbaarheid via het water te kunnen waarborgen, de betrouwbaarheid van de binnenvaart te vergroten en faciliteiten te bieden voor de schepen en de schippers.

5 Streefbeeld binnenhavens en vaarwegen

5.1 Inleiding

Voor het vormgeven van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen is het belangrijk dat betrokken partijen ambities aangeven in de ontwikkeling van binnenhavens en vaarwegen. In dit hoofdstuk wordt aan de hand van ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen een streefbeeld van het gewenste netwerk van binnenhavens en vaarwegen voor Zeeland opgesteld. Dit toekomstige netwerk van binnenhavens en vaarwegen dient de bereikbaarheid van de economische centra en belangen voor de regio en gebruikers van de vaarweg te waarborgen.

5.2 Ruimtelijke ontwikkeling

Doelstelling van Rijk en Provincie...

Het kabinet beschouwt de nationaal stedelijke netwerken, als wezenlijk onderdeel van de nationale ruimtelijke en economische hoofdstructuur. Deze structuur bestaat uit een samenhangend netwerk van steden, mainports, overige economische centra en knooppunten, de belangrijkste weg-, vaar- en spoorverbindingen plus de aansluiting op internationale verbindingen, alsmede de daaraan gekoppelde economische ontwikkelingszones. Het Rijk richt zich op bundeling van de verstedelijking in deze nationale stedelijke netwerken. Zij verschillen van elkaar qua ruimtelijke schaal en qua afmeting. Bovendien spelen er binnen deze netwerken ruimtelijke opgaven op verschillende schaalniveaus. Elk stedelijk netwerk dient diverse en meer gespecialiseerde centra in samenhang te ontwikkelen. De kwaliteit van de leefomgeving en het beschikken over voldoende recreatieve en culturele voorzieningen in en om het stedelijk gebied is hierbij van belang.

Voor het behouden en ontwikkelen van binnenhavens geeft het Rijk aan dat “Provincies en stadsregio’s er zorg voor dragen dat op strategische punten binnen de economisch kerngebieden voldoende ruimte wordt gereserveerd voor overslag van bulkgoederen en containers op binnenvaartschepen”. Naast de provincie spelen gemeenten ook een belangrijke rol in de ontwikkeling van binnenhavens. Het Rijk geeft aan dat “Gemeenten expliciet rekening houden bij hun ruimtelijkeordeningsbeleid met multimodale ontsluiting en ontwikkeling van natte bedrijventerreinen.”

... doorvertaald naar Zeeland.....

De Provincie Zeeland heeft duurzame ontwikkeling als uitgangspunt in het Omgevingsplan Zeeland. De provincie zet in op verdere versterking en uitbouw van de

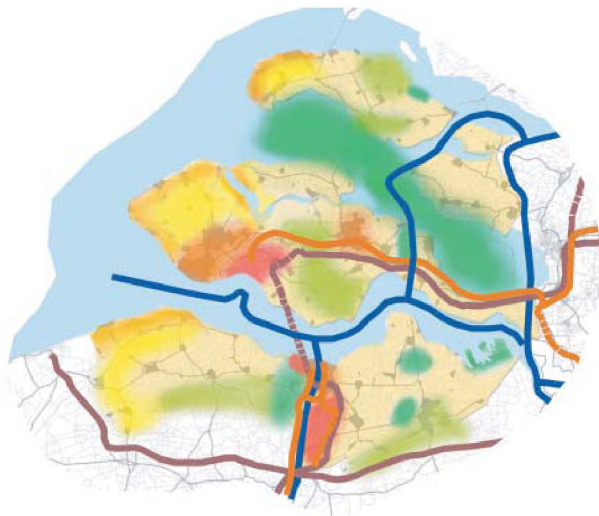
Zeeuwse havens en er moet voldoende ruimte beschikbaar zijn voor nieuwe bedrijven en uitbreiding van bestaande bedrijven. Kwaliteit en bereikbaarheid zijn naast leefbaarheid een belangrijke voorwaarde voor verdere ontwikkeling van bedrijvigheid waarbij zoveel mogelijk activiteiten worden gebundeld.

Zeeland kiest voor gebiedsgerichte benaderingen voor de volgende regio's: Walcheren, De Bevelanden, Schouwen-Duiveland, Tholen en Zeeuws- Vlaanderen en het Stedennetwerk Zeeland (Middelburg, Vlissingen, Terneuzen en Goes). Daar waar mogelijk wordt gestreefd naar regionale samenwerking en ontwikkeling van ruimte. In dit kader past ook de studie naar de behoefte aan natte terreinen in de regio Midden-Zeeland waarbij de provincie kijkt naar de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een regionaal bedrijventerrein die bestaande en nieuwe natte bedrijvigheid kan faciliteren.

Bij het streven naar een evenwichtige groei en een duurzame ontwikkeling van de Zeeuwse economie speelt de bereikbaarheid een essentiële rol in het realiseren van die doelstelling. De concurrentiepositie van de Zeeuwse havens hangt sterk samen met de bereikbaarheid (over de weg, het water en het spoor). Tevens is de bereikbaarheid van recreatieve kerngebieden mede bepalend voor hun aantrekkelijkheid als bestemming. Bereikbaarheid via het water is zowel voor de bedrijven in de Zeeuwse havens als voor de bedrijven in de stedelijke en landelijke kernen die gebruik maken van laad-loskades essentieel voor het logistieke en productieproces. Bovendien is de ontsluiting via water cruciaal voor de recreatievaart in de zomer.

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) staan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid centraal en krijgt deze doelstelling bij goederenvervoer een extra dimensie vanwege de nauwe samenhang met de economische ontwikkeling (PSEB) en ruimtelijke kwaliteit (IOP). In het Actieprogramma Goederenvervoer 2007-2011 geeft de provincie Zeeland aan het gebruik van vervoer over water door de bedrijven te willen stimuleren om de bereikbaarheid van Zeeland ook in de toekomst te kunnen waarborgen.

Figuur 5.1 Ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid Zeeland (Bron: Netwerkanalyse Zeeland)



.....en investeringen in ruimte voor ondernemingen

Het locatiebeleid voor ondernemingen zal er de komende jaren op gericht zijn om vooral bedrijvigheid zoveel mogelijk te concentreren in de economische kerngebieden. Deze kerngebieden hebben echter nauwelijks ruimte aan (natte) terreinen. De geplande ontwikkelingen van gemeenten om havens te herontwikkelen voor recreatie en woningbouw leidt tot een tekort aan ruimte voor bestaande bedrijvigheid in verschillende kernen in Zeeland. Doordat geen ruimte is in de bestaande kernen om deze watergebonden bedrijven te vestigen wordt gezocht naar alternatieve locaties die er niet zijn. Deze visie van gemeenten voor ontwikkeling van recreatiehavens ten koste van binnenvaarthavens geeft aan dat behoefte is aan een regionale afstemming en visie op de ontwikkeling van havens voor bedrijvigheid, recreatie en woningbouw.

De zeehaventerreinen hebben ruimte die met name ontwikkelt wordt voor industriële en (zee)havengebonden activiteiten. Dit type bedrijvigheid zal dan ook voornamelijk in deze havens geconcentreerd worden.

De beschikbaarheid van laad-loskades neemt af waardoor bepaalde gebieden zoals Noord-Beveland zonder laad-losfaciliteiten voor bedrijven komt te zitten. Het behouden van laad-losfaciliteiten per gebied (eiland) is dan ook belangrijk voor de logistiek van de bedrijven en de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio's in de toekomst.

5.3 Behoeftte aan natte terreinen

Zeeland beschikt over een aantal natte terreinen die met name liggen in Vlissingen, Middelburg, Goes en Terneuzen. Voor de andere locaties is veelal sprake van eigen laad-loskades van bedrijven en openbare laad-loskades die meerdere bedrijven kunnen gebruiken. Het aanbod van natte terreinen voor binnenhavenactiviteiten is beperkt in Zeeland waardoor bedrijven die gebruik maken van een openbare laad-loskade geen alternatief hebben. Een aantal kades wordt volledig benut waardoor geen extra goederen kunnen worden overgeslagen door de huidige gebruikers (zoals Bruinisse (Zijpe), Wemeldinge, Walsoorden).

Op basis van de studies Ruimte voor watergebonden bedrijvigheid (SEPAZ, 2004) en Marktscan Nat bedrijventerrein Vlaketunnel (MTBS, 2007) wordt geconstateerd dat bij de huidige watergebonden bedrijven met een vestiging aan het water behoefte is aan uitbreiding. Deze uitbreiding kan niet plaatsvinden op de huidige terreinen vanwege gebrek aan ruimte, beperkte geluidruimte en onvoldoende laad-losfaciliteiten. Ook is er geen plaats op andere terreinen in Zeeland zoals de zeehavens vanwege focus op zeehavenindustrie en logistiek in de havens. Bovendien vindt herstructurering plaats van de havens in een aantal gemeenten waardoor watergebonden bedrijvigheid op termijn wordt verplaatst. Alleen is er binnen Zeeland en in de regio geen alternatief voor een vestiging elders. De behoefte aan natte bedrijventerreinen voor alleen het verplaatsen van bedrijven door herstructurering van watergebonden terreinen bedraagt voor met name Goes maar ook Vlissingen binnenhaven en voor Middelburg minimaal 15-20 ha.

Door het verdwijnen van laad-loskades in Zeeland worden watergebonden bedrijven gedwongen de activiteiten te verplaatsen, terwijl er geen ruimte is. Vooral voor zand- en

grindbedrijven en betonmortelcentrales met een sterke regionale concurrentie, is de huidige locatie een strategische positie in de markt. Deze bedrijven zijn ook locatiegebonden. Ook voor CZAV geldt dat de locaties die nu nog worden gebruikt voor overslag, belangrijk zijn voor de landbouwers die de granen naar het depot brengen en vervolgens via de laad-loskade naar de klant per schip wordt getransporteerd.

De provincie Zeeland is momenteel bezig met een onderzoek naar de locatie voor het ontwikkelen van een nieuw regionaal nat bedrijventerrein. De mogelijke locaties zijn Schorebrug of Goese Sas die nabij de A58 en het Kanaal door Zuid-Beveland liggen. Samen met de gemeenten Goes en Reimerswaal wordt gezocht naar een optimale locatie waar de te verplaatsen watergebonden bedrijventerreinen uit Goes en bedrijven uit andere gemeenten in Zeeland en omgeving zich kunnen vestigen en ontwikkelen. Het regionale natte terrein dient tevens nieuwe bedrijven aan te trekken naast de huidige bedrijven. Met een toekomstige locatie aan het water biedt de provincie ruimte voor watergebonden bedrijvigheid in de regio en faciliteiten om meer goederen via het water te vervoeren. Daarbij gaat het niet alleen om bulkgoederen zoals zand en grind en voedingsproducten maar mogelijk ook om stukgoederen. De locatie kan mogelijk ook aantrekkelijk zijn van logistieke bedrijven (zonder kade) die meer via water willen vervoeren.

Daarnaast beschikt Rijkswaterstaat over openbare laad-loskades die door derden worden gebruikt. Het streven is deze kades te behouden voor de kerntaken van Rijkswaterstaat waarbij het aanvoeren van zand en materialen voor dijkwerkzaamheden via water plaats kan blijven vinden. Deze kades kunnen tevens een functie hebben voor zand- en grind of andere bedrijven. Met name de Veerse Gatdam kan door Rijkswaterstaat in overleg met de omliggende gemeenten mogelijk als laad-loskade voor de regio een functie krijgen. Rijkswaterstaat wil gezien de kerntaken de in eigen beheer zijnde laad-loskades zoveel mogelijk overdragen aan de gemeenten. Daarover zullen afspraken met gemeenten moeten worden gemaakt over het overdragen en de functionaliteit van de over te dragen laad-loskades.

Gezien het belang van de toekomstige Seine-Schelde verbinding voor het vaarwegennet met mogelijk Terneuzen als toegangspoort biedt dit kansen voor het aantrekken van watergebonden bedrijvigheid gericht op deze hoofdtransportas. In het beheergebied van de haven van Terneuzen worden terreinen ontwikkeld voor zeehavengebonden activiteiten. Wellicht liggen in de toekomst mogelijkheden om bij voldoende vraag van bedrijven watergebonden kavels langs het Zijkanaal C naar Axelse Sassing waar een aantal watergebonden bedrijven zijn gevestigd.

5.4 Infrastructurele ontwikkeling

Weg

De voornaamste ontwikkelingen met betrekking tot het wegennet in Zeeland die in de Netwerkanalyse en PVVP zijn geïdentificeerd zijn:

- N61 Hoek-Schoondijke
- N57 Walcheren
- A4/A58 Halsteren - Dinteloord

- N62 kanaalkruising Sluiskil + capaciteitsuitbreiding
- A58 Goes-Markiezaat
- N59
- N256

Daarnaast is het belangrijk dat de kernen en havens goed ontsloten zijn via de weg waardoor vrachtverkeer niet via de dorpskern plaatsvindt. Met het verdwijnen van laad-loskades in de kernen kan mogelijk meer verkeer van en naar de regionale laad-loskades plaats gaan vinden. Bijvoorbeeld het mogelijk verdwijnen van de laad-loskades voor CZAV in Breskens betekent meer landbouwverkeer van en naar de strategische locatie in Axelse Sassing.

Water

Een belangrijke ontwikkeling voor Zeeland kan de Seine-Schelde verbinding worden die in 2016 gereed komt. Terneuzen kan mogelijk als toegangspoort voor deze verbinding fungeren en hierdoor binnenvaartgerelateerde bedrijven aantrekken. Een aantal bedrijven langs het kanaal geven aan mogelijkheden te zien voor vervoer richting Frankrijk.

Momenteel loopt een studie naar de maritieme toegang van Terneuzen waarbij samen met Vlaanderen wordt gekeken naar verbeteren voor de capaciteit van het sluisencomplex Terneuzen voor binnenvaart en zeevaart. Voor de andere sluisen geldt dat met name op de Schelde-Rijn Verbinding knelpunten kunnen ontstaan vanwege toename van het verkeer en daardoor langere wachttijden. Gewenste ontwikkelingen zijn:

- Sluis Terneuzen: uitbreiding capaciteit binnenvaartschepen en zeeschepen
- Volkeraksluisen: uitbreiding met extra kolk
- Kreekraksluisen: uitbreiding met extra kolk of uitbreiding spuisluis Bath

Spoor

Voor het spoorvervoer van en naar de Zeeuwse havens is een directe aansluiting op het goederenspoor van Zeeland naar Antwerpen gewenst via de Sloeboom (VEZA). Op de lange termijn is een verbetering van de spoorinfrastructuur op de Oostelijke Kanaalzone gewenst via aanleg van spoorlijn Axel-Zelzate.

5.5 Ontwikkeling goederenvervoer over water

Prognoses vervoer over water

In de Nota Mobiliteit is uitgegaan van een groei van 40-80% van het goederenvervoer in de periode tot 2020. Recent hebben de planbureaus (CPB, NMP, RPB) nieuwe lange termijn scenario's ontwikkeld onder de naam Welvaart en Leefomgeving (WLO). Deze scenario's geven toekomstbeelden voor de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland richting 2040. Op grond van de nieuwe WLO-scenario's van de planbureaus zijn de groeiverwachtingen uit de Nota Mobiliteit iets naar beneden bijgesteld.

De volgende ontwikkelingen in het goederenvervoer komen in de WLO scenario's terug:

- Het goederenvervoer groeit en kan zelfs verdubbelen (internationale ontwikkeling);
- Doorzetting trend naar schaalvergroting in het vervoer;
- Sterke groei van containervervoer;

- Beperkte groei/daling bulkvervoer;
- Het marktaandeel van wegvervoer en spoor in het totale goederenvervoer neemt toe en het marktaandeel binnenvaart neemt af door beperkte groei van vervoer bulkgoederen.

Op basis van de scenario's van CPB wordt verondersteld dat tussen 2004 en 2040 de verwachte groei van binnenvaart in Nederland ongeveer 27 % bedraagt van 328 miljoen naar 406 miljoen ton (bandbreedte WLO 2040: 267 - 599 miljoen). Op grond van de nieuwe WLO-scenario's en de trends uit het verleden wordt volgens LMCA vaarwegen een groei van de binnenvaart van 0,6% per jaar verwacht, waarbij onderscheid gemaakt kan worden tussen bulktransport (0,25%) en de containervaart (2,5%).

Deze landelijke WLO scenario's zijn ook vertaald naar prognoses voor het goederenvervoer van en naar Zeeland. Op basis van het laagste (Regional Community) en hoogste scenario (Global Economy) wordt een groei van het goederenvervoer van en naar Zeeland per binnenvaart van respectievelijk -0,9% en 1,1% verwacht tussen 2010 en 2020. Op basis van beide scenario's (RC en GE) wordt een ontwikkeling van het vervoer per binnenvaart van en naar Zeeland verwacht van tussen de 25 en 32 miljoen ton in 2020.

Voor de verschillende regio's in Zeeland zijn de groeifactoren verschillend met onderscheid in bulk en containervervoer.

Tabel 5.1 Groeifactoren vervoer binnenvaart van en naar Zeeland voor GE en RC (Bron, AVV)

		GE		RC	
		00-10	10-20	00-10	10-20
Zeeland	Bulk	1,7%	1,0%	0,1%	-1,0%
	Container	7,6%	6,2%	5,1%	3,5%

Op basis van bovenstaande groeicijfers en de huidige overslaggegevens van de havens in Zeeland wordt een prognose gegeven van de overslag via de binnenhavens in 2020.

In totaal wordt naar verwachting door de huidige gebruikers en nieuwe gebruikers via de binnenhavens in Zeeland (inclusief de zeehavens) in 2020 ongeveer tussen de 24,6 mln ton in het laagste scenario en 31,9 mln ton in het hoogste scenario vervoerd.

De prognoses voor het goederenvervoer over water van en naar alleen de binnenhavens (exclusief de zeehavens) zijn tussen de 6,3 en 8,1 mln ton in 2020.

In deze scenario's is nog geen rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen:

- Containeroverslag van 1,2 miljoen TEU via de binnenvaart van en naar de terminals in Vlissingen ofwel 12 miljoen ton indien voor per TEU ongeveer 10 ton wordt vervoerd.
- Overslag van naar schatting 2 mln ton via het nieuwe regionaal nat bedrijventerrein. De overslag bestaat naar schatting voor 75% uit overslag van bedrijven uit Zeeland die verplaatst zijn naar het nieuwe terrein en 25% uit overslag van nieuwe bedrijven. Dit betekent naar verwachting een extra overslagvolume van 0,5 mln ton.

De groei in de overslag van de Zeeuwse havens zal dan ook bepaald worden door het wel of niet realiseren van de containerstromen via de terminals in Zeeland en het kunnen vervoeren van containers per binnenvaart van en naar het achterland. In de scenario's tot

2020 wordt uitgegaan van maximaal 1 mln ton containers terwijl de prognoses voor Zeeland aangeven 10-12 mln ton. Hierbij is het aandeel van het vervoer van en naar de binnenhavens relatief beperkt met 7-8 mln ton bulkgoederen.

Op de lange termijn (na 2020) kan het netwerk van vaarwegen en binnenhavens in Zeeland mogelijk gebruikt worden voor distributie (consumptiegoederen) en/ of collectie (afval, retourverpakkingen) via de binnenvaart van en naar de Zeeuwse steden. Vanuit ruimtelijk en milieuperspectief kan vervoer over water voor dit type goederen via multifunctionele laad-loskades in steden op termijn een duurzaam en noodzakelijk alternatief zijn voor het vervoer over de weg.

Tabel 5.2 Prognose overslag binnenhavens Zeeland per binnenvaart in tonnen 2020 (bron: CBS, CPB, AVV)

Overslag binnenvaart binnenhavens Zeeland	Overslag in tonnen		WLO GE scenario % groei per jaar	WLO RC scenario % groei per jaar	Prognose 2020 in tonnen			
	2006	2006 excl zeehavens			GE scenario	GE scenario Ex zeehavens	RC scenario	RC scenario Excl Zeehavens
Landbouwproducten	300.000	180.000	2,4%	0,0%	400.000	250.000	300.000	180.000
Voedingsproducten	700.000	440.000	2,4%	0,2%	950.000	600.000	700.000	450.000
Vaste brandstoffen	900.000	10.000	1,1%	-2,0%	1.050.000	10.000	700.000	8.000
Aardolieproducten	5.500.000	160.000	1,4%	-0,8%	6.700.000	200.000	4.900.000	140.000
Ersten en metaalresiduen	1.400.000	40.000	-0,5%	-0,9%	1.300.000	35.000	1.250.000	35.000
Metalen en halffabrikaten	200.000	30.000	1,1%	0,0%	250.000	35.000	200.000	30.000
Zand en grind/ bouwmaterialen	9.900.000	6.000.000	0,6%	-1,1%	10.750.000	6.500.000	8.450.000	5.100.000
Meststoffen	1.500.000	30.000	0,5%	-0,7%	1.600.000	30.000	1.350.000	25.000
Chemische stoffen	3.800.000	120.000	1,8%	0,1%	4.900.000	150.000	3.850.000	120.000
Overig goederen	2.000.000	190.000	2,9%	0,7%	3.000.000	300.000	2.200.000	200.000
Containers	400.000	0	6,6%	3,9%	1.000.000	0	700.000	0
Totaal	26.600.000	7.200.000	1,3%	-0,6%	31.900.000	8.110.000	24.600.000	6.300.000

5.6 Toekomstige ontwikkeling scheepvaartverkeer

Voor het streefbeeld van de vaarwegen in Zeeland is het belangrijk om meer inzicht te hebben in het scheepvaartverkeer van, naar en via Zeeland. De hoofdvaarwegen in Zeeland hebben namelijk niet alleen een functie voor de binnenhavens en zeehavens in Zeeland, maar ook een functie voor de zeehavens in Rotterdam, Rotterdam en Gent en de internationale binnenhavens langs de Rijn. In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van de goederenstromen (met speciale aandacht voor containervervoer) en het scheepvaartverkeer via het vaarwegennetwerk van Zeeland.

5.6.1 Scheepvaartverkeer via de hoofdvaarwegen Zeeland

Voor de toekomstige ontwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Zeeuwse vaarwegen is met name de ontwikkeling op de hoofdtransportassen belangrijk. Op basis van bestaande prognosegegevens wordt in tabel 5.2 een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het tonnage en scheepvaartverkeer via de sluisen in Zeeland.

Voor de ontwikkeling van het vervoer en verkeer via de sluisen Krammer, Kreekrak en Volkerak is gebruik gemaakt van de prognoses van AVV (Bron: Korte verkenning binnenvaart in dynamisch Volkerak Zoommeer, AVV, 2004). De trends van het verkeer en vervoer bij de Volkeraksluis van de afgelopen decennia is lineair geëxtrapoleerd naar 2020 op basis van autonome ontwikkelingen.

Tabel 5.3 Prognoses vervoer en verkeer via sluisen Krammer, Kreekrak en Volkerak (Bron AVV)

Sluis	Vervoerd gewicht mln ton 2020	Laadvermogen mln ton 2020	Gemiddeld Lvm in ton 2020	Scheeps- passages 2020	Scheeps Passages 2007 (Bron: RWS)
Volkerak	112,2	250,0	2372	105.500	114.780
Krammer	34,0	66,6	2010	33.100	42.915
Kreekrak	82,4	168,3	2634	63.900	70.431

In de bovenstaande prognoses van AVV wordt een afname van het aantal scheepvaartbewegingen verwacht door een sterke toename van het gemiddelde laadvermogen van de schepen. Hierin zijn de prognoses voor de containervaart van en naar de terminals in Zeeland niet meegenomen.

Voor de ontwikkeling van het vervoer via Kanaal Gent Terneuzen wordt gebruik gemaakt van de prognoses van TNO 2008 als onderdeel van de studie KBA Kanaalzone Gent Terneuzen. Hierin is onderscheid gemaakt tussen het RC (laag) en GE (hoog) scenario. In deze prognoses wordt onder andere rekening gehouden met de ontwikkeling van het containervervoer en de verwachte ontwikkeling van het vervoer als gevolg van de aanleg van de Seine-Schelde verbinding die in 2016 gereed is. In de prognoses wordt ook de vestiging van nieuwe industrieën langs het kanaal en vergroting van het aandeel van vervoer per binnenschip meegenomen. De prognoses geven aan dat het volume en aantal binnenvaartschepen in het GE scenario flink zal toenemen met ongeveer 10.000 schepen. Een deel hiervan zal ook via sluis Hansweert zijn herkomst en bestemming hebben.

Tabel 5.4 Prognose volume en schepen Sluis Terneuzen, bron TNO, 2008

Sluis Terneuzen	Tonnage 2005 X 1.000	Schepen 2005	Tonnage RC 2020 X 1.000	Schepen RC 2020	Tonnage GE 2020 X 1.000	Schepen GE 2020
Binnenvaart	33.238	56.392	38.900	56.200	50.400	67.200
Zeevaart	29.768	8.838	36.500	11.400	51.800	16.500
Totaal	63.006	65.230	75.400	67.600	102.200	83.700

In de prognoses van de MER (Bron: WCT en gemeentewerken Rotterdam, 2006) wordt op basis van een autonome ontwikkeling van de scheepvaartintensiteit een toename van het aantal scheepvaartbewegingen verwacht. De terminal initiatieven passen in de autonome ontwikkeling. De toename van het aantal binnenvaartschepen tot 2020 op kanaal Gent-Terneuzen is ongeveer 11.000 schepen en op het kanaal Zuid-Beveland ongeveer 9.000 schepen.

Tabel 5.5 Prognose kanaal Gent – Terneuzen en kanaal Zuid-Beveland (Bron: MER WCT, 2006)

Vaarweg	Zeevaart 2005	Binnenvaart 2005	Totaal 2005	Prognose Totaal 2020
Kanaal Terneuzen - Gent	8.838	56.392	65.230	77.758
Kanaal Zuid-Beveland	464	45.145	45.609	54.756

De verwachte totale containerbinnenvaartvolumes in 2020 als gevolg van de terminalinitiatieven in Vlissingen, zijn in onderstaande tabel weergegeven (Bron: MER WCT studie, 2006)

Tabel 5.6 Prognose containerbinnenvaart van en naar Vlissingen (Bron: MER WCT studie, 2006)

Vlissingen	Laag 2020	Hoog 2020
Containers in TEU	1.124.000	1.364.000
Schepen in aantal	9.135	11.088
Gem 123 TEU per schip		
Schepen in aantal	6.000	7.200
Gem 188 TEU per schip		

Voor het bepalen van het aantal scheepsbewegingen is aangenomen dat het gemiddeld vervoerd volume 123 TEU per containerschip is (Bron: MER-WCT 2006, WCT en Gemeentewerken Rotterdam, 2006). Het vermoeden is dat deze inschatting te laag is. Uit een recente enquête (peildatum 2006) blijkt het gemiddeld aantal TEU per binnenschip in de Rijnvaart 188 TEU en in de binnenlandse vaart 62 TEU (Containerenquete 2006, AVV). Dit betekent dat het aantal extra scheepsbewegingen als gevolg van de containervaart maximaal tussen de 9.000 en 11.000 schepen bedraagt. Indien het gemiddeld vervoerd volume per schip 188 TEU bedraagt dan zal het aantal scheepsbewegingen met 3.000 tot 4.000 afnemen. Over hoe deze containerstromen via de schepen over het vaarwegennet in Zeeland worden vervoerd is geen informatie beschikbaar.

5.6.2 Containervervoer en verkeer via Zeeland

Voor de ontwikkeling van het containerverkeer via de hoofdvaarwegen in Zeeland is het belangrijk inzicht te hebben in de verwachte groei van de havens van Antwerpen

Rotterdam. Over de periode 1995-2006 groeide de totale containerdoorzet van Rotterdam en Antwerpen met respectievelijk gemiddeld 6,6% en 10,6% per jaar.

Het Noord-Zuid vervoer via de Kreekraksluis en Krammersluis blijft met 7,3% iets achter bij de groei van Antwerpen en ligt iets boven die van Rotterdam. Deze groei loopt ook iets achter met de ontwikkeling van de totale containerdoorzet van de havens in de Le Havre – Hamburg range, die over dezelfde periode groeide met gemiddeld 9% per jaar.

Voor een prognose van de groei van het containervervoer via de havens van Antwerpen en Rotterdam en de relatie met het achterlandvervoer per binnenvaart wordt gebruik gemaakt van de volgende ontwikkelingen:

- de gemiddelde groei per jaar van het containervervoer via de zeehavens in het verleden: Antwerpen: 10,6% en Rotterdam: 6,6%
- de verwachtingen van Ocean Shipping Consultants, die een voorspelling doet voor het totaal van de havens in de Le Havre – Hamburg (LH) range
Groei zeehavens HLH range: gemiddeld 6,6% per jaar
- extra terminalcapaciteit in Rotterdam MV2 vanaf 2013
- extra terminalcapaciteit in Antwerpen: Deurgangdok

Op basis van bovenstaande ontwikkelingen worden de volgende groeiscenario's gebruikt:

- laag scenario: 6,6% groei per jaar
- hoog scenario: 8,6% groei per jaar

Een voorspelling van de toename van het vervoer en de scheepsbewegingen wordt gemaakt op grond van de volgende aannames:

1. de gemiddelde grootte van container vervoerende schepen is gelijk aan die van overige vrachtschepen;
2. de gemiddelde beladingsgraad van container vervoerende schepen is gelijk aan die van overige vrachtschepen, gemeten in tonnen; (aannahme: beladingsgraad 45%)
3. de toename van het aantal scheepsbewegingen en van scheepsgrootte is gelijk.

Tabel 5.3 Toename van het containervervoer op de noord-zuid route (bewerking ECORYS)

	Vervoer TEU	Vervoer Mln ton	Verkeer schepen	Gemiddeld tonnage
2006	1.560.000	15,6	17.153	2.021
Laag scenario 2020 6,6% groei per jaar	3.800.000	38,0	26.832	3.161
Hoog scenario 2020 8,6% groei per jaar	4.950.000	49,5	30.560	3.601

Indien het containervolume groeit met 6,6% per jaar dan wordt het volume op de noord-zuid route meer dan verdubbeld van 1,6 naar 3,8 miljoen TEU. Dit leidt tot 10.000 containerschepen meer via de noord-zuid route. Rekening houdend met het verwachte containervervoer van en naar Vlissingen per binnenvaart kan het containervolume via de Zeeuwse vaarwegen toenemen tot 5 miljoen TEU in 2020.

De ontwikkeling in het containervervoer in en buiten Zeeland heeft dan ook een enorme impact op het vaarwegennet in Zeeland met naar verwachting meer dan 10.000 extra containerschepen in 2020.

5.7 Toekomstig netwerk van vaarwegen

Containervervoer

De autonome ontwikkeling van het scheepvaartverkeer leidt vooral door het containervervoer tot extra scheepsbewegingen (ongeveer 10.000 schepen). De verwachting is dat naast toename van het bestaande verkeer ook de ingezette containerschepen langer en breder (15 meter) zullen worden waardoor niet meer twee containerschepen naast elkaar kunnen worden geschut in een kolk. Het aandeel van het containervervoer inde route via Zuid-Beveland zal naar verwachting toenemen vanwege de toename in wachttijden via de Schelde Rijnverbinding.

De schepen op de vaarwegen in Zeeland ondervinden al hinder (lange wachttijden) van de capaciteitsproblemen van de sluizen in Terneuzen, Kreekrak, Krammer en Volkerak. Deze problemen zullen naar verwachting toenemen.

Het extra containervolume dat wordt verwacht van en naar de terminals in Vlissingen zal leiden tot extra scheepsbewegingen (6.000 tot 10.000 schepen afhankelijk van capaciteit). De verkeerstoename door de containerbinnenvaart is substantieel vergeleken met de autonome verkeersontwikkeling. Informatie over de verdeling van de stromen en schepen van en naar het achterland ontbreekt. Voor de binnenlandse vaart zullen 100-200 TEU schepen worden ingezet; voor de Rijnvaart zullen 200-500 TEU schepen worden ingezet en koppilverbanden; voor de Vlissingen-Antwerpenvaart zullen duwschepen met 4 bakken worden ingezet (tot 640 TEU).

Deze ontwikkeling leidt dan ook tot nog meer druk op de capaciteit van de sluizen in Zeeland.

Voor de drie belangrijke achterlandverbindingen tussen de zeehavens en de Rijn en in de toekomst de Seine vervult Zeeland een belangrijke functie. Rijkswaterstaat heeft als beheerder van het vaarwegennetwerk waar deze verbindingen deel van uitmaken, een belangrijke taak om de verwachte toename in het containervervoer via de huidige sluizen te vervoeren totdat extra capaciteit voor de sluizen gerealiseerd kan worden.

De verwachting voor de capaciteit op de drie achterlandverbindingen voor het containervervoer is op basis van de prognoses:

- Kanaal Gent-Terneuzen:

Het binnenvaartverkeer neemt volgens de hoogste groeiprognoses toe met 10.000 schepen zowel bulkschepen als containerschepen en leidt naar verwachting ook tot toename van het verkeer via Suis Hansweert (schatting 5.000 tot 7.000 schepen). Dit komt door de ontwikkeling van de Kanaalzone Gent-Terneuzen en de kansen van de Seine-Schelde verbinding voor Kanaalzone.

De realisatie van de Seine-Noord-verbinding kan containerbinnenvaart richting Parijs verder stimuleren. Deze verbinding kan op termijn ook een belangrijke functie voor containerbinnenvaart vervullen ter ontsluiting van het achterland van Vlissingen en Terneuzen in België en Noord-Frankrijk.

- Kanaal door Zuid-Beveland:

Het binnenvaartverkeer neemt toe door de autonome ontwikkeling van ongeveer 9.000 bulk en containerschepen (inclusief verkeer KGT en meer Rotterdam-Antwerpen

containerverkeer). De extra ontwikkeling van containervervoer (1,2 miljoen TEU) van en naar Vlissingen leidt tot naar schatting 6.000 schepen extra. Een deel van het volume (schatting 50%) zal naar verwachting containervervoer tussen Antwerpen en Vlissingen betreffen (naar voorbeeld van Rotterdam-Antwerpen vaart).

- **Schelde-Rijnverbinding:**

Het binnenvaartverkeer neemt naar verwachting toe als gevolg van de autonome ontwikkeling met ongeveer 5.000 schepen. De capaciteit van de schepen op de Rotterdam-Antwerpenvaart en de Rijnvaart zal een deel van de verkeersbewegingen opvangen. Daarnaast kunnen deze grotere schepen leiden tot het niet kunnen schutten van twee schepen tegelijkertijd (bijvoorbeeld een 15 meter breed containerschip past alleen samen in een kolk met een schip van maximaal 9 meter breed; twee 135 x 11,45 meter schepen passen wel in een kolk). Hierdoor zullen de wachttijden ook toenemen.

De uitbreiding van sluiscapaciteit in het kanaal door Zuid-Beveland, Schelde-Rijnverbinding en het kanaal Terneuzen-Gent is een noodzakelijke voorwaarde om containerbinnenvaart op de voor de zeehavens van Vlissingen en Terneuzen en Rotterdam en Antwerpen en Zeeland belangrijkste achterlandroutes te kunnen accommoderen.

Bulkvervoer

Het bulkvervoer zal naar verwachting een beperkte groei kennen van maximaal 1-2% per jaar waarbij het aantal schepen naar verwachting ongeveer gelijk blijft (door toename van het vervoerde tonnage per schip).

Wel kan de verwachte ontwikkeling van het regionaal nat bedrijventerrein nabij Schorebrug invloed hebben op het volume via de verbinding kanaal door Zuid-Beveland. Indien naar verwachting in 2020 meer dan 2 mln ton wordt overgeslagen via dit terrein dan zal een deel van het volume (50%) leiden tot extra verkeersbewegingen van ongeveer 1.000 schepen op deze vaarweg (niet direct voor de sluis).

De extra scheepvaartbewegingen via de locatie Goese Sas of Schorebrug leidt vooral tot een toename van de scheepvaart (1000 schepen) via de Krammersluis.

Capaciteit sluizen

Op de Nederlandse vaarwegen wordt gestreefd naar een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Om vlot en veilig varen te kunnen garanderen bij de kunstwerken moet aan criteria worden voldaan zoals de maximaal toelaatbare passeertijd in de drukste maand. Met name de Kreekraksluis zit op zijn maximale capaciteit, mede omdat deze sluis twee kolken heeft in plaats van drie zoals bij de Volkeraksluis. De Krammersluizen (met veel recreatievaart) heeft een relatief lange passeertijd omdat door de zoet-zout scheiding het nivelleren veel tijd kost.

Een betere verkeersafwikkeling op de route via Schelde Rijn verbinding (Kreekrak en Volkeraksluis) en ook de Krammersluis heeft voor Rijkswaterstaat Zeeland een hoge prioriteit. Voor de korte tot middellange termijn verwacht Rijkswaterstaat de capaciteitsproblemen te kunnen opvangen door het beter benutten van de sluizen via planning en communicatie en het aanpassen van de regels in afstemming met de gebruikers. De beheerder en gebruiker van de vaarwegen in Zeeland zullen samen naar de kansen en oplossingen moeten kijken om op de komende jaren de knelpunten (vooral de wachttijden bij de sluizen) niet groter te laten worden

Voor de langere termijn is uitbreiding van de sluiscapaciteit noodzakelijk voor het kunnen garanderen van een vlotte en veilige doorstroming op het vaarwegennetwerk van Zeeland. De verwachte ontwikkeling van containervervoer per binnenvaart van en naar Vlissingen zullen de knelpunten naar verwachting groter worden voor de schippers.

Tevens dient rekening gehouden te worden met het feit dat de beschikbaarheid en capaciteit van de sluizen is gebaseerd op het gebruik van alle sluizen. Voor onderhoud en beheer van sluizen en bij incidenten is veelal slechts één route beschikbaar waardoor de druk op de capaciteit van die sluizen toeneemt. Dit betekent dat de gebruikers van de vaarwegen in Zeeland bij werkzaamheden en incidenten grote kans op vertraging hebben, mogelijk voor langere tijd. Zeeland is dan ook kwetsbaar en afhankelijk van de sluizen op de vaarwegen. Dit vraagt om een goede planning van de werkzaamheden en het op orde hebben van beheer en onderhoud nu en in de toekomst van de vaarwegen en sluizen.

Mogelijkheden voor een extra sluis in Terneuzen en een derde kolk in de Kreekraksluis wordt door Rijkswaterstaat Zeeland onderzocht. Een sluis bij Bath (verbinding Schelde met spuikanaal) kan een alternatief zijn voor een derde kolk in de Kreekraksluis. Via sluis Bath kan zowel het binnenvaartverkeer uit Antwerpen (met name de uitbreiding van de haven aan de linkeroever) als Vlissingen profiteren als alternatieve route voor de route via sluis Hansweert.

Betrouwbaarheid vaarwegen

De betrouwbaarheid van de binnenvaart staat onder druk. Vooral in de zeehavens (met name het containervervoer) zijn vertragingen groot en worden door de grote binnenvaartoperators steeds meer windows afgesproken waarbinnen de containers gelost en geladen kunnen worden. Op het vaarwegennet van Zeeland nemen de vertragingen ook toe en liggen de passeertijden van een aantal sluizen boven de normen. Dit betekent dat uitbreiding van capaciteit van sluizen nodig is. Rijkswaterstaat Zeeland geeft aan de gebruikers van de vaarwegen meer te willen informeren gedurende de reis en daarmee de sluispassages zoveel mogelijk gedurende de reizen van de schepen inplannen. Daarmee kan Rijkswaterstaat schepen begeleiden tijdens de reis en kan efficiënter gevaren en geschut worden.

Daarbij is het wel belangrijk dat ook de stuwadoors en verladers in de havens de planning van de schepen als uitgangspunt nemen en niet het eigen terminal of productieproces. In het geval van containeroverslag is de aankomst van de (deepsea) schepen het uitgangspunt voor alle processen op de terminal. Bij de chemische industrie is het productieproces leidend, draait de plant continu en dienen de te lossen en te laden producten te passen in de planning van het productie, overslag- en opslagproces. Ook de binnenvaart zal meer richting een strakke planning van de reis en het laden en lossen moeten om een betrouwbare partner te zijn voor de verladers. Voor het beter plannen van de capaciteit van de sluizen is Rijkswaterstaat dus afhankelijk van informatie van schippers die wordt beïnvloed door de verladers en stuwadoors in de havens. Voor een betere betrouwbaarheid van de keten dient het streven te zijn de ruimte op de vaarweg meer in lijn te brengen met ruimte in de vaarplannen. Dit vraagt om een wederzijdse afstemming van informatie en opvolging van de afspraken door alle partijen in de keten.

Beheer en onderhoud vaarwegen

De vaarwegeninfrastructuur in Zeeland is meer dan uitstekend en bijna alle havens zijn toegankelijk voor minimaal Klasse Va schepen. Op basis van de huidige klasse wordt de vaarweg onderhouden en op diepte gehouden. Voor bepaalde vaarwegen wordt door schepen de maximale diepgang niet benut. Mits er geen bedrijven zijn die wel grote schepen inzetten en de vaarweg geen functie heeft bij calamiteiten, kan de vaarweg worden onderhouden op een lagere of wellicht iets hogere diepgang in overleg met de gebruikers. Rijkswaterstaat zou kunnen onderzoeken met andere beheerders van vaarwegen zoals de provincie (samen met Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer) of op sommige vaarwegen een ander onderhoudsregime mogelijk is. Tevens kunnen ook gemeenten worden betrokken bij het onderhoudsregime van de binnenhavens en de gewenste diepgang van de gebruikers en beheerders.

5.8 Ambities Zeeland

Voor het realiseren van een duurzaam goederenvervoersnetwerk in Zeeland speelt vervoer over water via de binnenvaart en de bereikbaarheid van de havens een belangrijke rol. De omvorming van laad-loskades en binnenhavens in verschillende kernen naar een recreatie-/woonfunctie, de plannen voor een nieuw regionaal nat bedrijventerrein in Zeeland, de initiatieven voor containerterminals in Vlissingen, de infrastructurele knelpunten in Zeeland (sluizen) en een nieuwe verbinding via water (Seine-Schelde) geven aan dat op lokaal, regionaal, nationaal en grensoverschrijdend niveau ontwikkelingen spelen die kansen bieden voor Zeeland en vragen om een visie op binnenhavens en vaarwegen.

Zeeland wil werken aan het versterken van het internationale en regionale netwerk van binnenhavens en vaarwegen. Provincie Zeeland wil daarin een initiërende en coördinerende rol spelen en zet in op het meer stimuleren van meer vervoer over water door het wegnemen van infrastructurele knelpunten en ontwikkelen van regionale faciliteiten voor de op- en overslag van goederen.

De provincie heeft samen met Rijkswaterstaat Zeeland, Zeeland Seaports, de gemeenten, Kamer van Koophandel, bedrijven en betrokken partijen in de visie op het netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland de volgende ambities geformuleerd:

- Binnenhavens en vaarwegen in Zeeland worden beschouwd als **één netwerk** en zijn onderdeel en onder invloed van (ontwikkelingen in) het **regionale, landelijke en internationale netwerk**.

Regionale en landelijke netwerk:

- Realisatie van een (nieuw) **regionaal bedrijventerrein** voor huidige en nieuwe watergebonden bedrijven met een ligging langs de hoofdtransportassen via weg (A58) en water (Kanaal door Zuid-Beveland).
- Het behouden en ontwikkelen van **het netwerk van binnenhavens** in Zeeland voor de vestiging van watergebonden bedrijven gericht op:
 - **opwaarderen van haven- en kadefaciliteiten** in o.a Bruinisse, Wemeldinge, Schore en Walsoorden

- **herstructurering** van terreinen in o.a Middelburg en Vlissingen voor het ontwikkelen van ruimte voor watergebonden bedrijven (o.a. door verplaatsing van bedrijven)
- **instandhouden** van **openbare laad-loskades** in Zeeland voor de aanvoer van zand en grind en afvoer van agrarische producten; specifieke aandacht is nodig voor het behoud van een kade in Noord-Beveland en in Schouwen-Duiveland
- **Toekomstgericht** netwerk van **kadevoorzieningen** voor behoud van **waterontsluiting van binnensteden voor multifunctioneel gebruik** zoals beroepsvaart, passagiersvaart, evenementen, toekomstige distributie en/ of collectie van goederen via de binnenvaart van en naar de Zeeuwse steden. Het fijnmazige vaarwegennet met de multifunctionele kades zijn daarmee voor de toekomst een onderdeel van het duurzaam goederenvervoernetwerk voor de bereikbaarheid van de steden in Zeeland.
- Behoeft aan **wacht- en ligplaatsen** voor binnenvaartschepen in Zeeland en met name Vlissingen in de nabijheid van de haven, de kade en de kunstwerken.
- Het **waarborgen van de bereikbaarheid** van de **binnenhavens** via weg en water via op orde hebben en houden van onderhoud en beheer vaarwegen, de toegang tot en de diepgang van de havens, in gezamenlijk overleg tussen beheerders en gebruikers.

Landelijke en internationale netwerk:

- Aanpakken van de capaciteits**knelpunten** van de **sluizen Kreekrak, Krammer en Terneuzen** op (doorgaande) hoofdvaarwegen in het Rijn-Schelde Delta gebied.
- De gebruikers en beheerders gaan samen voor **'slim beheer'** van de sluizen, uitvoeren van **dynamisch verkeersmanagement**, uitwisseling van **informatie** tussen partijen in de **keten** en **uitbreiding** van de **sluizen**.
- Ontwikkelen en faciliteren van **binnenvaartgebonden locaties** in de **Kanaalzone Gent-Terneuzen** zoals Axelse Sassing om de kansen van de toekomstige Seine-Schelde verbinding te benutten en watergebonden bedrijven met binnenvaart te faciliteren.

In het kader van het project Zeeuws Vlaamse Kanaalzone worden de mogelijkheden voor de verder ontwikkeling van Terneuzen als binnenvaartlocatie verder onderzocht.

Keuzes voor ontwikkeling binnenhavens

Zeeland richt zicht op behoud en ontwikkeling van laad-loskades in Zeeland door minimaal één tot twee openbare laad-loskades per eiland te hebben met optimale faciliteiten waar bedrijven (multifunctioneel) gebruik van kunnen maken:

- **Schouwen-Duiveland:**
 - Opwaarderen en uitbreiden van terrein en kade Bruinisse Vluchthaven
 - Behoud van (multifunctionele semi-)openbare kade in Zierikzee
 - Behoud van kade op Brouwersdam
- **Tholen:**
 - Behoud van kade Krabbenkreek
- **Noord-Beveland:**
 - Behoud van kade in Kats
 - Opwaarderen van kade op Veerse Gatdam
- **Zuid-Beveland:**
 - Opwaarderen en uitbreiden van kade in Wemeldinge
 - Opwaarderen van kade in Schore

- Behoud van (multifunctionele semi-)openbare kade in Goes
- Aanleg van nieuw regionaal terrein voor Zeeland in Schorebrug of Goese Sas
- **Walcheren:**
 - Behoud van Buiten- en Binnenhaven in Vlissingen
 - Behoud en herstructurering van nat terrein en openbare kade in Middelburg
- **Zeeuws-Vlaanderen:**
 - Opwaarderen van kade in Walsoorden
 - Behoud van kade in Breskens
 - Behoud van (binnen)havens in Axelse Sassing, Sluiskil, Sas van Gent (gemeente Terneuzen)

Bij het behouden, opwaarderen en ontwikkelen van de binnenhavens en laad-loskades is het belangrijk te streven naar een optimale ontsluiting via de weg en water.

Tevens dienen een aantal strategische laad-loskades/ havens van Rijkswaterstaat Zeeland behouden te blijven om de regionale behoefte aan zand en grind en faciliteiten voor dijkverzwaring te kunnen faciliteren.

Voor de ontwikkeling van het toekomstige netwerk van binnenhavens is een integrale afstemming met de functies van de haven voor recreatie (jachthavens) en woningbouw nodig, waar mogelijk gericht op scheiding van de functies. Hierdoor kunnen de bedrijven in de toekomst groeien en optimaal gebruik maken van de faciliteiten, waarbij de hinder voor bewoners en recreanten zoveel mogelijk wordt beperkt.

Keuzes voor ontwikkeling vaarwegen

- Aanpakken capaciteitsknelpunten sluisen Terneuzen, Kreekrak, Krammer en Volkerak via beter benutten op korte termijn en extra sluiscapaciteit op lange termijn.
- Met een extra verbinding via sluis Bath (alternatief voor extra kolk Kreekraksluis) wordt het netwerk vergroot en biedt het schippers meer alternatieven voor de routekeuze en ontlast het deels de vaarweg.
- Op orde hebben en houden van onderhoud en beheer hoofdvaarwegen en overige vaarwegen, en ook de toegang tot en de diepgang van de havens.
In overleg met de gebruikers kunnen de beheerders zoals Rijkswaterstaat en provincie mogelijk het onderhoudregime van vaarwegen aanpassen aan gebruikers.
- Verdiepen van vaarweg in aansluiting op hoofdvaarwegen door beheerders van vaarwegen zoals Zeeland Seaports en gemeenten op de diepte volgens de norm van het vaarwegprofiel, zoals bijvoorbeeld voor Zijkanaal C.
- Schippers begeleiden bij de reis op de vaarwegen en ruim voor de sluispassages in Zeeland informeren over schuttijden sluisen en verwachte passeertijden zodat rekening kan worden gehouden met wachttijden. De schippers hebben dan meer inzicht in de betrouwbaarheid van de reis en kunnen dit communiceren met de bevrachters, rederijen en verladers.
- Vlot en veilig verkeer via de waterwegen voor zowel recreatie- als beroepsvaart.

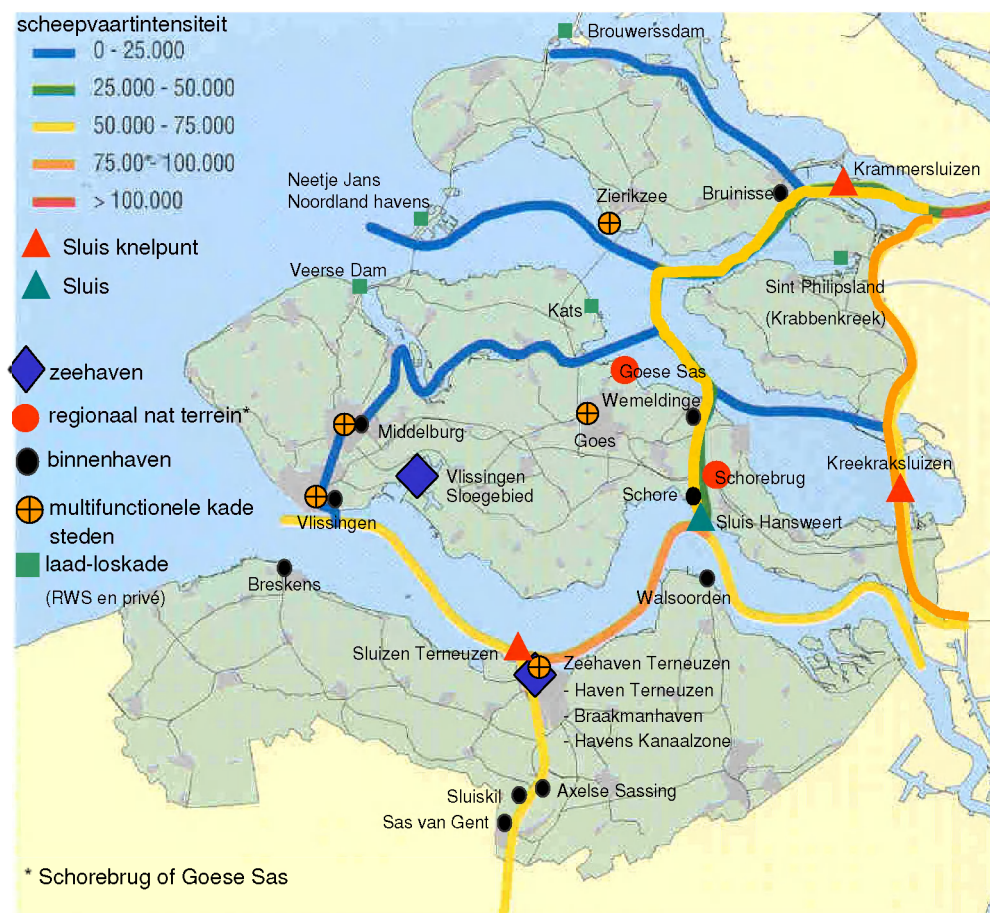
5.9 Streefbeeld kaart binnenhavens en vaarwegen

Het streefbeeld van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland is het toekomstige en duurzame netwerk voor Zeeland voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Het netwerk van zeehavens en hoofdvaarwegen past in de ontwikkeling van de

internationale corridors binnen de Rijn-Schelde Delta. Het netwerk van binnenhavens en vaarwegen sluit aan bij ambities in Zeeland voor meer vervoer via water door bedrijven. Met de ontwikkeling van het regionale natte terrein geeft Zeeland een impuls aan watergebonden bedrijvigheid. De uitdaging voor Zeeland is om het netwerk van binnenhavens en laad- en loskades te behouden en waar mogelijk te versterken. In de steden kunnen multifunctionele laad-loskades bijdragen aan het in samenhang ontwikkelen van functies aan het water met oog voor het belang van vervoer over water. De vaarwegen dienen vlot en veilig varen voor beroepsvaart en recreatievaart te waarborgen waarbij, door ‘slimmer beheer’ van de sluisen en vaarwegen, de capaciteit beter wordt benut en de betrouwbaarheid van binnenvaart voor de gebruiker en partijen in de keten toeneemt.

In figuur 5.2 is het toekomstige netwerk van binnenhavens en vaarwegen voor 2020 afgebeeld waarbij de ambitie is om de binnenhavens en vaarwegen beter te benutten en bedrijven te stimuleren meer gebruik te maken van vervoer over water.

Figuur 5.2 Toekomstig netwerk binnenhavens en vaarwegen in Zeeland



6 Knelpunten binnenhavens en vaarwegen

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat de inventarisatie van knelpunten centraal waarin het huidige netwerk van binnenhavens en vaarwegen wordt geconfronteerd met het toekomstige netwerk (streefbeeld). Uit de confrontatie kunnen aandachtspunten worden geïdentificeerd die knelpunten kunnen vormen voor het realiseren van de ambities van Zeeland.

Het streefbeeld voor het toekomstig netwerk van binnenhavens en vaarwegen in 2020 geeft de ambitie aan van Zeeland. Het huidige netwerk van binnenhavens biedt kansen voor verdere ontwikkeling en overheden en bedrijven geven aan deze kansen te willen benutten. Op basis van informatie van overheden en bedrijven in Zeeland aangevuld met beschikbare informatie uit de relevante beleidsdocumenten zijn de knelpunten geïnventariseerd.

De knelpunten zijn onderscheiden naar:

- **Binnenhavens**
De knelpunten bij de ontwikkeling van binnenhavens zijn divers en complex waarin, ruimte, economie en infrastructuur een rol spelen en waarbij veelal meerdere partijen betrokken zijn. Het betreft veroudering van de haven- en kadefaciliteiten, beperkte fysieke en geluidruimte voor bedrijven en slechte ontsluiting via de weg.
- **Vaarwegen**
De kansen en knelpunten bij de ontwikkeling van de vaarwegen liggen veelal op het gebied van het verbeteren van de capaciteit van infrastructuur en sluizen maar ook het verbeteren van uitwisseling van informatie tussen de gebruikers (schippers, rederijen) en beheerders van vaarwegen en havens.

In de volgende paragrafen worden de knelpunten, onderscheiden naar binnenhavens en vaarwegen, kort beschreven en in een tabel samengevat.

6.2 Knelpunten Binnenhavens

Voor het realiseren van het streefbeeld voor de binnenhavens wordt als uitgangspunt genomen de huidige ruimtelijk-economische keuzes die gemeenten hebben gemaakt in de ontwikkeling van de binnenhavens. Deze keuzes leiden tot knelpunten die per haven en gemeente kunnen verschillen (zie factsheets in bijlage). Het volgende overzicht geeft inzicht in de knelpunten die voor het netwerk van Zeeland belangrijk zijn om aan te pakken:

- **Ruimteclaims wonen en recreëren aan het water heeft voorkeur van gemeenten boven watergebonden activiteiten en overslag via het water**

De meeste gemeenten in Zeeland geven geen prioriteit aan de ontwikkeling van de binnenhavens en het faciliteren van watergebonden bedrijven. De visie van de gemeenten is veelal gericht op het versterken van de recreatiefunctie en woonwerkfunctie. De haven is de toegangspoort voor pleziervaart en daarvoor dienen de voorzieningen verder uitgebreid te worden. De openbare laad-loskades worden in de kleinere kernen beperkt gebruikt door enkele bedrijven. Deze ruimte aan het water kan volgens de gemeenten beter worden benut voor uitbreiding van de jachthaven, recreatie en toerisme en wonen aan het water.

- **Geen ruimte voor verplaatsen van watergebonden bedrijven**

Zeeland heeft een gebrek aan ruimte voor watergebonden bedrijvigheid; nieuwe bedrijven kunnen zich niet vestigen in Zeeland en huidige bedrijven kunnen niet uitbreiden. De gemeenten die al keuzes hebben gemaakt voor wonen en recreëren in de haven hebben zelf geen ruimte voor de te verplaatsen bedrijven.

- **Verdwijnen van openbare laad-loskades**

De meeste gemeenten kiezen voor alleen nog maar een recreatiefunctie en de overslagfunctie niet meer plaats te laten vinden in de haven. Hierdoor verdwijnen laad-loskades waar met name bedrijven die niet gevestigd zijn aan het water (zonder eigen kade) op zoek moeten naar een andere openbare kade in de regio. Hierdoor neemt het vervoer over de weg van/ naar de kade toe.

- **Beperking in gebruik van kades door geluidhinder en kadelengte**

De kades in bijvoorbeeld Bruinisse en Zierikzee kunnen maar beperkt worden gebruikt vanwege de geluid- en milieuhinder van de overslagfaciliteiten. Bovendien is door de beperkte lengte van kades het gebruik van de kade veelal beperkt tot een bedrijf. Indien twee bedrijven van de kade gebruik willen maken kan dit leiden tot onnodig wachten zoals in Wemeldinge, Schore en Middelburg. Bovendien geven bedrijven en gemeenten aan dat kades in slechte staat en verouderd zijn. De kosten voor verbetering van de huidige kade of aanleg van een nieuwe kade zijn veelal hoog.

- **Beperking in bereikbaarheid van de haven via het water en de weg**

De laad-loskades liggen veelal in kleinere kernen en zijn soms slechts ontsloten via de weg voor het voor- en natransport. Het vrachtverkeer leidt tot hinder voor de kern. De haven heeft dan een beperkte aansluiting op het (hoofd)wegennet in Zeeland. Bovendien neemt het recreatieverkeer via de weg en water toe waardoor de druk op het (vaar)wegennet toeneemt.

Voor de binnenvaartschepen is het gebrek aan wacht- en ligplaatsen in de havens (met name Vlissingen) en bij verladers/ laad-loskades een toenemend probleem.

In de volgende tabel is een overzicht gegeven van de knelpunten voor de specifieke binnenhavens die volgens de gemeenten en bedrijven belangrijk zijn om aan te pakken.

Tabel 6.1 Knelpunten binnenhavens

Knelpunten binnenhavens	Plaats
Ruimte	
Ruimteclaim van recreatievaart/ jachthaven op de haven/ laad-loskades	Zierikzee, Kamperland
Ruimteclaim van woonwerkgebieden aan water op de haven	Goes, Vlissingen, Terneuzen
Huidige watergebonden bedrijven hebben geen ruimte om te kunnen uitbreiden	Alle gemeenten
Verplaatsen van watergebonden bedrijven op korte en middenlange termijn door het ontwikkelen van wonen en recreëren aan het water	Goes, Kamperland, Middelburg, Vlissingen
Kade	
Verdwijnen binnenhavens en openbare laad-loskades	Goes en Kamperland
Verplaatsen van bedrijven die geen gebruik maken van water	Middelburg
Haven + kadeterrein Walsoorden verouderd	Walsoorden
Slechte staat + veroudering laad-loskade landbouwhaven	Kamperland
Loswal ligt in de stad en bij pleziervaart en is te klein (60 m)	Zierikzee
Kadelenkte beperkt waardoor schepen / bedrijven moeten wachten	Wemeldinge en Schore
Milieu	
Beperkte geluidruimte loswal Vluchthaven Bruinisse/ loswal Zijpe	Bruinisse
Maximaal 12x gebruiken van loswal door beperking milieu	Zierikzee
Financieel	
Hoge kosten versus lage opbrengsten laad-loskades	Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland
Infrastructuur water en weg	
Diepgang van havens / laad-loskades beperkt	Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland
Haven heeft hinder van sterke stroming en ligging nabij de vaargeul Antwerpen	Walsoorden
Slechte toestand weg naar Mouterij	Walsoorden
Verkeersdruk van en naar laad-loskades heeft grote impact op omgeving / kern	Kamperland
Geen wacht- en ligplaatsen in Zeeland en met name Vlissingen	Vlissingen

6.3 Knelpunten vaarwegen

De vaarwegen vormen samen met de weg en het spoor de toegang tot de economische kerngebieden in Zeeland. Huidige en toekomstige knelpunten in het netwerk van vaarwegen leidt tot het niet of minder toegankelijk zijn van de Zeeuwse binnenhavens dan gewenst. Het vaarwegennetwerk in Zeeland sluit aan op de internationale hoofdtransportassen en is tevens belangrijk voor de economische kerngebieden en binnenhavens / zeehavens in Europa. Immers voor de verladers in de zeehavens en het Europese achterland is het van groot belang dat met de grootste schepen via de Schelde Rijnverbinding van en naar Rotterdam, Antwerpen en Duitsland kan worden gevaren. De Schelde Rijn verbinding en sluizen zijn geschikt voor vierbaks duwvaart (195 m x 22,8 m/ 640 TEU), de grootste containerschepen voor de binnenvaart (van 135 m bij 17,35 m / 500 TEU) en koppilverbanden (186 m bij 22,80 m / 500 TEU). Het grootste binnenschip is momenteel 135 m. lang, 17 tot 22 m. breed en 4,5 m. diep (8000 ton, 500 TEU).

De belangrijkste knelpunten voor de vaarwegen zijn:

- **Beperkte capaciteit sluizen Zeeland**

In het toekomstige vaarwegennetwerk neemt de druk op met name de Schelde-Rijn verbinding toe. Hierdoor worden de huidige knelpunten van wachttijden voor de Kreekraksluizen op deze route vergroot. Ook de Volkeraksluizen zijn en zullen door de toename van het containerverkeer via Sluis Hansweert en de Krammersluizen een nog groter knelpunt gaan vormen. Ook de verbinding tussen de Schelde-Rijnverbinding en de nieuwe terminals op de linkeroever in Antwerpen is niet optimaal via een drukke zeesluis. De vraag is of de sluizen de capaciteit en steeds groter wordende schepen ook optimaal kunnen bedienen; in plaats van twee tot vier schepen nog maar 1 of 2 schepen tegelijkertijd kunnen schutten.

- **Langdurige besluitvorming aanleg sluizen**

Rijkswaterstaat Zeeland werkt als beheerder van de vaarwegen en sluizen steeds meer samen met partners in Vlaanderen en Nederland aan oplossingen voor de knelpunten op het vaarwegennetwerk voor de komende tientallen jaren. De aanleg van een nieuwe sluiskolk vergt inclusief besluitvorming meer dan tien jaar. De belangen van een goed functionerend vaarwegennetwerk voor de bedrijven en zeehavens in de Rijn-Schelde Delta zijn groot. Zeeland zoekt steeds meer naar nationale en internationale steun in het proces voor het waarborgen van vlot en veilig goederenvervoer via het vaarwegennetwerk Zeeland in de toekomst. Het vaarwegennetwerk in Zeeland is een belangrijk deel van de internationale corridor tussen Rotterdam, Antwerpen en het Duitse achterland via de Rijn en in de toekomst Noord-Frankrijk via de Seine-Schelde verbinding.

- **Beperkte diepgang binnenhavens (en vaarweg er naar toe)**

Daarnaast is het voor de Zeeuwse bedrijven van belang dat de vaarwegen van en naar de kleinere binnenhavens (niet de zeehavens) en de sluizen de grote schepen kunnen faciliteren. Op basis van het huidige en toekomstige vaarwegennetwerk is de capaciteit van de sluizen en diepgang van de vaarwegen meer dan voldoende en levert dit geen knelpunten op. Bedrijven geven aan dat de capaciteit van de vaarwegen en sluizen voldoende is (ook qua diepgang) om de laad-loskades te bereiken. Alleen de diepgang van sommige binnenhavens is beperkt en voldoet niet aan de gewenste diepgang. De invloed van eb en vloed en karakter van bepaalde vaarwegen zoals de Krabbenkreek leiden tot beperkingen in de toegang van laad-loskades. De capaciteit van de Bergse diepsluis en sluis Zierikzee is beperkt maar hebben gezien de huidige en toekomstige vervoerstromen niet de hoogste prioriteit voor verbetering van het netwerk.

- **Onvoldoende uitwisseling informatie tussen partijen in de keten**

Naast de infrastructurele knelpunten zijn ook knelpunten op het gebied van informatie en planning te verwachten. Wie het eerst komt wie het eerst wordt geholpen in plaats van informatie tijdens de reis over wel of niet kunnen bedienen bij sluizen en in de haven. Een betere afstemming van informatie tussen gebruikers, verladers en beheerders vergt een ketenaanpak. Een betere planning in de haven of een betere planning van de sluizen valt of staat met betrouwbare informatie van verladers om schepen te kunnen laden en lossen op de locatie en het afgesproken tijdstip. De schippers zijn flexibel maar dienen mogelijk in de toekomst meer volgens vaste schema's gaan varen en windows te plannen.

Tabel 6.2 Knelpunten vaarwegen

Knelpunten vaarwegen	Locatie	Beheerder
Wachttijd Kreekraksluizen	Kreekraksluizen	RWS
Volkerakzoommeer is zout waardoor wachttijden ontstaan	Volkerak-zoommeer	RWS
Capaciteit sluis Terneuzen	Terneuzen	RWS
Beperkte capaciteit Bergse diepsluis	Bergse diepsluis	RWS
Zijkanaal C (Axelse Sassing) niet op gewenste diepte	Zijkanaal C	ZSP
Smalle vaarweg + doorvaart sluis Zierikzee beperkt tot 60 m	Zierikzee	Zierikzee
Beperkte diepgang geul Krabbenkreek + hoge kosten baggeren + morfologie	Krabbenkreek	RWS
Geen directe verbinding tussen Schelde Rijnverbinding en Westerschelde / havens Antwerpen Linkeroever	Schelde Rijnverbinding	RWS
Beroepsvaart storend voor recreatievaart Veerse Meer	Veerse Meer	RWS
Sterke stroming Westerschelde geeft soms beperking in toegang voor schepen	Westerschelde	RWS
Onderhoud en beheer regime vaarwegen Zeeland onvoldoende op orde voor lange termijn	Vaarwegennet Zeeland	RWS, ZSP en gemeenten
Openingsregime spoorbrug over het Kanaal door Zuid-Beveland bij Vlakte kan leiden tot hinder voor binnenvaart	Kanaal door Zuid-Beveland	RWS, Prorail
Informatie uitwisseling ketenpartijen nog onvoldoende	Vaarwegennet Nederland	RWS, ZSP, KSV, ketenpartijen
Kwetsbaarheid van vaarwegennet door werkzaamheden en incidenten	Vaarwegennet Zeeland	RWS, ZSP, KSV
Langdurige besluitvorming aanleg sluis	Vaarwegennet Nederland	Rijk, Vlaanderen

7 Maatregelen binnenhavens en vaarwegen

7.1 Inleiding

De knelpuntenanalyse vormt de basis voor het samenstellen van een maatregelpakket voor het aanpakken van de knelpunten voor het realiseren van de ambities voor het netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland.

Het maatregelpakket geeft een overzicht van mogelijke oplossingen voor de knelpunten. Daarbij wordt eerst gekeken naar bestaande oplossingen, waar gemeenten en regio aan werken nu en in de nabije toekomst. Deze projecten zijn veelal onderdeel van de ontwikkelingsplannen van de havengebieden.

De maatregelen leveren een bijdrage aan het streefbeeld van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland.

Per oplossingsrichting wordt aangegeven wie de betrokken partijen zijn voor het uitvoeren van de maatregelen. De korte termijn maatregelen zijn basis voor het benoemen van de zogenaamde ‘quick wins’

Op basis van de informatie van de gemeenten en de bedrijven, aangevuld met informatie uit de ontwikkelingsplannen en projecten zijn de maatregelen benoemd. De maatregelen zijn zoveel mogelijk geconcretiseerd en sluiten aan bij oplossingen waar gemeenten en bedrijven nu en in de toekomst aan (willen) werken.

7.2 Maatregelen binnenhavens

Voor de binnenhavens in Zeeland zijn knelpunten geformuleerd. In tabel 7.1 zijn voor de knelpunten maatregelen opgesteld. De maatregelen zijn te prioriteren naar:

- Ontwikkelen van een regionaal nat bedrijventerrein in Schorebrug of Goese Sas
- Behouden van minimaal 1-2 openbare laad-loskades per eiland; waar mogelijk kan in de steden de kade een multifunctioneel karakter krijgen voor beroeps-, passagiers-, en recreatievaart, toekomstige distributie en/ of collectie van goederen en evenementen.
- Uitbreiding van nat terrein Bruinisse Vluchthaven voor meer gebruik van de kade mede via nieuwe wetgeving Wro (meer geluidruimte)
- Aanleg van een binnenvaartkade / faciliteiten voor efficiënte overslag van containers per binnenvaart op de toekomstige terminal(s) in Vlissingen.

Naast deze maatregelen lopen ook nog ontwikkelingen/maatregelen als verbeteren van kades in Walsoorden, Wemeldinge en Schore, een betere ontsluiting via de weg van enkele havens en het creëren van meer lig- en wachtplaatsen in Vlissingen.

Tabel 7.1 Maatregelen binnenhavens

Maatregelen binnenhavens	Plaats/ regio	Betrokken partijen
Ruimte		
Aanleg nieuw regionaal nat bedrijventerrein langs weg/ water noord-zuidas Zeeland	Schorebrug / Goese Sas	Provincie, Reimerswaal, Goes
Uitbreiding van nat terrein voor meer watergebonden overslag	Bruinisse	Schouwen-Duiveland
Benutten laad-loskades RWS voor derden	Zeeland	RWS, gemeenten
Afstemming in gebruik van faciliteiten en ruimte Bergen op Zoom	Tholen, Reimerswaal	Provincie, Tholen, Reimerswaal
Verplaatsen van bedrijven waardoor ruimte vrijkomt op nat terrein	Middelburg	Middelburg, Provincie
Optimale locaties weg/ water voor aanvoer zand en bouwstoffen voor de regio	Zeeland	Provincie, zand en grind bedrijven, Kamer van Koophandel
Kade		
Behouden van minimaal 1-2 openbare laad-loskades per eiland	Zeeland	Provincie, RWS, Noord-Beveland, Schouwen-Duiveland, gemeenten
Multifunctionele kade handhaven voor beroeps-, passagiers-, en recreatievaart, toekomstige distributie, evenementen	Zeeland	Provincie, gemeenten
Vernieuwen kade en terrein haven	Walsoorden	Hulst
Verlengen kade voor efficiënter gebruik	Wemeldinge en Schore	RWS, Waterschap ZE, bedrijven
Opwaarderen kade Veerse Gatdam	Veere	RWS, Noord-Beveland
Loswallen combineren strategisch belang met minimaal commercieel belang	RWS locaties	RWS, gemeente, provincie
Aanleg binnenvaartkade/ faciliteiten voor vervoer containers op terminal in Vlissingen	Vlissingen	ZSP, stuwadoors Vlissingen
Milieu		
Nieuwe wetgeving Wro vergroot geluidruimte loswal Vluchthaven Bruinisse/ loswal Zijpe	Bruinisse	Schouwen-Duiveland, provincie
Financieel		
Financieren nieuwe loswal uit opbrengst vervallen oude loswal	Alle gemeenten	Provincie en gemeenten
Infrastructuur water en weg		
Verbeteren ontsluiting haven	Walsoorden	Walsoorden, wegbeheerder
Creëren van meer wacht- en ligplaatsen in vooral Vlissingen	Vlissingen	ZSP, KSV, RWS

7.3 Maatregelen vaarwegen

Voor de vaarwegen in Zeeland zijn knelpunten geformuleerd. In tabel 7.2 zijn voor de knelpunten maatregelen opgesteld. De maatregelen zijn te prioriteren naar:

- Dynamisch verkeersmanagement:

Betere benutting van informatie tussen ketenpartijen over vervoer binnenvaart (optimalisering route) en gebruikers worden geïnformeerd over route en status van objecten met als doel een betere informatievoorziening en benutting van de capaciteit.

- Uitbreiden van Kreekraksluizen (met extra kolk of via sluis Bath)
- Uitbreiden van sluis Terneuzen
- Op diepgang houden van vaarwegen van en naar de binnenhavens

Naast deze maatregelen lopen ook nog ontwikkelingen/maatregelen als verbeteren van de diepgang van Zijkanaal C en geen zoet/ zout waterscheiding Krammersluizen. Daarnaast worden maatregelen voorgesteld voor het aanpassen van het beheer gericht op onderhoud van de regionale vaarwegen en toegang naar kleinere binnenhavens in overleg tussen de gebruikers en beheerders van de vaarwegen en binnenhavens.

Het is voor Zeeland belangrijk om nog beter informatie uit te wisselen tussen beheerders en gebruikers van de vaarwegen. Rijkswaterstaat is gericht op het kunnen bieden van 24 uren service voor betrouwbaar, vlot en veilig vervoer over het water. Hierin staat niet het schutten maar varen centraal ofwel het begeleiden van de schipper bij zijn reis op de Nederlandse binnenwateren. Dit vraagt om dynamisch verkeersmanagement waarbij de dialoog tussen beheerders en gebruikers van de vaarwegen steeds belangrijker wordt. Tevens is het steven van de beheerders in Zeeland om 24 uur en zeven dagen lang 24/7 bediening en bediening op afstand van alle objecten in Zeeland (door alle overheden) te realiseren.

Tabel 7.2 Maatregelen vaarwegen

Maatregelen vaarwegen	Locatie	Beheerder/ betrokken partijen
Betere benutting informatie tussen ketenpartijen over vervoer binnenvaart (optimalisering route) Dynamisch verkeersmanagement	Vaarwegennet	RWS, ZSP, KSV
Gebruikers informeren over route en status informatie van objecten	Vaarwegennet	RWS, KSV
Uitbreiding Kreekraksluizen via - extra kolk of - Verbinding maken tussen Schelde en Spuikanaal (sluis Bath)	Schelde Rijn verbinding Spuikanaal	RWS, Vlaanderen, GHA, KSV
Uitbreiding sluis Terneuzen	Terneuzen	RWS, KSV
Geen zoet/ zout scheiding Krammersluizen	Krammersluizen	RWS, KSV
Uitbaggeren Zijkanaal C op 2,85 meter	Zijkanaal C	ZSP, bedrijven
Aanpassen beheer en onderhoudregime van vaarwegen naar en in overleg met gebruikers	Regionale vaarwegen + toegang binnenhavens	RWS, gemeenten, ZSP, KSV
24/7 bediening en bediening op afstand van alle objecten in Zeeland (door alle overheden)	vaarwegennet	RWS, Provincie, gemeenten, KSV
Uitbreiding capaciteit Bergse diepsluis	Bergse diepsluis	RWS, KSV

7.4 Concrete vervolgstappen en mogelijke uitvoeringsprojecten

De lijst met maatregelen geeft een uitgebreid overzicht van actiepunten die op de korte en lange termijn door verschillende partijen ondernomen kunnen worden. Een aantal van de maatregelen wordt door de provincie, Rijkswaterstaat, gemeenten, Zeeland Seaports en bedrijven aan gewerkt. Het onderzoek naar een locatie voor een nieuw regionaal bedrijventerrein in Schorebrug of Goese Sas wordt voor de zomer van 2008 afgerond.

Topprioriteit voor Zeeland zijn:

- het ontwikkelen van een nieuw regionaal nat bedrijventerrein in Zeeland
- behouden en faciliteren van de havens en laad-loskades op de Zeeuwse eilanden, met name in Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland
dynamisch verkeersmanagement waarbij betere benutting van informatie tussen ketenpartijen over vervoer binnenvaart (optimalisering route) plaatsvindt en gebruikers worden geïnformeerd over route en status van objecten met als doel een betere informatievoorziening en benutting van de capaciteit.
- het verbeteren van de capaciteit van de sluizen Terneuzen, Kreekrak en Krammer.

Daarnaast is het van belang een aantal concrete projecten uit te voeren gericht op:

- opwaarderen (vernieuwen en/ of verlengen) van de verouderde kades
- benutten van fysieke en geluidruimte voor watergebonden bedrijven

Belangrijk is dat de gemeenten voor 1 september een overzicht maken van mogelijke quick win projecten die bijdragen aan het verbeteren van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland. Provincie Zeeland dient voor 1 oktober de lijst met quick wins bij het Ministerie van V&W in te dienen voor het MIRT overleg.

Tevens zal de regio ook op korte termijn moeten werken aan het proces van communicatie en draagvlak voor het realiseren van de ambities voor de Zeeuwse binnenhavens en vaarwegen. Te denken valt daarbij aan:

- het opzetten van een organisatie voor het coördineren van de vervolgacties mede in samenhang met Actieprogramma Binnenvaart
- benoemen van de prioriteiten per verantwoordelijke partij voor de komende jaren
- dialoog tussen de betrokken partijen (gemeenten en provincie, Rijkswaterstaat en gebruikers, Zeeland Seaports en gebruikers, bedrijven) om afspraken te maken, de situaties in de havens te beoordelen en acties op te stellen
- de (structurele) financiering van de maatregelen voor de binnenhavens en vaarwegen
- het afstemmen van ruimtelijke claims voor werken, wonen en recreëren in de havens tussen gemeenten, provincie, bedrijven en beheerders laad-loskades
De provincie heeft hierin de regierol waarbij de provincie de plannen van gemeenten toetst aan een integrale aanpak van wonen, werken en recreëren aan het water en het belang van de haven in het netwerk voor de regio.
- communicatie van streefbeeld van netwerk van binnenhavens en vaarwegen naar alle partijen in Zeeland

Gestreefd moet worden naar het ontwikkelen van een netwerk van binnenhavens en vaarwegen dat voldoet aan de eisen van gebruikers en bedrijven en kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid en economische ontwikkeling van Zeeland.

Bijlagen

Projectteam netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen Zeeland

- | | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| • Provincie Zeeland | Wim Kant / Mathieu van Woerkom |
| • Rijkswaterstaat Zeeland | Jan van Dee / Eric Luca |
| • Zeeland Seaports | Brigitte Troost / Tom Bogaert |
| • Kamer van Koophandel | Paul Geertman |
| • ECORYS | Arwen Korteweg / Michiel van Veen |

Betrokken organisaties en personen bij netwerkanalyse

Fred de Nijs/ Wim Goudzwaard	Hulst
Johan Gideonse/ Ko van der Parel	Reimerswaal
Piet van Zijst	Tholen
Jan Huijsman	Borssele
Tom Vermin	Noord Beveland
Astrid Ghering	Schouwen Duiveland
Cor Helmendach	Middelburg
Patrick van Herwaarden	Sluis
Jan Schroevers	Vlissingen
Henk Boone	Goes
Bas van Terheijden	Kapelle
Mevr. Louwerse	Veere
Gert Jan Duyndam	Kloosterboer
Arie de Bode	Heros Sluiskil
Bram Peters	OVET
Lute Smid	CZAV
Ko Bakker	Yara
Wijnand Vette	Zeeland Seaports
Bert Kars	Zeeland Seaports
Amo Sliereveld	Maritiem Instituut de Ruyter
Theo Nieboer	Maritiem Instituut de Ruyter
Hans Everaars	Waterschap Zeeuwse Eilanden
Jan van Dee	RWS
Eric Luca	RWS
Marcel Hintzen	RWS
Matty Leuven	RWS
Philip van Luik	RWS
Rik van der Linden	Project Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone
Ad Segers	Projectbureau OZP 2030
Aart Bos	NV Economische impuls Zeeland
Marcel Ganzeman	BZW
Jan de Vries	Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer
Dhr van der Jagt	Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer
Adri Peekstok	Ned. Vereniging van Binnenhavens
Wim Meijer	Provincie Zeeland

Bijlage Factsheets Binnenhavens

1. Binnenhaven Middelburg

Tabel 0.1 Factsheet binnenhaven Middelburg

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven Functie binnenhaven Overslag binnenhaven Economisch belang Werkgelegenheid Toegevoegde waarde Logistiek belang Beheer binnenhaven Infrastructuur	• Industrierrein Arnestein (totaal 132,1 ha) direct toegang tot water • Loshaven • Overslag binnenvaart totaal: 577.000 ton CBS • Ruwe mineralen/bouwmaterialen: 415.000 ton • Chemische producten: 66.000 ton • Overige goederen: 42.000 ton • Bedrijven: CZAV, zand- en grindoverslagbedrijven, Timmermans, Dutch Cleaning Mill, Herstaco (groothandel stalen buizen), Hillebrand constructie, Eastman • Verzorgingsgebied varieert van lokaal regionaal verzorgend tot wereldwijde aanvoer en afvoer (bijv. Herstaco) Werkgelegenheid Arnestein 3200 werkzame personen waarvan een beperkt, niet te kwantificeren, deel gerelateerd aan havengebonden werkgelegenheid. ? ? • Arnestein heeft diverse kades, enkele privaat, van bedrijven en een openbare kade van de gemeente (arnesteinkade). • Ontsluiting water: kanaal door Walcheren • Ontsluiting weg: N57/ A58

Tabel 0.2 Economisch belang binnenhaven: watergebonden bedrijven

Bedrijf watergebonden (met overslag)	Haven / Plaats	Goederen soort overslag	Overslag in tonnen	Aantal werknemers	Aantal ha	Lengte kade
Herstaco	Arnesteinkade	Stalen buizen	ombekend	15	12	
Eastman	Eigen terminal nabij arnesteinkade	Grondstoffen, aangevoerd per binnenvaarttanker	Onbekend	250	20	
Ouwerkerk	Eigen kade	zand	onbekend	40	Ca. 2	70 meter
CZAV	Arnesteinkade	Kunstmest, graan	onbekend	1	< 1 ha.	
Timmermans	Eigen kade	Geen overslag, werf, reparatie	Nvt	40	1,5 ha.	100 m.

2. Ontwikkeling binnenhaven	Naam bedrijf of naam locatie	Aantal ha
Herstructurering terrein:	Arnestein	
Verplaatsing watergebonden bedrijven:	Herstaco	12
5. Voorstel uitvoeringsprojecten (quick wins) mbt de binnenhaven	Omschrijving mogelijk project voor uw gemeente voor de korte termijn	Kostenindica tie
Er liggen diverse bedrijven aan het Kanaal door Walcheren die geen gebruik maken van transport over water. Een deel van deze terreinen wordt niet intensief benut. Herstructurering kan ruimte scheppen voor watergebonden bedrijven. Voorbeeld: bedrijven aan de Kleverskerkseweg: Herstaco, vml. CZAV complex, vml. Asphalt Onderneming Zeeland, vml. Sealake terminal. Verwerven van deze objecten is zeer moeilijk.		

Er liggen wel kansen om opnieuw nat terrein beschikbaar te maken voor bedrijven. Deze ontwikkelingen moeten echter worden afgestemd op woningbouwplannen in de omgeving van deze locaties. Verder is de ruimte in Middelburg beperkt en kunnen wij dus geen bedrijven opvangen die veel ruimte vragen en weinig werkgelegenheid opleveren.

2. Binnenhavens Schouwen-Duiveland

Tabel 0.3 Factsheet binnenhavens Schouwen-Duiveland

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	- Binnenhavens Bruinisse en Zierikzee - Industrieterreinen - Bruinisse: Vluchthaven (5 ha); watergebonden bedrijventerrein - Zierikzee: loskades Visserskade en Engelse Kade: 0,5 ha Watergebonden: 31,7 ha. Zuidhoek/Straalweg (49,4 ha), 't Sas (10,1 ha) - haven Burghsluis 0,7 ha - Jachthaven Zierikzee: 2 ha.
Functie binnenhaven	Publieke laad-en loskades Privé laad-en loskades van Rijkswaterstaat: Werkhaven Grevelingendam, Schelphoek, Roggenplaathaven (Oosterscheldekering) en Middelpaathaven (Brouwersdam) die ook door derden gebruikt wordt.
Overslag binnenhaven	- Overslag binnenvaart totaal cijfers 2006, gemeentelijke loswallen: 115.757 ton - Ruwe mineralen en bouwmaterialen: 104.800 ton - Voedingsproducten: 10.770 ton - Stuksgoederen, containers: 188 ton
Economisch belang	- Bedrijven met watergebonden activiteiten: - Bruinisse: Ruitenbeek Beton, CZAV, Graanhandel Van Tuyt BV - Zierikzee: Airpack, Nemag BV, CZAV, De Jong Construction BV, Noordhoek Diving Company BV
Werkgelegenheid	?
Toegevoegde waarde	?
Logistiek belang	?
Beheer binnenhaven	- Bruinisse: Bedrijfsterreinen en kades zijn eigendom van de overheid - Zierikzee: Bedrijfsterreinen en kades zijn eigendom van de overheid
Infrastructuur	- Ontsluiting water: Oosterschelde - Ontsluiting weg: N59 en N256

Tabel 0.4 Economisch belang binnenhaven: watergebonden bedrijven

Bedrijf watergebonden (met overslag)	Haven / Plaats	Goederen soort Overslag	Overslag in tonnen	Aantal werknemers	Aantal ha	Lengte kade
CZAV	Z'zee	Voedingsprod.	4.770	128	7,7	
Noordhoek Diving	Z'zee	Stuksgoederen	45		1	
Airpack	Z'zee	stuksgoederen	143		1,6	
Van Tuyt	Bru	voedingsprod	6.000		6,6	
Van de Maas Oosterland	Bru	bouwmaterialen	7.000			
Faasse Zandhandel Goes	Bru	zand	18.000			
Van Ouwerkerk Zandhandel Middelburg	Bru	bouwmaterialen	66.000			
De Hoop BV Tereneuzen	Bru	bouwmaterialen	12.000			

Ontwikkelingen Schouwen-Duiveland

1. Ontwikkeling nieuwe natte terreinen	Naam of locatie:	Indicatoren Aantal ha
Nieuw terrein:		
2. Ontwikkeling binnenhaven	Naam bedrijf of naam locatie	Aantal ha
Herstructurering terrein:	Nieuwe loswal haven Zierikzee	1,6
Verplaatsing watergebonden bedrijven:	Jachtwerf Oosterschelde Bruinisse	4,8
Woningbouw:	Bruinisse Stoofpolder en Riekusweel IV, nabij Vluchthaven	8?
Jachthaven:	Haven Zierikzee	Nog niet bekend
3. Ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijven	zo ja: naam locatie en voor welke bedrijven en type bedrijvigheid	Aantal (ha of bedrijven)
Ruimte voor bestaande bedrijven:		
Ruimte voor nieuwe bedrijven:	Bedrijventerrein Bruinisse, categorie 3.1/3.2	3,2 ha, 2 bedrijven
	Zuidhoek/Straalweg Zierikzee, categorie 4	34,9
4. Knelpunten binnenhaven	Knelpunt	Indicator/ grootte
- bereikbaarheid via het water:	De loswal Zierikzee ligt teveel in de stad en bij de pleziervaart. Een nieuwe locatie is gewenst.	
- bereikbaarheid via de weg:	Zeelandbrug (N256): voor bijzondere transporten is ontheffing nodig	
- diepgang vaarweg of diepgang binnenhaven	Zierikzee, ook kleine doorvaart sluis en brug	Max. lengte 60 m. Engelse Kade en max. lengte 50 m. Visserskade
- kade verouderd of te kort:	Zierikzee, zie eerste punt.	
- ruimte voor huidige watergebonden bedrijven	Zierikzee alleen ver van water	
- ruimte voor nieuwe watergebonden bedrijven	Lagere bedrijvencategorie Bruinisse	
- beperkte geluidruimte bedrijventerrein	Zierikzee geen vergunning loswal	Max. 12x gebruik per jaar
- kosten onder en beheer haven	Investering nieuwe loswal Zierikzee te hoog	Uitgaven 1,7 mln, gebruik max. 12 x per jaar (zonder milieuvergunning).
5. Voorstel uitvoeringsprojecten (quick wins) mbt de binnenhaven	Omschrijving mogelijk project voor uw gemeente voor de korte termijn	Kostenindicatie
Nieuwe loswal Zierikzee	Loswal aanleggen bij sluis Zierikzee	€ 1.750.000
Bedrijvencategorie Bruinisse	Bedrijvencategorie haven en loswal vergroten	€ 55.000
Bestemmingsplan Bruinisse	Woningen saneren	€ 600.000
Uitbreiding bedrijventerrein Bruinisse	Woningen saneren	€ 1.000.000

3. Binnenhaven Noord-Beveland

Tabel 0.5 Factsheet binnehaven Noord-Beveland

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnehaven	1. Kamperland: Kamperland, havens a. Jachthaven (tegen Veerse Meer aan) b. Landbouwhaven (tegen dorp Kamperland aan) c. Jacoba haven (tegen stormvloedkering) d. Sophia haven (onderdeel van vakantiepark van Roompot) 2. Kats: a. Jachthaven b. Werkhaven met industrieterrein (oude Oosterschelde Combinatie) 3. Colijnsplaat a. Vissershaven b. Jachthaven 4. Kortgene a. Jachthaven b. Oude landbouwhaven (nu ook jachthaven)
Functie binnehaven	
Overslag binnehaven	• Overslag totaal ?
Economisch belang	Watergebonden bedrijven Ad.1 a; RoHa, Zwemer Watersport b; Intrec, Pit Beton, CZAV, Van Ouwerkerk Grinhandel, c; Seafarm, RIKZ d; Vakantiepark Roompot Ad.2 a; Van der Rest Nautic, Yacht Makelaardij Kats, International Yacht Paints, Provincie Zeeland b: Aannemersbedrijf Hoondert Ad. 3 a; 8 tot 10 vissersbedrijven, de UFA, 3 sportvissersschippers, Wood Design, SamenVerder, Grontmij, Johns Vishandel, Restaurant De vismijn, Kramer Constructies b; Delta Yacht, Watersportvereniging Noord-Beveland, Yacht-Club
Werkgelegenheid	Onbekend
Toegevoegde waarde	Groot
Logistiek belang	Aanzienlijk, alleen Pit Beton, CZAV, Van Ouwerkerk Grinhandel, Aannemersbedrijf Hoondert hebben belang bij overslag van bulkgoederen. Aan de westzijde (Veersegatdam) maken ook Walcherse ondernemers gebruik van de loswal
Beheer binnehaven	1. Kamperland: Kamperland, havens a. Jachthaven , gemeentelijk eigendom b. Landbouwhaven gemeentelijk eigendom c. Jacobahaven, eigendom van RWS d. Sophia haven, prive Roompot?? 2. Kats: a. Jachthaven Ca. 80 % van havenkom en de ingang is eigendom van

	Van der Rest Nautic b. Werkhaven met industrieterrein Ruimte tussen kraanbanen en voor de loswal is eigendom van Aannemersbedrijf Hoondert 3. Colijnsplaat a. Vissershaven Gemeentelijk eigendom b. Jachthaven Gemeentelijk eigendom 4. Kortgene a. Jachthaven Eigendom van Delta Marina b. Oude landbouwhaven Eigendom van Delta Marina
Infrastructuur	• Ontsluiting water • Ontsluiting weg

De kade in Landbouwhaven Kamperland is eigendom van de gemeente en de damwand verkeerd in zeer slechte staat (technische levensduur bereikt, meer dan 40 jaar oud). Onderzoek (RTD) heeft uitgewezen dat de damwand langs de kade te zwak is om kranen op af te stempelen.

Tabel 0.6 Economisch belang binnenhaven: watergebonden bedrijven

Bedrijf watergebonden (met overslag)	Haven / Plaats	Goederen soort Overslag	Overslag in tonnen	Aantal werknemers	Aantal ha	Lengte kade
Pit Beton	1b	Grint en zand	#	22	1,6	40 m.
Aannemersbedrijf Hoondert	2b	Van alles en nog wat	Onbekend	?	5,6	100 m.
Grinhandel Van Ouwkerk	1b	Grint en zand en puingranulaat	*	?	0	120 m.
CZAV	1b	landbouwproduct	*	Seizoenswerk	0	120 m.

gemiddeld 35.200 ton en ca. 32 schepen per jaar

* gemiddeld 31.500 ton en ca 35 schepen per jaar

Ontwikkelingen Noord-Beveland

1. Ontwikkeling nieuwe natte terreinen	Naam of locatie:	Indicatoren Aantal ha
Nieuw terrein:		
2. Ontwikkeling binnenhaven	Naam bedrijf of naam locatie	Aantal ha
Herstructurering terrein:	Havenplateau Landbouwhaven en terrein Intrec	3 Ha
Verplaatsing watergebonden bedrijven:	Pit Beton, (na 2015)	1,6 Ha
Woningbouw:	Kanaaloevers tussen Veerse Meer en dorp Kamperland, tbv woningbouw	2 Ha
Jachthaven:	Oude landbouwhaven Kamperland	1,5 Ha
Haven "Bruine Vloot"scheepen	Zoeken binnen het gebied naar ruimte voor een aantal schepen	?
3. Ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijven	zo ja: naam locatie en voor welke bedrijven en type bedrijvigheid	Aantal (ha of bedrijven)
Ruimte voor bestaande bedrijven:	Op terrein van Intrec zal de schroothandel plaats maken voor watersportbedrijvigheid	1,5 Ha
Ruimte voor nieuwe bedrijven:	Het havenplateau van de Landbouwhaven Kamperland zal ontwikkeld worden en ruimte bieden aan Horeca, musea, MKB en Planetarium	1 Ha
4. Knelpunten binnenhaven	Knelpunt	Indicator/ grootte
- bereikbaarheid via het water:	Redelijk, beroepsvaart over Veerse Meer storend voor recreatie maar gaat.	
- bereikbaarheid via de weg:	Beperkt, erg smalle wegen door bewoond gebied	
- diepgang vaarweg of diepgang binnenhaven	Zeer beperkt, gedurende winterpeil 2,7 m diepgang	
- kade verouderd of te kort:	Zie eerdere opmerking, damwand versleten en rot, onveilig om op de kade af te stempelen	
- ruimte voor huidige watergebonden bedrijven	Beperkt en op termijn niet meer	
- ruimte voor nieuwe watergebonden bedrijven	Alleen indien het recreatieve bedrijven betreft	
- beperkte geluidruimte bedrijventerrein	Nu nog aanwezig doch na aanpassen bestemmingsplan om woningbouw mogelijk te maken, beperkt	
- kosten onder en beheer haven	Hoog ten opzichte van inkomsten (nihil)	
- draagvlak bestuur/ beleid	Bestuur steunt omschakeling naar recreatie, gezien het behoud van werkgelegenheid en de synergie voor omliggende bedrijven	
- draagvlak bedrijven	Gering doch consequentie van erfpacht	
Overig:	Loswal aan de Veerse Gatdam ligt beter voor bereik over water en weg (recreatieverkeer is nog lastig) zowel voor Noord-Beveland als gemeente Veere. Gemeente Noord-Beveland is voorstander deze in tact te laten of te verplaatsen indien noodzakelijk	

5. Voorstel uitvoeringsprojecten (quick wins) mbt de binnenhaven	Omschrijving mogelijk project voor uw gemeente voor de korte termijn	Kostenindicatie
Loswal aan Veersegatdam	Loswal aan de Veerse Gatdam ligt beter voor bereik over water en weg (recreatieverkeer is nog lastig) zowel voor Noord-Beveland als gemeente Veere. Gemeente Noord-Beveland is voorstander deze in tact te laten of te verplaatsen indien noodzakelijk	
Ligplaats "bruine vloot" schepen	In het havengebied van Kamperland zoeken we nog naar een geschikte locatie om een aantal ligplaatsen voor deze schepen te realiseren	

4. Binnenhavens Reimerswaal

Tabel 0.7 Factsheet binnenhaven Reimerswaal

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	Gebaggerd zand wordt niet aan een kade behandeld, maar op de Schelde rechtstreeks van baggerschip naar binnenvaartschip overgeladen
Functie binnenhaven	Geen watergebonden bedrijventerreinen /laadloskade aanwezig (± 100 m)
Overslag binnenhaven	- Laadhaven - Overslag binnenvaart totaal: 1.547.000 ton (niet bekend bij gemeente) - Zand (gedeeltelijk gebaggerd uit Schelde): 1.398.000 ton (idem) - Aardolieproducten (58.000 ton) (idem) - Landbouwproducten (43.000 ton) (idem)
Economisch belang	Verzorgingsgebied
Werkgelegenheid	onbekend
Toegevoegde waarde	onbekend
Logistiek belang	onbekend
Beheer binnenhaven	Waterschap Zeeuwse Eilanden
Infrastructuur	- Afhankelijk van waar haven precies ligt - Ontsluiting water - Ontsluiting weg: - Ontsluiting spoor: n.v.t.

Ontwikkelingen Reimerswaal

1. Ontwikkeling nieuwe natte terreinen	Naam of locatie:	Indicatoren Aantal ha
Nieuw terrein:	Schorebrug (mogelijk)	16

5. Binnenhavens Tholen

Tabel 0.8 Factsheet binnenhavens Tholen

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	- Binnenhavens - Tholen: nabij de oude kern recreatiehaven - Stavenisse: recreatiehaven - St Annaland: recreatiehaven - Krabbekreek: overslaghaven van zand en grind. Deze is in handen van een particulier bedrijf (van Tilburg) - Jachthavens:
Functie binnenhaven	- Tholen kent geen handelsactiviteiten meer zoals overslag van goederen of bulk - Laad-en loskade is alleen in de oude werkhaven (Krabbekreek) aan de orde. - uitsluitend nog overslag in de Krabbekreek
Overslag binnenhaven	Overslag spoor: er is geen spoorverbinding
Economisch belang	- Watergebonden bedrijven: Van Tilburg (Krabbekreek) - Verzorgingsgebied Tholen, St. Philipsland en een deel van West Brabant (oever Schelde-Rijn-kanaal)
Werkgelegenheid	
Toegevoegde waarde	
Logistiek belang	
Beheer binnenhaven	- Gemeente Tholen en voor de Krabbekreek Van Tilburg
Infrastructuur	- Ontsluiting water: Schelde-Rijn verbinding - Ontsluiting weg: N286, N659 - Ontsluiting spoor: niet aanwezig

Tabel 0.9 Economisch belang binnenhaven: watergebonden bedrijven

Bedrijf watergebonden (met overslag)	Haven / Plaats	Goederen soort overslag	Overslag in tonnen	Aantal werknemers	Aantal ha	Lengte kade
Van Tilburg	Krabben kreek	Zand en grind	45.000	2 ?	2,6	24

6. Binnenhavens Hulst

Tabel 0.10 Factsheet binnenhavens Hulst

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	Walsoorden (13,6 ha)
Functie binnenhaven	- Op- en overslag; - Ligplaats voor een drietal vissersschepen; - Ligplaats voor een 35-tal pleziervaartuigen; - Ligplaats voor een dok van een scheepswerf; - Vluchthaven
Overslag binnenhaven	Overslag binnenvaart totaal Hulst circa 300.000 ton:
Economisch belang	De Klerk Scheepsbouw- en reparatiebedrijf, Aanvoerhaven voor grondstoffen t.b.v. betonindustrie Bleijko en wege- en waterbouwaannemingsbedrijven als H4A, Sponselee, Bos Kalis, de Klerk/Werkendam, van Bentum en Waterschap Zeeuws-Vlaanderen (stortsteen/fosfoslakken) en aan- en afvoer Mouterij Kloosterzande/Grosch (gerst en mout)
Werkgelegenheid	4 fte direct (scheepswerf) en overige gebruikers voornamelijk indirecte werkgelegenheid
Toegevoegde waarde	?
Logistiek belang	m.n. voor grondstoffen t.b.v. betonindustrie, mouterij en weg- en waterbouwaannemingsbedrijven
Beheer binnenhaven	- Kades eigendom, beheer en onderhoud van de gemeente - Water (baggerproblematiek) in erfpacht, beheer en onderhoud van de gemeente
Infrastructuur	- Ontsluiting water - Ontsluiting weg:

Tabel 0.11 Economisch belang binnenhaven: watergebonden bedrijven

Bedrijf watergebonden (met overslag)	Haven / Plaats	Goederen soort Overslag	Overslag in tonnen	Aantal werknemers	Aantal ha	Lengte kade
Weg- en waterbouw en betonindustrie	kade	Zand, grind, klaksteen, steenslag/stortsteen, split, duomix, zeezand, Plaatzand, zwart zand	Circa 300.000	indirect		165 m1
Mouterij Kloosterzande/Grosch	kade	Gerst/mout	27.000 ton gerst en 2.075 ton gerstmout	indirect		80 m1

Ontwikkelingen Hulst

1. Ontwikkeling nieuwe natte terreinen	Naam of locatie:	Indicatoren Aantal ha
Nieuw terrein:	n.v.t.	
2. Ontwikkeling binnenhaven	Naam bedrijf of naam locatie	Aantal ha
Herstructurering terrein:	n.v.t.	
Verplaatsing watergebonden bedrijven:	(vooralsnog) n.v.t.	
Woningbouw:	n.v.t.	
Jachthaven:	Circa 35 ligplaatsen voor pleziervaartuigen	
3. Ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijven	zo ja: naam locatie en voor welke bedrijven en type bedrijvigheid	Aantal (ha of bedrijven)
Ruimte voor bestaande bedrijven:	Bestaande scheepsreparatiebedrijf heeft geen uitbreidingsmogelijkheden	
Ruimte voor nieuwe bedrijven:	n.v.t. (gelet op de gebrekkige infrastructuur)	
4. Knelpunten binnenhaven	Knelpunt	Indicator/ grootte
- bereikbaarheid via het water:	Ter plaatse van de havenmond staat een sterke stroming en is de ligging van de vaargeul naar Antwerpen zeer nabij	
- bereikbaarheid via de weg:	Met name de weg naar de silo's van de mouterij verkeert in een slechte onderhoudstoestand	
- diepgang vaarweg of diepgang binnenhaven	Diepgang voor de binnenhaven ligt tussen de -2.80 m en -3.10 m	
- kade verouderd of te kort:	Feitelijke is de totale kadelenkte zwaar verouderd	
- ruimte voor huidige watergebonden bedrijven	Geen uitbreidingsruimte	
- ruimte voor nieuwe watergebonden bedrijven	Gelet op de gebrekkige infrastructuur n.v.t.	
- beperkte geluidruimte bedrijventerrein	n.v.t.	
- kosten onderhoud en beheer haven	Relatief hoog i.v.m. opbrengsten	
- draagvlak bestuur/ beleid	Er is een grote mate van achterstallig onderhoud en een beperkte gebruiksfunctie	
- draagvlak bedrijven	Haven voorziet voor gebruikers in een belangrijke behoefte	
Overig:	Haven is aangemeld voor een (toekomst-)studie in het kader van het Interreg IV-programma Transcoast	
5. Voorstel uitvoeringsprojecten (quick wins) mbt de binnenhaven	Omschrijving mogelijk project voor uw gemeente voor de korte termijn	Kostenindicatie
In afwachting van resultaten van de studie in het kader van Transcoast, worden op dit moment geen concrete uitvoeringsprojecten voorzien.		

7. Binnenhavens Terneuzen

Tabel 0.12 Factsheet binnenhavens Terneuzen

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	Belangrijkste natte terreinen en binnenhavens? - Vier kernen met binnenhaven, waarvan Terneuzen ook gedeeltelijk zeehaven is - Sas van Gent: totaal 223 ha, : Sas van Gent noord (156 ha) Poelpolder I (37 ha), Poelpolder II (29 ha) , (Noordelijke en zuidelijke insteekhaven) - Westdorpe: Axelse Vlake II (96,2 ha), Axelse Sassing (10,8 ha) - Sluiskil: Sluiskil eiland: (20,3 ha)
Functie binnenhaven	- Sas van Gent: industriehaven (loshaven) - Axel Westdorpe: industriehaven + op- en overslag (toekomstig) - Terneuzen (Sluiskil) laad- en loshaven, industrie - Zeeland Container terminal
Overslag binnenhaven	Overslag per binnenvaart onderscheiden naar goederensoorten? - Overslag binnenvaart totaal gemeente Terneuzen 10,4 mln ton (CBS 2006) met name ruwe materialen en chemische producten (zie ook gegevens ZSP) - Terneuzen: 8,2 mln ton - Sas van Gent: 1,6 mln ton - Axel: 0,6 mln ton - Overslag container: 24.000 TEU via ZCT - Overslag spoor: ?
Economisch belang	Wie zijn de gebruikers per binnenhaven? TPT, YARA, Outokumpu, Ovet, Verbrugge, De Hoop, Heros, Zuid-Chemie, Cargill, Graanhandel de Feyter, Van Denderen, Versloot
Werkgelegenheid	Havenmonitor 2005: Totaal: 7.000 Werkzame personen Aandeel binnenhavenactiviteiten is groot vanwege belang binnenvaart voor industrie zoals Chemie en Cargill
Toegevoegde waarde	Havenmonitor 2005: Totaal: 2,5 mrd Euro Aandeel binnenhavenactiviteiten is groot vanwege belang Chemie in TW
Logistiek belang	- ZCT vooral voor containers Logistiek park Terneuzen (DOW) - Vooraf aanvoerfunctie voor grondstoffen productie; deel afvoer klanten Duitsland
Beheer binnenhaven	Het beheer van het gehele gebied is verdeeld tussen ZSP (+ESM), RWS en particulier - Axelse Sassing: Bedrijfsterreinen en kades: eigendom van Zeeland Seaports - Sas van Gent: Bedrijfsterrein + kade particulier eigendom, - Terneuzen (Sluiskil): Bedrijfsterreinen en kades: eigendom Zeeland Seaports
Infrastructuur	- Sas van Gent/ Sluiskil en Terneuzen - Ontsluiting weg: Provinciaal wegennet (N252) en Westerscheldetunnel - Aansluiting Vlissingen en Gent/ Antwerpen - Ontsluiting spoor: enkelspoor Sas van Gent-Terneuzen, aftakking Cerestar/Cargill - Ontsluiting water: hoofdvaarwegennet Kanaal Gent-Terneuzen

8. Binnenhavens Kapelle

Tabel 0.13 Factsheet binnenhavens Kapelle

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	2 binnenhavens - Bedrijventerrein Wemeldinge (12,3 ha) - Loswal Schore (1,2 ha)
Functie binnenhaven	Loshaven
Overslag binnenhaven	- Overslag binnenvaart totaal gemeente Kapelle: 471 ton - Voedingsproducten: 287 ton - Landbouwproducten: 51 ton - Aardolieproducten: 37 ton - Ruwe mineralen en bouwmaterialen: 29 ton
Economische belang	- Wemeldinge: Ekotank, CZAV - Kaai 85 Schore: Scheepswerf Reimerswaal, Van der Straaten Hansweert, Faasse Zandhandel - Verzorgingsgebied
Werkgelegenheid	
Toegevoegde waarde	
Logistiek belang	
Beheer binnenhaven	Wemeldinge in beheer van Rijkswaterstaat en Kaai 85 in Schore in beheer van Waterschap Zeeuwse Eilanden
Infrastructuur	- Ontsluiting water: Kanaal door Zuid-Beveland - Ontsluiting weg: - Schore: A58 en N289 - Wemeldinge: N670

Ontwikkelingen:

- Bestemmingsplan aanpassen voor Schore / Kaai85 samen met Reimerswaal omdat het terrein op grond ligt van beide gemeenten
- Kade Wemeldinge eventueel aanpassen/ vraag vanuit Ecotank

De gemeentegrens loopt dwars door de loswal (gemeenten Kapelle en Reimerswaal)

9. Binnenhaven Goes

Goes gaat alle watergebonden activiteiten verplaatsen in het kader van project ‘Goese Schans’ en de haven transformeren naar woonwerkgebied.

Tabel 0.14 Factsheet binnenhavens Goes

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	Havenindustrieterrein (25,8 ha).
Functie binnenhaven	- Loshaven - Privé laad-en loskades
Overslag binnenhaven	- Overslag binnenvaart totaal 386.000 ton: - Ruwe mineralen en bouwmaterialen: 373.000 ton - Overslag spoor
Economisch belang	- Watergebonden bedrijven: Faasse, Duinhouwer, Haringman Beton, Houtkaai, Molenaar, Kamps, Deurwaarder - Verzorgingsgebied
Werkgelegenheid	
Toegevoegde waarde	
Logistiek belang	
Beheer binnenhaven	- Kades eigendom van overheid
Infrastructuur	- Ontsluiting water - Ontsluiting weg: N289 - Ontsluiting spoor:

10. Binnenhaven Borsele

Tabel 0.15 Factsheet binnenhaven Borsele

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	• (Zee)haven- en industrieterrein Sloe (624 ha) • Aanlegsteiger Total (2,5 ha)
Functie binnenhaven Overslag binnenhaven	• Loshaven • Overslag binnenvaart totaal 236.000 ton, variërend: • Voedingsproducten: 99.000 ton • Ruwe mineralen en bouwmaterialen 51.000 ton • Landbouwproducten 28.000 ton • Aardolieproducten 22.000 ton • Overslag spoor • Verzorgingsgebied
Economische belang	
Werkgelegenheid	
Toegevoegde waarde	
Logistiek belang	
Beheer binnenhaven	• Kade aanlegsteiger Total particulier eigendom • Overige kades eigendom van de overheid •
Infrastructuur	• Ontsluiting water • Ontsluiting weg • Ontsluiting spoor:

Geen havens voor goederenoverslag:

Tenslotte ligt in Borsele een deel van de havens van Zeeland Seaports. De gemeente is niet goed geïnformeerd over de grootte/capaciteit/gebruiksmogelijkheden enz. Daarvoor informatie bij Zeeland Seaports opvragen.

11. Binnenhaven Vlissingen

Tabel 0.16 Factsheet binnenhavens Vlissingen

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	nat terrein: Binnenhaven en Buitenhaven Aantal ha: land ca. 10 ha en water ca 11 ha laadloskade langs kanaal door Walcheren: Oost-Souburg jachthaven: bestaande verenigingshaven (ca.50 ligplaatsen) vismijn
Functie binnenhaven	met uitzondering van de vismijn en een aantal nautische rijksdiensten (RWS,Kustwacht) nauwelijks gebruik
Overslag binnenhaven	Overslag binnenvaart gemeente Vlissingen (exclusief terreinen Zeeland Seaports) Goederensoorten in ton – niet bekend; gelet op uiterst beperkte functie kan uitgegaan worden van het ontbreken van de overslagfunctie
Economisch belang	Gebruikers laad-loskade Verzorgingsgebied
Werkgelegenheid	Nvt (gelet op het bijna niet meer functioneren van de haven)
Toegevoegde waarde	Idem
Logistiek belang	Idem
Beheer binnenhaven	Terreinen en kades eigendom van de gemeente? Neen, beheersgebied ZSP het beheer van de binnenhaven komt vanaf 2009 bij de gemeente. Kade Oost-Souburg in beheer van provincie Zeeland
Infrastructuur	Vlissingen Ontsluiting water: Kanaal door Walcheren Ontsluiting weg: N261, N288, A58 Ontsluiting spoor: nabij gelegen station

Ontwikkelingen

2. Ontwikkeling binnenhaven	Naam bedrijf of naam locatie	Aantal ha
Herstructurering terrein:		
Verplaatsing watergebonden bedrijven:	Voor zover aanwezig en passend binnen het nieuwe bedrijfsprofiel kunnen die gehandhaafd c.q. verplaatst worden	
Woningbouw:	Vooralsnog niet aan de orde	
Jachthaven:	Visie voorziet in de realisering van een zeezeiljachthaven met bijbehorende landfuncties (concept watersportboulevard)	
3. Ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijven	zo ja: naam locatie en voor welke bedrijven en type bedrijvigheid	Aantal (ha)
Ruimte voor bestaande bedrijven:	Visserijkade	
Ruimte voor nieuwe 'droge' bedrijven: droge percelen of watersportbedrijven	Locatie Visserijkade – Prins Hendrikweg Locatie Visserijkade – Eerste Binnenhavenweg Locatie Tweede Binnenhavenweg	Totaal 8 ha

12. Binnenhaven Sluis

Tabel 0.17 Factsheet binnenhavens Sluis

Kenmerken	Indicatoren
Omvang binnenhaven	Haven industrieterrein (15 ha) Oostelijke en westelijke haven Breskens
Functie binnenhaven	Typische laadhaven, gericht op ruwe materialen en bouwmaterialen
Overslag binnenhaven	Overslag binnenvaart gemeente Sluis totaal: 2.733.000 ton Ruwe mineralen en bouwmaterialen: 2.653.000 ton Overige goederen: 39.000 ton Landbouwproducten: 20.000 ton
Economisch belang	Breskens: Vroon, CZAV,, Standfast Yachts Verzorgingsgebied
Werkgelegenheid	
Toegevoegde waarde	
Logistiek belang	
Beheer binnenhaven	Breskens: kades eigendom van de overheid
Infrastructuur	Breskens Ontsluiting water: Westerschelde Ontsluiting weg: N657, N58 Ontsluiting spoor:

Knelpunten infrastructuur (Bron: NWA Zeeland)

