

Watersnelweg naar Parijs



*Verkenning van de economische
kansen van de Seine-Schelde
verbinding voor Zeeland*

Mei 2009



KAMER VAN KOOPHANDEL
ZUIDWEST-NEDERLAND



Zeeland Seaports
Port Authority



Voorwoord

Frankrijk en België werken hard aan een betere binnenvaartroute tussen de Schelde en de Seine. Met Europese steun zal de nieuwe verbinding rond 2016 bevaarbaar zijn voor schepen met een laadvermogen van maximaal 4.400 ton. Deze betere noord-zuidroute zal de positie van de zeehavens van Terneuzen en van Vlissingen versterken.

De vergroting van de capaciteit van de Seine-Scheldeverbinding is aanleiding geweest voor de Kamer van Koophandel en Zeeland Seaports om de kansen en bedreigingen van deze nieuwe verbinding voor Zeeland in beeld te brengen. In 2007 is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de economische betekenis ervan voor Zeeland. Voorjaar 2008 zijn de uitkomsten van de studie besproken met het bedrijfsleven in de zeehavens. In juni 2008 zijn de voorlopige conclusies en aanbevelingen gepresenteerd tijdens het jaarcongres van Zeeland Port Promotion Council (ZPPC). Sinds april 2009 loopt de openbare aanbesteding van het project, de totale investering aan vaarwegen, bedrijventerreinen en loskades bedraagt ruim 4 miljard euro.

Juist nu, met de economische recessie, moet Zeeland vooruitkijken om tijdig op kansen in te spelen. Vooral de binnenvaartfaciliteiten zijn een sterke troef voor de Zeeuwse havens, de betere Seine Scheldeverbinding naar Frankrijk zorgt voor een aanmerkelijke vergroting van het achterland van Zeeland.

De eerste aanzetten daartoe zijn al gegeven. Zo wordt in de eind 2008 afgeronde verkenning naar de uitbreiding van het sluizencomplex bij Terneuzen al rekening gehouden met extra binnenvaartvervoer door het Seine-Schelde project. Ook in de Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (2009) is voorzien in de verwachte extra vraag naar geschikte bedrijvenlocaties voor de logistieke sector op de Westelijke Kanaaloever.

Naast informatie over het investeringsproject zelf en de aanliggende Franse regio's, gaat deze brochure in op de kansen die bedrijven en organisaties in Zeeland zien. Vervolgens wordt een aantal aanbevelingen gedaan voor actiepunten om tijdig op deze nieuwe ontwikkeling in te spelen. Zeeland Seaports en de Kamer van Koophandel zullen zich in de komende jaren blijven inspannen om in Zeeland goed en tijdig in te spelen op de extra kansen voor de binnenvaart met de nieuwe Seine-Scheldeverbinding. Het enthousiasme van ondernemingen in de Zeeuwse zeehavens is groot om nog meer met de binnenvaart te doen. Nauwe samenwerking met overheden is nodig om passende bedrijvenlocaties en haveninfrastructuur te kunnen bieden.

dr. ir. R.J. van Renterghem

algemeen directeur
Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland

J. van der Hart

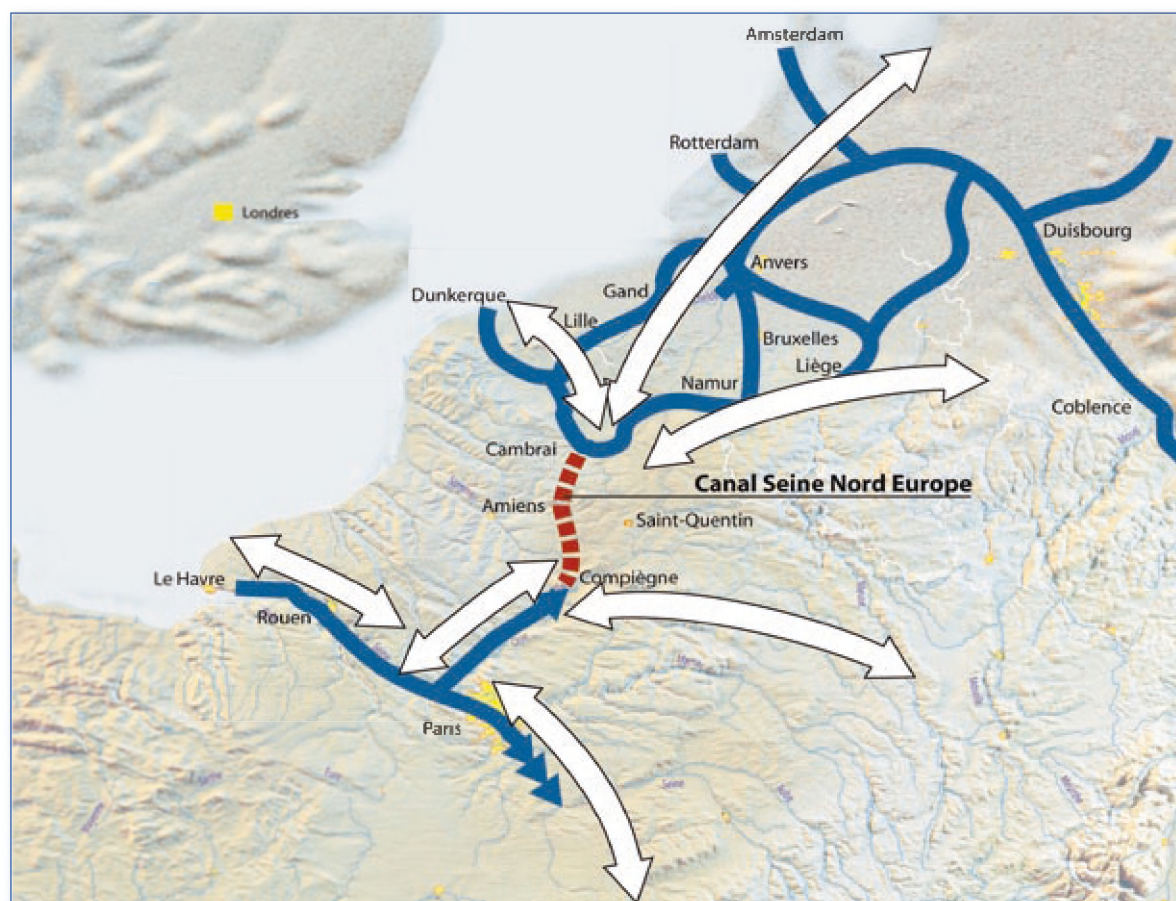
algemeen directeur
Zeeland Seaports



1. Een project van Europese betekenis

Binnen het Seine-Schelde project worden tussen 2010 en 2015 in Frankrijk de grootste en duurste werken uitgevoerd. Ook in België worden belangrijke verbeteringen aangebracht in bestaande waterwegen. Naast nationale en regionale overheden draagt ook de Europese Unie bij aan de financiering van het project. Rond 2016 zal de nieuwe verbinding klaar zijn om schepen tot een laadvermogen van 4.400 ton te laten passeren. Dit zijn zogenaamde 'Klasse Vb-schepen': tweebaks duwvaart (afmetingen van max. 185 meter lang en 11,40 meter breed).

Momenteel is het noordelijke deel, tot aan Lille-Cambrai bevaarbaar voor klasse IV-schepen (tot 1.500 ton), het zuidelijke deel tot aan Compiègne en Parijs is slechts bevaarbaar voor klasse II-schepen (tot 650 ton, zgn. 'Spitsen', 'Kempenaar'- en 'Canal du Nord'-schepen). Een schipper doet er nu 3 à 4 dagen over om vanaf de Westerschelde binnendoor naar Parijs te varen. Op het traject van zo'n 300 km moeten vele sluizen gepasseerd worden. Door deze geringe bruikbaarheid voor de binnenvaart wordt richting Noord-Frankrijk en Parijs veel over de weg vervoerd. Rond 2016 zal Parijs binnen 2 dagen (30 à 35 uur) te bereiken zijn, en het maximale laadvermogen op deze route zal dan dus verzevenvoudigd zijn.



Werkzaamheden in België

Het Seine-Schelde project bestaat voor het Belgische¹ deel uit de volgende onderdelen:

- Opwaardering van het traject tussen Gent en Deûlémont naar Klasse Vb: verbreding/verdieping van de al gekanaliseerde rivier de Leie en van de Gentse ringvaart en vergroting van het sluizencomplex bij Evergem (westelijk van Gent);

¹ zie www.wenz.be/Projecten/seineschelde/

- ❖ Verbetering van de Bovenschelde, o.a. het oplossen van het knelpunt passage bij Doornik (lage brug);
- ❖ Herstel van de vroegere vaarverbinding tussen Cambrai en Charleroi (heropening Kanaal Condé-Pommeroeul) en onderzoek naar opwaardering ervan.

Het Belgische deel van het Europese Seine-Schelde project bedraagt ongeveer € 300 miljoen, echter niet alle bovengenoemde werkzaamheden vallen binnen het Europees gesubsidieerde project, zoals de al in aanleg zijnde tweede sluis bij Evergem (in 2009 operationeel). De totale opwaardering van het Belgische Seine-Schelde-project wordt naar verwachting in 2016 afgerond.

Aanleg kanaal en multimodale terreinen in Frankrijk

Het Seine-Schelde project bestaat voor het Franse deel² voornamelijk uit de realisatie van het 106 km lange kanaal Seine-Nord Europe, parallel aan het bestaande Canal du Nord tussen Cambrai en Compiègne. Ingebruikname van het kanaal is gepland in 2015. Op 12 september 2008 heeft de Franse regering een “verklaring tot openbaar nut” opgesteld voor het project Seine-Nord Europe. Op 21 oktober 2008 heeft het Franse parlement ingestemd met opname van het project Canal du Nord in de meerjarige financieringswet van de Franse Staat. De planologische voorbereidingen zijn op hoofdlijnen rond.

Tussen april en juni 2009 loopt de openbare aanbesteding door de vaarwegbeheerder Voies Navigables de France (VNF). Tot 2011 zal op basis van gedetailleerde studies de selectie van voorstellen voor bouw, beheer en exploitatie plaatsvinden. De financiering van het bijna 4 miljard euro kostende project ziet er globaal als volgt uit: € 1 miljard door de Franse Staat, € 1 miljard door de Franse regio's, € 330 miljoen door de Europese Unie (Beleid Trans European Network -TEN) en € 1,7 à 1,9 miljard door de private sector, deels terug te verdienen door tolnning en ontwikkeling van bedrijfsterrein. Voor de tol denkt men aan een tarief van ongeveer €2,50 per ton vervoerd gewicht.



Met het nieuwe kanaal komt er niet alleen een betere vaarweg tussen de Seine en de Schelde, er komen ook 4 multimodale bedrijventerreinen: bij Noyon (60 ha.), bij Nesle (90 ha.), bij Péronne (60 ha.) en bij Cambrai (156 ha.), met naast binnenvaart ook weg- en spooraansluitingen. Daarnaast zullen 7 kleinere laad- en losplaatsen aangelegd worden. Op het nieuwe traject tussen het Kanaal Duinkerken-Schelde en de rivier de Oise zullen 7 sluizen en 3 aquaducten worden aangelegd. In 2009 en 2010 zullen bodemonderzoeken (o.a. archeologie) worden uitgevoerd en zal de aankoop van gronden afgerond worden. Tussen 2011 en 2015 zal het kanaal met de benodigde kunstwerken worden aangelegd.

Op de kaart hiernaast het nieuwe kanaal Seine Nord Europe, geschikt voor 4.400 ton: tweebaks duwvaart (breedte 54 m, waterdiepte 4,5 m, doorvaarthoogte 7 m)



² zie www.seine-nord-europe.com



Europees beleid

Het internationale Seine-Schelde project past in het Europese beleid tot bevordering van duurzame ontwikkeling, bevordering van toegankelijkheid van regio's en stimulering van economische kansen. Specifieke doelstellingen van het Seine-Schelde project zijn:

- Opheffen van de bestaande barrières tussen de waterwegen in het Seine-bekken en in het Scheldebekken in Vlaanderen, Nederland en de Franse regio Nord-Pas de Calais;
- Verbeteren van de concurrentiepositie van bedrijven in de aanliggende regio's door nieuwe logistieke systemen, gebruikmakend van de waterwegen;
- Ontwikkelen van het achterland van voornamelijk de Franse zeehavens;
- Verbeteren van de toegankelijkheid van grote agglomeraties (met name Parijs) voor goederen;
- het benutten van de mogelijkheden voor toerisme en (drink-)water-transport.

TEN-T programma

"Inland Waterway Seine-Scheldt" is één van de 30 actuele Europese TEN-T³ projecten ter bevordering van de internationale transportverbindingen binnen de Europese Unie. De totale kosten bedragen naar schatting € 4,2 miljard, ruim € 300 miljoen voor verbetering van het noordelijke (Vlaamse) deel tussen Gent en Deûlémont (Deûle is de grensrivier met Frankrijk) en € 3,9 miljard voor de aanleg van een nieuw kanaal tussen Compiègne en Cambrai in het Franse departement Picardië. De Europese Unie heeft in november 2006 het TEN-T meerjarenprogramma 2007-2013 vastgesteld met een maximale bijdrage aan het Seine-Schelde-project van € 420 miljoen (10%), waarvan € 333 miljoen voor het Franse project Canal Seine-Nord Europe. Het resterende budget van € 87 miljoen dient ter cofinanciering van de verbeteringen op de noordelijke verbindingen naar Vlaanderen en Wallonië. Voor coördinatie van het project is door Europa in november 2005 een Seine-Schelde commissie ingesteld, bestaande uit bestuurders van de betrokken lidstaten Frankrijk, België en Nederland.



Seine-Schelde West

Door Vlaanderen wordt ook gestudeerd op de mogelijkheid om de haven van Zeebrugge via een nieuw of te verbeteren kanaal, het zgn. project "Seine-Schelde West"⁴, nabij Gent aan te laten sluiten op de Seine-Scheldeverbinding. De kosten hiervan bedragen naar schatting tenminste € 630 miljoen extra. Momenteel ontbreekt in Zeebrugge een concurrerende binnenvaartontsluiting.



- ▲ *Het Europees gesteunde Seine-Schelde project op Belgisch grondgebied is op bovenstaande kaart in rood aangeduid, het aanvullende traject ("West") voor doortrekking naar Zeebrugge is in groen weergegeven.*

³ TEN-T = Trans-European transport network

⁴ Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West, Resource Analysis – Technum NV, in opdracht van Waterwegen en Zeekanaal NV, afd. Bovenschelde, info: www.wenz.be

Waar gaat het om?

- ❖ Het Seine-Scheldeproject van Frankrijk en België maakt in ± 2016 de binnenvaartroute toegankelijk voor schepen met een laadvermogen van 4.400 ton.
- ❖ Het project verbindt twee grote vaargebieden: Rijn-Schelde Delta en de Seine-delta.
- ❖ Voor de grootschalige binnenvaart in Zuidwest-Nederland komt er daarmee een groot vaargebied bij, met zeehavens Le Havre en Rouen en de agglomeratie Parijs.

Groter achterland

Door het Seine-Schelde project wordt vanaf 2015 het zuidelijk “binnenvaartachterland” voor Zuidwest-Nederland en voor Vlaanderen sterk vergroot. In de regio's Lille-Valenciennes en Paris/Ile-de-France, is een groot deel van de Franse industriële, logistieke en havenactiviteiten te vinden. Onderstaande kaart geeft een impressie van het toekomstige binnenvaartnetwerk naar het zuiden.



In de regio Nord-Pas de Calais zijn ongeveer 15 terminals operationeel, in westelijk Vlaanderen zijn drie containerterminals: bij Wielsbeke, Avelgem en Gent. Via een verbeterde ontsluiting naar het Seinebekken worden na 2015 nog zo'n 20 andere grootschalige terminals bereikbaar. In het tussengebied van het bestaande Canal du Nord worden 4 multimodale bedrijfsterreinen en 7 andere laad- en loslocaties aangelegd.

Belangrijkste havens in Zuidwest-Nederland

Zuidwest-Nederland: Moerdijk, Terneuzen, Vlissingen

Zuidwest-Nederland heeft drie zeehavengebieden. Tot het beheersgebied van Zeeland Seaports behoren de zeehavens van Terneuzen (Kanaalzonegebied) en van Vlissingen-Oost (Sloegebied). De enige Brabantse zeehaven ligt in Moerdijk. In deze havens zijn belangrijke industrieën en op- en overslagbedrijven gevestigd. De afgelopen jaren wordt de groei vooral gezocht in containerlogistiek en in clustervorming, m.n. rond complexen van Shell-Moerdijk, Dow-Terneuzen en BioPark Terneuzen.

In de Zeeuwse zeehavens werd in 2008 25 miljoen ton goederen aangevoerd over zee, ruim 8 miljoen ton goederen werden via zee afgevoerd. Voor Moerdijk bedroegen deze cijfers 4 miljoen ton aanvoer en 1,3 miljoen ton afvoer. Per saldo zijn de zeehavens in Zuidwest-Nederland dus vooral importhavens, dit geldt voor de meeste havens in de “Hamburg-Le Havre range”. Dit hangt samen met het feit dat in de zeehavengebieden veel ondernemingen in de procesindustrie (chemie, voeding, metaal) zijn gevestigd. De overgeslagen goederen bestaan voornamelijk uit (droge en natte) grondstoffen voor deze ondernemingen, zoals aardolie, brandstoffen, mineralen, ertsen en chemische en landbouwproducten. Het containervervoer speelt zowel in Moerdijk als in de Zeeuwse havens nog een vrij bescheiden rol. Gelet op de diverse initiatieven zal dit echter snel kunnen veranderen. In Vlissingen-Oost lopen momenteel drie initiatieven voor grootschalige containerop- en overslagfaciliteiten, waarvan één in de bouwfase zit (Scaldia Container Terminal). In Moerdijk zijn vergevorderde plannen voor de uitbouw van de containerfaciliteiten tot een grootschaliger inlandterminal voor Rotterdam.

De goede kwaliteit van de verbindingen naar het achterland is een belangrijk pluspunt voor de zeehavens in Zuidwest-Nederland, vooral de binnenvaart leent zich uitermate om betaalbaar en milieuvriendelijk grote ladingstromen te vervoeren. De binnenvaart naar en van Zeeland is met in totaal 30 miljoen ton bijna even groot als de overslag per zeeschip. Het merendeel van de goederen wordt afgevoerd naar het binnenland, het gaat om 21 miljoen ton, tegen 9 miljoen ton aanvoer. In Moerdijk is de rol van binnenvaart naar verhouding zelfs nog wat sterker. Ruim 8 miljoen ton wordt jaarlijks af- en aangevoerd per binnenvaart tegenover ruim 5 miljoen ton per zeevaart.



▲ Haven van Terneuzen,
(Kanaalzone Zeeuws-Vlaanderen)



▲ Haven van Vlissingen-Oost
(Sloegebied)



▲ Haven van Moerdijk

Goederenrelatie Nederland - Frankrijk

Het grootste deel van het goederenvervoer tussen Nederland en Frankrijk heeft te maken met de Rotterdamse haven. Hiervandaan wordt zo'n 4 miljoen ton naar Frankrijk vervoerd, vanuit Frankrijk naar de Rotterdamse haven gaat het om 1,5 miljoen ton. Qua tonnage wordt 70% van dit vervoer per binnenvaart uitgevoerd, ook wegvervoer heeft met 25% een belangrijk aandeel. De belangrijkste handelsrelaties per binnenvaart liggen tussen Rotterdam en Noordoost-Frankrijk (Rijn-Moeselgebied) en niet richting Noordwest-Frankrijk.

De binnenvaartroute tussen Schelde en Seine is nog maar van geringe betekenis. Een indicatie geeft het aantal passages bij het sluisencomplex bij Terneuzen. Hier passeert jaarlijks 1,6 miljoen ton op weg naar Frankrijk (zuidvaart, excl. herkomst Kanaalzone), de noordvaart vanuit Frankrijk bedraagt bijna 1,3 miljoen ton (excl. bestemming Kanaalzone). De gegevens zijn afkomstig uit de Scheepvaarteconomische studie uit 2007 voor project KGT2008 (bron: AVV)⁵.

De "noordvaart" betreft vooral granen uit Frankrijk (o.a. met bestemming Sas van Gent).

De "zuidvaart" is diverser:

- ❖ Rollen ijzer voor auto-industrie vooral rond Parijs (uit Roergebied, IJmuiden, Vlissingen, Gent).
- ❖ Kunstmest vanuit Nederland grotendeels vanuit Limburg, maar ook uit Zeeland.
- ❖ Ertsen/delfstoffen (chroomzand e.d.) vanuit vooral Rotterdam en voor een deel ook uit Antwerpen. Chroomfabrieken rond Parijs, ook vuurvastindustrie. De haven van Le Havre is voor bulkstromen niet zo sterk ontwikkeld.
- ❖ Verder veel Rijn- en Maaszand naar Frankrijk, vanuit Vlissingen ook gecombineerd zoetwater/zoutwater zand.

De Franse regio's in het Seine-Schelde vaargebied

De belangrijkste agglomeratie die via de nieuwe Seine-Schelde verbinding beter ontsloten wordt is Parijs. De regionale productie van de Parijse agglomeratie "Ile de France" is met €483 miljard (bron: Eurostat 2005) ruim de helft groter dan die van België (€ 300 miljard) en bijna even groot als die van Nederland als geheel (ruim € 500 miljard). Ook de tussengelegen gebieden, Nord-Pas de Calais en Picardië, zijn belangrijke regio's voor de Franse economie. De regio Nord-Pas de Calais, met steden als Lille, Cambrai en Valenciennes, is met een regionale productie van € 87 miljard bijna even groot als de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen (o.a. Gent) samen! Het totale Franse gebied (incl. regio rond de Seine-steden Le Havre en Rouen) dat door de nieuwe Seine-Schelde verbinding ontsloten wordt is qua regionale productie vergelijkbaar met het gehele Rijn-Roer- en Moezelstroomgebied in Duitsland.

Nord-Pas de Calais: De regio heeft twee belangrijke zeehavens Calais en Duinkerken. Calais is bekend als belangrijke RoRo- en veerhaven voor vervoer op Groot-Britannië. Het productenpakket van Duinkerken is vooral op de industrie ter plaatse gericht (staal, chemie). Qua omvang is het de derde zeehaven van Frankrijk: de grootste in erts, kolen, koper en fruit. Het kanaal richting achterland (naar Valenciennes) is officieel geschikt voor tweebaksduwvaart, echter het kanaal is smal, waardoor dergelijke combinaties maar langzaam manoeuvrerend kunnen varen. De agglomeratie Lille-Valenciennes is binnen Frankrijk één van de belangrijkste industriële regio's. Belangrijke sectoren zijn hier textiel, agrarische handel en auto-industrie. Het gebied behoort qua vaargebied in de praktijk tot het Scheldebekken, de bereikbaarheid per binnenvaart is voor de grotere scheepstypen gericht op Vlaanderen. Goederen van buiten Europa worden veelal aangeleverd via Rotterdam en Antwerpen, vanwege het grote aantal lijndiensten dat daar binnenloopt.

Le Havre-Rouen: De regio Normandië heeft twee belangrijke zeehavens. Le Havre is na Marseille de grootste Franse zeehaven, samen met het nabijgelegen Rouen goed voor een jaarlijkse overslag van 100 miljoen ton. Le Havre is met een overslag van ruim 2 miljoen TEU een belangrijke containerhaven. Deze haven staat



⁵ zie www.kgt2008.nl



qua containers op de vierde plaats in Europa, na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Naast containers (60% maritiem Frans aandeel) worden hier ook veel vloeibare bulkgoederen overgeslagen (olie, chemie). De binnenvaart vertegenwoordigt maar 13% van het achterlandvervoer, m.n. via de Seine naar Parijs.

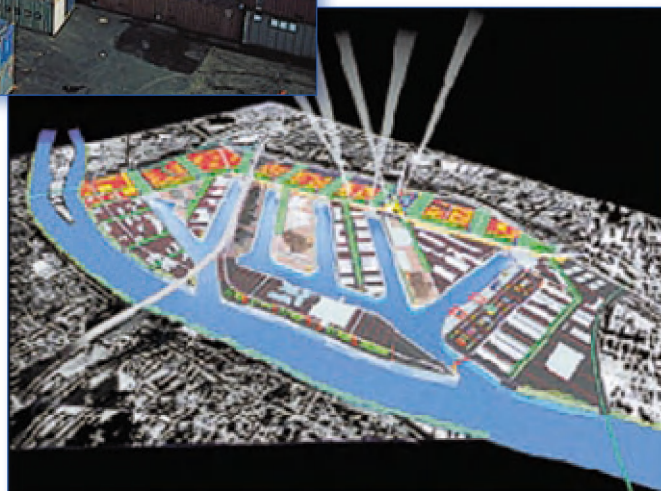
Picardië: is een relatief kleine provincie met vooral industrie in voedingsmiddelen, metaalbewerking (auto-industrie), machinebouw en chemie (plastics, rubber, farmacie). In deze regio wordt het Canal Seine-Nord Europe (106 km lang) aangelegd.

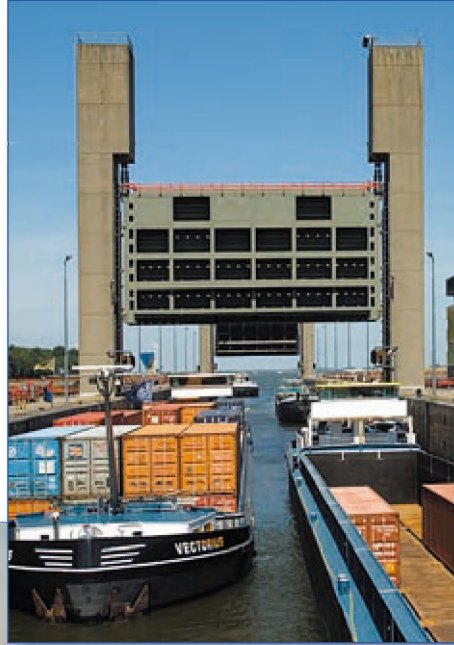
Parijs: is de grootste binnenhaven van Frankrijk, qua totale omvang de tweede binnenhaven van Europa, na Duisburg. De activiteiten zijn sterk verspreid over 70 locaties, waarvan 3 grotere concentraties. De belangrijkste locatie aan de noordwestzijde is Gennevilliers. Een belangrijk nieuw project is de ontwikkeling van een containerterminal bij Bruyères sur Oise, direct aansluitend aan het nieuwe kanaal Seine-Nord Europe. Parijs is vooral een bestemmingsgebied. De Seine is in de stad zelf niet met grote schepen bevaarbaar, deze moeten gebruik maken van terminals rondom de stad. Binnen het vaargebied van de Parijse regio is het transport van bouwmaterialen (o.a. zand) qua volume verreweg het belangrijkste, 13 miljoen ton van in totaal 22 miljoen ton per jaar. Belangrijk is met 3,5 miljoen ton ook de afvalverwijdering. Het binnenvaartvervoer tussen Le Havre/Rouen en Parijs bedraagt ruim 3 miljoen ton. De belangrijkste goederensoorten zijn brandstoffen, agrarisch/voeding en logistiek/stukgoed-containers. De import uit Nederland bestaat voornamelijk uit halffabrikaten voor de auto-industrie, chemische producten en voedingsmiddelen.



▼ *Impressie van Gennevilliers in 2020*

▲ *De haven van Gennevilliers, ten noordwesten van Parijs.*





2. Kansen voor de Zeeuwse economie

Binnen de Zeeuwse havengebieden is de binnenvaart qua volume de belangrijkste vervoersvorm van en naar het achterland. Richting Frankrijk, tot aan de regio Parijs, is deze verdeling geheel anders. Het wegvervoer domineert hier en ook het spoorvervoer is er belangrijker dan de binnenvaart. Van grootschalige binnenvaart is alleen sprake vanaf zeehaven Le Havre via de Seine naar Parijs. Met de verbetering van de Seine-Schelde verbinding wordt verwacht dat de binnenvaart tussen Noord-Frankrijk en Parijs zal toenemen van nu jaarlijks zo'n 5 miljoen ton (aandeel 3,2%) op het bestaande, smalle Canal du Nord naar 15 miljoen ton in 2020 (aandeel 8,2%) op het nieuwe Canal Seine Nord Europe.

Kansen voor industrie

De chemie (vooral plastics en kunstmest) is de belangrijkste economische activiteit binnen de Zeeuwse havengebieden. Belangrijke andere industrieclusters zijn de basismetaal (aluminium), de energiesector en de voedingsmiddelenindustrie. De betere bereikbaarheid van het achterland door het Seine-Schelde project is belangrijk voor een aantal bestaande bedrijfsactiviteiten in de Zeeuwse havens. Met name voor het vervoer van chemische en agrarische producten en bouwmaterialen wordt een aanzienlijke groei van het binnenvaartvervoer verwacht. Ook nieuwe activiteiten waaraan in Zeeland wordt gewerkt: zoals het Bio Park Terneuzen¹ zullen een impuls krijgen door de verbeterde bereikbaarheid.

▼ *Kunstmestfabriek van Yara in Sluiskil, direct aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen*



“Zeeland heeft goede mogelijkheden om de havens als logistieke draaipunten verder te ontwikkelen. Belangrijke rol is weggelegd voor binnenvaart om het achterlandvervoer te verzorgen. De verbetering van de noord-zuidroute is een aantrekkelijke aanvulling. De binnenvaart wordt nog te weinig ambitieus in de markt gezet. Er zal moeten worden gewerkt aan nieuwe toepassingen zoals koellading, meer flexibiliteit door multipurpose schepen en klantgerichte ‘door-to-door’-concepten”

Wim Vrijland, voorzitter Zeeland Port Promotion Council)

¹ Marktstudies in opdracht van Franse waterstaat: “Voies Navigables de France”, zie www.vnf.fr

Kansen voor logistiek

Zeeland en in het bijzonder Terneuzen vormt vanuit Nederland én Antwerpen de toegangspoort tot de Seine-Schelde route. De verbetering van deze binnenvaartroute zal de rol van Zeeland als logistiek knooppunt kunnen versterken. Het belang van de logistieke bedrijven (papier en cellulose, koel- en vriesproducten, staalproducten, bouwmaterialen en automotive) is in de Zeeuwse havens al aanzienlijk en zal naar verwachting alleen maar toenemen. Logistieke bedrijven zijn goed voor ruim 25% van de werkgelegenheid in de Zeeuwse havens². Na de uitvoering van de plannen voor grootschalige containeroverslag in Vlissingen, zal de op- en overslag sterk groeien. De Scaldia Terminal van de bedrijvencombinatie Sea Invest en Zuidnatie zal in 2010 gereed zijn (capaciteit 1 miljoen TEU)³. Voor de Verbrugge Container Terminal van Verbrugge Terminals en het Duitse Eurogate uit Bremen zullen in 2009 besluiten worden genomen over de milieuvergunningen en de benodigde publieke investeringen: eerste fase mogelijk operationeel in 2012. Voor de Westerschelde Container Terminal (PSA-Hessenatie) wordt opnieuw een MER-procedure doorlopen, in het najaar van 2008 verscheen de Startnotitie MER van Zeeland Seaports. Afhankelijk van de planologische procedure is realisatie mogelijk vanaf 2015⁴. Zeeland Seaports verwacht dat vooral door de containeractiviteiten de totale zeeoverslag in de Zeeuwse havens zal groeien van 33 miljoen ton (2008) naar 50 miljoen ton in 2020, en van de binnenvaartoverslag resp. van 29 miljoen ton naar 40 miljoen ton⁵.

▼ Impressie van in aanbouw zijnde Scaldia Container Terminal in Vlissingen



▼ Een overzichtsfoto van de locatie waar de Verbrugge Container Terminal is gepland



“Voor de Scaldia terminal in Vlissingen gaan we uit van circa 35% binnenvaartvervoer en eveneens circa 35 % shortsea. Naast een deepsea-kade komt er ook een shortsea-kade. De investeerders Zuidnatie en Sea-Invest verwachten een significante groei door het Seine-Nord project, in welke mate is nog niet duidelijk.”

(Caroline Maes, Legal Counsel, Zuidnatie NV, Antwerpen)

² Uit rapport Logistiek in Zeeland, Economische Ontwikkelingskansen voor logistiek, Kamer van Koophandel voor Zeeland, BZW en MKB Zeeland, september 2006

³ TEU=Twenty feet Equivalent Unit, de eenheid om het containervolume weer te geven, de ‘twintig voet container’ is de basiseenheid, de standaard zeecontainer van ruim 6 meter lengte, een dubbele ‘veertig voet container’ telt dus als ‘2 TEU’.

⁴ Informatie over containerprojecten en Bio Park Terneuzen zie www.zeeland-seaports.com

⁵ Uit Strategisch Masterplan Zeeland Seaports 2009-2015

“Het toevoegen van waarden aan chemische grondstoffen is een kans voor de Kanaalzone. De groeimogelijkheden (Mosselbanken, Terneuzen-West) zijn echter voorlopig beperkt. Er is snel duidelijkheid nodig over de ruimtelijke ontwikkeling op langere termijn, hoe zal de westelijke kanaaloever verder ingericht kunnen worden als bedrijventerrein?”

(Eric Kersten, manager Site Quality and Infrastructure Development Dow Benelux n.v. Terneuzen)

Hoe vervoeren bedrijven in Zeeuwse havens nu naar Frankrijk?

In 2007 is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de economische en logistieke betekenis van het Seine-Scheldeproject voor Zeeland. In dit rapport⁶ is veel informatie over het investeringsproject zélf en over de hooggespannen (Franse) verwachtingen verzameld. In Nederland bleek nog maar weinig studie te zijn verricht naar de effecten van de verbinding.

Voor het onderzoek zijn 14 Zeeuwse bedrijven geïnterviewd, samen goed voor meer dan 70% van de goederenoverslag binnen Zeeland Seaports. Deze bedrijven zijn Dow Benelux (chemie: plastics), Zuid-Chemie (chemie: kunstmest), Yara (chemie: m.n. kunstmest), Heros (rest- en bouwstoffen, logistiek), Outokumpu (staalverwerking en –distributie), Cargill (voeding, m.n. zetmeel/glucose), Kloosterboer (logistiek: koel en vries), OVET (logistiek, ertsen en vaste brandstoffen), Vopak (logistiek: chemie, olie en gassen), Total (olieraffinage), Thermphos (chemie: fosfor), CDMR/Cobelfret (logistiek: auto's, RoRo), Sea-Invest (logistiek: bulk-/stukgoed, containers) en Verbrugge (logistiek: bulk-/stukgoed, containers). De bedrijven in de Zeeuwse havens hebben vrijwel allemaal handelsrelaties met Noordwest-Frankrijk. Vaak is dit over de weg ingericht omdat de capaciteit van de waterwegen beperkt is én omdat veel bestemmingen niet aan water gelegen zijn, waardoor (kostbare) extra overslag nodig zou zijn. Ook zijn niet alle goederensoorten geschikt voor vervoer per schip. De volgende belangrijke productgroepen zijn wél geschikt voor binnenvaart: landbouwproducten, chemische producten (w.o. kunstmest), bouwmaterialen, ertsen, brandstoffen, houtproducten en metalen (halffabrikaten).

Welke kansen zien de bedrijven?

De havengebieden in de Rijn-Schelde Delta(RSD), waaronder Terneuzen en Vlissingen, worden interessantere vestigingsplaatsen voor bedrijven die zowel via de noord-zuidroute richting Frankrijk als over de Rijnroute richting Duitsland per binnenvaart vervoeren. Binnen Frankrijk zijn qua logistiek de agro&voeding, automotive, bouwmaterialen en de chemie belangrijke economische sectoren. Bestaande en geplande activiteiten in de RSD-havens sluiten goed aan bij deze sectoren. De geïnterviewde bedrijven uit de Zeeuwse havens zien groeimogelijkheden voor binnenvaart naar en van de Seineregio door:

- ❖ grootschaliger aanvoer van agrarische grondstoffen (zoals granen) uit Frankrijk. Dit gebeurt nu ook al gedeeltelijk per schip, maar schaalvergroting is mogelijk;
- ❖ grootschaliger aanvoer van (kunst-)meststoffen uit Nederland. Meststoffen worden richting Frankrijk momenteel vooral per vrachtauto uitgevoerd, via grotere binnenschepen zijn schaalvoordelen mogelijk;
- ❖ een sterkere interactie binnen de chemische industrie, die zowel in Nederlandse en Vlaamse havens als ook in Frankrijk sterk ontwikkeld is;
- ❖ een sterkere samenwerking binnen de automotive-sector, met belangrijke productielocaties in Frankrijk en Vlaanderen en belangrijke autoterminals in o.a. Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Vlissingen;
- ❖ levering van bouwmaterialen over water aan Franse ondernemingen en bouwprojecten. Momenteel zijn de vervoerstarieven per binnenvaart te hoog voor lange afstandsvervoer over water, door schaalvergroting zijn er wel kansen;

⁶ Rapport Seine-Scheldeverbinding, Steven Meerburg, NHTV, mei 2007

“Kansen zijn er vooral voor “transitologistiek”: zeeladingen kunnen zo na bewerking in Zeeland verder via binnenvaart ook naar het Franse achterland worden vervoerd. Outokumpu heeft nu al een constante aanvoer per binnenschip vanuit Valenciennes, met Seine-Schelde komen er meer mogelijkheden.”

(Frank de Meijer, manager director Outokumpu Stainless, Westdorpe)

- levering van staalproducten (halfabrikaten) en ertsen (o.a. Vlissingen, Terneuzen) aan Franse industrie en handel;
- de in voorbereiding zijnde deepsea containerterminals in Vlissingen zullen voor het achterlandvervoer optimaal gebruik kunnen maken van de binnenvaart, waarbij de nieuwe Seine-Schelde verbinding een extra troef is.

Enkele conclusies:

- Zeeland wordt interessanter voor de vestiging van logistieke terminals (stukgoed, containers), waar vervoersstromen worden gebundeld en overgeslagen van zeevaart naar vooral binnenvaart en spoor.
- Zeeland komt centraler te liggen in het internationale netwerk van de binnenvaart en wordt daarmee interessanter voor bedrijven met bulkvervoer voor bevoorrading van fabrieken, voor distributie van bijvoorbeeld brandstoffen, chemicaliën, bouwmaterialen en/of inzameling van b.v. afval- en reststromen.
- Logistiek en productie (montage, herstelwerk en klantspecificatie) worden steeds meer met elkaar verweven. Als Zeeland een interessante draaischijf wordt voor zowel oost-west als voor noord-zuid routes, dan zal dit ook extra productieactiviteiten aan kunnen trekken. Daarmee wordt de regio ook weer aantrekkelijker voor andere bedrijven (bijvoorbeeld dienstverleners).
- Meer kansen voor op binnenvaart gerichte dienstverlening (onderhoud, brandstof, andere diensten). Op de hoofdvaarwegen in het deltagebied, in het bijzonder op het Kanaal Gent-Terneuzen, zal het doorgaand binnenvaartvervoer relatief sterk toenemen. Het aandeel van grotere binnenvaartschepen zal extra groeien.

“De Seine-Schelde corridor wordt heel interessant. OVET ligt met vestigingen in Terneuzen en Vlissingen gunstig op de as tussen Rotterdam en Parijs. Geografisch goed gelegen om met onze logistieke activiteiten op marktkansen in te spelen.”

(Johan Martin, algemeen directeur OVET)



Zal het toltarief een drempel opwerpen voor het gebruik van de binnenvaart?

Het toltarief zal ongeveer € 2,50 per vervoerde ton bedragen, dus zo'n € 100,- per vrachtautolading van maximaal 40 ton. Dit zal voor laagwaardige producten (zand, grind) een behoorlijke drempel kunnen zijn om deze goederen vanuit het Scheldegebied naar Frankrijk te vervoeren. Mogelijk vormt dit tarief ook voor andere productgroepen een belemmering.



3. Waar moet aan gewerkt worden?

Tot en met 2008 is de logistieke druk op het Deltagebied sterk toegenomen. Als gevolg van de wereldwijde economische crisis is begin 2009 sprake van een stagnatie van internationaal vervoer. Vanwege de vele geplande investeringen in havens en infrastructuur en de verwachting dat na de economische recessie de wereldhandel verder zal groeien, zal het achterlandvervoer vanuit de Rijn-Schelde Delta na deze economische “dip” weer toenemen. Met name van de binnenvaart wordt in de komende decennia een flinke groeispurt verwacht om de toenemende overslag in de zeehavens op te kunnen vangen en om de groeiende congestie op de wegen te verminderen.

De bestaande sterke punten van de Zeeuwse havens zijn de industriële clusters in diverse vormen van procesindustrie (o.a. chemie, voeding en biomassa) en de multimodale ontsluiting (zee- en binnenvaart, weg, spoor en buisleiding). Dit zijn belangrijke vestigingsfactoren voor nieuwe investeringen. Toekomstige sterke troef is daarnaast de grootschalige containerbehandeling in Vlissingen (deepsea¹).

Door het ontbreken van een goede Seine-Schelde verbinding zijn de achterlandgebieden van Rotterdam/Antwerpen en van Le Havre tot nu toe sterk gescheiden. Met de Seine-delta komt er voor het Scheldegebied een economisch interessant vaargebied bij. Voor verladers en logistieke bedrijven betekent het een verbetering van de vervoersmogelijkheid naar het achterland in zuidelijke richting. Dit achterland kan verder groeien door de ontwikkeling van extra terminals en van nat ontsloten bedrijventerreinen langs de nieuwe route tussen de Schelde en de Seine.

Actiepunten:

❖ Verbetering sluismanagement

Groei van het binnenvaartvervoer zit vooral in schaalvergroting. Het aantal schepen stijgt niet of nauwelijks, echter de schepen worden gemiddeld steeds groter. Grotere schepen zijn lastiger in een sluis te combineren. Rijkswaterstaat werkt aan projecten om via sluismanagement en het actief begeleiden van schepen(reserveren van tijdvensters), het gebruik van de vaarwegen en vooral de bezetting van de sluizen te verbeteren. Dit initiatief is belangrijk om de beschikbare capaciteit beter te kunnen benutten.

❖ Aanleg van een tweede zeesluis bij Terneuzen

Bij de sluizen van Terneuzen ontstaan nu al regelmatig wachttijden. Met de groei van de binnenvaart naar Frankrijk zal de druk op dit complex extra toenemen. Het Kanaal van Gent naar Terneuzen is de cruciale schakel in de verbinding tussen Seine en Schelde (Antwerpen/Rotterdam/Zeeland). Vanaf 2006 zijn uitgebreide studies verricht naar de mogelijkheden om de toegang van de Kanaalzone Gent-Terneuzen voor zeeschepen en binnenvaart te verbeteren. Het Stakeholders AdviesForum (SAF) gaf in januari 2009 haar advies. Men kiest voor een tweede, grotere zeesluis binnen het bestaande sluizencomplex. Deze kan in 2018 gereed zijn. Gelet op de verwachte groei van de binnenvaart in verband met het gereed komen van de Seine-Scheldeverbinding is het van belang dat de tweede zeesluis zo spoedig mogelijk gerealiseerd wordt.

❖ Aanleg van 3e sluis bij Kreekraksluizen, met verbinding naar Westerschelde

Door de aanleg van een 3e sluis bij de Kreekraksluizen kan op de noord-zuidroutes via het Kanaal door Zuid-Beveland én op het Schelde-Rijnkanaal extra capaciteit vrij komen. De twee bestaande

¹ met term ‘deepsea’ wordt bedoeld de zeevaart tussen continenten/over de oceanen, ‘shortsea’ is de kustvaart ofwel de zeevaart tussen bestemmingen binnen het continent (Europa).

Kreekraksluizen verbinden Antwerpen-rechteroever met het Schelde-Rijnkanaal. De druk op dit complex groeit. Door de aanleg van een 3e sluis met verbinding naar de Westerschelde krijgt de binnenvaart van en naar Antwerpen-linkeroever, dat sterk in ontwikkeling is (procesindustrie en containers), een directe aansluiting via de Westerschelde op het Schelde-Rijnkanaal en komt er capaciteit vrij op de beide andere sluizen. Dit verkeer vanaf Antwerpen-linkeroever hoeft dan niet meer via de sluizen over te steken naar de rechteroever of via Hansweert (Zuid-Beveland) te varen. De route via Hansweert en Krammer blijft in dat geval beschikbaar voor de binnenvaart naar/van Zeeuwse havens, Gent en Noord-Frankrijk. Aandachtspunt op deze route is onder meer de afstemming met de Vlakte-spoorbrug. Voor grote binnenvaartschepen en voor recreatie(zeil-)vaart moet namelijk deze brug open. Dit is steeds lastiger af te stemmen met het toenemend gebruik van de Zeeuwse Lijn door personen- en goederentreinen. Door een rechtstreekse aansluiting vanaf de Westerschelde naar het Schelde-Rijnkanaal is er tevens een betere, alternatieve verbinding in geval van stremming op de westelijke vaarroute via Hansweert- en Krammersluizen.

➤ Aanleg van meer ligplaatsen, vooral vóór en achter sluizen

Er zijn extra ligplaatsen nodig voor binnenvaart in Zuidwest-Nederland, zowel in de havengebieden als langs vaarroutes. Hierbij moet er tevens aandacht zijn voor andere voorzieningen, zoals walstroom en afzetplaatsen voor auto's. Door het vaar- en rusttijdenbesluit is het belangrijk dat er voldoende verspreid langs routes ligplaatsen beschikbaar zijn. Voldoende ligplaatsen voor en achter een sluis dragen tevens bij aan een efficiënter gebruik van de sluis. Men kan als het 's avonds rustig is, alvast door de sluis varen, zodat men in de ochtend direct weg kan varen zonder de sluiscapaciteit te belasten.

“De binnenvaartroute naar het zuiden zal extra groeimogelijkheden voor bedrijven in de Kanaalzone kunnen bieden. Marktpotentie is zeker aanwezig, Bottlenecks zijn vooral de beperkingen vanuit de ruimtelijke ordening en de daarbij behorende beperkte milieuruimte. Er is binnen de huidige regelgeving nog te weinig ruimte voor de gewenste ambitie”.

(Arie de Bode, directeur Heros Sluiskil b.v.)

➤ Behouden en uitbreiden van natte bedrijventerreinen in Zeeland

Voor de beide zeehavens en voor nieuwe, natte bedrijventerreinen is het noodzaak dat naast fysieke ruimte ook voldoende milieuruimte beschikbaar komt voor logistieke en productieactiviteiten.

In **Terneuzen** is fysieke uitbreiding van bedrijventerrein mogelijk. Echter de milieuruimte is er beperkt door de verspreid liggende woonkernen in de Kanaalzone en de natuurwaarden, met name op en rond de Westerschelde. Een passende oplossing van dit probleem is met de komst van de Seine-Schelde verbinding des te dringender. De Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en de ruimtelijke structuurvisie van de gemeente Terneuzen moeten voldoende ruimte bieden voor de ontwikkeling van natte bedrijventerreinen. In deze visies moet tevens duidelijk worden hoe de westelijke kanaaloever verder wordt ingericht als bedrijventerrein.

In **Vlissingen** is minder uitbreidingsruimte beschikbaar, maar is de milieusituatie gunstiger. Uitbreiding van 'natte locaties' vindt men enerzijds door het herinrichten van een aantal traditionele op- en overslagkades naar moderne containerkades (Verbrugge, FMT-terrein) en anderzijds buiten het bestaande havengebied (Westerschelde Container Terminal en terrein Sloepoort).



“Er zijn extra ligplaatsen nodig in Vlissingen en Terneuzen, dit geldt zeker voor de omgeving van containerterminals en bij het sluiscomplex van Terneuzen.”

(Jan de Vries, secretaris K.S.V. Schuttevaer regio Zeeland)

❖ **Bevordering van concurrentiekracht van binnenvaart door innovatie**

De binnenvaartmarkt zal aan concurrentiekracht kunnen winnen door hoogwaardiger diensten aan te bieden, zoals koellading, multipurpose schepen (flexibiliteit) en totaaloplossingen (o.a. door-to-door dienstverlening). Uiteraard geldt dit voor de gehele binnenvaartmarkt, niet specifiek voor de Seine-Scheldeverbinding. Wel biedt deze nieuwe binnenvaart de mogelijkheid om bij de inrichting en ontsluiting van nieuwe terreinen, met de logistieke kennis en ervaring van de 21e eeuw, tot een voor de binnenvaart optimaal concept te komen. Om tot een snellere ontwikkeling van multimodaal vervoer te komen, moeten de “verticale kosten” worden teruggedrongen (op/overslagactiviteiten, administratieve handelingen).

❖ **Coördinatie van acties voor bevordering kansen Seine-Schelde voor Zeeland**

Gelet op de economische kansen van de Seine-Scheldeverbinding voor Zeeland is het essentieel dat de voortgang van het project voortdurend wordt gevolgd en dat regelmatig wordt gezien of en zo ja welke (nieuwe) opportuniteiten zich aandienen. Wordt er vanuit de regio tijdig geanticipeerd op deze ontwikkelingen? Het voeren van regelmatig overleg met stakeholders (bedrijven en organisaties) zal het inzicht in kansen voor de regio Zuidwest-Nederland vergroten. De Kamer van Koophandel en Zeeland Seaports kunnen een platform bieden voor informatie-uitwisseling en de ontwikkeling van nieuwe initiatieven.

“Na de economische crisis zal de overslag in West-Europese zeehavens weer verder groeien. De binnenvaart zal dit moeten opvangen om congestie op de wegen te beperken. De nieuwe route naar Frankrijk kan een sterke impuls geven aan de binnenvaart. Om bedrijven meer bekend te maken met de mogelijkheden van de binnenvaart is het belangrijk om juist nu in Zeeland een kenniscentrum voor de binnenvaart te ontwikkelen. Het kenniscentrum zal informatie, opleidingen en onderzoek richten op innovatie in binnenvaartlogistiek voor verladers, vervoerders en ontvangers van lading.”

(Guus Verhagen, directeur Maritiem Instituut De Ruyter, Vlissingen)



colofon

Contactpersonen:

Kamer van Koophandel voor Zuidwest-Nederland

Paul Geertman

tel. (0118) 673 538

paul.geertman@kvk.nl

Zeeland Seaports

Marcel Pater

tel. (0115) 647 400

marcel.pater@zeeland-seaports.com

Foto's

Voies Navigables de France (VNF)

NV Waterwegen en Zeewezen, Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Port Autonome de Paris

Zeeland Seaports

Limit Fotografie – Goes



[www.kvk.nl/
seineschelde](http://www.kvk.nl/seineschelde)