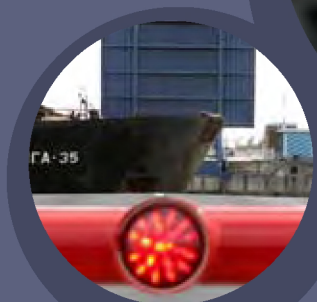


Goederenvervoer

# Zeeland 2008







Goederenvervoer

# Zeeland

2008

# Inhoudsopgave

	<b>1</b>	<b>Economie en werkgelegenheid</b>	<b>4 -19</b>
	1.1	'Verduurzaming moet marktconform, anders wordt het niks'	8
	1.2	'Logistiek heeft als eerste last van recessie, maar profiteert na afloop daarvan ook als eerste'	12
	1.3	Nu is er dé kans voor verandering en verduurzaming	16
	<b>2</b>	<b>Vervoer over water</b>	<b>20 - 41</b>
	2.1	Schuttevaer behartigt nautisch-technische belangen	30
	2.2	'Zeeuwse havens kunnen het best complementair worden aan Antwerpen en Rotterdam'	34
	2.3	Schaalgrootte Verbrugge belangrijk voor Zeeuwse havens	38
	<b>3</b>	<b>Vervoer over de weg</b>	<b>42 - 53</b>
	3.1	Waar komt 't toch vandaan? En waar gaat 't heen?	47
	3.2	Destitrans brengt vraag en aanbod bij elkaar	49
	<b>4</b>	<b>Vervoer over spoor en via buisleidingen</b>	<b>54 - 57</b>
	4.1	Spoor van levensbelang voor Outokumpu	56

# Goederenvervoer zoekt ziener (m/v)

**Economische structuren worden in belangrijke mate gedragen door goed functionerend goederenvervoer. In Zeeland is dat niet anders. Voor dat goederenvervoer wordt gebruik gemaakt van verschillende modaliteiten die stuk voor stuk baat hebben bij een gezonde infrastructuur. En voor die infrastructuur zijn we als Provincie, Rijkswaterstaat Zeeland, Gemeenten, Zeeland Seaports en bedrijven met elkaar verantwoordelijk.**

Gedegen goederenvervoerbeleid wordt gevoed door realiteit, visie en daadkracht. In tijden van economisch zwaar weer zijn we soms geneigd te denken dat het met de bestaande infrastructuur wel goed zit, maar we hoeven u er waarschijnlijk niet van te overtuigen dat een echte bestuurder een ziener of visionair is. Iemand die in de toekomst kan zien, in de diepte van de realiteit, en die de onderliggende verbanden waarneemt.

Binnen het Zeeuwse goederenvervoerbeleid zoeken we een bestendig evenwicht tussen omgevings- en milieukwaliteit en economische doelstellingen. Het stimuleren van milieuvriendelijke wijzen van vervoer en het versterken van de concurrentiepositie spelen beide een belangrijke rol. Door het verzamelen en presenteren van de juiste data kunnen de effecten van bestaand en nieuw beleid in kaart worden gebracht en leiden tot mogelijke aanpassingen. En dat is nu wat deze uitgave beoogt.

Goed, het goederenvervoer zoekt dus een ziener (m/v). Nou is deze functie feitelijk doorlopend vacant. Gelukkig wordt zij al vele jaren kundig ingevuld door de mannen en vrouwen die bij het Zeeuwse goederenvervoer betrokken zijn!

Rein van der Kluit,  
Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat, tevens Rijkshavenmeester Westerschelde

*Wilt u reageren op Goederenvervoer Zeeland 2008? Heeft u ideeën ten aanzien van Goederenvervoer Zeeland 2010 of 2020? Neem dan beslist contact met ons op. In het colofon vindt u contactinformatie. Uw betrokkenheid wordt door ons op prijs gesteld!*

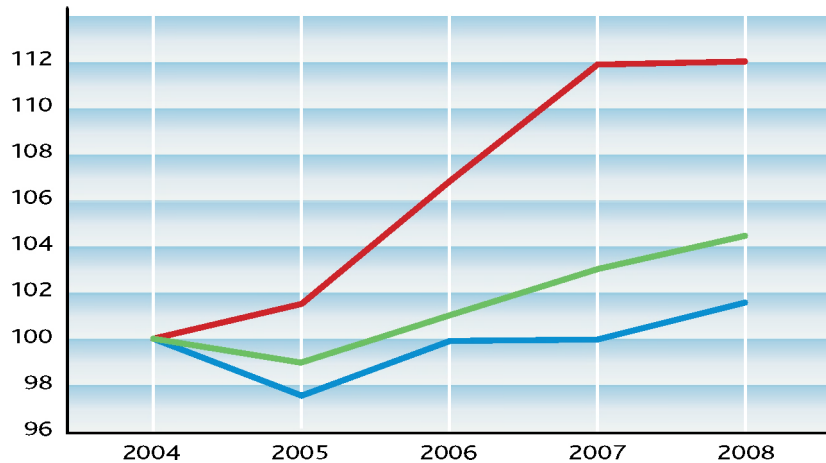


# 1 Economie en werkgelegenheid

Zeeland leent zich, strategisch gelegen tussen Vlaanderen, Zuid-Holland en Brabant, bij uitstek voor goederenvervoer. En al is de hoeveelheid mensen die in deze branche werkt relatief beperkt, goederenvervoer is wel van eminent belang. Efficiënt, multimodaal en duurzaam ingevuld goederenvervoer is bovendien goed voor onze economie, leefomgeving en verkeersveiligheid. Wat staat ons de komende jaren eigenlijk te wachten op het gebied van economie en werkgelegenheid in deze sector? In hoeverre voelen we in Zeeland de economische crisis?

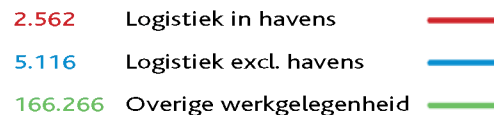
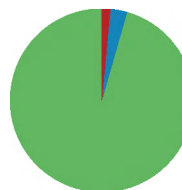
**Fig. 1 | Werkgelegenheid in Zeeland 2004 - 2008  
in aantallen en index**

index  
2004=100



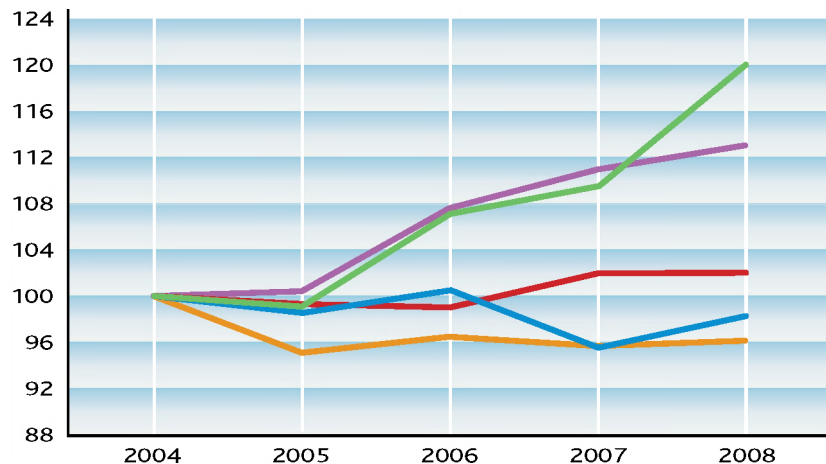
Bron: Kamer van Koophandel / RIBIZ

**Absolute aantallen 2008**



**Fig. 2 | Ontwikkeling werkgelegenheid logistieke bedrijven  
ingeschreven in Zeeland 2004 - 2008**

index  
2004 = 100



Bron: Kamer van Koophandel / RIBIZ

**Absolute aantallen 2008**

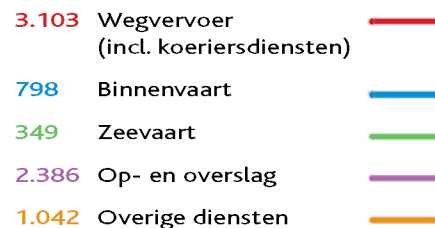
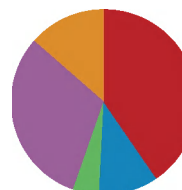


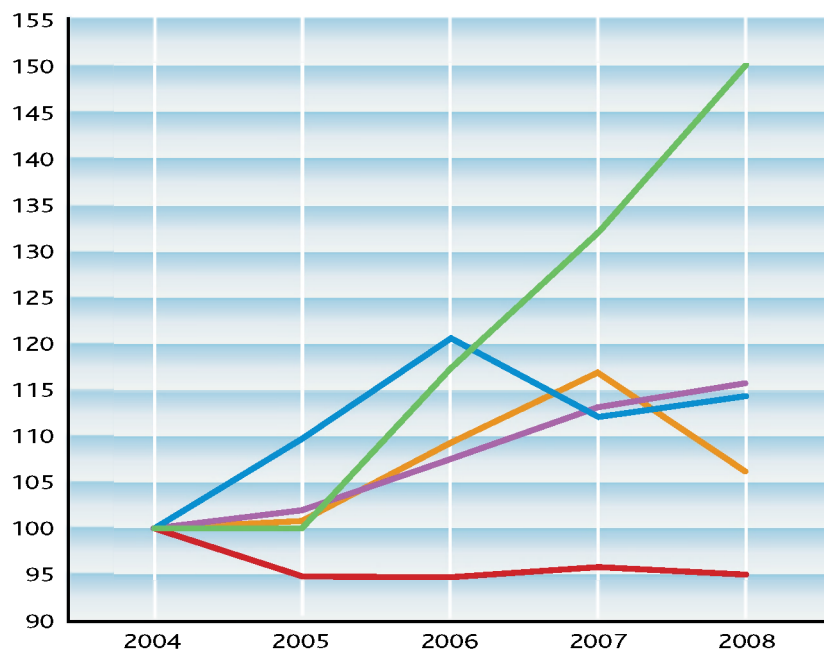
Fig. 3 | Logistieke bedrijven in 2008 naar hoeveelheid personen in dienst voor meer dan 15 uur per week

	1	2 - 9	10 - 49	50 - 99	100+	Totaal
Wegvervoer (incl. koeriersdiensten)	21	425	57	9	4	516
Binnenvaart	40	294	7	0	0	341
Zeevaart	13	32	4	0	1	50
Op- en overslag	37	187	27	6	5	262
Overige diensten	9	92	5	1	2	109
<b>Totaal logistiek</b>	<b>120</b>	<b>1.030</b>	<b>100</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>1.278</b>

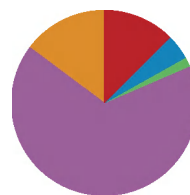
Bron: Kamer van Koophandel / RIBIZ

Fig. 4 | Ontwikkeling logistieke werkgelegenheid zeehavens Vlissingen en Terneuzen 2004 - 2008

index  
2004 = 100



Absolute aantallen 2008

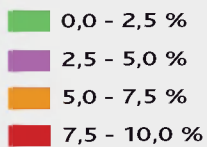


- 320** Wegvervoer (incl. koeriersdiensten)
- 112** Binnenvaart
- 42** Zeevaart
- 1.709** Op- en overslag
- 379** Overige diensten

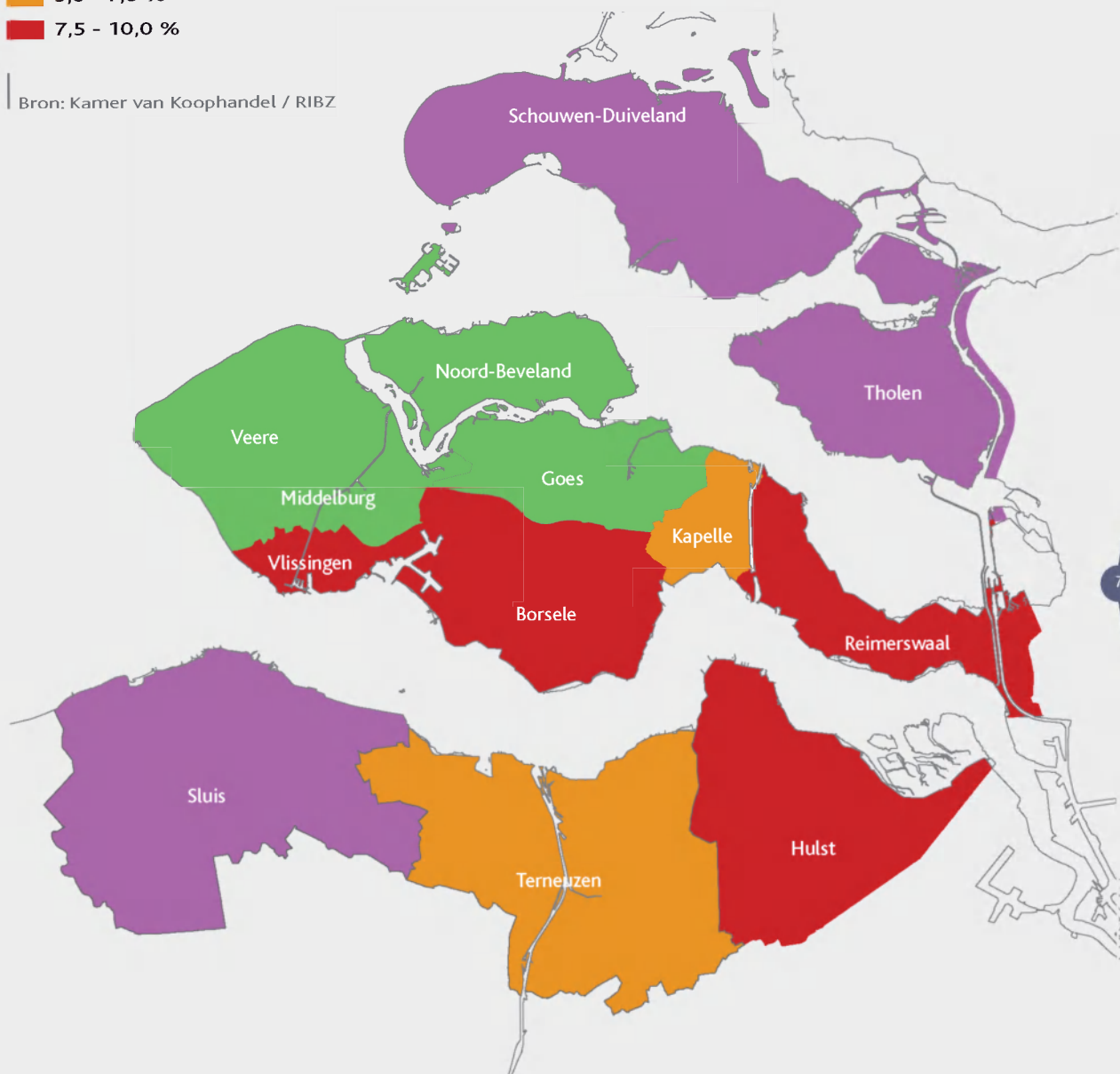
Bron: Kamer van Koophandel / RIBIZ



Fig. 5 | Percentage beroepsbevolking werkzaam in de logistiek per gemeente in 2008



Bron: Kamer van Koophandel / RIBZ





**Marten Wiersma,**  
lid van gedeputeerde staten in Zeeland

## 1.1 'Verduurzaming moet marktconform, anders wordt het niks'

Marten Wiersma is sinds april 2007 lid van gedeputeerde staten in Zeeland. Als gedeputeerde heeft hij onder meer de portefeuilles 'Economie' en 'Milieu' onder zich. Die laatste portefeuille had eenieder wel verwacht van de voorman van GroenLinks - maar 'Economie'? Dat lag toch minder voor de hand; goederenvervoer heeft immers een nadrukkelijke link met de economische portefeuille. 'Logistiek is een vriend van de economie', zegt Wiersma daar zelf over. 'Maar niet van de natuur en het milieu. Maar ja, zonder vervoer staat de zaak in maatschappelijk opzicht natuurlijk wel stil.'

### *Hoe belangrijk is het goederenvervoer voor de Zeeuwse economie?*

'Voor de toelevering aan bedrijven en het afvoeren van producten is het goederenvervoer vanzelfsprekend essentieel. Toch is het maar de vraag of het goederenvervoer moet blijven zoals het is. Goederenvervoer concurreert momenteel bijna uitsluitend op prijs. De marges zijn mede daardoor erg laag. Het lijkt mij zaak om eerst na te gaan of er wegen zijn naar een betere logistiek, met minder overlast en meer toegevoegde waarde. Op zijn minst moeten er hogere winstmarges ontstaan.'

'Het alternatief is dat we anders doelen heen en weer blijven slepen tussen China en Europa, zonder dat we er iets aan verdienen. Tegelijkertijd belasten we wel onnodig het milieu. We moeten daarom goed kijken naar de functies van de Zeeuwse havens. Zijn het industriële havens of logistieke? Wij vinden dat de industriële functie voorop moet staan. Als het uitsluitend gaat om goederenvervoer op zichzelf, dan vind ik dat alleen in orde als de winstmarges significant hoger zijn.'

### *De recessie treft het goederenvervoer ongemeen hard. Wat kan en wil de provincie Zeeland daaraan doen?*

'De provincie Zeeland wil zeker helpen en doet dat ook al zo goed mogelijk. Maar burgers en bedrijven moeten zich wel realiseren dat de overheid maar een bijzonder beperkte invloed heeft op het oplossen van de recessie. Dat te beseffen resulteert vanzelf in bescheidenheid.'

'Kijk, economie is toch vooral een kwestie van vertrouwen. En aan dat vertrouwen willen wij een impuls geven. In de praktijk heb je het dan over arbeidsmobiliteit, beperking van de regeldruk, stimulering van "schoon en zuinig", biobased economy, het vervroegen van investeringen, noem maar op. We investeren op dit moment veel in de infrastructuur. Daar profiteert het goederenvervoer straks van. Maar wij kunnen en willen natuurlijk geen orders geven om hopen zand op en neer te slepen; het moet wel zinvol zijn. Sowieso is een bancaire lijn voor ons als provincie niet mogelijk. Ik vind overigens dat de sector zich ook moet realiseren dat het oude niveau, dat van voor de recessie, wellicht niet meer terugkomt.'

### *Eén van de doelstellingen van het Provinciaal Sociaal en Economisch Beleidsplan is dat de Zeeuwse industrie en havens concurrerend en duurzaam opereren. Wat bedoelt u precies met 'concurrerend' en 'duurzaam'?*

'Onze concurrentiepositie bekijken we niet vanuit marktaandeelen, maar vanuit de mate waarin onze havens en industrie meegaan in nieuwe ontwikkelingen. Daarbij kun je bijvoorbeeld denken aan de overschakeling van basischemie naar fijnchemie en de vergroening van grondstoffen. Het concurrerend vermogen lezen we af aan onze positie ten opzichte van de technologische en duurzame ontwikkelingen die zich voordoen.'

'Als we het hebben over duurzaam opereren, dan gaat het om hele concrete doelen die parallel lopen aan de doelen van het Rijk: 20% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, 20% minder energieverbruik en een aandeel van tenminste 20% duurzame energie in het totale energieverbruik.'



>>>

### *En als u focust op het goederenvervoer?*

'Als het gaat om de doorvoer van goederen, de overslag, dan is "containerisatie" essentieel. Bijna alles gaat straks per container, die ontwikkeling moeten we volgen. Maar we moeten ook kijken naar wat ons achterland is. En dat achterland is niet hetzelfde als dat van Rotterdam. We hebben hier in Zeeland maar één spoorlijn en één snelweg. De positie van de Zeeuwse havens is daarom anders dan die van Rotterdam. Een grote groei van het goederenvervoer in Zeeland is niet waarschijnlijk. Dan ontstaan vragen op het vlak van ruimte, verkeer, spoor, overlast en wettelijke beperkingen. Het is dus verstandig om de "containerisatie" te plaatsen binnen de kaders die de achterlandverbindingen nu bieden.'

### *Hoe kijkt u in zijn algemeenheid aan tegen duurzaamheid en economie?*

'China is de fabriek van de wereld. Afrika levert de grondstoffen. En verder verslepen we constant van alles en nog wat over de aardbol. Het is mijn stellige overtuiging dat dat ooit zal veranderen. De geschiedenis leert dat wie weigert natuur en milieu te ontzien, uiteindelijk toch de rekening gepresenteerd krijgt. Omgekeerd kun je concluderen dat duurzaam ondernemen ook in economisch opzicht verantwoord is.'

### *Veel grote steden stellen milieuzones in voor het vrachtverkeer. Iets voor Zeeland als geheel?*

'Nee, dat vind ik helemaal niks. Je moet dergelijke maatregelen niet nemen op kleine schaal. Daar tref je alleen maar de lokale economie mee. Dit soort dingen moet je generiek houden - regionaal blijft het een achterhoedegevecht. Daarnaast zijn over vier á vijf jaar de vervuilende vrachtauto's toch allemaal vervangen door nieuwe. Je moet vooruit denken, efficiency verbeteren. Laat Cramer, of liever nog Europa, de emissie-eisen maar bepalen. Dat moet je niet lokaal willen regelen. Sowieso moet je de verduurzaming van de economie in breed perspectief plaatsen en het economisch functioneren niet benadelen. Verduurzaming moet marktconform, anders wordt het niks.'





## 1.2 Logistiek heeft als eerste last van recessie, maar profiteert na afloop daarvan ook als eerste

**Wie in de Sloehaven bij Vlissingen staat, kan het terrein van Cobelfret bijna onmogelijk over het hoofd zien. Een indrukwekkende verzameling ritmisch geparkeerde personenauto's zonder kenteken, schier eindeloos groot. Toch staan er op deze fors uitgevallen parkeerplaats anno 2009 zo'n vijftieng procent minder auto's dan een jaar eerder. Recessie.**

Cobelfret heeft in Vlissingen een autoterminal. 'Als er minder auto's worden verkocht, en dat mag een bekend verhaal heten, dan merken wij dat direct', zegt Paul van Malderen, sinds mei 2009 de algemeen directeur van Cobelfret Nederland. 'Omgekeerd geldt overigens ook dat onze sector bij opleving van de economie als eerste profiteert.'

'Circa 85% van de wagens die we in onze autoterminal in Vlissingen behandelen heeft als bestemming het Verenigd Koninkrijk. De wagens worden vanuit de diverse Europese fabrieken hier samengebracht en vervolgens op afroep verscheept. Aan- en afvoer vindt voornamelijk per spoor en per schip plaats; wegtransport neem slechts een klein deel in.

### *Heeft u in Vlissingen ook te maken met containeroverslag?*

---

'Nee, wij hebben hier niks met containers van doen. De autoterminal staat helemaal los van het containergebeuren. Maar naast Vlissingen heeft Cobelfret in Nederland ook een vestiging in Rotterdam. Daar hebben we er natuurlijk wel mee te maken. En er zijn wellicht wel interacties mogelijk met Rotterdam, maar daar kan ik nog weinig over vertellen. Ik ken wat dat betreft het dossier niet goed genoeg.'

'Voor de duidelijkheid: Cobelfret doet natuurlijk niet alleen in auto's. In ruimere context is onze groep actief in bulkvervoer en shortsea shipping. Ter ondersteuning van die laatste activiteit en om door-to-door concepten aan te kunnen bieden beschikken we over een ruime vloot trailers, containers, trekkers, spoorwagens. Bovendien kunnen wij in verschillende havens gebruik maken van onze eigen terminals.'

### *Hoe ziet uw modal split er getalsmatig uit?*

---

'Dat verschilt uiteraard voor het inkomende en het uitgaande transport. Als we naar 2008 kijken dan komt 38% per rail, 37% per zeeschip, 22% per binnenvaartschip en 3% per vrachtauto binnen. Het overgrote deel van de goederen, zo'n 82%, vertrekt hier per zeeschip. Vrachtwagens (14%), binnenvaart (3%) en rail (1%) nemen de rest voor hun rekening.'



**Paul van Malderen,**  
**algemeen directeur van Cobelfret Nederland**

*Op welke wijze gaat Cobelfret om met de huidige recessie?*

'Het beheersen van de kosten is iets wat continue moet gebeuren. Toch is de focus op kostenbeheersing op dit moment beslist sterker. Anderzijds kijken wij vooral vooruit. Veel van wat we doen is namelijk lange termijn werk. Ontwikkelingen die wij van strategisch belang achten, vinden dus gewoon plaats. Het is dus niet zo dat nu helemaal niet meer wordt geïnvesteerd. Sterker, ik kan me binnen mijn actierrein geen enkele uitgestelde investering voor de geest halen.'

*Wat zijn wat u betreft de belangrijkste knelpunten in het Zeeuwse goederenvervoer?*

'Nou, daar kan ik kort over zijn: we hebben in Zeeland geen fundamentele knelpunten. Dat heeft alles te maken met onze locatie en het gegeven dat wij vooral het water en het spoor gebruiken. De weg is voor ons van minder belang. Het spoor gebruiken we zoals gezegd wel intensief, maar vandaag de dag hebben we daar geen probleem. Of de restcapaciteit op het spoor in de toekomst ook toereikend is, is mij niet bekend.'



5

VERBODEN Toegang  
bij 107 Werk in Staat







Tjeu van Mierlo,  
directeur ZMF

### 1.3 Nu is er dé kans voor verandering en verduurzaming

Als we in Zeeland plannen ontwikkelen of activiteiten verrichten die invloed hebben op de natuur of het milieu, dan is de Zeeuwse Milieufederatie (ZMF) vaak een partij die erbij betrokken is. 'De ZMF is een onafhankelijke vereniging die zichzelf ziet als waardevertegenwoordiger voor natuur, landschap en een schoon milieu. Bij de ZMF zijn 25 organisaties aangesloten die wij representeren. Je kunt ons, kort door de bocht, ook wel zien als de vakbeweging voor natuur, milieu en landschap', aldus Tjeu van Mierlo, directeur van de ZMF.

### *Wat houdt uw functie precies in?*

'De ZMF is een relatief kleine organisatie. Dit betekent dat ik mij als directeur, naast managementtaken, ook met de inhoud bezig houd. Gelukkig maar. De kerntaak van de ZMF is vooral het beïnvloeden van het beleid van de overheden, maar wij richten ons evenzeer op brancheorganisaties en individuele bedrijven. Op dit moment zijn het wat lastige tijden in verband met een aantal grote, voor Zeeland zeer gevoelige, dossiers. Door de bank genomen wordt naar de ZMF geluisterd en hebben we een betekenisvolle positie in het veld.'

### *En? Hoe doet Zeeland het vanuit milieutechnisch oogpunt?*

'Wat je ziet is dat in de provincie Zeeland de natuurlijke, landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten uitgangspunten zijn voor het beleid. Dat is een belangrijke keuze in een weerbarstige praktijk. De milieukwaliteit in de havengebieden en binnensteden verdient extra aandacht. Dan moet je denken aan hinder en emissies van fijnstof en NO<sub>x</sub>. En in de havens komt daar de zwaveloxide nog bij. Er wordt nog onvoldoende duurzaam gewerkt.'

### *Staat verduurzaming niet automatisch economische groei in de weg?*

'Nee, juist niet. Integendeel! We zijn behoorlijk ambitieus in Zeeland: biomassa als grondstof voor Zeeuwse bedrijven en het bereiken van CO<sub>2</sub>-neutraliteit in 2050. Daar zijn geweldige innovaties en grote samenwerkingsverbanden voor nodig. Die transitie naar duurzaam produceren en vervoeren brengt enorme economische mogelijkheden met zich mee. Hopelijk werken we juist nu, ten tijde van de economische crisis, naar die transitie toe. We moeten weg van de platgetreden paden. Daar zit het gevaar, dat we terugvallen in oude zekerheden. Nu is er dé kans voor verandering en verduurzaming.'

### *In welke richting moeten de havens zich ontwikkelen? Richting industrie of richting logistiek?*

'Logistiek is dienstbaar aan de industrie, de maakindustrie. Aan die samenhang is lange tijd onvoldoende aandacht geschonken. We moeten kijken naar wat bij Zeeland past en daar slimme keuzes in maken. We moeten geen Rotterdam of Antwerpen na willen apen, maar de niches in de markt invullen. Complementair zijn. Zeeland moet geen mainport willen worden.'

'Wat natuurlijk wel kan, is het samenvoegen van nog losse, diffuse vervoerstromen over de weg. Dat vraagt dan om een regionaal verzamelcentrum. Vanaf dat punt kan het vervoer dan liefst verder over het water. Zeeland heeft de beste waterinfrastructuur van Nederland. Die moeten we benutten. Laten we zoveel mogelijk wegblijven van de weg.'

>>>



>>>

### *Wanneer mogen transport en overslag zich 'duurzaam' noemen?*

---

'Als transportwijzen schoner, zuiniger, stiller en efficiënter zijn. En als het transportvormen zijn die minder ruimte vragen. Wat voor ons als milieuorganisatie belangrijk is, is dat er in zijn totaliteit minder vervoer komt. Er is overigens al veel verbeterd aan de techniek van het vrachtvervoer over land. Op de binnenvaart wordt inmiddels ook vooruitgang geboekt. Maar zeeschepen zijn nog altijd bijzonder vervuilend, met oude, vieze motoren en milieuvriendelijke brandstoffen. Daar valt nog een flinke slag te maken.'

'In onze havens zou bijvoorbeeld voor schone schepen minder havengeld gevraagd moeten worden en voor vuile juist meer. Misschien moeten we de meest vervuilende schepen zelfs helemaal niet meer toelaten in onze havens. Zeeschepen drukken een steeds zwaarder stempel op de luchtkwaliteit in de havens. Schone schepen, daarentegen, verdienen een voorkeursbehandeling met korte wachttijden bij de sluisen. En in de havens moeten schepen over op walstroom, net als in de haven van Long Beach, California.'

'Als je een schone haven wilt zijn, dan moet je hier en daar voorwaarden durven stellen - niet gelaten de boel een beetje volgen. Het zou geweldig zijn als Zeeland voorop loopt met schone scheepvaart en duurzame havens. Dat hoort op ons visitekaartje.'

'Het gaat overigens niet alleen om de techniek. We moeten ook kijken naar het ruimtegebruik. Door hier slim mee om te gaan en de juiste bedrijven bij elkaar te zetten, kun je ook vervoerbepkend zijn. Tegelijkertijd zorg je ook voor dikkere stromen, zodat je de modal shift richting scheepvaart makkelijker kunt bereiken.'

### *De ZMF heeft een eigen havenvisie. Wat zijn hiervan de belangrijkste onderdelen?*

---

'Vier onderdelen zijn wat ons betreft essentieel. De logistieke sector dient optimaal dienstbaar te zijn aan een schone proces-industrie. In de tweede plaats moeten we kansen benutten in relatie tot duurzaam stukgoed. Containerisatie kan gekoppeld worden aan duurzaam stukgoed, daar zijn onze havens goed in. Voorts moeten we ervoor gaan om havenactiviteiten binnen de bestaande havengrenzen te realiseren; dus maximale inzet op zuinig ruimtegebruik. Een flexibele haveninrichting, tot slot, met bijvoorbeeld drijvende kranen en kades maakt het plaatje compleet. Op die manier kun je doorlopend een configuratie kiezen die aansluit bij de wensen in de markt.'





## 2 Vervoer over water

Zeeland - water - havens. Vervoer over water is vanuit Zeeuws perspectief al sinds mensenheugenis de meest voor de hand liggende modaliteit. Toch is er de afgelopen eeuwen best het een en ander veranderd. Welke kant gaat het eigenlijk op als we spreken over goederenvervoer over water? Schaalvergroting, containerisatie, de positie van de Zeeuwse havens t.o.v. havens buiten onze provincie - wat betekent dat in de praktijk?

Fig. 6 | **Maritieme overslag (x mln ton)  
top 10 havens in Noord Europa**

Haven	2004	2005	2006	2007	2008	Trend 2004-2008
Rotterdam	364	383	394	415	429	4,5% ▲
Antwerpen	152	159	167	183	189	6,4% ▲
Hamburg	114	126	135	140	140	5,8% ▲
Amsterdam	73	75	84	88	95	7,8% ▲
La Havre	77	75	74	79	80	1,3% ▲
Bremen/ Bremerhaven	52	54	65	69	75	11,7% ▲
Duinkerken	51	53	57	57	58	3,5% ▲
Wilhelmshaven	45	46	43	43	40	-2,9% ▼
Zeebrugge	32	35	39	42	42	8,4% ▲
Zeeland Seaports	30	30	30	33	33	3,0% ▲

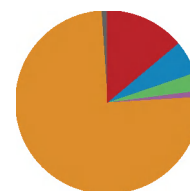
Bron: Nationale Havenraad

Fig. 7 | **Aandeel maritieme overslag in Nederlands perspectief 2004 - 2008**

	2004	2005	2006	2007	2008
Amsterdam	11,0%	11,0%	12,0%	12,0%	13,9%
Zeeland Seaports	6,4%	6,1%	5,9%	6,1%	5,9%
Velsen/IJmuiden	4,5%	4,1%	4,5%	4,1%	3,2%
Moerdijk	1,1%	1,0%	1,0%	0,9%	1,1%
Rotterdam	75,0%	75,2%	75,4%	75,4%	74,9%
Overig	2,1%	2,6%	1,2%	1,5%	1,1%

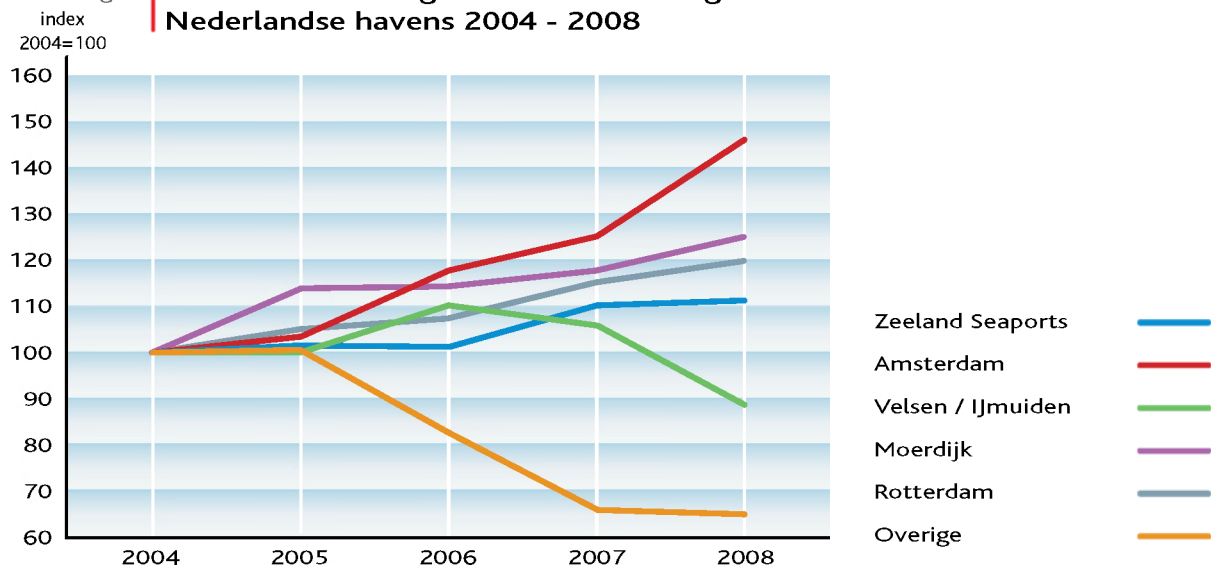
Bron: Nationale Havenraad

Ton (x mln) 2008



78	Amsterdam
33	Zeeland Seaports
18	Velsen/IJmuiden
6	Moerdijk
421	Rotterdam
6	Overig

Fig. 8 | Index ontwikkeling maritieme overslag  
Nederlandse havens 2004 - 2008



Bron: Nationale Havenraad

Fig. 9 | Inkomende zeeschepen Westerscheldehavens

Haven	2006	2007	2008	2007-2008
Antwerpen	15.773	16.689	16.406	-1,7% ▼
Gent	3.072	3.171	3.463	9,2% ▲
Vlissingen	4.202	4.055	3.850	-5,1% ▼
Terneuzen	5.215	5.510	6.124	11,1% ▲
Handelshaven Breskens	575	539	426	-21,0% ▼

Bron: Rijkswaterstaat Zeeland



Fig. 10 | Inkomende binnenvaartschepen Westerscheldehavens

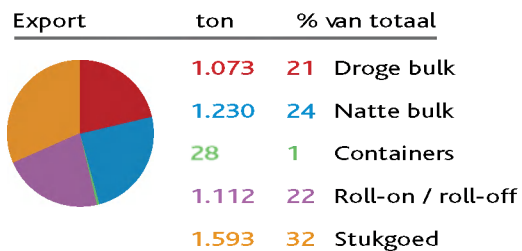
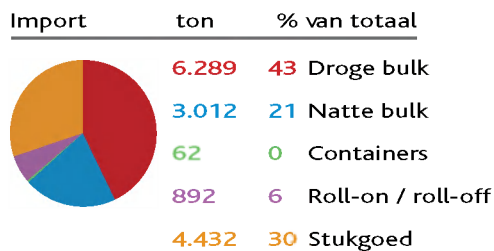
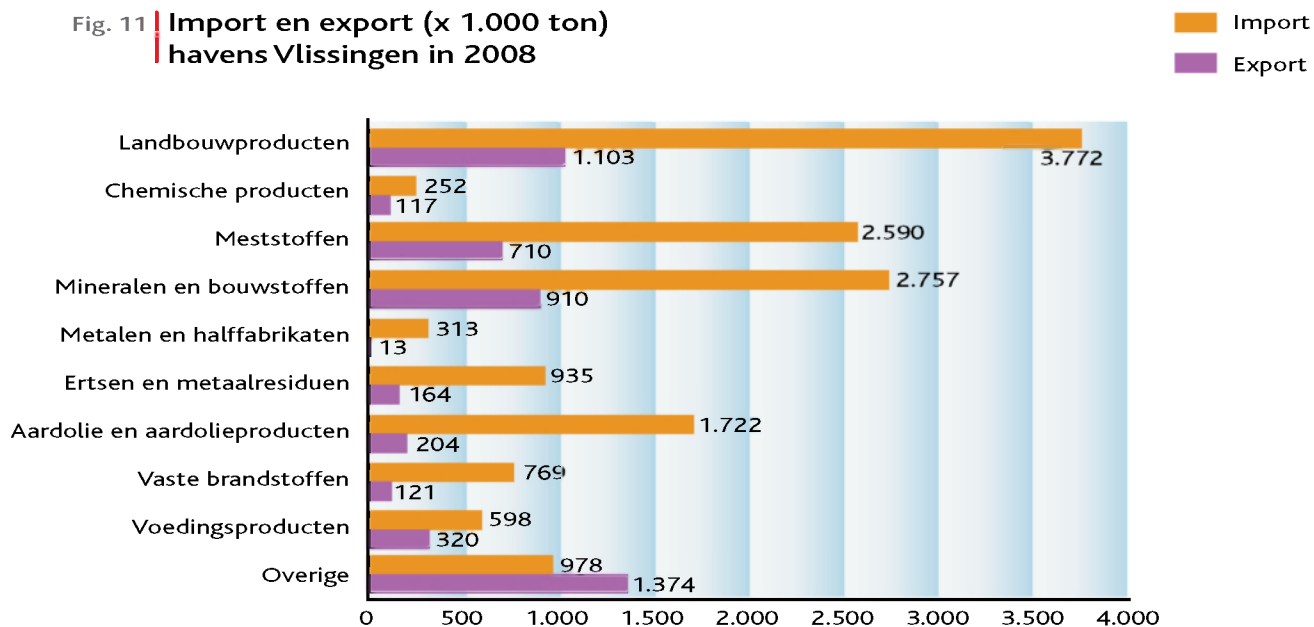
Haven	2006	2007	2008	2007-2008
Antwerpen	65.943	63.913	61.363	-4,0% ▼
Gent*	25.638	24.831	25.102	1,1% ▲
Walsoorden	375	244	241	-1,2% ▼
Vlissingen	12.411	11.743	11.359	-3,3% ▼
Terneuzen	29.681	29.941	30.411	1,6% ▲
Handelshaven Breskens	1.387	1.238	1.093	-11,7% ▼

Bron: Rijkswaterstaat Zeeland

*\* inclusief schepen via andere waterwegen dan Westerschelde*

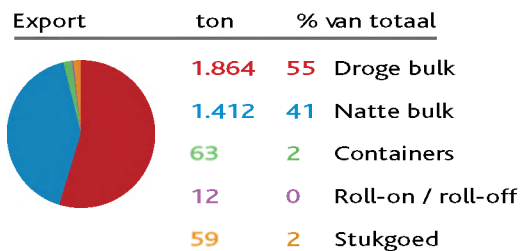
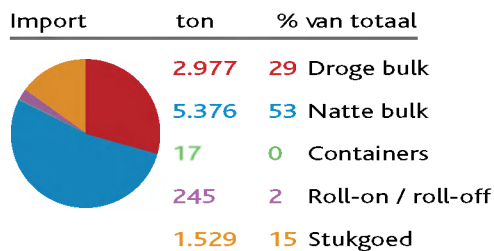
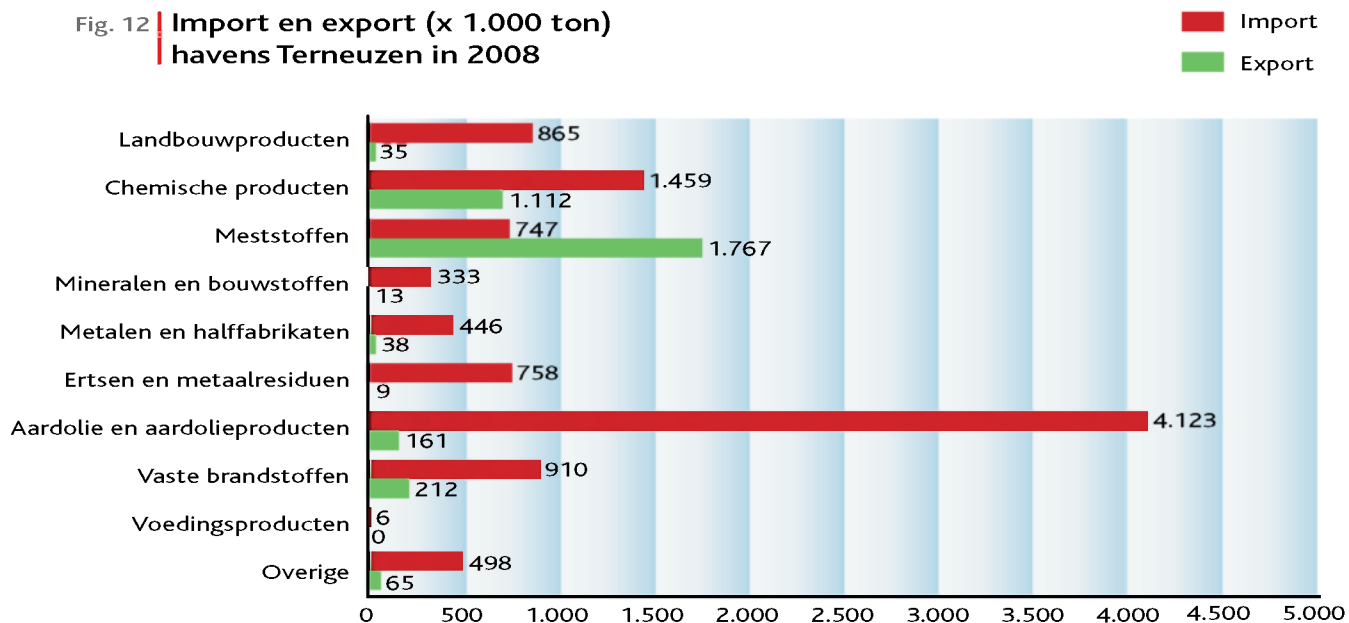


Fig. 11 | Import en export (x 1.000 ton)  
havens Vlissingen in 2008



Bron: Zeeland Seaports

Fig. 12 | Import en export (x 1.000 ton)  
havens Terneuzen in 2008



Bron: Zeeland Seaports

Fig. 13 | **Gepasseerde schepen beroepsvaart per telpunt in 2008**

Telpunt	Zeevaart	Binnenvaart	Recreatievaart	Totaal
Kreekraksluis	80	69.374	2.379	71.833
Sluis Hansweert	712	43.560	7.590	51.862
Sluis Terneuzen	10.429	56.727	2.581	69.737
Sluis Vlissingen	2.644	6.272	16.528	25.444
Sluis Veere	23	2.003	27.381	29.407
Zandkreeksluis	40	2.361	32.362	34.763
Krammersluis	652	41.638	55.006	97.296
Grevelingensluis	396	671	38.840	39.907
Roompotsluis	4.082	1.204	12.916	18.202
Bergsediepsluis	5	144	8.959	9.108

Bron: Rijkswaterstaat Zeeland



Fig. 14 | Sluizen

▲ Sluizen

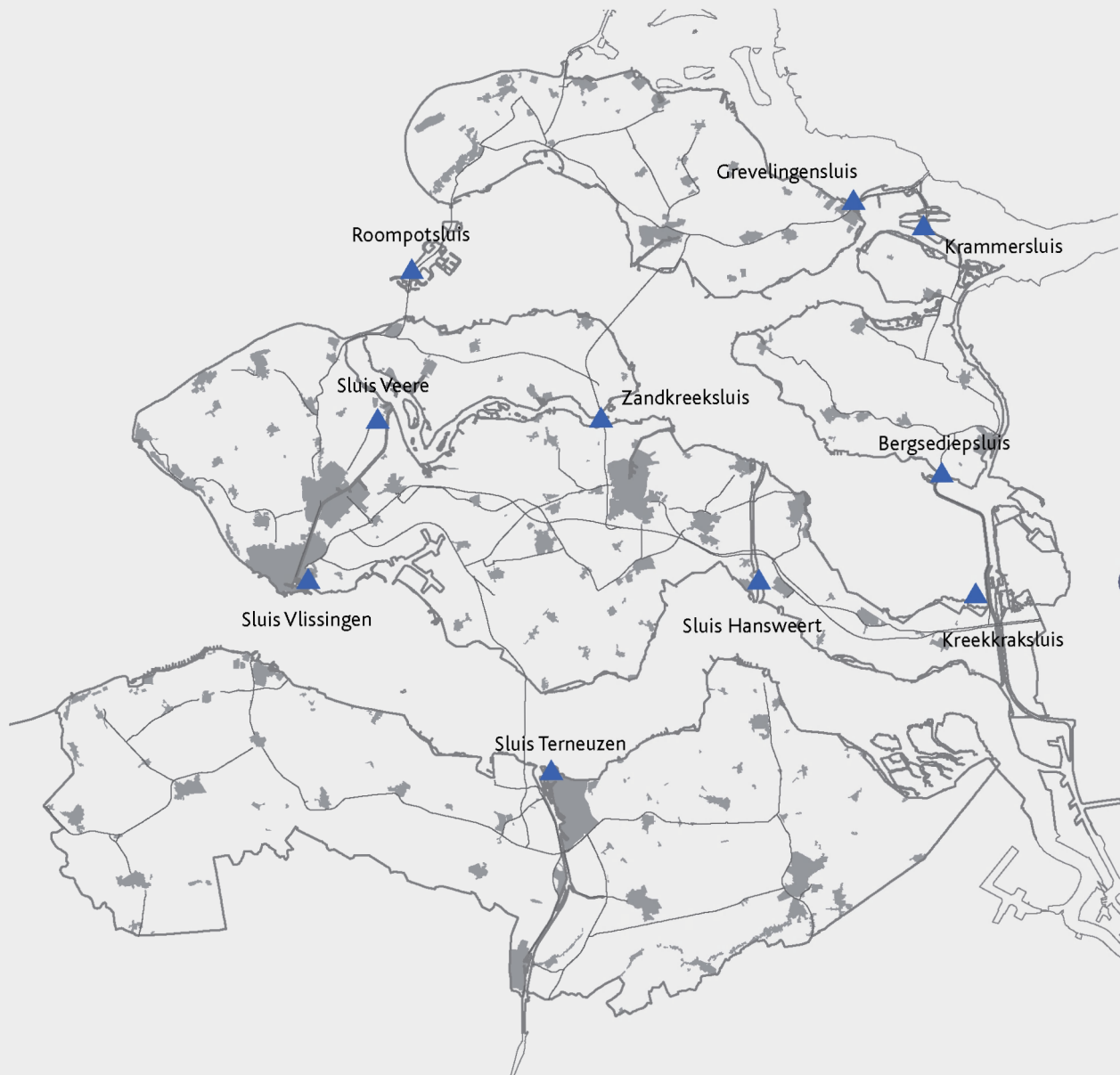


Fig. 15 | Containers aan boord van binnenvaartschepen  
in TEU (Twenty feet Equivalent Unit)\*

Haven	2004	2005	2006	2007	2008
Kreekraksluis	1.159.220	1.379.093	1.377.485	1.458.406	1.524.048
Krammersluis	137.899	186.489	177.598	275.226	238.156
Sluis Hansweert	140.911	186.578	178.654	276.416	237.335
Sluis Terneuzen	85.804	92.882	90.682	117.676	138.723
Totaal	1.523.834	1.845.042	1.824.419	2.127.724	2.138.262

Bron: Rijkswaterstaat Zeeland

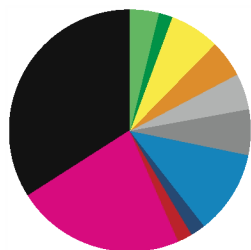
\* 2 TEU is twee 20-voets containers  
of één 40-voets container

Fig. 16 | Aantal inkomende binnenvaartschepen Zeeland Seaports  
ingedeeld naar capaciteit 2004 - 2008

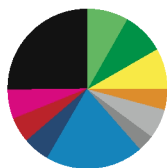
Laadvermogen	2004	2005	2006	2007	2008
0-600	3.571	3.290	3.503	2.719	2.554
601-1200	6.084	6.268	6.727	5.371	5.399
1201-1800	5.801	5.692	5.285	4.752	4.305
1801-2400	2.717	2.889	2.611	2.286	2.606
>2400	3.965	5.274	5.418	5.930	6.615
Totaal	22.138	23.413	23.544	21.058	21.479

Bron: Zeeland Seaports

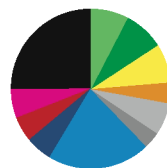
Fig. 17 | Hoeveelheid en verhoudingen vervoerde lading van binnenvaartschepen (x mln. ton)



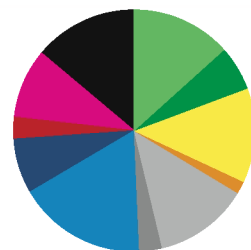
Kreekraksluis (70,4)



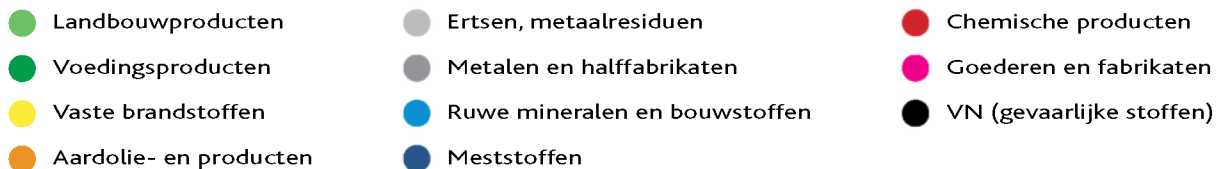
Krammersluis (35,3)



Sluis Hansweert (35,6)



Sluis Terneuzen (71,9)



Bron: Rijkswaterstaat Zeeland



## 2.1 Schuttevaer: behartiger van nautisch-technische belangen

De naam van de vereniging Schuttevaer doet vermoeden dat we te maken hebben met een samenvoeging van de begrippen 'schutten' en 'varen'. En alhoewel de dagelijkse activiteiten van de vereniging daar wel betrekking op hebben, komt de naam rechtstreeks van de oorspronkelijke oprichter van de vereniging: Willem Jan Schuttevâer (1798-1881). 'Dat dakje op de a heeft onze vereniging voor zover ik weet nooit gehad'. Aan het woord is Jan de Vries, regiovertegenwoordiger voor Zeeland en Goeree-Overflakkee.

*Waar houdt de vereniging zich nu eigenlijk precies mee bezig?*

'Schuttevaer is een nautisch-technisch belangenbehartiger. Dat betekent dat wij ons vooral bezighouden met de bedienings-tijden van sluisen en bruggen, zeg maar alle "kunstwerken". En natuurlijk met alles wat daar omheen hangt, zoals procedures rondom doorvaarttijden, het schutproces, stremmingen, bloktijden zoals in Middelburg, noem maar op. Maar ook met doorvaar-hoogtes, diepgangen en dergelijke.'

Jan de Vries,  
regiovertegenwoordiger voor Zeeland  
en Goeree-Overflakkee





### *Is Schuttevaer iets typisch Zeeuws?*

---

'Absoluut niet. Het is een nationale vereniging met een afdelingsstructuur. Op ons kantoor in Rotterdam zitten enkele bezoldigde medewerkers, zoals een directeur, een office manager, een secretaresse en een nautisch-technisch adviseur. Voor de rest zijn we allemaal vrijwillige bestuurders en medewerkers. Zeeland is opgedeeld in vijf afdelingen met elk twee vertegenwoordigers in het regiobestuur.'

### *Voor wie doet Schuttevaer het? Wie zijn de leden?*

---

'Onze leden zijn schippers, scheepswerven en het loodswezen. Daarnaast zijn ook sommige gemeenten en watersportverenigingen lid. En vroeger ook de PSD - de voormalige provinciale veerdiensten. Let goed op wat wij wel en niet doen: Schuttevaer is een puur nautisch-technische belangenbehartiger. Wij bemoeien ons dus niet met sociaal economische vragen zoals tarieven en dergelijke. Daar heb je de sociaal economische bonden voor.'

Wat is uw eigen achtergrond?

'Mijn wortels liggen bij Rijkswaterstaat, op de verkeerspost in Hansweert. Ik heb overigens nog wel meer functies gehad; daar kun je een apart boek over schrijven! Tot mijn vijfendertigste heb ik gevaren als kapitein op een duwboot. Over een jaar of twee dan stop ik; ik ben dan zeventig. Dan moeten de overige leden het oppakken. Ik doe nu heel veel, maar dat kan ook omdat ik destijds functioneel leeftijdsontslag heb gehad. Dus ik had veel tijd over. Tegenwoordig is het heel moeilijk om vrijwilligers te vinden die ergens een serieuze hoeveelheid tijd in kunnen en willen stoppen.'

### *Hoe gaat het momenteel met de Zeeuwse scheepvaart, gegeven de recessie?*

---

'Iedereen zit gewoon te wachten op de grote klap. En die gaat komen. Er zijn een hoop kleine bedrijven, met bakken van vier tot zes miljoen euro. Die schepen zijn in dure tijden gekocht, maar de waarde ervan is gekelderd. Deze bedrijven zitten allemaal op hele hoge kosten. Banken gaan mee zolang hun cliënten de rente bijeen kunnen varen, maar ik vrees dat het in de toekomst niet langer houdbaar is. Je vraag is overigens sociaal-economisch van aard en daar doet Schuttevaer dan weer geen uitspraken over. Wat ik dus net zei is puur op persoonlijke titel.'

### *Hoe is het gesteld met de kwaliteit van de vaarverbindingen in Zeeland?*

---

'Zeeland ligt er gewoon goed bij. Alles is relatief nieuw. De oudste sluizen zijn die van Terneuzen, die dateren van 1960. Maar voor een sluis is vijftig jaar niet oud. Mits goed onderhouden, kunnen sluizen in technisch opzicht wel tachtig tot honderd jaar mee. Het enige wat je je af kunt vragen is of zo'n sluis de schaalvergroting op termijn nog wel aan kan.'

>>>



>>>

### *Helemaal niets te wensen dan?*

---

'Ja, natuurlijk wel. De Kreekraksluizen zitten het eerst aan hun top. De grond voor een derde sluis, naast de bestaande twee, is hier al vanaf het begin voor gereserveerd. Wat Schuttevaer betreft heeft een derde sluis op deze plek evenwel weinig zin. Wij zien liever een sluis bij Bath, in het spuikanaal; een sluis die ongehinderde doorgang biedt aan de 4-laags containervaart vanuit de Westerschelde naar Rotterdam. Toegegeven, dat vereist ook aanpassingen aan het spuikanaal, zoals het verhogen van de kunstwerken. Maar wanneer we dat niet doen, dan krijgen we een hele grote stroom 4-laags containervaart via Hansweert, omdat ze daar qua doorvaarhoogte doorheen kunnen.'

'Investeren in het spuikanaal bij Bath is efficiënter dan investeren in de Kreekraksluizen. De sluis van Hansweert kan langer mee, zónder dat er een derde kolk moet worden aangelegd. Bovendien is het verhogen van kunstwerken bij het spuikanaal goedkoper dan de kunstwerken over het Kreekrak. Voor de goede orde: dit voorstel hebben we al in 1998 gedaan.'

### *Hoe kijkt Schuttevaer aan tegen de invoering van het Automatische Identificatie Systeem (AIS)?*

---

'Het AIS is een ingrijpende, technische innovatie. Schepen krijgen allemaal een transponder die bij passage van sluisen doorgeeft om wat voor een schip het gaat, welke diepgang het heeft, de breedte, het type lading, noem maar op. Wat technisch van belang is, is of het schutten inderdaad efficiënter gaat als sluiscomplexen tevoren precies weten welk aanbod ze van de scheepvaart op een zeker moment kunnen verwachten.'

'Onze achterban is wantrouwend. Men ziet het als een stukje inbreuk op de privacy. Dus krijg je vernieuwingen als deze er niet zo snel doorheen. Het heeft tijd nodig om draagvlak te verwerven. Daar werkt Schuttevaer aan, aan draagvlak. Maar daar moeten we dan van de beheerders wel de tijd voor krijgen.'

### *Zijn de grenzen van de schaalvergroting in de scheepvaart inmiddels bereikt?*

---

'Ik verwacht niet dat de schaalvergroting in de binnenvaart doorgaat. De Rijn-Schelde heeft een diepte van vier meter. We zitten behoorlijk aan de limiet qua diepgang van de schepen. Ook de sluisen hebben hun grenzen en die zijn leidend voor de schaalvergroting. Natuurlijk is het nog wel zo dat de kleinste schepen vervangen zullen worden door grotere. Maar de grens is toch wel in zicht.'





**Theo Notteboom,**  
hoogleraar Universiteit van Antwerpen

## 2.2 'Zeeuwse havens kunnen het best complementair worden'

In Zeeland heeft bijna iedereen zo zijn mening over waar het heen moet met het goederenvervoer. Maar hoe kijkt een buitenstaander eigenlijk naar het Zeeuwse goederenvervoer? We gingen op bezoek bij Theo Notteboom, hoogleraar aan de Universiteit van Antwerpen.

### *Wat houdt uw functie precies in?*

'Ik ben eerst en vooral voorzitter van het ITMMA, het Institute of Transport and Maritime Management Antwerp. Het ITMMA is opgericht in 1996 en thans een interfacultair instituut gericht op onderwijs en onderzoek in het domein van scheepvaart, havens en logistiek. Daarnaast ben ik hoogleraar aan de universiteit van Antwerpen en deeltijdhoogleraar aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen. Vanuit deze functies heb ik ook weer allerlei nevenfuncties. Ik houd mij voornamelijk bezig met havens, maar dan wel in de brede zin. Dus zowel het achterlandgebeuren, de lijnvaart/shipping als de havenontwikkeling.'

### *Wanneer u aan Zeeland denkt, wat schiet u dan het eerst in gedachten?*

---

'Water hé. Veel water. En ook toerisme. Zeeland staat in Vlaanderen goed bekend. En om de een of andere reden moet ik ook meteen denken aan kleinschaligheid; de dorpen zijn pittoresk, de steden zijn klein. En Zeeland ligt ook een beetje afgelegen. Nu ja, niet afgelegen, maar het hangt een beetje tussen de Nederlandse Randstad en de Vlaamse Ruit. Een centraal gegeven is natuurlijk de Westerschelde, die als economische as mogelijkheden biedt aan beide zijden.'

### *En als u zich een beeld vormt van het Zeeuwse goederenvervoer, hoe staat u dat voor ogen?*

---

'Zeeland is vooral gericht naar de zee. De uitdagingen voor de Zeeuwse havens liggen vooral op het vlak van short sea shipping. Het Zeeuwse achterland is een corridorgebied, met één spoorlijn en één autosnelweg. Voor Zeeland is het belangrijk om aansluiting te krijgen op de bestaande netwerken rond Antwerpen en Rotterdam. Het is voor Zeeland ondoenlijk om zelf een netwerk te ontwikkelen. Short sea shipping blijft in mijn ogen de voornaamste kracht van Zeeland, zeker in de relatie tot het Verenigd Koninkrijk.'

### *Ziet u mogelijkheden voor een spoorverbinding Zeeland - Antwerpen?*

---

'Vervoer via de binnenvaart en de weg lukt allemaal wel in Zeeland. Maar als de provincie door wil in containers, dan vormt het spoor nog een probleem. De volumes over het spoor zijn op dit moment nog te klein om zelf frequent diensten te kunnen aanbieden. Dus móét Zeeland aansluiten bij bestaande knooppunten om het spoorvervoer goed aan te kunnen bieden. Om aan te haken op het spoor is een directe verbinding tussen het Zeeuwse spoor en dat bij Antwerpen vanuit marktperspectief beslist noodzakelijk. In politiek opzicht kan dat anders liggen. Bepaalde havens hebben er immers geen belang bij. Concurrentie speelt daarbij een rol.'

### *Is Antwerpen dan bang voor concurrentie vanuit Vlissingen?*

---

'Vlissingen wordt gezien als een haven die relatief productief is; een haven die veel flexibiliteit biedt qua havenarbeid. Ze zijn er flexibel qua personeel inzet en ook voor wat betreft het opvangen van pieken in het werk. Dat zien we vooral bij conventionele stukgoederen zoals staal, hout, roll on-roll off, maar ook bij auto's.'



>>>

### *Hoe kan Zeeland het beste positie bepalen tussen Antwerpen en Rotterdam?*

---

'Op langere termijn lijkt regelrechte concurrentie met Antwerpen en Rotterdam me niet de meest aangewezen strategie. De Zeeuwse havens kunnen het best complementair worden aan Antwerpen en Rotterdam. Mogelijkheden benutten die andere havens minder kunnen bieden. Dan denk ik vooral aan de short sea shipping en transshipment. Zeeland moet zoeken naar synergie tussen de grote havens en haar eigen havens.'

'Zeeland heeft een schaalnadeel om directe concurrentie aan te kunnen gaan. En dan wordt het een speelbal voor grote klanten. Daarom is het beter om niet uitsluitend een alternatief te willen zijn voor Antwerpen en Rotterdam. Men moet bepaalde toegevoegde kwaliteiten bieden aan het bestaande netwerk.'

'Overigens blijft controle van de lading, zeker in het containergebeuren, vaak in handen zitten expediteurs en ladingbelanghebbenden uit de Antwerpse en Rotterdamse havengebieden. Zelfs als het transport via Vlissingen loopt. Puur omdat de klanten de spullen daar in ontvangst nemen. Op termijn kun je klanten verleiden om de lading op te halen in Vlissingen. Maar zolang je je niet kunt waarmaken als echte loshaven, ben je kwetsbaar.'





Rob Quartel,  
business unit manager Steel,  
Timber & Metals bij Verbrugge

## 2.3 Schaalgrootte Verbrugge belangrijk voor Zeeuwse havens

Rob Quartel is business unit manager Steel, Timber & Metals bij Verbrugge Zeeland Terminals, kortweg Verbrugge. Sinds de huidige economische crisis [die in 2008 begon: red.] heeft Rob er een functie bij gekregen: de aansturing van de terminals in Vlissingen, waar hij, samen met een collega, de afstemming en optimalisatie van de totale operaties coördineert. Verbrugge verzorgt de overslag van verschillende producttypen, waarvan cellulose, staal, hout, papier, roro en projectlading de belangrijkste zijn. Het bedrijf is in zijn eentje verantwoordelijk voor ongeveer 30% van de overslag van alle bedrijven binnen de havens van Zeeland Seaports. 'Werken met dikke stromen biedt mogelijkheden voor schaalvoordelen en daarmee voor gunstige tarieven. Dat is de basis voor de groei van Verbrugge en daarmee ook voor de groei van de Zeeuwse havens', zegt Rob. Daar willen wij natuurlijk graag meer van weten.



### *Welke modaliteiten gebruikt Verbrugge voor het transport naar het achterland?*

---

'Het grootste deel van de goederen, circa 60%, vervoeren we over het water. Met name voor cellulose, onze belangrijkste productgroep, is het transport naar de afnemer het meest efficiënt in te richten via de binnenvaart, omdat afnemers van cellulose vaak gevestigd zijn op een nat bedrijventerrein. Door de schaalgrootte die Verbrugge heeft, is het mogelijk transport per binnenvaart frequent en efficiënt in te zetten. En - belangrijk - goed concurrerend met wegvervoer.'

'Na binnenvaart is wegvervoer de belangrijkste modaliteit, met een aandeel van ongeveer 30%. Met de transporttak van Verbrugge kunnen we transport tot een afstand van 300 kilometer op een concurrerend prijsniveau en met een sterk service level uitvoeren.'

'Het spoor wordt ingezet voor het transport van ongeveer 10% van het volume. Dit vervoer - veelal staal en cellulose - gaat vooral van Vlissingen naar Duitsland. Verbrugge kiest er voor om vanuit Vlissingen voornamelijk met één spoorwegoperator te werken, met als resultaat een efficiënte organisatie van het transport. Bij de uitvoering van het transport vanaf Terneuzen zijn wél verschillende spooroperators betrokken, omdat dit transport door verschillende landen voert. Daar treedt op dit moment nog teveel inefficiëntie op en dat leidt tot te hoge tarieven. De liberalisatie van de spoormarkt heeft hier duidelijk nog onvoldoende effect.'

### *Welke kansen liggen er voor Verbrugge om zich in de toekomst verder te ontwikkelen?*

---

'Onze belangrijkste productgroep is de cellulose. De grondstoffenmarkt voor cellulose heeft zich de laatste jaren verplaatst van Scandinavië en Noord-Amerika naar Zuid-Amerika. Daar heeft Verbrugge goed op ingespeeld, waardoor er nu goede relaties zijn met "producenten" van cellulose.'

'Met steeds groter wordende diepzeeschepen verschepen we enorme volumes naar Vlissingen. In de toekomst zullen vijf nieuwe opslagloodsen worden gebouwd, waardoor we onze positie als de belangrijkste speler in Europa voor de productgroep cellulose verder kunnen consolideren.'

'Schaalvergroting zorgt voor een hogere efficiency bij het inrichten van de transportstromen naar het achterland; in de toekomst zal dat leiden tot grotere stromen per binnenvaart. En aangezien we met dikke stromen kunnen werken kan ook het achterland-transport kostenefficiënt worden gerealiseerd. Verladers zullen daardoor ook in de toekomst voor de haven van Vlissingen blijven kiezen.'

>>>



>>>

'Een andere belangrijke ontwikkeling is de Seine Nord-verbinding: de opwaardering van de binnenvaartverbinding tussen Rotterdam en Parijs. Die maakt het vanaf 2016 mogelijk om met grotere klasse binnenvaartschepen van en naar Noord-Frankrijk te varen. Ook deze markt kan dus in de toekomst met dikke stromen worden bediend.'

'Een belangrijke nieuwe markt voor Verbrugge is de "offshore wind energy". We hebben hiervoor recentelijk een grote order binnengesleept, namelijk de opslag en assemblage van onderdelen van windmolens voor het grootste offshore windmolenpark ter wereld: "The Greater Gabbard". Dat levert ons concreet werkgelegenheid op van 60 tot 70 FTE's en biedt daarnaast kansen voor toegevoegde-waarde-activiteiten. Bovendien doen we hier veel kennis en ervaring op, wat in de toekomst wellicht nieuwe mogelijkheden biedt in deze specifieke markt. En dan is er nog de containerisatie. Steeds meer neo-bulk producten worden per container vervoerd; een ontwikkeling die voor Verbrugge een absolute must is.'

#### *In welke mate zorgt de recessie voor tegenwind als we het hebben over de operationele activiteiten van Verbrugge?*

'Door de crisis is het door Verbrugge overgeslagen tonnage gedaald. Die daling van de overslag gaat ten koste van de resultaten, dat lijkt me helder. Ik vermoed dat het einde van deze situatie voorlopig nog niet in zicht is. De komende maanden zullen onze klanten producten afnemen om de voorraden op peil te houden, maar na deze lichte opleving verwacht ik opnieuw een teruggang naar het huidige niveau. Voorlopig nog geen definitief herstel dus.'

'De nieuwe markt van offshore wind energie biedt ons overigens de gelegenheid om dit verlies goed op te kunnen vangen. Dergelijke projecten zullen naar verwachting de komende vijftien jaar bijdragen in de winst.'

#### *Wat verwacht u van de Provincie, Zeeland Seaports en Rijkswaterstaat als het gaat om versterking van de logistieke positie van de Zeeuwse havens?*

'In een globaliserende wereld zijn transportkosten naar de haven en van de haven naar het achterland doorslaggevend in de keuze voor de haven. De havens van Zeeland Seaports zijn relatief klein binnen de Hamburg - Le Havre range. Het is daarom belangrijk om een grote speler te hebben die met voldoende schaalgrootte kan werken. Verbrugge is een partij die met grote volumes kan werken en is daardoor belangrijk voor de Zeeuwse havens.'

'Een succesvolle samenwerking met Zeeland Seaports is daarvoor een absolute must. Zeeland Seaports moet de voorwaarden creëren waaronder Verbrugge goed kan acteren op de markt en succesvol kan inspringen op de kansen die die markt biedt. De samenwerking met Zeeland Seaports is overigens prima en doorgaans bijzonder efficiënt.'

'Voor de toekomst zullen we ervoor moeten zorgen dat de kwaliteit van de infrastructuur op peil blijft. Daarbij denk ik vooral aan de spoorverbinding van Vlissingen naar Duitsland en aan de verbinding per spoor en binnenvaart vanuit Terneuzen naar het zuiden. In Terneuzen is er behoefte aan een goede spoorverbinding en aan voldoende sluiscapaciteit, gericht op de kansen van de Seine Nord-verbinding.'





### 3 Vervoer over de weg

Naast de andere modaliteiten in het goederenvervoer valt vervoer over de weg niet weg te denken. In Zeeland vormt het vrachtverkeer zelden reden voor congesties. En toch is serieuze aandacht voor vrachtverkeer, en dan met name voor de milieutechnische aspecten, een voor de hand liggende zaak. Waar komen ze vandaan, de vrachtwagencombinaties, waar gaan ze naar toe? En hoe kunnen we het vrachtverkeer zo optimaal mogelijk beladen?

Fig. 18 | **Stromenkaart**  
**Vrachtvoertuigen per werkdag 2008**

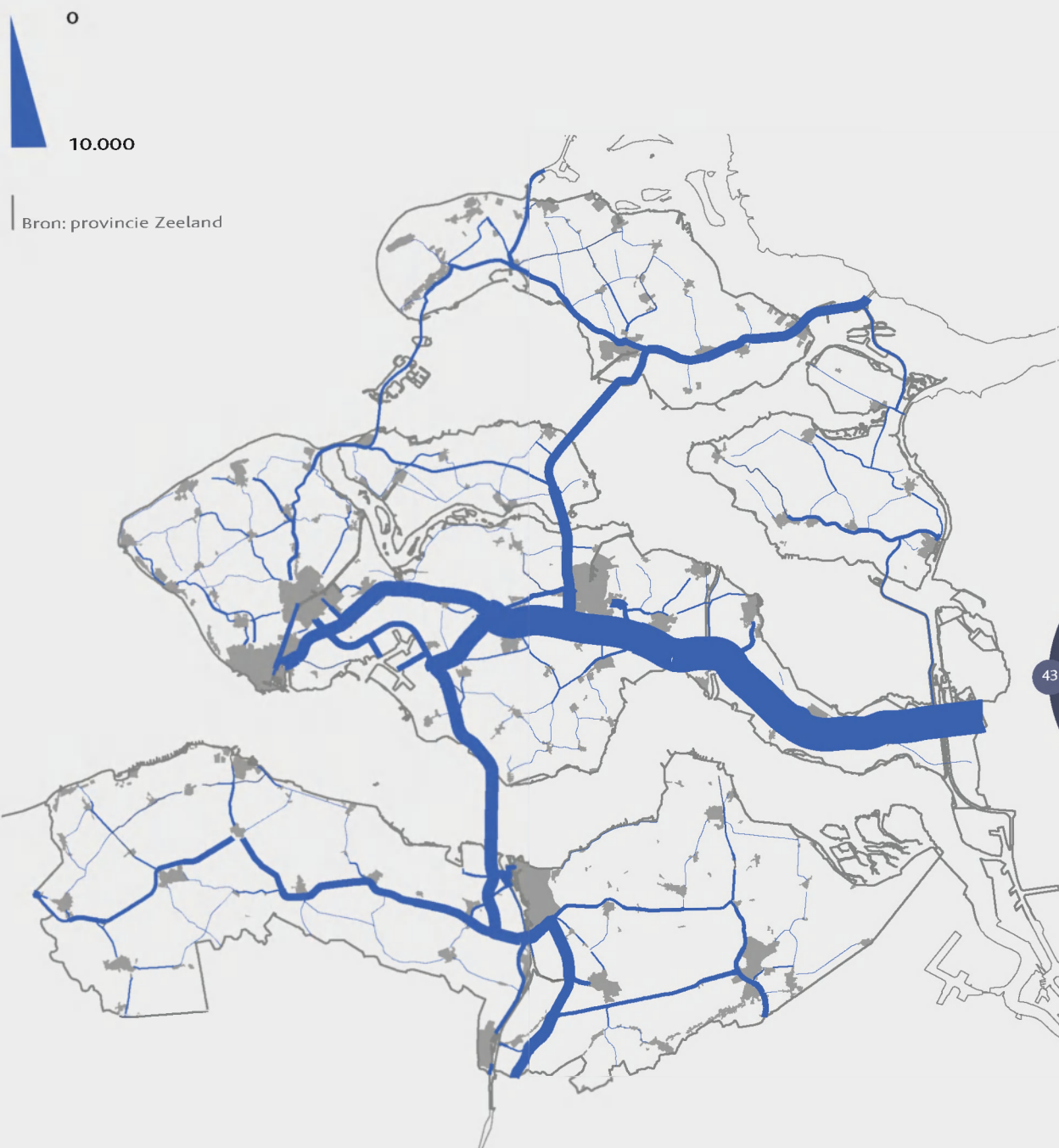
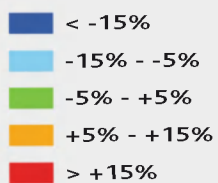




Fig. 19 | Ontwikkeling intensiteiten  
vrachtverkeer 2004 - 2008



Bron: provincie Zeeland

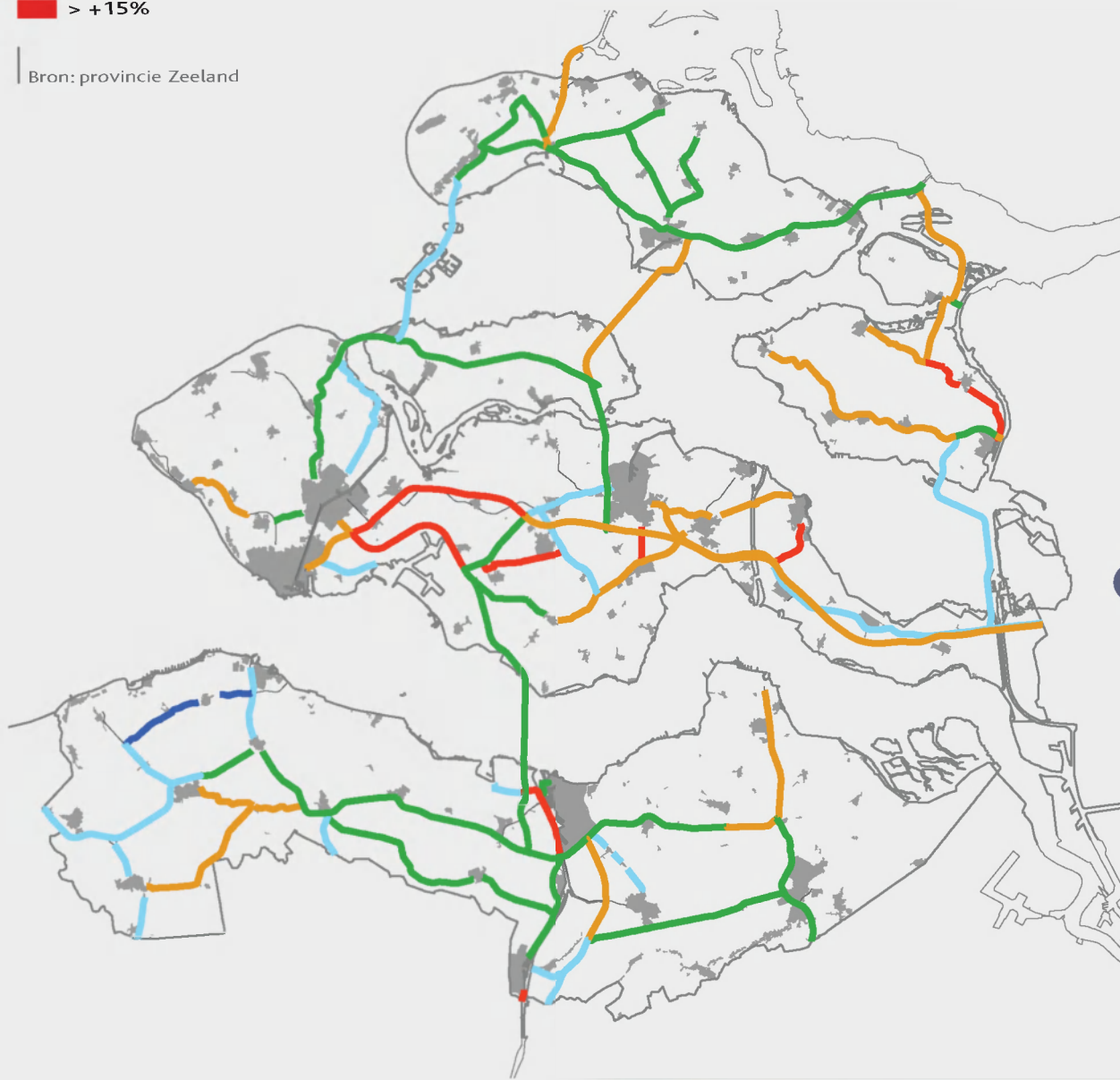


Fig. 20 | **Doorgaand, landsgrensoverschrijdend vrachtverkeer,  
2004 - 2008, per meetpunt**

Vrachtverkeerrelaties (intensiteit in beide rijrichtingen) periode 14.00 - 18.00 uur	2004		2008	
	Absoluut	% van totale vracht- verkeer door WST	Absoluut	% van totale vracht- verkeer door WST
Zelzate (N62) - Noord Brabant (A58)	9	1%	35	4%
België - Brouwersdam (N57)	9	1%	46	5%
België - Grevelingendam (N59)	9	1%	51	5%
België - Totaal Noord-Zuid (N57+N59)	18	3%	97	10%

**Vrachtverkeer door Westerscheldetunnel,  
2004 - 2008, per meetpunt**

Vrachtverkeerrelaties (intensiteit in beide rijrichtingen) periode 14.00 - 18.00 uur	2004		2008	
	Absoluut	% van totale vracht- verkeer door WST	Absoluut	% van totale vracht- verkeer door WST
Vrachtverkeer door Westerscheldetunnel	623	100%	994	100%
Westerscheldetunnel - Noord Brabant	177	28%	252	25%
Westerscheldetunnel - België	121	19%	424	43%
Westerscheldetunnel - Brouwersdam (N57)	18	3%	66	7%
Westerscheldetunnel - Grevelingendam (N59)	18	3%	107	11%
Westerscheldetunnel - Totaal Noord-Zuid (N57+N59)	36	6%	173	17%

*Bovenstaande informatie is verkregen met behulp van een kentekenonderzoek in 2004 en 2008. Beide onderzoeken betreffen een steekproef van één middag. Het vergelijken van absolute aantallen is derhalve niet zinvol; vergelijken van percentages is wel mogelijk.*

Bron: provincie Zeeland



## 3.1 Waar komt 't toch vandaan? En waar gaat 't heen?

**Vrachtverkeer is voor het economisch functioneren van een regio essentieel. Zonder vervoer zijn schappen leeg en liggen producties stil. In 2004 bracht de provincie Zeeland met behulp van een kentekenonderzoek al eens in beeld hoe het vrachtverkeer zich in en door Zeeland afwikkelt. Omdat ook in 2008 een soortgelijk onderzoek is verricht, is het nu mogelijk om op zoek te gaan naar trends.**

Het is belangrijk om hierbij te realiseren dat beide onderzoeken uitspraken doen over het tijdvak van 14.00 tot 18.00 uur. Daarnaast moeten we ons realiseren dat beide onderzoeken gebaseerd zijn op slechts één onderzoeksmiddag en daarmee niet persé representatief zijn. Alle in dit artikel genoemde bevindingen zijn dan ook indicatief van aard.

### Doorgaand, landsgrensoverschrijdend vrachtverkeer

Hoeveel vrachtoertuigen rijden er vanuit België, door de Westerscheldetunnel (WST), naar de andere buitengrenzen van Zeeland? In 2004 was dat zo'n 4% van het totale vrachtverkeer door de tunnel. Daarmee had de WST voor het vrachtverkeer vooral een regionale functie. Anno 2008 staat de regionale functie van de WST nog steeds voorop. Toch ligt inmiddels van 14% van de vrachtwagens de herkomst én bestemming buiten Zeeland.

Het doorgaande vrachtverkeer is in omvang overigens sterker toegenomen dan het lokale Zeeuwse vrachtverkeer. Min of meer onveranderd is de verdeling van het doorgaande verkeer over de grenzen met respectievelijk Zuid-Holland en Noord-Brabant; de verhouding is nog steeds 2:1.

### Vrachtrelaties tussen het Sloegebied en Noord-Brabant versus Zuid-Holland

Het vrachtverkeer van en naar het Sloegebied is jarenlang vooral gekoppeld geweest aan de A58 die Zeeland verbindt met Noord-Brabant. In 2004 lag de verhouding tussen Zuid-Holland (N57/N59) en Noord-Brabant (A58) op 1:9. In 2008 bedroeg deze verhouding echter al 1:3 - ondanks een toename in absolute zin van de hoeveelheid vrachtverkeer tussen het Sloegebied en Noord-Brabant. Het grotere 'marktaandeel' van Zuid-Holland wordt dan ook verklaard door een forse toename van het vrachtverkeer op de relatie tussen het Sloegebied en Zuid-Holland.

### Vrachtrelaties door de Westerscheldetunnel

De WST, we noemden het al eerder, wordt steeds belangrijker voor vrachtverkeer uit België en Zuid-Holland. Niet alleen voor wat betreft de doorgaande relaties, maar ook voor ritten vanuit deze gebiedsdelen naar Zeeland. Het aandeel van het WST-vrachtverkeer dat gekoppeld is aan de A58/Noord-Brabant, is in vergelijking met 2004 min of meer gelijk gebleven.

Tegelijkertijd is het aandeel vrachtverkeer dat vanuit de tunnel doorrijdt naar Zuid-Holland verdrievoudigd. Het aandeel WST-vrachtverkeer dat doorgaand is naar de grens met België, is in dezelfde periode min of meer verdubbeld. Reed aan de zuidkant van de tunnel in 2004 nog zo'n 20% van het vrachtverkeer direct door naar België, anno 2008 is dat percentage ruim 40%.





## 3.2 Destitrans brengt vraag en aanbod bij elkaar

'Het is toch belachelijk dat 40% van de vrachtwagens leeg op de weg zit? Weet je wat dat kost, ook voor het milieu? Als je bovendien bedenkt dat we steeds vaker vrachtwagens zien met twee Poolse chauffeurs erin, die samen goedkoper zijn dan één Nederlandse chauffeur, dan klopt er toch iets niet? Door de markt efficiënter te benutten, ontstaan kansen voor regionale transporteurs. Destitrans maakt het op dynamische wijze mogelijk dat vraag en aanbod bij elkaar worden gebracht en de efficiency dus toeneemt.' Aan het woord is Johnny van den Berge, één van de drie initiatiefnemers achter [www.destitrans.com](http://www.destitrans.com). In gesprek met een bevlogen ondernemer.

*Wie zitten er achter Destitrans? Zijn jullie toevallig zelf transportondernemers met te weinig werk?*

'Nee, in het geheel niet. Wij zijn geen van allen werkzaam in de transportwereld. Onze achtergronden zijn heel verschillend en variëren van commissionair en bemiddelaar tot rechtenstudent. We hebben ook geen winstoogmerk met Destitrans. Het is geboren uit verbazing en is uitgegroeid tot idealisme.'

*Heeft Destitrans dan helemaal geen verdienmodel?*

'Wij hoeven er niet aan te verdienen. Het enige wat we willen is dat de site zichzelf uiteindelijk terugverdient. Ons verdienmodel is gebaseerd op de verkoop van bannerruimte op de site. Het idee is dat transporteurs niet alleen reageren op de site als zij passend vervoer hebben op een vervoervraag, maar zelf ook ritten op de site zetten die vooralsnog leeg zouden rijden. Deze transporteurs kunnen zichzelf extra op de kaart zetten door een advertentie op de site te plaatsen. Daarmee vergroten zij de naamsbekendheid van hun bedrijf bij een breed publiek. Tegelijkertijd zorgen zij er dan zelf voor dat de site krachtiger wordt en veel potentiële klanten hun vervoervragen invullen.'

>>>

>>>

### *Dat vraagt om een goede naamsbekendheid en veel gebruikers. Hoe zorgen jullie daarvoor?*

---

'We zijn eigenlijk pas net begonnen; op 17 juli van dit jaar zijn we in de lucht gegaan. De site is geopend door Karla Peijs, die vierkant achter ons initiatief staat. Dat levert enorm veel publiciteit op. Wij kunnen 1 miljoen hits per dag verwerken. Maar zover is het nog lang niet. Sinds de opening hebben we al meer dan 50.000 bezoekers gehad. Het zijn nu nog vooral veel kijkers en weinig invullers. Vervoerders kijken wel bij de verschillende vragen naar vervoer, maar bieden zelf nog te weinig lege ritten aan op de site. We bedenken doorlopend mogelijkheden om deze bedrijven aan ons te binden. Maar het klopt inderdaad dat wij een bepaald volume van vraag en aanbod nodig hebben om voldoende matches tot stand te brengen en tegelijkertijd aantrekkelijk te zijn voor adverteerders.'

### *Hoe loopt het tot nu toe met het vinden van aanbod bij de vraag?*

---

'Dat is nou precies wat ik zojuist bedoelde. Het zijn nu nog vooral particulieren die op de site hun vraag naar vervoer invullen. Transporteurs vullen bijna niets in, maar bieden wel rechtstreeks een vervoermogelijkheid aan de mensen die hun vervoervraag hebben ingevuld. Zo'n 90% van alle vragen naar vervoer wordt ook daadwerkelijk door een aanbod gehonoreerd.'

### *Lukt het om de bannerruimte te verkopen?*

---

'Op de site zijn veel plaatsen waar we banners kunnen plaatsen. Maar van de verkoop van de banners hebben we op dit moment nog geen werk gemaakt. Eerst moet de site zelf perfect functioneren. De behoefte om een banner te plaatsen moet vanuit de markt komen. Wij willen ons niet opdringen.'

'Het is wel grappig, in de wereld weet men alles van iedereen, maar in de transportwereld weet men niets van elkaar. Dat zorgt voor dat hoge percentage lege ritten van 40%. Wij zijn ervan overtuigd dat dat gaat veranderen. Iedereen snapt dat, maar ze zien het nog niet allemaal. Dat komt vanzelf. En dan is het voor transporteurs belangrijk om zich door middel van een banner op Destitrans te onderscheiden van andere transporteurs.'

### *Op de site staan nu nog alle vervoervragen - dus ook vervoervragen die al een invulling hebben gekregen. Waarom is dat?*

---

'Het is een nieuw systeem. Iedereen moet kunnen zien hoe het eigenlijk werkt. We hebben de oude vervoervragen laten staan zodat iedereen snapt om wat voor type vervoer het gaat. Zodra het principe bekend is en het aantal vragen en aanbiedingen op peil zijn, halen we het oude spul weg.'

### *Wanneer zijn de initiatiefnemers van Destitrans tevreden?*

---

'Ik ben tevreden als alle onnuttige ritten zijn verdwenen, als er geen vrachtwagens nodeloos leeg rondrijden. En als de site zichzelf kan bedruipen en alle betrokkenen er het nut van inzien. Kortom, als iedereen ziet dat een online marktplaats voor vervoersaanbod en vervoersvraag gewoon van deze tijd is.'







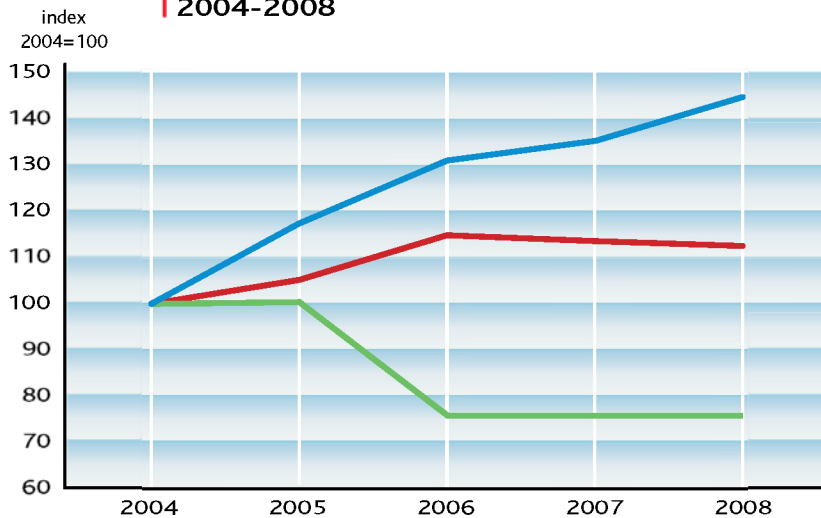


## 4 Vervoer over spoor en via buisleidingen

Goederenvervoer over spoor en via buisleidingen is een veilige en milieuvriendelijke manier van transport. Het is dan ook bepaald niet vreemd dat ondernemingen die actief zijn op het gebied van goederenvervoer per spoor een zonnige toekomst zien weggelegd voor Zeeuwse spoor.

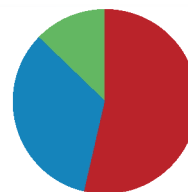


Fig. 21 | Index ontwikkeling spoorintensiteiten  
2004-2008



Bron: Prorail Verkeersleiding

Aantal goederentreinen 2008



- 3.350 Sloehaven
- 2.100 Zeeuws-Vlaanderen
- 800 Westelijke kanaalzone
- 800 Zeeuws-Vlaanderen
- Oostelijke kanaalzone





**Frank de Meijer,**  
managing director Outokumpu

## 4.1 Outokumpu wenst meer visie bij lokale bestuurders

**Het goederenvervoer per spoor staat in Zeeuws-Vlaanderen niet vaak in de belangstelling; we horen er weinig over. Toch zijn er verschillende bedrijven die voor hun functioneren sterk afhankelijk zijn van goede spoorverbindingen. Outokumpu Stainless op de Axelse Vlakte bij Westdorpe is zo'n bedrijf. Frank de Meijer, managing director bij Outokumpu, steekt meteen van wal als we bij hem aan tafel aanschuiven.**

56 'Toen Outokumpu destijds in Finland besloot een vestiging neer te zetten op de Axelse Vlakte, stelde het bedrijf direct als eis dat er dan wel een spoorlijn zou komen. Dat was voor ons dus een voorwaarde om naar Zeeland te komen. Op dat moment was er nog geen ton over het spoor gegaan. Tegenwoordig vervoeren we 15 tot 20% per trein. Dan hebben we het over ruim 100.000 ton per jaar. Zie je hoe belangrijk het is dat we dat als voorwaarde voor vestiging hebben gesteld?'

'Wij zouden graag zien dat het spoor wordt uitgebreid. Maar nu wordt door lokale bestuurders gesteld dat er te weinig volume is - dat uitbreiding van spoor niet gerechtvaardigd is. Maar je moet niet kijken naar wat er nu is, maar wat er in de toekomst kan. De brug bij Sluiskil is een bottleneck. Als die gestremd is, bijvoorbeeld omdat er een boot tegenaan gevaren is, dan ligt het hele spoor aan de oostelijke kant van het kanaal stil. Moeten we alle nieuwe bedrijven die zich hier willen vestigen op de Axelse Vlakte vertellen over het risico van de brug bij Sluiskil? We hebben behoefte aan een goede verbinding met België. Aan de verdubbeling van de Tractaatweg zou eigenlijk een goede oostelijke spoorverbinding Terneuzen - Gent gekoppeld moeten worden. Met alle respect, dat vraagt toch echt om veel meer visie bij lokale bestuurders. Maar waarschijnlijk zijn we al te laat. Iets anders, het spoor gaat nu dwars door Sas van Gent. Dat is onwenselijk voor die mensen daar. Nu vervoeren wij geen gevaarlijke stoffen, maar toch.'

'In Nederland - ook in Zeeland zelf - wordt Zeeuws-Vlaanderen wel eens als een vergeten stukje Nederland gezien. Maar hier zitten België en Nederland wel aan elkaar vast. Wanneer je als overheid internationaal goed bezig bent, dan zeg je tegen de verantwoordelijken in België "wat kunnen wij voor jullie doen, wat kunnen jullie voor ons doen en hoe kunnen we voor ons allemaal een betere infra krijgen?" En dan kom ik toch weer terug bij een stukje visie dat bij bestuurders ontbreekt. Neem nou de nieuwe zeesluis bij Terneuzen. Dat doen we voor België; we vragen er niks voor terug behalve een zak geld. Hoe moeizaam de samenwerking is zie je ook bij de uitdieping van de Westerschelde. En de Westerscheldetunnel laten we uitkomen op een patattenveld! Bestuurders moeten veel meer de zaken aan elkaar koppelen; samen faciliterend bezig zijn.'

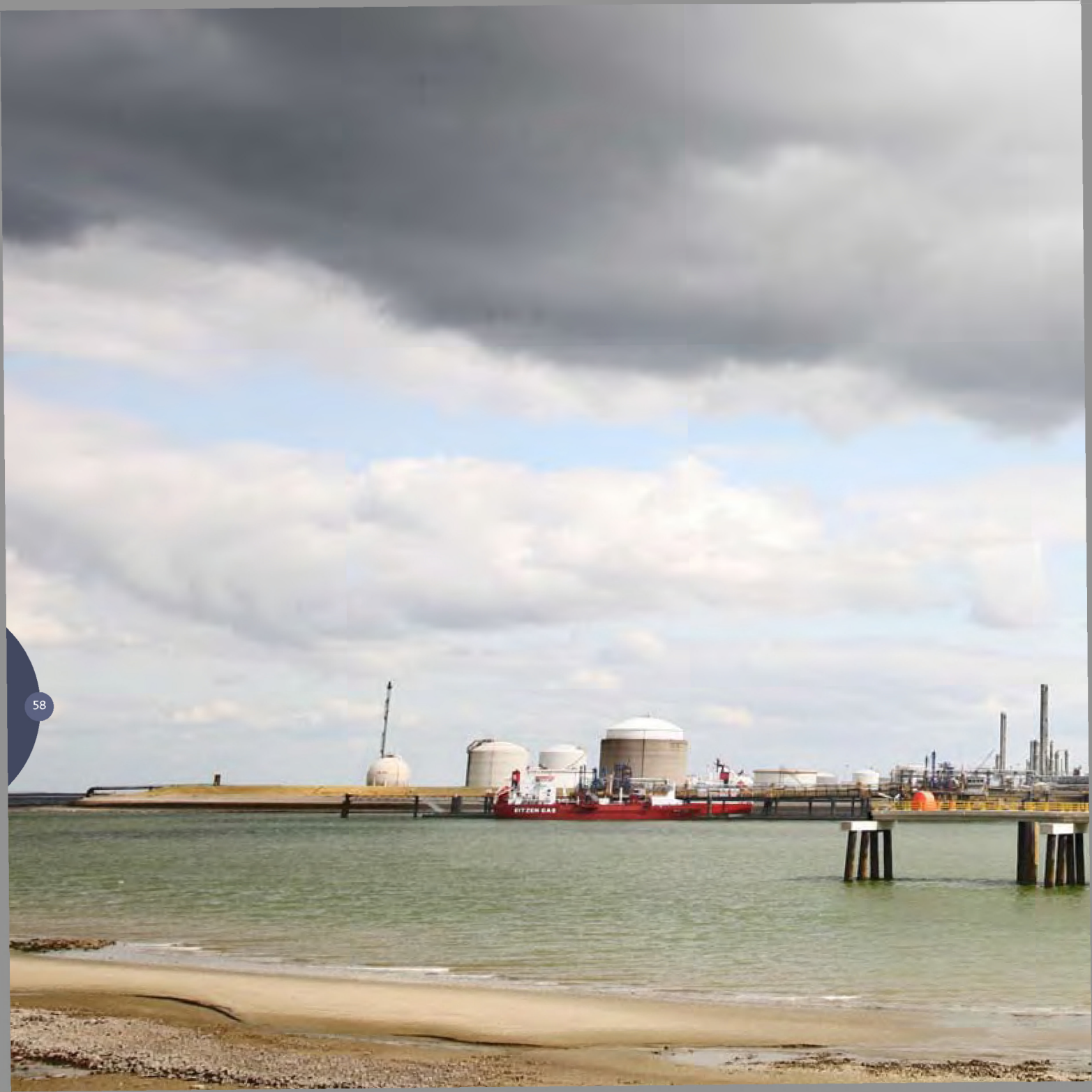
'Wij lopen wel vaker tegen een gebrek aan goede faciliteiten aan. Een voorbeeld: Outokumpu trekt jaarlijks 15.000 vrachtoertuigen aan. Heen en weer is dat dus het dubbele: 30.000 ritten. Maar langs de Finlandweg, waar al die vrachtwagens passeren, ligt geen fietspad. Dat vinden wij een behoorlijk gevaarlijke situatie, dus nemen we contact op met de wegbeheerder. De reactie van de wegbeheerder: er zijn minimaal 150 fietsbewegingen per dag nodig om een fietspad te rechtvaardigen. Dat vind ik echt nauwelijks te begrijpen!'

'Over veiligheid gesproken, we zijn nu een site security project aan het uitvoeren. We hebben 4,5 hectare grond overgenomen van Zeeland Seaports. Daarop bouwen we 14.000 vierkante meter opslag en een nieuwe portiersloge. Daarnaast realiseren we vier nieuwe weegbruggen, waarvan twee voor de weg, één voor watergerelateerde containers en één voor het spoor. Voorts investeren we in nieuwe hekwerken en camerasystemen. Ons moederbedrijf in Finland toont daarmee veel vertrouwen richting toekomst.'

'Ze laten er bovendien mee zien dat ze niet alleen belang hechten aan de capaciteit, maar ook bezig zijn met het in bedwang houden van de goederenstromen. Het site security project is namelijk een combinatie van factoren: productieveiligheid, personeelsveiligheid, verkeer en materiaal. Daarbij komt dat we ook gerecycled materiaal terughalen, wegen en doorsturen naar de meltshop in Finland. Dat is puur recycling wat we doen. Maar als je meer dan 6.000 ton gerecycled staal verwerkt, dan ben je wettelijk ook verplicht om te controleren op radio-activiteit - ook dat is veiligheid. Maar, het zal je niet verbazen, veiligheid zit in ons systeem ingebakken.'

'De stroom goederenvervoer is voor Outokumpu een slagader. Onze productielijnen hebben betrekking op het verknippen, snijden, bewerken en verpakken van roestvrij staal. Maar we doen ook de overslag en distributie voor de rest van Europa. Vanuit Finland wordt per schip een lijndienst onderhouden met onze site. Bij ons slaan we dan over van schip naar spoor, binnenvaart, truck, wat ook maar nodig is. Terug nemen de schepen, vier in totaal, het gerecycled materiaal mee dat wij verzamelen. Als een schip bij vertrek nog restcapaciteit over heeft, vaart het naar Moerdijk en Rotterdam om bulk scrap (afval) van roestvrij staal op te pikken. En zo doe je alles om ook het vervoer rendabel te houden.'

'Uiteindelijk zijn alle modaliteiten voor ons belangrijk: water, spoor en weg. De locatie waar we zitten is dus op zich niet slecht. Maar het vervoer per spoor en over de weg kan duidelijk beter. Met de verdubbeling van de Tractaatweg wordt het vervoer over de weg en de aansluiting met België een stuk beter. Maar het spoor aan de oostkant van het kanaal Terneuzen - Gent, dat moeten we toch echt oplossen. Dat is wat ik bedoel met visie. Zeeland moet samenwerken met de Vlamingen: samen afspreken wat voor het totaal goed is.'





# Colofon

*U heeft vragen of opmerkingen? Neem gerust contact met ons op!*

Provincie Zeeland

Wim Kant

E-mail [wa.kant@zeeland.nl](mailto:wa.kant@zeeland.nl)

Telefoon 0118 63 13 82

*Aan deze uitgave werkten mee*

Tom Bogaert, Zeeland Seaports

Paul Geertman, Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland

Wim Kant, Provincie Zeeland

Steven Meerburg, Provincie Zeeland

Thijs van Opdurp, Provincie Zeeland

Frans Pouwer, Provincie Zeeland

Kees Schefferlie, Rijkswaterstaat Zeeland

Floris Visser, Groen Licht Verkeersadviezen

*Redactie*

Groen Licht Verkeersadviezen, Tilburg

*Fotografie*

Ronald van der Horst, Den Haag

en diverse andere bij deze uitgave betrokkenen personen en instanties

*Eindredactie, vormgeving en productie*

Bernards|Visser communicatie bv, Leiden

*Informatie uit deze uitgave kunt u - met uitzondering van de fotografie - zónder schriftelijke toestemming gebruiken. Bronvermelding wordt door ons op prijs gesteld.*



Provincie Zeeland



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat



**Zeeland Seaports**  
Port Authority



**KAMER VAN KOOPHANDEL  
ZUIDWEST-NEDERLAND**

