

Goederenvervoer Zeeland 2007





Goederenvervoer

Zeeland

2007

Inhoudsopgave



1	Economie en werkgelegenheid	4 - 17
1.1	Zeeland moet duurzame, multimodale provincie worden	8
1.2	Toekomst werkgelegenheid zit in containers	12
1.3	Kamer van Koophandel: 'Benut ligging Zeeland'	14



2	Vervoer over water	18 - 37
2.1	Verkeersmanagement en corridorbenadering moeten voor lucht zorgen	27
2.2	Bediening van sluizen moet geen computerspelletje worden	30
2.3	Havens kloppend hart Zeeuwse economie	34



3	Vervoer over de weg	38 - 49
3.1	Kwaliteitsnet goederenvervoer verleidt vervoerders	43
3.2	Goederenvervoer over de weg: 'Als wij niet kunnen functioneren, staat alles stil'	45



4	Vervoer over spoor en via buisleidingen	50 - 59
4.1	Zonnige toekomst voor Zeeuws spoor	55

'Een politicus denkt aan de volgende verkiezing, een staatsman aan de toekomst.'

Winston Churchill (1874-1965)

Goederenvervoer is al zo oud als de weg naar Rome. Sterker, het transport van brandstoffen, landbouwproducten en bouwmaterialen - om maar eens wat te noemen - bestaat al sinds mensenheugenis. Voor de uitgave Goederenvervoer Zeeland 2007 hoeven we gelukkig minder ver terug te kijken, maar het blijft evident dat een zorgvuldige analyse van het verleden een geschikte manier is om de toekomst te leren kennen.

Welbeschouwd is ook het voorspellen van de toekomst zelf een bezigheid die terug gaat tot in de oudheid. Die behoefte aan betrouwbare toekomstvoorspellingen ligt besloten in de waarde die we toekennen aan een heldere visie op kansen en bedreigingen. Met visie kunnen we namelijk bijtijds op nieuwe ontwikkelingen inspelen, of mogelijkheden benutten die anderen laten liggen.

Hoewel de wereldeconomie momenteel roerige tijden doormaakt, ligt het voor de hand dat onze welvaart voorlopig nog lang niet uitgegroeid is. Vanuit Zeeuws perspectief gezien zal er vooral meer business voor de havens komen en daarmee meer werkgelegenheid, maar ook schaalvergroting en een drukkere bezetting van wegen, waterwegen en spoor. Onze staatsmannen en -vrouwen in de Abdij hebben namelijk besloten dat een verdere ontwikkeling van de havens voor de economische toekomst van Zeeland van groot belang is.

Om onze mooie en aantrekkelijke provincie daarbij zoveel mogelijk te vrijwaren van (milieu)hinder, congestie en andere ongemakken dient optimaal gebruik te worden gemaakt van de verschillende aanwezige modaliteiten. Meer als staatsman dan als politicus streven wij ernaar dat de provincie Zeeland in 2015 de meest duurzame, multimodale regio van Nederland is.

Hoewel het ontwikkelen van beleid op het terrein van goederenvervoer bepaald geen sinecure is, gaan wij er zondermeer vanuit dat wij dat met uw hulp kunnen bereiken. Maar waar het uiteindelijk op aankomt, is of u meer 'staatsman' of 'politicus' bent.

Johan Stalknecht
Directeur E&M

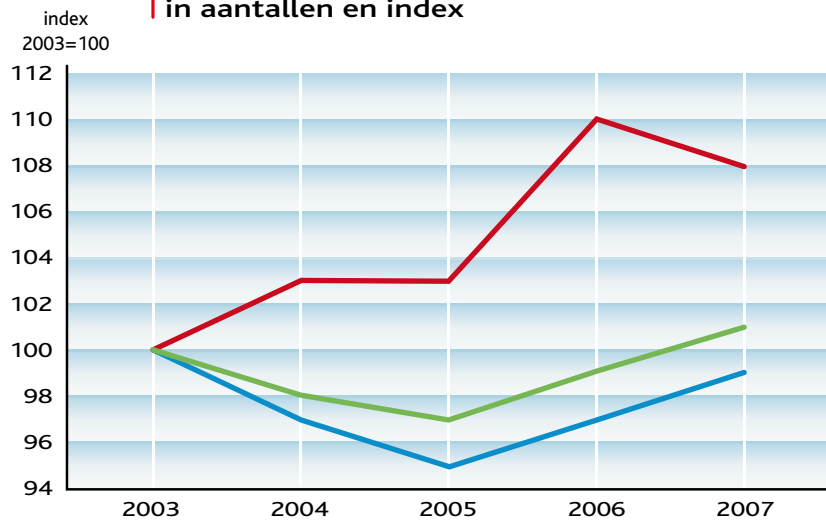
Wilt u reageren op Goederenvervoer Zeeland 2007? Heeft u ideeën ten aanzien van Goederenvervoer Zeeland 2010 of 2020? Neem dan beslist contact met ons op. In het colofon vindt u contactinformatie. Uw betrokkenheid wordt door ons prijs gesteld!



1 Economie en werkgelegenheid

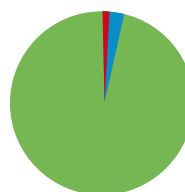
Strategisch gelegen tussen Vlaanderen, Zuid-Holland en Brabant, leent Zeeland zich bij uitstek voor goederenvervoer. En, toegegeven, de hoeveelheid mensen die in deze branche werkt is relatief beperkt. Maar goederenvervoer is wel van eminent belang. Om optimaal te kunnen functioneren rekent het bedrijfsleven in en rond onze provincie namelijk op een doelmatige aan- en afvoer van goederen en grondstoffen. Efficiënt, multimodaal goederenvervoer is bovendien goed voor onze economie, leefomgeving en verkeersveiligheid. Wat staat ons de komende jaren te wachten op het gebied van economie en werkgelegenheid in deze sector?

**Fig. 1 | Werkgelegenheid in Zeeland 2003 - 2007
in aantallen en index**



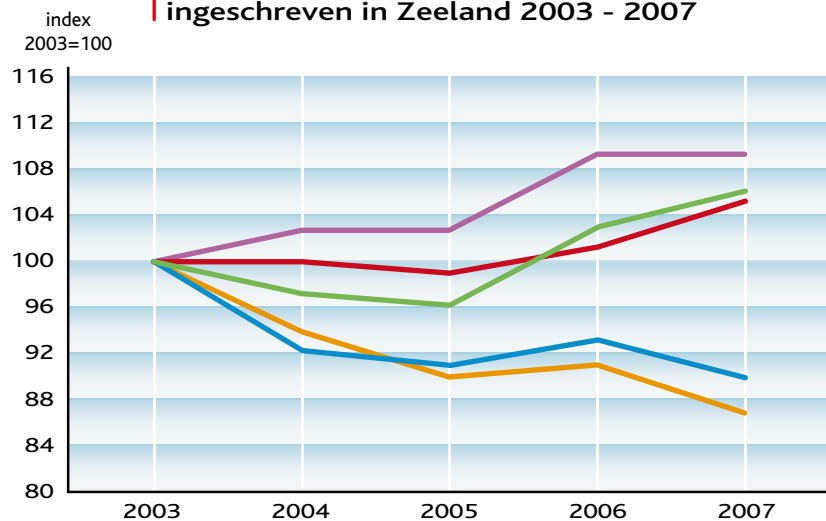
Bron: Kamer van Koophandel / RIBIZ

Absolute aantallen 2007



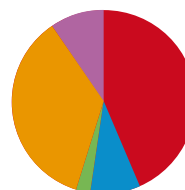
2.383	Logistiek in havens	
5.088	Logistiek excl. havens	
166.053	Overige werkgelegenheid	

**Fig. 2 | Ontwikkeling werkgelegenheid logistieke bedrijven
ingeschreven in Zeeland 2003 - 2007**



Bron: Kamer van Koophandel / RIBIZ

Absolute aantallen 2007



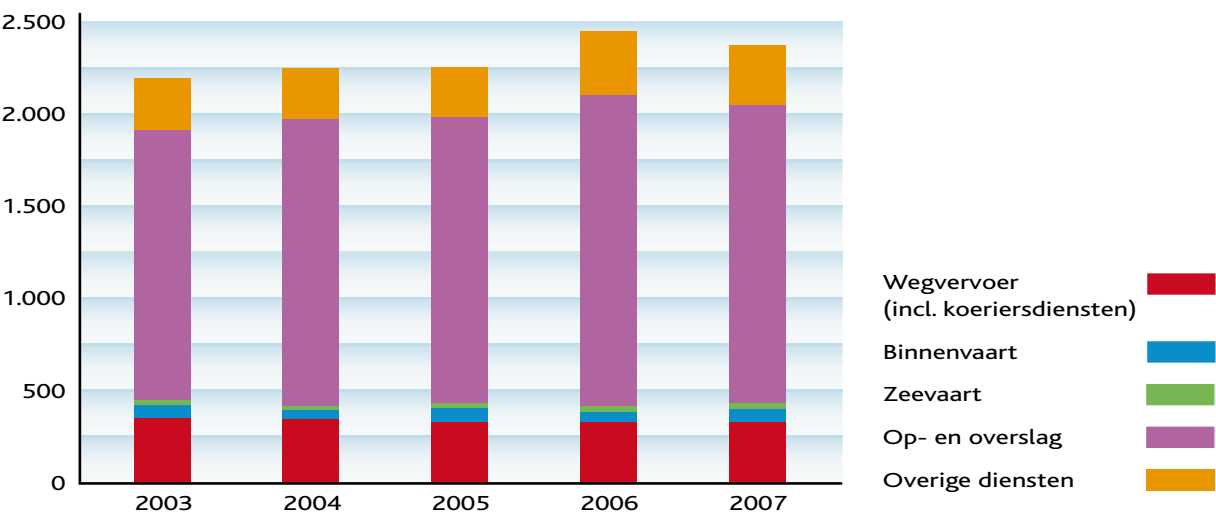
3.127	Wegvervoer (incl. koeriersdiensten)	
795	Binnenvaart	
313	Zeevaart	
2.249	Op- en overslag	
987	Overige diensten	

Fig. 3 | **Logistieke bedrijven in 2007 naar hoeveelheid personen in dienst voor meer dan 15 uur per week**

	0	1 - 9	10 - 49	50 - 99	100+	Totaal
Wegvervoer (incl. koeriersdiensten)	32	420	39	13	1	505
Binnenvaart	12	287	6	0	0	305
Zeevaart	7	27	1	0	1	36
Op- en overslag	29	173	27	7	3	239
Overige diensten	26	68	6	1	2	103
Totaal logistiek	106	975	79	21	7	1.188

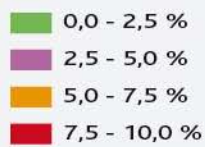
Bron: Kamer van Koophandel / RIBIZ

Fig. 4 | **Ontwikkeling logistieke werkgelegenheid zeehavens Vlissingen en Terneuzen 2003 - 2007**

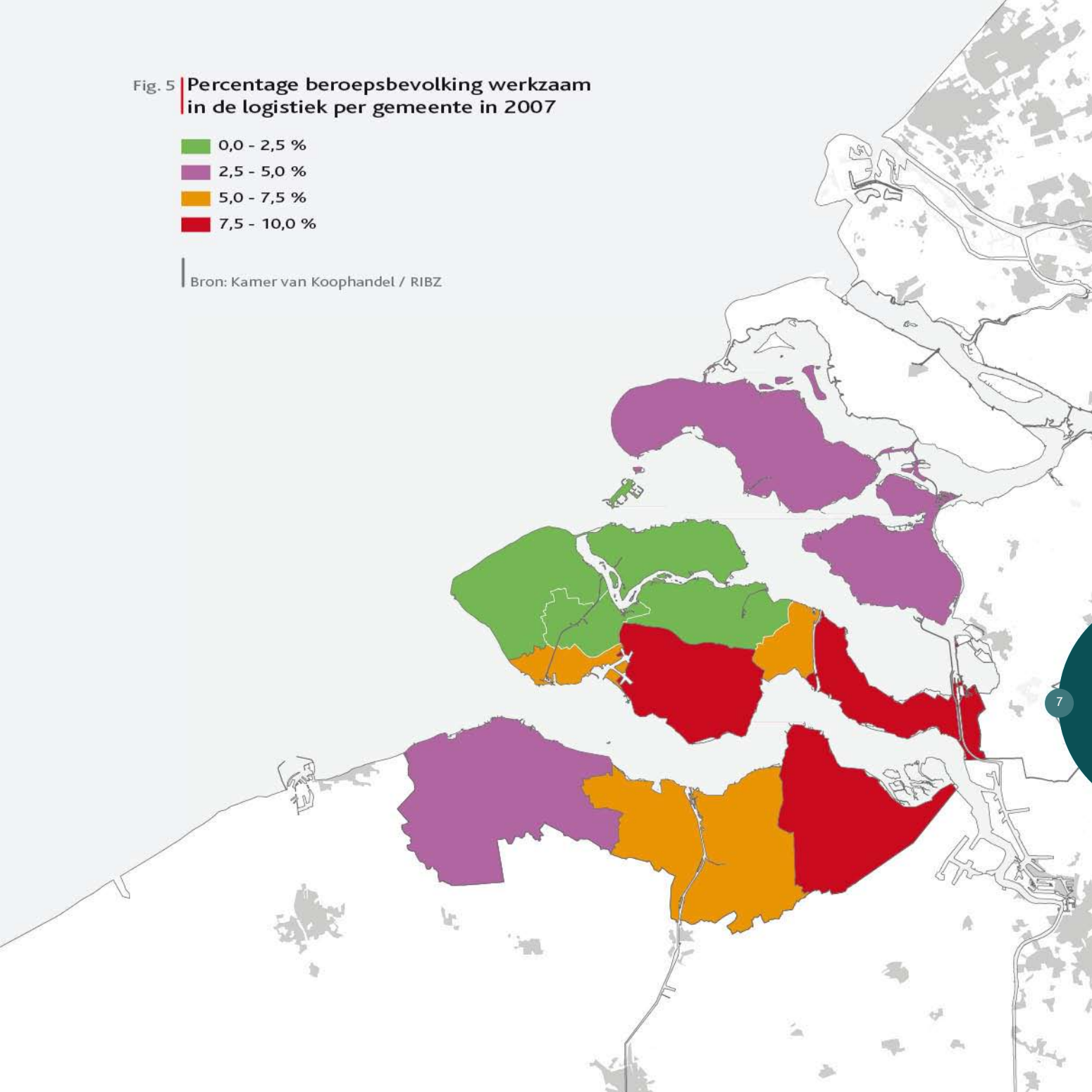


Bron: Kamer van Koophandel / RIBIZ

Fig. 5 | Percentage beroepsbevolking werkzaam
in de logistiek per gemeente in 2007



Bron: Kamer van Koophandel / RIBZ





1.1 Zeeland moet duurzame, multimodale provincie worden

In Nederland kent iedereen haar als 'de vorige minister van Verkeer en Waterstaat'. In Zeeland zien de inwoners Karla Peijs natuurlijk al lang niet meer als 'de oud-minister', maar als hún Commissaris van de Koningin. 'Je kunt als Commissaris van de Koningin in Zeeland geen betere "vooropleiding" hebben dan die van minister van Verkeer en Waterstaat', zegt Karla Peijs daar zelf over. 'In Zeeland kom je alles altijd weer tegen.' In gesprek met een bevlogen commissaris, die zich liever met de inhoud dan met de vorm bezighoudt.

Wat maakt van een dunbevolkt gebied als Zeeland zo'n leuke woon- en werkomgeving?

'Het dunbevolkte karakter. Dat biedt namelijk voor- en nadelen. Dunbevolkt, dat is toch vooral een kwaliteit; ruimte, files, een compleet andere tijdbeleving. Hoe drukker het wordt in de Randstad, hoe meer mensen rust en ruimte zoeken. Een nadeel zien we aan de kostenkant van sommige zaken. In Zeeland besteden we bijvoorbeeld relatief veel geld aan energietransport en openbaar vervoer.'

Met welke dossiers op het vlak van goederenvervoer houdt u zich bezig?

'Als commissaris heb ik met de veiligheidsportefeuille al een stevig inhoudelijk dossier in handen om het goederenvervoer in Zeeland nog veiliger te maken. Daarnaast houd ik mij bezig met het multimodaal goederenvervoer, om maar eens wat te noemen. En ik vertel natuurlijk geen geheim als ik zeg dat binnen dat multimodale vervoer de binnenvaart één van mijn favorieten is. Zeeland moet datgene doen waar het goed in is en handelend optreden daar waar kansen liggen. De centrale ligging die we in logistiek opzicht innemen en de congestievrije verbindingen beschouw ik als kernkwaliteiten die onze provincie vóór heeft op andere regio's. De binnenvaart moet overigens wel een stuk schoner worden. Dat is een voorwaarde die we stellen aan groei en die ook is afgesproken in een belangrijk convenant met de overheid. Daar sta ik voor en daar reken ik op. Ik wil deze modaliteit tot op het bot benutten, zodat we niet straks met z'n allen in de file komen te staan. Voorts ben ik ook Europees coördinator van de TEN-binnenvaartprojecten, waar onder meer de Schelde-Seineverbinding en de Donau deel van uit maken.'

Wat is uw ambitie met het goederenvervoer en de havens in Zeeland?

'Die ligt vooral in het maximaal benutten van binnenvaart en spoor. Met zo min mogelijk hinder voor de omgeving en het achterwege blijven van files op de weg. We moeten insteken op multimodaliteit en dus ook op containeroverslag. Terneuzen is vooral een industriehaven, Vlissingen doet de containers. De Westerschelde Container Terminal (WCT) kan een rol spelen in de overname van containers die vertraging oplopen door congestie bij de havens om ons heen. We gaan voor binnenvaart en spoor; toch zal een deel van het vervoer natuurlijk ook over de weg gaan.'

Hoe belangrijk is die multimodaliteit?

'Dat is natuurlijk een randvoorwaarde om te kunnen groeien zonder dat het vrachtverkeer problemen oplevert. Binnenvaart en spoor moeten zeevracht overpakken en andersom. Er is wel ruimte voor vrachtverkeer, maar graag wel zo beperkt mogelijk. Daarbij komt overigens ook ruimtelijk beleid om de hoek. Hoe positioneer je bedrijventerreinen en pas je concentratie toe? Voor binnenvaart, shortsea en spoor is namelijk vooral volume nodig. De trend om meer en meer goederen per container te vervoeren is uiteraard ook gunstig voor het spoor en vervoer over water. Als het gaat om het spoor dan ligt de uitdaging vooral in stillere treinen; anders houdt de groei vanwege het geluidsproductieplafond vanzelf op. Bij de binnenvaart zijn faciliteiten als ligplaatsen, havens en toegankelijke sluizen van belang. En, niet te vergeten, onderwijs.'

>>>



>>>

Verwacht u dat containerterminals - zoals de WCT - op korte termijn van de grond komen?

'Die containerterminals zijn een must - straks gaat bijna alles in containers. We hebben écht containerfaciliteiten nodig in Vlissingen. Toegegeven, de Raad van State heeft in eerste instantie een stokje gestoken voor de aanleg van de WCT. Daarom zijn we nu druk bezig met een nieuwe procedure. Ondertussen hebben overigens wel andere belangrijke initiatieven groen licht gekregen. Zo wordt volgend jaar de Scaldiaterminal in gebruik genomen met een capaciteit van 1 miljoen TEU. En Verbrugge is samen met Zeeland Seaports bezig met plannen voor een grote terminal in de Quarleshaven - een terminal met een capaciteit van uiteindelijk 2 miljoen TEU. Je kunt je afvragen of er dan straks nog voldoende emplooi is voor de WCT. Ik ben daar wel van overtuigd, gelet op de congestie in de havens om ons heen. Vooralsnog gaat ónze aandacht nu vooral even uit naar de zorgvuldigheid van de nieuwe procedure.'

Kan de A58 extra vrachtverkeer aan?

'Als gezegd zetten we vooral in op binnenvaart en spoor. Maar dat betekent niet dat vrachtauto's opeens onbelangrijk zijn. Op kortere afstanden en naar haarvaten van de markt blijft de vrachtauto toch het belangrijkste vervoermiddel. De A58 heeft nog voldoende capaciteit - daar mag best wat vrachtverkeer bijkomen. Die snelweg is voor het vrachtverkeer over de weg een belangrijk onderdeel van het kwaliteitsnet. Daar moeten we dus in investeren. Rijkswaterstaat houdt dan ook rekening met een eventuele derde rijstrook. In de Havennota van het ministerie van Verkeer en Waterstaat staat overigens ook expliciet dat er indien nodig ook geïnvesteerd wordt aan de landzijde van de havens. Maar, nogmaals, onze inspanningen richten zich vooral op de scheepvaart en op het spoor. En dat betekent ook dat we de hoeveelheid extra vrachtverkeer proberen te beperken. Als grote spelers zich in Zeeland willen vestigen dan moeten zij aangeven hoe ze hun spullen van A naar B willen verplaatsen. We vragen een concreet vervoerplan. Wellicht spreken we zelfs een concrete modal split af.'

Welke rol ziet u voor de Betuwelijn weggelegd?

'De Betuwelijn is een prachtig alternatief voor bepaalde bestemmingen in Duitsland. Maar binnen afzienbare tijd zal die lijn vol zitten. Het zou mooi zijn als we per spoor vanuit Zeeland ook direct naar het zuiden kunnen afbuigen. Daarvoor zullen we een boog moeten aanleggen van het Zeeuwse hoofdspoor naar de Antwerpse haven: de "Zeeuwse bocht", in beleidsstukken ook wel de VeZA (Verbinding Zeeland-Antwerpen) genoemd. Gevaarlijke stoffen als LPG hoeven dan niet meer via de grote omweg via Brabantse steden en Dordrecht naar Kijfhoek en weer terug nadat de trein koggemaakt heeft.'

'Zodra die Zeeuwse bocht er is kunnen we de eerste Nederlandse gebruiker worden van de IJzeren Rijn. Dan hebben we een alternatief voor eventuele capaciteitstekorten op andere lijnen. Ik vind dat door de ontwikkelingen in de Zeeuwse havens de behoefte aan de Zeeuwse bocht weer helemaal terug is. Het was dan ook schrikken toen ik zag dat de minister het gereserveerde geld hiervoor heeft geschrapt.'

U houdt zich ook bezig met de Schelde-Seineverbinding. Wat moeten we ons daarbij voorstellen?

'België, Nederland en Duitsland zijn de belangrijkste binnenvaartlanden van Europa. Wij hebben al een behoorlijk volume dat over het water wordt vervoerd. Frankrijk is daar een beetje jaloers op en wil zich nu ook richting binnenvaart ontwikkelen, om het vervoer over de weg te beperken. Het bestaande net van vaarwegen in België en Frankrijk wordt opgewaardeerd en er komt een nieuw, 106 km lang kanaal. Daarnaast worden binnenlandterminals gerealiseerd. Dit is een geweldig project dat ruim 4 miljard euro kost. Een hele regio met minstens tien miljoen inwoners wordt daarmee ontsloten door de binnenvaart.'

'Als Europees coördinator voor de TEN-binnenvaartprojecten is het mijn taak om zorg te dragen dat die projecten ook echt gerealiseerd worden. Inpassing in de omgeving en milieu zijn daarbij belangrijke issues. Frankrijk heeft onlangs de knoop doorgehakt en besloten dat het project doorgaat als de financiering rond komt. Er wordt nog gestoeid over het laatste miljard en over de vraag "wel of geen tol". Gelukkig voor de Franse regering zijn de milieugroepen niet tegen het project. Dat is niet overal zo. Bij projecten die de Donau bevaarbaar moeten maken zijn protesten van milieugroeperingen fel. Toch blijft binnenvaart de meest milieuvriendelijke manier van transport.'

Leveren internationale contacten die u als minister heeft opgedaan nog voordelen op bij uw huidige werk?

'Ach, er doen zich natuurlijk veel persoonswisselingen voor. Maar mijn naam kennen ze overal. Bij de Seine Nord hebben mijn Belgische collega en ik het mogelijk gemaakt dat het een prioritair project werd in Europa. Daardoor kreeg Frankrijk 400 miljoen euro uit de Europese TEN-gelden. Nu houdt het TEN-project op bij Gent maar dat is natuurlijk een belangrijke misser. Om naar de Schelde te gaan heb je ook Terneuzen nodig. De nieuwe sluis daar verdient ook Europese ondersteuning.'

Welk onderwerp zou u nog graag op de Zeeuwse politieke agenda willen zetten?

'Als het gaat om demografische ontwikkelingen proberen we ver vooruit te kijken. Op het vlak van transport zouden we dat ook moeten doen - vér vooruit kijken. Waar willen we over een jaar of twintig staan; daar naartoe werken; op tijd beginnen. Denk aan de Zeeuwse bocht voor het spoor en aan die derde rijstrook langs de A58. We moeten het aandurven om écht naar de toekomst te kijken.'



1.2 Toekomst werkgelegenheid zit in containers

Mannen en vrouwen in 'de logistiek' zorgen ervoor dat de juiste producten, op de gewenste tijd, op de afgesproken plek en in overeengekomen hoeveelheden worden bezorgd. Belangrijk werk - want zonder logistiek staat alles stil.

Zeeland telt in de logistiek zo'n 7.500 arbeidsplaatsen. Dat komt neer op ruim 4% van alle arbeidsplaatsen. Globaal gezien zijn in Zeeland de op- en overslagactiviteiten vooral in de zeehavengebieden te vinden. Het regionale wegvervoer is sterk verspreid over de provincie met opvallende concentraties in de plattelandsgemeenten langs de A58 (Kapelle, Reimerswaal) en in Hulst.

Regionaal bekeken zijn er natuurlijk belangrijke verschillen. Zo zal het niemand verbazen dat de sector in Terneuzen, Borsele en Vlissingen een bijzonder sterke positie inneemt: circa 50% van alle Zeeuwse, logistieke arbeidsplaatsen bevindt zich in deze zeehavengemeenten. Dat betekent dat in deze drie gemeenten zo'n 7% van de arbeidsplaatsen is gekoppeld aan de logistiek.

Als we Zeeuwse gemeenten op hun logistieke specialisatie beoordelen, dan vallen ook andere op: naast Borsele (8,2%) scoren namelijk ook Hulst (8,7%) en Reimerswaal (8,3%) hoog. Naast de grote zeehavengemeenten zijn deze kleinere gemeenten goed voor ruim 20% van de Zeeuwse werkgelegenheid in de logistieke sector.

Noord-Beveland, Veere, Goes en Middelburg zijn als gemeenten logistiek minder in trek; van de werkgelegenheid heeft slechts 1 tot 2% aldaar betrekking op de logistieke sector.

De werkgelegenheid in Zeeland schommelt overigens van jaar tot jaar. En dat geldt - vanzelfsprekend - ook voor de logistieke sector. Wanneer we een periode van vijf jaar in ogenschouw nemen (2003-2007), dan zien we dat het totaal aantal arbeidsplaatsen in onze provincie zich rond de 170.000-lijn beweegt en nauwelijks groei vertoont. Ook de werkgelegenheid in de logistiek bleef min of meer gelijk. Tenminste, als we de havens buiten beschouwing laten; de havenlogistiek is in dezelfde periode namelijk met 8% gegroeid!

In vijf jaar tijd groeide het totale aantal banen in de logistiek met niet meer dan 1,3%. Als we ons verdiepen in de verschillende segmenten van de sector, dan constateren we wel opvallende verschillen:

- er was een stevige groei van de werkgelegenheid in de op- en overslag (200 banen, ofwel +9%) en het wegvervoer (150 banen, ofwel +4,6%);
- in de binnenvaart en het segment 'overige diensten' daalde de werkgelegenheid scherp met -10,3% (100 banen), respectievelijk -13,2% (150 banen). In het oog springen de 'overige diensten' rond de havenactiviteiten (voornamelijk bergers, loodsen en duikbedrijven) die qua werkgelegenheid wél groeien. De ontwikkeling in de binnenvaart is verklaarbaar vanuit de schaalvergroting; oudere, Zeeuwse schippers met kleinere 'Spitsen' stoppen terwijl de nieuwe generatie in de vaart komt met moderne, grotere schepen.

Het blijft natuurlijk de vraag of de trend die we over de afgelopen jaren zien (een matige ontwikkeling van de logistieke werkgelegenheid als geheel) zich in de toekomst doorzet. Investerings die zijn gedaan in het containersegment (realisatie containerterminals) en de plannen die hiervoor klaar liggen, duiden namelijk op een stijgende werkgelegenheid in alle segmenten van de logistiek. Omdat het aantal binnenvaartbewegingen door de terminals vermoedelijk toeneemt, zal - ondanks de schaalvergroting - ook de werkgelegenheid in de binnenvaart profiteren van de containerterminals. Kenmerkend voor de binnenvaart is wel dat 'het werk' ver van thuis of van kantoor kan liggen. De nieuwe terminals in Zeeland leveren bijvoorbeeld net zo goed werk op voor schippers uit Rotterdam, de Drechtsteden of uit Vlaanderen. Schippers zijn per slot van rekening vaak 'werknomaden'.

Zeeland telde in 2007, tot slot, 1.188 logistieke bedrijven (exclusief havenlogistiek). Deze bedrijven boden werk aan 7.471 mensen; dat zijn er gemiddeld 6,3 per bedrijf. Deze cijfers wijzen op een bepaalde kleinschaligheid - waar overigens helemaal niets mis mee is. Opvallend is dat bij 90% van deze bedrijven minder dan 10 personen werken. Het kleinst zijn de bedrijven die actief zijn in de binnenvaart (2,6 arbeidsplaatsen per bedrijf), het grootst de bedrijven in de op- en overslag (9,4 arbeidsplaatsen per bedrijf) en in het segment 'overige diensten' (9,6 arbeidsplaatsen per bedrijf). Van de zeven bedrijven met 100 of meer arbeidsplaatsen, zijn er drie actief in de op- en overslag en twee binnen het segment 'overige diensten'.



1.3 Kamer van Koophandel: 'Benut ligging Zeeland'

Als beleidsadviseur is Paul Geertman van de Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland (KvK) nauw betrokken bij het goederenvervoer in Zeeland. Inmiddels werkt Paul alweer zeventien jaar bij de KvK, de instantie die opkomt voor de belangen van het bedrijfsleven. 'Volgens de Wet op de Kamers van Koophandel zijn we belangenbevorderaar en niet belangenbehartiger', zegt Paul. 'Dat klinkt bijna hetzelfde, maar betekent iets anders. Wij staan voor de economie en het bedrijfsleven in de regio als geheel. Dat betekent dat we soms achter (grotere) ontwikkelingen staan die voor sommige bedrijven of op korte termijn niet altijd gunstig hoeven te zijn.' Daar willen we graag meer van weten.

Zeeland en goederenvervoer. Hoe belangrijk is die combi?

'De KvK is van mening dat de ligging van Zeeland in het deltagebied en tussen de twee wereldhavens Rotterdam en Antwerpen beter moet worden benut. Dé geografische sterkte van Zeeland is per slot van rekening het water - zowel de Westerschelde, de overige deltawateren als de Noordzee. Als je het hebt over economische kansen dan kom je in onze provincie al snel terecht bij watersport en recreatie, visserij/aquacultuur en havenactiviteiten. En havenactiviteiten zijn in Zeeland sterk verbonden met goederenvervoer.'

Is dat altijd al zo geweest?

'Van oudsher gaat het in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzône vooral om industriële havens. Cokes- en suikerproductie zijn hier inmiddels weer verdwenen, maar zetmeel/glucose en stikstof/kunstmest zijn nog altijd belangrijk. Dow, een bedrijf uit de jaren '60, is één van de laatste grote industriële vestigingen.'

'Het Sloegebied bij Vlissingen is in de jaren '70 door het Rijk als ontwikkelingsgebied aangewezen. Na aanleg van het havengebied is het vervolgens ook daar vooral tot industriële productie gekomen. In de Kanaalzône, maar vooral in het Sloegebied, zien we nu een verschuiving optreden van industrieel gebruik naar logistieke activiteiten. Die industriële functie is qua werkgelegenheid overigens nog steeds dominant. Logistieke activiteiten waren oorspronkelijk direct gerelateerd aan de industrie. Op dit moment kunnen we zeggen dat die logistiek losser komt te staan van de gevestigde industrie. Het aantal bedrijven dat zich louter met logistiek bezighoudt neemt toe.'

Zet die ontwikkeling zich door? Wat maakt Zeeland belangrijk en kansrijk voor het goederenvervoer?

'De uitgangspositie van Zeeland is goed. Als gezegd zijn de Zeeuwse havens strategisch gunstig gelegen. De laatste jaren hebben veel logistieke bedrijven hun oog op Zeeland laten vallen, plannen ontwikkeld en ook daadwerkelijk geïnvesteerd. Rond het chemiecluster van Dow Benelux in Terneuzen zijn sinds 2000 internationale dienstverleners gekomen zoals Katoennatie, Vos Logistics en Oiltanking. De belangen van industrie en logistiek gaan hier samen op. Sinds die tijd zijn ook in Vlissingen de logistieke activiteiten flink uitgebreid na investeringen van vooral Verbrugge en Cobelfret.'



'Steeds meer stukgoed - maar ook bulkproducten - wordt inmiddels in containers vervoerd. Verdere logistieke ontwikkeling zien we vooral in de containeroverslag die bovendien de positie van de gevestigde (industriële) ondernemingen zal versterken.'

Al die activiteiten leveren ook vrachtverkeer over de weg op. Is het Zeeuwse wegennet daar klaar voor?

'De grote stromen van en naar het Europese achterland zullen per binnenvaart en over het spoor worden vervoerd. Vooral de binnenvaartverbindingen zijn wat dat betreft een sterke troef voor de Zeeuwse havens. Maar het is evident dat een toename van logistieke activiteiten in Zeeland ook tot meer wegvervoer leidt.'

'Als het om files gaat verwachten we op dit moment geen grote problemen op het wegennet in onze provincie. Maar datzelfde wegennet is wel kwetsbaar. Als er een incident plaatsvindt en de hoofdontsluiting (A58) is gestremd, dan zijn de Zeeuwse havens over de weg goeddeels onbereikbaar. Er bestaat dan ook duidelijke behoefte aan goede calamiteitenroutes. Dat kwam overigens ook naar voren uit de netwerkstudie die de provincie Zeeland onlangs voor het Rijk heeft verricht. Door verdubbeling van de enkelbaans N62, het tracé aan weerszijden van de Westerscheldetunnel, wordt de verbinding tussen de havengebieden en met de omliggende autosnelwegen momenteel aanmerkelijk verbeterd.'

>>>



>>>

Hoe ziet u de toekomst van het spoor in Zeeland?

'Het ontbreken van grootschalige containeroverslag vormt een belangrijke bedreiging van de sector in Zeeland. Maar het huidige spoornet is ook niet optimaal. Ik vraag me af of de Betuwelijn interessant is. Vanuit Zeeland bekeken lijken het bestaande, Brabantse spoor en de routes via Vlaanderen voor de hand liggender verbindingen.'

'In rails wordt op dit moment gelukkig flink geïnvesteerd. Zo heeft de Sloelijn onlangs een nieuw tracé gekregen en is de lijn geëlektrificeerd. Goederentreinen hoeven nu niet langer Roosendaal in om te schakelen en te rangeren. In Terneuzen heeft het Zwitserse Bertschi, Europees marktleider in raillogistiek van chemische producten, in het voorjaar van 2008 een terminal geopend. Deze terminal wordt straks vooral gebruikt voor lijndiensten voor het Dow-concern. En zo zijn we met het spoor al een eindje op weg.'

'De Kvk hecht echter ook aan het realiseren van de Sloeboog, die de Zeeuwse Lijn verbindt met het Antwerpse havengebied. Afhankelijk van de groeiontwikkeling in de Kanaalzône is later wellicht ook de oostelijke spoorontsluiting "Axel-Zelzate" noodzakelijk. Uiteindelijk moet Zeeland echt mikken op multimodaal goederenvervoer, waarbij gestandaardiseerde transport-eenheden (containers, wissellaadbakken, opleggers) op verschillende, geïntegreerde wijzen worden getransporteerd. Het grootste deel van het traject wordt dan per spoor of water afgelegd. Het voor- en natransport gaat over de weg.'

Op welke fronten ziet het goederenvervoer er in 2030 volgens u anders uit?

'Ik zie deepsea containerterminals bij Vlissingen voor de overslag van intercontinentale zeeschepen. Met zo'n "opstappunt" hebben bedrijven in de Zeeuwse havens een sterke troef in handen! Van belang zijn verder de dan inmiddels verbeterde vaarroute naar het zuiden richting het Seine-bekken (Le Havre-Parijs), met een verbeterd en uitgebreid sluiscomplex bij Terneuzen. Mede daardoor zullen langs de Kanaalzône meer logistieke activiteiten komen - waarbij we uiteraard de beschikbare milieuruimte als belangrijk aandachtspunt zien. De Sloeboog zal er wel liggen, dus meer spoorbewegingen vanuit Vlissingen direct via Antwerpen naar het achterland. En natuurlijk blijft ook het vrachtverkeer over de weg belangrijk!'





2 Vervoer over water

Wie Zeeland zegt, denkt water. En wie water denkt, ziet havens. Vervoer over water is vanuit Zeeuws perspectief al sinds mensenheugenis onlosmakelijk verbonden met de samenleving. 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? En wat betekent dat voor de infrastructuur op het water?

Fig. 6 | Havens en sluizen

- Havens
- ▲ Sluizen

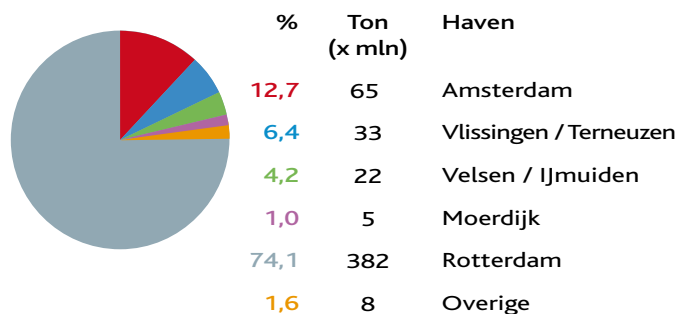


Fig. 7 | **Maritieme overslag (x mln ton)
top 10 havens in Noord Europa**

Haven	2006	2007	
Rijn- en Maasmond	394	415	▲
Antwerpen	167	183	▲
Hamburg	135	140	▲
Amsterdam Noordzeekanaal	84	88	▲
La Havre	74	79	▲
Bremen/ Bremerhaven	65	69	▲
Duinkerken	57	57	-
Wilhelmshaven	43	43	-
Zeebrugge	39	42	▲
Scheldebekken (Zeeland)	30	33	▲

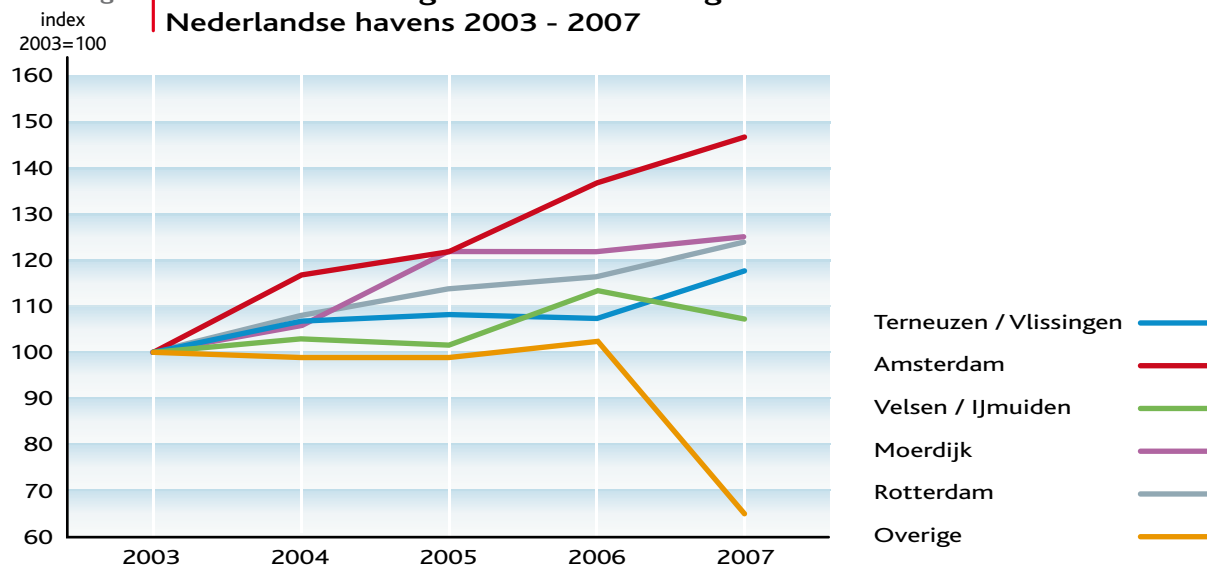
Bron: Nationale Havenraad

Fig. 8 | **Aandeel maritieme overslag
in Nederlands perspectief 2007**



Bron: Nationale Havenraad

Fig. 9 | **Index ontwikkeling maritieme overslag
Nederlandse havens 2003 - 2007**



Bron: Nationale Havenraad

Fig. 10 | **Inkomende zeeschepen
Westerscheldehavens**

Haven	2006	2007	
Antwerpen	15.773	16.689	▲
Gent	3.072	3.171	▲
Walsoorden	2	3	▲
Vlissingen	4.202	4.055	▼
Terneuzen	5.215	5.510	▲
Handelshaven Breskens	575	539	▼

Bron: Rijkswaterstaat Zeeland

Fig. 11 | **Inkomende binnenvaartschepen
Westerscheldehavens**

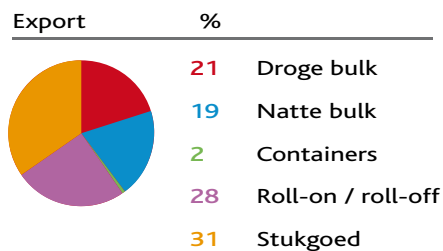
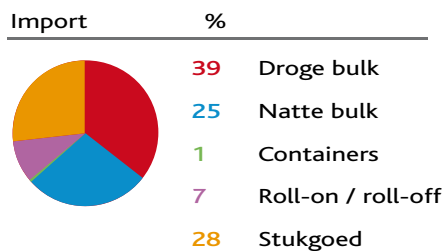
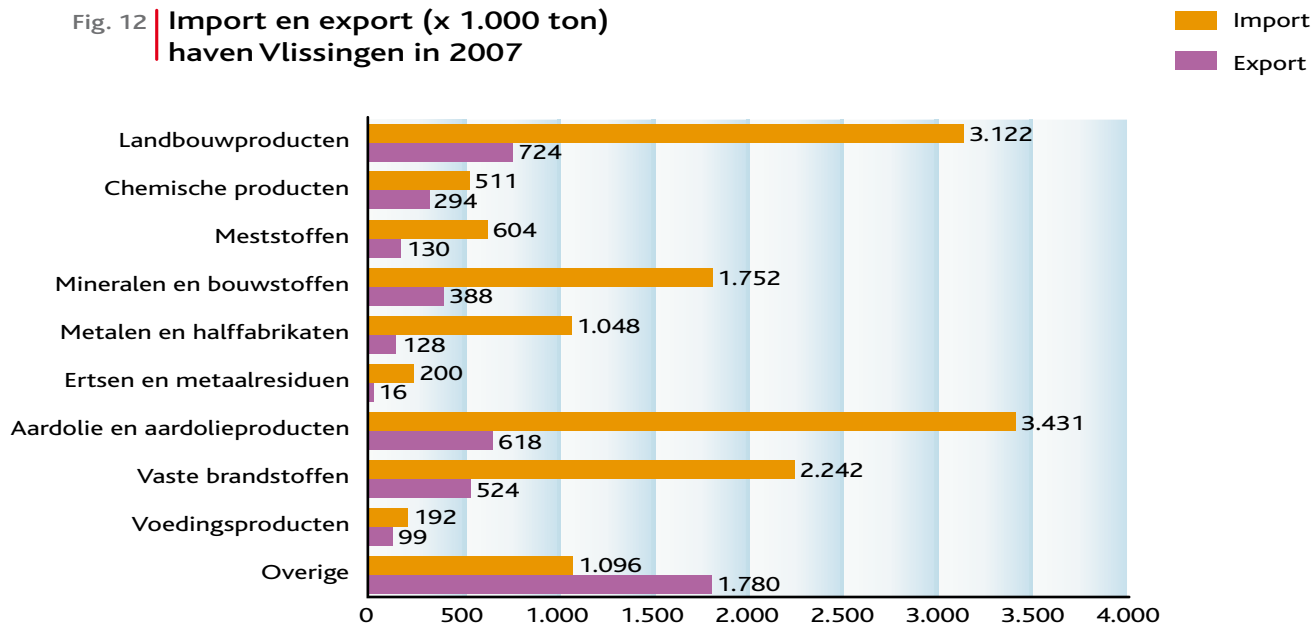
Haven	2006	2007	
Antwerpen	65.943	63.913	▼
Gent*	25.638	24.831	▼
Walsoorden	375	244	▼
Vlissingen	12.411	11.743	▼
Terneuzen	29.681	29.941	▲
Handelshaven Breskens	1.387	1.238	▼

Bron: Rijkswaterstaat Zeeland

** inclusief schepen via andere
waterwegen dan Westerschelde*

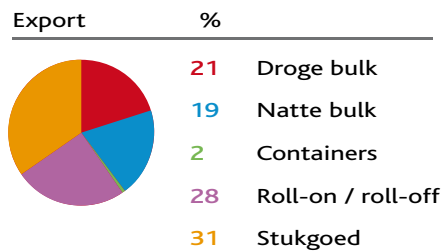
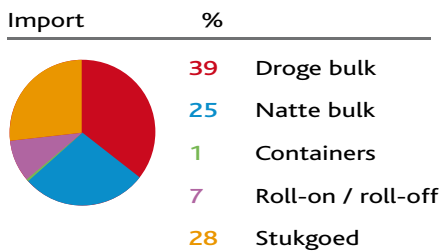
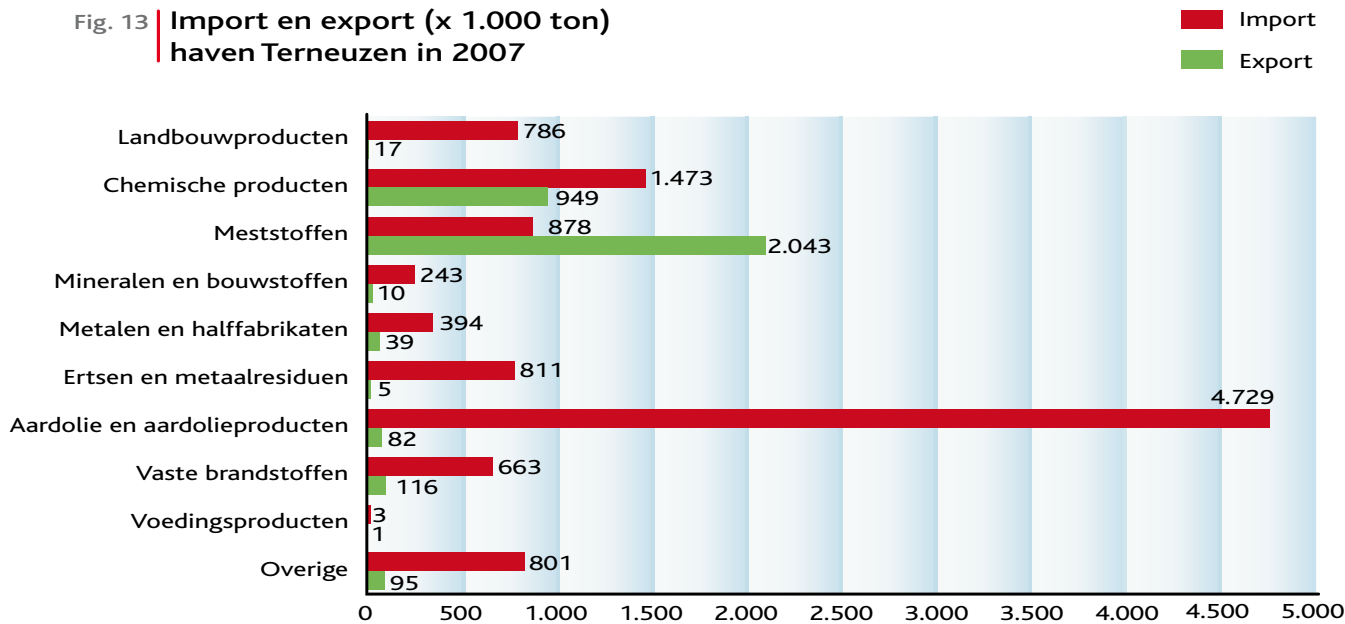


Fig. 12 | Import en export (x 1.000 ton)
haven Vlissingen in 2007



Bron: Zeeland Seaports

Fig. 13 | Import en export (x 1.000 ton)
haven Terneuzen in 2007



Bron: Zeeland Seaports

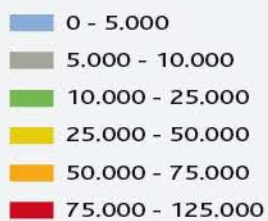
Fig. 14 | **Gepasseerde schepen beroepsvaart
per telpunt in 2007**

Telpunt	Zeevaart	Binnenvaart	Totaal
Kreekraksluis	103	70.328	70.431
Sluis Hansweert	417	43.605	44.022
Sluis Terneuzen	9.387	54.785	64.172
Sluis Vlissingen	2.687	6.144	8.831
Sluis Veere	18	1.954	1.972
Zandkreeksluis	29	2.352	2.381
Krammersluis	686	42.229	42.915
Grevelingensluis	482	570	1.052
Roompotsluis	3.985	1.155	5.140
Bergsediepsluis	4	160	164

Bron: Rijkswaterstaat Zeeland



Fig. 15 | Scheepvaartbewegingen beroepsvaart 2007



Bron: Rijkswaterstaat Zeeland

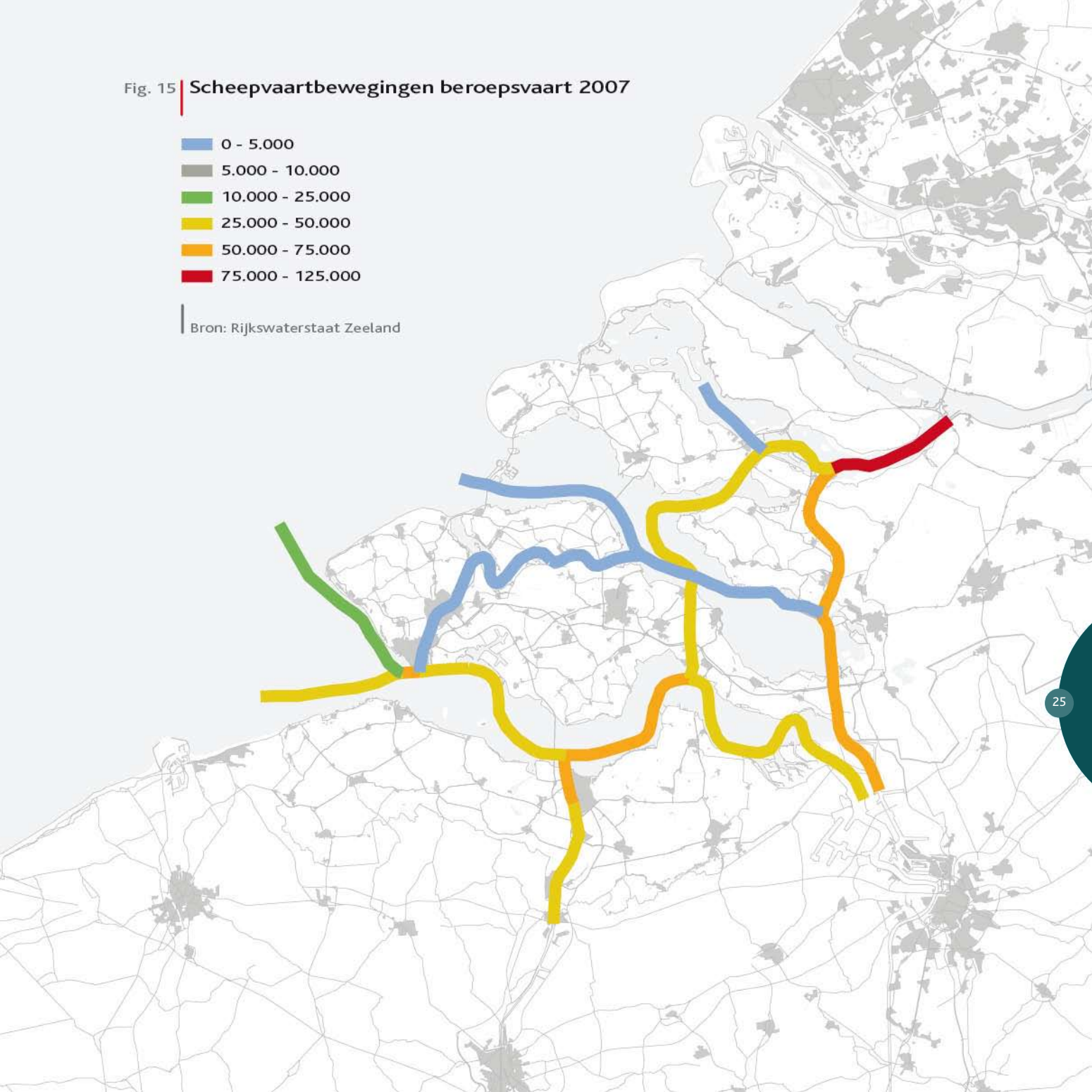


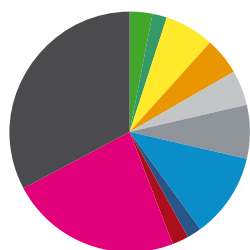
Fig. 16 Containers aan boord van binnenvaartschepen in TEU (Twenty feet Equivalent Unit)*

Haven	2006	2007	
Kreekraksluis	1.377.485	1.458.406	6% ▲
Krammersluis	177.598	275.226	55% ▲
Sluis Hansweert	178.654	276.416	55% ▲
Sluis Terneuzen	90.682	117.676	30% ▲
Totaal	1.824.418	2.127.724	17% ▲

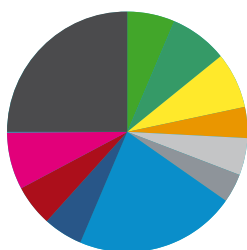
Bron: Rijkswaterstaat Zeeland

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

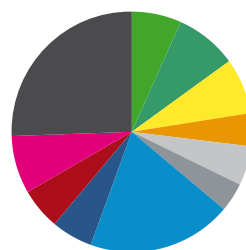
Fig. 17 Hoeveelheid en verhoudingen vervoerde lading van binnenscheepvaartschepen (x mln. ton)



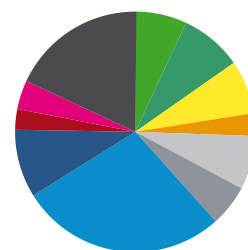
Kreekraksluis (70,8)



Krammersluis (34,5)



Sluis Hansweert (34,0)



Sluis Terneuzen (35,3)

- Landbouwproducten
- Voedingsproducten
- Vaste brandstoffen
- Aardolie- en producten
- Ertsen, metaalresiduen
- Metalen en halffabrikaten
- Ruwte mineralen en bouwstoffen
- Meststoffen
- Chemische producten
- Goederen en fabrikaten
- VN (gevaarlijke stoffen)

Bron: Rijkswaterstaat Zeeland

2.1 Verkeersmanagement en corridorbenadering moeten voor lucht zorgen

Wie de scheepvaartstromen van verschillende jaren over elkaar heen legt, merkt op dat er nauwelijks verschillen zichtbaar zijn. De hoeveelheid schepen is al jarenlang redelijk stabiel. 'Toch staat de scheepvaart in Zeeland niet stil', zegt Hans van der Togt, directeur van de directie Water en Scheepvaart bij Rijkswaterstaat Zeeland. 'Het totaal aantal vervoerde tonnages groeit enorm. Dat zegt iets over de schaalvergroting in deze sector.'

Wat zijn nu eigenlijk de belangrijkste Zeeuwse vaarverbindingen?

'Dat zijn er twee: oost-west en noord-zuid. Met de oost-westverbinding bedoel ik het vaarverkeer op de Westerschelde. Hierop zit de zeevaart richting de Zeeuwse havens, Antwerpen en Gent. De noord-zuidverbinding verloopt via het Kreekrak en het kanaal door Zuid-Beveland. Op die relaties zit hoofdzakelijk de binnenvaart tussen Rotterdam en Antwerpen/Gent. Wist je dat er in 2007 voor het eerst meer containers noord-zuid werden vervoerd tussen Rotterdam en Antwerpen, dan oost-west tussen Rotterdam en Duisburg?'

>>>





>>>

Die schepen worden ook steeds groter. Kunnen de bestaande sluizencomplexen dat aan?

'Het vaarwater in Zeeland beschikt in zijn algemeenheid over voldoende capaciteit. Toch zijn er natuurlijk best een paar plekken waar de capaciteitsgrens nadert. Dan heb ik het bijvoorbeeld over de Kreekraksluizen en de sluizen bij Terneuzen. Die knelpunten zijn al eens genoemd in de Nota Mobiliteit. Voor Terneuzen wordt er binnenkort een studie afgerond over de nautische toegankelijkheid. Ook daarin wordt de capaciteitsvraag meegenomen. Voor de noord-zuidverbinding, waarvan de Kreekraksluizen deel uit maken, zijn we samen met Vlaanderen bezig met een modelstudie. Die studie moet inzicht geven over de te verwachten intensiteit op de vaarweg. Voorts proberen we ook via verbetering van het verkeersmanagement een deel van de groei op te vangen. Schepen kunnen bijvoorbeeld efficiënter geschut worden - volle schutkolken, dat soort maatregelen.'

'Waar we naartoe willen is optimalisatie per corridor. Op dit moment beheersen we de sluizen op "punten" om optimalisatie per sluis te creëren. Die corridorbenadering heeft wat ons betreft de toekomst, maar de sector wil er nog niet aan. Die zegt: wie het eerst komt, die het eerst maalt. Je wordt bij toerbeurt geholpen. Toch geloven wij dat je alleen echt kunt optimaliseren door niet alleen naar de punten afzonderlijk te kijken, maar door alle punten in een corridor gezamenlijk te benaderen. Een soort groene golf op het water. Kun je je voorstellen dat je je in Rotterdam aanmeldt en daar te horen krijgt hoe hard je moet varen om niet onnodig te hoeven wachten? Dat je in één ruk kunt doorvaren naar Antwerpen? Toegegeven, dat is een ideaalplaatje. Maar we werken er wel aan.'

De Krammersluizen op het Volkerak zijn de drukste van Zeeland. Zijn daar nog ontwikkelingen?

'Bij het Volkerak-Zoommeer is sprake van een waterkwaliteitsprobleem. We kijken nu of we dat met zout water kunnen oplossen. Dit najaar zullen de besturen van de provincies en het Rijk daar een besluit over nemen. Nu zit er nog een zoet-zoutscheiding verwerkt in de Krammersluizen, die zou dan komen te vervallen. Dat heeft gevolgen voor de scheepvaart, er komt dan weer een heel klein beetje getijde terug op het water. Het vervallen van de zoet-zoutscheiding levert overigens wel tijdswinst op voor de scheepvaart.'

Hoe werkt zo'n zoet-zoutscheiding eigenlijk?

'Zout water is zwaarder dan zoet water. Dat zoute water kun je er laagje voor laagje aan de onderkant uithalen, maar dat moet wel heel langzaam en rustig gebeuren. En dat kost tijd. Dus als zout water de waterkwaliteit op het Volkerak-Zoommeer verbetert en de zoet-zoutscheiding kan vervallen, dan winnen we op twee fronten: tijd en kwaliteit.'

Soms kruisen twee verkeersmodaliteiten elkaar, zoals bij Sluiskil, waar treinen en boten elkaar treffen.

Wie heeft er dan voorrang?

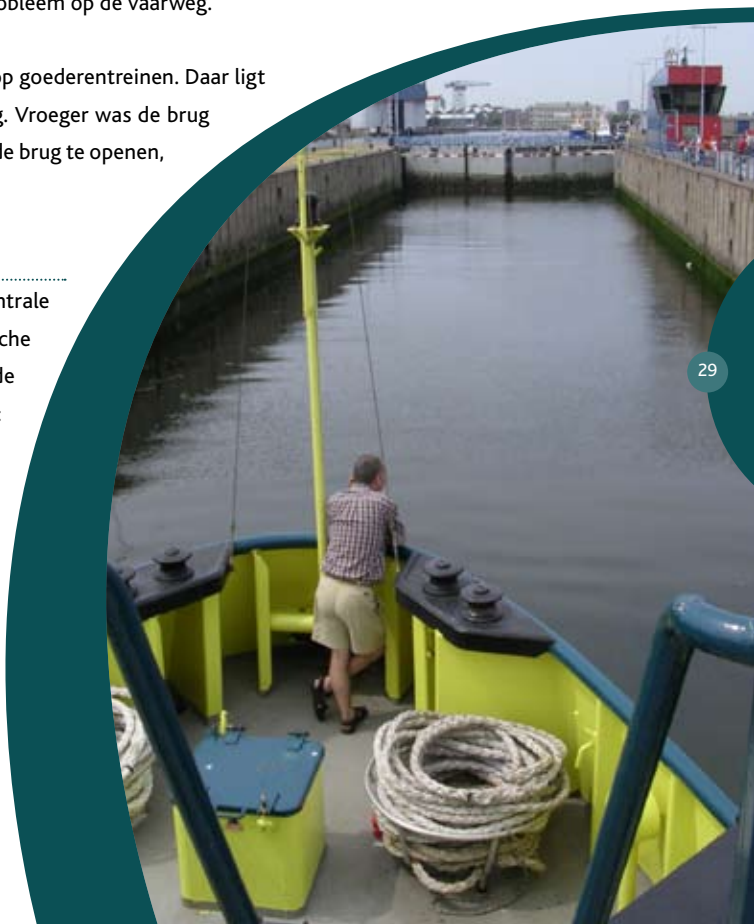
'Van oudsher heeft de vaarweg prioriteit. Maar je begrijpt ook wel dat we niet meer in de 17e eeuw zitten - we kunnen nu afspraken maken over bloktijden. Toch kun je tegen een zeeschip dat op snelheid door een kanaal vaart, niet zeggen "ho, stop, wacht maar even". Dat gaat dus niet. Dat moeten we dus allemaal van tevoren plannen.'

'Een punt van zorg vind ik ook de spoorbrug over het kanaal door Zuid-Beveland. Naar verwachting zullen er daar meer en meer goederentreinen gaan rijden. Die goederentreinen worden gangbaar ingepland in de gaten die de dienstregeling van de passagierstreinen laat vallen. Tijdsgaten die nou juist bedoeld waren voor schepen om de spoorbrug te passeren. De groei van het goederenvervoer per spoor zorgt hier dus voor een probleem op de vaarweg.'

'Die vaarweg heeft vandaag de dag geen voorrang meer op goederentreinen. Daar ligt een overeenkomst met de spoorwegen aan ten grondslag. Vroeger was de brug voldoende vrij. Maar als wij steeds minder tijd krijgen om de brug te openen, dan hebben we toch een probleem.'

Andere ontwikkelingen?

'Dit najaar nemen we de eerste fase van de centrale sluisbediening in gebruik. Dat betekent dat de Bergsche Diepsluis, de Grevelingensluis, de Zandkreeksluis en de Roompotsluis vanaf één centraal punt bediend worden: het Topshuis op Neeltje Jans. Begin 2010 gaan alle andere sluisen ook over. Vanaf dat moment kunnen we ook veel meer aan corridormanagement werken.'





2.2 Bediening van sluizen moet geen computerspelletje worden

De Kreekraksluizen is één van de drukste sluizencomplexen van Zeeland. Niet minder dan 70.000 schepen van de beroepsvaart passeren er jaarlijks één van de twee kolken. Op zich ook weer niet zo heel erg vreemd, in aanmerking genomen dat de Kreekrak de directe vaarverbinding is tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen. Hoewel eenieder zich een beeld kan vormen van het werk van de klassieke sluiswachter, zal menigeen geen benul hebben hoe het er bij een omvangrijk complex als dat van de Kreekraksluizen aan toe gaat. Hoog tijd om kennis te maken met twee leidinggevendenden van de Zeeuwse sluizencomplexen: Harry Karelse en Riet de Ronde.

Wat voor werk doen jullie zelf?

Harry: 'Ik ben objectchef van de sluizen in Hansweert, de Roompot en de Zandkreek. Als objectchef heb ik de dagelijkse leiding van deze objecten. Dat komt neer op roosters maken, HRM, Arbo en ziektes, cursussen, noem maar op.'

Riet: 'Als assistent-objectchef doe ik voor de Kreekrak min of meer hetzelfde werk als Harry. Alleen draai ik nog wel diensten, dat wil ik niet missen.'

Wat houdt het draaien van diensten precies in?

Riet: 'Alle inkomende schepen melden zich en worden in het IVS gezet. Dat is ons Informatie Volg Systeem. Elk schip dat het sluisencomplex nadert geeft z'n Europanummer door. Dat voeren we in het IVS in, waardoor we automatisch naam, lengte en breedte van het schip zien. Vervolgens voeren we onder meer de herkomst en bestemming, het aantal personen, de diepgang en het type lading in. Door deze informatie weten we hoe met het betreffende schip om te gaan. Niet alleen wij, maar ook alle overige sluiscomplexen en verkeersposten in Nederland. De Kreekraksluizen zijn vanuit Antwerpen het eerste punt waar een schip Nederland in komt. Via het IVS beschikken de overige sluiscomplexen over dezelfde informatie.'

'Vervolgens wordt een indeling voor de kolk gemaakt; welk schip waar moet liggen. Als dat niet goed gebeurt, moeten sommige schepen onnodig wachten. Niet alle schepen passen immers voor of naast elkaar. En bepaalde schepen vervoeren gevaarlijke stoffen - daar mag afhankelijk van de stof bijvoorbeeld niemand naast liggen. Het indelen van de kolk is een belangrijk onderdeel. Vervolgens moet dat allemaal ook gecommuniceerd worden met de schippers. Er zijn schepen die zich moeten laten passeren ten behoeve van een optimale sluisindeling.'

Wat maakt jullie werk zo leuk?

Harry: 'De afwisseling. Geen dag, geen schutting is gelijk. En natuurlijk de omgang met de schippers en andere mensen. En je hebt toch altijd weer situaties dat je denkt: hoe zal ik dat doen?'

Riet: 'Het is telkens weer anders. Niet alles kun je vooraf precies inschatten. Wacht je op iemand, maar dan blijkt ie toch trager. Denk je, daar wacht ik voortaan niet meer op.'

Harry: 'Veel schepen zijn hartstikke groot en de kolken zo klein. Toch gaat 't eigenlijk altijd goed. Schippers zijn heel erg kundig.'

Schepen worden ook steeds groter. Werkt dat door op het functioneren van de sluisen?

Harry: 'De kolken zijn hier beide 320 meter lang en 24 meter breed. We mogen 23,60 meter breed schutten. De standaard-breedte van een schip was altijd 11,40 meter. Dan kun je er dus twee naast elkaar leggen. Maar nu zie je steeds meer schepen die breder dan 11,40 meter zijn. Daar kan niemand naast. Ja, wel een kleiner scheepje, maar die zie je bijna niet meer. En als er een schip van 200 meter komt, bijvoorbeeld een duwer met vier bakken, dan kan een schip met de standaardlengte van 135 meter er niet meer bij.'

Riet: 'Er komen schuttingen voor dat er één grote brede in de kolk ligt. Dan kan de rest er niet meer naast of achter. Heb je bij de schutting veel onbenut water in de kolk.'

Harry: 'Nu is het nog geen probleem. Maar als de schaalvergroting zo doorgaat, dan hoeven we bij het indelen van de kolk steeds minder te rekenen. Kleine schepen worden niet meer gebouwd. Schaalvergroting van de schepen verlaagt de efficiëntie van het sluisencomplex. Nu is het nog geen probleem, maar in de toekomst kan het nodig worden het complex aan te passen.' >>>

Sluizen zijn al zo oud als de weg naar Rome. Maar wat zijn nu eigenlijk de belangrijkste innovaties van de voorbije jaren?

Riet: 'De belangrijkste innovatie zit er nu aan te komen. Vanaf 1 september werken wij op het Topshuis op Neeltje Jans. We zijn dan operators die de kleinere sluizencomplexen van de Zandkreek, Bergsche Diep, Grevelingen en de Roompot op afstand bedienen. In 2010 of 2011 worden de Krammersluizen, Sluizen Hansweert en de Kreekraksluizen, waar we nu zitten, toegevoegd aan de bediening op afstand. Dat is allemaal onderdeel van het MOBZ, de Modernisering Object Bediening Zeeland. Ik kan me nu niet voorstellen dat ik straks hier niet meer kom.'

Harry: 'Het zal wel wennen worden. Nu zie je alles, met video zal dat toch minder zijn. En het geluid. Nu hoor je de knal als ze ergens tegenaan botsen. Dat zie en hoor je op video niet. Wat we ook zullen missen is het directe contact. Nieuwe collega's op het Topshuis weten niet beter.'

Riet: 'We moeten natuurlijk oppassen dat het geen computerspelletje wordt.'

En de recreatievaart? Er komen jaarlijks zo'n 7.000 plezierjachten bij de Kreekraksluizen.

Harry: 'Met de recreatievaart is het altijd erg oppassen. Schroeven van de schepen uit de beroepsvaart moeten altijd stilstaan. En het is passen en meten, dus dat duurt even. Schippers van veel recreatievaartuigen zijn nu eenmaal minder bekend met de gang van zaken op een groot sluizencomplex.'

Riet: 'De meeste schippers hebben marifoon. Wanneer ze geen marifoon hebben, wordt het alleen maar lastiger. En dat vertraagt dan weer het schutproces.'

Harry: 'Weet je wat een goede innovatie zou zijn voor de komende jaren? Als alle schepen uitgerust zouden zijn met een AIS-transponder, zodat de specifieke gegevens van elk schip automatisch binnenkomen. Dat zou een geweldige vooruitgang zijn. Nu moet die aanvullende informatie nog handmatig worden ingevoerd. Maar als dat automatisch kan, heb je er veel gemak van.'



2.3 Havens kloppend hart Zeeuwse economie

In de Zeeuwse havens werken zo'n 15.000 mensen. Eenzelfde aantal is indirect bij de havens betrokken, bijvoorbeeld als leverancier of transporteur. 'Wij zeggen altijd maar dat 15 tot 20% van de Zeeuwse beroepsbevolking direct of indirect werk heeft dankzij de havens.' Aan het woord is David Moolenburgh, hoofd public affairs en algemene zaken bij Zeeland Seaports. Zeeland Seaports is dé havenautoriteit van Zeeland en heeft de havens van Vlissingen-Borsele en Terneuzen onder haar hoede.

Wat doet Zeeland Seaports precies?

'Wij beheren en exploiteren de havens en industriegebieden. Dat heeft in de eerste plaats een nautische achtergrond. Dan moet je bijvoorbeeld denken aan scheepvaartbegeleiding, zoals het toewijzen van openbare ligplaatsen. Daarnaast zijn we vooral een ontwikkel- en exploitatiebedrijf. We proberen zoveel mogelijk bedrijven naar de havens te trekken en faciliteren die ondernemingen zo goed mogelijk. We leggen kades aan en leveren grond op. De ondernemers zijn verantwoordelijk voor wat er vervolgens op die grond gebeurt.'

'Het is misschien aardig om hier nog eens te benadrukken dat wij er niet op uit zijn om zoveel mogelijk winst maken. Onze doelstelling is echt gericht op het creëren van werkgelegenheid - en daarmee welvaart en welzijn - in Zeeland.'

Is Zeeland Seaports een overheidsbedrijf?

'Wij zijn een zogenaamde "gemeenschappelijke regeling" van de provincie Zeeland en de gemeenten Vlissingen, Borsele en Terneuzen. Deze partijen maken dan ook deel uit van ons bestuur. Op dit moment wordt er overigens gesproken over verzelfstandiging; in plaats van zitting te nemen in het bestuur, worden de verschillende overheden dan puur aandeelhouder.'

En, lukt het met het scheppen van werkgelegenheid in onze provincie?

'De havens in Zeeland hebben het afgelopen decennium een geweldige groei gekend. In perspectief van de lijn Hamburg-Le Havre neemt de Zeeuwse haven een mooie middenpositie in qua overslag. We slaan jaarlijks zo'n 33 miljoen ton zeevracht over.'

'Wat we wel zien is dat er binnen de industrie steeds meer werk wordt verzet met steeds minder mensen. De werkgelegenheid in de industrie kent wat dat betreft een licht dalende trend. In aanmerking genomen welke nieuwe projecten er in de logistiek op stapel staan, verwachten we een toename van de werkgelegenheid met 3.000 tot 5.000 banen. Er vindt bovendien een zekere verschuiving plaats richting logistieke activiteiten - en ook daar zitten veel nieuwe banen in.'

'Er vinden de laatste tijd overigens heel veel Belgische investeringen plaats in de Zeeuwse havens. Niet dat het in Antwerpen slecht gaat - ze gaan daar in volle vaart door - maar het is de gezonde neiging van bedrijven om risico's te spreiden.'



Welke belangrijke ontwikkeling ziet u in relatie tot 'logistiek' in het algemeen?

'Zonder enige twijfel de "containerisatie" van de business. Er is een enorme toename van het aantal containers. Zelfs bulkgoederen gaan steeds vaker de container in - container zijn wat dat betreft écht de standaard. In Zeeland is het containersegment op dit moment nog onderontwikkeld. Daar zijn we dan ook druk mee doende. De Westerschelde Container Terminal (WCT) is bijvoorbeeld heel erg belangrijk. En we zien nu ook al andere ontwikkelingen op gang komen. Over twee jaar wordt de Scaldia Container Terminal in gebruik genomen door Sea-Invest en Zuidnatie. Ook de Container Terminal die Verbrugge wil realiseren geeft aan dat het containersegment een sterke groei zal ondervinden. Vooral in Vlissingen is een enorme potentie aanwezig voor het containersegment. De ingebruikname van de railterminal van het Zwitserse Bertschi in Terneuzen past ook prima in die trend.'

Betekent meer containeroverslag automatisch ook veel meer vrachtwagens op de weg?

'Er zal op het gebied van vrachtverkeer over de weg zeker sprake van groei zijn. Maar studies laten zien dat de A58 die groei probleemloos aankan. We zijn dan ook beslist niet bang voor het ontstaan van files. Dat heeft veel te maken met het beleid dat we voeren. Je moet zo goed mogelijk de modal split invullen en de binnenvaart daarbij maximaal stimuleren.'

'De WCT voorziet in de grootste, aaneengesloten binnenvaarthaven van Europa. Een uiterste consequentie kan zijn dat je met bedrijven in contracten vastlegt wat de modal split moet zijn, zodat het aantal extra vrachtwagens dat op de weg komt beperkt blijft. En ook het spoor moet zo goed mogelijk ingevuld worden. Daarmee zijn we natuurlijk al druk bezig met de ingebruikname van de Sloelijn dit najaar. Bij Goes wordt het spoor verdiept om een bestaand knelpunt op te lossen. Zeeland Seaports betaalt daar 20 miljoen euro aan mee. Je ziet, onze verantwoordelijkheid stopt niet bij de grens van het havengebied.'

>>>



>>>

Welke nieuwe projecten staan er zoal op stapel?

'Naast de ontwikkelingen op containergebied, springt een project als het Biopark Terneuzen in het oog. Dit project is speciaal bedoeld voor bedrijven die op een duurzame en milieuvriendelijke wijze produceren. Typerend is dat die bedrijven gebruik maken van elkaars reststoffen. Het is begonnen met een kassencomplex dat gebruik maakt van warmte en CO₂ van bedrijven uit de omgeving. En dat gaat nu steeds verder. We zien steeds meer dwarsverbindingen tussen bedrijven ontstaan.'

'Er is heel veel afval dat je kunt verwerken. Wie het een beetje slim aanpakt is spekkoper! Zo is er een bedrijf dat mais- en tarwepulp als restproduct heeft. Die pulp wordt naar de buurman gepompt, die er alcohol uithaalt. Ook deze producent houdt echter een restproduct over. En dat gaat weer terug naar de buurman die het verwerkt in veevoer. Op energievлак proberen we in het Biopark emissieloos te worden.'

'Voor Zeeland Seaports heeft een project als het Biopark geweldige voordelen. Er wordt milieubewust gewerkt, bedrijven kunnen goedkoop grondstoffen bij elkaar betrekken en de onderlinge samenwerking zorgt voor een langdurende verankering in het gebied. Met recht spreken we hier van duurzame werkgelegenheid.'

Dat streven naar werkgelegenheid lijkt mooi. Maar is er ook voldoende gekwalificeerd personeel te vinden?

'Zeeland kent een relatief lage werkloosheid. Toch moeten we hier de daling van de werkgelegenheid in de industrie wel opvangen. In de praktijk komt het nu vooral neer op het afstemmen van vraag en aanbod. We zijn in samenwerking met een aantal bedrijven bezig met het opzetten van een logistiek centrum, om mensen op te leiden tot bijvoorbeeld heftruckchauffeur. Dat helpt. Daarnaast zetten we als provincie in om mensen van buiten naar Zeeland toe te trekken. Voor een deel gaat het dan om de instroom van spijtoptanten (mensen die ooit in Zeeland woonden, maar vertrokken). Maar ook andere Nederlanders proberen we naar het Zeeuwse te lokken. Er is daarbuiten voldoende potentieel!'





3 Vervoer over de weg

Goederenvervoer over de weg is een serieuze zaak. 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 - die in onze provincie überhaupt weinig voorkomen. Maar blijft dat ook zo als de Zeeuwse havens zijn voorzien van hypermoderne, omvangrijke containerterminals? En hoe denkt logistiek Zeeland eigenlijk over het klimaat op de Zeeuwse wegen?

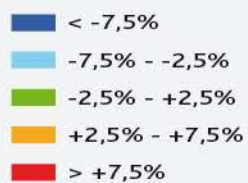
Fig. 18 | **Stromenkaart**
Vrachtvoertuigen per werkdag 2007



Bron: provincie Zeeland



Fig. 19 | **Ontwikkeling intensiteiten
vrachtverkeer in 2007**



Bron: provincie Zeeland

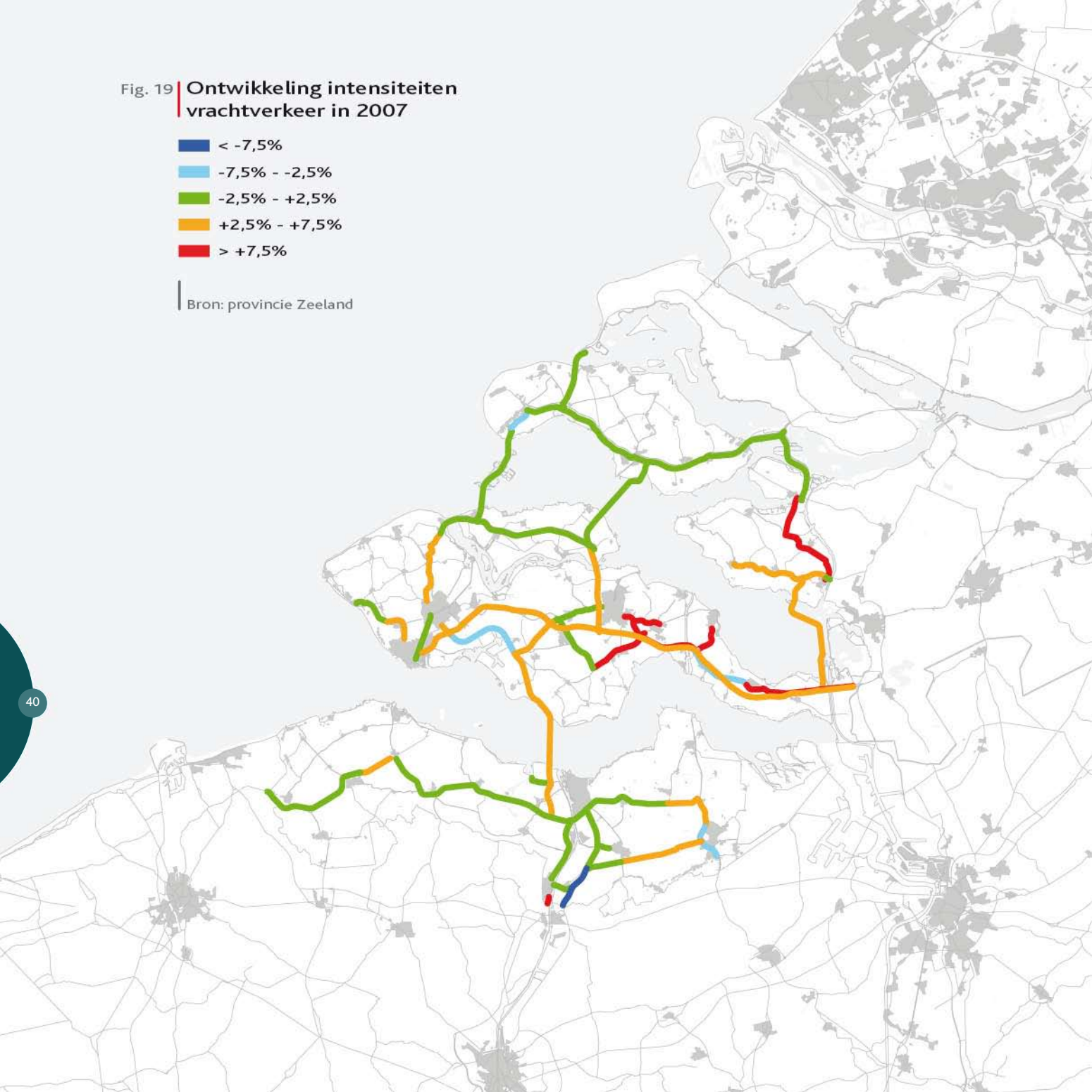
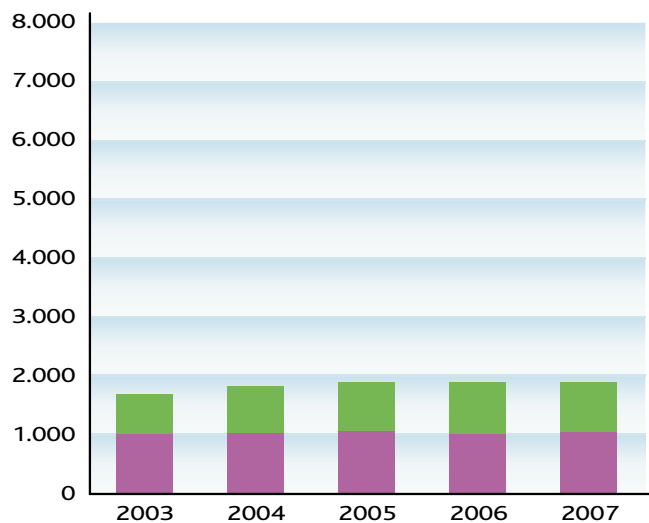
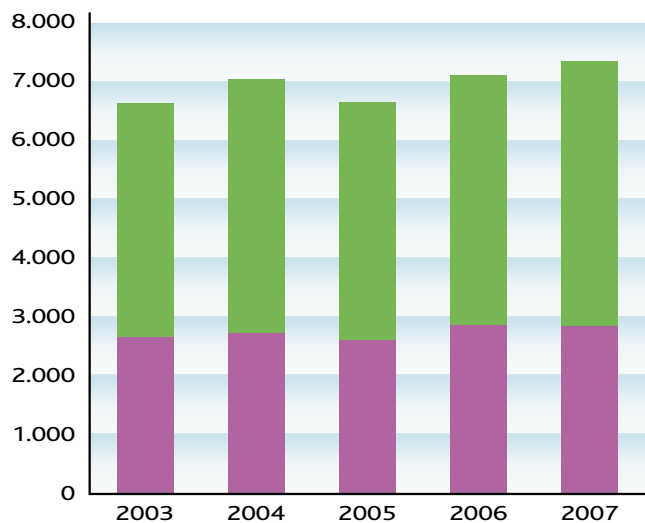


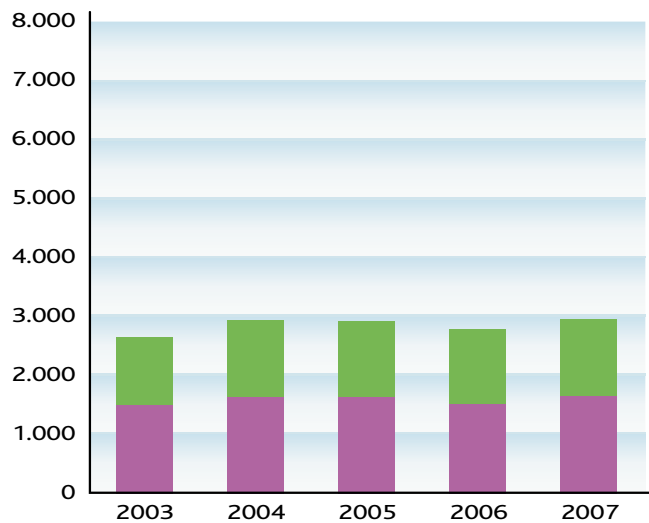
Fig. 20 | Ontwikkeling intensiteiten vrachtverkeer
2003 - 2007 per meetpunt



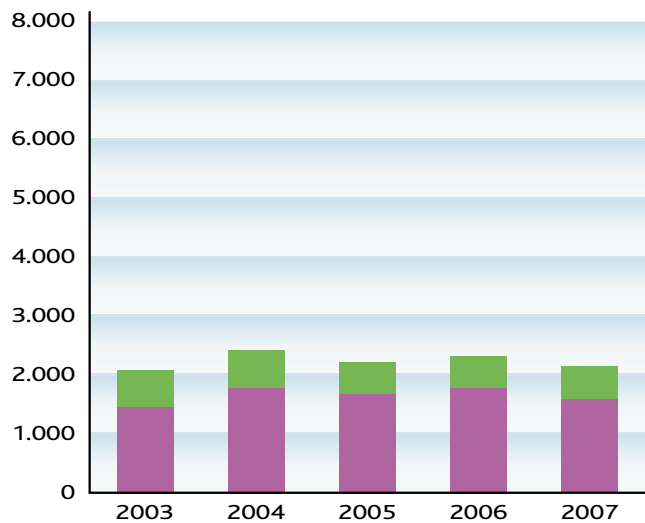
N256, ter hoogte van de Zeelandbrug



A58, ter hoogte van Rilland



N62, ter hoogte van Westerscheldetunnel



N62, ter hoogte van grensovergang met België



3.1 Kwaliteitsnet goederenvervoer verleidt vervoerders

Hoewel Zeeland momenteel bijna geen bereikbaarheidsproblemen kent, heeft de provincie toch een heus kwaliteitsnet voor het goederenvervoer vastgesteld. Hoewel dit kwaliteitsnet alle modaliteiten beslaat - dus naast weg ook spoor, water en buis - focussen we hier op het goederenvervoer per weg. Spoor, water en buis zijn nu eenmaal minder zichtbaar voor dagelijkse weggebruikers, terwijl vrachtwagens alom aanwezig zijn wanneer we ons verplaatsen.

De term 'kwaliteitsnet' suggereert een stelsel van wegen dat vrachtvervoerders méér kwaliteit biedt dan andere wegen. Tot op zekere hoogte is dat ook zo. Het kwaliteitsnet bestaat namelijk uit de vier meest gebruikte vrachtverkeerroutes in Zeeland: de A58, N62 (Sloweg-Westerscheldetunnel-Tractaatweg), N254 (Bernhardweg) en de N258 (Langeweg). Deze wegen vormen de verbindingen tussen de economische centra in Zeeland en de gebieden daarbuiten.

De intensiteit van het vrachtverkeer was een belangrijke factor bij opname van wegen in het kwaliteitsnet. Toch zijn er best wegen aanwijsbaar waar ook veel vrachtvoertuigen rijden, maar die geen deel uitmaken van het kwaliteitsnet. Dat komt omdat ze een natuurgebied doorsnijden, dichtbij of zelfs in een woonwijk liggen of milieu- en/of geluidhinder veroorzaken.

Het kwaliteitsnet is enerzijds bedoeld om het gebruik van 'geschikte' wegen te stimuleren en anderzijds om het aantal vrachtvoertuigen op 'ongeschikte' wegen te beperken. Hoewel vervoerders natuurlijk vrijheid houden om hun routekeuze te bepalen, tracht het kwaliteitsnet hen te verleiden tot gebruik van het net en daarmee tot het mijden van minder geschikte wegen. Dat laatste doen we overigens niet door 'vrachtwagentje te pesten', maar met doelgerichte investeringen in het kwaliteitsnet. Wel stroop en geen zijn dus. Tegelijkertijd heeft het kwaliteitsnet invloed op ruimtelijke ontwikkelingen. Zo worden er bij voorkeur geen nieuwe woonwijken langs de betrokken wegen gebouwd.

Opvallende afwezigen in het kwaliteitsnet - we draaien er niet omheen - zijn de N256 (Zeelandbrug) en de N59. Beide wegen voldoen aan de intensiteitscriteria (veel vrachtverkeer) waar het kwaliteitsnet in belangrijke mate op is gestoeld. Over deze wegen is lang gesteggeld, maar binnen de provincie is er uiteindelijk geen draagvlak voor opname in het kwaliteitsnet. Dit heeft alles te maken met de ongewenste doorsnijding van het belangrijke natuurgebied 'De Oosterschelde'. Niet voor niets steekt provincie Zeeland in op realisatie van de A4-zuid in het westen van Noord-Brabant.

Het huidige Zeeuwse kwaliteitsnet goederenvervoer kent op papier geen knelpunten. Aan het net is een normenkader gekoppeld, waarin de verhouding tussen intensiteit en capaciteit - de bekende I/C-verhouding - een belangrijk criterium is. En de huidige I/C-verhoudingen geven aan dat er nog geen files zijn.

Een manco is evenwel dat de lagere capaciteit die door bruggen en tunnels ontstaat, bij de bepaling van de I/C-verhoudingen niet is meegenomen. Elke ketting is zo sterk is als de zwakste schakel; we weten allemaal dat de brug bij Sluiskil veelvuldig openstaat en lange wachtrijen veroorzaakt. Het kwaliteitsnet is overigens nooit 'af': bijstellingen kunnen en zullen plaatsvinden. Zo is er op het gebied van intensiteiten gekeken naar de huidige situatie en is er nog geen rekening gehouden met prognoses voor de toekomst. >>>

>>> De ontwikkelingen die zich nu afspelen rond de N62, zoals verdubbeling van de Sloeweg en de tunnel Sluiskil, zijn in belangrijke mate ingegeven door het goederenvervoer. De eerlijkheid gebied wel te zeggen dat op het moment dat deze ontwikkelingen planmatig werden ingezet, het kwaliteitsnet nog niet was vastgesteld. Het beleid is dan ook niet 'om' met het kwaliteitsnet. Veeleer zijn de beleidskaders bepaald waarbinnen de verschillende deelontwikkelingen passen.

Tot slot kijken we toch nog even naar de invloed van het kwaliteitsnet op de binnenvaart. In steden als Goes en Middelburg zijn keuzes gemaakt ten faveure van de recreatievaart en realisatie van woningen. Overwogen wordt daarom of er ergens een nieuwe binnenhaven kan worden gerealiseerd. Omdat het kanaal door Zuid-Beveland deel uitmaakt van het kwaliteitsnet voor de scheepvaart, ligt situering van een nieuwe binnenhaven bij de Schorebrug voor de hand. Besluiten zijn hierover echter nog niet genomen.





3.2 Goederenvervoer over de weg:

'Als wij niet kunnen functioneren, staat alles stil'

Vrijwel altijd zijn het de (weg)beheerders die aan het woord zijn als het gaat over de inrichting van de wegen in Zeeland. Minder vaak horen we wat professionele gebruikers, zoals de transportbedrijven, hiervan vinden. Daarom gaan we op bezoek bij Krijn Wielemaker, één van de directeur-eigenaren van familiebedrijf Wielemaker BV in Middelburg.

Transportbedrijven zijn er in alle soorten en maten. Wat voor bedrijf is Wielemaker BV?

'Wij werken voornamelijk voor opdrachtgevers in onze directe omgeving. Zeeland dus. En voor wie dat nog niet weet - Zeeland is een lastig gebied. Als je met de passer op de kaart een cirkel trekt rond onze vestigingsplaats Middelburg, dan blijkt een groot deel van ons werkgebied letterlijk in het water te vallen. Je moet in dit gebied daarom specialist zijn - en dat zijn wij bij uitstek.'

'Binnen het goederenvervoer over de weg kent ons bedrijf specialisaties in vier deelmarkten:

- regionale afvalverwijdering (inzameling en transport);
- inzet van voertuigen die voorzien zijn van zware hydraulische laad- en loskranen;
- inzet van trekker-opleggercombinaties;
- vervoer en opslag van strandhuisjes.

Daarnaast verhuren we ook nog eens circa 16.000 m² opslagruimte hier op Arnestein.'

'De onderneming bestaat al sinds 1916 en we hebben momenteel 70 medewerkers in dienst. Wij streven altijd naar continuïteit en kwaliteit. En rendement is een essentiële voorwaarde om dat te bereiken. Groei is dus voor ons geen doel op zich. Dat er toch sprake is van een natuurlijke groei, ervaren we als een bevestiging dat we kennelijk nog steeds de juiste koers volgen. Het gaat goed met ons bedrijf.'

>>>

Wat is jullie 'geheim'?

'Uitstekend personeel en kwaliteitsmaterieel. Onze gespecialiseerde voertuigen ontwikkelen we zelf. Dat doen we op basis van signalen die we uit de markt krijgen. Wij hechten daarom nogal aan goede contacten met leveranciers en opdrachtgevers. Dat lukt goed, onder meer door over de schouder van de klant mee te kijken. Die kunnen we zo goed adviseren en anderzijds kunnen wij tijdig ons wagenpark aanpassen. Toch blijft de bemensing van onze werkzaamheden minstens zo belangrijk. Al maak je nog zo'n mooi product, als het niet op de juiste tijd, op de juiste plaats en in een goede conditie wordt afgeleverd, dan doe je geen zaken. Goed personeel is net zo onmisbaar als het beste materieel.'

Is Zeeland het ideale gebied, zo zonder files?

'Toereikende infrastructuur is een randvoorwaarde om economische ontwikkeling op gang te kunnen brengen. Nederland - en Zeeland in het bijzonder - is evenwel té zuinig met de aanleg van nieuwe infra. In andere landen is dat anders. We vinden het allemaal normaal dat er verse sla bij de groenteboer ligt en dat de schoenenwinkel zijn voorraad op peil heeft. Maar extra asfalt - dat dan weer niet. Kijk, als wij als goederenvervoerders niet kunnen functioneren, dan staat alles stil. Als er zich nu een incident voordoet - een hoogspanningskabel over de A58, ik noem maar wat - dan ligt de hele boel plat. Er zit in Zeeland weinig of geen reserve in het wegennet.'

'Verder constateer ik dat onze voertuigen in Zeeuws-Vlaanderen twee keer zo vaak nieuwe voorbanden nodig hebben dan boven de Westerschelde. Hoe dat komt? Zeeuws-Vlaanderen is in het kader van "Duurzaam Veilig" vol gelegd met rotondes. Veilig? Zeker. Maar duurzaam? Zorgen al die rotondes niet voor veel meer fijnstof, met al dat afremmen en weer optrekken?'

'En als ik dan toch bezig ben, wil ik ook nog wel iets kwijt over de Braakman. Dat gezeur over het omhalen van een paar bomen om aldaar de weg aan te kunnen passen, daar snapt toch geen mens iets van?'

Welke knelpunten in het wegennet moeten als eerste worden opgelost?

'Wat mij betreft worden zo snel mogelijk de bloktijden aangepast voor de kanaalbruggen op Walcheren. Die bruggen staan nu echt veel te vaak open. Het is te gek voor woorden dat het wegverkeer, waaronder wij als beroepsvervoerders, van McDonalds tot St. Laurens en terug in de rij staat, omdat er wat mensen zijn die voor hun plezier door het kanaal varen. De economische schade is enorm. En bovendien, stilstaand verkeer is net zo vervuilend als rijdend verkeer.'

'Verder mogen ze in Goes met spoed iets doen aan de spoorwegovergangen. Er is een enorme behoefte om over tenminste één ongelijkvloerse spoorkruising te beschikken.'

'Weet je wat ik zo merkwaardig vind? Gemeenten bouwen wel nieuwe stadskantoren, maar als je kijkt naar de bereikbaarheid... Dat zelfde geld had ook besteed kunnen worden aan het opheffen van knelpunten in de infrastructuur? Volgens mij is het probleem dat er teveel verschillende wegbeheerders zijn. Er is behoefte aan meer samenhang. Er zou één partij moeten zijn - een autoriteit die zegt: en zó gaan we het doen. Nu wordt de bal teveel heen en weer gespeeld.'



Hoe innovierend is het wegvervoer de voorbije jaren geweest?

'Nederland heeft één van de mooiste wagenparken van Europa. Nieuwe voertuigen waarin wordt geïnvesteerd zijn altijd naar de laatste stand van de techniek. Verder zorgt de uitrusting van alle voertuigen met boordcomputers en dergelijke natuurlijk voor een optimale inzet en veel gemak. We kunnen nu precies zien waar onze voertuigen zijn. En chauffeurs krijgen via het systeem ook routenavigatie.'

Welke kansen zie je voor de toekomst?

'De realisatie van containerterminals in Vlissingen-Oost biedt zondermeer mogelijkheden. Die hebben we nodig voor de werkgelegenheid en bovendien bieden die terminals veel spin off aan andere bedrijven. Daarin schuilt echter meteen ook een risico. Ik houd er rekening mee dat er straks zoveel containers over de weg worden vervoerd, dat er op de A58 vertragingen kunnen ontstaan. En de Sloeweg zit nu al aan z'n praktische capaciteit.'

'Extra infrastructuur, en dan met name alternatieve routes, is belangrijk; een must voor bedrijven om goed te kunnen blijven functioneren. Wat ik dan jammer vind is dat als er asfalt bij moet, veel mensen beginnen te steigeren. Dan komt voor een deel omdat infrastructuur die niet meer voldoet of die niet meer nodig is, zelden wordt verwijderd. Dat zou in mijn ogen wel moeten kunnen: economisch belangrijke wegen opwaarderen en tegelijkertijd betekenisloze wegen elders opruimen. Dan hoeft er per saldo niet altijd sprake te zijn van meer asfalt.'

'Ik ben overigens ook fervent voorstander van de kilometerbeprijzing. Tenminste, zolang de opbrengsten daadwerkelijk leiden tot investeringen in wegen en we tolsystemen in Europees verband harmoniseren. We hebben nu de T-tag voor de Westerscheldetunnel, de OBU voor de Maut in Duitsland en weer een ander pasje voor de péage in Frankrijk. Over die péage gesproken, weet je hoe het komt dat de péage zo goed doorrijdt? Omdat er zo weinig afslagen zijn. De A58 heeft in mijn ogen veel te veel afslagen. Hoe minder aansluitingen, hoe rustiger het wegbeeld. Maar dan moet we het onderliggend wegennet wel opwaarderen, net zoals dat op veel plekken in Frankrijk al het geval is.'

Hoe problematisch zijn de almaar stijgende brandstofprijzen voor de sector?

'De stijgende prijzen zijn kenmerkend voor schaarser wordende producten. Normaal gesproken passen wij één keer per jaar de transporttarieven aan. Bij hoge uitzondering werden we daar per 1 juli 2008 tussentijds nogmaals toe gedwongen; afhankelijk van het soort transport neemt de component brandstof namelijk 19 tot 24% van de totale kosten in beslag. Wij streven naar een brandstofclausule op al onze transporttarieven, om zo ons rendement minder afhankelijk te maken van de brandstofprijzen. Dat past binnen onze strategie om kwaliteit en continuïteit te kunnen blijven bieden.'

'Toch is er voor de maatschappelijk belangrijke functie die het beroepsgoederenvervoer over de weg vervult, ook flankerend overheidsbeleid nodig. Nóg krachtiger signalen dat er werk wordt gemaakt van knelpunten in de infrastructuur en consequent beleid ten aanzien van alternatieve brandstoffen zijn welkom.'







4 Vervoer over spoor en via buisleidingen

Goederenvervoer over spoor en via buisleidingen is een bijzonder 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. Waar gaat het heen? En kan ons spoornet een onstuimige groei van het aantal goederentreinen eigenlijk wel aan?

Fig. 21 | **Buisleidingen
2007**

- Aardgas
- Brandstof
- Defensie
- Dieseline
- Ethylene
- Nafta
- Propylene
- Ruwe olie
- Stikstof
- Zuurstof

Bron: provincie Zeeland











4.1 Zonnige toekomst voor Zeeuws spoor

Goederenvervoer per trein wordt in Nederland steeds omvangrijker. Dat geldt niet alleen voor het vervoer zelf, maar ook voor de vervoerbedrijven. Met een marktaandeel van zo'n 60 tot 70% is DB Schenker (voorheen Railion) de belangrijkste goederenvervoerder op het Nederlandse spoor. 'Omdat wij onderdeel zijn van Deutsche Bahn, kunnen we in eigen regie vervoer aanbieden in veel Europese landen. En dan heb ik het zowel over de charter cargo als over de unit cargo.*' Aan het woord is Kees Hoving, key-account manager bij Railion.

Wat doet de key-account manager bij DB Schenker?

'Om het ordinair te zeggen: ik ben er om te verkopen. Om vervoer binnen te halen. Ik doe de verkopen in heel Nederland voor bepaalde marktsegmenten. Mijn focus ligt op hout, papier en cellulose. Daarnaast doe ik - dat zou tijdelijk zijn, maar inmiddels doe ik het al een paar jaar - ook de automarkt, de automotive. De Cobelfret in Vlissingen bijvoorbeeld. Dat is het wel zo ongeveer. En de Agribulk, die doe ik ook nog. Mijn functie reikt overigens verder dan verkopen alleen. Zo ben ik namens de firma ook het aanspreekpunt voor de klant. Dan moet je denken aan het oplossen van eventuele problemen, aftersales, de hele reute-meteut.'

>>>

Hoe bent u verbonden met Zeeland?

'Binnen onze onderneming ben ik het regionaal contactpunt voor Zeeland. Ik heb met Zeeland Seaports van doen, zit in het logistiek platform in Zeeland en onderhoud contacten met de Kamer van Koophandel en de provincie. We zitten nog wel eens bij besprekingen met Karla Peijs. Er zijn overigens ook andere collega's die met Zeeland te maken hebben, met name in Vlissingen. Ikzelf kom veel bij Verbrugge, terwijl anderen die "chemie" doen veel bij Vopak over de vloer komen. Maar in principe ben ik degene die de politieke contacten onderhoudt.'

Hoeveel goederentreinen rijdt u wekelijks op de Zeeuwse lijn?

'Er rijden wekelijks minimaal tien autotreinen naar Cobelfret. En we rijden drie unit cargo-treinen per dag, volgens mij, en die treinen rijden natuurlijk ook weer terug. Al met al kom ik als ik snel reken op vijftig goederentreinen per week, dat zijn er dus zo'n tien per dag.'

Kent het Zeeuwse spoor knelpunten?

'Nou, er zijn knelpunten zat. Het belangrijkste knelpunt is nagenoeg opgeheven door de aanleg van de nieuwe Sloelijn in combinatie met de elektrificatie die daar bij hoort. Maar in de huidige situatie rijden we nog steeds dwars door een aantal gemeenten heen. En dat vindt men niet prettig. Ik kan me daar ook wel wat bij voorstellen hoor. Ze rijden er, bij wijze van spreken, over de stoep langs de woning met wagonladingen propaan en butaan.'

'Een ander punt vormt de geluidhinder bij het remmen. Daar weten ze bij Zeeland Seaports alles van. Daar worden nu allerlei maatregelen tegen genomen, zoals andere remblokken. Maar om nou het hele wagenpark in Europa aan te passen, dat is niet eenvoudig en bovendien weinig zinvol als het alleen op de Zeeuwse lijn speelt. Kijk, onze autotreinen rijden op en neer naar Zeeland - dat snijdt hout. Maar andere treinen rijden door heel Europa. Het is dan maar de vraag of die specifieke, geluidsoverlast bezorgende wagen de komende tien jaar überhaupt nog in Zeeland komt.'

'Voorts komen er gaandeweg ook steeds meer concurrenten op het spoor, ook in het Sloe. Die hebben ook capaciteit nodig. Iets waar al wat langer over wordt gesproken. Dan hebben we het met name over de Sloeboog, de aftakking bij Markiezaat richting Antwerpen. Die staat hoog op de verlanglijst van mij en van Zeeland Seaports.'

Gaat de Sloeboog er komen denkt u?

'Ik denk zelf wel van wel, maar het is natuurlijk de vraag op welke termijn. Kijk, het is relatief maar een kort stukje langs de A4. Zodra je de grens over gaat richting België, loop je al meteen op de havenlijnen aan van Antwerpen. Daar ligt al spoor, dus je hebt het eigenlijk over een tracé van ongeveer vijf tot tien kilometer. Met een niet al te wilde investering kunnen we op die manier heel wat creëren.'

'Binnen de Europese Unie en in Nederland leeft de wens om de modal split zó te veranderen dat er meer goederenvervoer naar water en spoor gaat. Dat leidt natuurlijk tot de behoefte aan capaciteitsuitbreiding van het spoor. Eén van de gedachten achter de Sloeboog is dat als de IJzeren Rijn er komt, we een alternatieve en goede verbinding naar Duitsland beschikbaar hebben.'



In hoeverre heeft Zeeland iets aan de Betuweroute?

'In de huidige situatie is de Brabanneroute eigenlijk de meest logische. Toch zullen er om allerlei redenen steeds meer treinen via de Betuweroute rijden. De Betuweroute biedt tijdswinst, omdat passagierstreinen er ontbreken en goederenvervoer dus niet "aan de kant" moet. Dat komt de gemiddelde snelheid van het goederenvervoer sterk ten goede. Toch zal de Brabanneroute ook in de toekomst van belang blijven voor de haven van Vlissingen. Enerzijds omdat bestemmingen in Midden en Zuid Duitsland nu eenmaal sneller bereikt worden via de grensovergang Venlo. Anderzijds omdat een goede omleidingroute nodig is voor het geval de Betuweroute buiten dienst is.'

Hoe zit het eigenlijk met het spoor in Zeeuws-Vlaanderen?

'In Terneuzen wordt naar een oplossing gezocht voor de rechteroever, de oostkant van het kanaal Gent-Terneuzen. Nu loopt het spoor aan de westkant, terwijl er bedrijven aan de oostkant zitten. Ook de Axelse vlakte zit aan de oostkant. Als je kijkt hoever de Axelse vlakte doorloopt, zit je alweer vlakbij Zelzate in België. Ik ben er zelf altijd voorstander van geweest om ook daar een verbinding te maken. Er wordt nu bij Sluiskil een tunnel gemaakt voor het autoverkeer, maar waarom niet ook voor de trein? Een brug blijft kwetsbaar; er hoeft maar één schip tegenaan te varen en zo'n brug ligt er tijdenlang uit. Dat betekent voor bedrijven als Verbrugge of OVET dat ze niet meer bediend kunnen worden. Dat moeten we niet willen.'

Doet zich op het spoor, net als in de scheepvaart, ook schaalvergroting voor?

'In principe wel. Ook op het spoor vindt technische ontwikkeling plaats: de draaglast van wagons gaat omhoog en de trekkracht van locomotieven wordt groter. Alleen de lengte legt beperkingen op: als we aan de kant moeten mogen we bijvoorbeeld maximaal 600 meter treinlengte hebben in verband met de omrijdsporen. Gewicht maakt niet zoveel uit - zetten we er gewoon extra locs voor. Schaalvergroting is er dus zeker wel, maar verdere uitbreiding stuit vaak op infrastructurele consequenties.'

Een pakkende afsluiter?

'Er ligt een mooie toekomst in het verschiets voor de Zeeuwse haven en het Zeeuwse spoor. En als het goed is hoor je van de binnenvaart dezelfde geluiden. Er zijn meer dan voldoende redenen om positief naar de toekomst te kijken. Ik ben dus positief. Wij zijn blij met Zeeland. Ik hoop dat Zeeland ook blij is met ons!'

* Goederentreintransporten volgens het 'charter cargo'-principe vinden plaats tussen klanten op verschillende locaties waarbij de trein in zijn geheel, dus zonder rangeren onderweg, wordt verplaatst.

Bij 'unit cargo'-wagontransporten vervoeren we eenheden van minder dan één trein. Losse wagons worden opgepikt en verzameld op een hoofdrangeerstation zo dicht mogelijk bij de bestemming. Daar worden de wagons verdeeld over verschillende treinen om vervolgens bij de klant te worden bezorgd.





Colofon

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

Provincie Zeeland

Wim Kant

E-mail 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

Steven Hoven, Rijkswaterstaat Zeeland

Wim Kant, Provincie Zeeland

Frans Pouwer, Provincie Zeeland

Kees Schefferlie, Rijkswaterstaat Zeeland

Joep Stortelder, Groen Licht Verkeersadviezen

Floris Visser, Groen Licht Verkeersadviezen

Redactie

Groen Licht Verkeersadviezen, Tilburg

Fotografie

Ronald van der Horst, Den Haag

Mechteld Jansen, Middelburg

Rijkswaterstaat Zeeland

en diverse andere bij deze uitgave betrokkenen personen en instanties

Eindredactie, vormgeving en productie

BernardsIVisser 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



Zeeland Seaports
Port Authority



KAMER VAN KOOPHANDEL
ZUIDWEST-NEDERLAND

