



Logistieke kansen in de Zeeuwse Delta

Logistieke kansen in de Zeeuwse Delta

Zeeland leeft met water



Inleiding

Zeeland heeft wat met water. Het water heeft de provincie en haar inwoners gevormd. In ruimtelijke zin: van oorsprong een eilandenrijk. Maar ook in de volksaard zien we het water terug: doorzettingsvermogen, een zekere koppigheid, maar ook relativiteitszin en het besef dat er altijd een overkant is. Het water heeft de regio rijkdom en welvaart gebracht en tegelijkertijd het gebied meermalen op de proef gesteld. Het water heeft ook belangrijke economische parels van de regio gevormd: visserij, een unieke kust en meerdere havens.

In deze brochure staan de havenactiviteiten in Zeeland en een iets breder (delta)gebied centraal. We plaatsen die tegen de achtergrond van de regionale economie. Haven- en havengebonden activiteiten zijn immers geen doel op zich, maar moeten bijdragen aan een sterke en duurzame economie met voldoende ontplooiingsmogelijkheden voor de inwoners, nu en in de toekomst.

Zeeland in ruimtelijk-economisch perspectief

Vanuit ruimtelijk perspectief is Zeeland – afhankelijk van de mate van ‘inzoomen’ – op diverse manieren met haar omgeving verbonden. Van oudsher is de oriëntatie zuidelijk van de Westerschelde gericht op Vlaanderen. Dit komt over en weer tot uiting door de vele (familie)relaties, grensarbeiders, het kooptoeisme en het gebruik van de gezondheidszorg. Met Gent is er een bijzondere (economische) relatie door het kanaal Gent-Terneuzen. Ten noorden van de Schelde zijn Vlissingen en Middelburg een zekere eenheid, met bovengemeentelijke samenwerking. Op een nog grotere schaal is Zeeland onderdeel van de Rijn-Schelde delta, die ook Rotterdam en Antwerpen omvat. Binnen Europa is dit gebied een vooraanstaande concentratie van maritieme en industriële bedrijvigheid, waarbij Groot-Rijnmond dominant is.

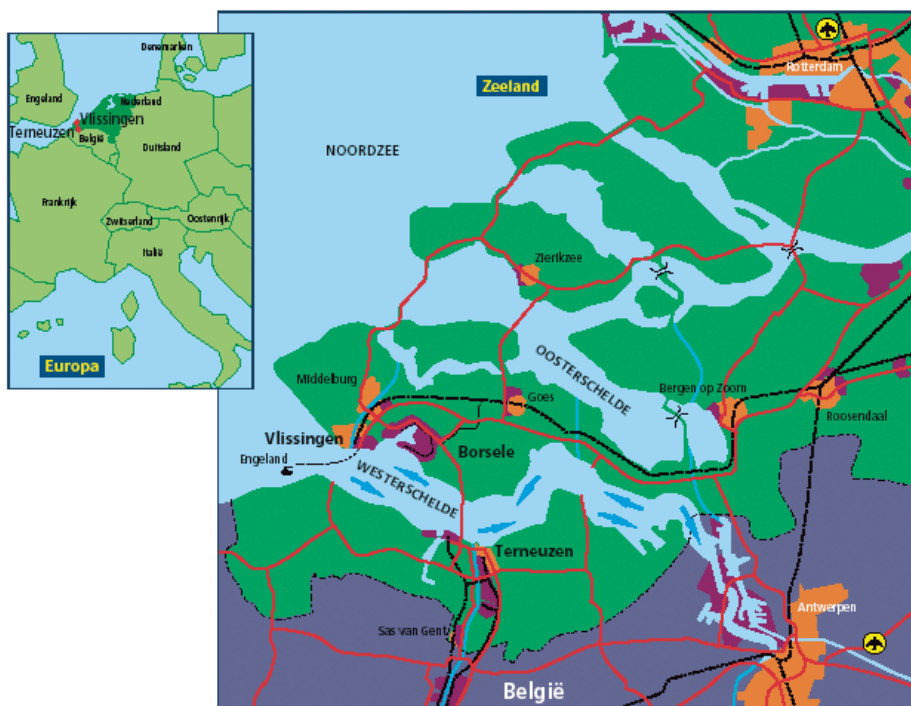
Laten we Rotterdam en directe omgeving even buiten beschouwing, dan zien we in Zuidwest-Nederland drie economische kernen.

- De Noord-Zuid zones in West-Brabant langs de snelwegen A4, A16/17, A27, via het Schelde-Rijn kanaal, via het spoor met Breda als centrum en HSL-shuttle. Het industrie- en havengebied Moerdijk is daarbinnen een belangrijke schakel.

- De West-Oostzone, beginnend bij de Westerschelde (Vlissingen/Terneuzen) en aan de oostzijde kruisend met de bovengenoemde Noord-Zuid zone (Moerdijk, A16) en verder via Tilburg, Venlo, Duisburg.

- De kustzone bestaande uit de Zeeuwse kust en de Deltawateren (Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren en Schouwen) met een toeristisch-recreatief accent.

In de eerste twee genoemde economische zones zit een aanzienlijk aantal grote, internationaal opererende multinationals in de procesindustrie en logistieke dienstverleners.



Bron: Zeeland Seaports.



Zeeland is economisch gezien geen hoogvlieger

Kerncijfers van de Zeeuwse economie (2005)

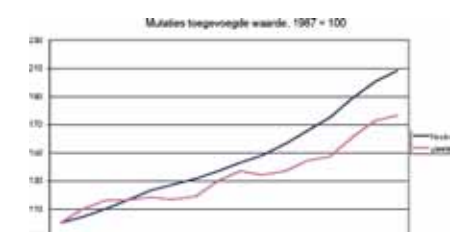
	Zeeuws Vlaanderen	Overig Zeeland	West Brabant	Groot Rijnmond	Nederland
Bevolking:	107.849	272.129	606.436	1.361.790	16.305.526
aandeel regio/Nederland	0,7%	1,7%	3,7%	8,4%	100,0%
Grijze druk (65+ als % 15-64) jaar [%]	28,2	25,1	21,4	20,9	20,8
Gem. Huishoudinkomen (€ 1000)	29,2	28,8	29,8	28,1	29,2
Vestigingen	7.419	19.221	34.109	50.347	906.544
aandeel regio/Nederland	0,8%	2,1%	3,8%	5,6%	100,0%
Banen	48.588	118.109	275.751	563.360	7.441.596
aandeel regio/Nederland	0,7%	1,6%	3,7%	7,6%	100,0%
Werkloosheid(%)	6,0%	6,0%	6,2%	7,5%	6,6%
BBP (2003, min euro)	3664	6370	19574	41486	476349
aandeel regio/Nederland	0,8%	1,3%	4,1%	8,7%	100,0%

Bron: CBS, bewerking Rabobank Nederland

Zeeland kent veel kwaliteiten, maar heeft een bescheiden economisch profiel. In het jaarlijkse onderzoek van Rabobank Nederland naar het economische presteren van de Nederlandse regio's¹ scoort Zeeland stevast onder het landelijke gemiddelde. Dit doet zich vooral voor op het punt van de economische kracht, lees: de economische structuur. Deze laat zowel op het punt van de sectorstructuur (de verdeling van de werkgelegenheid over sterke en minder sterke sectoren) als de bedrijvendynamiek (vernieuwing en verjonging van het bedrijfsleven) tegenvallende scores zien. Ook de economische groei scoort ondergemiddeld, al variëren de prestaties van jaar tot jaar enigszins, met name in Zeeuws-Vlaanderen.

Ook andere bronnen wijzen op een relatief laag en achterblijvend groeipad. Cijfers van het CBS over een langere termijn tonen aan dat Zeeland zowel in termen van werkgelegenheid als toegevoegde waarde steeds iets achter blijft. Over een langere periode gezien, levert dit een duidelijke en steeds grotere achterstand op.

In de periode 2002-2005 is er weinig verandering opgetreden in deze achterstand. De indruk bestaat dat dit eerder aan de laagconjunctuur van de Nederlandse economie als geheel is te wijten, dan aan de Zeeuwse economie zelf. Tussen 2001 en 2003 heeft Zeeland weliswaar iets kunnen inlopen, maar vanaf 2004 tonen de ontwikkelingen weer een divergerend patroon.

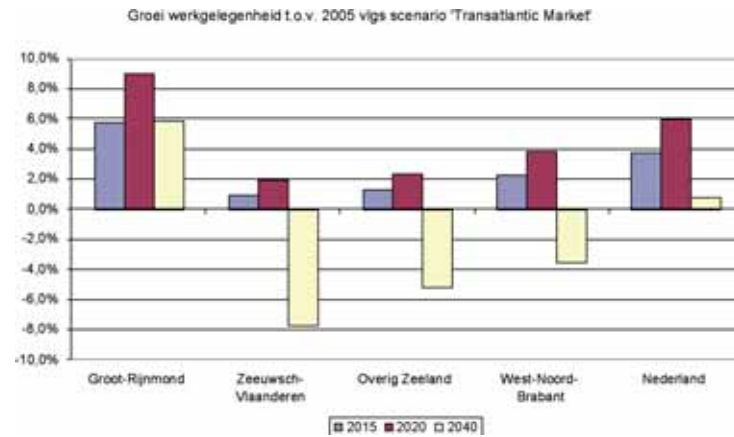


Bron: CBS

¹ Zie www.rabobankgroep.nl/provinciestudies

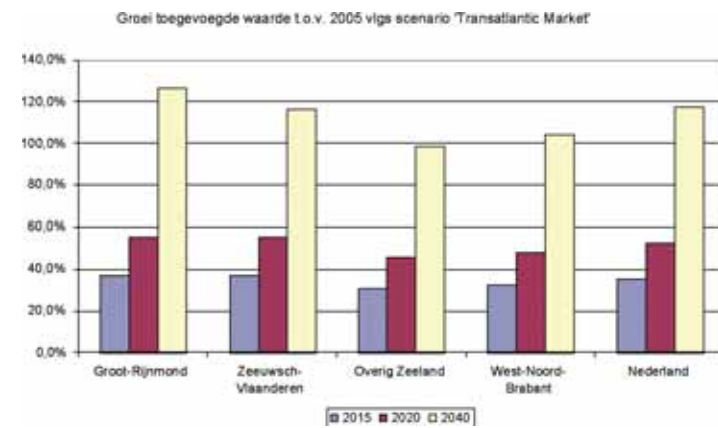
Sterke buren verhullen de economische zwakheden van Zeeland

De toekomstige voorspellingen op dit punt geen trendbreuk. Een doorrekening van de modellen van het Centraal Planbureau voor de (middel)lange termijn² laten eveneens een achterblijvende ontwikkeling van de regionale werkgelegenheid en toegevoegde waarde zien. De voortgaande verdienstelijking van onze economie, die gepaard gaat met een krimpend belang van maaksectoren, zoals bepaalde delen van de industrie en de agrarische sector, zijn gegeven de structuur van de Zeeuwse economie geen gunstig uitgangspunt voor de regio.



Bron: Centraal Planbureau, bewerking Rabobank Nederland

De werkgelegenheidsgroei voor Zeeland zal naar verwachting – en gegeven de veronderstellingen – zeer bescheiden zijn en op termijn zelfs negatief. Met name Zeeuws-Vlaanderen, waar momenteel verhoudingsgewijs veel banen in de industrie zijn te vinden, wordt hiermee op de lange termijn geconfronteerd. Overigens zal deze ontwikkeling er niet 'automatisch' toe leiden, dat de werkloosheid in de regio's met krimp van de werkgelegenheid toeneemt. Voor de periode tot 2020 zal in Overig Zeeland de ontwikkeling van de beroepsbevolking (hier gedefinieerd als de leeftijdsklasse 15-65 jaar) in een min of meer gelijk tempo ontwikkelen (banen +2,4%, beroepsbevolking +2,2%). Voor Zeeuws-Vlaanderen lopen de ontwikkelingen in deze periode naar verwachting meer uiteen (banen +1,9%, beroepsbevolking -4,7%). In Zeeuws-Vlaanderen zal daarmee sprake zijn van een toenemende krapte op de arbeidsmarkt.



Bron: Centraal Planbureau, bewerking Rabobank Nederland

Als we naar de prognoses voor de toegevoegde waarde kijken, ligt het beeld iets genuanceerder. In de gehanteerde modellen is een relatief sterke stijging van de toegevoegde waarde en arbeidsproductiviteit in de procesindustrie voorzien. Als gevolg daarvan zal de ontwikkeling van de toegevoegde waarde in Zeeuws-Vlaanderen op de lange termijn zelfs iets hoger liggen dan landelijk. Overig Zeeland staat vanuit deze optiek gezien op achterstand.



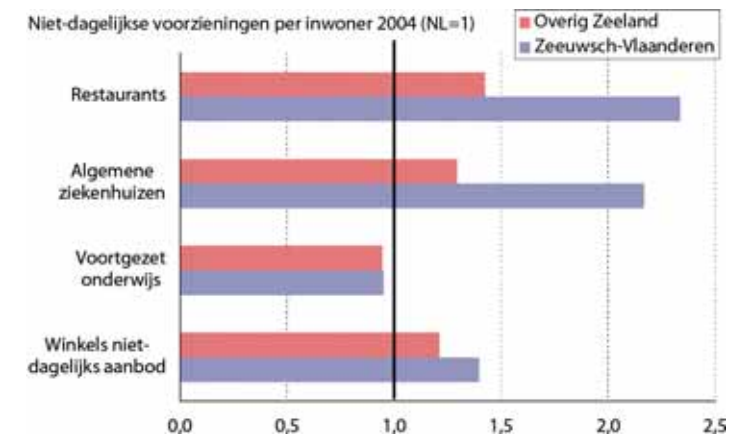
² Centraal Planbureau: Vier vergezichten op Nederland.

Het zegt iets van Zeeland dat de achterblijvende groeicijfers zich niet in algemeen zichtbare economische problemen vertalen. De werkloosheid ligt zelfs onder de landelijke cijfers (zie kerngegevens). Het gemiddeld besteedbaar inkomen per huishouden wijkt weinig van het landelijke gemiddelde af. Er is nauwelijks sprake van probleemgebieden met de daarbij behorende concentratie van kansarmen op de arbeidsmarkt en de maatschappij in het algemeen. De grootstedelijke problematiek gaat vrijwel geheel aan de provincie voorbij. Ondanks de geringe bevolkingsomvang en geringe bevolkingsdichtheid is het voorzieningenniveau in het algemeen nog geen groot zorgpunt, hoewel in kleinere dorpen de situatie nijpender is en zonder extra maatregelen verder zal verslechteren.

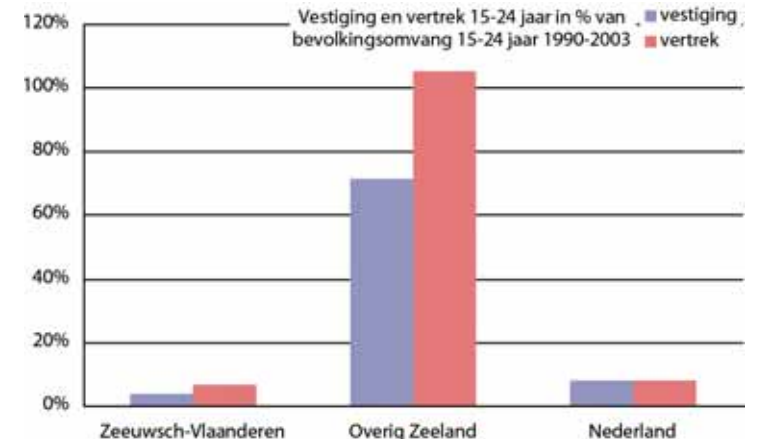
Op een iets grotere regionale schaal beschouwd, profiteert Zeeland duidelijk van haar sterke burens. Het noordelijk gelegen Groot-Rijnmond is een economische zwaargewicht met uitstraling naar het Zeeuwse. Hoewel deze regio ook haar problematiek kent – de haven en de daaraan gerelateerde bedrijvigheid is relatief gevoelig voor conjuncturele ontwikkelingen en delen van de regio staan voor een ingrijpende sociaal-maatschappelijke herstructurering – is zij ook voor Zeeland een factor van betekenis: relatief veel Zeeuwen vinden er werk. Dagelijks pendelen ca 4.700 Zeeuwen voor hun werk naar Groot-Rijnmond. Het oostelijk van Zeeland gelegen West-Brabant behoort inmiddels tot de economische kernzone van Nederland. Deze regio profiteert duidelijk van haar strategische ligging aan belangrijke transportassen die haar aantrekkelijk maken voor bedrijfsvestiging en kent steden met aanzienlijke economische concentraties. Het belang van West-Brabant voor de Zeeuwse economie blijkt ook uit de omvangrijke pendel-stroom vanuit Zeeland: 6.100 personen.

De sociale problematiek van Zeeland ligt begrijpelijkerwijs in dezelfde lijn als de economische. Ook hier geldt: geen hoge nood of acute knelpunten, maar sluipende ontwikkelingen die op de langere termijn zichtbaar, maar dan ook onherstelbaar zijn. De bevolking is bijvoorbeeld relatief 'grijs' (zie ook tabel met kerncijfers) en met name jongvolwassenen verlaten de provincie vanwege scholing of werk.

Ook vanuit deze optiek gezien, is het noodzakelijk dat de Zeeuwse economie in beweging blijft.



Bron: Rabobank Nederland o.b.v. diverse bronnen



Zeeland heeft kansen. Voor een belangrijk deel zijn deze te ontleen aan de kernkwaliteiten waarover Zeeland beschikt. Daarbij valt te denken aan natuur (groen en blauw), rust en ruimte, waarden die in toenemende mate vooruitzichten bieden op een duurzame ontwikkeling. Toerisme en recreatie zijn onlosmakelijk daarmee verbonden en deze activiteiten kunnen binnen de regio op een kwalitatief hoogwaardig niveau worden doorontwikkeld.

Een ander ontwikkelingspotentieel zit bij de hoogwaardige industrie, die in Zeeuws-Vlaanderen is geconcentreerd. Het hier aanwezige industriecomplex is wereldspeler op meerdere markten en dankzij het kapitaalintensieve karakter en de inzet van hooggekwalificeerde medewerkers aan de regio gebonden. Voorts zijn er vrij concrete plannen voor de vestiging van glastuinbouw in de Kanaalzone. Er worden nu (planologische) voorbereidingen getroffen om ca 300 ha glastuinbouw te realiseren aan de oostkant van het Kanaal naast het industrieterrein De Axelse Vlake. Door de kunstmestfabriek Yara wordt CO² en goedkope energie geleverd.

Glastuinders uit het Westland hebben hiervoor serieuze belangstelling. Als alle 300 ha gerealiseerd is, levert dit naar verwachting zeker 1000 arbeidsplaatsen op.

De potentiële woonfunctie van de regio is een ander interessant speerpunt. In toenemende mate kiezen vooral hoogopgeleiden en koopkrachtigen voor een onderscheidende woonlocatie. Als 'rustige enclave' binnen de Randstad kan Zeeland op dit punt veel bieden. Het gegeven dat hoogopgeleiden steeds minder aan een vaste werkplek verbonden zijn, speelt hierbij ook een rol. In dit kader mogen ook de kansen van Zeeland in de zorg- en wellness sector niet onvermeld blijven.

Kernkwaliteiten

Zeeland biedt kansen

Sterkten

- toeristisch product gericht op met name de kust
- goed geoutilleerde havens met ruimte en enkele krachtige bedrijven
- kwaliteit leefomgeving (rust, ruimte en water)
- ligging tussen grootstedelijke gebieden
- traditie/kennis landbouw en visserij

Zwakten

- weinig innovatie/weinig tot geringe afzet MKB buiten Zeeland
- enkele bedrijven in haven staan onder druk
- onvoldoende fysieke ruimte voor toerisme en kwaliteit ondernemerschap
- onduidelijk profiel toerisme buiten de kuststreek
- onbekendheid kwaliteiten Zeeland elders in Nederland
- geen draagvlak/organisatiestructuur voor vernieuwende/grote projecten
- enkele onderdelen landbouw en visserij hebben het moeilijk vanwege regelgeving en/of buitenlandse concurrentie

Kansen

- uitbouw kwaliteit toeristisch product (ruimte voor accommodaties, kwaliteit ondernemerschap)
- uitbouw havens met containers en value added logistics
- nieuwe teelten in landbouw en visserij (aquacultuur) en aandacht voor versketens
- zorgeconomie
- woonmigratie als economische factor
- innovatie MKB en benutting ICT-infrastructuur

Bedreigingen

- onvoldoende ruimte voor ontwikkeling toerisme
- afname werkgelegenheid in agribusiness
- verschralling zeehavens zonder containersector
- afvloeiing koopkracht/zorg/inwoners naar omliggende regio's
- vergrijzing beroepsbevolking
- weinig kennisintensieve bedrijvigheid

Bron: Provincie Zeeland: Provinciaal Sociaal-economisch Beleidsplan 2005-2006

De logistieke sector

Een van de kansrijke speerpunten

Deze verkenning richt zich op een andere kans voor Zeeland, te weten logistieke activiteiten. Logistieke dienstverlening is in een periode van twintig jaar uitgegroeid tot een volwassen bedrijfstak, waarin Nederland een prominente rol speelt. Globalisering en outsourcing zijn belangrijke factoren achter de groei van de sector, evenals de strengere regelgeving en de kritische consument. Transport is een van de kernwaarden van logistiek, maar het is een misverstand om logistiek gelijk te stellen met transport. Het is namelijk veelzijdiger en hoogwaardiger, met name in de ketens die direct op de transportactiviteiten volgen. Zeeland beschikt met haar havens over reële kansen om hierop door te ontwikkelen, zeker als deze tegen de achtergrond van de ontwikkelingen in de Rijn-Schelde delta worden geplaatst. Want dat is de minimale ruimtelijke schaal waarop logistieke beslissingen worden genomen.

De havens in het Scheldebekken maken deel uit van een groter havengebied, dat ligt in de delta's tussen Hamburg in het Noorden en Le Havre in het zuiden, ofwel de Hamburg - Le Havre range. Deze havens hebben ongeveer hetzelfde achterland. De markt wordt gedomineerd door enkele grote havens. Het Rotterdamse havengebied gaat veruit aan kop met een marktaandeel (gemeten in overslagtonnen) van bijna 35%, op afstand gevolgd door Antwerpen (15%, ook een Scheldehaven) en Hamburg (11,5%). De havens van Vlissingen en Terneuzen staan met een marktaandeel van 2,8% op een tiende plaats³.

In de periode 1996-2005 is het marktaandeel van de beide Zeeuwse havens enigszins afgenomen, van 3,1% in 1996 tot de genoemde 2,8% in 2005. Een verkenning van de tussenliggende cijfers leert, dat in deze periode van een tamelijk gelijkmatige afnemende ontwikkeling sprake was. Ook de Rijn- en Maashavens verloren overigens enkele procenten marktaandeel. Winnaars in deze periode waren Hamburg, Bremen/Bremerhaven en Antwerpen.

Als we de buitenlandse havens buiten beschouwing laten, dan hebben de havens in het Rijn- en Maasmondgebied een marktaandeel van maar liefst 78%, gevolgd door het Noordzeekanaalgebied met 15%. De havens in het Scheldegebied hebben een aanzienlijk groter marktaandeel (6,2%) dan de havens in het noorden van ons land.

De ontwikkeling en schaalgrootte van de havens is illustratief voor de ontwikkeling die de logistiek heeft doorgemaakt. Deze komt niet alleen naar voren in een sterke stijging van de volumes, als afgeleide van de toenemende wereldhandel (met name met het Verre Oosten) en de mondialisering van bedrijven en productieprocessen.

Een zeker zo belangrijke ontwikkeling waarvan men profiteert is die van logistiek van 'noodzakelijk kwaad' (goederen verplaatsen) naar een essentieel onderdeel van het bedrijfsproces, waarbij iedere functie waarde aan het productieproces toevoegt. De afweging waar activiteiten het beste ontplooid kunnen worden, kent veel minder dan voorheen een ruimtelijke beperking.

³ Havenmonitor 2004



Economie van de havens

De Zeeuwse havens Vlissingen en Terneuzen zijn het derde havengebied van Nederland, gemeten zowel in overslag als in toegevoegde waarde als in werkgelegenheid. De directe werkgelegenheid in de groep 'Industrie en Havens' bedraagt 12.800 werkzame personen, 8% van de totale werkgelegenheid in Zeeland⁴. De werkgelegenheid wordt vooral gecreëerd in de chemische- en procesindustrie, daarnaast is de transportsector goed vertegenwoordigd. De industriële sector realiseert ruim driekwart van de toegevoegde waarde. Uit vergelijkende internationale studies blijkt dat de Zeeuwse havens wat betreft de toegevoegde waarde (per medewerker of per ton overgeslagen goederen) tot de koplopers behoren in de zogenaamde Hamburg-Le Havre range⁵.

In een haven vinden dus niet alleen logistieke processen plaats, afgeleid van de zogenoemde knooppuntfunctie, maar er is ook sprake van een zekere vestigingsplaatsfunctie. Anders geformuleerd: havens zijn ook aantrekkelijke vestigingslocaties voor bedrijven die zich niet primair met het logistieke proces bezig houden, maar bijvoorbeeld meer in de industrie of verwerking zitten. Dit is zeker ook voor de Zeeuwse havens het geval. Maar liefst 84% van de toegevoegde waarde in de zeehavens in het Scheldegebied heeft met de vestigingsplaats te maken (en 16% met het knooppunt; landelijk 61%, respectievelijk 39%). Vooral de niet-knooppuntactiviteiten in de Scheldebekkenhavens genereren dus relatief veel toegevoegde waarde.

Ook andere indicatoren bevestigen het boven verwachting grote economische belang van de logistieke sector voor de regio. Uit onderzoek naar het zogenoemde multipliereffect van de havenactiviteiten blijkt dat iedere 100 euro toegevoegde waarde in de logistieke sector zelf, nog eens 50 euro toegevoegde waarde in andere sectoren oplevert, een multiplier van 1,5. Voor de havens in het Scheldebekken ligt deze waarde zelfs op 1,55⁶. In de Zeeuwse havengebieden is de laatste jaren fors geïnvesteerd in bestaande sterke

clusters zoals chemie, voedingsindustrie en logistieke dienstverlening. Desondanks is een trend waarneembaar van afnemende werkgelegenheid, vooral als gevolg van efficiëntie-maatregelen in grote basisindustrieën en van de wereldwijde concurrentie vanuit bijvoorbeeld Azië en Oost-Europa. Toch zijn er ondanks de afname van de werkgelegenheid in de afgelopen jaren, duidelijke perspectieven voor de Zeeuwse havens. Uit het onderzoek naar perspectievolle marktsegmenten⁷ komt naar voren dat – bezien naar transporttechniek – containers het belangrijkste en meest perspectievolle segment zijn voor de Zeeuwse havens.

Het transport van containers per zeeschip heeft in de voorbije decennia een sterke groei doorgemaakt. Betrof het in 1980 minder dan 40 miljoen (TEU-)containers, in 1990 was de 'containermarkt' toegenomen tot bijna 100 miljoen TEU, in 2000 ging het om ruim 225 miljoen containers. Het aantal containers verdubbelde elke tien jaar, een jaarlijkse groei van ruim 7%. Algemeen wordt verwacht dat de containerisatie in de komende jaren verder zal doorzetten en dat, zelfs bij een afvlakkende economische ontwikkeling, het volume aan containers in 2011 meer dan 500 miljoen TEU zal bedragen⁸.

Naar goederencategorie bieden de segmenten neobulk (metalen, hout, papier), automotieve (ro/ro), diverse foodproducten en chemische producten en brandstoffen (kolen) goede

perspectieven voor de Zeeuwse havens. De havens hebben al een sterke positie in vruchtensappen, hout, staal, wol en papier. Ook in deze segmenten wordt de container als (aanvullende) transportdrager steeds belangrijker. In het algemeen kan dan ook worden gesteld dat een goed in de markt opererende, grootschalige containerfaciliteit in Zeeland van toenemend belang is voor de concurrentiepositie van de Zeeuwse industrie en de logistieke dienstverleners.

Containerfaciliteiten maken de Zeeuwse zeehavens daarnaast interessant voor de 'ketenregisseurs'. Schaalvergroting is ook in de bedrijfstak transport en logistiek het credo. De vier grootste rederijen hebben ongeveer 37% van de vlootcapaciteit van de op wereldschaal opererende rederijen in handen. In de wereldwijde logistieke dienstverlening domineren slechts enkele spelers. Bij de schaalvergroting gaat het niet alleen om horizontale bundeling van krachten, maar ook van verticale integratie. Containerrederijen verwerven bijvoorbeeld steeds meer zeggenschap en belang in het voor- en natransport van goederen per as, per spoor en via de binnenvaart en expediteurs creëren wereldomvattende netwerken. Het resultaat van deze ontwikkeling is dat steeds minder ondernemingen steeds meer het volledige transport vanaf de leverancier tot aan de eindafnemer bepalen en daarmee de functie van 'ketenregisseur' vervullen. In deze keten spelen de havens een cruciale, maar afhankelijke rol. Willen de Zeeuwse zeehavens in de toekomst een rol van betekenis spelen op het gebied van doorvoer van goederen dan zullen deze havens 'in het totaalplaatje' van de ketenregisseurs moeten passen.



⁴ Zeeland Seaports

⁵ Kamer van Koophandel, BZW, MKB-Zeeland; Economische noodzaak Westerschelde Container Terminal voor Zeeland

⁶ RebelGroup Advisory; Economische betekenis van Nederlandse Zeehavens 2004

⁷ Ecorys; Ontwikkelingsalternatieven van de Zeeuwse havens

⁸ Zeeland Seaports; beleidsvisie 2005 - 2015

WCT

Voor de logistieke ontwikkeling van Zeeland is een directe aansluiting op het mondiale containervervoer noodzakelijk, want in veel logistieke ketens is de container een essentiële schakel geworden. De efficiency in de containerindustrie heeft vervoer spotgoedkoop gemaakt; een twintigvoetscontainer uit China wordt voor nog geen 1.400 dollar thuisbezorgd. Inmiddels zit één derde van alle goederen die wereldwijd vervoerd worden in een container.

De spin-off van het containervervoer, met name in de sfeer van distributie-activiteiten, slaat vooral neer in havengebieden en langs de hoofdtransportassen naar het achterland. Zeeland profiteert daar nu niet of nauwelijks van. Met de WCT en goede achterlandverbindingen zal dat verbeteren.

De Zeeuwse haven is van oorsprong een echte industriehaven. Deze is voor een groot deel afhankelijk van de bedrijven in en om de haven. Dat maakt de Zeeuwse haven kwetsbaar. De haven wordt sterker en completer als deze zich ook volop richt op de logistieke functie. Niet alleen kan de haven zo inspelen op het groeiende vervoersaanbod, ook is het waardevoller voor de bestaande en nieuwe bedrijven. Door de aan- en afvoer van het grote aantal containers op de WCT, is het aantrekkelijk meer binnenvaartlijndiensten en feederdiensten (lijndiensten met kleinere zeeschepen die de containers van en naar andere Europese havens vervoeren) te starten en de transportmogelijkheden over de weg en het spoor uit te breiden. Een gunstige ontwikkeling aangezien de kwaliteit van logistieke dienstverlening, de betrouwbaarheid en frequentie van transport en de kosten ervan steeds belangrijkere vestigingsfactoren in een haven worden.

WCT-feiten⁹

Lengte zeekade:	ca 2.000 meter
Lengte binnenvaartkade:	ca 900 meter
Oppervlakte terminalterrein:	ca 135 ha
Aantal zeekranen:	14
Capaciteit per jaar:	2 miljoen containers van 20 TEU
Investering infrastructuur:	ca 300 miljoen euro (ESM, Zeeland Seaports)
Investering inrichting terminal:	ca 300 miljoen (HesseNoordNatie, PSA)
Aanleg nieuwe natuur:	150 ha.
Bouwtijd totaal:	ca 5 jaar

⁹ Bron: Stichting Economische Promotie & Acquisitie Zeeland, 2006

Kanttekeningen en risico's bij de aanleg van de WCT

De aanleg van de WCT vergt aanzienlijke investeringen en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing om de intrinsieke Zeeuwse waarden geen geweld aan te doen. Het project wordt door velen nauwlettend gevolgd en de discussie erover is soms beladen, doordat ook niet-economische thema's erin betrokken worden. Een van de aandachtspunten is de achterlandontsluiting via het spoor en met name de geluidsoverlast die deze voor aanwonenden kan veroorzaken. Inmiddels heeft ProRail maatregelen aangekondigd om de geluidsbelasting te begrenzen en heeft het Havenschap aangegeven mee te willen betalen aan de verdieping van het spoor bij Goes.

Een ander kritisch aspect betreft de werkgelegenheid die het gevolg is van de investeringsplannen. Met naar schatting 700 directe arbeidsplaatsen en tenminste het zelfde aantal indirect zijn de werkgelegenheidseffecten van de terminal aanzienlijk, maar rekening houdend met de hoeveelheid publiek geld (ca 300 miljoen euro) ook kostbaar. Maximaal economisch profijt trekken van de terminal vraagt het reserveren van ruimte voor toekomstige logistieke bedrijvigheid. Het nieuwe bedrijfspark Sloepoort is hiervoor bedoeld, maar ook langs de achterlandverbinding naar Brabant zal voldoende ruimte moeten worden gecreëerd. >>

Als land en maatschappij hebben we geen sterke reputatie als het gaat om de aanleg van grootschalige infrastructuur. De zorgvuldige procedures die we willen volgen, komen het tempo van aanleg niet ten goede. Dat leidt op veel plaatsen tot overbelasting van de bestaande infrastructuur, met economische schade als gevolg. In geval van uitstel van uitbreidingsinvesteringen voor bedrijvigheid, zoals in en rond havens, kan het zelfs tot gemiste economische kansen leiden. De stelling is verdedigbaar, dat als het oorspronkelijke plan voor de WCT uit 1998 direct voldoende draagvlak had gekregen, de regio nu een bloeiende terminal had. Er is nu immers sprake van grote vraag naar overslagcapaciteit terwijl het aanbod achterblijft. De WCT had er dan aan bijgedragen, dat de trend in de regionaal-economische ontwikkeling minder negatief zou zijn geweest.

In 2012, als de terminal volgens de huidige planning gereed zal kunnen komen, is bovendien ook elders nieuwe capaciteit bijgebouwd en zal de terminal de concurrentie aan moeten. Op grond hiervan kan worden gesteld, dat verder uitstel van de aanleg tot een aanzienlijk marktrisico leidt.

Een belangrijke risicobeperkende factor is echter de voortdurende betrokkenheid en interesse van HesseNoordNatie. Deze terminaloperator in Antwerpen kan met de WCT een echte deepsea-terminal krijgen, wat strategisch nodig is gegeven de schaalvergroting in de containerlijnvvaart en de eindigheid van verdere verdieping van de Westerschelde richting Antwerpen. HesseNoordNatie neemt veel expertise mee en, belangrijker, klanten.



Een beetje logistiek kan niet



Een aantrekkelijke geografische ligging of een reeds bestaande mate van specialisatie zijn belangrijke factoren voor een sterke regionale economie, maar leiden niet automatisch tot succes. We kennen voorbeelden van regio's die in dit opzicht in de hemel werden geprezen, maar aansluitend verzuimden om het ook waar te maken¹⁰. Ook – of misschien juist – voor de logistiek geldt dat de kracht van de ketting wordt bepaald door de zwakste schakel. Voor een concurrerende logistieke infrastructuur is schaalgrootte absoluut noodzakelijk. Pas dan ontstaat efficiency in voorzieningen (overslagterminal, warehouses) en kan een optimaal netwerk van lijndiensten naar diverse bestemmingen worden aangeboden.

Complementariteit is essentieel, zowel waar het gaat om de fysieke aspecten als de bedrijven die onderdeel uitmaken van de keten. Een goede haven kan niet zonder achterlandverbindingen, een goede ondernemer kan niet zonder ruimtelijke voorzieningen en – in geval van Zeeland – een sterke regionale economie in het Scheldebekken kan niet zonder een bloeiende logistieke sector. Een extra uitdaging hierbij wordt gevormd door het feit dat logistieke concepten en technieken steeds aan veranderingen onderhevig zijn.

Daarbinnen zal de container een nog centralere plaats innemen dan ze nu al doet, omdat deze zowel letterlijk als figuurlijk de verbindende schakel vormt.

Door de verschillende aspecten die aan logistieke activiteiten verbonden zijn, kan gesteld worden dat bezien vanuit vaktechnische en ruimtelijk/regionale invalshoeken 'een beetje logistiek' niet bestaat. Je doet het als regio goed, of je doet het niet. Een ruimtelijke concentratie van logistieke activiteiten op bepaalde locaties en corridors is in dit opzicht te verkiezen boven een spreiding over een groter gebied.

¹⁰ Zo is Gelderland ruim 10 jaar geleden een gouden toekomst toegedicht vanwege haar (vermeende) strategische ligging 'op weg' naar het groeiende Europese achterland, maar heeft men deze kansen tot nu toe nauwelijks kunnen of willen verzilveren.

Logistiek

Logische keuze voor Zeeland

Zeeland is allerminst een probleemregio, maar de achterblijvende ontwikkelingen dwingen tot een goede inhoudelijke discussie over de toekomst van de provincie en de keuzes die onvermijdelijk daaraan zijn verbonden.

Economie in enge zin ('geld') is daarbij geen doel op zich, maar wel een belangrijk hulpmiddel om andere doelen te realiseren, zoals een sterke en duurzame samenleving, een zeker welvaartsniveau van de bewoners, toekomstperspectief voor generaties na ons en bescherming van de intrinsieke kwaliteiten van de provincie.

Zeeland heeft een aantal 'lichaamseigen' parels die de moeite van het verder cultiveren waard zijn. Kiest men (ook) voor logistiek (en die keuze lijkt gezien de kenmerken en ligging van Zeeland, alsmede de andere alternatieven logisch), dan zal men zich wel moeten realiseren dat aan deze keuze consequenties zijn verbonden. Op de eerste plaats een vakinhoudelijke. Logistiek bestaat uit een aantal hoogwaardige, nauwkeurig op elkaar aangesloten activiteiten en spelers, die voortdurend veranderen en evolueren, op zoek naar optimale efficiency en onderscheidend vermogen. Op de tweede plaats zal zich men bewust moeten zijn van de schaal waarop logistieke processen worden georganiseerd. Daarbij is de keuze niet tussen Terneuzen of Vlissingen, of – op een iets ruimere schaal – tussen Rotterdam en Antwerpen. Het gaat om meespelen op continentale en mondiale markten. Vanuit die optiek is het raadzaam om bij de verdere ontwikkeling van de logistieke sector in de provincie aansluiting te zoeken bij de ontwikkeling in de Rijn-Schelde delta. Ondanks de bescheiden rol van Zeeland op een dergelijke schaal heeft de provincie, zowel ruimtelijk, maar ook in termen van toonaangevende bedrijven voldoende onderscheidend vermogen om een eigen rol te blijven vervullen.

Met de aanleg van de WCT kiest Zeeland voor verdere ontwikkeling van de logistieke sector en een versteviging van het fundament onder de regionale economie en de Zeeuwse gemeenschap. Doordat de havenactiviteiten ruimtelijk gezien tot bepaalde deelgebieden beperkt blijven en met de nodige voorzieningen goed in het landschap inpasbaar zijn, behoeven deze niet ten koste te gaan van de andere speerpunten van de provincie, waaronder toerisme en recreatie. Een geavanceerde haven zou zelfs een attractie op zichzelf worden.

Welk scenario men ook kiest, Zeeland – ondernemers, burgers en bestuurders – zal een weloverwogen en goed onderbouwde economische visie moeten ontwikkelen. Voor het ontwikkelen van een duurzame logistieke visie is al veel nuttig voorwerk gedaan, dat een vliegende start mogelijk maakt. Duurzaamheid mag daarbij breed gedefinieerd worden: vanuit oogpunt van ecologie, waar het gaat om ruimtegebruik en mobiliteit. Maar er is ook duurzaamheid in een economische context: gericht op verantwoorde economische groei voor de lange termijn. En niet op de laatste plaats een generatiebestendige duurzaamheid, waarbij jongeren die zich wensen te ontplooiën niet langer op andere delen van ons land zijn aangewezen. Rekening houdend met de typische en unieke Zeeuwse waarden en belangen, maar met een 'open mind' naar de omgeving. Zeeland is immers geen eilandrijk meer.

Colofon

Deze brochure is samengesteld ter gelegenheid van het symposium 'Zuidwest Nederland: Logistieke as of een logistiek moeras?', dat is gehouden op 25 oktober 2006 op initiatief van de Rabobanken in Zeeland en Goeree-Overflakkee.

Samenstelling: Rabobank Nederland,
Kennis en Economisch Onderzoek

Vormgeving en druk: Recht door Zee, Sas van Gent

September 2006, te Terneuzen

www.rabobank.nl

Deze brochure is ook in te zien op
www.rabobankgroep.nl/kennisbank, onder 'regionaal'.

