

Verkenning van de
economische kansen
van de
Seine-Scheldeverbinding
voor de
Vlaams-Nederlandse Delta

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
2 Huidige goederenstromen tussen België en Nederland en Noord-Frankrijk	7
3 Baten van een nieuwe of betere binnenvaartverbinding	10
4 Bevindingen van eerdere studies	13
5 Kansen en bedreigingen voor de zeehavens van de Vlaams-Nederlandse Delta	19
6 Kansen en bedreigingen voor de provincies van de Vlaams-Nederlandse Delta	24
7 Stippen achter de horizon	28
8 Met verenigde krachten	31
9 Conclusies	32
Bijlage A Lijst van gecontacteerde personen	34
Bijlage B Lijst van geraadpleegde bronnen	36

1. Inleiding

Waarom dit rapport? Wat vindt u in dit rapport

Aanleiding

Het thema van de Vlaams-Nederlandse Delta Conferentie November 2012 was: *De Seine-Scheldeverbinding: uitdagingen en opportuniteiten voor de Vlaams-Nederlandse Delta*. Ter voorbereiding van deze conferentie is RebelGroup gevraagd om een *Verkenning van de economische kansen van de Seine-Scheldeverbinding voor de Vlaams-Nederlandse Delta* uit te voeren. Het voorliggende rapport bevat de bevindingen van dit onderzoek. De onderliggende resultaten zijn op de VND Conferentie van 21 november 2012 te Gent gepresenteerd.

Aanpak

Het onderzoek omvatte de volgende stappen:

- literatuurstudie van bestaande studierapporten over de Seine-Schelde verbinding;
- gesprekken met vertegenwoordigers van de zeehavens en de provincies van de Vlaams-Nederlandse Delta, evenals met enkele binnenvaartondernemingen;
- analyse van de gegevens verzameld in de vorige twee stappen, afleiding van conclusies over de economische kansen van de Seine-Schelde verbinding voor de Vlaams-Nederlandse Delta, en formulering van een strategie om deze kansen effectief te realiseren.

Seine-Scheldeverbinding

De doelstelling van het project van de Seine-Scheldeverbinding is de realisatie van een waterwegverbinding met groot gabarriet (CEMT-klasse Vb, geschikt voor tweebaksduwstellen met een laadvermogen van 4400 ton) tussen de Seine en de Schelde. Ze zal het bekken van de Seine op volwaardige wijze verbinden met het uitgebreide waterwegennet in het bekken van de Schelde en de Rijn. Daardoor wordt één van de ontbrekende schakels van het trans-Europese binnenvaartnetwerk weggewerkt.

Het project creëert een nieuwe binnenvaart in één van de belangrijkste economische kerngebieden van Europa. Het bedieningsgebied van de Seine-Scheldeverbinding telt 60 miljoen inwoners en staat op 4% van de oppervlakte van de Europese Unie in voor 17% van het bruto binnenlands product en 60% van de handel met de rest van de wereld. Deze as vormt bovendien een verbinding tussen de zeehavens in de Amsterdam-Le Havre range onderling en met alle grote binnenhavens in Noordwest-Europa (Parijs, Rijsel, Brussel, Luik, Duisburg,...).

Het Seine-Scheldeproject schakelt zich volledig in de uitvoering van het Witboek voor het Europees vervoerbeleid¹ in, dat de creatie van een “*concurrerend en zuinig vervoerssysteem*” nastreeft. Door het project verkrijgen industriële en logistieke bedrijven in de corridor de mogelijkheid om hun goederenstromen maximaal op het grootschalige binnenvaartnetwerk te bundelen, waarbij de afstand over de weg van en naar de uiteindelijke producent of gebruiker zo klein mogelijk is. Deze reorganisatie van de logistieke ketens draagt bij tot de creatie van een efficiënter en meer duurzaam vervoerssysteem, met lagere vervoerkosten voor de bedrijven, een kleinere uitstoot van

¹ COM(2011) 144.

emissies van luchtvervuilende stoffen en broeikasgassen, en minder ongevallen en congestie op het wegennet.

In 2004 is het project aangeduid als prioritair project nr. 30 van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T).² Bijgevolg verstrekt de Europese Unie financiële steun voor de uitvoering van de studies en de werken. In 2007 is een bedrag van 420 miljoen euro toegezegd. Aanvullende financiering door de Connecting Europe Facility is mogelijk.

Het prioritair project nr. 30 bestaat uit 12 gecoördineerde acties (studies en werken) tussen Conflans en Gent. Deze acties zijn gericht op de bouw van een nieuw kanaal (Seine-Nord Europe) tussen Compiègne en Cambrai met een lengte van 106 km, de realisatie van vier multimodale platforms langs dit nieuwe kanaal en de opwaardering van bestaande waterwegen in de regio Nord-Pas-de-Calais, Vlaanderen (Leie, inbegrepen gemeenschappelijke delen op de grens met Wallonië en Frankrijk) en Wallonië (‘Dorsale Wallonne’ en Schelde, inbegrepen enkele delen in Vlaanderen). Een aantal andere projecten, zoals de verhoging van bruggen, de verdieping van de Oise en de bouw van nieuwe sluizen maken ook van het totale Seine-Scheldeproject deel uit.

Om de uitvoering van het Seine-Scheldeproject te coördineren hebben de regeringen van Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië in 2007 een Intergouvernementele Commissie (ICG) opgericht. In 2010 hebben de betrokken waterwegbeheerders (Voies Navigables de France, Waterwegen en Zeekanaal NV en de Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies Hydrauliques du Service Public de Wallonie) zich in een Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) verenigd, dat het ICG operationeel ondersteunt.

De ‘Déclaration d’utilité publique’ waarmee het project van openbaar belang verklaard werd, werd in 2008 uitgevaardigd, waarna de voorbereidende werken konden opstarten, zoals grondverwerving en archeologische onderzoeken. De werken voor de opwaardering van de Leie zijn al opgestart, en zullen volgens de huidige planning in 2017 afgerond zijn. De procedure voor de selectie van een aannemer voor de aanleg van het Canal Seine Nord-Europe is in 2011 opgestart.

Leeswijzer

De eerste twee hoofdstukken van het rapport verstrekken achtergrondinformatie. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht van de bestaande goederenstromen tussen België en Nederland enerzijds, en Noord-Frankrijk anderzijds gepresenteerd. Dit om een beeld van de omvang van de doelmarkt van de Seine-Scheldeverbinding te schetsen.

Daarna volgt in hoofdstuk 3 een bondige theoretische beschrijving van de soorten van economische baten die een nieuwe of betere binnenvaartverbinding voortbrengt. De begrippen die in dit hoofdstuk toegelicht worden, worden in de rest van het rapport gebruikt.

Vervolgens worden de potentiële baten van de Seine-Scheldeverbinding vanuit drie invalshoeken bestudeerd:

- de in opdracht van Voies Navigables de France uitgevoerde kosten-batenanalyse van het project (hoofdstuk 4);
- de kansen en bedreigingen geïdentificeerd door de zeehavens in de Vlaams-Nederlandse Delta, waarin vooral de maritieme goederenstromen belicht worden (hoofdstuk 5);

² Prioritair project nr. 30 in Bijlage II van Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet

- de kansen en bedreigingen geïdentificeerd door de provincies in de Vlaams-Nederlandse Delta, waarin vooral de continentale goederenstromen belicht worden (hoofdstuk 6);

De bevindingen in de voorgaande hoofdstukken worden in hoofdstuk 7 vertaald in een langetermijnvisie van de rol van de Seine-Scheldeverbinding voor de economie van de Vlaams-Nederlandse Delta in een scenario waarbij de potentiële baten van deze binnenvaart maximaal benut worden.

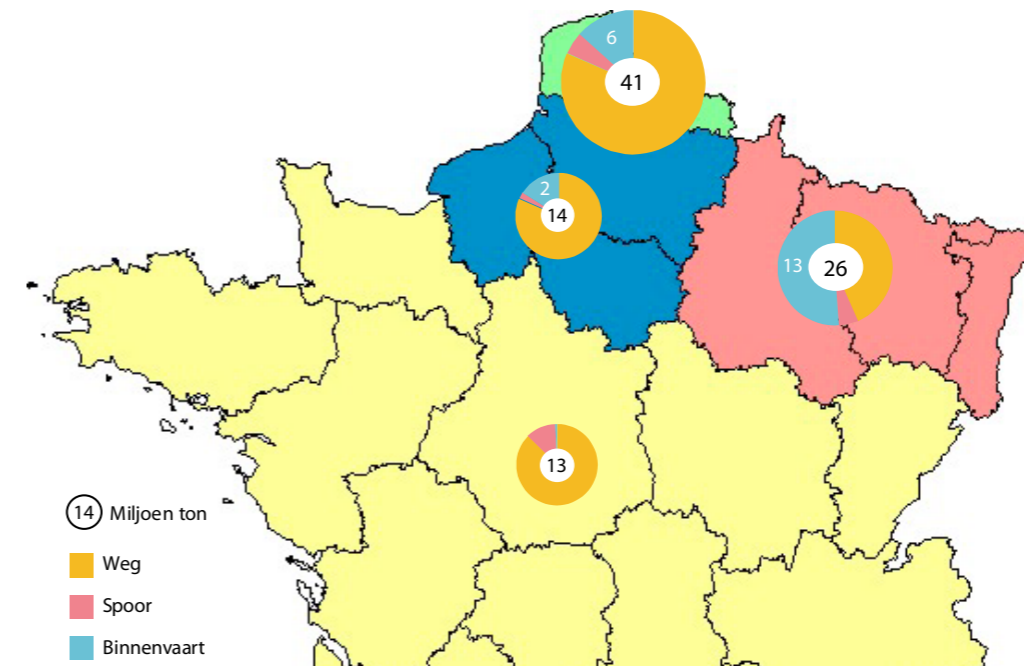
Hoofdstuk 8 formuleert suggesties voor een gemeenschappelijke strategie van de Vlaams-Nederlandse Delta die de eerste stappen tot de werkelijke realisatie van dit wenselijke lange termijn scenario zet.

In hoofdstuk 9 worden de belangrijkste conclusies nog eens samengebracht.

Lijsten van de geraadpleegde bronnen en van de gecontacteerde personen zijn in de bijlagen opgenomen.

2. Huidige goederenstromen tussen België en Nederland en Noord-Frankrijk

Hoe groot is de doelmarkt van de Seine-Scheldeverbinding?



Figuur 1: Goederenvervoer tussen België/Nederland en Frankrijk in 2011

Bron: Eigen berekeningen op basis van gegevens van de SitraM-database en Eurostat (zie toelichting in tekst)

De bovenstaande kaart toont de omvang van de transportstromen tussen België en Nederland enerzijds, en Frankrijk anderzijds in 2011. De cijfers in het midden van de taartdiagrammen op de kaart stellen de transporthoeveelheden in miljoen ton voor, en de taartdiagrammen tonen de modale verdeling tussen wegvervoer, spoor en binnenvaart.

Op de kaart zijn vier deelgebieden onderscheiden: de regio Nord-Pas-de-Calais (in groen), een gebied bestaande uit de regio's Picardie, Haute Normandie en Île de France (in blauw), een gebied bestaande uit de regio's Alsace, Lorraine en Champagne-Ardenne (in rood), en de rest van Frankrijk (in geel).

De doelmarkt van de Seine-Scheldeverbinding bestaat uit het groene en het blauwe deelgebied. De vier regio's in deze deelgebieden zullen na de aanleg van de Seine-Scheldeverbinding door een vaarweg van groot gabariet met de grote binnenvaartassen van de Rijn-Scheldedelta verbonden zijn.

Uit de kaart (evenals uit niet getoonde cijfers) kunnen de volgende interessante vaststellingen afgeleid worden.

- De transportvolumes dalen naarmate de afstand tot de grens toeneemt. Meer dan 85% van de totale goederenstromen tussen België/Nederland en Frankrijk is afkomstig van of bestemd voor de drie noordelijke deelgebieden op de kaart. De regio Nord-Pas-de-Calais alleen al vertegenwoordigt meer dan 40%.

- Het doelgebied van de Seine-Scheldeverbinding (blauwe en groene deelgebied) staat in voor 55 miljoen ton. Het grootste deel daarvan (85%) heeft een herkomst of bestemming in België. Met een aandeel van meer dan 80% domineert het wegvervoer. Het aandeel van binnenvaart (bijna 8 miljoen ton of 15%) is bescheiden, maar zeker niet verwaarloosbaar klein (zoals voor het vervoer naar de rest van Frankrijk in het gele deelgebied). Landbouwproducten, bouwmaterialen en chemische producten zijn de belangrijkste producten die met de binnenvaart vervoerd worden. Indien enkel binnenvaart beschouwd wordt, bedraagt het aandeel van België slechts 65%, terwijl 35% van de met binnenvaart vervoerde goederen van of naar Nederland reist.
- In het oosten van Frankrijk (het rode deelgebied) loopt het aandeel van de binnenvaart op tot ongeveer 50%. Dat is een regio die door binnenvaartverbindingen met groot gabariet ontsloten wordt, namelijk de Moezel en de Rijn. Deze regio geeft dus een indruk van de potenties van de binnenvaart indien een waterweg met grote capaciteit en dimensies beschikbaar is. Het Nederlandse aandeel in de transportrelaties is hier groter dan in het blauwe en groene deelgebied: bijna 30% voor alle modi, en meer dan 50% voor de binnenvaart. Naast landbouwproducten en bouwmaterialen (export van Frankrijk naar België/Nederland) zijn steenkool en petroleumproducten (invoer van Frankrijk uit België en Nederland) de belangrijkste goederencategorieën die met de binnenvaart vervoerd worden.

Ter vergelijking: in 2011 bedroeg de maritieme overslag in de havens van de Vlaams-Nederlandse Delta ongeveer 740 miljoen ton.

Technische toelichting

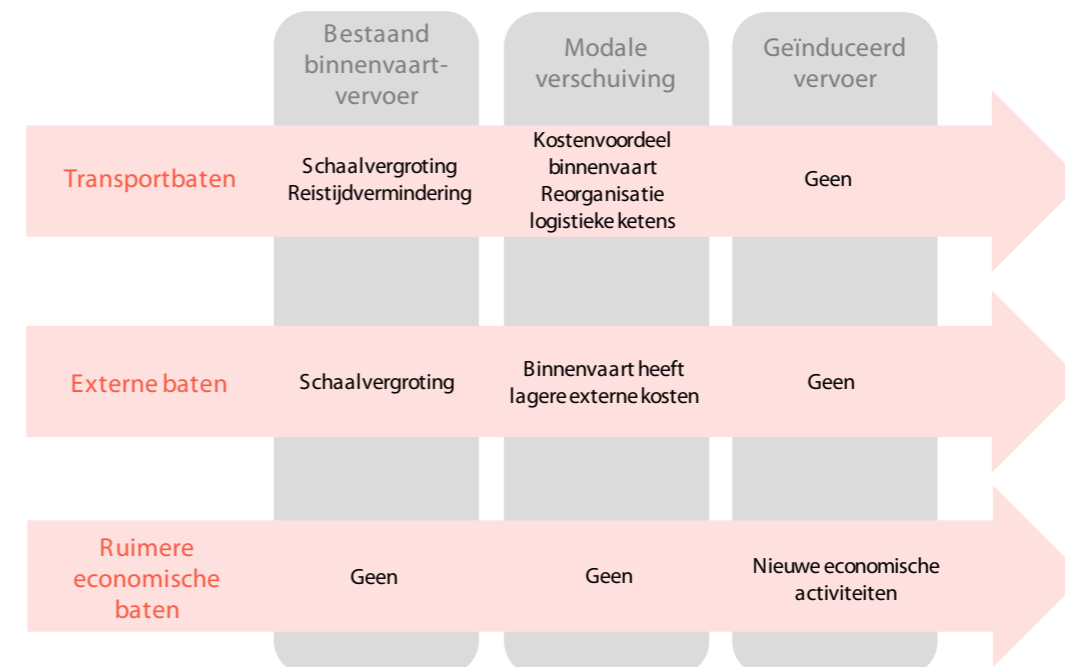
De binnenvaartgegevens zijn rechtstreeks overgenomen uit de SitraM-database van het Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

De regionale verdeling van het vrachtvervoer over de weg is eveneens gebaseerd op de SitraM-database. De database bevat echter enkel gegevens over het vervoer met in Frankrijk geregistreerde vrachtwagens. Daarom zijn de totalen met behulp van gegevens van Eurostat opgeschaald. Eurostat publiceert gegevens over het internationale wegvervoer, maar enkel op nationaal niveau (zonder regionale verdeling). In Frankrijk geregistreerde vrachtwagens staan in voor ongeveer een derde van het transport van en naar België, en voor één tiende van het vervoer van en naar Nederland. De rest van het vervoer wordt door elders geregistreerde vrachtwagens uitgevoerd (waarschijnlijk vooral Nederland, België en diverse Oost-Europese landen). In de mate dat de regionale verdeling van het internationale wegvervoer met niet-Franse vrachtwagens afwijkt van het wegvervoer met Franse vrachtwagens, zijn de resultaten in Figuur 1 vertekend. Men mag aannemen dat niet-Franse vrachtwagens sterker vertegenwoordigd zijn in het vervoer op langere afstanden, zodat het aandeel van Noord-Frankrijk in de transportrelaties met België en Nederland overschat is.

De gegevens over het spoorwegvervoer zijn afkomstig van Eurostat. De SitraM-database bevat wegens vertrouwelijkheidsredenen sinds 2007 geen gegevens over het spoorwegvervoer.

3. Baten van een nieuwe of betere binnenvaartverbinding

Korte theoretische inleiding over de economische baten van een transportproject



Figuur 2: Mogelijke baten van een nieuwe of betere binnenvaartverbinding

Het binnenvaartvervoer op een nieuwe of verbeterde binnenvaartverbinding kan in drie delen opgesplitst worden, zoals weergegeven in de kolommen van Figuur 2.

- het bestaande binnenvaartvervoer dat ook zonder verbeteringsproject via de binnenvaart verlopen zou zijn (op de bestaande, niet verbeterde waterweg);
- de vervoersstromen die als gevolg van het verbeteringsproject van weg en spoor naar de binnenvaart verschoven zijn;
- de geïnduceerde vervoersstromen: dat zijn de nieuwe vervoersstromen die zonder het verbeteringsproject niet bestaan. Ze vloeien voort uit nieuwe economische activiteiten of uit de reorganisatie van supply chains, die als gevolg van het binnenvaartproject tot stand gekomen zijn.

De baten van een nieuwe of verbeterde binnenvaartverbinding kunnen eveneens in drie categorieën opgedeeld worden zoals weergegeven in de rijen van Figuur 2.

Ten eerste een vermindering van transportkosten. Een verbeteringsproject creëert een nieuwe waterweg met groter gabariet, of verhoogt het gabariet van een bestaande waterweg. Daardoor kunnen er grotere schepen ingezet worden, die als gevolg van schaalvoordelen lagere kosten per vervoerde ton hebben. Een tweede mogelijke bron van lagere transportkosten zijn reistijdbesparingen door de verhoging van de capaciteit en de schutsnelheid van sluisen (vermindering van wacht- en schuttijden).

De vermindering van transportkosten komt niet alleen ten goede van het al bestaande binnenvaartvervoer, maar ook van het vervoer dat als gevolg van het verbeteringsproject van weg- en spoorvervoer naar de binnenvaart verschuift. Deze verschuiving betreft goederenstromen waarvoor vandaag het weg- of spoorvervoer de goedkoopste optie is, en die na de realisatie van het verbeteringsproject tegen lagere kosten met de binnenvaart vervoerd kunnen worden. Maar het gaat ook om de toekomstige groei van goederenstromen die zonder realisatie van het project op het wegen- en spoorwegennet zouden terechtkomen, en met project goedkoper via de waterwegen vervoerd kunnen worden.

De kostenbesparing bereikt door een modale verschuiving is nog groter indien deze vergezeld gaat van een reorganisatie van de logistieke ketens gericht op een verhoging van de beladingsgraad en de vermindering van leegrijden en leegvaren door middel van de bundeling van goederenstromen om het waterwegennet.

De tweede batenpost is de vermindering van de externe transportkosten. Externe kosten zijn de kosten die het vervoer aan de maatschappij oplegt in de vorm van emissies van luchtvervuilende stoffen en broeikasgassen, geluidsoverlast, verkeersongevallen en congestie. Per vervoerde ton zijn de emissies van luchtvervuilende stoffen en broeikasgassen in de binnenvaart lager dan in het wegvervoer, en in grote lijnen vergelijkbaar met het spoorvervoer. Ook op vlak van geluidsoverlast en ongevalsrisico scoort binnenvaart beter. De verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart leidt dus tot een verlaging van de externe transportkosten.

Ook voor het bestaande binnenvaartvervoer kan er een (meer beperkt) voordeel optreden, in de mate dat het verbeteringsproject een schaalvergroting bewerkstelligt. Grotere schepen hebben per vervoerde ton een lager energieverbruik, en dus ook lagere emissies van luchtvervuilende stoffen en broeikasgassen.

De derde batencategorie bestaat uit de ruimere economische baten als gevolg van de industriële transformatie die de verbetering van het binnenvaartsysteem in gang zet. De nieuwe en goedkopere transportmogelijkheden maakt de door de nieuwe of verbeterde waterweg ontsloten regio aantrekkelijker voor de vestiging van nieuwe industriële activiteiten, die inkomen en werkgelegenheid creëren.

De ruimere economische baten zijn dus onlosmakelijk verbonden met de nieuwe activiteiten die nieuwe vervoersstromen induceren, die zonder het binnenvaartproject niet zouden bestaan. Op langere termijn is deze batencategorie mogelijk de belangrijkste van alle. Er zijn vele voorbeelden van nieuw aangelegde of opgewaardeerde waterwegen die een economische expansie en transformatie van een regio tot stand gebracht hebben. In België en Nederland alleen al kunnen het Noordzeekanaal, het kanaal Gent-Terneuzen en het Albertkanaal genoemd worden. Jammer genoeg is deze batencategorie ook veruit de moeilijkste om te voorspellen en met betrouwbaarheid te kwantificeren. De causale verbanden zijn zeer complex en de effecten treden vooral op de lange termijn op, zodat de onzekerheden groot zijn.

Baten van de Seine-Scheldeverbinding

Al de hierboven besproken baten zijn van toepassing op het Seine-Scheldeproject.

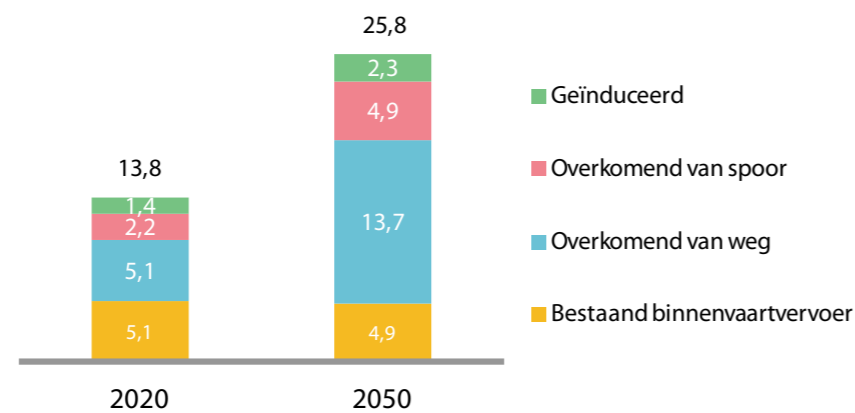
- Het project vergroot het gabariet van de noord-zuidbinnenvaartverbinding tussen Noord-Frankrijk, België en Nederland. Vandaag kunnen enkel de kleinste scheepstypes deze verbinding over haar volledige lengte bevaren. Na de realisatie van het project zal ze overal toegankelijk zijn voor grote motorschepen en voor tweebaks duwkonvoeien met een laadvermogen van 4500 ton.
- Het nieuwe Canal Seine-Nord Europe telt slechts zeven sluizen, in vergelijking met 19 op

het bestaande Canal du Nord, en zal door zijn grotere breedte ook een hogere vaarsnelheid toelaten.

- Door de verwezenlijking van een volwaardige koppeling tussen het bekken van de Seine en het bekken van de Rijn, de Maas en de Schelde creëert het project een aaneengesloten waterwegennet van hoge capaciteit in het belangrijkste economische kerngebied van Europa.
- Het project laat toe om de toekomstige groei van het goederenvervoer in dit kerngebied (waarvan verwacht wordt dat deze na de recessie zijn trendgroei zal hernemen) op te vangen met minimale afwenteling op het al gecongestioneerde wegennet.
- Het stimuleert de bedrijven om hun logistieke processen op duurzame wijze te hertekenen, door goederenstromen maximaal op het binnenvaartnetwerk te bundelen waardoor er economische en milieubaten behaald worden.
- Het project geeft een impuls aan de modernisering van de binnenvaartvloot (waaronder de invoering van schonere motoren) en van het verkeers- en vervoersmanagement in de binnenvaart (door middel van een Seine-Schelde River Information System).
- Het project versterkt het hinterlandbereik van de zeehavens in de Amsterdam-Le Havre range, door het aanreiken van een vervoerssysteem met hoge capaciteit dat via het netwerk van binnenhavens tot in het hart van de economische en bevolkingscentra reikt (zie binnenhavens van Parijs, Lille, Luik, Brussel, Duisburg,...).
- De vier multimodale platforms langs het Canal Seine-Nord Europe kunnen de voorloper zijn van een industriële en logistieke transformatie in het bedieningsgebied van de Seine-Scheldeverbinding, die nieuwe werkgelegenheid en toegevoegde waarde zal voortbrengen.

4. Bevindingen van eerdere studies

Wat vertellen de projectstudies over de baten van de Seine-Scheldeverbinding?



Figuur 3: Impact van Canal Seine Nord-Europe op binnenvaartvervoer

Trafiek ter hoogte van kanaalvak Péronne – Nesle, Scénario Logistique (miljoen ton)

Bron: Voies Navigables de France, Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, H - Evaluation socio-économique, december 2006.

Als onderdeel van het plannings- en besluitvormingsproces van het Seine-Scheldeproject heeft Voies Navigables de France een sociaaleconomische studie van het project laten uitvoeren, die in 2006 gepubliceerd werd.³ De studie heeft betrekking op de werken aan de Seine-Scheldeverbinding in Frankrijk, d.w.z. de aanleg van het nieuwe Canal Seine Nord-Europe tussen de Oise (ter hoogte van Compiègne) en het kanaal Dunkerque Escaut (ter hoogte van Cambrai) en een reek van opwaarderingswerken op de Oise en op de waterwegen tussen het kanaal Dunkerque Escaut en de Belgische grens.

Figuur 3 toont de impact van het project op het binnenvaartvervoersvolume ter hoogte van het centrale kanaalvak van het nieuwe Canal Seine Nord-Europe volgens de trafiekanalyse die in het kader van de sociaaleconomische studie uitgevoerd is. De impacts zijn echter van vergelijkbare proportionele omvang op de andere onderdelen van de Seine-Scheldeverbinding.

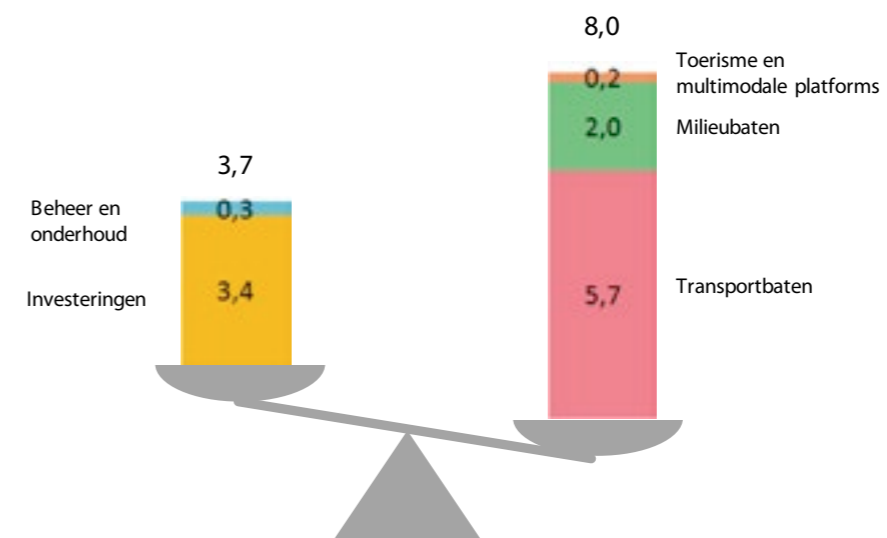
Het bestaande binnenvaartvervoer in de figuur slaat op het vervoer op het bestaande Canal du Nord en bedraagt ongeveer 5 miljoen ton per jaar. Het extra vervoersvolume is het gevolg van de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding. Dit volume wordt, in een centraal scenario, geschat op bijna 9 miljoen ton in 2020 en meer dan 20 miljoen ton in 2050. Het grootste deel van dit extra volume is afkomstig van een modale verschuiving. De hoeveelheid geïnduceerd vervoer die verwacht wordt, is vrij beperkt.

Deze prognose is met een vervoersmodel opgesteld en de gebruikelijke kanttekeningen zijn van toepassing. De betrouwbaarheid van de resultaten hangt af van de resultaten van de inputgege-

³ Voies Navigables de France, Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, H - Evaluation socio-économique, december 2006. Dit onderzoek is inmiddels al meer dan 6 jaren oud. Dit impliceert echter niet dat de conclusies niet meer relevant zijn. Indien de huidige recessie tijdelijk is en geen impact op de langetermijnvooruitzichten van de economie heeft, dan blijven de resultaten van de sociaal-economische studie van 2006 in grote mate overeind, zij het met enige jaren vertraging.

vens. Sinds de afschaffing van de Europese binnengrenzen is het veel moeilijker om aan gegevens over grensoverschrijdend vervoer te geraken.

Een tweede opmerking is dat het trafiekvolume van het toltarief afhangt. In de sociaaleconomische studie werd uitgegaan van een gemiddeld toltarief van 1,75 euro per ton voor het gebruik van het kanaal Seine Nord-Europe (prijsspeil 2000). Er zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met een toltarief van 2,5 euro per ton (40% hoger) en 3,25 euro per ton (85% hoger), wat zou leiden tot een vermindering van het binnenvaartvolume met respectievelijk ongeveer 4% en 8% in vergelijking met het basisscenario. Dit betekent dat de tolgevoeligheid van het vervoersvolume ongeveer 1/10 bedraagt. Dat lijkt laag, maar wordt verklaard door het feit dat de tol slechts ongeveer een 1/10 van de totale vervoerskosten uitmaakt, en dat het merendeel van de verwachte trafiek uit bulkgoederen bestaat (meer dan 80% van het aantal tonkilometer op de Seine-Scheldeverbinding in 2020). In het transport van containers is de concurrentie tussen wegvervoer en binnenvaart veel scherper, en is de prijsgevoeligheid bijgevolg hoger. De toltariefscenario's die thans overwogen worden voorzien een gemiddeld toltarief, dat overeenstemt met het tarief van 2,5 euro per ton in prijspeil 2000, maar op een gedifferentieerde manier toegepast: lager voor containers en stukgoed, en hoger voor bulk.

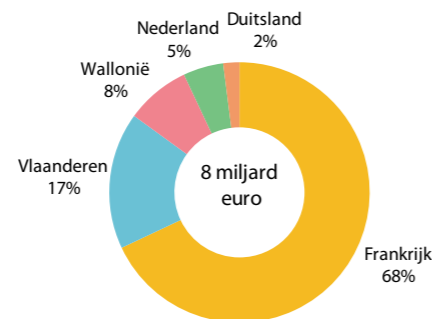


Figuur 4: Baten van Canal Seine Nord-Europe

(miljard euro, contante waarde, 2000)

Bron: Voies Navigables de France, Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, H - Evaluation socio-économique, december 2006.

Figuur 4 toont de kosten en de baten van de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding (of meer bepaald van het Franse deel ervan). Het bedrag van de baten omvat de totale baten van het project in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland, en bedraagt ongeveer het dubbele van de kosten. De meest recente kostenramingen zijn iets hoger, maar zelfs dan overschrijden de baten ruimschoots de kosten. Bij de baten overheersen de besparingen van transportkosten en van externe kosten. Deze worden vooral door de modale verschuiving van weg- en spoorvervoer naar de binnenvaart veroorzaakt.



Figuur 5: Geografische verdeling van de baten van Canal Seine Nord-Europe

Bron: Voies Navigables de France, Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, H - Evaluation socio-économique, december 2006.

Figuur 5 toont de verdeling van de baten van de realisatie van het Canal Seine Nord-Europe tussen de betrokken landen (en in geval van België ook tussen Vlaanderen en Wallonië). De baten voor Frankrijk overwegen. Dat is logisch omdat de belangrijkste verbeteringen van het waterwegennet op het grondgebied van Frankrijk gesitueerd zijn.

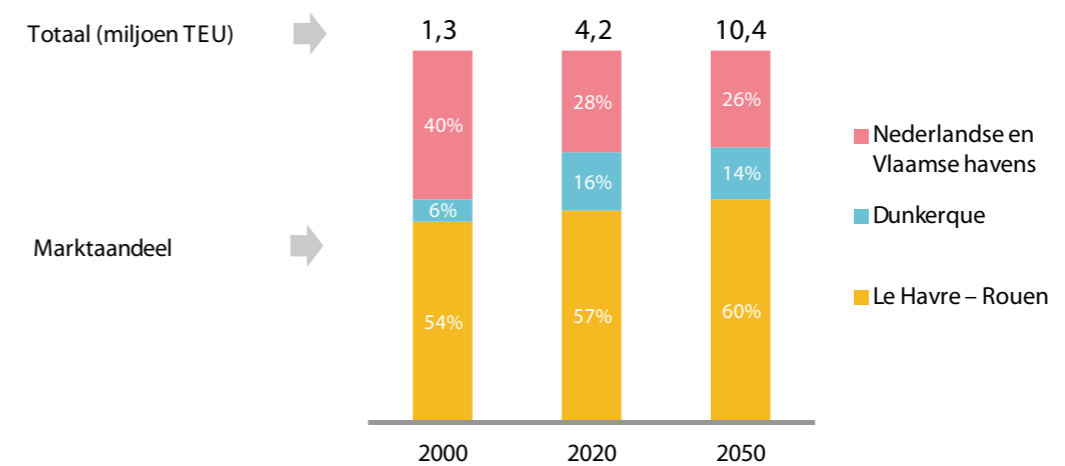
Er moet opgemerkt worden dat de geografische toedeling van transportbaten (de grootste batenpost) geen evidente oefening is. De besparing van transportkosten wordt door de marktwerking deels of geheel doorgeschoven van vervoerder naar verlader/ontvanger van de goederen, en van deze laatste weer naar zijn klanten, enzovoort. De gedetailleerde informatie ontbreekt om te kunnen bepalen waar in de productie- en logistieke keten de baten uiteindelijk neerslaan. In de sociaaleconomische studie is verondersteld dat 50% van de transportbaten van goederenstromen in de regio van herkomst neerslaan, en 50% in de regio van bestemming. Dit is een pragmatische, maar verdedigbare rekenregel die van de redelijke aanname vertrekt dat de transportbaten ongeveer gelijkmatig over de verschillende partijen in de transportketen verdeeld zijn. De toedeling van de besparing van externe kosten is veel gemakkelijker. Ze zijn grotendeels direct gerelateerd aan de op het grondgebied afgelegde afstand.

In de voorgaande figuren is aparte batenpost voor de zeehavens opgenomen. De stakeholders in de zeehavens (havenautoriteit, overslagbedrijven, expediteurs,...) behoren tot de partijen in de transportketen, en delen net als die partijen in de transportbaten. De zeehavens vallen dus onder dezelfde pragmatische verdelingsregel die in de sociaaleconomische studie gehanteerd is, waarbij de zeehaven als herkomst- of bestemming beschouwd is. Bij de toepassing van deze rekenregel op zeehavens moet echter een kanttekening gemaakt worden. Zeehavens zijn niet de uiteindelijke herkomst of bestemming van de goederenstromen, maar vormen een doorvoerpunt van en naar overzeese gebieden. Bijgevolg delen dus ook consumenten en bedrijven in de overzeese gebieden in de baten van het project.

De havenautoriteit is zijn slechts één van de stakeholders in de zeehaven. Het aandeel van havenautoriteiten in de transportbaten is wellicht zeer beperkt. Er zijn maar twee mechanismen via welke de zeehavens voordeel uit de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding halen:

- extra inkomsten uit binnenvaartrechten op zeehavengebonden goederenstromen die van weg of spoor naar de binnenvaart verschoven zijn;
- extra inkomsten uit zeevaartrechten op de nieuwe geïnduceerde goederenstromen, in de mate dat die via de havens verlopen.

In beide gevallen gaat het om kleine bedragen. Binnenvaartrechten vertegenwoordigen maar een gering deel van de inkomsten uit havenrechten. De verwachte geïnduceerde trafieken zijn zeer beperkt, zo blijkt uit Figuur 3, en bovendien is slechts een deel daarvan zeehavengebonden. Van de extra inkomsten uit havenrechten moeten dan nog de extra havenkosten afgetrokken worden die door de extra volumes veroorzaakt worden.



Figuur 6: Impact van Canal Seine Nord-Europe op de zeehavens

Aan- en afvoer van maritieme containers in Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Haute-Normandie en Île-de-France
Bron: Voies Navigables de France, Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, H - Evaluation socio-économique, december 2006.

Figuur 6 toont de impact, volgens de sociaaleconomische studie gepubliceerd in 2006, van de Seine-Scheldeverbinding op de marktaandelen van de zeehavens in het containervervoer van/ naar Noord-Frankrijk en Île-de-France. De studie verwacht een versterking van het marktaandeel van de Franse havens ten koste van de Vlaamse en Nederlandse havens. De meest markante evolutie is de stijging van het marktaandeel van de haven van Duinkerken. Deze vindt vrijwel volledig in de regio Nord-Pas-de-Calais plaats. Aangezien Duinkerken echter al een goede binnenvaartverbinding met deze regio heeft, rijst de vraag hoe het Seine-Scheldeproject hier een verschil kan maken.

In termen van marktaandelen is de impact van het Seine-Scheldeverbinding naar verwachting zeer bescheiden. Een stijging van het marktaandeel van een haven zal vooral ten koste van het marktaandeel van een andere haven gaan. Door de verwachte sterke expansie van de totale maritieme containerstromen van en naar de regio (zie cijfers bovenaan Figuur 6), zal het containervolume van de Nederlandse en Vlaamse havens met herkomst of bestemming Noord-Frankrijk in absolute termen toenemen, ook al daalt hun marktaandeel. Die totale groei van de containervolumes vloeit echter uit autonome economische ontwikkelingen voort, en is geen gevolg van de Seine-Scheldeverbinding. Eerder is al opgemerkt dat het volume van nieuwe, door het project geïnduceerde trafiekstromen zeer beperkt is. In die zin kan toch gesteld worden dat de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding voor de zeehavens in termen van overslagvolume een 'zero sum game' is, waarbij, volgens de in 2006 gepubliceerde sociaaleconomische studie, de Franse havens winnen.

Dit beeld kan enkel wijzigen indien de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding belangrijke *nieuwe* trafiekstromen gekoppeld aan *nieuwe* economische activiteiten kan genereren, die veel groter zijn dan de ramingen in de socio-economische studies. In latere hoofdstukken wordt hierop teruggekomen.

5. Kansen en bedreigingen voor de zeehavens van de Vlaams-Nederlandse Delta

Wat is de visie van de zeehavens over de kansen van de Seine-Scheldeverbinding?

In dit hoofdstuk wordt bericht over de visie van de zeehavens in de Vlaams-Nederlandse Delta op de economische kansen van de Seine-Scheldeverbinding. Het hoofdstuk wordt met enkele samenvattende conclusies en opmerkingen afgesloten.

Antwerpen

Noord-Frankrijk is voor de haven van Antwerpen een belangrijke achterlandmarkt. Dit belang is niet altijd direct zichtbaar. Zo worden vele containers met bestemming Noord-Frankrijk in Belgische distributiecentra gelost, van waaruit de goederen met huiftrailers naar de eindbestemming in Noord-Frankrijk vervoerd worden. Voor uitvoercontainers gebeurt hetzelfde, maar dan in omgekeerde richting.

Vandaag wordt Noord-Frankrijk hoofdzakelijk via wegverbindingen bediend die weinig congestie kennen. Goederenstromen zullen enkel naar de binnenvaart verschuiven indien deze een lagere totale vervoersprijs dan de bestaande efficiënte wegverbinding aanbiedt. In dit verband wijst de haven van Antwerpen op een aantal knelpunten waardoor het belang van de Seine-Scheldeverbinding, in de thans voorziene configuratie, zeer beperkt geacht wordt.

- Terwijl de opgewaardeerde Leie en het nieuwe Canal Seine Nord-Europe een vrije doorvaarhoogte onder de bruggen van 7 meter zullen hebben (geschikt voor vaart met drie lagen containers), is op de verbinding tussen de Belgische en Franse delen van de Seine-Scheldeverbinding (het segment Deûlémont-Komen) slechts een vrije doorvaarhoogte van 5,25 meter voorzien (geschikt voor twee lagen containers). De schepen waarvoor de Seine-Scheldeverbinding ontworpen is, kunnen zelfs tot vier lagen containers vervoeren (wat een brughoogte van 9,1 meter vergt). Hierdoor wordt de maximale beladingsgraad van de inzetbare containerschepen met de helft verminderd, wat een verhogend effect op de kostprijs per vervoerde TEU heeft.
- De kostprijs van het gebruik van de Seine-Scheldeverbinding wordt verder verhoogd door de geplande aanrekening van een tol.
- Wegens vaarwegbeperkingen op de Boven-Schelde en de Boven-Zeeschelde zal vanuit de haven van Antwerpen de Seine-Scheldeverbinding via de Westerschelde, het kanaal Gent-Terneuzen en de Leie naar Frankrijk lopen. Voor ladingen van/naar Valenciennes, een belangrijke achterlandmarkt voor de haven van Antwerpen, betekent dit een extra reistijd van één dag ten opzichte van het Scheldetraject.

Door deze kostprijsverhogende factoren verwacht de haven van Antwerpen dat het transportkostenvoordeel van de binnenvaart onvoldoende groot zal zijn om de nadelen ten opzichte van het wegvervoer (extra consolidatie- en overslagkosten, lagere snelheid) te kunnen compenseren.

Indien de bovenstaande knelpunten echter geremedieerd worden, ziet de haven van Antwerpen belangrijke kansen voor een modale verschuiving van goederenstromen naar de binnenvaart, en, als gevolg van de ontwikkeling van de multimodale platforms langs het Canal Seine Nord-Europe, mogelijk ook de generatie van nieuwe trafieken. De opwaardering van de alternatieve Schelde-route is voor Antwerpen een kritieke randvoorwaarde om deze kansen te realiseren, want hierdoor wordt de afstand tot de marktgebieden in Noord-Frankrijk (en in het bijzonder de belangrijke economische concentratie rond Valenciennes) aanzienlijk verminderd.

Gent

Ook voor Gent is Noord-Frankrijk een relatief belangrijke afzetmarkt. Het binnenvaartvervoer tussen de haven en Noord-Frankrijk bedraagt ongeveer 1,5 miljoen ton (op een totaal van 23 miljoen ton binnenvaartoverslag in de haven van Gent). Het betreft vooral bouwmaterialen, meststoffen en landbouwproducten. Over de weg worden grotere volumes vervoerd, maar daarover is geen statistische informatie beschikbaar.

De haven van Gent wil stevig inspelen op de containervaart afkomstig van de mainports door te fungeren als decongestie- en consolidatiehub voor hun maritieme containers met oorsprong en bestemming Frankrijk. De containers worden met grote binnenvaartschepen of –combinaties rechtstreeks van de containerterminals naar Gent vervoerd. Daar worden ze geconsolideerd en verdeeld op kleinere schepen naar de verschillende eindbestemmingen. Tegelijkertijd kunnen aanvullende logistieke diensten verzorgd worden (documentatie, labelling, herverpakking,...).

Daarnaast ziet de haven ook kansen voor een verdere expansie van de bestaande bulktrafieken (bouwmaterialen, landbouwproducten,...).

Moerdijk

In de strategische toekomstvisie die de haven van Moerdijk aan het opstellen is, tekenen zich twee (niet-exclusieve) strategieën af: (1) Moerdijk als shortsea haven en (2) Moerdijk als 'extended gateway' van de mainports Rotterdam en Antwerpen. In beide strategieën is de Seine-Scheldeverbinding versterkend, maar de kansen zijn groter in de tweede strategie.

In de eerste strategie kan de Seine-Scheldeverbinding voor de aan/afvoer van goederenstromen uit Noord-Frankrijk zorgen, die van de in Moerdijk aangeboden shortsea lijndiensten gebruik willen maken. Wegens de relatief grote afstand zijn de praktische potenties wellicht zeer beperkt.

De tweede strategie is gericht op de consolidatie van stromen tussen beide mainports en het achterland van West-Brabant. Door de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding, kunnen stromen van/naar Noord-Frankrijk in deze consolidatie mee opgenomen worden. Enkele voorbeelden van kansen zijn:

- bundeling van laagwaardige bulkstromen (zand, grind, ertsen, metalen), zodat de transportkosten door schaalvoordelen verlaagd kunnen worden;
- aanvoer van agrilbulk uit Noord-Frankrijk voor de bierindustrie;
- ontsluiting van Noord-Frankrijk (tot en met Île-de-France) als afzetmarkten voor de nieuwe 'bio-based' en 'greenport' industrieën in Nieuw Prinsenland en Westland. Gebundelde vrachten van verse groenten en fruit zouden in geconditioneerde containers per binnenschip naar afzetmarkten in Noord-Frankrijk vervoerd kunnen worden.

Rotterdam

De haven van Rotterdam verwacht dat het effect van de Seine-Scheldeverbinding vooral een modale verschuiving van het achterlandtransport van de bestaande maritieme goederenstromen zal bewerkstellen, eerder dan nieuwe maritieme trafieken te genereren, of significante verschuivingen van goederenstromen tussen de zeehavens te veroorzaken. Het havenbedrijf heeft een quick scan van het potentieel van de Seine-Scheldeverbinding laten uitvoeren. Het additionele binnenvaartvolume van en naar Noord-Frankrijk (tot en met Île-de-France) wordt geraamd op 1 tot maximaal 2 miljoen ton per jaar, hoofdzakelijk voortvloeiende uit een modale verschuiving. Dit

onderzoek betrof enkel het achterlandvervoer van maritieme stromen. De continentale stromen van de havenindustrie werden niet beschouwd.

De belangrijkste reden voor de geringe impact voor de haven van Rotterdam is de lange reistijd van de binnenvaart naar de Noord-Franse markt. Een reis tussen Rotterdam en Parijs zou tot 55 uur duren. Het is niet waarschijnlijk dat de schaal- en frequentievoordelen aan de maritieme zijde dit tijdskostennadeel ten opzichte van meer nabij gelegen havens (vooral Le Havre) kan compenseren.

Dit belet niet dat de VND moet ijveren voor het wegwerken van de knelpunten op de noord-zuidverbinding. Daarbij hoort niet enkel de Seine-Scheldeverbinding, maar ook de sluizen op de binnenvaartverbindingen tussen Vlaanderen en Nederland (Terneuzen, Volkerak, Kreekrak).

Zeebrugge

Ook voor Zeebrugge is Noord-Frankrijk een belangrijk achterlandgebied. De haven ziet in de Seine-Scheldeverbinding dan ook kansen om dit achterland op een efficiëntere wijze te bedienen, en zijn troef van een directe ligging aan de Noordzee sterker te kunnen uitspelen. Concrete kansen voor een modale verschuiving naar de binnenvaart zijn er voor auto's (voertuigen voor export uit Valenciennes en importvoertuigen bestemd voor Noord-Frankrijk en met name Île-de-France).

Essentiële voorwaarde is wel dat het Seine-Schelde-Westproject gerealiseerd wordt. Dit project voorziet de aanleg van een kanaal van klasse Vb (4.400 ton, dus dezelfde vaarwegklasse als de Seine-Scheldeverbinding) op het tracé van het bestaande Afleidingskanaal van de Leie. Zonder dit project kan de binnenvaart op Zeebrugge slechts in zeer geringe mate meeliften met de schaalvergroting die door de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding mogelijk gemaakt wordt. De haven van Zeebrugge is vandaag al door het kanaal Gent-Brugge op de Seine-Scheldeverbinding aangesloten, maar dit kanaal heeft slechts een beperkt gabarriet en doorvoercapaciteit.

Zeeland Seaports

De realisatie van de Seine-Scheldeverbinding bewerkstelligt een forse versterking van de logistieke noord-zuidas, in aanvulling op de al zeer sterke oost-westas. Zeeland Seaports, en vooral de Kanaalzone Gent-Terneuzen, kan hier een belangrijke schakelfunctie vervullen.

Na de ingebruikname van de Seine-Scheldeverbinding zullen de door het kanaal Gent-Terneuzen passerende binnenvaartcontainerstromen van en naar de havens van Rotterdam en Antwerpen toenemen. Zeeland Seaports kan op diverse manieren hierop inspelen:

- de organisatie van overslagpunt waar containers af- en bijgeladen worden;
- de ontwikkeling van een aanbod van logistieke diensten met toegevoegde waarde;
- de koppeling met de containeractiviteiten in Vlissingen;
- de ontwikkeling van een aanbod van diensten aan de binnenvaartsector (schepen en bemanning).

Samenvattende conclusies en opmerkingen

Een binnenvaartverbinding is zo sterk als haar zwakste schakel. Voor containervaart is de zwakste schakel de verbinding tussen het Franse en het Belgische waterwegnet, waar volgens de huidige plannen een vrije doorvaarhoogte onder de bruggen van 5,25m voorzien wordt. Dit is voldoende voor een lading van twee lagen containers, terwijl de schepen waarvoor de Sei-

ne-Scheldeverbinding ontworpen is tot vier lagen containers kunnen vervoeren. Bijgevolg kunnen de schepen slechts gedeeltelijk beladen worden, waardoor de vervoerskosten per container gevoelig toenemen en gevreesd wordt dat de binnenvaart niet voldoende met het wegvervoer zal kunnen concurreren. Op de rest van de Seine-Scheldeverbinding (Leie en Canal Seine-Nord Europe) zal vaart met drie lagen containers mogelijk zijn, maar voor het vervoer tussen de havens van de Vlaams-Nederlandse Delta en het Noord-Franse achterland is het knelpunt ter hoogte van de Frans-Belgische grens de bepalende en beperkende factor. De potenties van de Seine-Scheldeverbinding voor de containervaart worden hierdoor lager, terwijl maritieme containerstromen voor het geheel van de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta de belangrijkste groei laten zien.

De impact van dit knelpunt mag echter ook niet overschat worden. In de praktijk varen er relatief weinig schepen met het maximale aantal containers. Verder vertegenwoordigen de kosten van het binnenvaartvervoer slechts een fractie van de totale vervoerskosten (van 'deur tot deur', met inbegrip van de kosten van overslag en voor- en natransport over de weg). Door deze twee factoren is de impact van de beperking van het aantal lagen op de totale vervoerskosten per TEU beduidend kleiner (tussen 5% en 20% voor een vermindering van drie naar twee lagen volgens berekeningen van Voies Navigables de France) dan de impact op de maximale beladingsgraad. Het aantal lagen waarmee gevaren kan worden, heeft wel een direct evenredige impact op de capaciteit van de waterweg. Indien nodig kan de capaciteit echter tegen veel lagere kosten uitgebreid worden door het ontdubbelen van sluizen dan door het verhogen van alle bruggen.

Een tweede knelpunt is de capaciteit van de noord-zuidbinnenvaartverbinding tussen Vlaanderen en Nederland, en in het bijzonder van de sluizen (Terneuzen, Volkerak, Kreekrak). Het aandeel van de binnenvaart naar Noord-Frankrijk in het totale binnenvaartverkeer dat via deze sluizen passeert is klein, en zal ook na de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding relatief bescheiden blijven. Maar deze sluizen zijn al dichtbij of voorbij het congestiepunt, en zelfs een bescheiden extra trafiekimpuls van de Seine-Scheldeverbinding maakt de oplossing van deze knelpunten meer prangend.

Indien deze knelpunten opgelost raken, verwachten de havens in het achterlandvervoer van en naar Noord-Frankrijk een sterke verschuiving van wegvervoer naar de binnenvaart. Ze verwachten echter geen significante impact op de totale maritieme overslag in de Vlaams-Nederlandse Delta. Een modale verschuiving genereert immers op zich geen nieuwe trafieken. Dat laatste is enkel mogelijk indien het project de basis voor de creatie van nieuwe economische activiteiten vormt, waaruit nieuwe, geïnduceerde vervoersstromen voortvloeien.

Het kanaal Gent-Terneuzen vormt als het ware de trechter waarlangs de achterlandstromen van de overige havens (Antwerpen, Rotterdam, Vlissingen, Zeebrugge via estuaire vaart, en Moerdijk) naar de Seine-Scheldeverbinding richting Frankrijk geleid worden. Dit biedt specifieke kansen aan de havens van Gent en Terneuzen, waarop ze beide willen inspelen. De trechter vormt een natuurlijk consolidatiepunt voor de containerstromen van/naar de mainporthavens. In het consolidatiepunt worden 'dikke' stromen van/naar de havens gekoppeld met 'dikke' stromen van/naar bestemmingen in Noord-Frankrijk, zodat schaalvoordelen over het hele traject maximaal benut kunnen worden. Tevens kunnen op het consolidatiepunt aanvullende logistieke diensten verricht worden. De vraag stelt zich echter of de schaalvoordelen zullen opwegen tegen de extra overslagkosten op het consolidatiepunt. De verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart brengt op zich al extra consolidatie- en overslagkosten met zich mee. De extra kosten van een additionele overslag op het consolidatiepunt zijn mogelijk prohibitief.

6. Kansen en bedreigingen voor de provincies van de Vlaams-Nederlandse Delta

Wat kan de Seine-Scheldeverbinding voor de provincies betekenen?

Dit hoofdstuk bericht over de visie van de provincies in de Vlaams-Nederlandse Delta over de economische kansen van de Seine-Scheldeverbinding. Het hoofdstuk sluit af met enkele samenvattende conclusies.

Antwerpen

De provincie Antwerpen ziet vooral voordelen op vlak van de verduurzaming van het vervoer en de vermindering van congestie op het wegennet als gevolg van de verschuiving van goederenstromen naar de binnenvaart. Voorts liggen er mogelijk kansen voor synergie met de activiteiten op de multimodale platforms langs het nieuwe Canal Seine Nord-Europe.

Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant is één van de grootste producenten en exporteurs van voedingsproducten. De betrokken bedrijven zijn in toenemende mate met de duurzaamheid van hun transport begaan, en kiezen waar mogelijk voor het schip in plaats van de vrachtwagen. Als de Seine-Scheldeverbinding voltooid is, zouden deze bedrijven zich meer op de Noord-Franse markt kunnen richten. Noord-Frankrijk is zowel een mogelijk bron van grondstoffen (granen en mout) als (vooral Île-de-France) een grote afzetmarkt van afgewerkte voedingsproducten zodat er kansen voor een evenwichtige vervoersrelatie zijn, waardoor het aantal lege kilometers geminimaliseerd wordt.

Verdere opportuniteiten zijn er voor zand en grind en afval. Île-de-France is een belangrijke verbruiker van zand en grind, en genereert anderzijds grote hoeveelheden afval die afgevoerd en verwerkt moeten worden. Deze laatste markt moet echter nog volledig ontwikkeld worden: vandaag is er geen afvoer van afval uit Île-de-France naar de Vlaams-Nederlandse Delta.

Er worden ook twee kanttekeningen bij de potenties geplaatst. Aanvoer van granen en andere grondstoffen uit Noord-Frankrijk over langere afstanden via de binnenvaart is niet ondenkbaar, maar deze moet concurreren met de nabije maritieme aanvoer, zodat de volumes wellicht beperkt zullen blijven. Ten tweede blijkt uit een recent uitgevoerd onderzoek over de concurrentiepositie van de Nederlandse regio's dat Île-de-France voor vele bedrijfstakken in Noord-Brabant niet alleen een afzetmarkt maar ook een concurrent is. Île-de-France bezit door die grote thuismarkt een agglomeratievoordeel, dat het actief uitspeelt om buitenlandse investeringen aan te trekken.

Oost-Vlaanderen

De industrie in de Kanaalzone Gent-Terneuzen maakt al in grote mate gebruik van de binnenvaart voor de aanvoer van grondstoffen of de afvoer van afgewerkte producten. Door de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding kunnen deze bedrijven klanten in Noord-Frankrijk goedkoper beleveren en hun afzetmarkt uitbreiden.

Een voorbeeld daarvan is de bouwmaterialenindustrie in de haven van Gent die in de jongste jaren een sterke groei gekend heeft. De kanaalzone is zeer geschikt als productie- en distributie-

basis van bouwmaterialen, vanwaar ze via depots langs de waterwegen in Oost- en West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk naar de eindgebruiker vervoerd kunnen worden. Met de aanleg van het Canal Seine-Nord Europe komt zelfs Parijs in het bereik. Wegens de relatieve lage waarde per ton, zullen de groeiopportuniteiten wel sterk afhangen van de tarifiering van het gebruik van de Seine-Scheldeverbinding.

Buiten de kanaalzone zijn er in Oost-Vlaanderen twee industriële kernen die van de vervoermogelijkheden van de Seine-Scheldeverbinding kunnen meegenieten: Deinze en Aalter. Door de verwachte hoge frequentie van binnenvaartdiensten op de Seine-Scheldeverbinding kunnen lokale bedrijven met kleinere ladingen meeliften. Maar dan moeten er wel voldoende openbare kades of overslagcentra beschikbaar zijn, waarlangs deze bedrijven toegang tot de Seine-Scheldeverbinding hebben.

West-Vlaanderen

De provincie West-Vlaanderen heeft een belangrijk voedingscluster dat door de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding zijn concurrentievermogen kan versterken en daardoor nieuwe binnenvaarttrafiek kan genereren. De aanvoer van grondstoffen (granen) geschiedt al in grote mate per schip, en zal als gevolg van de schaalvergroting efficiënter worden. Nieuwe kansen liggen er in de verwerking van aardappelen en groenten, waarbij zowel aan de aanvoerzijde (Picardië) als de afvoerzijde (Île-de-France) belangrijke volumes zijn, die naar de binnenvaart kunnen verschuiven. Dit sluit mooi aan bij initiatieven voor City Logistics in Parijs die beogen om de binnenstad maximaal met de binnenvaart te beleveren.

Ook in de bouwmaterialensector (zowel grondstoffen als fabricaten) is er nog een groot potentieel voor modale verschuiving naar de binnenvaart, en daardoor tegelijkertijd een versterking van de concurrentiepositie op de Noord-Franse markt.

Er moet wel over gewaakt worden dat de Seine-Scheldeverbinding geen 'watersnelweg zonder op- en afritten' wordt, waarover hoofdzakelijk transitstromen vervoerd worden. Daarom moeten meer laad- en losfaciliteiten voorzien worden. De behoefte kan deels door de optimalisatie van bestaande kades opgevangen worden (bijvoorbeeld door private kades deels voor derde gebruikers open te stellen), maar er is ook nood aan nieuwe overslagplatforms. De regio krijgt de kans om door een grootschalige waterweg van internationaal niveau doorkruist te worden. Lokaal moeten de (ruimtelijke) keuzen gemaakt worden om deze kans te benutten.

Zeeland

De provincie Zeeland beschikt over een sterk uitgebouwd chemisch en voedingscluster dat al in belangrijke mate met de binnenvaart grondstoffen aanvoert en/of afgewerkte producten afvoert. De realisatie van de Seine-Scheldeverbinding verbetert nog de multimodale bereikbaarheid van de provincie, waardoor de bestaande bedrijven hun afzetmarkt kunnen uitbreiden, en de regio een aantrekkelijker locatie voor de inplanting van productie(deel)processen wordt.

Dezelfde voordelen gelden voor de zich ontwikkelende biogebaseerde economie, waar er grote kansen liggen in een sterkere interactie met Noord-Frankrijk, met name voor de valorisatie van reststoffen van de landbouw. Deze kunnen lokaal (bijvoorbeeld op de voorziene multimodale platforms langs het Canal Seine-Nord Europe) tot bio-based grondstoffen verwerkt worden. Volgens worden de grondstoffen vervoerd naar de Vlaams-Nederlandse Delta als input voor de daar gevestigde bio-based chemische nijverheid.

Wel moet opgemerkt worden dat bij de ontwikkeling van de biogebaseerde economie Noord-Frankrijk niet alleen een bron van bio-based grondstoffen is, maar ook een concurrent in

de bio-based chemische nijverheid. De verdere transformatie van bio-based grondstoffen kan zich immers ook op de multimodale platforms langs het Canal Seine-Nord Europe gaan vestigen.

Ook is de volledige benutting van de potenties van de Seine-Scheldeverbinding voorwaardelijk aan het wegwerken van knelpunten op vlak van sluiscapaciteit op de noord-zuidverbinding tussen Vlaanderen en Zeeland.

Zuid-Holland

De Seine-Scheldeverbinding opent mogelijkheden voor Greenport (Westland-Oostland) voor de beleving van Île-de-France door middel van geconditioneerd vervoer via de binnenvaart. Dit sluit goed aan bij de eerder vermelde City Logistics initiatieven in Parijs.

Geconditioneerd vervoer zou voor de binnenvaart een nieuwe markt zijn. De volumes zijn echter relatief beperkt. Voorts stelt zich de uitdaging om retourvracht te vinden. Anders is het gebruik van de binnenvaart wellicht niet kostencompetitief.

Samenvattende conclusies en opmerkingen

De Vlaams-Nederlandse Delta huisvest diverse bedrijfstakken die al in grote mate van de binnenvaart gebruik maken: bouwmaterialen, verwerking van landbouwproducten en voedingsnijverheid, en de chemische nijverheid. Voor deze bedrijfstakken leidt de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding tot een vermindering van transportkosten en biedt het kansen voor een uitbreiding van de afzetmarkt in en naar Noord-Frankrijk.

Door de verwachte hoge frequentie van binnenvaartdiensten op de Seine-Scheldeverbinding wordt binnenvaart haalbaar voor bedrijven met kleinere en meer tijdkritische ladingen, die nu nog uitsluitend op het wegvervoer aangewezen zijn. Door goederenstromen van deze bedrijven van de weg naar de binnenvaart te verschuiven, wordt een verdergaande verduurzaming van het transport bereikt. Maar dan moeten er wel voldoende openbare kades of overslagcentra beschikbaar zijn, waarlangs deze bedrijven toegang tot de Seine-Scheldeverbinding hebben. Dit vergt extra inspanningen van het ruimtelijke beleid.

Tenslotte kan de Seine-Scheldeverbinding de Vlaams-Nederlandse Delta een meer aantrekkelijke locatie voor de vestiging van nieuwe economische activiteiten maken, die op hun beurt geïnduceerde vervoersstromen zullen genereren. Dit geldt in het bijzonder voor de zich ontwikkelende biogebaseerde economie, waar er grote kansen liggen in een sterkere clustering met Noord-Frankrijk voor het gebruik van landbouwreststoffen. De relatie met Noord-Frankrijk is echter niet alleen versterkend, maar ook concurrerend. De biogebaseerde economie zal zich ook in Noord-Frankrijk ontwikkelen (bijvoorbeeld op de multimodale platforms langs het Canal Seine-Nord Europe), en zal met de Seine-Scheldeverbinding over een efficiënte verbinding met een waaier van exporthavens beschikken.

7. Stippen achter de horizon

Economische kansen van de Seine-Scheldeverbinding op lange termijn (2050)



Figuur 7: De Blauwe Boog

De Seine-Scheldeverbinding verlengt de bestaande Rijn-corridor tot aan de Seine. In 2050 treffen we in deze 'Blauwe Boog' een dynamische 'new industrial economy' aan. Ze strekt zich uit van Parijs over de Vlaams-Nederlandse Delta en het gerevitaliseerde Ruhrgebied tot Basel.

Door stijgende lonen in de BRICS-landen en hoge brandstofprijzen is Europa weer aantrekkelijk geworden voor industriële activiteiten. De multimodale platforms en bedrijvzones langs de Seine-Rijn-Corridor (waaronder de vier platforms langs het Seine-Nordkanaal) bleken een uitstekende locatie.

Het aantrekkingsvermogen van de corridor vloeit voort uit de verknoping van drie omvangrijke productie- en marktgebieden van Europese schaal (Île de France, de Vlaams-Nederlandse Delta en het Ruhrgebied) langs een binnenvaartweg waarop zowel massagoederen als stukgoederen vlot, goedkoop en milieuvriendelijk vervoerd worden.

De industriële en logistieke slagkracht van de corridor is ondersteund door een flankerend ruimtelijk beleid en vormingsbeleid, zodat er opgeleide mensen zijn om de 'new industrial economy' vorm te geven, en er voldoende ruimte is om te wonen en te werken in de corridor.

Een van de pijlers van de 'new industrial economy' is de biogebaseerde economie. Als gevolg van schaarser worden fossiele brandstoffen en feedstock heeft deze een forse ontwikkeling doorgemaakt. Op de platforms langs het Canal Seine-Nord Europe is een nieuwe bio-based hub ontstaan, verbonden met innovatieve bio-clusters in Oost- en West-Vlaanderen, Zeeland en Noord-Brabant.

De havens van de Vlaams-Nederlandse Delta zijn alle op volwaardige wijze op de Seine-Rijn-Corridor aangesloten. Ze hebben een centrale ligging op het scharnierpunt van de noord-zuidas (Seine-Scheldeverbinding) en de oost-westas (Rijn), waardoor ze de uitgelezen gateway tot de nieuwe industriële corridor vormen. Als gevolg van de industriële vernieuwing zijn de inkomende goederenstromen in de zeehavens relatief geslonken, maar de uitvoerstromen sterk gestegen. De zeehavens van de Vlaams-Nederlandse Delta hebben belangen verworven in de multimodale platforms om de nieuwe stromen efficiënter te behandelen.

In de corridor is de binnenvaart de voorkeursmodus voor alle langeafstandsvervoer van zowel bulk- als stukgoederen, en zowel maritieme als continentale stromen. Langs de 'watersnelweg' van Parijs tot Bazel zijn op geregelde afstanden regionale overslagcentra ingeplant. Zij verzekeren de koppeling tussen het langeafstandsbeen met de binnenvaart en de laatste kilometers tot de eindbestemming met het wegvervoer.

Randvoorwaarden

Het hierboven geschetste beeld beschrijft de grote economische kansen die de Seine-Scheldeverbinding kan bieden in een scenario waarbij een reeks van randvoorwaarden gunstig uitvallen. Die kansen komen echter niet vanzelf tot stand. Hun verwezenlijking vergt een actief beleid op diverse domeinen.

Ten eerste het ruimtelijke en infrastructuurbeleid. De havens van de Vlaams-Nederlandse Delta moeten op volwaardige wijze op de Seine-Scheldecorridor aangesloten zijn. Daarvoor zijn de volgende infrastructurele ingrepen nodig:

- uitbreiding van de sluis capaciteit op de noord-zuidverbinding tussen Vlaanderen en Nederland;
- realisatie van Seine-Schelde-West;
- opwaardering van de Schelderoute naar Noord-Frankrijk, naast de Leieroute.

Ook de bedrijfszones in de Vlaams-Nederlandse Delta moeten een afdoende toegang tot de Seine-Scheldebinnenvaart hebben. Om een ingrijpende modale verschuiving te verwezenlijken, moeten ook niet direct aan de waterweg gelegen bedrijven in staat zijn om van de waterweg gebruik te maken. Daarvoor moeten er voldoende openbare kadefaciliteiten voorzien worden. In sommige provincies is de capaciteit op dit moment onvoldoende, en dient extra ruimte gevonden te worden. Anderzijds moet er ook voor opgepast worden dat de extra investeringen niet tot overcapaciteit leiden. De capaciteit van regionale overslagcentra moet op het lading-genererende vermogen van de regio afgestemd worden.

Ten tweede het mobiliteitsbeleid. Een doorgedreven en blijvende modale verschuiving ten voordele van vervoersmodi met lagere externe kosten vereist een mobiliteitsbeleid dat op de aanrekening van alle infrastructuurkosten en externe kosten gericht is. De verladers van goederen zullen dan op basis van een bedrijfseconomische calculatie vanzelf maximaal van binnenvaart gebruik maken. Met de tolwegen en de eco tax poids-lourds voor de wegen waar geen tol wordt geheven, is Frankrijk op dit gebied al verder gevorderd dan de Vlaams-Nederlandse Delta.

Ten slotte een Europees industrieel vernieuwingsbeleid. Europa moet een aantrekkelijke locatie voor de productie van goederen blijven. Ondanks het groeiende belang van de dienstensector zal de productie van goederen noodzakelijk blijven om de welvaart in Europa te behouden, al is het maar om te betalen voor de steeds duurder wordende energie- en grondstoffen die Europa zelf niet kan voortbrengen. Een industriële revitalisering behelst meer dan het herstel van het concurrentievermogen van de bestaande bedrijfstakken (indien dat al volledig mogelijk zou zijn). De nieuwe industriële economie moet maximaal gestoeld zijn op hernieuwbare energie en hergebruik van grondstoffen. Ze zal leiden tot nieuwe goederenstromen, onder meer van rest- en afvalstoffen. Zoals eerder aangestipt is de Seine-Rijn-binnenvaart uitstekend gelegen om deze stromen te accommoderen.

8. Met verenigde krachten

Een gemeenschappelijk strategie voor de Vlaams-Nederlandse Delta



Figuur 8: Gemeenschappelijke strategie

Uit het voorgaande blijkt dat het werkelijke belang van de Seine-Scheldeverbinding voor de Vlaams-Nederlandse Delta gelegen is in:

- de verduurzaming van het vervoer door een modale verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart (en alle daarmee gepaarde voordelen: vermindering van emissies, congestie, en verkeersongevallen, en verbetering van de leefbaarheid);
- de creatie van een binnenvaartas van Parijs tot Bazel, die een drager van een nieuwe industriële economie kan worden.

Deze belangen gelden voor de gehele Vlaams-Nederlandse Delta, en ook voor Noord-Frankrijk. Ze vormen de basis voor een gemeenschappelijke strategie van publieke en private partijen in beide regio's. De strategie behelst de ontwikkeling van een coherent ruimtelijk, mobiliteits- en industrieel beleid met als doelstelling het invullen van de in het vorige hoofdstuk vermelde randvoorwaarden voor de realisatie van de economische kansen van de Seine-Scheldeverbinding op lange termijn.

9. Conclusies

De belangrijkste conclusies op een rij

De projectstudies die ter voorbereiding van de politieke besluitvorming over het Canal Seine-Nord Europe ondernomen zijn, verwachten van de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding vooral een impact op de **modale verdeling** van de bestaande goederenstromen, met name een verschuiving van weg- en in minder mate spoorvervoer naar binnenvaart (zie hoofdstuk 4). Deze verschuiving, in combinatie met een daarop inspelende reorganisatie van de logistieke ketens, resulteert in een forse besparing van de interne en externe transportkosten, en creëren op deze wijze baten voor de economie en de leefbaarheid van de gehele Vlaams-Nederlandse Delta evenals van Noord-Frankrijk.

De omvang van deze verschuiving zal wel van het **tariefbeleid** afhangen. De concurrentie van de binnenvaart met het wegvervoer, dat vervoer van 'deur tot deur' kan aanbieden, is scherp. Binnenvaart is enkel haalbaar indien de extra kosten ten opzichte van het wegvervoer (voor- en natransport, overslag, langere reistijd) door de lagere transportkosten op het hoofdtraject terugverdiend kunnen worden. Naarmate de vergoeding die voor het gebruik van de Seine-Scheldeverbinding aangerekend wordt, hoger is, zijn er minder ladingen waarvoor die terugverdiendrempel bereikt wordt.

Voor de **zeehavenautoriteiten** van de Vlaams-Nederlandse Delta zijn de gevolgen van een modale verschuiving gering. Omdat er geen nieuwe maritieme trafieken gegenereerd worden, is er geen noemenswaardige impact op de inkomsten of kosten van de havens. De havenrechten die op de binnenvaart geheven worden, vertegenwoordigen immers maar een heel klein deel van de totale haveninkomsten. Mogelijk leidt de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding tot verschuivingen van trafieken tussen de havens onderling, omdat sommige havens beter gelegen zijn dan andere om op de verruimde mogelijkheden voor achterlandvervoer via de binnenvaart in te spelen. Maar dergelijke verschuivingen zullen beperkt zijn. Volgens de modelmatige prognoses, en dit stemt overeen met de verwachtingen van de betrokken partijen, zullen ook na de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding de binnenvaarttrafieken van en naar Noord-Frankrijk slechts een gering deel van de totale havenvolumes uitmaken. Bovendien worden de kansen voor een succesvolle modale verschuiving van de containerstromen (de belangrijkste groeimarkt voor de havens) gehypothekeerd door de lage doorvaarhoogte onder de bruggen op een centraal segment van de verbinding.

De baten van alleen een modale verschuiving zijn, volgens de uitgevoerde projectstudies, al groter dan de kosten van de aanleg en het onderhoud van de Seine-Scheldeverbinding, en vormen dus een rechtvaardiging voor de uitvoering van het project. Maar de echte economische kansen van de Seine-Scheldeverbinding, zowel voor de havens als voor de regio van de Vlaams-Nederlandse delta, liggen in een economische en industriële transformatie die nieuwe, **geïnduceerde trafieken** genereert (in plaats van enkel bestaande trafieken verschuift). De creatie van vier multimodale platformen langs het Canal Seine-Nord Europe vormt hiertoe al een eerste aanzet. Hoofdstuk 7 beschrijft een toekomstbeeld waarin deze kansen werkelijkheid geworden zijn. De impact is dan niet beperkt tot een besparing van transport- en milieukosten, maar strekt zich uit tot de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid van de nieuwe economische activiteiten die zich dank zij de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding ontwikkeld hebben.

De baten van een industriële en logistieke transformatie doen zich slechts op lange termijn voor en zijn moeilijk om in te schatten. Bijgevolg zijn ze in de projectstudies onderbelicht gebleven. Bovendien komen ze niet vanzelf tot stand, maar vergen ze een actief ruimtelijk, mobiliteits- en industrieel beleid om de nodige randvoorwaarden in te vullen. Hier ligt een **taakstelling voor de Vlaams-Nederlandse Delta**.

De publieke actoren verenigd in de Vlaams-Nederlandse Delta kunnen die beleidsopgave niet alleen uitvoeren. Er is behoefte aan een **gemeenschappelijke strategie** van publieke en private partijen in de Vlaams-Nederlandse Delta, Wallonië en (Noord-)Frankrijk gericht op de invulling van de randvoorwaarden voor de realisatie van de lange termijn potenties van de Seine-Scheldeverbinding. Deze partijen kunnen vervolgens nationale overheden benaderen voor de aanpak van de beleidsaspecten die buiten hun bevoegdheidsdomein vallen.

Bijlage A Lijst van gecontacteerde personen

Workshop provincie/haven Antwerpen

Chris Coeck (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

Marjan Beelen (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen),

Myriam Rebahi (Provincie Antwerpen)

Workshop provincie/haven Gent

Hedwig De Pauw (Provincie Oost-Vlaanderen, Dienst Economie)

Tine Vandervelden (Provincie Oost-Vlaanderen, Dienst Economie)

Pascal De Meyer (Provincie Oost-Vlaanderen)

Mark Cromheecke (Provincie Oost-Vlaanderen)

Hilde Vanfleteren (Provincie Oost-Vlaanderen)

Alain Moerman (Provincie Oost-Vlaanderen),

Maarten Manhaeve (POM Oost-Vlaanderen)

Danny Vanrijkel (POM Oost-Vlaanderen)

Peter Mortier (Haven Gent)

Kate Verslype (Haven Gent)

Havenschap Moerdijk

J.G.J.M Vaes (Havenschap Moerdijk)

Provincie Noord-Brabant

Tom de Graaf (Provincie Noord-Brabant, Strategisch Adviseur Mobiliteit)

Dieuwke Piebenga (Provincie Noord-Brabant, Beleidsadviseur Mobiliteit)

Sjoerd van Dommele (Provincie Noord-Brabant, Dienst Economie)

Bas Hessing (Provincie Noord-Brabant, Innovatieteam)

Havenbedrijf Rotterdam

Victor Schoenmakers (Havenbedrijf Rotterdam)

Workshop provincie West-Vlaanderen/Port of Zeebrugge

Patrick Van Cauwenberghe (Port of Zeebrugge)

Magali Royaux (Port of Zeebrugge)

Alexander Demon (POM West-Vlaanderen)

Lode Vanden Bussche (Provincie West-Vlaanderen, Dienst Economie)

Tine Decuyper (RESOC Brugge)

Brian Legein (Leiedal)
 Jan Allaert (Haven Oostende)
 Bart Vansevenant (Voka)
 Gerard Vanhecke (Bond van Eigenschippers)
 André Vandeweghe (Bond van Eigenschippers)

Workshop provincie Zeeland/Zeeland Seaports

Tom Bogaert (Zeeland Seaports)
 Wouter Vos (Zeeland Seaports)
 Wijnand Vette (Zeeland Seaports),
 Jeannette Groeneveld – Verdonk (gemeente Terneuzen)
 Cor Ritico (gemeente Terneuzen)
 Paul Geertman (Kamer van Koophandel)
 Maurice Buuron

Workshop provincie Zuid Holland

Marije Groen
 Onno van Eijk
 Gerard Wesselink

Andere

Ton Pollé (Overmeer, Sales & Marketing Manager)

Bijlage B Lijst van geraadpleegde bronnen

Studierapporten

Association Seine-Nord Europe (2012) *Livre Blanc des acteurs territoriaux Tome 2 - Contributions des acteurs.*

Belconsulting (2005) Vervolgstudie Seine-Schelde / Rivierherstel Leie - Actualisatie Prognoses Leietrafiek, studie in opdracht van Waterwegen en Zeekanaal NV.

CETE Nord – Picardie (2008) *Canal Seine-Nord Europe: quelles retombées socio-économiques attendre des plates-formes logistiques et quelles dynamiques territoriales susciter ?*

Ecorys (2008) *Netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen Zeeland*, studie in opdracht van Provincie Zeeland, Rijkswaterstaat Zeeland en Zeeland Seaports.

Ecorys (2011) *Multimodaal logistiek knooppunt Terneuzen*, studie in opdracht van Projectgroep Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone.

Ecorys en Resource Analysis (2009), *Capaciteitsanalyse binnenvaart Scheldegebied*, studie in opdracht van Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie.

Ecorys en Resource Analysis (2009), *Verkeer- en vervoersprognoses binnenvaart Scheldegebied, Situatie 2007 en prognoses 2020/2040*, studie in opdracht van Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie.

Frémont A. (2011) *La Seine et le Grand Paris des marchandises*, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

How-to Advisory, ITMMA en MTBS (2007) *Verkenning maritieme toegang Kanaal Gent-Terneuzen - Markt- en concurrentieanalyse*, studie in opdracht van KGT2008.

Meerburg S. (student NHTV) (2007) *De Seine – Schelde binnenvaartverbinding, Groeimogelijkheden voor de Zeeuwse havengebieden ten gevolge van de opwaardering van de binnenvaartverbinding*, stageonderzoek begeleid door Kamer van Koophandel Zeeland.

MTBS, ITMMA en How-to Advisory (2007) *Verkenning maritieme toegang Kanaal Gent-Terneuzen - Scheepvaarteconomische studie*, studie in opdracht van KGT2008.

Planbureau voor de Leefomgeving (2011) *De concurrentiepositie van Nederlandse regio's, Regionaal-economische samenhang in Europa.*

Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie (2009) *Multimodaal Actieplan RSD in Europees perspectief.*

Tritel (2011) *Etude des retombées socio-économiques du projet Seine-Escaut pour la Région Wallonne*, studie in opdracht van Service Public de Wallonie.

Thierry Vanelslander, Bart Kuipers, Joost Hintjens, Martijn van der Horst (2011) *Ruimtelijk-economische en logistieke analyse: de Vlaams-Nederlandse Delta in 2040*, Universiteit Antwerpen en de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Voies Navigables de France (2006) Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, *H - Evaluation socio-économique*.

Voies Navigables de France (2011) *Dossier de presse Canal Seine-Nord Europe*, 5 april 2011.

Zeeland Seaports (2009) *Watersnelweg naar Parijs, Verkenning van de economische kansen van de Seine-Schelde verbinding voor Zeeland*.

Statistische gegevens

- Databank SitraM (Commissariat Général au Développement Durable, Service de l'Observatoire et des Statistiques (SOeS), Sous-direction de l'observation statistique des transports)
 - TRANSPORT NATIONAL (fichier TRM _uniquement les véhicules immatriculés en France métropolitaine) : Flux entrants et sortants des régions françaises, par route, en provenance ou à destination des régions belges et hollandaises.
 - TRANSPORT NATIONAL(VNF) : Flux entrants et sortants des régions françaises, par voie navigable, en provenance ou à destination de la Belgique et de la Hollande.
- Eurostat
 - Annual national and international railway goods transport by region of loading and region of unloading [tran_r_rago]
 - Inland waterways - Transport by type of good (country/regional flows from 2007) [iww_go_atygofl]
 - International annual road freight transport by country of loading and unloading with breakdown by reporting country (1 000 t, Mio Tkm) [road_go_ia_rc]
- Vlaamse Havencommissie
 - Havenstatistieken