

Eindrapport casestudie:

“Binnenhaven Delfzijl”

**Case beschrijving ten behoeve van studie
‘Economisch Belang Nederlandse Binnenhavens’
In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens**



Juli 2004





Adresgegevens

TNO Inro
Schoenmakerstraat 97
Postbus 6041
2600 JA Delft

Telefoon: 015 - 269 68 85
Fax: 015 - 269 68 54

E-mail: inro@inro.tno.nl
Website: www.tno.nl

Kenmerk

Projectleider: Bart Kuipers
b.kuipers@inro.tno.nl



Adresgegevens

Nederlandse Vereniging van
Binnenhavens (NVB)
p/a Vasteland 12 E
3011 BL Rotterdam
Postbus 23133
3001 KC Rotterdam

Telefoon: 010 - 4115900
Fax: 010 - 4129091
E-mail: nvb@binnenvaart.nl

Contactpersonen NVB
Ton Roos (CBRB), bestuur NVB
Arwen Korteweg, medewerker NVB
a.korteweg@binnenvaart.nl

Juli 2004

CASESTUDIE BINNENHAVEN DELFZIJL

In het kader van de studie
‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’ in opdracht van NVB

VOORWOORD

Deze case beschrijving van de binnenhaven van Delfzijl is in de maanden april en mei van 2004 opgesteld als een van de 13 casestudies ten behoeve van een onderzoek naar het economische belang van de Nederlandse binnenhavens. De casestudie heeft als doel om nader inzicht te krijgen in de economische, infrastructurele, bestuurlijke en ruimtelijke ordeningsaspecten die zich afspelen op het niveau van een aantal individuele Nederlandse binnenhavens.

Delfzijl is om drie redenen een zeer interessante casestudie. Ten eerste vanwege de onmisbare functie die de binnenhaven speelt in de infrastructuur van de in de haven aanwezige industriële clusters – en dan met name het chemie- en metaalcluster. Ten tweede vanwege de relatie die de binnenhaven met de zeehaven heeft. In feite heeft het vestigingsmilieu van de haven van Delfzijl daarmee twee sterke troeven: zowel de zee- als de binnenhaven. Opmerkelijk is de toename van het belang van de binnenhaven ten opzichte van de zeehaven doordat Akzo Nobel een groot pakket zout heeft verschoven van de kustvaart naar de binnenvaart. Ten derde is de binnenhaven van Delfzijl een interessante casus vanwege de vernieuwende binnenvaartinitiatieven en de modal shift van de weg naar de binnenvaart, die door een aantal van de in de binnenhaven gevestigde bedrijven zijn ondernomen – onder meer als reactie op de verwachte invoering van de Maut in Duitsland

Deze casus is opgesteld door dr. B. Kuipers van TNO Inro te Delft (bku@inro.tno.nl). Projectleider voor het overkoepelende project 'Economisch belang Nederlandse binnenhavens' is drs. A. Korteweg van a&s management te Rotterdam (arwen.korteweg@asmanagement.nl). Namens Groningen Seaports heeft de heer J. Stokroos opgetreden als contactpersoon (J.Stokroos@ groningen-seaports.com).

De enthousiaste en positieve medewerking van diverse betrokkenen uit Delfzijl is als zeer plezierig ervaren bij het tot stand komen van deze case studie.

INHOUDSOPGAVE

| | |
|--|-----------|
| DE BINNENHAVEN DELFZIJL | 5 |
| 1.1 DE <i>BINNENHAVEN</i> DELFZIJL..... | 5 |
| 1.2 HISTORIE | 6 |
| 2. GEBIED EN KENMERKEN BINNENHAVEN DELFZIJL..... | 6 |
| 3 ECONOMISCH BELANG BINNENHAVEN DELFZIJL..... | 9 |
| 3.1 BINNENHAVEN DELFZIJL ALS ESSENTIEEL ONDERDEEL VAN HET INDUSTRIËLE CLUSTER | 10 |
| 3.2 DE BINNENHAVEN ALS ONDERDEEL VAN DE NOORDELIJKE VAARWEGINFRASTRUCTUUR | 11 |
| 3.3 DE BINNENHAVEN ALS BRON VAN COMMERCIEËLE KANSEN..... | 11 |
| 4 BELEIDSONTWIKKELINGEN BINNENHAVEN DELFZIJL | 12 |
| 5 KNELPUNTEN EN BENODIGDE INVESTERINGEN | 13 |
| 6. CONCLUSIE | 15 |
| 7. GEBRUIKTE BRONNEN..... | 17 |
| 7.1 LITERATUUR..... | 17 |
| 7.2 GESPREKSPARTNERS | 17 |

DE BINNENHAVEN DELFZIJL

1.1 De binnenhaven Delfzijl

Groningen Seaports (2003) onderscheidt drie belangrijke elementen in het noordelijk havencomplex: de zeehaven Delfzijl, de Eemshaven en de binnenhavens van Delfzijl. Er zijn twee binnenhavens, de Farmsumerhaven en de Oosterhornhaven. De Farmsumerhaven (figuur 1) is vooral een overlighaven met een beperkte openbare kade (van 150 meter). De Oosterhornhaven is de dominante binnenhaven in Delfzijl. Deze langgerekte binnenhaven is gelegen temidden van de havenbedrijvigheid; aan de noordzijde bevindt zich belangrijke chemische bedrijvigheid en het metalpark, aan de zuidzijde bevinden zich eveneens enkele chemische bedrijven, alsmede enkele energiereleerde activiteiten. Figuur 2 geeft een goed beeld van het karakter van deze industriële binnenhaven temidden van de bedrijventerreinen.

Groningen Seaports (2003) onderscheidt drie hoofdfuncties wat betreft de haven. Ten eerste een havenindustriële complex, waarbij de nadruk ligt op de zeehavenfuncties en de daaraan gerelateerde industriële en logistieke clusters—met name chemie. Ten tweede een havenlogistiek knooppunt, gericht op de op- en overslag van met name bulk en 'general cargo' en sinds kort ook containers. Ten derde de haven als hoofdschakel naar het nationale binnenvaartnetwerk via de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. De binnenhavens worden als essentieel onderdeel van het totale logistieke complex gezien door Groningen Seaports. Er is daarmee sprake van een sterke synergie, zonder de binnenhaven is het functioneren van Delfzijl als zeehaven niet denkbaar, maar het omgekeerde is uiteraard ook waar: zonder de zeehaven is het functioneren van de binnenhaven niet denkbaar.

Er is door de in het kader van deze case studie ondervraagde partijen wel gesteld dat de haven van Delfzijl voor de helft binnenhavengebonden is, immers: bijna de helft van de lading wordt via de zee aangevoerd, verwerkt en met inschakeling van de binnenvaart afgevoerd. Indien deze visie als uitgangspunt zou worden genomen, zou de Rotterdamse haven ook voor een zeer belangrijk deel binnenhavengebonden zijn, vanwege de dominante rol van de binnenvaart in de afvoer van bulk naar het Duitse achterland. Toch wordt Rotterdam traditioneel als een typische zeehaven beschouwd.

In deze casestudie wordt onder de binnenhaven van Delfzijl de bedrijvigheid verstaan die aan de Oosterhornhaven is gesitueerd, alsmede de bedrijvigheid rond de Farmsumerhaven—inclusief het bedrijventerrein Farmsumerpoort. Omdat het ondoenlijk is om vast te stellen in hoeverre de bedrijvigheid nu binnenhaven- of zeehavengebonden is wordt deze discussie hier dan ook niet gevoerd.



Figuur 1: Farmsumerhaven
Bron: www.groningen-seaports.com



Figuur 2: Oosterhornhaven
Bron: www.groningen-seaports.com



Figuur 3: Gemeente Delfzijl
Bron: www.delfzijl.nl

De activiteiten in de Eemshaven blijven buiten beschouwing—ondanks het feit dat deze haven ook voor de binnenvaart bereikbaar is en er in 2003 192 duizend ton goederen (vooral) zijn aangevoerd—evenals de activiteiten rond de Handelshaven, waarbij het gaat om bekende maritiem georiënteerde bedrijven als Wijnne & Barends en Wagenborg.

1.2 Historie

De binnenvaart wordt vanaf de tweede helft van de 19de eeuw gestimuleerd in Groningen, met name door het graven van het Eemskanaal tussen Groningen en de zeehaven Delfzijl (1866-1876)—dit kanaal werd in 1962 aangepast en is inmiddels een CEMT-klasse Va-vaarweg (bereikbaar voor schepen tot 3 duizend ton).

Vanaf de jaren '50 vond een sterke industrialisatie plaats rond Delfzijl. Deze industrialisatiegolf werd in eerste instantie veroorzaakt door de ontdekking van een grote zoutvoorraad in de bodem nabij Winschoten en leidde in 1954 tot de oprichting van de Nederlandse Soda Industrie (NSI). In tweede instantie betekende de ontdekking van de gasbel onder Slochteren in 1960 een verdere impuls, waarbij naast chemische bedrijvigheid gebaseerd op gas, gas als goedkope energiebron van groot belang is—onder meer resulterend in de vestiging van de Aluminiumfabriek 'Aldel'. In de jaren '60 werd de Oosterhornhaven in verschillende fasen aangelegd tot deze in 1974 zijn huidige vorm kreeg.

2. GEBIED EN KENMERKEN BINNENHAVEN DELFZIJL

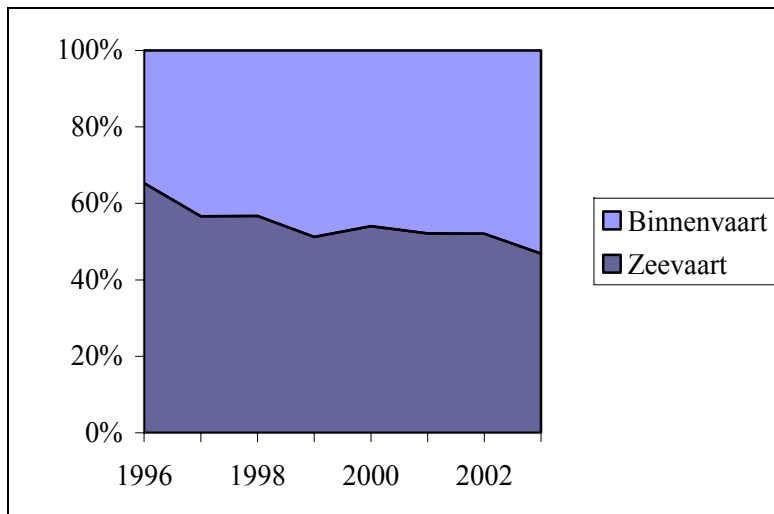
De binnenhaven van Delfzijl is vooral een industriehaven. De industriehaven kent vijf dominante onderdelen, hieronder kort gekarakteriseerd. Vier van de vijf zijn gelokaliseerd rond de Oosterhornhaven. Deze haven heeft een diepgang van 5 meter tot de Heemkesbrug waarna de diepgang 4,5 meter is.

- Chemiepark Delfzijl; hierbij gaat het om een geïntegreerd en gespecialiseerd (deels) chloor gerelateerd chemiecluster (zie figuur 3) met als voornaamste input het lokaal verkregen zout en aardgas. De belangrijkste grondstoffen zijn daarmee lokaal beschikbaar, maar een groot aantal noodzakelijke bijproducten wordt onder meer vanuit nabijgelegen chemische clusters, zoals Rotterdam, aangevoerd, vooral per binnenvaart en kustvaart. Het chemiepark is 140 hectaren groot, waarvan nog 20 hectare beschikbaar is. De belangrijkste bedrijven zijn Akzo Nobel, Teijin Twaron, Methanor, Delamine, Delesto, Noveon, Brunner Mond, Kemax en Dynea. Akzo Nobel is voornemens om twee nieuwe fabrieken te bouwen, een chloorbedrijf en een monochloorazijnzuurbedrijf die 1 januari 2006 operationeel moeten zijn. De bouw van deze twee fabrieken is het resultaat van een convenant tussen Akzo Nobel en het Rijk met als primair doel het transport van chloor per spoor te beëindigen. Onlangs heeft de EU zijn goedkeuring verleend aan een subsidie van 25 miljoen euro door het Rijk als onderdeel van dit convenant.



Figuur 4: Masterplan Delfzijl
Bron: www.groningen-seaports.nl

- Chemiepark Oosterhorn bestaat uit een aantal relatief losstaande chemische en overige bulkproducenten gelegen ten zuiden van het Oosterhornkanaal en ten oosten van het metalpark. Dit park is 170 hectare groot en voor het grootste deel nog beschikbaar. Belangrijke bedrijvigheid is onder meer DOW Benelux, Lafarge Gips, Elektroschmelzwerk Delfzijl en Rohm & Haas.
- Het dominante bedrijf op het Metal Park is de aluminiumsmelter Aldel. Ook het Metal Park is gericht op het creëren van synergie tussen verschillende bedrijven actief op het gebied van staal, aluminium en non-ferro metalen. Het Metal park heeft een omvang van 40 hectare, waarvan 31 hectare nog uitgeefbaar is.
- Het resterende deel van de bedrijventerreinen rond de Oosterhorn binnenhaven wordt aangeduid met de term MERA-cluster (Milieu, energie, recycling, afval). Op dit meest zuidoostelijk gelegen terrein (figuur 4) rond de binnenhaven heeft zich vooralsnog één bedrijf gevestigd, North Refinery. Dit 185 hectaren grote terrein is daarmee vrijwel volledig uitgeefbaar.
- Tenslotte kan het bedrijventerrein Farmsumerpoort ook nog tot de binnenhaven van Delfzijl worden gerekend. Dit 'Duurzame bedrijvenpark' is aan beide zijden omsloten door het Eemskanaal (zie figuur 3) en kent een relatief breed scala van bedrijven in onder meer de logistieke dienstverlening. Enkele bekende bedrijven die zich op dit terrein hebben gevestigd zijn Agrifirm, Wijnne & Barends, Draka Comteq, Vos Logistics, Ballast Nedam, Veem en Factor alsmede enkele betoncentrales en een scheepswerf. Van het totale areaal van 69 hectare is 15 hectare vrij uitgeefbaar.



Figuur 5: Ontwikkeling van de modal split zeevaart versus binnenvaart in Delfzijl en de Eemshaven, 1996-2003

Goederenstromen binnenhaven Delfzijl

Een analyse van de goederenstromen van de binnenhaven van Delfzijl maakt het volgende duidelijk:

- Op basis van de aandelen die de binnenvaart en de zeevaart hebben is Delfzijl eerder een binnenhaven dan een zeehaven te noemen. De overslag van de van over zee aangevoerde goederen in Delfzijl bedroeg in 2003 2,5 miljoen ton, terwijl de binnenvaart goed is voor 3,3 miljoen ton.
- Het aandeel van de binnenvaart neemt toe in het totale havencomplex (zowel Delfzijl als de Eemshaven), in de gecombineerde overslag van de zeevaart en binnenvaart had de binnenvaart in 1997 een aandeel van 43%. Dit aandeel stijgt structureel naar 53% in 2003. In de haven van Delfzijl is de dominantie van de binnenvaart nog groter met 56%.
- Verantwoordelijk voor deze groei van de binnenvaart (zie figuren 4 en 5 en tabel1) is met name de overheveling van een omvangrijk pakket zout van Akzo Nobel met bestemming Rotterdamse haven van de kustvaart naar het binnenvaartsamenwerkingsverband 'Aquaroute' in 2003. Deze verschuiving is gedreven door de lagere *logistieke* kosten van de binnenvaart in vergelijking met de zeevaart vanwege besparingen op de opslag en door de mogelijkheid tot het realiseren van een ongehinderde, continue aanvoer via in de binnenvaart, in vergelijking tot een

| | Zeevaart | Binnenvaart | Zeevaart | Binnenvaart |
|------|----------|-------------|----------|-------------|
| 1996 | 3268 | 1741 | 99 | 69 |
| 1997 | 3293 | 2522 | 100 | 100 |
| 1998 | 3139 | 2397 | 95 | 95 |
| 1999 | 2970 | 2827 | 90 | 112 |
| 2000 | 3389 | 2879 | 103 | 114 |
| 2001 | 3585 | 3295 | 109 | 131 |
| 2002 | 3463 | 3188 | 105 | 126 |
| 2003 | 3077 | 3483 | 93 | 138 |

Tabel 1: Ontwikkeling van de goederenoverslag (Delfzijl en Eemshaven), zeevaart en binnenvaart, weergegeven in tonnen (x 1000) en in indexpunten, waarbij 1997 = 100
Bron: CBS Statline, Nationale Havenraad & Groningen Seaports (2003)

| Goederen- groep | Aanvoer | | Afvoer | | Totaal | |
|---------------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | Binnen- vaart | Zee- vaart | Binnen- vaart | Zee- vaart | Binnen- vaart | Zee- vaart |
| Landbouwproducten | 9 | 144 | 96 | 6 | 105 | 150 |
| Voedingsproducten | 58 | 18 | 12 | 5 | 70 | 23 |
| Vaste min. brandstoffen | 62 | 11 | 0 | 0 | 62 | 11 |
| Aardolie & -producten | 77 | 7 | 192 | 1 | 268 | 7 |
| Ertsen, metaalafval | 0 | 195 | 2 | 0 | 3 | 194 |
| Ijzer, staal. & non-ferro | 1 | 25 | 17 | 0 | 18 | 25 |
| Ruwe miner. & bouwmat. | 749 | 355 | 1225 | 1111 | 1974 | 1466 |
| Meststoffen | 5 | 92 | 23 | 8 | 29 | 100 |
| Chemische producten | 234 | 216 | 501 | 313 | 735 | 529 |
| Overige goederen | 11 | 10 | 17 | 24 | 29 | 34 |
| Totaal | 1206 | 1072 | 2085 | 1467 | 3291 | 2539 |

Tabel 2: Aan- en afvoer Delfzijl via de binnen- en zeevaart, 2003, (x 1000 ton)
Bron: Groningen Seaports.

meer schoksgewijs—en daardoor minder betrouwbaar, met name vanwege weersinvloeden—transport per coaster. De transportkosten per binnenvaart zijn in het algemeen lager door de bemanningseisen van de kustvaart en doordat de binnenvaart ook met relatief grote schepen kan varen na de upgrading van de vaarweg Lemmer-Delfzijl; de (vier) binnenschepen zijn in de ordegrootte van 1700-2800 ton, vergelijkbaar met de voorheen gebruikte coaster van 3400 ton. In 2003 betrof de verschuiving 150 duizend ton, in 2004 gaat het om een jaarlijks pakket van ruim 800 duizend ton waarbij verwacht wordt dat de omvang van dit transport nog zal toenemen vanwege een op stapel staande uitbreiding van de chloorfabriek van Akzo Nobel in de Botlek (Gonlag 2004). Ook andere gebruikers van de haven van Delfzijl maken overigens deze modal shift van zeevaart naar binnenvaart.

- Naast de afvoer van zout via de binnen- en zeevaart als dominante ladingstroom, is de aanvoer van aluminiumerts via de zee van belang en een groot pakket van de ladingcategorie 'ruwe mineralen en bouwmaterialen' (vooral bestaande uit kalksteen, zand en gips) dat via de binnenvaart wordt aangevoerd. Voorts is vooral de afvoer van chemische producten van belang. Ook hier zijn de volumes van de goederen die via de binnenvaart worden vervoerd hoger dan de goederen die via de zee worden (aan- en) afgevoerd.
- Er is geen 'officiële' containerterminal in de havens van Delfzijl. Momenteel wordt een multifunctionele kraan van Wijnne en Barents aan de oostzijde van de Handelshaven gebruikt voor de overslag van containers en is sprake van een lijndienst tussen Delfzijl en Rotterdam. Deze kraan was oorspronkelijk bedoeld voor de overslag van hout maar had een dusdanig ontwerp dat hij flexibel is in te zetten voor meerdere typen goederen (stukgoed, (neo)bulk en containers).

3 ECONOMISCH BELANG BINNENHAVEN DELFZIJL

| Sector | Werkgelegenheid | Directe toegevoegde Waarde per Werkzame persoon (duizend euro) | Directe toegevoegde waarde per sector (miljoen euro) | Multipliiër achterwaartse toegevoegde waarde | Totaal (inclusief achterwaartse indirecte effecten) (miljoen euro) |
|--------------------------------|-----------------|--|--|--|--|
| Binnenvaart bedrijven | 148 | 47,2 | 7,0 | 1,62 | 11,3 |
| Dienstverlening t.b.v. vervoer | 50 | 66,2 | 3,3 | 1,42 | 4,7 |
| Aardolie-industrie | 24 | 413,1 | 9,9 | 1,23 | 12,2 |
| Chemische (basis)industrie | 837 | 154,4 | 129,2 | 1,51 | 195,1 |
| Basismetale-industrie | 745 | 61,6 | 45,9 | 1,34 | 61,5 |
| Voedings- en genotmiddelen | 20 | 87,9 | 1,8 | 1,71 | 3,1 |
| Bouw | 50 | 47,2 | 2,4 | 1,82 | 4,4 |
| Overige industrie | 95 | 41,4 | 3,9 | 1,36 | 5,3 |
| Totaal | 1969 | 103,3 | 203,4 | 1,46 | 297,6 |

Tabel 3: Binnenhavengebonden werkgelegenheid Binnenhaven van Delfzijl
Bron: Groningen Seaports, CBS-nationale rekeningen (2003), TNO Inro (2002)

Bureau Louter (2003:61) onderscheidt in zijn zogenaamde 'strenge indeling' een werkgelegenheid van de Eemshaven en Delfzijl samen van 3,2 duizend werknemers. Daarvan is 1,5 duizend werkzaam in de chemie- en basismetale, 300 in de overige industrie, 1,4 duizend in de transportsector en er wordt géén werkgelegenheid in de groothandel en de overige bedrijvigheid geconstateerd. Deze strenge indeling staat bij Bureau Louter voor sectoren waarvoor geldt dat minstens 50% van de arbeidsplaatsen op een zeehaventerrein is gevestigd. In de onderhavige studie wordt onder de noemer 'binnenhavengebonden' nog een stap verder gegaan. De bedrijven moeten niet alleen in de binnenhaven zijn gevestigd, ze moeten ook actief van de binnenvaart gebruik maken in de aan- en/of afvoerlogistiek. Uitgaande hiervan is een totale werkgelegenheid vastgesteld voor de binnenhaven Delfzijl van 2,0 duizend werknemers (zie tabel 3). In vergelijking tot de werkgelegenheid van Delfzijl als zeehaven ontbreekt bij de binnenhaven de werkgelegenheid gerelateerd aan zeevaartbedrijven, opslag- en overige logistieke bedrijvigheid, wegvervoer, spoorvervoer, de transportmiddelenindustrie en de groothandel. Van de tussenpersonen (dienstverlening t.b.v. vervoer) werkzaam in Delfzijl wordt aangenomen dat de helft werkzaam is voor de zee- en de andere helft voor de binnenvaart. In tegenstelling tot de zeehaven, wordt wel een (geringe) hoeveelheid arbeidsplaatsen gerelateerd aan de bouw en de voedingsmiddelenindustrie van de binnenvaartgerelateerde bedrijvigheid op het bedrijventerrein Farmsumerpoort meegenomen. Uitgaande van de aldus vastgestelde binnenhavengerelateerde werkgelegenheid, vermenigvuldigd met de sectorgemiddelden wat betreft gerealiseerde toegevoegde waarde, ontstaat een totale directe toegevoegde waarde voor de binnenhaven Delfzijl van 203 miljoen euro (tabel 3)—ter vergelijking: de door Bureau Louter vastgestelde maritieme toegevoegde waarde voor Delfzijl en de Eemshaven samen volgens de strenge indeling bedraagt 307 miljoen (2001), terwijl de Nationale Havenraad voor Delfzijl een toegevoegde waarde van 362 miljoen euro vaststelt. Uitgaande van deze 362 miljoen, bedraagt de toegevoegde waarde van de binnenhavengerelateerde activiteiten daar ruim de helft van (56%). Er is—het zij nog maar eens genoemd—natuurlijk een grote overlap tussen de zee- en de binnenhaven. De 203 miljoen euro kan dus zeker niet bij de 307 of 362 miljoen euro worden opgeteld.

Uitgaande van de voor deze studie vastgestelde multipliers (TNO Inro 2002) bedraagt de som van de directe en indirecte achterwaartse toegevoegde waarde 298 miljoen euro voor de binnenhaven van Delfzijl. Er is sprake van een multiplier van 1,46 (tabel 3)—ter vergelijking, Bureau Louter stelt vast dat de toegevoegde waarde van Delfzijl en de Eemshaven van de directe en achterwaarts indirecte toegevoegde waarde 490 miljoen euro bedraagt (Bureau Louter 2003a:12), wat een multiplier van 1,60 impliceert. Ecorys (2002: 78) hanteert een toegevoegde waarde multiplier van 1,64 voor de Noordelijke zeehavens. De hier vastgestelde 1,46 is dus waarschijnlijk aan de lage kant.

Economische kenmerken binnenhaven Delfzijl

Algemeen belang

- Binnenhaven essentieel onderdeel industriële—met name chemie en metaal—clusters binnenhaven Delfzijl. Binnenhaven en –vaart steeds belangrijker in moderne supply chain concepten.
- Binnenhaven belangrijk onderdeel Noordelijke vaarweginfrastructuur.
- Binnenhaven bron van nieuwe commerciële kansen door innovatieve logistieke binnenvaartconcepten als antwoord op o.a. de Maut.

Werkgelegenheid

- Totale werkgelegenheid bijna 2 duizend arbeidsplaatsen.
- Chemische industrie verantwoordelijk voor ruim 800 arbeidsplaatsen
- Metaalcluster verantwoordelijk voor 750 arbeidsplaatsen.
- Daarnaast werkgelegenheid in de binnenvaart, overige industrie en de bouw van belang.

Toegevoegde waarde

- Directe toegevoegde waarde 203 miljoen euro
- Inclusief indirecte toegevoegde waarde is de economische impact 298 miljoen euro

Figuur 6

Tenslotte heeft Bureau Louter (2003a:56) ook de voorwaartse economische effecten vastgesteld van Delfzijl en de Eemshaven. Deze bedragen in de strenge variant 117 miljoen euro. Deze voorwaartse uitstraling is relatief gering, ongeveer een derde van de omvang van de directe toegevoegde waarde terwijl dit bij de meeste havens ongeveer de helft is. Dit is verklaarbaar door het relatief sterkte chemiecluster rond Akzo Nobel, waarbij sprake is van veel onderlinge leveringen. De binnenhaven heeft voorts weinig relaties met de regionale economie in breed verband. De economische activiteit is primair op de hiervoor genoemde binnenvaarterreinen gevestigd.

Kenmerkende eigenschappen binnenhaven Delfzijl

Het economisch belang van de binnenhaven Delfzijl kan worden gekenmerkt door drie belangrijke eigenschappen: ten eerste de binnenhaven als essentieel onderdeel van de industriële infrastructuur rond het chemie- en overige havencluster, ten tweede de binnenhaven als onderdeel van de noordelijke transportinfrastructuur en ten derde de binnenhaven als bron van commerciële kansen voor de bedrijven in het cluster gevestigd. Deze drie eigenschappen worden hier kort beschreven.

3.1 Binnenhaven Delfzijl als essentieel onderdeel van het industriële cluster

De industriële bedrijvigheid in Delfzijl is te karakteriseren als sterk gevoelig voor transportkosten vanwege enerzijds het hoge aandeel van transportkosten in de totale bedrijfskosten—de excentrische ligging van Delfzijl ten opzichte van de overige industriële concentraties in ons land en Europa hangt daar onder anderen mee samen—en vanwege anderzijds het hoge aandeel van transportkosten ten opzichte van de waarde van de te vervoeren goederen; dit kan oplopen tot bijna de helft van de totale productiekosten. Iedere euro die kan worden bespaard op een ton te vervoeren product is daarom van groot belang voor de bedrijvigheid in de haven. Hoewel transportkosten voor de meeste bedrijven niet de vestigingsplaatsfactor nummer één zijn—de goedkope energie, de lokaal beschikbare grondstoffen zout en aardgas en de besparingen samenhangend met het functioneren in clusterverband zijn voor de meeste bedrijven van nog groter belang—is het toch van groot belang als bron van besparing.

Het belang van besparingen op transportkosten neemt voorts toe ten gevolge van concentratieprocessen in de industrie. In de afgelopen decennia zijn vele kleinere afnemers van chemische producten verdwenen of gefuseerd in grotere bedrijven. Daardoor neemt het aantal afnemers af en daarmee tevens het aantal verschillende variëteiten dat wordt gevraagd per individuele afnemer. Er blijft een omvangrijke vraag naar slechts een beperkt aantal variëteiten over. Er is daarmee wel sprake van een industriële ontwikkeling waarbij producenten die zich vroeger beschouwden als specialty-speler zich inmiddels als bulkspeler profileren. Met deze toenemende oriëntering op 'commodities' neemt het belang van kostenbesparingen toe.

Fysieke kenmerken binnenhaven Delfzijl

Functie

- Industrie

Watergebonden activiteiten

- Chemische industrie
- Basismetaal- en metaalproductenindustrie
- Overige industrie: o.a. gipsproductie
- Aardolie-industrie
- Bouw
- Voedingsmiddelenindustrie

Terrein

Delfzijl beschikt over 1450 ha watergerelateerde terreinen, waarvan bijna 600 ha watergebonden.

- Chemiepark Delfzijl (Oosterhornhaven) 140 ha
12 bedrijven
460 meter kade/afmeerfaciliteit voor samen 4 private gebruikers.
- Chemiepark Oosterhorn (Oosterhornhaven) 170 ha
6 bedrijven
314 meter kade/afmeerfaciliteit voor 4 private gebruikers.
- Metal Park Delfzijl (Oosterhornhaven) 40 ha
7 bedrijven
43 meter publieke kade voor (toekomstige) gebruikers Metal Park
- MERA-cluster (Oosterhornhaven) 185 ha
1 bedrijf
111 meter kade, waarvan 51 voor een private partij en steiger voor gevaarlijke goederen
- Farmsumerpoort (Farmsumerhaven/Eemskanaal) 69 ha
9 bedrijven
150 meter publieke kade in de Farmsumerhaven
660 meter kade/afmeerfaciliteit voor 9 private gebruikers.

Figuur 7

De opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl is één van de oorzaken waardoor het mogelijk is om met grotere binnenvaartschepen te varen, waardoor de binnenvaart goedkoper is geworden dan de kustvaart—hierboven reeds genoemd.

Er is voorts sprake van aantrekkelijke tarieven in de binnenvaart door de aanwezigheid van een grote vraag—en daarmee tevens een groot aanbod—naar de diensten van de binnenvaart door het industriële complex in Delfzijl, en daardoor met voldoende mogelijkheden voor retourtransport.

Naast de toename van de schaal kan de binnenvaart uitstekend inspelen op de eisen die het moderne supply chain management stelt ten aanzien van pijplijnvoorraden; het realiseren van een relatief ononderbroken stroom producten; er is altijd een zekere hoeveelheid goederen onderweg, waardoor bespaard kan worden op de voorraadkosten—dit was voor Akzo Nobel één van de belangrijke redenen tot de modal shift van kustvaart naar binnenvaart, zoals boven reeds beschreven.

3.2 De binnenhaven als onderdeel van de Noordelijke vaarweginfrastructuur

Afgezien van Delfzijl is zijn rol als industriehaven, speelt de haven een rol als onderdeel van de Noordelijke vaarweginfrastructuur en zijn typerende economische activiteiten, zoals cementbouw, betoncentrales en een vestiging van Agrifirm—toeleverend voor de agrarische bedrijvigheid in het noorden—belangrijke onderdelen die zich met name op het bedrijventerrein Farmsumerpoort bevinden. Daarnaast komt de rol van container(export)haven steeds sterker op.

3.3 De binnenhaven als bron van commerciële kansen

De bedrijvigheid in Delfzijl heeft grote delen van Duitsland als marktgebied. Binnen Duitsland is de invoering van de Maut—de kilometerheffing voor het wegtransport—het logistieke item nummer één. Door de Maut nemen de transportkosten sterk toe. Zoals hiervoor reeds opgemerkt, is een groot deel van de industriële bedrijvigheid in Delfzijl zeer gevoelig voor de hoogte van de transportkosten. De Maut zou daarmee betekenen dat de kosten voor de producenten in Delfzijl toe zouden nemen en dat daarmee een aantal relatief gunstig gelegen concurrenten in Duitsland een deel van de markt zouden kunnen afsnoepen, waardoor de omzet in Delfzijl afneemt. Door over te stappen van de weg op de binnenvaart nemen de transportkosten niet toe en is het zelf mogelijk om de marktgebieden te vergroten—bij één van de ondervraagde producenten betekent de inzet van de binnenvaart in vergelijking met de weg inclusief Maut een kostenvoordeel van zo'n 40 procent.

4 BELEIDSONTWIKKELINGEN BINNENHAVEN DELFZIJL

De algemene strategie van Groningen Seaports kan worden gekenmerkt als een groeistrategie, uitgaande van de versterking van de belangrijke clusters in de zee- en binnenhavens. Deze groei moet worden gerealiseerd door een actieve marktbenadering, door nadrukkelijk de goedkoopste haven te willen blijven in Noordwest Europa—onder anderen door de tarieven vast te stellen aan de hand van de hoeveelheid overgeslagen tonnen, in plaats van het bruto tonnage van het gearriveerde schip, en door zich te profileren als een 'full service haven' met een concurrerende prijs-kwaliteitsverhouding. Naast de zeevaart is de binnenvaart daarbij ook als groeimarkt geïdentificeerd—zo blijkt uit het Businessplan 2003-2007 van Groningen Seaports (2003c). Deze strategie is nader geformaliseerd in Masterplannen voor de Eemshaven en de haven van Delfzijl (figuur 4).

De haven van Delfzijl ligt voorts in de Economische kernzone Noord Nederland, een zone 'gedragen' door belangrijke transportassen als de A7 en de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Groningen Seaports (2003b:11) ziet daarmee verbonden een duidelijke rol ten aanzien van de regionaal-economische belangen.

In 2003 heeft Groningen Seaports een bedrag van ongeveer 45 miljoen euro geïnvesteerd in infrastructurele uitbreidingen en in dit jaar staat een vergelijkbaar bedrag op stapel. Deze uitbreidingen zijn gericht op de verdere ontwikkeling van de clusters; het Metal Park Delfzijl, het MERA-cluster en het Duurzaam Bedrijvenpark Fivelpoort, alsmede het versterken van het bestaande chemiecluster. De investeringen hebben onder meer geresulteerd in de aanleg van een nieuwe openbare loskade bij het Metal Park. Voorts is onlangs gestart met de aanleg van een ondergronds pijpleidingennet waarmee verschillende chemiebedrijven in de haven voorzien zullen gaan worden van perslucht en stikstof. Groningen Seaports wil dit hoge investeringsniveau in de komende jaren voort zetten en per jaar ruim 50 miljoen euro gaan investeren (Groningen Seaports 2003b:6).

Groningen Seaports investeert 'upfront', wat wil zeggen dat men zorgt dat de infrastructurele voorzieningen in voldoende mate aanwezig zijn door een pro-actief investeringsgedrag en dat vervolgens op basis hiervan klanten worden aangetrokken. Op het Metal Park Delfzijl is goed te zien hoe invulling wordt gegeven aan deze strategie: het park is in overzichtelijke kavels ingedeeld, inclusief een aanlegsteiger voor de binnenvaart (figuur 13). Daarnaast investeert met om de faciliteiten voor de bestaande clusters en bedrijvigheid up-to-date te houden.

Infrastructurele kenmerken binnenhaven Delfzijl

Ontsluiting

- Weg: via de N33 en N46 op de A7 en A28.
- Spoor: aansluiting met de stad Groningen en het RSCG Veendam vanwaar dagelijks containershuttles naar Rotterdam gaan.
- Water: hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

Figuur 8

Verkeers- en vervoerskenmerken binnenhaven Delfzijl

Overslagcijfers (per jaar—2003)

- Totaal: 3,5 miljoen ton.
- Ruwe mineralen & bouwmaterialen (m.n. zout): 2,0 miljoen ton
- Chemische producten: 0,7 miljoen ton
- Aardolie- en aardolieproducten: 0,3 miljoen ton
- Landbouwproducten: 0,1 miljoen ton
- Voedingsmiddelen: 70 duizend ton
- Vaste minerale brandstoffen: 60 duizend ton

Vervoersrelaties

- Zout: 800 duizend ton van Delfzijl naar Rotterdam
- Chemische producten: omvangrijke stromen van/naar Rotterdam
- Zand en kalkzandsteen: Zuid Limburg en overige zandwinningsgebieden
- Gips: grote Duitse kolencentrales
- Diverse industriële halfabrikaten: Noord Duitsland

Verkeersintensiteiten

- 4002 binnenvaartschepen (2003)—gemiddeld bijna 11 schepen per dag.
- Gemiddelde lading: 870 ton

Figuur 9

5 KNELPUNTEN EN BENODIGDE INVESTERINGEN

Er is geen sprake van belangrijke knelpunten die de ontwikkeling van de binnenhaven belemmert. Wel is er één knelpunt dat door alle ondervraagde partijen is genoemd; de status van de zeesluis. Voorts wordt door de verschillende geïnterviewden een aantal knelpunten genoemd waarvan de belangrijkste hieronder zullen worden beschreven.

- *Status van de zeesluis in Delfzijl*

Er is in de afgelopen jaren behoorlijk geïnvesteerd in de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, in een kade vanwege de behandeling van grotere binnenvaartschepen en in de mogelijkheid om met drie lagen containers via de binnenvaart te kunnen varen. Geconstateerd wordt dat deze schielsprong moet worden doorgezet bij de zeesluis in Delfzijl. Het moet niet alleen bij modernisering van de sluis blijven. Het beleid van de overheid is nog niet duidelijk ten aanzien van de sluis—het ministerie van V&W geeft voorlopig geen prioriteit aan de vergroting van de sluis. De zeesluis in Delfzijl staat echter voor de noodzaak tot groot onderhoud. Deze gelegenheid zou idealiter gebruikt moeten worden om de sluis tegelijkertijd te vergroten en aan te passen op tweebakduwvaart. De sluis zou allereerst moeten worden verbreed, de diepgang is voor de binnenvaart niet het primaire issue. De diepgang speelt echter wel voor de kustvaart die gebruik maakt van de Oosterhornhaven—vergroten van de diepgang noemt Groningen Seaport (2003b:11) overigens zelf ook als belangrijk verbeterpunt. Wat betreft de afvoer van producten zou het tevens aantrekkelijk zijn om een doorsteek naar zee te realiseren in het uiterste oosten van het Oosterhornkanaal, zodat coasters eenvoudig voor de deur zouden kunnen afmeren—een dergelijke doorgang is reeds gevisualiseerd in het Masterplan Delfzijl (figuur 4).

- *Oligopolistische situatie zeehavenstuwadoors*

Delfzijl kent drie belangrijke stuwadoors die de tarieven voor de overslag in de haven hoog houden. Vanuit het bedrijfsleven wordt gesteld dat het belangrijk is om de concurrentieverhoudingen wat betreft de overslag in Delfzijl te versterken. Hier zou een belangrijke taal liggen voor Groningen Seaports.

- *Product binnen- en buitenhaven zijn nog niet gelijkwaardig*

Het beleid van Groningen Seaports ten aanzien van de binnen- en buitenhaven is nog niet duidelijk. In feite zouden kustvaarders op eenzelfde wijze in de Oosterhornhaven gefaciliteerd dienen te worden als in de zeehaven. Voorts zouden de zeeschepen in de binnenhaven een binnenhaven- in plaats van een zeehaventarief moeten betalen.



Figuur 10: Farmsumerhaven



Figuur 11: Oosterhornhaven: gezicht op chemiecluster



Figuur 12: containeroverslag bij Wijnne en Barents in Handelshaven



Figuur 13: gezicht op Oosterhornhaven in oostelijke richting vanaf publieke kade Metal park

- *Groningen Seaports moet het momentum niet verliezen*
Er is de afgelopen jaren veel verbeterd bij Groningen Seaports wat betreft flexibiliteit en inlevingsvermogen in de problemen van het bedrijfsleven. De haven is zeer actief bezig—onder anderen op het terrein van (Europese) subsidies. Er moet wel voor gezorgd worden dat Groningen Seaports dit momentum niet verliest. De afstemming tussen verschillende overheden is voor verbetering vatbaar. Er moet meer aandacht worden besteed aan de totstandkoming van integrale regelgeving voor de haven en voor het gebruik van de haven. De interpretatie van wetten en regels is voorts nog teveel persoonsgebonden (Een door verschillende bedrijven genoemd voorbeeld betreft het gebruik van de openbare steiger voor het metal park: wordt momenteel niet gebruikt, maar bedrijven die niet tot het metalcluster behoren en de steiger wel graag zouden willen gebruiken mogen dat niet).
- *Huizenplannen bedreigend*
De voorgenomen plannen voor nieuwbouw worden als bedreigend voor het haven- en industriegebied genoemd, omdat deze de mogelijke milieuruimte voor eventuele uitbouw van productiecapaciteit 'opeten'.
- *Brughoogten*
In de vaarweg Lemmer-Delfzijl kan maximaal met 3 lagen containers worden gevaren, vanwege de brughoogten. De bottleneck is de Bedumerbrug met een hoogte van 6.80 meter. Voorts zijn niet alle bruggen draaibaar. In Noord-Duitsland is het varen met containers zelfs beperkt tot 2 lagen. Dit probleem wordt deels opgelost door te gaan varen met een aangepast scheepsontwerp waardoor de schepen relatief lang zijn.
- *Bereikbaarheid Eemshaven*
De bereikbaarheid van de Eemshaven voor de binnenvaart is een knelpunt vanwege de weersinvloeden, waardoor het bij tijd en wijle zeer moeilijk is om de Eemshaven te bereiken voor reguliere binnenvaartschepen vanuit Delfzijl.
- *Versnippering overslaginfrastructuur*
Er is op dit moment sprake van een versnippering van de overslaginfrastructuur waarbij een aantal bedrijven rond de Oosterhornhaven, zoals ESD en Dynea, allemaal een eigen kade met overslagfaciliteit creëren. Daarnaast is een nieuwe openbare kade voor het metalpark gecreëerd, die niet gebruikt mag worden door bedrijven die niet onder de karakteristiek 'metal' vallen. Er zijn verder niet veel mogelijkheden wat betreft openbare laad- en loskaden.

- *'Natte cultuur' in Groningen blijft achter*
In Friesland staan binnenvaart en vaarwegen hoger op de agenda dan in Groningen. De provincie Groningen geeft beduidend minder prioriteit aan deze problematiek.
- *Gevolgen bezuinigen rijk*
Geconstateerd wordt dat Rijkswaterstaat inlevert op de kwaliteit en vakbekwaamheid van het personeel voor de bediening van bruggen en sluisen. Dit is primair te verklaren door bezuinigingsmaatregelen. Dit is opmerkelijk in een tijd dat veiligheid hoog op de agenda staat van het rijk. Het risico op eventuele ongevallen neemt hierdoor toe.

6. CONCLUSIE

Als samenvattend beeld wordt deze case studie besloten met enkele algemene conclusies en een SWOT-analyse. Deze zijn gebaseerd op de gevoerde gesprekken met de in de binnenhaven gevestigde bedrijven, alsmede op de eigen analyse van de situatie in de binnenhaven van Delfzijl.

De binnenhaven van Delfzijl is een succesverhaal. De binnenhaven is een essentieel onderdeel van de industriële infrastructuur van het chemiecomplex en van de Noordelijke logistieke infrastructuur. Gedreven door de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl is sprake van een toename van het gebruik van de binnenvaart, ten koste van zeetransport. Ook is de binnenvaart in staat om krachtig in te spelen met innovaties op ontwikkelingen als de invoering van de Maut in Duitsland. Voorts is zowel Groningen Seaports als het bedrijfsleven in de haven zich bewust van de grote potentie van de binnenhaven en –vaart en bestaat een positief imago wat betreft de mogelijkheden van deze vervoerswijze.

Er is weliswaar sprake van een aantal zwakke kanten en bedreigingen, deze wegen in het algemeen echter niet op tegen de sterkten van de binnenhaven op dit moment. Daarnaast is sprake van een aantal kansen voor de uitbouw van de binnenhaven. De ontwikkelingen ten aanzien van de zeeluis vormen de belangrijke onzekere factor wat betreft de toekomst van de binnenhaven. Echter, op dit moment is de sluis nog geen bottleneck. De reactie van Akzo Nobel op de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl geeft echter aan dat deze verruiming op termijn als belangrijke kans moet worden gezien. Ook de overige 'opportunities' laten aantrekkelijke kansen voor verdergaande business ontwikkeling voor de binnenhaven van Delfzijl zien.

SWOT Binnenhaven Delfzijl

| | |
|---|---|
| <p><i>Strengths</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sterk chemiecluster met reeds een grote vraag naar binnenvaartdiensten en verdere verschuiving van stromen van zee- naar binnenvaart. - Bedrijfsleven afhankelijk van binnenvaart gerelateerd aan lage kosten. Binnenvaart in staat tot leveren 'low cost product' en supply chain- en pijplijnmanagement. - Door omvangrijke ladingstromen is voldoende retourvracht aanwezig en is sprake van sterke concurrentie resulterend in lage tarieven. - 'Up to date' binnenhaveninfrastructuur. - Goede bereikbaarheid door opgewaardeerde vaarweg Lemmer-Delfzijl. - Pro-actief beleid Groningen-Seaports t.a.v. binnenhaven. Binnenhavens worden duidelijk herkend als economische potentie. - Bedrijfsleven Delfzijl heeft positieve <i>mindset</i> wat betreft binnenvaart. | <p><i>Weaknesses</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Versnippering overslaginfrastructuur binnenhaven. - 'Natte cultuur' provincie Groningen blijft achter. - Groningen Seaports zou flexibiliteit t.a.v. gebruik van verschillende faciliteiten moeten vergroten (openbare kade Metal Park). - Product binnen- en buitenhaven zijn nog niet gelijkwaardig. - Bereikbaarheid Eemshaven via de binnenvaart. - Nog enkele bruggen zijn niet op hoogte voor de drielaags containervaart. - Oligopolistische situatie stuwadoors in zeehaven. |
| <p><i>Opportunities</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pijplijntransport zout van Delfzijl naar Rotterdam impuls voor de binnenvaart. Wellicht potentie voor interessante retourstromen. - Containerinitiatief Handelshaven biedt impulsen voor verdergaande containerlijndiensten. - Bedrijfsleven realiseert innovatieve binnenvaartconcepten als reactie op Maut en overige externe omstandigheden; potentie voor verdergaande modal shift naar binnenvaart. - Verruiming zeesluis in de toekomst verdere potentie voor grootschalige binnenvaart. - Nog veel ruimte aanwezig in binnenhaven; kansen voor verdere versterking duurzaamheid door actieve inschakeling binnenvaart als vestigingsplaatsfactor. | <p><i>Threats</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Uitblijven van investeringen in vergroting capaciteit zeesluis betekent dat deel van de binnenvaart- en shortseapotentie wat betreft schaalvoordelen niet wordt benut. - Huizenplannen bedreigend voor milieuruimte bestaande gebruikers binnenhaven. - Bezuinigingen rijk op bemensing sluizen en bruggen. - Aanbodgerichte houding Groningen Seaports—upfront investeringen—risico bij uitblijven nieuwe bedrijven. |

7. GEBRUIKTE BRONNEN

7.1 Literatuur

Bureau Louter (2003) De haven in zicht. Het directe economische belang van zeehavengerelateerde activiteiten, Delft: Bureau Louter.

Bureau Louter (2003a) Havens met uitstraling. Het indirecte economische belang van zeehavengerelateerde activiteiten, Delft: Bureau Louter.

Gonlag, G. (2004) 'Zoutboot verdringt chloortrein' In: MainportNews, maart 2004, pp.40-41.

Groningen Seaports (2003) Havens, industrie, samenwerking en groei, Delfzijl: Groningen Seaports.

Groningen Seaports (2003a) De geschiedenis van de Groninger zeehavens, Delfzijl: Groningen Seaports.

Groningen Seaports (2003b) Jaarverslag 2002, Delfzijl: Groningen Seaports.

Groningen Seaports (2003c) On Course. Businessplan 2003-2007 van Groningen Seaports, Delfzijl: Groningen Seaports.

TNO Inro (2002) Zo werkt Rotterdam, Delft: TNO Inro.

7.2 Gesprekspartners

De heer J. Stokroos, Groningen Seaports

De heer R.J. Kiewiet, Dynea

De heer G.L. de Haan, Dynea

De heer B. van der Veen, Van der Veen Bevrachtingen

De heer P.F. Kamphuis, Electroschmeltzwerk Delfzijl

De heer H.J. Akkerman, Lafarge Gips

De heer A. Niemeijer, Akzo Nobel Delfzijl (telefonisch)

De heer R. de Leeuw, Akzo Nobel Base Chemicals (telefonisch)