

## MEMO

Aan SBE, t.a.v. dhr. A. van der Hek  
Cc.: GSP, provincie Groningen  
Van Ewout Buckmann  
Datum 28 januari 2008  
Referentie Tr15122m02  
Onderwerp Gebruikte aannames m.b.t. groeiverwachting goederenvervoer door zeesluis Farmsum te Delfzijl

Hierbij een overzicht van de prognoses die ECORYS en Royal Haskoning hebben gehanteerd voor het bepalen van het toekomstige gebruik van de zeesluis.

Uitgangspunt is de autonome groei volgens de (WLO)scenario's van het CPB. Wij gebruiken het meest optimistische (GE) scenario en het meest pessimistische (RC) scenario. Zie de concept-eindrapportage voor meer toelichting. Onderstaande tabel geeft de jaarlijkse groeiverwachtingen weer voor de belangrijkste goederengroepen voor deze twee scenario's.

**Tabel Fout! Geen tekst met opgegeven opmaakprofiel in document..1: Prognose jaarlijkse groeicijfers vervoer over water volgens twee scenario's**

	Optimistisch		Pessimistisch	
	Tot 2020	Tot 2040	Tot 2020	Tot 2040
Zout	2,8%	2,2%	0,8%	0,3%
Zand & grind & bouwmaterialen	0,5%	1,0%	-1,1%	-1,1%
Chemische basisproducten	2,7%	0,8%	0,9%	-0,1%
Overige droge bulk	0,6%	1,5%	-1,1%	-0,4%
Natte bulk	2,2%	0,9%	0,2%	-0,3%
Containers	4,3%	3,8%	1,5%	0,5%

Bron: WLO prognoses voor het goederenvervoer; AVV

Het pessimistische scenario kent op lange termijn een afname van het bulkvervoer, met uitzondering van het zout en een stijging van het containervervoer. Het optimistische scenario kent een stijging van het bulkvervoer, vooral van het zout en de chemische basisproducten en een nog veel sterkere stijging van het containervervoer.

### Correctie voor regionale ontwikkelingen

Op basis van de toetsing door marktpartijen en op basis van regionale ontwikkelingen is voor de volgende punten gecorrigeerd. De hieronder genoemde volumes komen bovenop de groei die in bovenstaande tabel is aangegeven. Alleen de extra groei is dus weergegeven.

- Doordat zandwinning in de Grensmaas op zijn einde loopt en de winning in Duitsland steeds verder stroomopwaarts plaatsvindt, stijgt het aandeel zeezand dat gebruikt wordt. Dit betekent dat het afzetgebied van **zand en grind uit de Noordzee en Eems** groter wordt en dit genereert extra vervoersstromen voor dit segment van het zand- en grindvervoer tot 2020. Daarnaast vindt er extra import van materiaal **uit Scandinavië** plaats. In Eemshaven verwerkt Pouw deze stromen. In het pessimistische scenario betekent dit een jaarlijkse groei van 2,1% tot 2020; in het optimistische scenario een **jaarlijkse groei van zelfs 3,4%**. De komende jaren zijn

voldoende grotere bouwprojecten in Noord-Nederland voorzien, zodat voldoende vraag naar deze goederen wordt verwacht.

- In hetzelfde segment heeft Pouw recycling hoge groeiverwachtingen voor haar vestiging in Eemshaven. De afgelopen twee jaar is de overslag al gegroeid naar 1,5 miljoen ton. In het optimistische scenario neemt dit toe tot **5 miljoen ton in 2020** (maximum van de huidige vergunning), in het pessimistische scenario blijft de groei beperkt tot 2,5 miljoen ton. Deze stromen worden grotendeels per binnenvaart vervoerd via de zeesluis.
- De verwachte jaarlijkse groei van het **zoutvervoer** in het optimistische scenario is **lager** met 1,6% jaarlijkse groei (i.p.v. 2,8 %) tot 2020. Na 2020 is de verwachte jaarlijkse groei 1,3 % in dit scenario. Voor de chemische basisindustrie vindt een vergelijkbare neerwaartse aanpassing plaats: jaarlijks 1,8% groei tot 2020 (i.p.v. 2,7%).
- In de nabije toekomst zullen een of meerdere biomassacentrales zich gaan vestigen in Eemshaven. De aanvoer van **biomassa** (totaal 600.000 ton) zal voornamelijk over zee gaan, maar een beperkt deel ook over de binnenvaart. Ingeschat is dat dit in 2020 zo'n **30.000 ton extra aanvoer bovenop** de groei uit de WLO-scenario's betekent.
- In het optimistische scenario vindt er **extra baggerslibverwerking** plaats in de Delfzijl (groei richting 250.000 ton). Dit zou ten opzichte van de verwachte groei een **extra** vervoerstream door de sluis van **75.000 ton** betekenen.
- Restproduct van de elektriciteitscentrales in Eemshaven is **vliegias** en **gips** (totaal 200.000 ton). Dit kan gebruikt worden in de chemische industrie in Delfzijl (Oosterhornhaven). Dit zal geen extra stromen opleveren, maar in plaats van bestaande stromen komen.
- Productie van **biomethanol** en **biodiesel** in Delfzijl (circa 2,5 mln. ton). Deze producten zullen gedeeltelijk via de binnensteiger in de Oosterhornhaven afgevoerd worden naar buiten de sluis. In het optimistische scenario is dit zo'n **200.000 ton in 2020**, in het pessimistische scenario ongeveer 70.000 ton.
- Er zijn concrete plannen voor een verbrandingsinstallatie voor **brandbare reststoffen**. De reststoffen zullen per vrachtwagen en schip worden aangevoerd. Uitgaande van circa 50% van de aanvoer over water en een aanvoer van 220.000 ton per jaar en een verwachte ladinggrootte van 800 ton per schip, zal dit **extra** vervoer van **110.000 ton** en 80 schepen betekenen in het optimistische scenario, in het pessimistische scenario wordt een derde hiervan verwacht.

Een aantal geplande uitbreidingen zijn al opgenomen in de autonome groei, deze zijn al verwerkt in de groeicijfers van tabel 3.11:

- Uitbreiding raffinaderij in de vorm van opwerken van afgewerkte olie, tot een totaal van 180.000 ton. Alles via de binnenvaart en een groot deel via de zeesluis.
- Aanvoer van bunkerolie door binnenvaarttankers voor grote zeeschepen die in Eemshaven afmeren en bunkerolie innemen.
- Transport van houtsnippers (sloophout) vanuit Noord-Nederland richting elektriciteitscentrales in Noord-Duitsland (Papenburg en Lingen).
- In Groningen wordt een ethanolfabriek gebouwd die zowel bieten vanuit het noorden maar ook vanuit het buitenland kan verwerken, import van materiaal is zeer denkbaar. Bovendien worden er grote stromen ethanol geproduceerd die ook richting Noord-Duitsland afgevoerd kunnen worden.

Wij vernemen graag van SBE met welke toekomstige groeimogelijkheden nog onvoldoende rekening is gehouden. Aanvullingen of verbeteringen ontvangen wij graag in de vorm van verwacht volumes van een goederensoort met herkomst en bestemming en wanneer (2010, 2020 of zelfs 2040).

Er is nog geen rekening gehouden met de verwachte uitdieping van de vaarweg naar de Eemshaven, die deze haven geschikt maken voor Panamax schepen. Hierdoor wordt de haven veel aantrekkelijker grootschaligere overslag. Graag ontvangen we van SBE en GSP ook hiervoor prognoses van de verwachte overslag. Deze overslag vraagt vervolgvervoer met binnenvaartschepen en dit kan tot piekbelastingen van de zeesluis leiden.

Bovendien wordt inmiddels ook gedacht aan Eemshaven 2 (nieuw havenbekken). GSP kan (wellicht) aangeven aan welke hoeveelheid kadegebonden terrein wordt gedacht en aan welke sectoren. Door extra bedrijvigheid groeit het aantal aan en af te voeren goederen en zal de zeesluis intensiever worden benut.

Ewout Buckmann