

Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens

Nationaal beeld van het netwerk van
binnenhavens op basis van actuele prognoses

Samenvatting eindrapportage

Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

ECORYS Nederland BV

Ewout Bückmann
Arwen Korteweg
Hanno Tillema
Mariska van der Gun

Rotterdam, maart 2010

ECORYS Nederland BV

Postbus 4175

3006 AD Rotterdam

Watermanweg 44

3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00

F 010 453 07 68

E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Transport

T 010 453 87 60

F 010 452 36 80

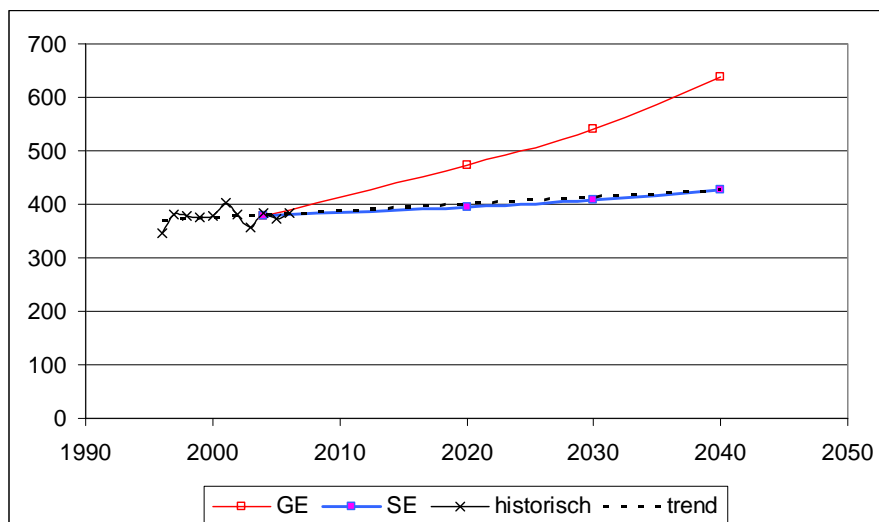
Samenvatting

De landelijke capaciteitsanalyse van de binnenhavens draait om de vraag of de capaciteit van de binnenhavens voldoende is om de toekomstige vraag naar goederenvervoer via water op te vangen. Hiervoor is op basis van geactualiseerde groeiscenario's één nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen opgesteld. Vervolgens zijn kansrijke regio's voor meer vervoer per binnenvaart gesignaleerd en zijn aanbevelingen voor toekomstig binnenvaartbeleid geformuleerd. Deze studie is een vervolg op de beleidsstrategie binnenvaart en de netwerkanalyses binnenhavens en vaarwegen van de provincie en stedelijke regio's.

Marktverwachting: overslag bulkgoederen zal een lichte tot matige groei doormaken

In de studie is op basis van twee geactualiseerde groeiscenario's (het **Strong Europe** en het **Global Economy scenario**) de toekomstige vraag naar goederenvervoer over water vastgesteld. Vervolgens zijn de scenario's getoetst bij marktpartijen, overheden en kennisinstellingen, zowel nationaal als in de regio. De verwachting van deze partijen is dat de vraag naar vervoer van bulkgoederen via het water de komende jaren, na de huidige afname van het vervoer door de crisis, een lichte tot matige groei zal doormaken tot 2020. Deze groei wordt gedragen door nieuwe stromen voor de binnenvaart, zoals het vervoer van biomassa en biodiesel, afval, recycling, metaal en in bepaalde regio's door zand- en grindvervoer voor nieuwe infrastructuur. Concluderend, het gedragen nationale beeld voor het bulkvervoer tot 2020 komt overeen met de prognose volgens het SE scenario. Daarna is, afhankelijk van de ontwikkelingen, een hogere groei (GE) van het bulkvervoer via water mogelijk.

Figuur 0.1 Ontwikkeling en prognoses van het binnenlandse bulkvervoer per binnenvaart



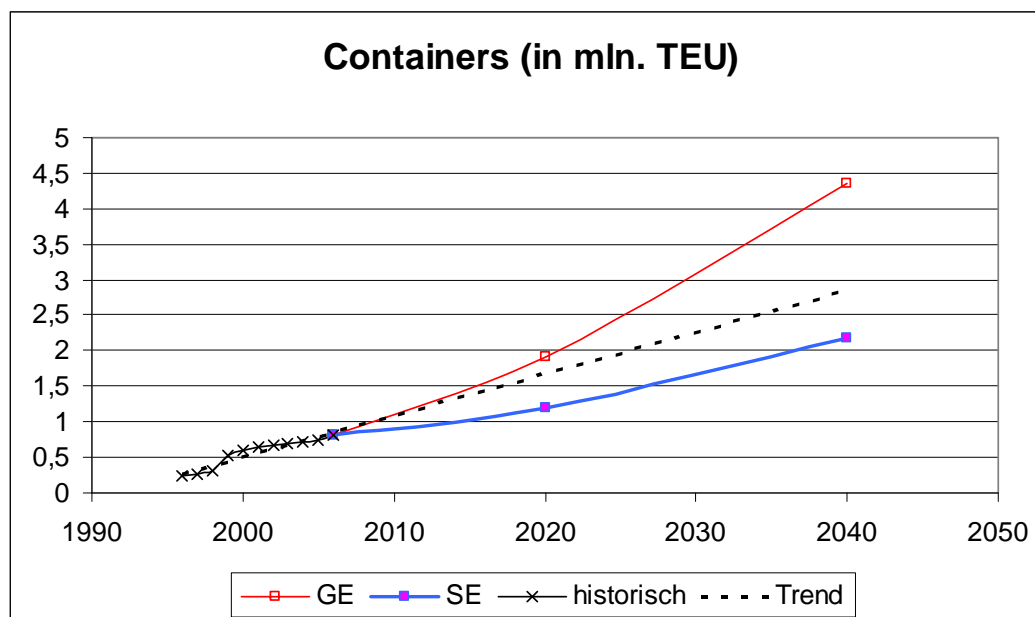
Bron: CBS, CPB/DVS: WLO scenario's, bewerking ECORYS.

Impuls voor het binnenlandse containervervoer over water, verdergaande groei.

Voor het vervoer van containers via de binnenvaart zijn de groeiexpectaties op basis van de geactualiseerde scenario's en de visies van marktpartijen en overheden hoog. De verdergaande containerisering van goederen en de verschuiving van productie naar Azië en Oost-Europa zijn belangrijke dragers van deze groei. Daarnaast zullen de afspraken over het vergroten van het aandeel van de binnenvaart in het achterlandvervoer van de terminals op Maasvlakte 2 en de ontwikkeling van containertransferia zorgen voor een impuls van het binnenlandse containervervoer over water. Ook de mogelijke invoering van een kilometerheffing en de aandacht voor duurzaamheid bij bedrijven kunnen bijdragen aan meer vervoer van containers over water.

Voor de periode tot 2020 wordt, na de huidige dip, een groei verwacht richting het GE scenario. Voor de periode na 2020 is de verwachte tendens dat de groei afneemt en de trendlijn volgt, tussen het SE en GE scenario in. Met name marktpartijen en overheden in Zuid- en West-Nederland geven aan ook na 2020 een sterke groei (GE scenario) van containers te verwachten. Deze regio's willen investeren in voldoende capaciteit van terminals en samenwerking tussen terminals om de groei in het containervervoer via water op te vangen.

Figuur 0.2 Ontwikkeling en prognoses van het binnenlandse containervervoer per binnenvaart



Bron: CBS, CPB/DVS: WLO scenario's, bewerking ECORYS.

Capaciteit binnenhavens: dankzij maatregelen geen tekort voor overslag bulkgoederen

Voor de analyse is een inventarisatie gemaakt van de beschikbare capaciteit aan natte terreinen en overslagfaciliteiten uit de regionale netwerkanalyses en uit een nationaal overzicht van bedrijventerreinen. Op basis van de beschikbare en geplande capaciteit wordt geen tekort aan capaciteit verwacht om de vraag naar vervoer van *bulkgoederen* over water te kunnen opvangen. Voorwaarde is wel dat bestaande natte terreinen en infrastructuur behouden (en onderhouden) blijven en uitgeefbare natte kavels selectief worden uitgegeven aan watergebonden bedrijven. Ook is het nodig de bestaande natte

terreinen en infrastructuur beter te benutten. Als aan deze voorwaarden is voldaan, zal alleen na 2020 bij grote groei nationaal meer behoefte aan natte terreinen zijn. Dit beeld is bevestigd door de experts in de regionale sessies.

De regio's geven aan dat gewerkt wordt aan het verbeteren van de overslagcapaciteit van de havens via de herstructurering van de (natte) bedrijventerreinen en de uitvoering van de 68 *quick win* projecten. Deze *quick wins* zijn vooral gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de binnenhavens en op meer openbare kade infrastructuur.

Belangrijkste maatregelen om de capaciteit van de havens te vergroten zijn:

- *Op diepte houden/brengen van de havens en vaarwegen*
- *Opwaarderen, verlengen en aanleg van openbare kade infrastructuur*
- *Herstructurering van terreinen*

Dankzij deze investeringen kan de vraag naar vervoer van *bulkgoederen* over water worden opgevangen en het marktaandeel worden behouden. Nieuwe natte kavels zijn nodig bij verplaatsing van bestaande natte bedrijvigheid of om toekomstige vraag te accommoderen. Het is zaak deze nieuwe terreinen regionaal af te stemmen en zoveel mogelijk aan hoofdvaarwegen te situeren om optimaal gebruik te maken van de capaciteit. Bovendien is een selectief uitgifte beleid essentieel: het juiste bedrijf op de juiste plek!

Containerterminals: bij realisatie geplande investeringen voldoende capaciteit tot 2020.

De capaciteit van de containerterminals in Nederland zal voldoende zijn voor de periode tot 2020 mede door de uitgevoerde en geplande investeringen van bijna alle grote terminals door marktpartijen samen met overheden (o.a. rijksbijdrage via *quick win* regeling). De maatregelen gericht op het vergroten van de capaciteit van de containerterminals zijn:

- *Verlengen van de kades*
Hierdoor kunnen meer schepen tegelijkertijd worden behandeld.
- *Uitbreiding van het terrein*
De terminals met groeipotenties breiden het terrein uit naar minimaal 5 hectare, gericht op een overslagcapaciteit van ruim 200.000 TEU.
- *Operationeel worden van nieuwe terminals*
Hierdoor is extra capaciteit beschikbaar om de vraag naar containeroverslag op te vangen.

Verdere groei na 2020 vergt doorgroei terminals, hoogfrequente en betrouwbare diensten, en nieuwe logistieke concepten.

Om de capaciteit optimaal te benutten investeren de marktpartijen zelf in extra kranen en warehouses, naast of in de nabijheid van de terminal. De terminals dienen daarnaast hoogfrequente en betrouwbare diensten via het water te kunnen aanbieden aan de klanten. De operationele samenwerking tussen terminals in Noord-Brabant (Brabant Intermodal) is een voorbeeld van het vergroten van het dienstenaanbod door samenwerking. Nieuwe logistieke concepten zijn nodig om de bestaande capaciteit van terminals beter te benutten, containerstromen te bundelen en meer containervervoer per binnenvaart te realiseren.

Rol (regionale) overheid: ruimte voor verladende en logistieke bedrijven en afstemming nieuwe plannen voor terminals

Voor het kunnen opvangen van de vraag naar containervervoer is het belangrijk dat er ruimte is voor verladende en logistieke bedrijven in de nabijheid van de terminal. Hier ligt een rol voor de (regionale) overheid in het ruimtelijk beleid.

Afstemming tussen overheden op regionaal niveau is nodig bij de ontwikkeling van nieuwe containerterminals om versnippering van het netwerk van containers te voorkomen.

Landelijk beeld binnenhavens en vaarwegen

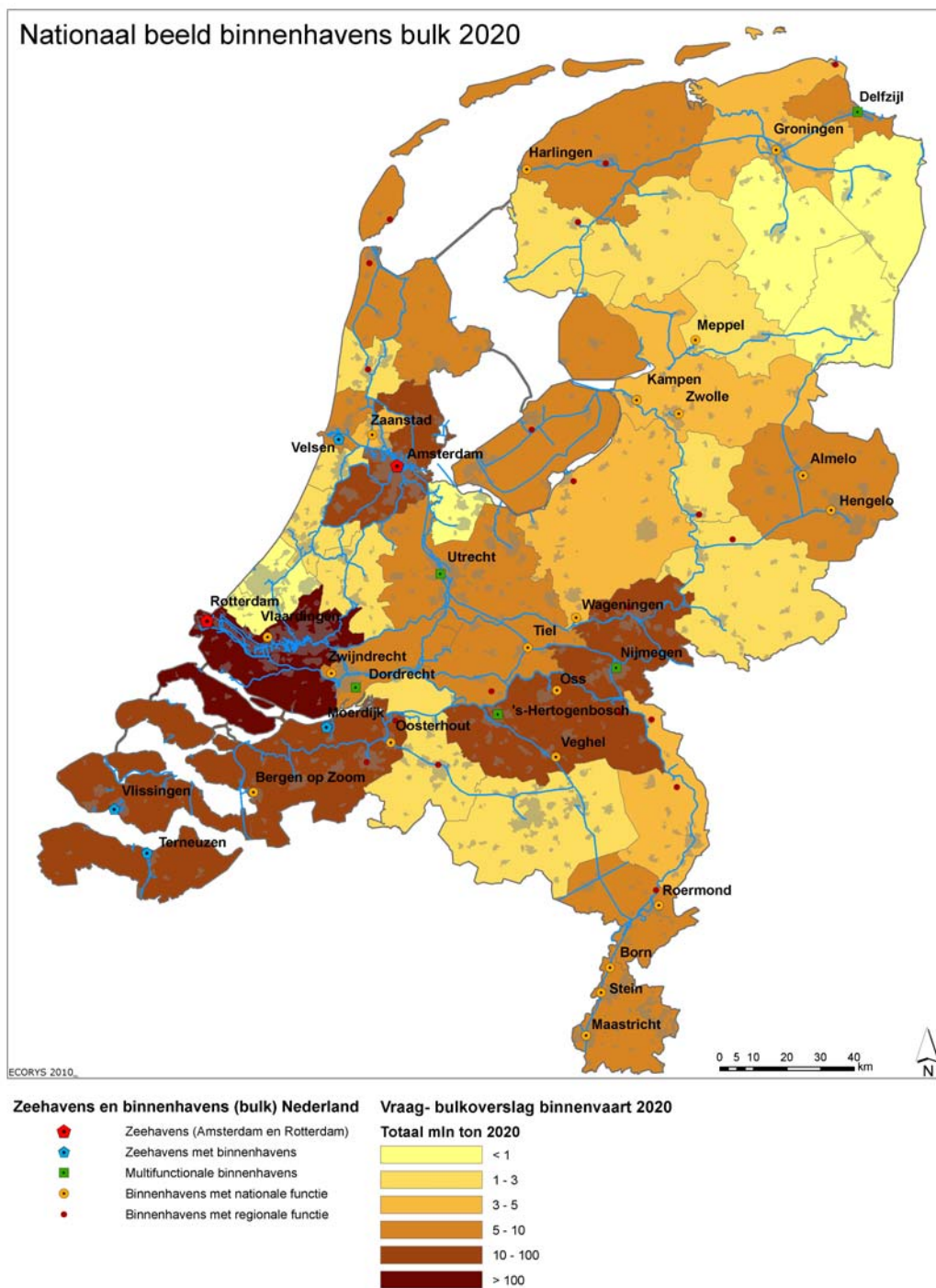
Op basis van de huidige functie en overslag van binnenhavens, geactualiseerde groeiscenario's en de capaciteit van natte terreinen, terminals en infrastructuur is één nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen opgesteld. Dit beeld is in regionale sessies getoetst.

Toekomstig nationaal beeld bulkvervoer:

De vraag naar vervoer van *bulkgoederen* over water kan worden opgevangen en het marktaandeel van de binnenvaart worden behouden. Op basis van de netwerkanalyses en de verwachte marktvrage bestaat het nationaal beeld voor het bulkvervoer uit de volgende havens:

- Zeehavens Rotterdam en Amsterdam met een internationale hubfunctie en als belangrijkste herkomst- en bestemmingshavens voor de binnenhavens in Nederland.
- Zeehavens met een nationale hubfunctie en belangrijk voor de aan- en afvoer van bulkgoederen via de binnenvaart van en naar de binnenhavens in Nederland.
- Multifunctionele havens
Grootschalige (zee- en binnen)havens in Nederland met ruimte voor groei. De havens zijn een vestigingsplaats voor grote industriële bedrijven en hebben een belangrijke overslagfunctie voor veel verschillende goederensoorten, waaronder containers.
- Binnenhavens met een nationale functie
Belangrijkste binnenhavens in de regio's, die dienen als vestigingsplaats voor industriële bedrijven en een overslagfunctie hebben voor meerdere goederensoorten. De meeste havens hebben ook een containerterminal.
- Binnenhavens met een regionale functie
Belangrijke binnenhavens in de regio die belangrijk zijn als vestigingsplaats voor watergebonden bedrijven met een specifieke overslagfunctie voor bepaalde goederen.
- Binnenhavens met een lokale functie
Binnenhavens met terreinen aan het water die dienen als vestigingsplaats en overslaglocatie voor lokale watergebonden bedrijven.

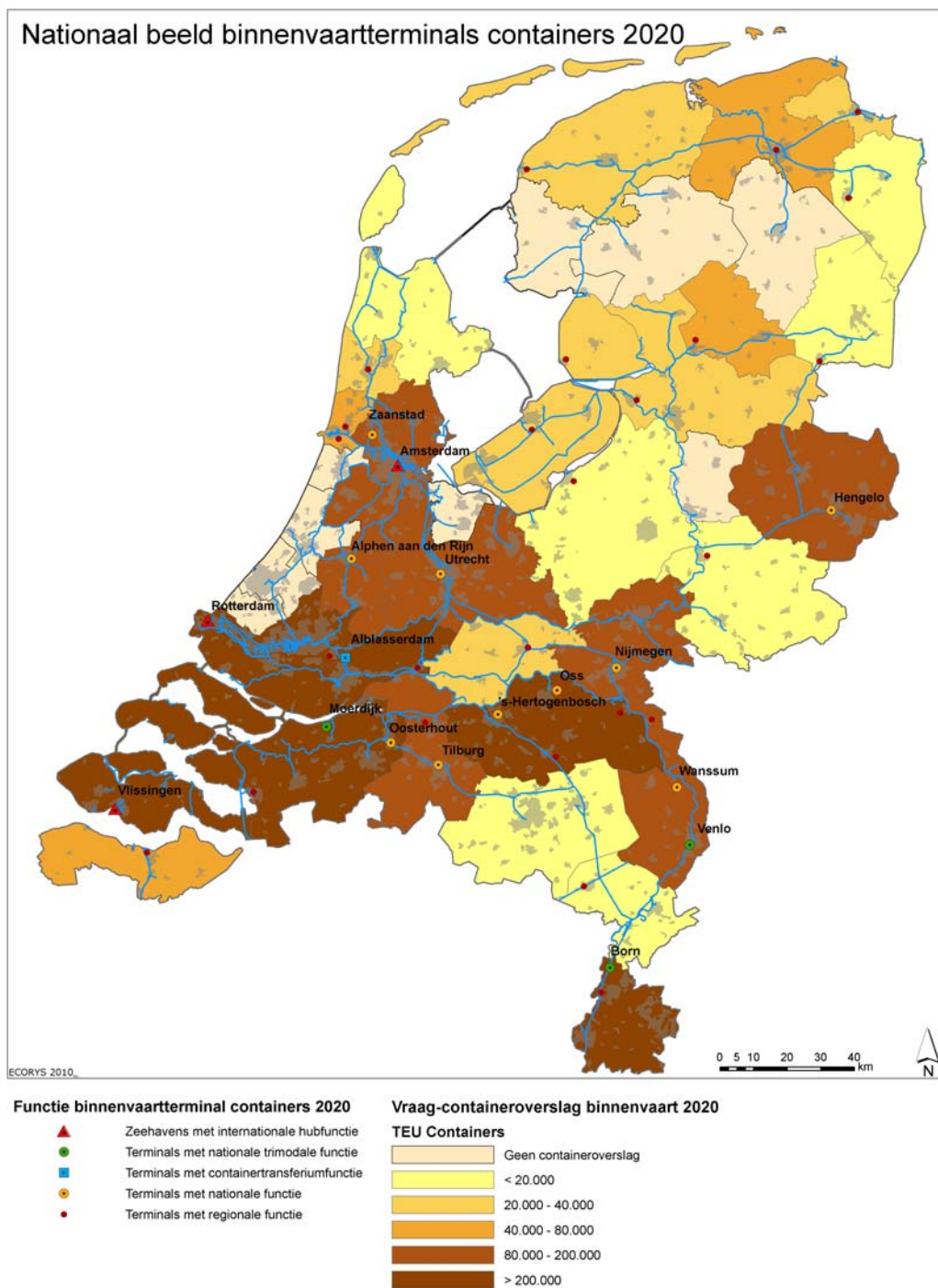
Figuur 0.3 Nationaal beeld van binnenvaarts met bulkvervoer via water in 2020



Toekomstig nationaal netwerk: vijf schaalniveaus van containerterminals

Na 2020 zal het containervervoer per binnenvaarts op basis van de verwachte marktvraag behoefte krijgen aan extra capaciteit. Deze capaciteit zal naar verwachting vooral nodig zijn op de dan aanwezige terminals. Indien deze ruimte inderdaad wordt geboden dan zal het nationaal netwerk van containerterminals zich in de toekomst kunnen ontwikkelen tot een netwerk van vijf schaalniveaus met verschillende functies (zie figuur 0.4).

Figuur 0.4 Nationaal beeld van inland terminals met containers via water in 2020



Het nationaal netwerk van containerterminals kan zich in de toekomst ontwikkelen tot:

- *Terminals zeehavens met een internationale hubfunctie*
De terminals in de zeehavens die de belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden zijn voor intercontinentale containerstromen via de binnenvaart van en naar de inland terminals.

- *Terminals met een nationale trimodale functie*
Terminals die aangesloten zijn op water, weg en spoor en een capaciteit hebben van meer dan 200.000 TEU voor binnenvaart en spoor samen. De terminals zijn gelegen nabij logistieke parken.
- *Terminals met een functie als containertransferium*
Rotterdam heeft behoefte aan de bundeling van containerstromen via water van en naar de *deepsea* terminals in Rotterdam. Potentiële transferia liggen aan de belangrijke corridors van en naar Rotterdam, zijn ontsloten via water, weg en mogelijk spoor en hebben een capaciteit van minimaal 200.000 TEU.
- *Terminals met nationale overslag- en opslagfunctie*
Terminals die aangesloten zijn op water, weg en/of spoor met een capaciteit hebben van meer dan 100.000 TEU voor de binnenvaart. De terminals hebben een aantal grote klanten in nabije regio en hebben veelal de beschikking over warehouses.
- *Terminals met een regionale/ lokale overslagfunctie*
Terminals die aangesloten zijn op water en weg met een capaciteit van 20.000 tot 100.000 TEU voor een aantal bedrijven in de regio. Dit zijn de huidige en toekomstige binnenvaartterminals en de kleinere trimodale terminals.

Kansrijke ontwikkelingen voor binnenhavens in Nederland

De kansrijke ontwikkelingen op de korte termijn voor verbetering van de bereikbaarheid en capaciteit van de binnenhavens zijn de quick win projecten. De quick win regeling binnenhavens van het Rijk leidt tot de uitvoering van 68 projecten gericht op verbetering van de binnenhavens en vaarwegen in Nederland.

Een aantal projecten is gericht op de uitbreiding en aanleg van containerterminals waarmee een deel van de verwachte groei in containervervoer kan worden opgevangen. De uitvoering van de quick wins draagt bij aan een totale investering in de binnenhavens in Nederland van 200 miljoen Euro, waarvan ruim 100 miljoen Euro wordt bijgedragen door gemeenten en regio's.

De volgende kansrijke ontwikkelingen kunnen het nationale netwerk van binnenhavens met faciliteiten voor vervoer van goederen over water versterken:

- **Flevoland**
Een kansrijke locatie voor een (multifunctionele) binnenhaven blijft Flevoland, gezien de groeipotenties van Almere en ligging van Lelystad en Almere aan een hoofdvaarweg. Essentieel is de betrokkenheid van marktpartijen.
- **Binnenhaven/ terminal langs de Waal**
Door de centrale ligging en beschikbare ruimte voor logistieke bedrijven is de ontwikkeling van een binnenhaven / containerterminal langs de Waal kansrijk. Marktpartijen zijn betrokken bij meerdere locaties (Haafden, Druten, Tiel).
- **Kanaal Gent – Terneuzen**
De Seine-Schelde verbinding verbindt in 2016 Rotterdam met Parijs via het water. Dit vervoer zal flink gaan toenemen, waardoor er vraag zal zijn naar ruimte voor watergebonden bedrijven met binnenvaartvervoer van en naar Noord-Frankrijk. De zeehaven Terneuzen heeft goede papieren voor vestiging van deze bedrijven.
- **Betere benutting havens Twente en Tilburg**
Door het verruimen van de Twentekanalen tot klasse Va vaarweg kunnen de havens in Twente (o.a. Hengelo) beter benut worden. Dit geldt ook voor de haven van Tilburg na opwaardering van het Wilhelminakanaal van klasse II tot klasse IV.

Aanbevelingen uit regionale sessies

Uit de vier regionale en een nationale sessie met marktpartijen, brancheorganisaties, lokale, regionale en nationale overheden en kennisinstellingen kwamen de volgende aanbevelingen naar voren:

- Maak in de regio optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur van binnenhavens en vaarwegen voor het vervoer van goederen over water.
- Versterk het havenbeheer. Gemeenten en regio's kunnen het beheer, onderhoud en exploitatie van havens professionaliseren door de mogelijkheden voor verbetering en samenwerking te verkennen (regionaal havenschap).
- Een structureel regionaal havenoverleg tussen alle betrokken partijen in een regio (voorbeeld havenoverleg Limburg en Regio Twente) draagt bij aan bewustwording en afstemming van kansen en knelpunten.
- Verbeter de aandacht voor de kansen en behoeften van de binnenvaart op regionaal niveau. De behoefte aan woningen, jachthavens en natte terreinen aan het water vraagt om een regionale visie en aanpak en zorgvuldige afweging voor investeren in ruimte aan water.
- Vergroot als regio's en gemeenten het zicht op de capaciteit van de binnenhavens door een behoefteaming op het niveau van natte kavels per regio uit te voeren.
- Bij aanleg van nieuwe natte terreinen: investeer als Rijk en regio langs de hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen om de schaalvoordelen van de binnenvaart optimaal te kunnen benutten.
- Biedt containerterminals met een nationale functie de ruimte om door te groeien in vervoer van containers per binnenvaart door uitbreiding van terrein en kade voor overslag en opslag.
- Streef naar een trimodale ontsluiting van terminals met nationale potentie. Behoud en benut de mogelijkheden voor de (toekomstige) aansluiting van de terminal op het spoor.
- Creëer ruimte voor logistieke parken in de nabijheid van grootschalige multimodale terminals.
- Benut de kansen voor samenwerking tussen terminals door het toepassen van logistieke concepten gericht op het bundelen van containerstromen en het bieden van een betere service aan bedrijven.

Rol voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat:

Veel van bovenstaande aanbevelingen dienen door de gemeenten en regionale overheden te worden uitgevoerd. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan in haar toekomstig binnenvaartbeleid dit stimuleren dan wel afdwingen door **zelf initiatief te nemen, te agenderen, voorwaarden te stellen en (mee) te investeren:**

- De aanbeveling is dat Rijkswaterstaat het initiatief neemt voor met andere beheerders **gezamenlijk te baggeren en de diepgang voor de schepen te optimaliseren.**
- Verkeer en Waterstaat **agendeert de binnenhavens** bij de behandeling van de **regionale gebiedsagenda's.**
- Verkeer en Waterstaat kan bij elke rijksbijdrage in binnenhavens en vaarwegen een onderbouwing van het **draagvlak** en de **afstemming in de regio als voorwaarde** stellen.
- De containeroverslag kan een verdere sterke groei doormaken na 2020. Het is in het belang van de overheid om voldoende ruimte (fysiek, milieu, etc.) te geven aan de terminals waar deze groei gaat plaatsvinden. Verkeer en Waterstaat kan in een studie

o.b.v. de verwachte vraag naar containeroverslag en vooral **de mogelijk knelpunten bij de terminals in kaart brengen en het beleid hierop richten**. Daarnaast kan samen met het ministerie van Economische Zaken (in het kader van Pieken in de Delta) beleid worden gemaakt gericht op huidige en nieuwe watergebonden bedrijventerreinen op strategische multimodaal ontsloten locaties.

- **Mogelijke Quick win regeling derde tranche richten op regionale plannen voor natte terreinen**

De investering van ruim €200 miljoen (1^e en 2^e tranche) door Rijk, gemeenten en provincies in de binnenhavens in Nederland leidt op de korte termijn tot verbetering van de capaciteit en kwaliteit van de binnenhavens op lokaal en regionaal niveau. Een mogelijke nieuwe quick win regeling kan worden ingezet om de genoemde kansrijke ontwikkelingen voor binnenhavens met een regionale functie en bestuurlijk draagvlak te ondersteunen. Voorkom door regionale afstemming versnippering van achterland bij toekenning van quick wins. Daarnaast kan het Rijk bijdragen aan het verbeteren van het inzicht in de behoefteraming naar natte kavels per regio.

- **Monitor de vraag naar en de capaciteit aan overslag in binnenhavens** regelmatig en pas het beleid hier zonedig op aan. Maak een update van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse in 2015. Dan dienen alle quick wins te zijn uitgevoerd, zijn de gebiedsagenda's nader uitgewerkt en aangescherpt en is beter zicht op de verwachte ontwikkelingen van het bulkvervoer en containervervoer via water na 2020.