

# Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens

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



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](mailto:netherlands@ecorys.com)  
W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)  
K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Transport  
T 010 453 87 60  
F 010 452 36 80



# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>i</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelstelling en aanpak	2
1.3 Aanpak en betrokken partijen	2
1.4 Leeswijzer	3
<b>2 Kansen en bedreigingen voor de binnenvaart</b>	<b>5</b>
2.1 Waarom is de binnenvaart belangrijk voor Nederland?	5
2.2 Positie van de binnenvaart in het goederenvervoer	5
2.3 Kansen en bedreigingen voor de binnenvaart	7
2.4 Netwerkanalyses	8
<b>3 Actuele prognose van de vraag naar overslag in binnenhavens</b>	<b>11</b>
3.1 Binnenhavens in Nederland	11
3.2 Toekomstprognoses voor de binnenhavens	19
3.3 Conclusie	26
<b>4 Capaciteit van binnenhavens</b>	<b>27</b>
4.1 Inleiding	27
4.2 Aanbod van binnenhavencapaciteit voor bulkgoederen	28
4.2.1 Methodiek	28
4.2.2 Maatregelen om de capaciteit van de binnenhaven te vergroten	30
4.2.3 Regionale verwachtingen over capaciteit binnenhavens voor bulk	32
4.3 Capaciteit van containerterminals	33
4.3.1 Methodiek	33
4.3.2 Maatregelen om de capaciteit van de inland terminals te vergroten	34
4.3.3 Regionale verwachtingen over capaciteit terminals voor containers	36
4.4 Capaciteit vaarwegen voor de binnenhavens	39
4.5 Conclusies	40
<b>5 Nationaal beeld van binnenhavens en kansrijke ontwikkelingen</b>	<b>43</b>
5.1 Inleiding	43
5.2 Nationaal beeld binnenhavens bulk	44
5.3 Nationaal beeld containerterminals	47
5.4 Kansrijke ontwikkelingen binnenhavens	48
5.4.1 Kansrijke ontwikkeling korte termijn: quick wins	49
5.4.2 Kansrijke ontwikkeling lange termijn: missing nodes	50
5.5 Voorwaarden en kansen voor behoud en versterking van de binnenvaart	51

<b>6 Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>55</b>
6.1 Conclusies	55
6.2 Aanbevelingen	56
<b>Bijlagen</b>	<b>59</b>
<b>Bijlage 1 Ontwikkeling goederenoverslag via water</b>	<b>61</b>
<b>Bijlage 2 Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren</b>	<b>63</b>
<b>Bijlage 3 Prognoses vraag naar overslag per regio</b>	<b>65</b>
<b>Bijlage 4 Deelnemers bijeenkomsten LCA binnenhavens</b>	<b>69</b>
<b>Bijlage 5 Streefbeelden netwerkanalyses binnenhavens per regio</b>	<b>73</b>
Netwerk van binnenhavens in Zuid-Nederland	73
Netwerk van binnenhavens in West-Nederland	75
Netwerk van binnenhavens in Oost-Nederland	78
Netwerk van binnenhavens in Noord-Nederland	80
<b>Bijlage 6 Quick win projecten binnenhavens</b>	<b>83</b>

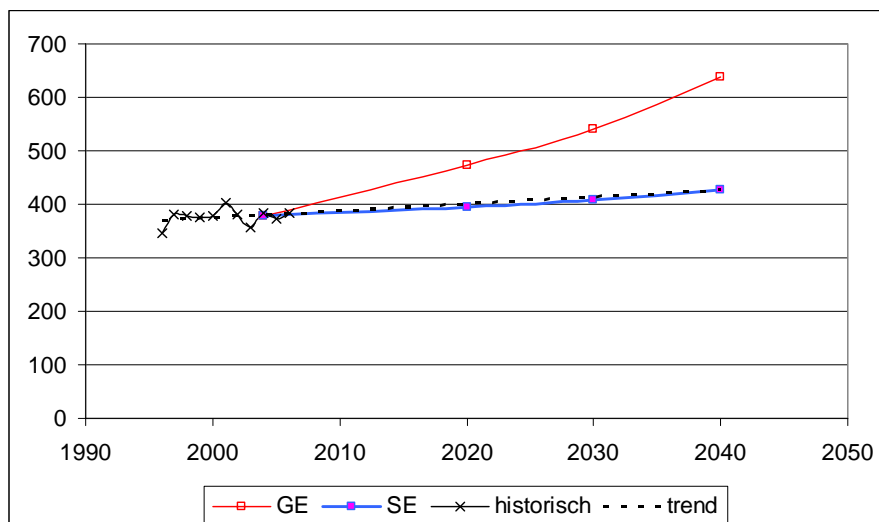
# Samenvatting

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



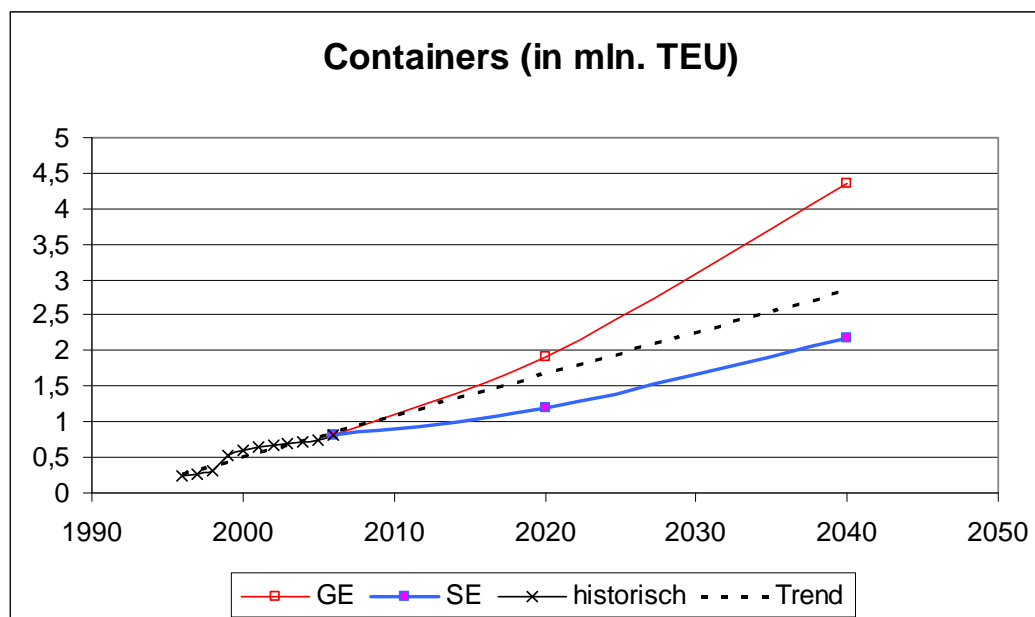
Bron: CBS, CPB/DVS: WLO scenario's, bewerking ECORYS.

*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*

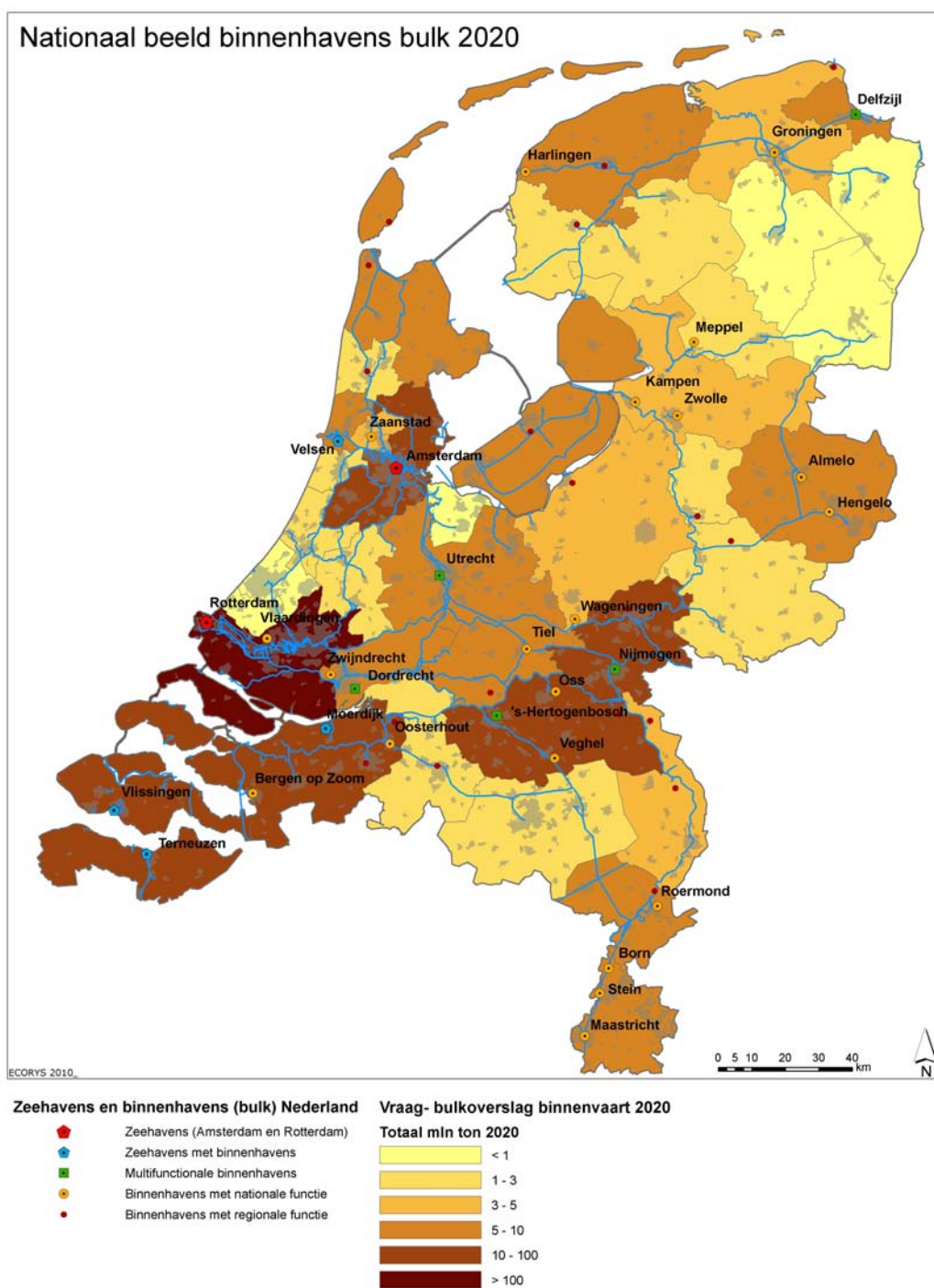
Op basis van de huidige functie en overslag van binnenhavens, geactualiseerde groeiscenario's en de capaciteit van natte terreinen, terminals en infrastructuur is één nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen opgesteld. Dit beeld is in regionale sessies getoetst.

### *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.

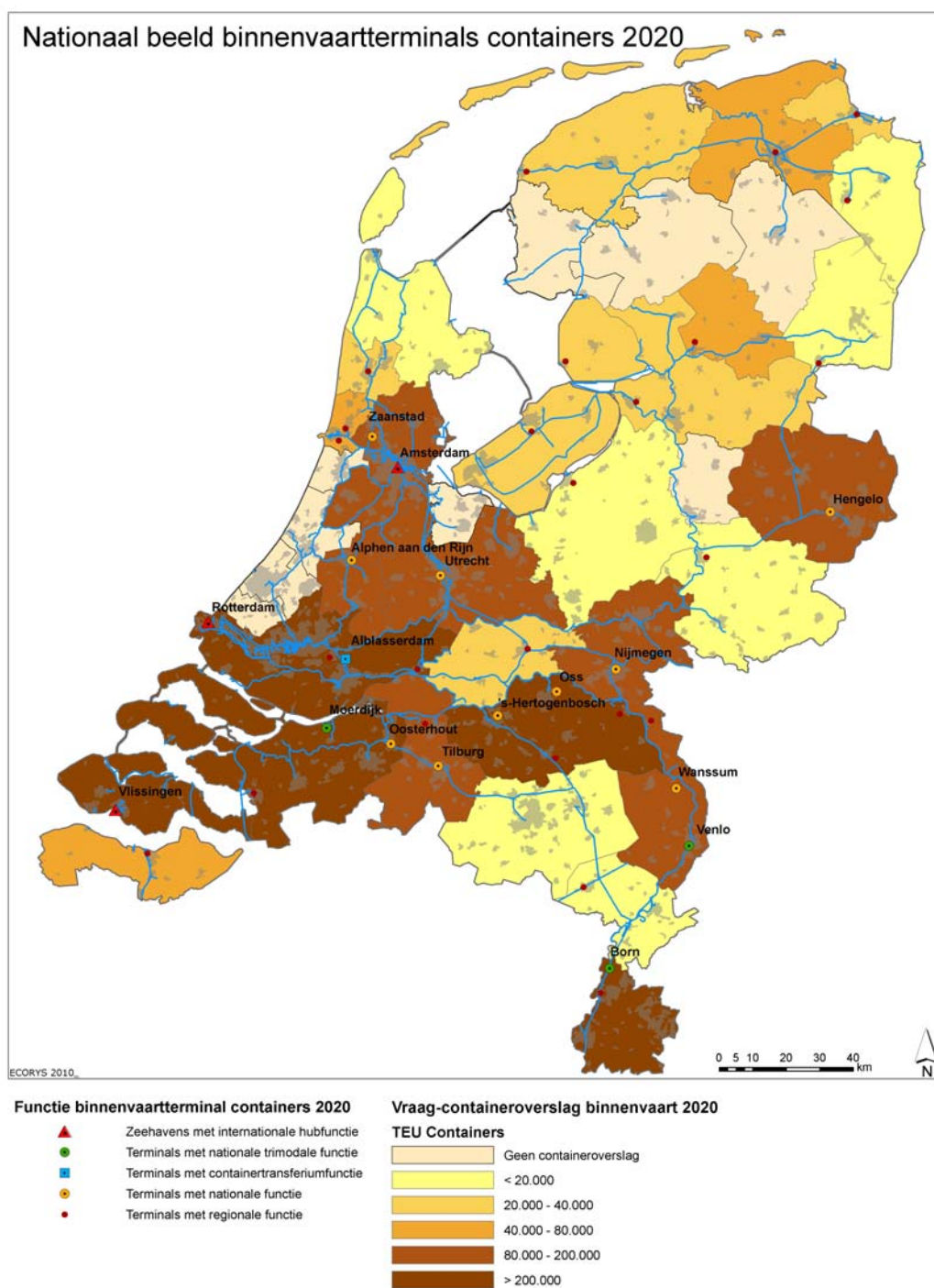
Figuur 0.3 Nationaal beeld van binnenvaarts met bulkvervoer via water in 2020



*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 en 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) binnenvaarthaven blijft Flevoland, gezien de groeipotenties van Almere en ligging van Lelystad en Almere aan een hoofdvaarweg. Essentieel is de betrokkenheid van marktpartijen.
- **Binnenvaart/ terminal langs de Waal**  
Door de centrale ligging en beschikbare ruimte voor logistieke bedrijven is de ontwikkeling van een binnenvaart / 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 behoefteanalyse 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<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> 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 behoefte naar natte kavels per regio.

- **Monitor de vraag naar en de capaciteit aan overslag in binnenhavens** regelmatig en pas het beleid hier zonnodig 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.





# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Een belangrijke uitdaging voor het Rijk is het opvangen van de groei van het goederenvervoer met alle modaliteiten. Het goederenvervoer over water is een onmisbare schakel in het logistieke systeem in Nederland en een belangrijke factor in het vestigingsklimaat in Nederland. In het internationale vervoer is de binnenvaart de grootste vervoerder, vooral door het marktaandeel van 80% in het vervoer van bulkproducten over meer dan 100 km.

In de Nota Mobiliteit en de beleidsbrief “Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart” geeft het kabinet de ambities voor de binnenvaart en binnenhavens aan. Het kabinet wil dat de binnenvaart de kansen verzilvert, het marktaandeel van 33% in de containermarkt vergroot en het marktaandeel in de bulksegmenten behoudt.

De binnenhavens zijn een kritische succesfactor voor de binnenvaart en de bereikbaarheid van de economische centra in de regio. Het behouden van het netwerk van binnenhavens, natte bedrijventerreinen en openbare laad- en loskades biedt ruimte in de regio's om de groei van het goederenvervoer op te kunnen vangen. Het verbeteren van de natte vervoerrelaties tussen havens en het bieden van ruimte voor behoud en groei van watergebonden bedrijven dragen bij aan het versterken van de concurrentiepositie van de binnenvaart.

Naast het bestaande investeringsprogramma voor de vaarwegen, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit, heeft het rijk in de Mobiliteitsaanpak het initiatief genomen om het netwerk van vaarwegen en binnenhavens te versterken door het versneld wegwerken van achterstallig onderhoud en door de ‘*Quick win*’ regeling binnenhavens en vaarwegen. Rijk en regio's werken hierin samen aan het versterken van de zwakke schakels in de (logistieke) keten om een toekomstvast netwerk met voldoende natte op- en overslagmogelijkheden te creëren. Basis voor deze *quick wins* vormen de netwerkanalyses voor de binnenhavens en vaarwegen opgesteld door de provincies en stadsregio's met een regionale visie op het huidige en toekomstige netwerk van binnenhavens en vaarwegen.

Kortom, er wordt veel geïnvesteerd in het versterken van het netwerk van vaarwegen en binnenhavens, door zowel het rijk als de regio's. Tot nu toe is hierbij het initiatief aan de regio's en markt gelaten (*bottom up* benadering). Dit was belangrijk voor het creëren van bestuurlijk en financieel draagvlak bij marktpartijen en overheden in de regio's voor een gezamenlijke aanpak. Nu is er behoefte om te zien hoe deze keuzes op regionaal niveau

zich verhouden tot de nationale en interregionale ontwikkelingen en behoeftes. Er is dus behoefte aan een nationaal beeld van het netwerk van vaarwegen en binnenhavens. Zijn de geplande investeringen voldoende om de ambities van behoud van marktaandeel in het bulkvervoer en vergroten van het marktaandeel in het containervervoer te realiseren?

Om dit nationaal beeld vast te stellen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ECORYS gevraagd een onderzoek uit te voeren, de landelijke capaciteitsanalyse binnenhavens.

## 1.2 Doelstelling en aanpak

Deze studie draait om de vraag of de capaciteit van de binnenhavens voldoende is om de vraag naar goederenstromen via water op te vangen.

Het doel van dit onderzoek is tweeledig:

- Het opstellen van één gedragen nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen op basis van geactualiseerde groeiscenario's.
- Het vaststellen van kansrijke regio's voor de ontwikkeling van binnenhavens als onderdeel van één nationaal beeld en een mogelijke inrichting van de derde tranche *quick wins* binnenhavens.

Om deze doelstelling te realiseren was het de opdracht de volgende deelvragen te beantwoorden:

- Wat zijn de prognoses voor het goederenvervoer over water van en naar de binnenhavens in Nederland?
- Welke goederenstromen en daarmee vraag naar overslagcapaciteit kunnen deze havens verwachten?
- Hoe ziet de capaciteit van de binnenhavens in Nederland eruit?
- Zijn de bestaande watergebonden terreinen en kades, samen met de huidige plannen voor herstructurering en nieuwe terreinen voldoende om de toekomstige vraag op te vangen?
- Wat zijn de kansrijke ontwikkelingen voor binnenhavens in Nederland?

## 1.3 Aanpak en betrokken partijen

### *Beschikbare bronnen*

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is al veel materiaal beschikbaar. Zo is in de Blue Ports studie al een goed overzicht van de verschillende typen binnenhavens en regionale knooppunten in Nederland gepresenteerd. In de regionale netwerkanalyses is dit beeld verfijnd en is een streefbeeld van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen voor 2020 opgesteld. De beleidstrategie binnenvaart geeft een goed beeld van de positie en concurrentiepositie van de binnenvaart in het goederenvervoer, de toekomstige kansen en bedreigingen en aanbevelingen voor het (vaarweg)infrastructuurbeleid.

Voor de actuele groeiscenario's kunnen we gebruik maken van de scenario's uit de Welvaart- en Leefomgevingstudie (WLO) van de Nederlandse planbureaus, de

doorvertaling hiervan in de groei van vervoer per binnenvaart van Rijkswaterstaat DVS en van de prognoses en afspraken van Havenbedrijf Rotterdam m.b.t. de containeroverslag op de Tweede Maasvlakte.

Op basis van al dit materiaal is één nationaal beeld opgesteld. Dit beeld bevat de huidige en toekomstige vraag naar overslag in het netwerk van binnenhavens en vaarwegen. Deze vraagprognoses zijn tegen het aanbod van natte terreinen in het binnenvaartnetwerk gezet om kansen en knelpunten te signaleren.

#### *Betrokken partijen*

Doel van de studie is een nationaal beeld van de binnenhavens op te stellen dat gedragen wordt door marktpartijen en regionale overheden. Deze partijen zijn tijdens het onderzoek intensief betrokken. Tijdens de studie hebben vijf interactieve sessies plaatsgevonden waarin vervoerders, terminaloperators, overheden (gemeenten, provincies, stadsregio's, Rijkswaterstaat), kennisinstellingen, de (gemeentelijke) havenbedrijven en andere belangenorganisaties (NVB, KSV, EVO, TLN, Kamers van Koophandel) de kans hebben gegrepen om de inzichten te toetsen en verder aan te vullen.

Aansluitend bij de steeds meer gebiedsgerichte aanpak van de ruimtelijke en infrastructurele plannen in Nederland, zijn er vier landsdelige sessies georganiseerd en één nationale sessie.

Het onderzoek is uitgevoerd onder begeleiding van een kernteam met vertegenwoordigers vanuit de afdeling Binnenvaart en Zeehavens en van de Dienst Verkeer- en Scheepvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## 1.4 Leeswijzer

De belangrijkste resultaten van de 'Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens' staan in deze rapportage beschreven in de volgende hoofdstukken:

- Kansen en bedreigingen voor de binnenvaart (H2);
- Actuele prognose van de vraag naar overslag in binnenhavens (H3);
- Capaciteit van binnenhavens (H4);
- Nationaal beeld van binnenhavens en kansrijke ontwikkelingen (H5);
- Conclusies en aanbevelingen (H6).



## 2 Kansen en bedreigingen voor de binnenvaart

### 2.1 Waarom is de binnenvaart belangrijk voor Nederland?

In de eerste plaats heeft de binnenvaart in Nederland een sterke positie in het goederenvervoer. De Nederlandse industrie profiteert van de goede vervoersmogelijkheden via de binnenvaart. Dankzij de binnenvaart genieten Nederlandse verladers transportkostenvoordelen, omdat vervoer per binnenvaart een efficiënte optie kan zijn. Verder heeft de binnenvaart lagere emissie- en veiligheidskosten dan wegvervoer en daarom is de binnenvaart vanuit maatschappelijk oogpunt een aantrekkelijke optie.

Bovendien dragen de goede achterlandverbindingen via de binnenvaart bij aan de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens. Tenslotte, in tegenstelling tot wegvervoer (spits) en spoorvervoer, hebben de Nederlandse vaarwegen nog voldoende capaciteit om verdere groei van de binnenvaart mogelijk te maken.

In de Nota Mobiliteit en de beleidsbrief “Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart” geeft het kabinet de ambities voor de binnenvaart en binnenhavens aan. Het kabinet wil dat de binnenvaart de kansen verzilvert, het marktaandeel van 33% in de containermarkt vergroot en het marktaandeel in de bulksegmenten behoudt.

Wat betekenen deze ambities voor het netwerk van binnenhavens en vaarwegen? Alvorens in de volgende hoofdstukken naar de actuele prognoses en toekomstige capaciteit van het vervoer per binnenvaart te kijken is het goed om eerst de kansen en bedreigingen voor de binnenvaart te schetsen.

Hierbij maken we gebruik van de *Beleidsstrategie Binnenvaart<sup>1</sup> (PRC)* uit 2007 en van de regionale netwerkanalyses zoals opgesteld door de verschillende regionale overheden.

### 2.2 Positie van de binnenvaart in het goederenvervoer

De binnenvaart is verantwoordelijk voor ongeveer 30% van het totale vervoerde gewicht van goederen in of via Nederland en heeft daarmee een belangrijke positie in het goederenvervoer. Houden we rekening met de vervoersafstand dan heeft de binnenvaart zelfs een marktaandeel van 50% van de totale vervoersprestatie in tonkilometers (exclusief vervoer per pijpleiding). De binnenvaart is vooral sterk in:

---

<sup>1</sup> Beleidsstrategie Binnenvaart, een landelijke markt- en capaciteitsanalyse, Policy Research Corporation, 2007.

- het internationale vervoer (langere afstanden, > 120km);
- het vervoer van bulkgoederen (dikke goederenstromen);
- zeehavengebonden vervoersstromen (dikke goederenstromen van/naar aan vaarwegen gelegen locaties).

De afgelopen jaren is de omvang van de binnenvaart redelijk constant gebleven, maar is het marktaandeel gedaald. Het grootste deel van de groei in het goederenvervoer is bij het wegvervoer terechtgekomen.

### *Bulkgoederen*

De binnenvaart is dominant in het vervoer van bulkgoederen. In de segmenten erts, kolen, zand en grind en chemische producten heeft de binnenvaart het grootste marktaandeel. Reden hiervoor zijn de dikte van de goederenstromen en de ligging van industrieën aan vaarwegen. Hierdoor is de binnenvaart voor deze sectoren de meest aantrekkelijke vervoersmodus. Ook in het segment aardolieproducten is de binnenvaart marktleider waar geen vervoer via pijpleidingen mogelijk is.

### *Vervoer basis- en eindproducten*

In het vervoer van basis- en eindproducten speelt de binnenvaart nauwelijks een rol. Dit betreft grotendeels vervoer van kleine ladingpakketten over relatief korte afstanden en soms met tijdkritische goederen. De binnenvaart is niet de meest geschikte vervoerswijze voor deze goederen. Bijna al dit vervoer gaat over de weg.

### *Containervervoer*

Tenslotte is een absolute groeimarkt voor de binnenvaart het vervoer van containers. Jaren is het marktaandeel van de binnenvaart gestegen van ca. 15% in 1994 naar ca. 33% in 2004. Daarna is, mede door de congestie op de terminals in de zeehavens, een stabilisatie of zelfs lichte terugval opgetreden. Het meeste containervervoer is internationaal, waarin de binnenvaart een marktaandeel van ongeveer 50% heeft. Het binnenlands containervervoer is een kleinere markt, waarin het marktaandeel van de binnenvaart, door de kortere afstanden, beperkt is tot ongeveer 20%. Het wegvervoer is marktleider in deze stromen.

### *Concurrentiepositie binnenvaart t.o.v. wegvervoer*

Uit bovenstaande blijkt al dat de concurrentiepositie van de binnenvaart erg afhangt van de omvang van de vervoersstroom, de vervoersafstand en het eventuele voor- en natransport. Uit integrale transportkostenberekeningen volgt:

- *Natte vervoersrelatie (geen voor- en/of natransport):* binnenvaart concurrerend vanaf korte (20-40 km.) vervoersafstand.
- *Vervoersrelatie met één keer voor- of natransport:* binnenvaart concurrerend vanaf middellange (80-120 km.) vervoersafstand; bij containervervoer vanaf 60-100 km.
- *Vervoersrelatie met zowel voor- als natransport:* binnenvaart pas concurrerend vanaf langere afstanden (> 180-225 km).

Er is geen grote kans voor binnenvaartvervoer op korte afstanden met voor- en/of natransport en op ander nationaal vervoer met zowel voor als natransport. Uit deze berekeningen wordt duidelijk dat de belangrijkste succesfactor voor de binnenvaart het hebben van een natte vervoersrelatie is. De afstanden zoals boven beschreven duiden de

huidige situatie aan, schaalvergroting en verbetering van de beladingsgraad en/of omlooptijden of wachttijden zullen een positieve impact op de concurrentiepositie van de binnenvaart hebben.

## 2.3 Kansen en bedreigingen voor de binnenvaart

Vanuit de markt, zie ook het volgende hoofdstuk, is op langere termijn een sterke autonome groei van het containervervoer te verwachten en een lichte toename van het vervoer van olieproducten en chemische producten. Daarnaast is een afname van vervoer van de overige bulkgoederen verwacht, waar de binnenvaart een hoog marktaandeel heeft.

Vanuit deze marktverwachtingen volgt de ambitie van verdere groei van marktaandeel in het containervervoer en behoud van het marktaandeel in het bulkvervoer. Uit de Beleidsstrategie Binnenvaart komen de volgende kansen voor de binnenvaart naar voren:

- verbeteren van de beladingsgraad, omlooptijd en betrouwbaarheid;
- het realiseren van nieuwe logistieke concepten (containervervoer);
- het aanbieden van voldoende natte terreinen voor marktsegmenten met groei.

Ook zijn er enkele bedreigingen voor het vervoer per binnenvaart:

- het wegvallen van natte vervoersrelaties: bedreiging van de capaciteit van binnenhavens door RO/milieubeleid. Onvoldoende mogelijkheden voor uitbreiding/herstructurering;
- problemen met afhandelingcondities van de containervaart in zeehavens.

Vervolgens is een aantal infrastructurele maatregelen bekeken, waarmee het verbeteren van de beladingsgraad, omlooptijd en betrouwbaarheid van de binnenvaart mogelijk gemaakt moeten worden. Zoals verruimen van vaarwegen, vergroten van de capaciteit van sluizen en verhogen van bruggen voor de containervaart en het uitvoeren van achterstallig onderhoud bij het op diepte houden van vaarwegen. Deze maatregelen zijn op maatschappelijk rendement onderzocht.

Vanuit deze analyse zijn de volgende uitgangspunten voor het beleid geformuleerd:

- *Geen schaalverruiming van vaarwegen:* want het investeren in het verruimen van vaarwegen in Nederland is maatschappelijk niet rendabel.
- *Versneld uitvoeren van achterstallig onderhoud.*
- *Betrouwbare reistijden en aflaaddieptes:* betrouwbare reistijden zijn van groot belang, helemaal voor de containervaart. Om het groeipotentieel in de containervaart te verwezenlijken moet ingezet worden op verbetering wachttijden bij sluizen en in de zeehavens.
- *Corridorstrategie en netwerkenpak:* Voor elke investering in infrastructuur moet gekeken worden naar de vervoersketens waar deze betrekking op heeft. De zwakste schakel in deze keten bepaalt de positie van de binnenvaart. Zo heeft het geen zin de vaarweg te baggeren als niet ook de binnenhaven wordt meegenomen. Het totaal aan vervoersketens vormt regionale netwerken die gezamenlijk de robuustheid van het nationale netwerk bepalen.
- *Meer innovatiebeleid:* gericht op het verbeteren van de efficiency van de binnenvaart.

## 2.4 Netwerkanalyses

Naast het bestaande investeringsprogramma voor de vaarwegen, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit, heeft het rijk in de Mobiliteitsaanpak het initiatief genomen om het netwerk van vaarwegen en binnenhavens te versterken door het versneld wegwerken van achterstallig onderhoud en door de ‘*Quick win*’ regeling binnenhavens en vaarwegen. Rijk en regio’s werken hierin samen aan het versterken van de zwakke schakels in de (logistieke) keten om een toekomstvast netwerk met voldoende natte op- en overslagmogelijkheden te creëren. Basis voor deze *quick wins* vormen de netwerkanalyses voor de binnenhavens en vaarwegen opgesteld door de provincies en stadsregio’s met een regionale visie op het huidige en toekomstige netwerk van binnenhavens en vaarwegen.

De uitkomsten van de netwerkanalyses verschillen per regio. In de meest complete netwerkanalyses komen de volgende onderwerpen aan bod:

- ruimtelijk-economische structuur regio;
- inventarisatie binnenhavens in de regio;
- streefbeelden binnenhavens in de regio;
- knelpunten binnenhavens in de regio;
- maatregelenpakket;
- voorstel tot *Quick wins*.

Vanuit de ruimtelijk-economische structuur van de regio en de bestaande infrastructuur van vaarwegen en binnenhavens wordt de visie over de toekomstige ontwikkeling van ruimte en infrastructuur vertaald in streefbeelden voor de binnenhavens in de regio. De gezamenlijke ambities van de betrokken actoren in de regio worden aangegeven m.b.t. de ontwikkeling van de binnenhavens in een regio. Het streefbeeld van het gewenste netwerk van binnenhavens voor de regio geeft aan welke keuzes de regio maakt in de ontwikkeling van de binnenhavens. Bovendien geeft het streefbeeld inzicht in de gewenste bereikbaarheidskwaliteit van de economische centra en de belangen die de binnenvaart voor de regio waarborgt.

Uit de confrontatie tussen streefbeeld en huidige werkelijkheid wordt duidelijk welke knelpunten er bestaan voor het realiseren van de ambities van een regio. De kansen en knelpunten bij de ontwikkeling van binnenhavens zijn verschillend per regio en ook binnen regio’s is het vaak een complex vraagstuk vanuit verschillende ruimtelijk-economische perspectieven, waarbij veelal meerdere partijen betrokken zijn. De knelpunten kunnen zich op meerdere aspecten voordoen:

- ruimtelijke knelpunten (herstructurering, ruimte voor nieuwe plannen);
- milieu knelpunten (o.a. geluid, emissies);
- infrastructurele knelpunten (diepgang, achterlandontsluiting, etc.);
- financieel-economische knelpunten (onvoldoende middelen, eigendom, juridische problemen);
- draagvlak en samenwerking knelpunten (draagvlak voor havenbeleid, regionale samenwerking).

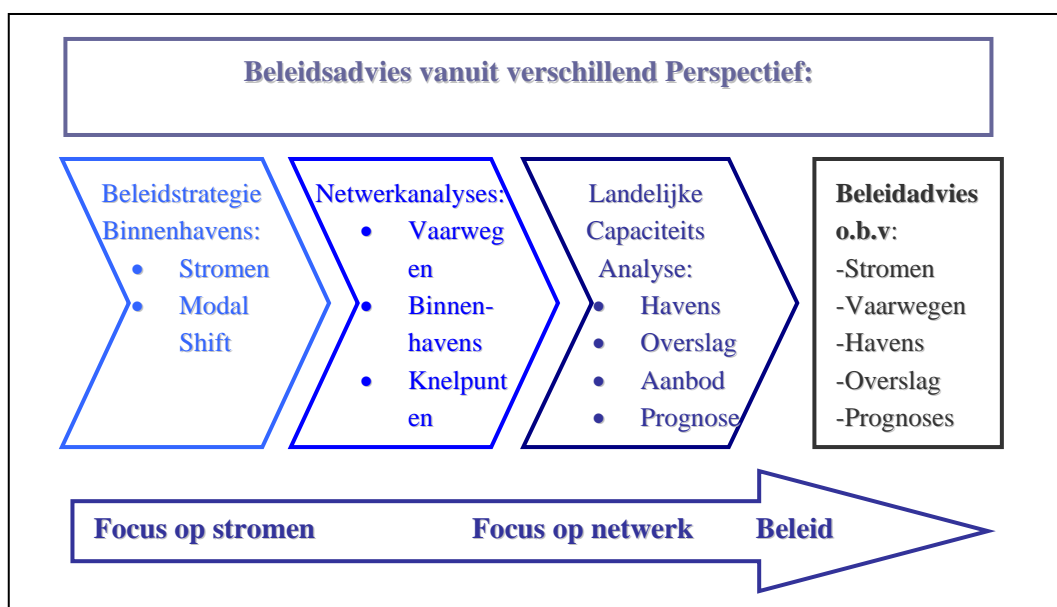
In de ‘*Quick win*’ regeling is het mogelijk geweest om de maatregelen om knelpunten op te lossen, die de hoogste prioriteit hebben en bovendien op korte termijn uitvoerbaar zijn,



gedeeltelijk gefinancierd te krijgen vanuit het rijk. Voorwaarde hiervoor was draagvlak in de regio, relatief lage kosten die aan de investeringen verbonden zijn en duidelijkheid over een financiële bijdrage van de partijen in de regio.

In de bijlage 6 is een overzicht opgenomen van toegekende *quick wins*. Hieruit blijkt dat er veel wordt geïnvesteerd in het versterken van het netwerk van vaarwegen en binnenhavens, door zowel het rijk als de regio's. Tot nu toe is hierbij het initiatief aan de regio's en markt gelaten (bottum up benadering). Dit was belangrijk voor het creëren van bestuurlijk en financieel draagvlak bij marktpartijen en overheden in de regio's voor een gezamenlijke aanpak. Nu is er behoefte om te zien hoe deze keuzes op regionaal niveau zich verhouden tot de nationale en interregionale ontwikkelingen en behoeftes.

Figuur 2.1 Positie van de landelijke capaciteitsanalyse binnenhavens t.o.v. andere beleidsdocumenten.



Samengevat is er behoefte aan een nationaal beeld van het netwerk van vaarwegen en vooral de binnenhavens. De *Beleidsstrategie Binnenhavens* heeft in het recente verleden aangegeven op welke goederenstromen de binnenvaart met name zou moeten inzetten. Daarnaast hebben de regionale netwerkanalyses een indicatie gegeven van de huidige capaciteit en knelpunten van de vaarwegen en binnenhavens. De onderhavige Landelijke Capaciteit Analyse Binnenhavens concentreert zich op de binnenhavens: het aanbod van capaciteit en terreinen en prognoses van de toekomstige vraag. Gezamenlijk leidt dit tot een blik op de binnenvaart sector vanuit verschillende perspectieven en de mogelijkheid voor het ministerie beleid te maken o.b.v relevante informatie over de vervoersstromen, de vaarwegen en de binnenhavens zelf, nu en in de toekomst.



## 3 Actuele prognose van de vraag naar overslag in binnenhavens

Wat is de verwachte toekomstige overslag van de binnenvaart en waar vindt deze overslag plaats? Dat is de vraag die in dit hoofdstuk beantwoord wordt. We presenteren geactualiseerde prognoses voor het binnenvaartvervoer in heel Nederland. Uitgangspunt van de studie zijn de binnenhavens. Vandaar dat het uitgangspunt voor de prognoses de huidige overslag in de binnenhavens is. De prognoses voor het vervoer per binnenvaart zijn afgeleid uit de toekomstscenario's uit de studie Welvaart en Leefomgeving van de Nederlandse planbureau's. In vier regionale en één nationale sessie zijn de gemaakte prognoses getoetst aan de verwachtingen van vervoerders, terminaloperators, overheden, kennisinstellingen, (zee)havenbedrijven en andere belangenorganisaties.

### 3.1 Binnenhavens in Nederland

#### *Definitie binnenhavens*

Een binnenhaven<sup>2</sup> is een vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening met in een gemeente gevestigde werkgelegenheid. Een binnenhaven heeft drie functies:

1. De haven fungeert als een knooppunt van transportketens (goederenoverslagpunt).
2. De haven dient als vestigingsplaats voor industrie, dienstverlening en onderdeel van clusters.
3. De haven vormt een schakel in (internationale) productienetwerken.

In 2006 hebben 210 gemeenten in Nederland één of meerdere binnenhavens. De totale overslag van goederen via het water van en naar de binnenhavens in Nederland is 384 miljoen ton (bron CBS 2006). De zeehavens van Rotterdam en Amsterdam zijn onze grootste binnenhavens met in totaal bijna 200 miljoen ton overslag van goederen via het water. Nederland heeft 50 binnenhavens met een overslag van meer dan 1 miljoen ton goederen via het water. Alle provincies hebben één of meerdere binnenhavens met een overslag van meer dan 1 miljoen ton goederen via het water.

In figuur 3.1 is een overzicht van de Nederlandse binnenhavens en het netwerk van vaarwegen dat hen ontsluit weergegeven.

---

<sup>2</sup> Definitie binnenhaven uit Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie, TNO 2004

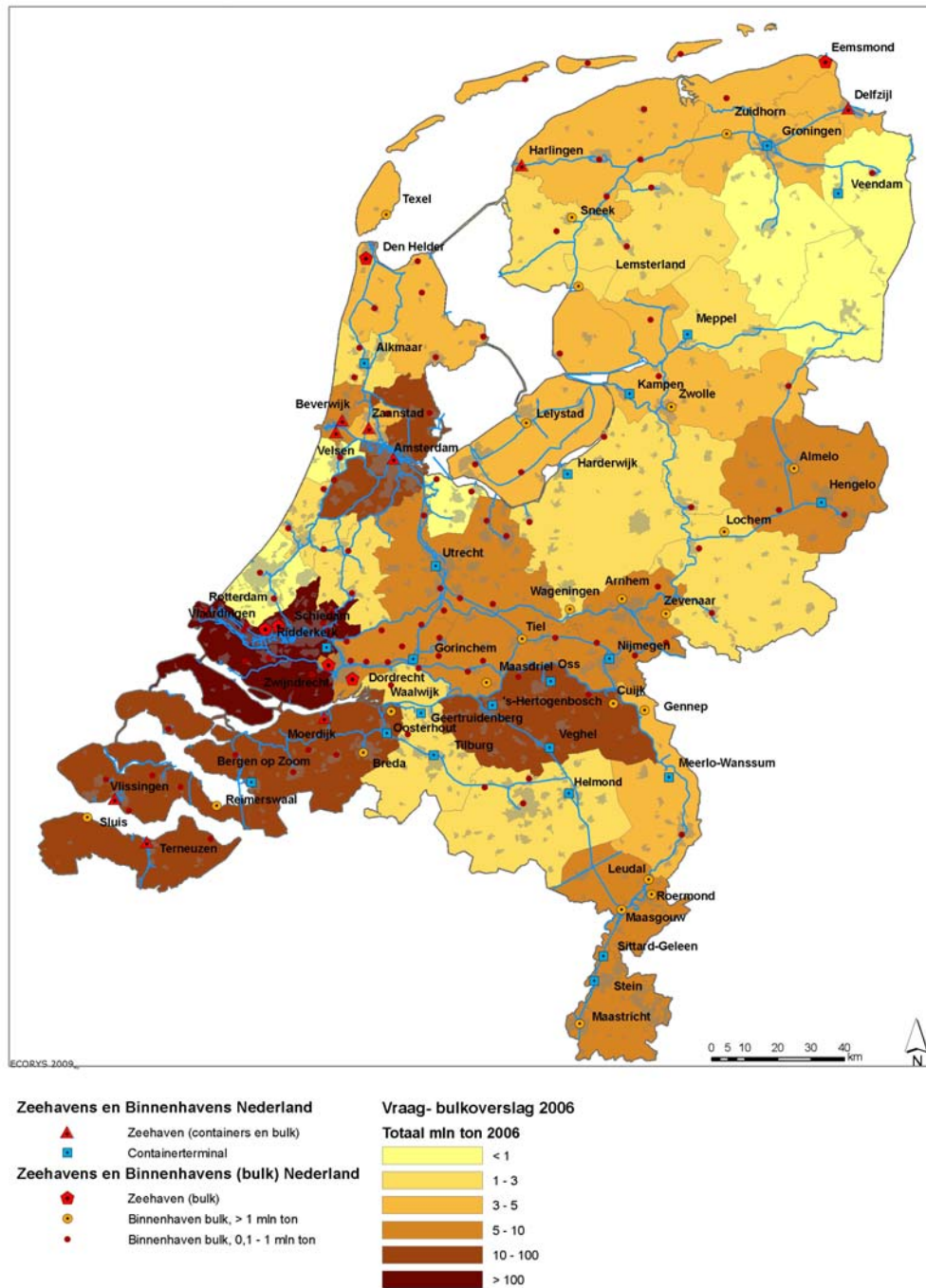
Figuur 3.1 Netwerk van vaarwegen en binnenhavens in Nederland



Bron: ECORYS o.b.v. CBS-cijfers

In figuur 3.2 is de regionale verdeling van de bulkoverslag per binnenvaart goed zichtbaar. De zeehavens in Nederland zijn veelal de 'grootste' binnenvaarten, niet vreemd omdat het meeste binnenvaartvervoer zeehaven gerelateerd is. Naast de regio's met de zeehavens zijn West-Brabant, met zeehaven Moerdijk en binnenvaarten Bergen op Zoom, Oosterhout en Breda, en de regio Noordoost-Brabant met de binnenvaarten Cuijk, Oss, Den Bosch en Veghel belangrijk voor de binnenvaart.

Figuur 3.2 Regionale verdeling van de bulkoverslag per binnenvaart (2006)



Bron: ECORYS o.b.v. CBS-cijfers

De binnenhaven van Cuijk is de grootste binnenhaven (niet zeehaven) met overslag van zand en grind (door de ligging bij een zandwinlocatie). De binnenhavens van Utrecht, Oss, Hengelo, 's-Hertogenbosch, Nijmegen, Stein en Arnhem zijn grote multifunctionele havens met de overslag van meerdere goederensoorten via het water door de vestiging van verschillende typen gebruikers.

Tabel 3.1 Top 20 binnenhavens in Nederland (goederenoverslag gemeenten vervoer over water in mln ton (2006).

Haven(s)	Overslag in mln ton	Haven(s)	Overslag in mln ton
Rotterdam	151,2	Vlaardingen	3,6
Amsterdam	46,1	Hengelo	3,4
Terneuzen	10,3	Dordrecht	3,4
Vlissingen	9,3	Zaanstad	3,2
Velsen	9,1	Gennep	3,0
Moerdijk	7,6	's-Hertogenbosch	2,8
Cuijk	6,1	Nijmegen	2,7
Delfzijl	4,6	Stein	2,5
Utrecht	4,0	Maasdriel	2,4
Oss	3,7	Arnhem	2,3

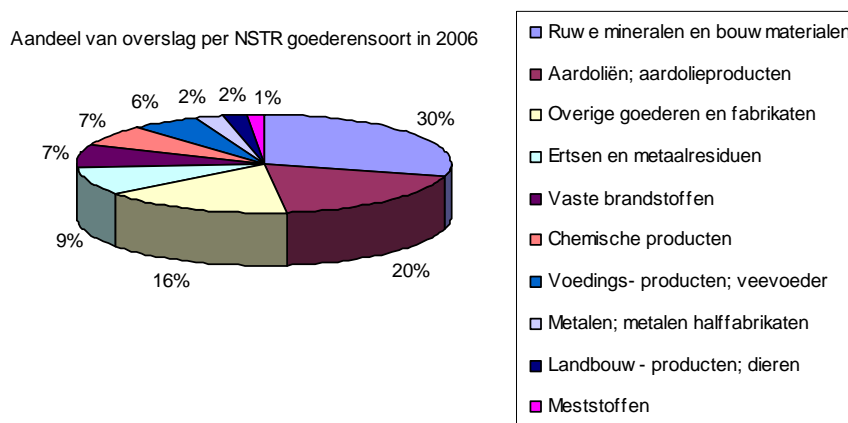
Bron: CBS

#### *Binnenhavens en overslag goederensoorten*

De binnenhavens in Nederland kunnen worden onderscheiden naar omvang en type goederenstromen die worden overgeslagen via het water. Voor alle gemeenten met overslag per binnenvaart is bij het CBS bekend hoeveel en welke type goederen er worden overgeslagen, met onderscheid niet alleen in containers en bulkvervoer, maar ook in de verschillende goederensoorten hierbinnen.

De belangrijkste goederensoort die ook in de meeste binnenhavens in Nederland in 2006 wordt overgeslagen is ruwe mineralen en bouwmaterialen met ruim 112 miljoen ton (aandeel 30%). Het vervoer van aardoliën (72 mln ton), ertsen (35 mln ton) en vaste brandstoffen (28 mln ton) via water in Nederland vindt vooral plaats van en naar de zeehavens Rotterdam en Amsterdam (meer dan 75% van het totale vervoerde volume in Nederland).

Figuur 3.3 Aandeel in totale overslag goederensoorten via water van/ naar binnenhavens in Nederland 2006 (Bron: CBS)



Het vervoer van meststoffen (5 mln. ton), landbouwproducten (8 mln. ton) en metalen (8 mln. ton) vindt vooral plaats van en naar de binnenhavens in Nederland (60% - 80% van het volume gaat niet via in de zeehavens). Het vervoer van overige goederen en fabricaten (waaronder containers) heeft een aandeel van 16% in 2006 (62 mln. ton).

Rotterdam is de belangrijkste binnenhaven van Nederland voor het vervoer van de meeste goederensoorten via water, behalve voor voedingsproducten (Amsterdam) en meststoffen (Terneuzen). Voor de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen is het vervoer van aardolie de belangrijkste goederensoort. Voor Terneuzen is dat chemie en voor Velsen zijn dat ruwe mineralen en vaste brandstoffen. De top 5 in overgeslagen volume van belangrijkste binnenhavens (exclusief de genoemde vijf zeehavens) per NSTR zijn:

Tabel 3.2 Top 5 binnenhavens in Nederland (excl top 5 zeehavens) o.b.v. goederenoverslag via water (Bron: CBS)

Goederensoort	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5
Landbouwproducten	Zaanstad	Bergen op Zoom	Oss	Lochem	Veghel
Voedingsmiddelen	Vlaardingen	Zaanstad	Maasbracht	Oss	Nijmegen
Vaste brandstoffen	Sittard-Geleen	Geertruidenberg	Nijmegen	Terneuzen	Buggenum
Aardoliën, olieproducten	Arnhem	Zwolle	Roermond	Loenen	Groningen
Ertsen en metaalresiduen	Moerdijk	Dordrecht	Nijmegen	Roermond	Den Bosch
Metalen en halfproducten	Moerdijk	Maastricht	Almelo	Dordrecht	Oosterhout
Mineralen en bouwmaterialen	Cuijk	Delfzijl	Gennep	Utrecht	Moerdijk
Meststoffen	Stein	Utrecht	Dordrecht	Zwijndrecht	Breda
Chemische producten	Moerdijk	Stein	Delfzijl	Vlaardingen	Bergen op Zoom
Overige goederen en fabri.	Utrecht	Moerdijk	Zaanstad	Den Bosch	Oss

#### *Ontwikkeling vervoer over water van en naar binnenhavens*

In de periode 1997-2006 zijn de meest opvallende verschuivingen in de goederenstromen via water van en naar de binnenhavens (zie tabel 3.2 en bijlage 1):

- verdubbeling van vervoer overige goederen (o.a. containers) (+32 mln. ton, +110%);
- afname van vervoer van ruwe mineralen en bouwmaterialen (- 38 mln. ton, -25%);
- toename van vervoer van chemische producten (+ 7 mln. ton, +39%);
- toename van vervoer van metalen (+ 3 mln. ton, +52%);
- afname van vervoer van meststoffen (- 2,5 mln. ton, -35%).

Tabel 3.3 Ontwikkeling goederenvervoer over water van en naar binnenhavens in Nederland, 1997-2006 (Bron: CBS)

Goederensoort	NSTR	1997	2006	1997-2006	1997-2006
Landbouwproducten; dieren	0	7.948	8.485	537	7%
Voedingsproducten; veevoeder	1	25.839	24.027	-1.812	-7%
Vaste brandstoffen	2	27.159	28.306	1.147	4%
Aardoliën; aardolieproducten	3	68.133	72.891	4.758	7%
Ertsen en metaalresiduen	4	39.084	35.893	-3.191	-8%
Metalen; metalen halfproducten	5	5.626	8.539	2.913	52%
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	6	150.874	112.427	-38.447	-25%
Meststoffen	7	7.587	4.930	-2.657	-35%
Chemische producten	8	19.503	27.135	7.632	39%
Overige goederen en fabrieken	9	29.636	62.278	32.642	110%
<b>Totaal</b>		<b>381.386</b>	<b>384.911</b>	<b>3.525</b>	<b>1%</b>

### Vervoer van containers via water

De kaart in figuur 3.4 geeft goed de verdeling van het containervervoer per binnenvaart in Nederland weer. Op een aantal vaarwegen, zoals de Waal / Rijn en de Schelde-Rijnverbinding, wordt meer dan een miljoen TEU<sup>3</sup> vervoerd. Dit betreft vooral het internationale vervoer van containers tussen de havens van Rotterdam / Antwerpen en Duitsland en tussen Rotterdam en Antwerpen onderling.

Figuur 3.4 Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren (2007)



Bron: Waardevol transport BVB, obv RWS, DVS

<sup>3</sup> Twenty feet Equivalent Unit, een standaardmaat voor containers.



Het Amsterdam-Rijnkanaal en de Maasroute zijn belangrijke verbindingen voor het containervervoer via water tussen Rotterdam en de terminals in Nederland. In tabel 3.4 is de sterke ontwikkeling van het containervervoer over de Nederlandse binnenwateren weergegeven tussen 1997 en 2007.

Tabel 3.4 Ontwikkeling containervervoer in TEU over de Nederlandse binnenwateren 1997-2007

Corridor	Aantal TEU 1997 (afgerond)	Aantal TEU 2007 (afgerond)	Groei % 1997-2007	Groei in TEU 1997-2007
Rotterdam - Duitsland via de Rijn	1.060.000	1.663.000	57%	603.000
Amsterdam - Rijn via ARK	185.000	545.000	195%	360.000
Westerschelde - Rijn via Volkerak	910.000	1.740.000	91%	830.000
Amsterdam - Noord-Nederland	50.000	170.000	240%	120.000
Rijn - Oost-Nederland via IJssel	5.000	54.000	980%	49.000
Maasroute	50.000	186.000	272%	136.000
haven Amsterdam	65.000	390.000	500%	325.000
haven Antwerpen	3.000.000	8.200.000	173%	5.200.000
haven Rotterdam	5.500.000	10.800.000	96%	5.300.000

Bron: DVS

Het totale vervoer van containers over de Nederlandse binnenwateren is in de afgelopen jaren stabiel gebleven rond de 3 miljoen TEU. In 2006 is bijna 3,2 miljoen TEU containers vervoerd via het water (Bron: CBS). Dit bestaat uit:

- 1,6 miljoen TEU internationaal containervervoer  
Vervoer van containers via water tussen Nederland en buitenland (zoals Rotterdam - Antwerpen en Rotterdam - Duitsland).
- 0,8 miljoen TEU nationaal containervervoer  
Vervoer van containers via water binnen Nederland (tussen Rotterdam en Nederlandse inland terminals); dit containervervoer is sinds 1997 verdrievoudigd van ruim 0,25 miljoen TEU naar ruim 0,8 miljoen TEU (Bron: CBS).
- 0,8 miljoen TEU doorvoer containers per binnenvaart via Nederland  
Vervoer van containers tussen buitenlandse herkomsten en bestemmingen (zoals tussen Antwerpen en Duitsland).

#### *Containervervoer per binnenvaart Rotterdam*

Het containervervoer van en naar de Rotterdamse haven bedraagt in 2008 in totaal 10,8 miljoen TEU. Daarvan is ongeveer 7,8 miljoen TEU vervoerd van en naar het achterland via water, spoor en weg en 3,0 miljoen TEU is doorvoer via zee.

Het containervervoer per binnenvaart van en naar Rotterdam is in 2008 ongeveer 2,4 miljoen TEU en heeft een aandeel in de modal split van 30%. In de afgelopen vijf jaar is het containervervoer via water van en naar Rotterdam met ruim 550.000 TEU toegenomen. De modal split van de binnenvaart is echter gedaald van 31,3% in 2003 naar 30,2% in 2008. De ontwikkeling van het containervervoer van en naar Rotterdam is in tabel 3.5 weergegeven.

Tabel 3.5 Modal split containers Rotterdam (in aantal containers x 1.000 <sup>4</sup>)

	2008	%	2007	%	2006	%	2005	%	2004	%	2003	%
Binnenvaart	1.413	30,2	1.471	30,4	1.364	30,5	1.246	30,7	1.188	30,6	1.102	31,3
Spoor	596	12,7	537	11,1	486	10,9	384	9,2	358	9,2	336	9,6
Weg	2.676	57,1	2835	58,5	2.619	58,6	2.458	60,1	2.332	60,1	2.079	59,1
<b>Totaal</b>	<b>4.685</b>	<b>100</b>	<b>4.843</b>	<b>100</b>	<b>4.469</b>	<b>100</b>	<b>4.088</b>	<b>100</b>	<b>3.878</b>	<b>100</b>	<b>3.517</b>	<b>100</b>
Achterland	4.685	72,1	4.843	74,6	4.469	76,1	4.088	76,2	3.878	76,2	3.517	80,1
Zee-zee	1.809	27,9	1.647	25,4	1.400	23,9	1.549	23,8	1.212	23,8	874	19,9
<b>Totaal</b>	<b>6.494</b>	<b>100</b>	<b>6.490</b>	<b>100</b>	<b>5.869</b>	<b>100</b>	<b>5.637</b>	<b>100</b>	<b>5.090</b>	<b>100</b>	<b>5.090</b>	<b>100</b>

Bron: Havenbedrijf Rotterdam

### *Inland terminals containerbinnenvaart in Nederland*

Nederland heeft een netwerk van ruim dertig inland terminals die containers vervoeren via de binnenvaart. De meeste terminals zijn eind jaren negentig / begin deze eeuw gestart door wegvervoerders die vervoer van containers via de binnenvaart aanbieden voor hun klanten. Het netwerk van terminals heeft zich in de afgelopen tien jaar in heel Nederland (en vooral in Noord-Brabant) sterk ontwikkeld. Daarnaast zijn er momenteel plannen voor de ontwikkeling van zeventien nieuwe containerterminals. De top 10 van containerterminals in Nederland is hieronder weergegeven.

Tabel 3.6 Top 10 containerterminals binnenvaart in Nederland in 2006

Containerterminal binnenvaart	Overslag in TEU via water in 2006
's-Hertogenbosch	105.000
Oosterhout	95.000
Sittard-Geleen (Born)	80.000
Nijmegen	80.000
Zaanstad	70.000
Venray (Wanssum)	65.000
Utrecht	65.000
Hengelo	50.000
Meppel	45.000
Tilburg	40.000

Bron: Netwerkanalyses binnenhavens en BCTN

<sup>4</sup> Omrekeningsfactor van aantal containers naar TEU is ongeveer 1,60 in 2003 en 1,65 in 2008.

## 3.2 Toekomstprognoses voor de binnenhavens

De prognoses voor het vervoer per binnenvaart zijn afgeleid uit de toekomstscenario's uit de studie Welvaart en Leefomgeving van de Nederlandse planbureaus. Om een goede bandbreedte van de verwachte toekomstige ontwikkeling te geven zijn een scenario met hogere groei en een scenario met lagere groei gebruikt:

- SE-scenario: Strong Europe (sterk Europa, veel aandacht voor internationale samenwerking, BBP groei 1,2%);
- GE-scenario: Global Economy (wereldwijde handelsliberalisatie, verdere oostwaartse uitbreiding van de EU met Turkije en Oekraïne, BBP groei 2,1%).

Deze algemene scenario's zijn door Rijkswaterstaat DVS doorvertaald naar nieuwe lange termijn verkeer- en vervoersprognoses<sup>5</sup>. De prognoses voor de scenario's verschillen niet alleen op volume, maar ook op het gebied van samenstelling en herkomst-bestemming van de stromen. In GE zijn vooral de stromen richting mainports relevant. In SE is goederenvervoer meer gericht op lange afstandvervoer binnen Europa dan op intercontinentale stromen.<sup>6</sup>

Op basis van de bestanden en de informatie over wat de belangrijkste vervoerrelaties per binnenhaven zijn, is voor de verschillende binnenhavens een prognose opgesteld. De prognoses zijn op het niveau van de goederensoorten gemaakt, maar worden in deze rapportage geaggregeerd en per regio gepresenteerd (zie bijlage 3). De ambities van het rijk m.b.t. de binnenvaart maken onderscheid in bulkstromen en containervervoer. Deze goederenstromen hebben verschillende groeiverwachtingen en kennen andere logistieke ketens. Bij het vaststellen van de vraag naar en het aanbod van overslagcapaciteit in binnenhavens maken we ditzelfde onderscheid.

### *Bulkvervoer*

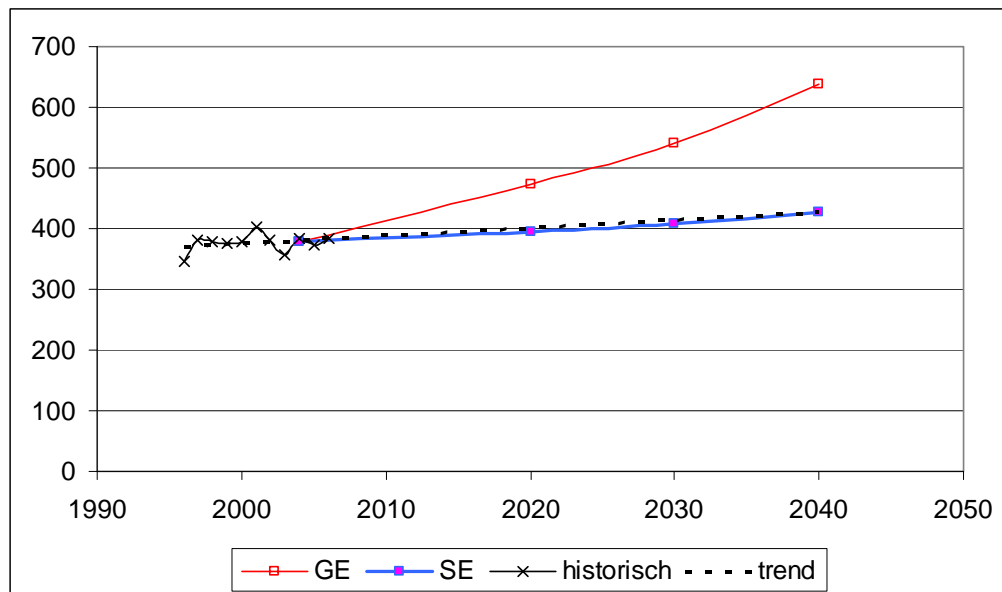
Het vervoerd volume aan bulkgoederen is de laatste jaren stabiel, met een overslag van 380 mln. ton in 2006. Dit jaar is dit volume flink gedaald door de crisis, maar op de langere termijn gaan de toekomstscenario's uit van een lichte tot sterke groei. In het gematigde SE-scenario is sprake van lichte groei, tot 395 mln. ton in 2020 en verder tot 430 mln. ton in 2040. In het GE-scenario is er sprake van een forse groei via 470 mln. ton in 2020 tot zelfs 640 mln. ton in 2040.

In de volgende figuur zijn deze verwachtingen voor het bulkvervoer grafisch weergegeven. Hierbij is ook de trendmatige ontwikkeling op basis van de overslag van de laatste tien jaar opgenomen.

<sup>5</sup> Rijkswaterstaat DVS (2007), LANGVV bestanden.

<sup>6</sup> Rijkswaterstaat DVS (2006), Perspectief op logistiek.

Figuur 3.5 Ontwikkeling en prognoses van het bulkvervoer per binnenvaart



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

#### Toetsing actuele prognoses

In de vijf sessies zijn bovenstaande prognoses getoetst bij o.a. marktpartijen en overheden. Het algemene beeld dat hieruit naar voren kwam was dat de eerste jaren een terugval verwacht wordt door de huidige crisis en dat daarna weer herstel te verwachten is tot boven het SE scenario. De hoge groei volgens het GE-scenario werd niet realistisch geacht.

Binnen het bulkvervoer is een gemengd beeld te zien. Naast de al beschreven algemene langere termijn marktverwachting van een toename van vervoer van olieproducten en chemische producten, en de afname bij vooral zand- en grind, ertsen en meststoffen, zijn er ook andere ontwikkelingen te verwachten:

Een positieve invloed op het bulkvervoer per binnenvaart is te verwachten door:

- verdere kostenefficiëntie in de binnenvaart;
- hogere kostprijs van wegvervoer door introductie van een kilometerheffing;
- opkomst van nieuwe stromen (huisvuil / recycling, biomassa, LNG, agro, stukgoed);
- (tijdelijke) toename van zand- en grindvervoer door grootschalige infrastructuurprojecten;
- duurzame inrichting van logistieke ketens, met als gevolg minder wegvervoer en meer per binnenvaart.

Daarnaast zorgen de volgende aspecten voor een negatieve invloed op het bulkvervoer per binnenvaart:

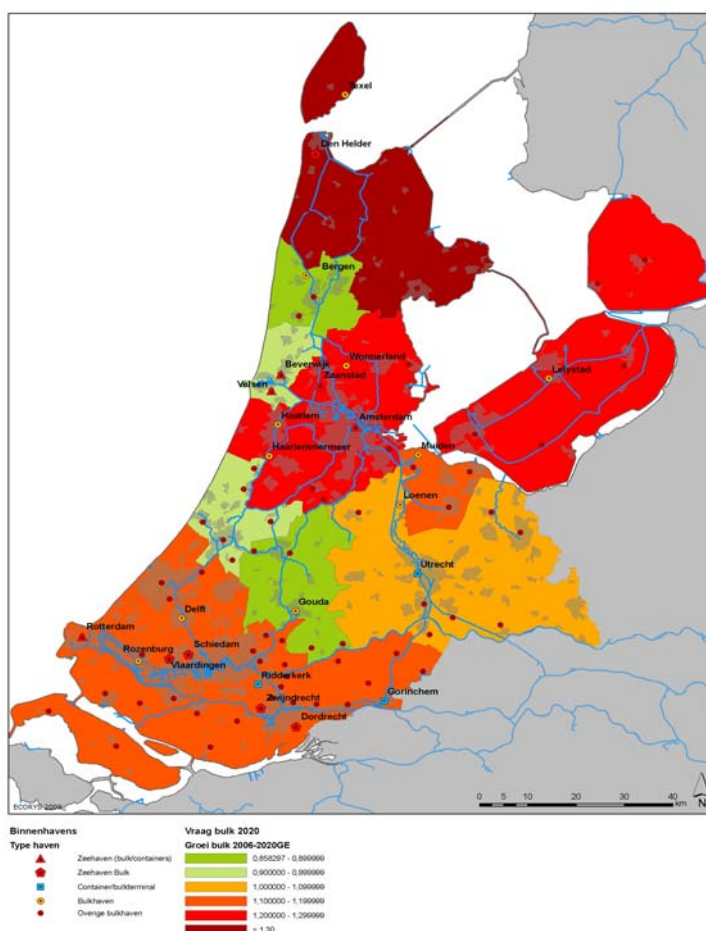
- afname van de winning van zand en grind in specifieke herkomst regio's (Zandmaas, Grensmaas), gedeeltelijk gecompenseerd door meer winning van zeezand (via zeehavens);
- het verdwijnen van productielocaties en overslagfaciliteiten in binnenhavens (o.a. openbare kades).

Kijken we naar de verwachte ontwikkeling in het bulkvervoer per regio dan zijn de volgende verschillen geïdentificeerd:

- **West-Nederland:** in deze regio zijn er hogere groeiverwachtingen dan gemiddeld nationaal; er zijn specifieke investeringsprogramma's in Noord-Holland en Utrecht die extra vervoer per binnenvaart kunnen faciliteren.
- **Zuid-Nederland:** in deze regio wordt veel zand en grind gewonnen. De verwachting is dat dit gaat afnemen na 2020. Gezien de hoge volumes van deze goederensoort, betekent dit een flinke teruggang voor de binnenvaart.
- **Oost-Nederland:** in deze regio sluit de groeiverwachting aan bij het SE scenario, de meeste groei zal plaats vinden in Twente en Arnhem/Nijmegen.
- **Noord-Nederland:** na de huidige teruggang zal er op middellange termijn extra groei zijn door veel grootschalige investeringen in infrastructuur. Op langere termijn is de verwachte groei lager dan nationaal. De afname bevolking leidt tot lagere behoefte aan vooral mineralen en bouwmaterialen.

#### Uitkomst vraagprognose bulkvervoer in West-Nederland

Als voorbeeld van de uitkomsten van de deskresearch en regionale sessies naar de capaciteit van de binnenhavens in een specifieke regio wordt in onderstaande kaart de prognose voor West-Nederland weergegeven. Uit de kaart blijkt dat de verwachte groei in het bulkvervoer over water in West-Nederland in het GE-scenario sterk is voor 2020. In de regio Groot-Amsterdam en Flevoland is een zeer sterke groei te verwachten. De grootste absolute groei wordt verwacht in de regio Groot-Rijnmond.



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

### *Containervervoer*

Het binnenlandse containervervoer via het water tussen de zeehavens Rotterdam en Amsterdam en de inland terminals in Nederland is ongeveer 0,8 mln. TEU in 2006 (Bron: CBS). In de regionale sessies geven de inland terminals aan dat het vervoer per binnenvaart van en naar de inland terminals hoger ligt, op meer dan 1,0 miljoen TEU. Dit beeld wordt bevestigd door de VITO<sup>7</sup>, met een overslag van totaal 1,7 miljoen TEU in 2007, waarvan ongeveer 1,2 miljoen TEU per binnenvaart. In 2009 is er een terugslag in de overslag door de crisis, maar op langere termijn gaan alle toekomstscenario's uit van een lichte tot zeer forse groei van het containervervoer per binnenvaart<sup>8</sup>. Op basis hiervan zijn overslagcijfers van 2006 naar licht boven bijgesteld en gebruikt als basis voor de prognoses. In het meer gematigde SE-scenario zou het binnenlands containervervoer per binnenvaart (dus exclusief de internationale stromen) groeien tot 1,9 mln. TEU in 2040 en in het meest optimistische GE-scenario neemt dit vervoer toe tot 3,8 mln. TEU in 2040.

In deze toekomstscenario's is nog geen rekening gehouden met de afspraken die het Havenbedrijf Rotterdam met de terminaloperators die zich op Maasvlakte 2 zullen vestigen heeft gemaakt. Afgesproken is dat (minimaal) 45% van het achterlandvervoer van deze terminals per binnenvaart vervoerd wordt. Mede hiervoor wordt momenteel gedacht aan de bouw van een containertransferium in Alblasterdam. Een andere ontwikkeling die meer containerbinnenvaart in Nederland kan betekenen is de mogelijke komst van een deep sea terminal in de haven van Vlissingen.

Als we rekening houden met deze ontwikkelingen komen we tot de volgende prognoses voor het binnenlandse containervervoer. In het meer gematigde SE-scenario groeit het binnenlandsvervoer op langere termijn met ongeveer 3% per jaar, tot 1,2 mln. TEU in 2020 en 2,2 mln. TEU in 2040. In het meest optimistische scenario is de groei tot 2020 fors met ruim 6% groei tot 2020 (1,9 mln. TEU) en daarna ruim 4% jaarlijkse groei tot 4,3 mln. TEU in 2040. Doortrekken van de historische trend geeft een ontwikkeling die tussen beide scenario's in ligt.

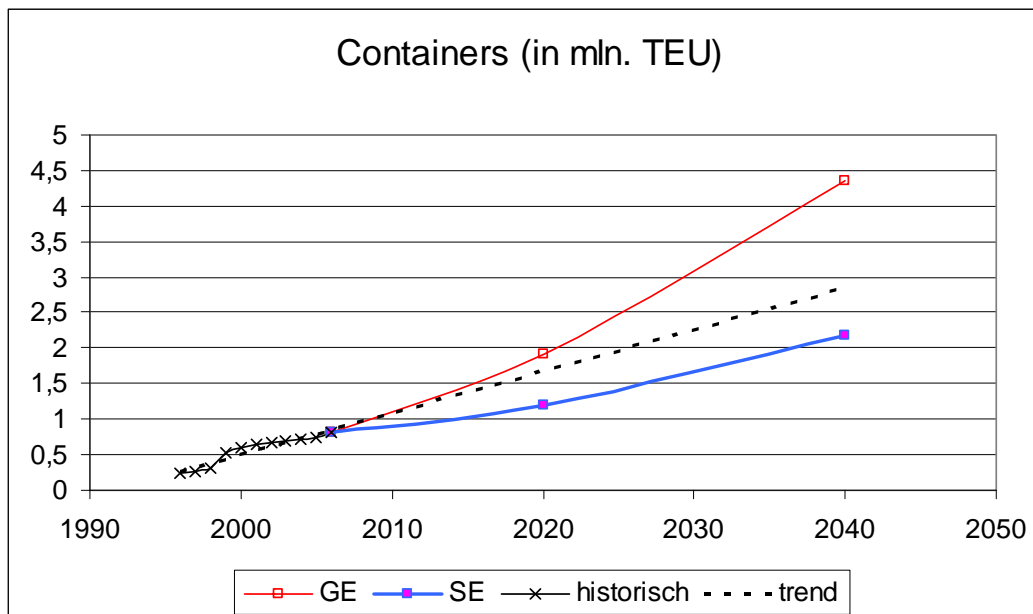
Deze drie mogelijke ontwikkelingen van het containervervoer via de binnenvaart komen tot uiting in de volgende figuur.

---

<sup>7</sup> Vereniging van Inland Terminal Operators, waarbij 25 rail en binnenvaarterminals zijn aangesloten.

<sup>8</sup> CPB (2006), **Aanpassing WLO scenario's voor het containervervoer.**

Figuur 3.6 Ontwikkeling en prognoses van het binnenlandse containervervoer per binnenvaart



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

#### Toetsing actuele prognoses

In de sessies met marktpartijen en overheden zijn bovenstaande prognoses getoetst. Hieruit kwam het algemene beeld naar voren dat na de huidige terugval weer herstel wordt verwacht. Naar verwachting van de aanwezigen zal de toekomstige ontwikkeling iets boven de trendlijn liggen, tussen het SE en GE scenario in.

Naast de autonome toename van het containervervoer door de internationale handel en verplaatsing van productie naar Azië en Oost-Europa zijn belangrijke overwegingen bij deze verwachte ontwikkeling:

- de modal split afspraken voor de terminals op Maasvlakte 2;
- de aanleg van containertransferia en via water ontsloten distributieparken;
- de nog steeds toenemende containerisatie van goederen, bijvoorbeeld in het agro-cluster;
- de kostprijsverhoging van wegvoervoer door de mogelijke invoering van een kilometerheffing. De eventuele afname van de congestie op de weg, kan dit effect weer (gedeeltelijk) te niet doen;
- meer aandacht voor duurzame inrichting van logistieke ketens en daardoor een extra verschuiving van de weg naar de binnenvaart.

Daarnaast werd geconstateerd dat er ook de volgende aandachtspunten zijn:

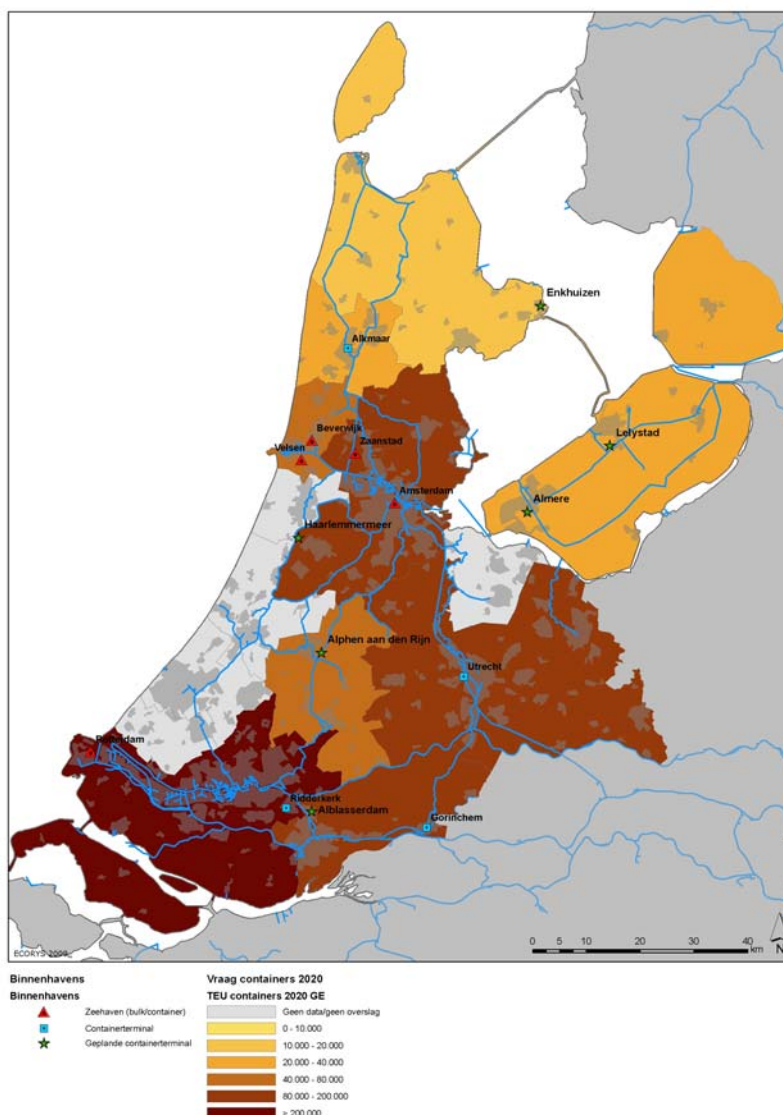
- De ontwikkeling van het containervervoer kan per regio verschillen. Door verschillen in regionale bevolkingsontwikkeling zal het verzorgingsgebied van sommige terminals minder eindgebruikers van producten kennen dan in andere regio's.
- Het marktaandeel van de binnenvaart in het containervervoer is al jaren stabiel. Wat is nodig om een trendbreuk te forceren?

Kijken we naar de verwachte ontwikkeling per regio dan zijn de volgende verschillen geïdentificeerd:

- **West-Nederland:** in deze regio zijn er hogere groeiverwachtingen dan gemiddeld nationaal; door de hogere kans op congestie is er meer kans voor de binnenvaart, ook op deze relatief korte afstanden tot de zeehavens.
- **Zuid-Nederland:** ook in deze regio is er een sterke groeiverwachting; naar verwachting zal de groei van het containervervoer per binnenvaart richting het GE-scenario gaan.
- **Oost-Nederland:** in deze regio sluit de groeiverwachting aan bij het SE scenario.
- **Noord-Nederland:** door de afname van de bevolking en omdat er geen grote distributieparken aan het water worden verwacht is op langere termijn de verwachte groei lager dan nationaal.

#### Uitkomst vraagprognose containervervoer in West-Nederland

Als voorbeeld van de uitkomsten van de vraagprognoses naar containervervoer geeft de onderstaande kaart een beeld van de verwachte overslag van containers in West-Nederland, de vraag in TEU in 2020 volgens het GE scenario.





De Vereniging van Inland Terminal Operators (VITO) verwacht de komende jaren een gemiddelde jaarlijkse groei van 5-6%, waardoor het behandelde volume van de binnenvaartterminals in 2013 op ongeveer 1,7 miljoen TEU uit zou komen.

#### *Vertaling actuele prognoses naar overslag containerterminals*

De (grootste) containerterminals in Nederland investeren volop in de uitbreiding van de capaciteit (door uitbreiding van het terrein en verlenging van de kade). De verwachting is dat in 2020 de grootste containerterminals verder doorgroeien en hun overslag via het water verdubbelen tot ongeveer 200.000 TEU.

In 2020 zijn naar verwachting het Containertransferium in Alblasterdam en de OTA in Alphen aan den Rijn de nieuwe terminals in de top 10. Het havenbedrijf Rotterdam en exploitant BCTN verwachten dat het containertransferium Alblasterdam kan groeien naar ongeveer 200.000 TEU. Van Uden verwacht in Alphen aan den Rijn vanaf 2010 ongeveer 50.000 TEU over te slaan en richting 80.000 TEU door te groeien in 2020.

Tabel 3.7 Prognose Top 10 containerterminals binnenvaart in Nederland in 2020 o.b.v. SE en GE scenario

Containerterminal binnenvaart	Overslag in TEU via water in 2006	Prognose TEU via water in 2020 (SE scenario)	Prognose TEU via water in 2020 (GE scenario)
's-Hertogenbosch	105.000	170.000	230.000
Alblasterdam (transf.)	Start 2011	150.000	200.000
Oosterhout	95.000	120.000	190.000
Sittard-Geleen (Born)	80.000	95.000	170.000
Nijmegen	80.000	100.000	160.000
Zaanstad	70.000	90.000	150.000
Venray (Wanssum)	65.000	70.000	140.000
Utrecht	65.000	75.000	130.000
Hengelo	50.000	65.000	110.000
Alphen aan den Rijn	Start 2010 met 50.000	60.000	80.000

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

De prognoses voor de periode 2020-2040 geven voor het GE scenario grofweg een verdubbeling van de containervolumes in 2040 (300.000 – 400.000 TEU voor de grootste terminals). Voor het SE scenario in 2040 liggen de prognoses op het niveau van GE 2020 (100.000 – 200.000 TEU voor de grootste terminals). De regio's West- en Zuid-Nederland verwachten een groei van de containeroverslag volgens het GE scenario. De regio's Noord- en Oost-Nederland verwachten een groei van de containeroverslag via water volgens het SE scenario.

### 3.3 Conclusie

Met de nieuwste toekomstverwachtingen zijn toekomstscenario's voor de toekomstige vraag naar goederenvervoer over water vastgesteld en getoetst bij marktpartijen, overheden en kennisinstellingen nationaal en in de regio. Door deze partijen wordt verwacht dat de vraag naar vervoer van bulkgoederen de komende jaren na de huidige afname van het vervoer door de crisis een lichte tot matige groei zal doormaken. De 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.

Voor het vervoer van containers via de binnenvaart zijn de verwachtingen op basis van de scenario's en de visies van marktpartijen en overheden hoger. 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. De marktpartijen en overheden in Zuid en West-Nederland geven aan een sterke groei van containers te verwachten en te willen investeren in voldoende capaciteit en samenwerking tussen terminals om de groei op te vangen.

## 4 Capaciteit van binnenhavens

### 4.1 Inleiding

#### *Definitie capaciteit binnenhaven*

De binnenhavens in Nederland hebben een belangrijke functie als vestigingsplaats voor (watergebonden) bedrijven en als knooppunt voor het vervoer en overslag van goederen via water, weg en spoor. Een binnenhaven is onderdeel van een bedrijventerrein met aansluiting op het water. Bedrijven kunnen voor de overslag van goederen via water gebruik maken van:

- een eigen private kade met eigen overslagfaciliteiten;
- een publieke kade van gemeente of provincie;
- een regionaal overslag centrum of inland terminal met overslagfaciliteiten die de overslag en vervoer van goederen via water verzorgen voor bedrijven.

De totale hoeveelheid overgeslagen goederen van de binnenhaven bestaat uit de overslag van goederen via het water van alle private en publieke faciliteiten van alle bedrijven samen. Om de toekomstige vraag naar vervoer en overslag van goederen over water in de regio op te vangen, zijn voldoende kadefaciliteiten en ruimte nodig in de binnenhavens voor de (watergebonden) bedrijven. De capaciteit van de binnenhaven voor de overslag van goederen via water kan bepaald worden door:

- het aanbod aan natte kavels (in hectares);
- het aanbod van kadefaciliteiten (kadelengte en overslagfaciliteiten).

In de analyse van de nationale capaciteit van de binnenhavens is onderscheid gemaakt in:

- capaciteit van de haven voor overslag van bulkgoederen;
- capaciteit van de terminal voor overslag van containers.

#### *Centrale vragen capaciteit binnenhavens*

Voor het bepalen van de landelijke capaciteit van de binnenhavens is de verwachte vraag naar vervoer over water geconfronteerd met het aanbod voor watergebonden overslaglocaties in 2020. De belangrijkste vragen zijn:

- Kunnen de binnenhavens tot 2020 de verwachte vraag naar vervoer over water aan?
- Wat zijn mogelijke knelpunten in de capaciteit voor de periode na 2020?
- Wat is de invloed van de capaciteit van de vaarwegen op de capaciteit van de binnenhavens?

## 4.2 Aanbod van binnenhavencapaciteit voor bulkgoederen

### 4.2.1 Methodiek

Voor het bepalen van het aanbod van de capaciteit van de binnenhavens is inzicht nodig in het aanbod van natte kavels en aanbod van kadefaciliteiten. Voor de inventarisatie van het aanbod is gebruik gemaakt van:

- IBIS werklocaties:  
een landelijk overzicht van natte bedrijventerreinen met beschikbaarheid van kades.
- Netwerkanalyses binnenhavens en vaarwegen:  
informatie van de provincies over het aanbod aan terreinen, kavels en kades.

#### *Aanbod nat bedrijventerrein via IBIS*

Het landelijke bestand over bedrijventerreinen van IBIS is gebruikt voor het maken van een overzicht van bedrijventerreinen met een waterontsluiting (gedefinieerd als de aanwezigheid van een in gebruik zijnde laad-los kade op of nabij het bedrijventerrein). Het aanbod van terreinen met een waterontsluiting per provincie geeft een indicatie van het aanbod en nog beschikbare aanbod aan terreinen aan het water. In het overzicht valt op dat de provincies met zeehavens relatief veel (zeehaven)terreinen beschikbaar hebben en de provincie Utrecht relatief weinig uitgeefbaar nat terrein.

Tabel 4.1 Overzicht aanbod van terreinen met een waterontsluiting in 2008

Provincie	ha nat netto	ha netto uitgegeven	ha uitgeefbaar
Groningen	2244	1472	772
Friesland	1184	1100	84
Drenthe	871	772	99
Overijssel	1939	1749	192
Gelderland	1123	995	131
Utrecht	389	380	9
Noord-Holland	2777	2444	333
Zuid-Holland	8034	6451	1583
Zeeland	2837	2253	584
Noord-Brabant	5138	4948	191
Limburg	1192	1112	80
Flevoland	683	511	172

Bron: IBIS

Dit overzicht van terreinen aan het water geeft onvoldoende inzicht in de capaciteit van binnenhavens. De grote bedrijventerreinen aan het water bestaan vooral uit droge bedrijven en een aantal watergebonden bedrijven met een eigen kade die mogelijk gebruik maken van vervoer over water. Het aantal hectare nog uitgeefbaar terrein aan het water zegt dan ook niets over het gebruik van het terrein door bedrijven voor vervoer over water. Inzicht is nodig in het aantal en de omvang van natte kavels en de kadelengte op het bedrijventerrein.

### *Aanbod nat terrein via netwerkanalyses*

Ook de netwerkanalyses binnenhavens en vaarwegen geven een beperkt inzicht in de capaciteit van de binnenhavens. Een kwantitatief overzicht van het huidige en toekomstige aanbod aan natte terreinen in hectares, onderscheiden naar natte kavels en kadelengte ontbreekt veelal per binnenhaven in de provincies. Een indicatie van het aantal te ontwikkelen natte kavels is uit de netwerkanalyses van binnenhavens af te leiden voor de provincies Drenthe (15 ha), Overijssel (80 ha), Zeeland (10 ha), Flevoland (30 ha) Gelderland (20 ha) en Limburg (30 ha).

De provincies Gelderland en Limburg hebben tevens een ruimtebehoefteraming gemaakt van de vraag naar nat terrein. Beide provincies hebben inzicht in de behoefte aan natte kavels voor watergebonden bedrijven en overslaglocaties. Voor Gelderland is de ruimtevraag naar natte terreinen tot 2020 ongeveer 30 ha. Dit is exclusief de ruimtebehoefte voor verplaatsing van watergebonden bedrijven. Voor Limburg is de ruimtevraag tussen de 5 en 27 ha (laag en hoog groeiscenario).

Een aantal provincies werkt aan een ruimtebehoefteraming voor natte terreinen, onderscheiden naar aanbod en vraag naar natte kavels. Deze raming geeft de regio's inzicht in de capaciteit van de binnenhavens en de behoefte aan ruimte voor uitbreiding. Tevens geven verschillende regio's in de netwerkanalyses binnenhavens de harde en zachte plannen voor de ontwikkeling van natte terreinen aan.

### *Ruimte natte kavels voor bedrijven is beperkt*

De watergebonden bedrijven die willen uitbreiden op de huidige watergebonden locatie hebben niet altijd ruimte om kade en terrein uit te breiden. Voor nieuwe watergebonden bedrijven zijn de beschikbare natte kavels aan het water in de regio niet groot. Voor de huidige en nieuwe bedrijven met watergebonden activiteiten wordt dan ook veelal gezocht naar een strategische locatie in de regio. De Zuiderzeehaven in Kampen is een voorbeeld van een nieuw bedrijventerrein voor watergebonden bedrijven uit de regio.

De watergebonden bedrijven die onder druk van ruimte voor recreatie (en wonen aan het water moeten worden verplaatst hebben veelal geen alternatieve vestigingsplaats (natte kavel) aan het water in de regio (bijvoorbeeld in Zeeland). Op lokaal niveau verdwijnen kadefaciliteiten door transformatie van bedrijventerreinen voor o.a. woningbouw. Om deze ontwikkelingen te keren, kiest de provincie Zuid-Holland voor een beleid gericht op compenserende maatregelen voor behoud van natte terreinen. Het sluiten van een nat bedrijventerrein of overslaglocatie blijft mogelijk, maar er zal in de betreffende regio gezocht worden naar alternatieven (compensatie van nat terrein).

Het verplaatsen van niet-watergebonden bedrijven aan het water naar een droge kavel is veelal financieel niet haalbaar. De kavels aan het water kunnen niet worden benut door watergebonden bedrijven voor de overslag van goederen via water. De herstructurering van bedrijventerreinen biedt kansen voor het benutten van ruimte aan het water. De ontwikkeling van een natte kavel en kade aan het water vergroot de capaciteit van een haven en biedt watergebonden bedrijven een vestigingsplaats.

Uit de netwerkanalyses blijkt dat het belangrijk is om maatregelen te nemen gericht op:

- behoud van watergebonden terreinen, natte kavels en kades;
- onderhoud en beheer van havens (opwaardering kades en baggeren havens);
- bieden van alternatieve vestigingsplaats voor (niet-)watergebonden bedrijven.

Op lokaal niveau blijft het belangrijk om het huidige aanbod aan capaciteit te handhaven om de vraag aan bulkgoederen te kunnen blijven faciliteren.

#### 4.2.2 Maatregelen om de capaciteit van de binnenhaven te vergroten

De capaciteit van de binnenhaven kan worden vergroot door het nemen van verschillende maatregelen door bedrijven en/ of overheden:

- intensiveren gebruik van de huidige kade;
- verlengen van de kade (bij intensief gebruik kade);
- verbeteren diepgang haven;
- hergebruik van kavel (en kade) aan water voor overslag;
- aanleg van natte kavel (inclusief kade);
- vergroten capaciteit vaarweg.

In onderstaand kader wordt een voorbeeld gegeven van de mogelijkheden voor het vergroten van de capaciteit van een binnenhaven.

Een binnenhaven aan een klasse Va vaarweg met een diepgang van 3,0 meter is bereikbaar voor schepen met een gemiddeld laadvermogen van 2000 ton.

Indien één gebruiker in de haven op een kade van 120 meter één keer per week één schip met 2000 ton bulkgoederen ontvangt, wordt 100.000 ton goederen per jaar overgeslagen.

1. De capaciteit van de kade kan (zonder investeringen) vergroot worden door het verhogen van de frequentie van het schip naar 5 keer per week. Hierdoor kan 400.000 ton extra per jaar worden overgeslagen via de kade.
2. Indien de kade dagelijks wordt gebruikt voor overslag van goederen op schepen, kan de capaciteit van de haven worden vergroot door het verlengen van de kade met 120 meter. Hierdoor kunnen 10 i.p.v. 5 schepen per week de kade benutten en kan 500.000 ton extra per jaar worden overgeslagen.
3. De capaciteit kan ook worden vergroot door het verbeteren van de diepgang van de haven van 3,0 naar 3,5 meter waardoor de haven bereikbaar is voor schepen met een gemiddeld laadvermogen van 2500 ton. Hierdoor kan bij wekelijks gebruik van de kade 25.000 ton extra per jaar worden overgeslagen.

De capaciteit van de binnenhaven is mede afhankelijk van de behoeften en het gebruik van de watergebonden bedrijven met een eigen kade. Een gebruiker van de haven met eigen kade die één keer per week een schip ontvangt heeft (in theorie) nog capaciteit voor vier schepen. De private kade van een bedrijf kan niet door andere bedrijven worden gebruikt. Daarentegen heeft een openbare kade die één keer per week wordt gebruikt nog wel capaciteit voor schepen (en overslag) die door andere bedrijven kan worden benut. Van de openbare kades in gemeenten wordt beperkt gebruik gemaakt door bedrijven. Deze kades bieden (in theorie) voldoende capaciteit om meer goederen via water over te

slaan. Het optimaal benutten van de huidige faciliteiten door het verhogen van de frequentie (meer gebruik van de kade door schepen) levert de grootste bijdrage aan de capaciteit van de haven (zonder investeringen).

#### Hengelo als voorbeeld (figuur 4.1)

De binnenhaven van Hengelo is een voorbeeld van een drukke haven waar maatregelen worden genomen om de capaciteit van de haven te vergroten. Het braakliggende terrein aan het water wordt ontwikkeld als nat terrein met een openbare kade voor watergebonden bedrijven (A). De haven is gebaggerd en de diepgang is verbeterd (B). De containerterminal vergroot de capaciteit door verlenging van de kade en het terrein voor de overslag en opslag van containers (C). De openbare kade biedt ruimte voor overslag van goederen en dient als wachtplaats voor schepen (D). Met de plannen voor de verruiming van de Twentekanal (Klasse Va vaarweg) wordt de haven in de toekomst mogelijk bereikbaar voor grotere schepen en wordt de capaciteit van de haven vergroot (E).

Figuur 4.1 Haven Hengelo



#### Quick wins binnenhavens

De quick win regeling binnenhavens heeft geleid tot het toekennen van een rijksbijdrage voor 68 projecten. Ruim veertig gemeenten in Nederland en drie provincies met eigen vaarwegen en kades gaan de quick win regeling gebruiken om de capaciteit van de binnenhavens en vaarwegen te vergroten. Het gaat daarbij vooral om projecten die gericht zijn op het verdiepen van de havens en vaarweg en de aanleg, het opwaarderen en de verlenging van de openbare kade.

Ruim twintig gemeenten met een binnenhaven in de top 50 (meer dan 1 mln. ton overslag) hebben een quick win ingediend waarvoor een rijksbijdrage is toegekend. Tevens zijn ongeveer twintig gemeenten met een relatief kleine binnenhaven bereid te investeren in de uitvoering van een quick win. Deze quick win project dragen bij het vergroten van de capaciteit van deze binnenhavens voor de overslag van bulkgoederen en containers in Nederland.

In paragraaf 5.4 is een toelichting gegeven op de quick win projecten (zie voor het totale overzicht bijlage 6).

#### 4.2.3 Regionale verwachtingen over capaciteit binnenhavens voor bulk

De gemeenten en provincies hebben in het beleid meer aandacht voor het belang van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en de economische betekenis van de binnenhavens als vestigingsplaats voor de bedrijven. De regio's willen de verwachte toename van het goederenvervoer mede opvangen door het stimuleren van meer vervoer over water en beter gebruik maken van de binnenhavens.

In vier regionale bijeenkomsten en één landelijke sessie<sup>9</sup> is aan de deelnemers (zie bijlage 4) gevraagd of de binnenhavens de vraag aan bulkgoederen kunnen opvangen in 2020. De verwachtingen voor het bulkvervoer via water van en naar de binnenhavens zijn volgens de regio's gematigd positief (SE scenario). Dit betekent dat een lichte groei wordt verwacht in de overslag van bulkgoederen tot 2020. De meeste regio's verwachten dat de capaciteit van de binnenhavens voldoende is om deze groei van bulkgoederen op te kunnen vangen.

De opvang van deze groei is mede mogelijk door de maatregelen die worden genomen door gemeenten en provincies voor het verbeteren van de havens.

De belangrijkste maatregelen in de regio's om de capaciteit van de havens voor bulkgoederen te vergroten zijn:

- *Verdiepen van de havens en vaarwegen*  
Hierdoor wordt de bestaande infrastructuur volledig benut, zodat schepen optimaal beladen kunnen varen, zowel op de vaarweg als in de haven.
- *Opwaarderen, verlengen en aanleg van openbare kade infrastructuur*  
Het verbeteren van de openbare kades is gericht op het efficiënter overslaan van goederen in groter wordende schepen.
- *Herstructurering van terreinen*  
Hierbij komen natte kavels vrij die worden benut. De bedrijventerreinen met natte kavels aan het water dienen gebruikt te worden door watergebonden bedrijven.

Daarnaast geven de regio's aan dat een aantal knelpunten te ondervinden die de capaciteit van de haven beperken. Deze knelpunten zijn:

- *Beperkte ruimte aan natte kavels voor watergebonden bedrijven*  
Watergebonden bedrijven die moeten worden verplaatst vanwege transformatie van het terrein of bedrijven die willen uitbreiden hebben veelal geen alternatieve locatie met natte kavels aan het water in de regio.
- *Milieuzonering van terreinen*  
De milieuzonering van bedrijventerreinen beperkt bestaande watergebonden bedrijven met kades in hun bedrijfsvoering vanwege de optredende geluidsoverlast voor nabijgelegen woningen.

Een aantal regio's geeft aan dat de capaciteit van de vaarweg een beperking is voor het benutten van de capaciteit in de havens. Bijvoorbeeld in Noord-Brabant wordt de

<sup>9</sup> Regionale bijeenkomsten in Arnhem, Den Bosch, Utrecht, Leeuwarden en Den Haag met deelname van gemeenten, stadsregio's, provincies, rijkswaterstaat, ministerie van V&W, watergebonden bedrijven, inland terminals, belangenorganisaties, havenbedrijven, etc.



beperkte capaciteit van de vaarwegen (klasse II) gezien als een belangrijk knelpunt voor de verdere ontwikkeling van een aantal havens.

Tenslotte geven regio's aan dat investeringen in binnenhavens en het verbeteren van het aanbod van kadefaciliteiten en watergebonden kavels mogelijk ook extra vraag naar vervoer over water van goederen creëren.

### 4.3 Capaciteit van containerterminals

Het netwerk van containerterminals in Nederland is in de afgelopen jaren gegroeid tot een nationaal (vrijwel) dekkend netwerk. In Nederland zijn ruim dertig containerterminals die variëren in grootte met een overslag van containers via water van 5.000 tot 120.000 TEU. De belangrijkste terminals in Nederland (zie tabel 3.6) zijn in de jaren negentig gestart en lopen tegen de grenzen op van de capaciteit van de huidige terminal. In deze paragraaf gaan we in op de huidige en toekomstige capaciteit van de terminals in Nederland.

#### 4.3.1 Methodiek

Voor het bepalen van de capaciteit van de inland terminals in Nederland met containervervoer is inzicht nodig in het aanbod van terrein en aanbod van kadefaciliteiten. Voor de inventarisatie van het aanbod is gebruik gemaakt van de gegevens van de inland terminals, regionale netwerkanalyses binnenhavens en vaarwegen en quick wins voor uitbreiding van inland terminals.

##### *Wat bepaalt de capaciteit van de inland terminals?*

De capaciteit van de inland terminals wordt mede bepaald door de volgende factoren:

- Grootte van het terrein  
Hoe groot is het terrein voor de overslag, opslag van containers voor de binnenvaart en de ruimte voor warehouses om containers te bewerken?
- Lengte van de kade  
Kan de terminal één of twee schepen tegelijkertijd behandelen?
- Capaciteit van de kraan  
Heeft de terminal een mobiele kraan of vaste containerkraan, en één of twee kranen?
- Ruimte en hoogte voor opslag van containers  
Heeft de terminal een depotfunctie voor de opslag van lege containers? Kan de terminal de containers 4, of 6 hoog stapelen?

Daarnaast spelen factoren een rol als de omloopsnelheid van een container (hoe lang blijft de container staan op de terminal), de openingstijden van de terminals en ook de sluisen (24 uur, 7 dagen per week) en de kwaliteit van de ontsluiting via de weg.

Voor het geven van een indicatie van de capaciteit van de inland terminals in Nederland is uitgegaan van:

- de oppervlakte van het terrein in hectare;
- het totaal aantal overgeslagen containers in TEU.

Voor de top 10 van inland terminals in Nederland is in tabel 4.2 een indicatie van de capaciteit van de terminals gegeven op basis van het totaal aantal TEU per hectare. Voor het bepalen van de capaciteit is gebruik gemaakt van de totale overslaggegevens van de terminals in 2007. Bij de meeste terminals is de overslag verder gestegen ten opzichte van 2006 (zie tabel 3.7). Opvallend is dat de totale overslag van de terminal in Hengelo ongeveer 100.000 TEU is. Dit betekent dat ongeveer 50% via de weg wordt vervoerd en 50% via het water. De verwachting is dat in Hengelo steeds meer containers via het water worden vervoerd, de uitbreiding van de terminal maakt dit mogelijk.

Tabel 4.2 Indicatie van de huidige capaciteit van de terminals (voor uitbreiding).

Containerterminal binnenvaart	Aantal hectare	Lengte kade	Overslag in TEU in 2007	Capaciteit indicatie TEU/ ha
's-Hertogenbosch	4,5	300	120.000	26.667
Oosterhout	2,5	130	100.000	40.000
Hengelo	2,6	145	100.000	38.462
Wanssum (Venray)	4,5	350	95.000	21.111
Born (Sittard-Geleen)	4,5	340	90.000	20.000
Nijmegen	3,0	165	90.000	30.000
Zaanstad	2,5	130	75.000	30.000
Utrecht	2,5	180	70.000	28.000
Tilburg	2,5	200	50.000	20.000
Meppel	2,0	180	50.000	25.000

Bron: netwerkanalyses binnenhavens en websites inland terminals; bewerking ECORYS.

De binnenvaartterminals hebben een terrein van tussen de 2 en 5 hectare en een kade van 130 tot 350 meter. De meeste terminals beschikken over één containerkraan en sommige terminals met een langere kade over twee containerkranen. De terminals bieden veelal dagelijkse afvaarten van en naar de zeehavens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen.

De capaciteit van de terminals ligt tussen de 20.000 en 40.000 TEU per hectare. Voor elke terminal is de maximum capaciteit verschillend en afhankelijk van beschreven factoren. Voor het geven van een indicatie voor de capaciteit van de inland terminals om toekomstige groei in containervervoer te kunnen opvangen wordt uitgegaan van een capaciteit van ongeveer 30.000 tot 40.000 TEU per hectare. De recente uitbreiding van de terminals in Hengelo en Oosterhout geeft aan dat met 40.000 TEU per hectare de grens van de capaciteit van de terminals werd bereikt. De huidige capaciteit van de terminals ligt tussen de 100.000 en 150.000 TEU.

#### 4.3.2 Maatregelen om de capaciteit van de inland terminals te vergroten

De containerterminals lopen tegen de grenzen van de overslag- en opslagcapaciteit aan waardoor de terminaloperatie minder efficiënt plaatsvindt (o.a hoge stack van containers). De plannen voor uitbreiding van de terminals zijn gericht op een efficiëntere terminaloperatie en een betrouwbare en frequente service naar de klant om de komende jaren door te kunnen groeien naar een overslag via water van 200.000 TEU en meer. De

belangrijkste terminals in Nederland hebben of gaan de inland terminal uitbreiden. De maatregelen die genomen worden zijn:

- Verlenging van de kade  
De kade wordt verlengd naar ongeveer 300 meter. Hierdoor kunnen twee schepen van 110 meter tegelijkertijd worden behandeld. De inland terminals schaffen dan ook een tweede containerkraan aan. Hierdoor kan de frequentie van afvaarten worden vergroot van 5x per week naar 10x per week.  
Voorbeelden hiervan zijn de terminals in Hengelo, Nijmegen, Oosterhout en Born.
- Uitbreiding van het terrein  
Het vergroten van het terrein biedt ruimte voor overslag van de containers, opslag van containers en vooral voor warehouses waar de containers worden bewerkt. De terminals met groeipotenties breiden het terrein uit naar minimaal 5 tot 6 hectare, gericht op een overslagcapaciteit van ruim 200.000 TEU.  
Voorbeelden hiervan zijn de terminals in Born, Wanssum, Hengelo en Nijmegen.

Daarnaast wordt gestreefd naar een verruiming van de openingstijden van de terminals. De milieu en geluidruimte biedt veelal onvoldoende ruimte voor uitbreiding van de overslagactiviteiten en voor een 24-uurs operatie zoals in de zeehavens.

#### *Quick wins inland terminals*

De quick win regeling binnenhavens wordt door de gemeenten Nijmegen, Sittard-Geleen en Stichting CTH Hengelo gebruikt om de capaciteit van de inland terminals te vergroten. Het gaat daarbij om de verlenging van een kade en uitbreiding van het terrein. De gemeenten Zutphen, Cuijk, Gennep en Weert hebben plannen voor de aanleg van een openbare kade voor de overslag van containers (en bulkgoederen). In tabel 4.3 zijn de quick win projecten gericht op de uitbreiding en de aanleg van containerterminals weergegeven.

Tabel 4.3 Quick win projecten gericht op uitbreiding van capaciteit van containerterminals en aanleg van nieuwe terminals

Containerterminal binnenvaart	Omschrijving	Uitbreiding kade	Uitbreiding terminal quick win + eigen investering
Hengelo	Uitbreiding kade en terrein	145 naar 330 m.	Uitbreiding 5 ha + 2 <sup>e</sup> kraan
Nijmegen	Verplaatsing en uitbreiding	150 naar 325 m.	Kade + uitbreiding terrein
Sittard-Geleen	Uitbreiding en verdieping haven Born	340 naar 490 m.	Uitbreiding terrein 4 ha
<b>Nieuwe terminals</b>			
Zutphen	Containerterminal en overslagkade Fort de Pol	250 meter kade	125 m kade + 1,5 ha terrein
Cuijk	Aanleg kade aan noordkant bestaande haven	150 meter kade	
Gennep	Aanleg fase 1 ROC	400 meter kade	4 ha (ook voor bulk)
Weert	Aanleg multimodale haven	110 meter kade	1 ha (ook voor bulk)
Tilburg	Langshaven met terminal Vossenbergh-West II	250 meter	Nieuwe terminal BTT

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

### 4.3.3 Regionale verwachtingen over capaciteit terminals voor containers

De functie van de inland terminals is belangrijk voor de logistieke en verladende bedrijven in de regio met vervoer van containers. Het containervervoer is in de afgelopen jaren sterk gegroeid en zal naar verwachting ook de komende jaren blijven groeien. De verwachtingen voor het containervervoer via water van en naar de inland terminals zijn volgens de meeste regio's zeer positief (richting GE scenario). Dit betekent dat een sterke groei wordt verwacht in de overslag van containers tot 2020. De meeste regio's verwachten dat de capaciteit van de inland terminals voldoende is om deze groei van containers op te kunnen vangen.

De top 10 containerterminals in Nederland zijn in 2020 in het hoogste groeiscenario naar verwachting goed voor 1,6 miljoen TEU overslag via het water. Samen met de ruim twintig andere terminals in Nederland biedt het nationale netwerk van containerterminals voor de binnenvaart naar verwachting voldoende capaciteit voor de vraag naar containers van ongeveer 2 miljoen TEU in 2020.

De opvang van de verwachte sterke groei van het containervervoer is mede mogelijk door de maatregelen (o.a. via de quick win regeling) die worden genomen door inland terminals (samen met gemeenten en provincies) om de capaciteit van de terminals te vergroten. Zoals aangegeven investeren de inland terminals in uitbreiding van kade en terreinen om de groei op te kunnen vangen. Tevens zoeken terminals naar vormen van samenwerking om efficiënter te kunnen opereren en de service aan de klanten te verbeteren.

De operationele samenwerking tussen terminals in Noord-Brabant (Brabant Intermodal) is een voorbeeld van het vergroten van de capaciteit en dienstenaanbod door samenwerking. Dit marktinitiatief kan ook in andere regio's met een omvangrijke overslag per binnenvaart worden gevolgd. Procesmatige sturing en leiding door de nationale overheid kan hierbij dienen als een katalysator.

Bijna alle terminals in de top 10 vergroten de capaciteit van de terminal om meer containers via het water te kunnen behandelen. Naast de uitbreidingsplannen van de huidige terminals worden in 2010 nieuwe terminals in Alphen aan den Rijn en Venlo operationeel. De terminal in Alphen aan den Rijn biedt een capaciteit van meer dan 100.000 TEU. De bargeterminal in Venlo vormt samen met de railterminal de trimodale container terminal Venlo en heeft een gezamenlijke capaciteit van meer dan 200.000 TEU.

Figuur 4.2 Schets van Overslag Terminal Alphen, operationeel in 2010



Bron: Van Uden Group

In 2011 start het containertransferium in Alblasterdam als nationale hub voor het containervervoer van en naar de zeeterminals in Rotterdam met een capaciteit van ongeveer 200.000 TEU. Het transferium biedt vrachtwagens en binnenvaartschepen uit de regio's de mogelijkheid om containers op te halen en af te leveren. De containers worden gebundeld en via grote binnenvaartschepen vervoerd tussen het transferium en de dedicated deepsea containerterminals op de 1e en 2e Maasvlakte. Het doel van het transferium is het vergroten van de efficiency in vervoer van containers van en naar de maasvlakte en het beperken van de doorstromingsproblematiek en milieuhinder rond de ruit van Rotterdam (A15). De verwachting is dat in de komende jaren meerdere containertransferia worden ontwikkeld. Door de haven van Rotterdam en marktpartijen worden initiatieven genomen voor de ontwikkeling van containertransferia in Moerdijk en Amsterdam.

Het netwerk van containerterminals wordt verder op strategische locaties uitgebreid en biedt naar verwachting tot 2020 voldoende capaciteit voor de containeroverslag van en naar de regio's. Naast de geplande nieuwe terminals (o.a. via de quick wins) zijn er nog tien andere plannen voor nieuwe terminals in de regio's<sup>10</sup>. Voor het nationaal netwerk van containerterminals is het belangrijk dat deze lokale en regionale plannen:

- initiatieven vanuit en met marktpartijen zijn;
- complementair zijn aan het bestaande netwerk (hier is de regievoering vanuit de overheid voor nodig);
- worden afgestemd op regionaal niveau tussen overheden om versnippering te voorkomen (bijvoorbeeld tussen gemeenten Cuijk en Gennep over terminalplannen in het kader van de quick wins en tussen Almere en Lelystad en Hoorn en Enkhuizen).

### *Capaciteit na 2020*

Indien het vervoer van containers via water volgens het SE scenario groeit, is in Nederland voldoende capaciteit bij de terminals om deze groei in 2040 op te vangen (ruim 2 miljoen TEU in 2040 incl. ontwikkeling Maasvlakte 2, ofwel ongeveer gelijk aan de overslag van containers via water in het GE scenario 2020).

<sup>10</sup> Plannen in o.a. Schiphol-Oost, Lelystad, Almere, Enkhuizen, Hoorn, Tiel, Haafden, Breda, Eindhoven, Doesburg.

Bij een grotere groei van het containervervoer via water is de verwachting dat ruim 4 miljoen TEU van en naar de terminals in Nederland wordt vervoerd in 2040. De verwachting is dat de capaciteit van de terminals niet voldoende is om deze groei te kunnen opvangen.

Niet alleen de capaciteit van de terminals is dan belangrijk, maar vooral ook het netwerk van verbindingen tussen zeehavens en achterland zijn in de toekomst bepalend voor de capaciteit.

Vragen hierbij zijn:

- Wat wordt de functie van de containertransferia in het netwerk?
- Hebben de inland terminals *windows* (tijdvensters) afgesproken met de *deepsea* terminals zodat de terminals meer greep hebben op de afhandeling in de zeehavens?
- Wordt de overslag van containers uitgevoerd op *dedicated* terminals in de zeehavens?
- Werken de kleine terminals meer samen om frequente diensten te kunnen aanbieden en schaalvoordelen te realiseren?
- Wordt de 45% modaal split doelstelling door de MV2 terminals gehaald in 2035?

De capaciteit is dus niet alleen afhankelijk van de grootte en omvang van de terminal maar naar verwachting steeds meer van de service, samenwerking en betrouwbaarheid van de terminal in de keten. Indien de zwakste schakel in de keten verdwijnt (op dit moment de afhandeling van de containers voor de binnenvaart in de zeehavens), dan kan de terminal een beter product aan de klant bieden en de eigen capaciteit beter plannen en benutten.

Voor het kunnen opvangen van de vraag naar containervervoer is het tevens belangrijk dat er ruimte is voor verladende en logistieke bedrijven in de nabijheid van de terminal. De terminals dienen naast voldoende capaciteit tevens hoogfrequente en betrouwbare diensten via het water te kunnen aanbieden aan de klanten. Logistieke en verladende bedrijven kiezen niet voor vervoer over water, maar voor betrouwbare en kostenefficiënte verbindingen. De terminals en binnenhavens met binnenvaart, weg en spoor faciliteiten bieden keuzemogelijkheden in dienstverlening aan bedrijven en hun klanten. De huidige en nieuwe containerterminals moeten rekening houden met deze wensen van de klant.

Nu en in de toekomst zijn voor de logistieke hotspots in Nederland multimodale verbindingen en services belangrijke voorwaarden om logistieke stromen te kunnen bundelen en distribueren via water, weg en spoor. De logistieke hotspots<sup>11</sup> in Nederland zijn de regio's Groot-Rijnmond, Groot-Amsterdam, West-Noord-Brabant, Noord-Limburg en Noordoost-Noord-Brabant. Deze regio's zijn multimodaal ontsloten met containerterminals voor spoor en binnenvaart. Deze regio's bieden ook ruimte voor de vestiging van logistieke bedrijven door de ontwikkeling van logistieke parken in de nabijheid van de terminals.

Regio's met logistieke potenties zoals Almere-Zeewolde, Schiphol en Tiel-Geldermalsen zijn (nog) niet multimodaal ontsloten zijn. In deze regio's zijn wel plannen voor containerterminals.

---

<sup>11</sup> Bron: Quick scan, overzicht van netwerk van logistieke hotspots in Nederland, TNO 2009.

## 4.4 Capaciteit vaarwegen voor de binnenhavens

Het netwerk van vaarwegen in Nederland is uitgebreid en fijnmazig en geschikt voor vervoer over water van goederen van en naar de steden en dorpen. Het vervoer over water van en naar de economische gebieden kan plaatsvinden variërend van kleine (spits) tot grote schepen (Rijnschepen), afhankelijk van de vaarwegklasse.

De schaalvergroting in de binnenvaart (met grotere schepen meer tonnage vervoeren) betekent dat bedrijven kostenefficiënter kunnen vervoeren, mits de vaarweg en haven bereikbaar is voor de steeds grotere schepen.

De belangrijkste binnenhavens in Nederland zijn aangesloten op de hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen. Deze havens zijn bereikbaar voor tenminste klasse Va schepen (schepen met lengte van minimaal 110 meter en 11,40 meter breed en diepgang van 3,5 meter en een minimum laadvermogen van 2750 ton). Het fijnmazige netwerk van vaarwegen in Nederland betekent tevens dat een groot aantal havens slechts bereikbaar is voor klasse II, III en IV schepen (600 - 1500 ton).

In de top 50 van binnenhavens in Nederland die meer dan 1 miljoen ton goederen via water aan- en afvoeren zijn een vijftal havens niet bereikbaar met tenminste klasse Va schepen. Het betreft de volgende binnenhavens:

Tabel 4.4 Binnenhavens met > 1 miljoen ton overslag gelegen aan relatief 'kleine' vaarwegen

Haven	Vaarweg	Klasse	Overslag in mln ton (CBS)	Plan
Hengelo	Twentekanaal	IV	3,4 mln ton + 50.000 TEU	Planstudie: beperkt Va
's-Hertogenbosch	Gekanaliseerde Dieze	IV	2,8 mln ton + 120.000 TEU	Geen
Veghel	Zuid-Willemsvaart	II	1,3 mln ton + 30.000 TEU	Uitvoering: klasse IV
Almelo	Zijtak naar Twentekanaal	IV	1,2 mln ton	Planstudie: beperkt Va
Breda	Mark en Markkanaal	IV	1,1 mln ton	Geen

Bron: CBS en Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het opwaarderen van de vaarweg biedt voor de bedrijven in deze havens kansen om de relatief grote vervoerstromen via water in de toekomst nog kostenefficiënter te vervoeren. Voor enkele van de belangrijkste havens, die niet aan klasse V-vaarwegen liggen geven we hier kort aan hoe de situatie zich verhoudt en geven eventuele opwaarderingen weer.

De havens van Hengelo en Almelo zijn onderdeel van de planstudie naar verruiming van de Twentekanalen die in 2010 start. Bij een positief besluit is de verwachting dat in 2015 de Twentekanalen (inclusief Zijtak) bereikbaar zijn voor beperkt klasse Va schepen (tot 2000 ton). De containerterminal in Hengelo heeft nu ontheffing om met 110 meter x 11,40 meter te varen met tweelagen containers.

Aan de verruiming van de Zuid-Willemsvaart wordt gewerkt (inclusief omlegging Den Bosch) voor een betere toegang van de haven van Veghel. De haven van Veghel is naar verwachting vanaf 2014 bereikbaar voor klasse IV schepen tot 1500 ton.

De haven van Den Bosch is toegankelijk via de Henriëtteluis voor 90 meter schepen. Hierdoor kan één van de grootste containerterminals van Nederland ‘slechts’ 90 meter lange schepen inzetten, die maximaal 120 TEU (3 hoog x 4 breed x 10 lang) containers kunnen vervoeren in plaats van 110 meter lange schepen met 156 TEU (3 x 4 x 13).

Daarnaast valt de binnenhaven van Tilburg op met relatief grote bulk- en containerstromen en slechts bereikbaar via Wilhelminakanaal met klasse II schepen. De provincie Noord-Brabant geeft in de Netwerkanalyse binnenhavens aan dat één van de speerpunten is om Tilburg tot en met de haven van Loven via het Wilhelminakanaal bereikbaar te maken voor klasse IV schepen. De gemeente heeft samen met Barge Terminal Tilburg plannen (quick win) voor de realisatie van een (langs)haven met containerterminal op Vossenbergh West II die bereikbaar is voor klasse IV schepen.

Voor de toekomstige ontwikkeling van binnenhavens is het belangrijk dat de havens vooral ontwikkeld worden langs de hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen om de capaciteit van de havens en vaarwegen volledig te kunnen benutten en te profiteren van de schaalvoordelen van de binnenvaart. Voor de ontwikkeling van kansrijke havens aan overige vaarwegen gaat het om het volledig benutten van vooral de diepgang van havens en vaarwegen zodat schepen optimaal en kostenefficiënt goederen kunnen vervoeren.

## 4.5 Conclusies

### *Bulkvervoer*

De binnenhavens hebben voldoende capaciteit om de lichte groei van het vervoer van bulkgoederen via water op te vangen tot 2020 mits:

- kades en natte kavels worden behouden
- havens worden onderhouden (o.a. baggeren)
- quick win maatregelen voor verbetering van binnenhavens worden uitgevoerd

Voor een aantal regio's is het belangrijk om voldoende fysieke ruimte en milieuruimte voor de huidige watergebonden bedrijven te kunnen blijven aanbieden.

Na 2020 wordt een verdere lichte groei verwacht van het bulkvervoer. De capaciteit van de binnenhavens kan in regio's tekort schieten door een beperkt aanbod van natte kavels. De regio's dienen ruimte te reserveren voor natte bedrijventerreinen op strategisch gelegen watergebonden locaties aan hoofdvaarwegen. Deze regionale natte terreinen bieden (nieuwe of bestaande terreinen) watergebonden bedrijven ruimte om te kunnen blijven groeien.

### *Containervervoer*

De inland terminals hebben voldoende capaciteit om de sterke groei van het containervervoer via water op te vangen tot 2020 doordat de belangrijkste terminals investeren in het verlengen van de kade, uitbreiding van het terrein en de aanschaf van een tweede kraan. Daarnaast worden nieuwe grootschalige terminals operationeel en zijn er vijftien plannen voor de ontwikkeling van terminals in de regio's. Ten slotte gaan de



terminals meer met elkaar samenwerken om containerstromen te bundelen, efficiënter te opereren en de service aan de klanten te verbeteren. Hierdoor wordt ook de capaciteit van de terminals vergroot.

Na 2020 wordt een verdere sterke groei verwacht van het containervervoer. Deze groei zal naar verwachting niet kunnen worden opgevangen door het huidige netwerk van terminals. De regio's dienen de komende jaren op een aantal strategisch gelegen locaties voldoende ruimte voor grootschalige multimodale locaties te reserveren. De terminals met een nationale en regionale functie dienen te beschikken over een capaciteit van meer dan 200.000 TEU met ruimte voor warehouses nabij de terminal en ruimte voor de vestiging van logistieke bedrijven in de regio.



## 5 Nationaal beeld van binnenhavens en kansrijke ontwikkelingen

### 5.1 Inleiding

In de voorgaande twee hoofdstukken is het huidige netwerk van binnenhavens en vaarwegen geschetst. Van de belangrijkste binnenhavens is de huidige functie en overslag weergegeven. Vervolgens is een onderscheid gemaakt in bulkvervoer en containervervoer. Voor beide goederenstromen zijn geactualiseerde groeiscenario's per regio opgesteld.

Voor het bulkvervoer is de nationale marktverwachting dat de overslag een lichte tot matige groei zal doormaken. Bij behoud van bestaande natte terreinen en infrastructuur, een selectief uitgiftebeleid en betere benutting van bestaande capaciteit wordt geen tekort voor de overslag bulkgoederen verwacht. Nieuwe natte kavels zijn nodig bij verplaatsing van bestaande natte bedrijvigheid of mogelijk op langere termijn om toekomstige vraag te accommoderen.

De marktverwachting voor het binnenlandse containervervoer over water gaat, na de huidige dip, uit van verdergaande sterke groei. Bij realisatie van de geplande investeringen zal er voldoende capaciteit zijn op binnenlandse containerterminals tot 2020. Verder groei na 2020 vergt doorgroei van de dan bestaande terminals, hoogfrequente en betrouwbare diensten, en nieuwe logistieke concepten. De rol van de (regionale) overheid is in het bieden van ruimte voor verladende en logistieke bedrijven en het afstemmen van nieuwe plannen voor terminals.

In dit hoofdstuk presenteren wij op basis van huidige functie en overslag van de binnenhavens, de groeiscenario's en de (geplande en huidige) capaciteit één nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen voor bulkvervoer en apart voor containervervoer. Om het netwerk optimaal te benutten zijn veel korte termijn kansen, hiervoor zijn al veel *quick win* voorstellen ingediend. Daarnaast volgt uit het nationale beeld een aantal 'missing nodes', deze zijn apart gepresenteerd. Bovendien zijn de voorwaarden en kansen voor het behouden en waar mogelijk versterken van het goederenvervoer via Nederlandse binnenhavens samengevat.

Alle elementen die bijdragen aan het nationale beeld en de voorwaarden en aanbevelingen zijn getoetst in vier regionale en een nationale sessie met marktpartijen, brancheorganisaties, lokale, regionale en nationale overheden en kennisinstellingen.

## 5.2 Nationaal beeld binnenhavens bulk

Bijna alle regio's in Nederland hebben binnenhavens die bereikbaar zijn via het netwerk van vaarwegen voor het vervoer van goederen over water. Alle provincies hebben één of meerdere binnenhavens met een overslag van meer dan één miljoen ton goederen via het water. De streefbeelden in de netwerkanalyses binnenhavens en vaarwegen voor 2020 geven richting aan de toekomstige ontwikkeling van de binnenhavens voor bulkvervoer. De provincies en regio's hebben aangegeven welke binnenhavens met watergebonden bedrijven belangrijk zijn voor het vervoer van bulkgoederen via het water. In bijlage 5 wordt een korte toelichting gegeven op de ambities en streefbeelden van de regio's voor de binnenhavens en vaarwegen. De regionale streefbeelden zijn de basis voor het maken van een landsdelig en nationaal beeld van binnenhavens.

Het aanbod aan natte kavels en kades in binnenhavens is naar verwachting voldoende om de lichte groei van het bulkvervoer via water tot 2020 op te kunnen vangen in de havens. 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 van binnenhavens voor de aan- en afvoer van bulkgoederen via water in 2020 uit:

1. Zeehavens Rotterdam en Amsterdam met internationale hubfunctie  
Belangrijkste herkomst- en bestemmingshavens voor de binnenhavens in Nederland.  
Overslag > 50 miljoen ton bulkgoederen via de binnenvaart.
2. Zeehavens Vlissingen, Terneuzen, Moerdijk en Velsen met nationale hubfunctie  
Belangrijke zeehavens met aan- en afvoer van bulkgoederen via de binnenvaart.  
Overslag > 10 miljoen ton bulkgoederen via de binnenvaart.
3. Multifunctionele binnenhavens  
Grootschalige binnenhavens in Nederland met ruimte voor groei. De havens zijn een vestigingsplaats voor grote industriële bedrijven en hebben een belangrijke overslagfunctie voor minimaal zes verschillende goederensoorten (NSTR). Deze havens hebben ook een containerterminal.  
De multifunctionele havens in Nederland zijn de zeehavens Dordrecht en Delfzijl en de binnenhavens Utrecht, Nijmegen en 's-Hertogenbosch.  
Overslag > 3 miljoen ton bulkgoederen via de binnenvaart
4. Binnenhavens met een nationale functie  
Belangrijkste binnenhavens in de regio's die dienen als vestigingsplaats voor industriële bedrijven en hebben een overslagfunctie voor vier of vijf verschillende typen goederensoorten (NSTR). De meeste havens hebben ook een containerterminal.  
Overslag > 1 miljoen ton bulkgoederen via de binnenvaart.  
Deze binnenhavens zijn Meppel, Oss, Bergen op Zoom, Oosterhout, Hengelo, Almelo, Zaanstad, Stein, Roermond, Maastricht, Born, Groningen, Zwolle, Kampen, Veghel, Zwijndrecht, Vlaardingen, Wageningen, Tiel en Harlingen.

Het bovenstaande netwerk bestaat uit eenendertig binnenhavens die voor Nederland belangrijk zijn voor de (inter)nationale aan- en afvoer van bulkgoederen, vestigingsplaats voor grootschalige watergebonden bedrijven en mogelijke regio's met ruimte voor groei. Het nationale netwerk van binnenhavens wordt gecompleteerd door:

5. 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.  
Overslag > 1 miljoen ton bulkgoederen via de binnenvaart.
6. Binnenhavens met een lokale functie  
Binnenhavens met terreinen aan het water die dienen als vestigingsplaats en overslaglocatie voor lokale watergebonden bedrijven.  
Overslag < 1 miljoen ton bulkgoederen via de binnenvaart.

Voor het nationale netwerk van binnenhavens is het tevens belangrijk dat de capaciteit van de vaarwegen in Noord-Brabant en Overijssel worden vergroot door opwaardering van de Zuid-Willemsvaart, het Wilhelminakanaal voor klasse IV schepen en de Twentekanalen voor klasse Va schepen. Deze opwaardering van de vaarwegen is belangrijk voor het kunnen faciliteren van goederenvervoer via water van en naar de binnenhavens.

Een overzicht van de belangrijkste binnenhavens per provincie, onderscheiden naar type binnenhaven (1 tot en met 5), is in tabel 5.1 weergegeven.

Tabel 5.1 Belangrijkste binnenhavens in 2020 met overslag van bulkgoederen via water

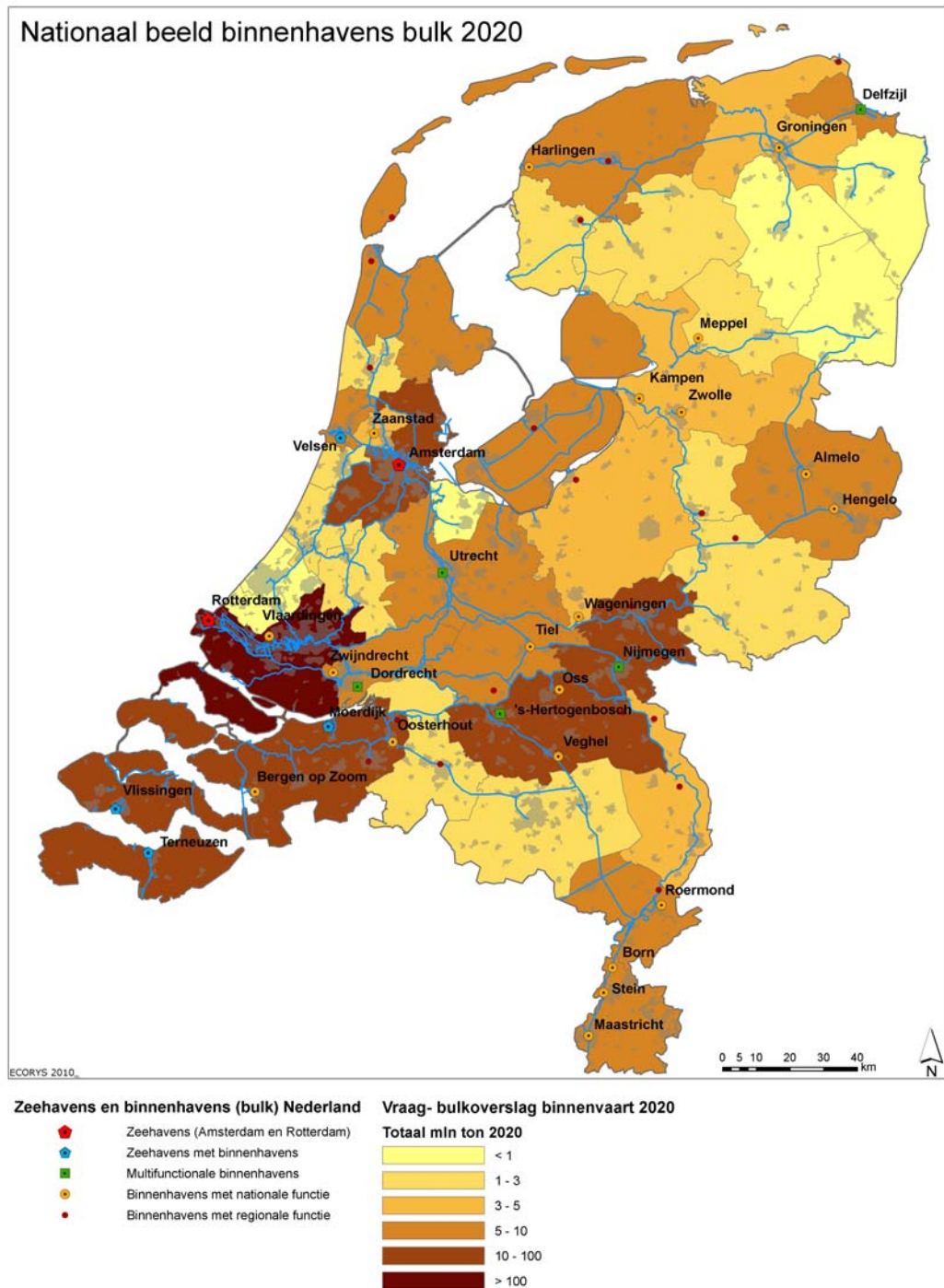
Provincie	Binnenhavens in 2020 onderscheiden naar functie (overslag bulk > 1 mln ton)
Zuid-Holland	Rotterdam (1), Dordrecht (3), Vlaardingen (4), Zwijndrecht (4)
Noord-Holland	Amsterdam (1), Velsen (2), Zaanstad (3), Den Helder (5), Alkmaar (5)
Noord-Brabant	Moerdijk (2), Den Bosch (3), Oss (4), Oosterhout (4), Bergen op Zoom (4), Veghel (4), Cuijk (5), Geertruidenberg (5), Breda (5), Tilburg (5)
Zeeland	Vlissingen (2), Terneuzen (2)
Gelderland	Nijmegen (2), Wageningen (4), Tiel (4), Arnhem (5), Lochem (5), Maasdriel (5), Harderwijk (5)
Limburg	Born (4), Maastricht (4), Roermond (4), Stein (4), Gennepe (5), Maasbracht (5), Wanssum (5), Buggenum (5)
Overijssel	Hengelo (4), Zwolle (4), Almelo (4), Kampen (4), Deventer (5)
Friesland	Harlingen (4), Sneek (5), Leeuwarden (5), Drachten (5)
Groningen	Delfzijl (3), Groningen (4), Eemshaven (5)
Utrecht	Utrecht (3)
Flevoland	Lelystad (5)
Drenthe	Meppel (4)

Bron: ECORYS

De meeste binnenhavens met een belangrijke nationale en regionale functie voor het vervoer van bulkgoederen over water liggen in de provincies Noord-Brabant, Limburg en Gelderland. De belangrijkste binnenhavens in de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland zijn de zeehavens. De provincies Overijssel, Friesland en Groningen beschikken over enkele belangrijke binnenhavens in de stedelijke regio's en/of zeehavens. De provincie Utrecht beschikt met de haven van Utrecht over een belangrijke positie in het netwerk van binnenhavens. De provincies Flevoland en Drenthe hebben één belangrijke binnenhaven in het nationale netwerk.

Na 2020 is de verwachting dat de het vervoer van bulkgoederen via water verder licht zal stijgen. Het nationale beeld van binnenhavens in 2040 voor bulkgoederen kan mogelijk worden uitgebreid met regionale natte bedrijventerreinen op strategische locaties aan hoofdvaarwegen voor de vestiging van bestaande en nieuwe watergebonden bedrijven met groeipotenties. Een voorbeeld hiervan kan een haven in Lelystad of Almere zijn.

Figuur 5.1 Nationaal beeld van binnenhavens met bulkvervoer via water in 2020



### 5.3 Nationaal beeld containerterminals

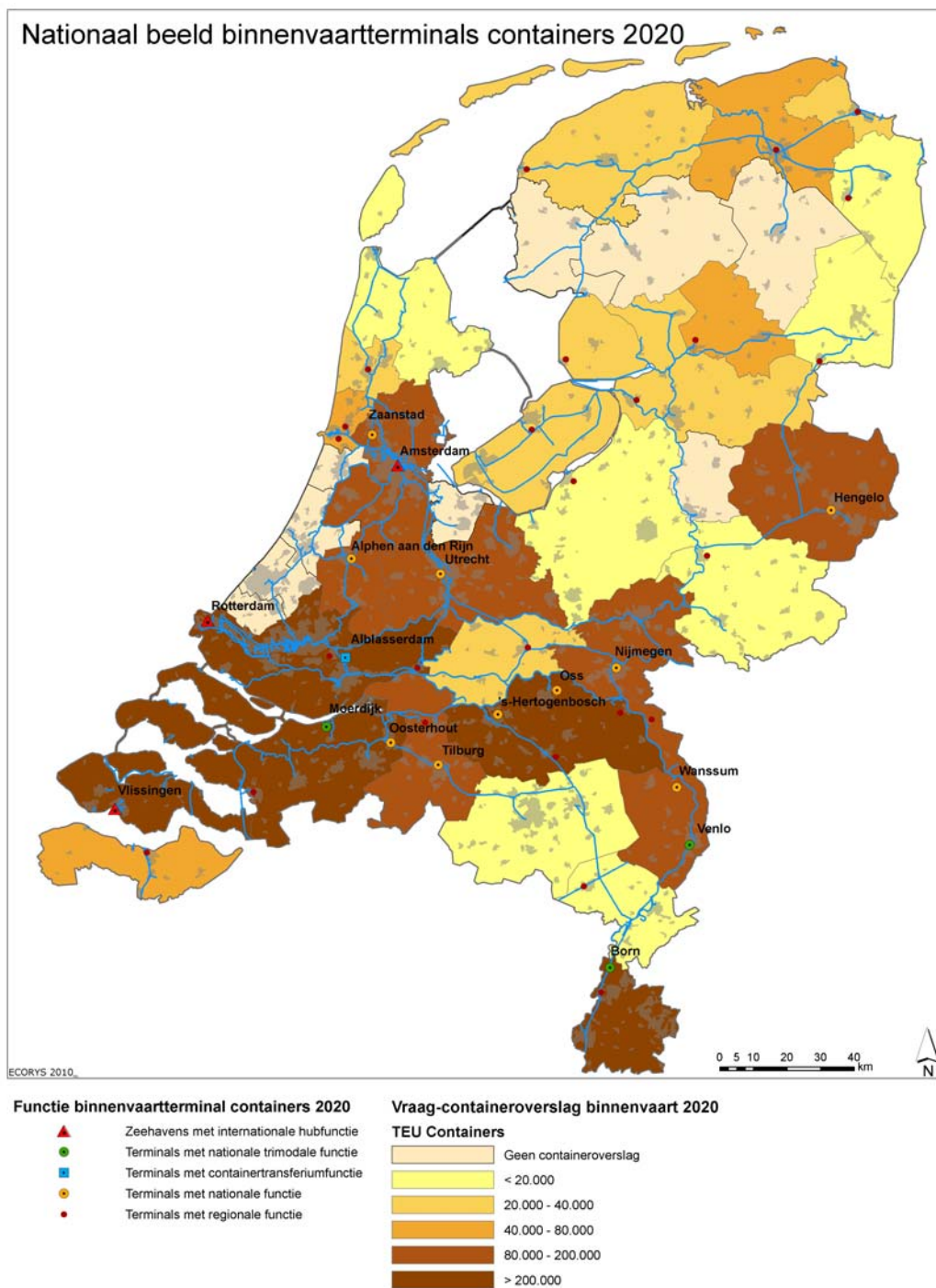
Bijna alle regio's in Nederland beschikken over een containerterminal. Het nationaal netwerk van terminals zal de komende jaren verder uitgebreid worden, gezien de plannen voor nieuwe terminals op lokale schaal.

De verwachting is dat het vervoer van containers via water flink groeit tot 2020. Deze groei kan naar verwachting via het huidige netwerk van containerterminals worden opgevangen dankzij de uitgevoerde en geplande uitbreidingsinvesteringen van de grote terminals in Nederland. Hierdoor kan naar verwachting het marktaandeel van de binnenvaart worden vergroot.

Na 2020 zal het containervervoer op basis van de verwachte marktvaart behoefte krijgen aan extra capaciteit. Deze capaciteit zal naar verwachting vooral nodig zijn op de in 2020 bestaande terminals. Indien deze ruimte inderdaad wordt geboden dan zal het nationaal netwerk van containerterminals zich in de toekomst kunnen ontwikkelen tot:

- *Terminals zeehavens met een internationale hubfunctie*  
De terminals in de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam en mogelijk Vlissingen die de belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden zijn voor intercontinentale containerstromen via de binnenvaart van en naar de inland terminals. Deze terminals hebben een capaciteit van meer dan 500.000 TEU voor de binnenvaart.
- *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 die de potentie hebben om uit te groeien tot deze functie zijn Moerdijk, Venlo en Born.
- *Terminals met een functie als containertransferium*  
Rotterdam heeft behoefte aan de bundeling van containerstromen in het achterland van en naar de deepsea terminals in Rotterdam. Potentiële terminals met een transferium functie 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. Vrachtwagens en binnenvaartschepen kunnen hier containers ophalen en afleveren. Met binnenvaartschepen worden de grote containerstromen vervoerd tussen het transferium en de dedicated deepsea containerterminals op de 1e en 2e Maasvlakte. Terminals met een potentiële transferiumfunctie zijn Alblasserdam, Moerdijk en Amsterdam.
- *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. Voorbeelden van deze terminals zijn Hengelo, Utrecht, Den Bosch, Nijmegen, Wanssum, Oosterhout, Zaanstad, Alphen aan den Rijn en trimodale terminals als Tilburg en Oss.
- *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.

Figuur 5.2 Nationaal beeld van inland terminals met containers via water in 2020



## 5.4 Kansrijke ontwikkelingen binnenhavens

Om het gepresenteerde netwerk optimaal te benutten zijn veel korte termijn kansen, waarvoor al veel *quick win* voorstellen zijn ingediend. Daarnaast volgt uit het nationale beeld een aantal ‘missing nodes’, deze zijn apart gepresenteerd.



#### 5.4.1 Kansrijke ontwikkeling korte termijn: quick wins

Op basis van de netwerkanalyses binnenhavens en vaarwegen hebben de regio's samen met gemeenten quick win projecten ingediend. De quick win projecten starten uiterlijk in 2011 en zijn in 2013 gereed. De quick win projecten dragen bij aan de verbetering van de bereikbaarheid en vergroting van de capaciteit van de binnenhavens.

De Nederlandse binnenhavens en vaarwegen krijgen een extra impuls van 200 miljoen euro voor kwaliteitsverbetering en betere bereikbaarheid. Bij de eerste tranche van de quick win subsidieregeling heeft het Ministerie van VenW in totaal ruim 26 miljoen euro toegekend aan 33 projecten. Bij de tweede tranche van de quick win subsidieregeling heeft het Ministerie van VenW in totaal 63 miljoen euro toegekend aan 35 projecten. Dit betekent dat met het programma quick wins binnenhavens in totaal een bedrag van bijna 90 miljoen euro wordt geïnvesteerd door het Rijk voor 68 projecten die op korte termijn de bereikbaarheid van de binnenhavens verbeteren. Voor alle projecten geldt dat het rijk en de gemeente c.q. regio ieder de helft van de investering voor hun rekening nemen.

Tabel 5.2 Overzicht quick win projecten per regio en rijksbijdrage

Provincie en stadsregio's	Aantal projecten	Bijdrage rijk in mln Euro
Friesland	13	7,6
Groningen	1	0,1
Drenthe	1	0,7
Overijssel	6	4,1
Regio Twente	6	11,2
Gelderland	4	7,3
Stadsregio Arnhem Nijmegen	3	8,3
Limburg	13	14,7
Noord-Brabant	8	10,6
Zeeland	1	3,0
Zuid-Holland	6	6,8
Noord-Holland	5	12,3
Utrecht	1	2,5
Flevoland	0	0
<b>Totaal</b>	<b>68</b>	<b>89,2</b>

Bron: Ministerie van V&W

De quick win regeling heeft geleid tot een totale investering in de binnenhavens in Nederland van 200 miljoen Euro. Uit de top 50 van binnenhavens (> 1 mln ton) in Nederland hebben 22 binnenhavens (gemeenten) een quick win ingediend en een rijksbijdrage ontvangen. Tevens zijn ruim 20 gemeenten met een relatief kleine binnenhaven bereid te investeren in de uitvoering van een quick win. Dit betekent dat de quick win regeling goed toegankelijk is geweest voor zowel gemeenten met een grote als kleine binnenhaven.

Opvallend is dat Flevoland als enige regio geen quick win heeft ingediend. Limburg heeft voor de meeste projecten een bijdrage ontvangen van het rijk. De quick win projecten van Limburg zijn in de eerste tranche voornamelijk gericht op de verdieping van de havens.

Friesland heeft een bijdrage ontvangen voor projecten die vooral gericht zijn op het verdiepen van de provinciale vaarweg als toegang naar de haven. De regio's Utrecht en Zeeland hebben gekozen voor één (strategisch en relatief omvangrijk) project. Groningen heeft één klein project toegewezen gekregen. De andere regio's hebben rijksbijdragen ontvangen voor twee of meer projecten.

In de tweede tranche is de investeringsomvang en rijksbijdrage van de projecten veelal groter dan de projecten in de eerste tranche. De tien 'grootste' projecten ontvangen een bijdrage van in totaal ruim 38 miljoen Euro (43% van totale rijksbijdrage).

Deze quick wins dragen bij aan een verbetering van de bereikbaarheid van de binnenhavens en zijn belangrijk voor de regionale economie. De investeringen dragen bij aan het vergroten van de capaciteit van de binnenhavens door de quick win projecten die gericht zijn op:

- verdieping van de havens: meer tonnage goederen vervoeren per schip van en naar de haven;
- revitalisering kades en aanleg openbare kades: meer en betere openbare kades voor bedrijven om gebruik te maken van de binnenvaart;
- opwaardering en verdieping van de (provinciale) vaarweg: meer tonnage goederen vervoeren op de provinciale vaarwegen in Zuid-Holland, Noord-Holland en Friesland als toegang voor de havens;
- aanleg natte kavels: nieuwe watergebonden kavels voor bedrijven (vestigingsplaats) die meer tonnage vervoeren via water;
- opwaardering van de havens: optimaal benutten van de capaciteit van de haven.

Een aantal projecten is gericht op de uitbreiding van bestaande containerterminals (kade en terrein) zoals o.a. in Hengelo, Nijmegen en Sittard-Geleen. De verwachte groei in containervervoer kan worden opgevangen door de terminals mede dankzij de quick win regeling.

#### 5.4.2 Kansrijke ontwikkeling lange termijn: missing nodes

In 2004 zijn in het Blue Ports rapport een aantal 'missing nodes' onderscheiden: 'potentiële binnenhavens die op basis van vestiging van economische bedrijvigheid in de nabijheid kunnen uitgroeien tot knooppunten met voldoende schaalgrootte voor faciliteiten en dienstverlening'.

Inmiddels wordt een aantal 'missing nodes' ontwikkeld tot kansrijke binnenhavens. De terminals van Alphen aan den Rijn en Venlo worden in 2010 gerealiseerd. De Zuid-Willemsvaart wordt opgewaardeerd voor klasse IV schepen tot aan Veghel. De vaarweg Almelo-De Haandrik wordt opgewaardeerd zodat de haven van Coevorden bereikbaar wordt voor 700 tons schepen.

De volgende kansrijke ontwikkelingen kunnen het nationaal 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 (Haften, Druten, Tiel). Elk van deze locaties heeft een eigen specifieke functie en potentie. Momenteel stemmen regionale overheden en marktpartijen dit verder af.
- **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 opwaarderen van de Twentekanalen tot klasse Va (beperkt) kunnen de havens in Twente beter benut worden, met name Hengelo (een top 10 haven). Hetzelfde geldt voor de haven van Tilburg (nu de grootste Klasse II haven van Nederland met o.a. containervervoer) na het opwaarderen van het Wilhelminakanaal van klasse II tot klasse IV. Hiervoor is een convenant tussen rijk en regio getekend.

Deze kansrijke ontwikkelingen voor binnenhavens in de regio's kunnen het nationaal netwerk van binnenhavens met faciliteiten voor vervoer van goederen over water versterken.

## 5.5 Voorwaarden en kansen voor behoud en versterking van de binnenvaart

De analyse van de huidige situatie, de geactualiseerde groeiscenario's en de inventarisatie van bestaande capaciteit en nieuwe plannen is voorgelegd aan de relevante partijen. Uit de analyse en de toets in deze vier regionale en een nationale sessie met marktpartijen, brancheorganisaties, lokale, regionale en nationale overheden en kennisinstellingen kwamen de volgende aanbevelingen naar voren:

### *Maak optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur van binnenhavens en vaarwegen*

- **Behoud openbare kades en natte kavels**  
De openbare kades en natte kavels aan het water mogen niet verdwijnen in gemeenten om plaats te maken voor andere functies (woning, recreatie) zonder alternatief te bieden voor watergebonden bedrijven.
- Bij voldoende vraag, **herstructureer bestaande natte terreinen.**
- Hanteer als regionale overheid selectiviteit bij zowel herstructurering van bestaande als bij aanleg van nieuwe natte terreinen: **juiste bedrijf op juiste plek!**
- Investeren in onderhoud en beheer van havens en vaarwegen door **gezamenlijk te baggeren en diepgang voor de schepen te optimaliseren.** De aanbeveling is dat Rijkswaterstaat hiervoor het initiatief neemt.

#### *Creëer ruimte voor nieuwe terminals en terreinen op strategische locaties*

- 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. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kan samen met het ministerie van Economische Zaken (in het kader van Pieken in de Delta) beleid maken gericht op huidige en nieuwe watergebonden bedrijventerreinen op strategische multimodaal ontsloten locaties.  
Investeer als regio en gemeenten alleen in nieuwe natte terreinen bij voldoende regionaal draagvlak en kansen voor publiek private samenwerking.
- **Creëer ruimte voor logistieke parken in de nabijheid van grootschalige multimodale terminals**. Logistieke en verladende bedrijven kiezen niet voor vervoer over water maar voor betrouwbare en kostenefficiënte verbindingen. Deze bedrijven hebben ruimte nodig voor vestiging en uitbreiding van logistieke activiteiten nabij multimodale terminals.
- **Streef naar een trimodale ontsluiting van terminals met nationale potentie** en behoud en benut de mogelijkheden voor de (toekomstige) aansluiting van de terminal op spoor. De terminals met binnenvaart, weg en spoorfaciliteiten kunnen een betrouwbare dienstverlening bieden aan verladende en logistieke bedrijven en hun klanten.
- 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. **Biedt terminals met een nationale hubfunctie de ruimte om door te groeien** in kades, terreinen voor de terminal en gebruikers. 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**.

#### *Verbeter de aandacht voor de kansen en behoeften van de binnenvaart op regionaal niveau:*

- **Binnenhavens meenemen in gebiedsagenda regio's: regievoering stimuleren**  
Bij de ontwikkeling van binnenhavens zijn de beleidsmakers van Economische zaken, Mobiliteit, Ruimtelijke ordening en Financiering betrokken, waarbij een verantwoordelijk regisseur voor het belang van de watergebonden bedrijven en het vervoer over water veelal ontbreekt. De binnenhavens dienen ook zonder quick win regulering (en rijksbijdrage) op de gemeentelijke en provinciale gebiedsagenda te blijven staan. Het rijk kan deze afstemming stimuleren door dit thema als verplicht onderdeel in de gebiedsagenda's op te laten nemen.
- Regio's en gemeenten kunnen het zicht op de capaciteit van de binnenhavens vergroten door een **behoefteraming op het niveau van natte kavels per regio** uit te voeren. Hierdoor wordt specifiek beleid op regionaal nivo mogelijk gericht op de opwaardering, herstructurering, of aanleg van natte terreinen. Tevens kan in de behoefteraming de organisatie van het te voeren beleid uitgewerkt worden.

*Creëer kansen voor ontwikkeling van binnenhavens door samenwerking*

- Een **regionale visie en aanpak voor de ontwikkeling van de binnenhavens** in de regio is belangrijk om te komen tot een zorgvuldige afweging van investeringen in ruimte aan water. De behoefte aan woningen, jachthavens en natte terreinen aan het water vraagt hierom Het regionaal ontwikkelen van een nieuwe grootschalig bedrijventerrein met aansluiting op de hoofdvaarwegen biedt voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijven ruimte voor groei van goederenvervoer via water. Voorbeeld hiervan is de publiek-private samenwerking bij de ontwikkeling van de Zuiderzeehaven in Kampen voor de regio Zwolle-Kampen.
- Om het groeipotentieel van de binnenhavens te realiseren is structureel contact nodig tussen de betrokken overheden (gemeenten, provincie/regio en Rijkswaterstaat) en marktpartijen (verladers en inland terminals) in de regio's. Een **structureel regionaal havenoverleg** tussen alle betrokken partijen in een regio draagt bij aan bewustwording en afstemming van kansen en knelpunten. Voorbeeld hiervan is het havenoverleg in Limburg en regio Twente.
- **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).
- De **operationele samenwerking** van vier **inland terminals** in Brabant Intermodal is een voorbeeld van het bieden van schaalvoordelen voor de verladers (betrouwbaarheid en kostenefficiënt) en rederijen (call size zeehavens) in het containervervoer via water.
- **Nieuwe logistieke concepten zijn nodig** om de bestaande capaciteit beter te benutten en meer vervoer per binnenvaart te realiseren. Concepten gericht op het bundelen van containerstromen van kleinere terminals kunnen bijdragen aan het efficiënter vervoeren van containers binnen het nationaal netwerk. Voorbeeld hiervan is Amsbarge, een containerschip met een kraan aan boord die de containers bij de bedrijven / terminals ophaalt en gebundeld vervoerd van en naar de zeehavens.
- Tenslotte is **samenwerking tussen de partijen in de zeehavens en de binnenhavens** belangrijk voor het versterken van het netwerk en bundelen van containerstromen. Voorbeeld van hiervan is de ontwikkeling van een containertransferium in Alblasterdam.



## 6 Conclusies en aanbevelingen

De ambities van het kabinet voor de binnenvaart en binnenhavens zijn het vergroten van het marktaandeel in de containermarkt en het behoud van marktaandeel in de bulksegmenten. De landelijke capaciteitsanalyse geeft inzicht in:

- de verwachte ontwikkeling van het bulkvervoer en containervervoer via water in 2020 en 2040;
- de capaciteit van de binnenhavens om de toekomstige vraag naar bulkvervoer en containervervoer via water op te vangen;
- één nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens;
- kansrijke regio's voor de ontwikkeling van binnenhavens.

### 6.1 Conclusies

De belangrijkste conclusies uit de Landelijke Capaciteitsanalyse binnenhavens zijn:

- De toekomstverwachting is dat voor de vraag naar **vervoer van bulkgoederen** per binnenvaart de komende jaren, na de huidige afname van het vervoer door de crisis, een lichte tot matige groei zal doormaken tot 2020. De lichte groei van het bulkvervoer wordt gedragen door nieuwe stromen voor de binnenvaart, zoals het vervoer van biomassa en biodiesel, afval, recycling, metaal en door zand- en grindvervoer in bepaalde regio's voor nieuwe infrastructuur.
- Voor de groei van het **vervoer van containers** per binnenvaart zijn de verwachtingen op basis van de scenario's en de visies van marktpartijen en overheden hoog. Er wordt een flinke groei van het binnenlands containervervoer verwacht tot 2020. Met name marktpartijen en overheden in Zuid- en West-Nederland geven aan ook na 2020 een sterke groei van containers te verwachten.
- 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, natte kavels, kades en infrastructuur behouden (en onderhouden) blijven en uitgeefbare terreinen selectief worden uitgegeven. Na 2020 zal alleen bij grote groei van het bulkvervoer nationaal meer behoefte aan natte kavels zijn voor watergebonden bedrijven terreinen. Dit beeld is bevestigd door de experts in de regionale sessies.
- De **containerterminals** in Nederland hebben naar verwachting **voldoende capaciteit** voor de opvang van het containervervoer per binnenvaart tot 2020. Dit komt mede door de uitgevoerde en geplande investeringen van bijna alle grote terminals in de uitbreiding van terrein en verlenging van de kade. Verdere groei na 2020 vergt doorgroei van de capaciteit van terminals, hoogfrequente en betrouwbare diensten, samenwerking tussen terminals en logistieke concepten gericht op bundeling van containers.

- Op basis van de netwerkanalyses binnenhavens en de verwachte marktvraag bestaat het **nationaal beeld voor het bulkvervoer** per binnenvaart uit: zeehavens met een (inter)nationale hubfunctie, multifunctionele binnenhavens en binnenhavens met een nationale, regionale of lokale functie.
- Het **nationaal beeld van containerterminals** zal zich in de toekomst kunnen ontwikkelen tot een netwerk van terminals met een internationale hubfunctie, een nationale trimodale functie, een containertransferiumfunctie, een nationale en regionale/ lokale overslag- en opslagfunctie.
- De capaciteit van de binnenhavens in Nederland wordt de komende jaren uitgebreid door de uitvoering van **68 quick win projecten** in de meeste grote binnenhavens (met een omvang van 200 miljoen Euro) en investeringen door marktpartijen in uitbreiding van kade, terrein en overslagfaciliteiten.
- De volgende **kansrijke regio's** kunnen de ontwikkeling van het nationaal netwerk van binnenhavens met faciliteiten voor vervoer van goederen over water versterken:
  - een (multifunctionele) binnenhaven in Flevoland (Almere, Lelystad);
  - een of meer binnenhavens/ terminals langs de Waal (Haaften, Druten, Tiel);
  - watergebonden bedrijven met binnenvaart van en naar Noord-Frankrijk aan het kanaal Gent – Terneuzen;
  - betere benutting van de havens in Twente en Tilburg door opwaardering van de vaarweg.
- Door meer **samenwerking** zijn er kansen voor ontwikkeling van binnenhavens. Deze samenwerking is op meerdere niveaus en bij meerdere partijen mogelijk en nodig:
  - Een regionale visie en aanpak voor de ontwikkeling van de binnenhavens
  - Een structureel regionaal havenoverleg tussen alle betrokken partijen in een regio
  - Gemeenten en regio's kunnen het beheer, onderhoud en exploitatie van havens professionaliseren. Bijvoorbeeld door samenwerking in een regionaal havenschap.
  - De operationele samenwerking tussen inland terminals kan schaalvoordelen bieden in het containervervoer via water voor de terminals en ook voor de verladere en rederijen
  - Met nieuwe logistieke concepten kan de bestaande capaciteit van terminals beter worden benut, containerstromen worden gebundeld en meer vervoer per binnenvaart worden gerealiseerd.
  - Tenslotte kan door samenwerking tussen de partijen in de zeehavens en de binnenhavens het netwerk versterken en containerstromen bundelen.

## 6.2 Aanbevelingen

Veel van bovenstaande kansen en acties dienen door de gemeenten en regionale overheden te worden uitgevoerd. Het moet in de regio gebeuren. 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 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**.
- **Mogelijke Quick win regeling derde tranche richten op regionale plannen voor natte terreinen**  
De investering van ruim €200 miljoen (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> 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 zonodig op aan. Maak een update van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse in 2015. Dan dienen alle quick wins uitgevoerd te zijn, zijn de gebiedsagenda's nader uitgewerkt en aangescherpt en is weer beter zicht op de verwachte ontwikkelingen na 2020.

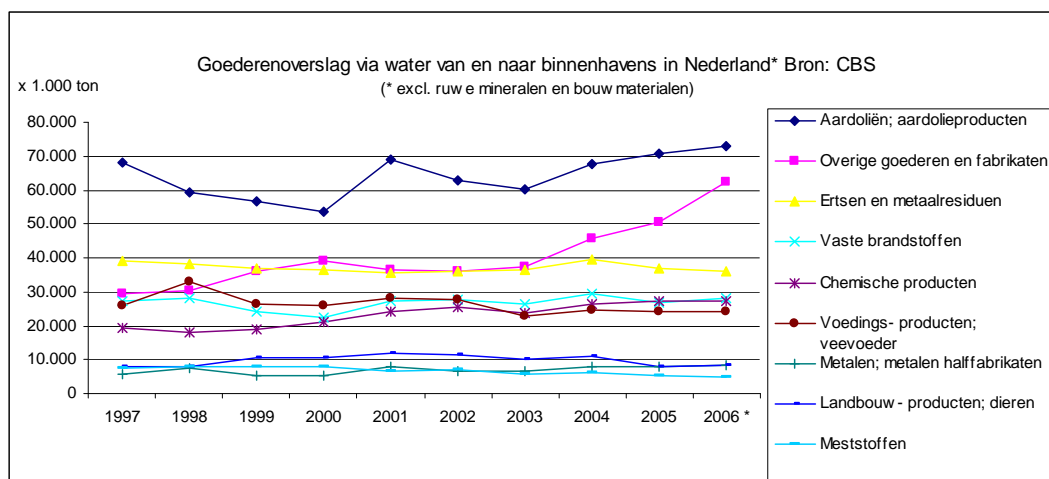


# Bijlagen



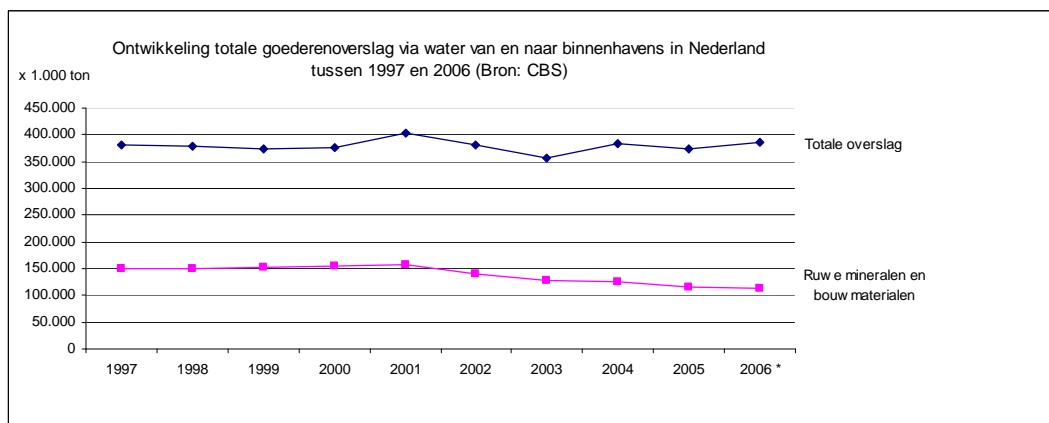
# Bijlage 1 Ontwikkeling goederenoverslag via water

Figuur b1.1 Ontwikkeling van goederenoverslag via water van en naar binnenhavens in Nederland, onderscheiden naar goederensoorten (NSTR) tussen 1997 en 2006



Bron: CBS

Figuur b1.2 Ontwikkeling van goederenoverslag via water van en naar binnenhavens in Nederland, onderscheiden naar totale overslag en overslag van ruwe mineralen en bouwmaterialen (NSTR 6) tussen 1997 en 2006

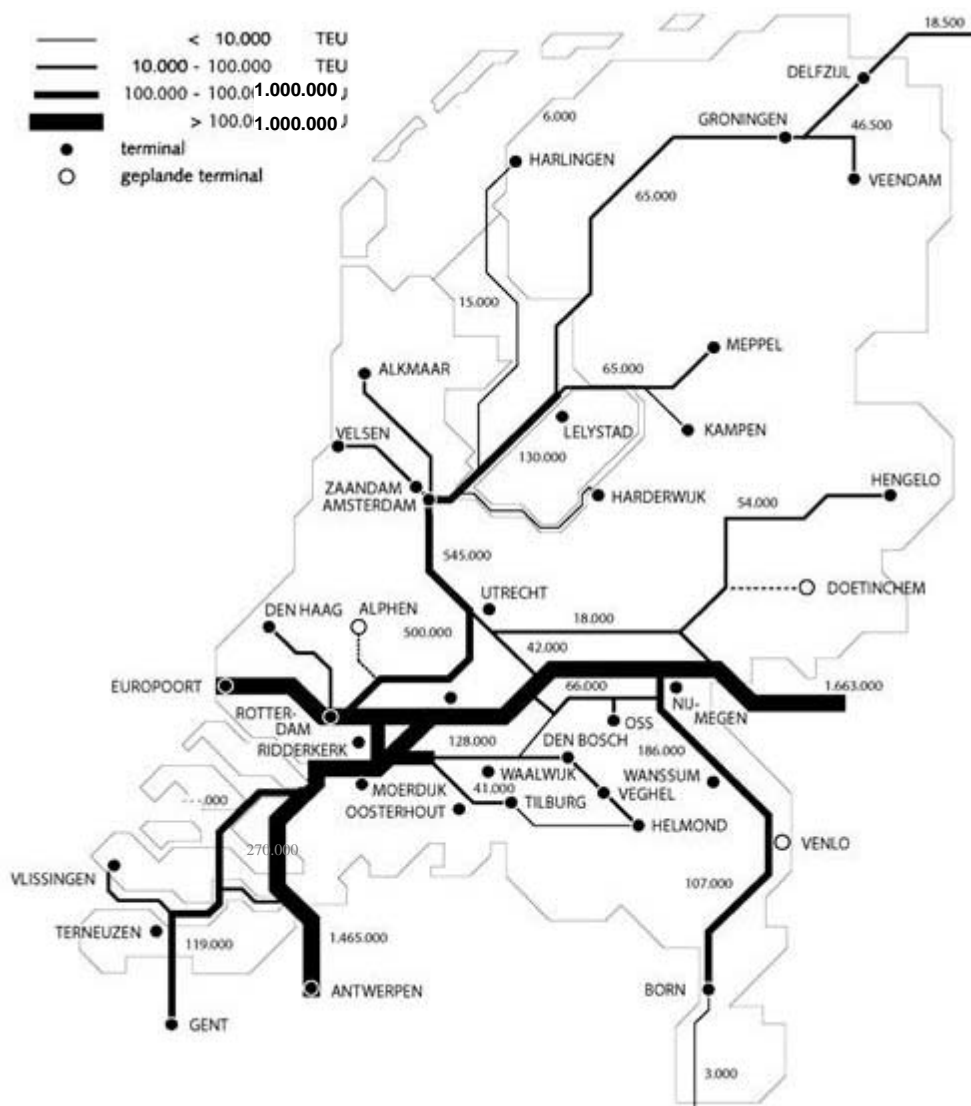


Bron: CBS



## Bijlage 2 Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren

Figuur b2.1 Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren in 2007

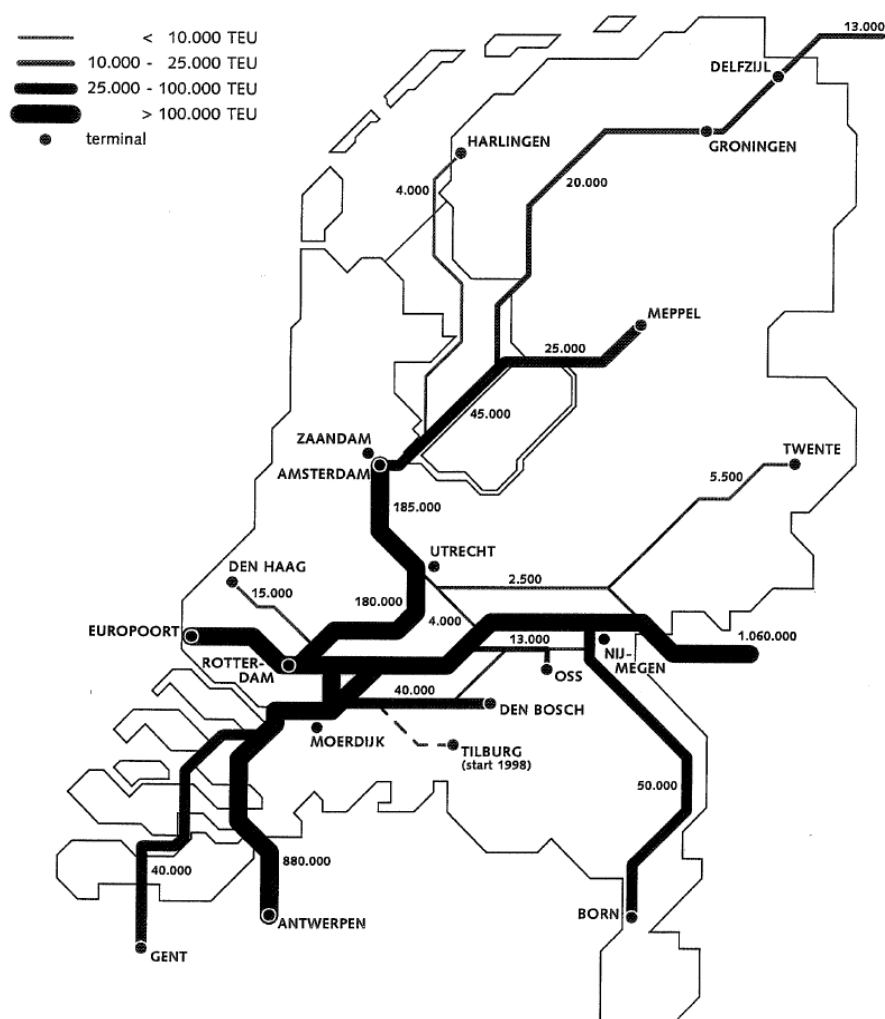


Bron: DVS

Tabel b2.1 Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren in 2007

Van	Naar	Nederland In TEU	Buitenland In TEU	Totaal In TEU
Nederland		816.000	800.000	1.615.000
Buitenland		781.000	798.000	1.579.000
<b>Totaal</b>		<b>1.597.000</b>	<b>1.598.000</b>	<b>3.194.000</b>

Figuur b2.2 Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren in 1997



Bron: DVS



## Bijlage 3 Prognoses vraag naar overslag per regio

Tabel b3.1 Overslag in 2006 en prognoses van de vraag naar binnenvaartoverslag van bulkgoederen (mln. ton).

Regio (COROP)	2006	2020 SE	2020 GE	2040 SE	2040 GE
Oost-Groningen	0,7	0,8	0,9	0,9	1,1
Delfzijl en omgeving	4,5	5,2	5,8	5,8	7,7
Overig Groningen	3,5	3,7	4,4	3,6	6,1
Noord-Friesland	4,7	5,4	6,0	5,7	8,0
Zuidwest-Friesland	2,6	2,7	3,2	3,1	4,2
Zuidoost-Friesland	1,1	1,0	1,1	1,0	1,4
Noord-Drenthe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Zuidoost-Drenthe	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Zuidwest-Drenthe	1,1	1,2	1,4	1,4	2,0
Noord-Overijssel	4,1	4,4	4,9	4,2	6,0
Zuidwest-Overijssel	0,8	0,8	0,9	0,8	1,1
Twente	5,1	6,2	6,8	6,7	8,5
Veluwe	2,9	3,0	3,7	3,3	5,4
Achterhoek	1,5	1,5	1,8	1,6	2,4
Arnhem/Nijmegen	8,5	9,7	11,7	10,2	17,6
Zuidwest-Gelderland	5,8	5,6	6,8	6,6	8,7
Utrecht	6,0	6,0	6,9	6,6	8,6
Kop van Noord-Holland	10,6	14,0	14,4	17,9	21,1
Alkmaar en omgeving	1,3	1,3	1,3	1,4	1,7
IJmond	9,4	8,8	9,7	8,3	11,3
Agglomeratie Haarlem	0,9	0,9	1,1	1,2	1,4
Zaanstreek	3,0	3,4	4,1	4,4	6,4
Groot-Amsterdam	46,4	47,5	56,7	52,2	69,7
Het Gooi en Vechtstreek	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9
Agglomeratie Leiden en Bollenstreek	1,2	1,0	1,2	1,2	1,4
Agglomeratie 's-Gravenhage	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2
Delft en Westland	0,5	0,5	0,6	0,5	0,7
Oost-Zuid-Holland	1,5	1,3	1,4	1,4	1,7
Groot-Rijnmond	149,8	159,6	177,9	161,1	220,5
Zuidoost-Zuid-Holland	8,1	8,3	9,3	9,3	11,8
Zeeuwsch-Vlaanderen	13,1	13,7	14,3	12,8	16,9
Overig Zeeland	13,4	15,4	15,7	12,0	18,4
West-Noord-Brabant	15,7	17,2	20,9	21,2	29,5
Midden-Noord-Brabant	2,1	2,1	2,6	2,2	3,4
Noordoost-Noord-Brabant	14,2	15,5	16,4	13,5	21,5
Zuidoost-Noord-Brabant	1,7	1,8	2,0	1,9	2,6
Noord-Limburg	4,7	3,4	5,0	4,6	6,4
Midden-Limburg	5,1	5,1	6,3	6,4	8,8
Zuid-Limburg	5,1	5,2	6,6	7,1	9,4
Flevoland	4,1	4,9	5,0	4,6	6,1

Tabel b3.2 Overslag in 2006 en prognoses van de vraag naar overslag van containers per binnenvaart (x 1000 TEU)

Regio (COROP)	2006	2020 SE	2020 GE	2040 SE	2040 GE
Oost-Groningen	5	7	11	13	26
Delfzijl en omgeving	11	15	23	26	49
Overig Groningen	23	28	44	37	90
Noord-Friesland	14	18	30	31	67
Zuidwest-Friesland	0	0	0	0	0
Zuidoost-Friesland	0	0	0	0	0
Noord-Drenthe	0	0	0	0	0
Zuidoost-Drenthe	0	8	11	14	24
Zuidwest-Drenthe	28	36	62	70	152
Noord-Overijssel	10	13	21	23	48
Zuidwest-Overijssel	0	0	0	0	0
Twente	49	65	109	118	252
Veluwe	10	13	15	18	19
Achterhoek	0	10	17	17	38
Arnhem/Nijmegen	79	101	160	145	314
Zuidwest-Gelderland	0	23	32	40	73
Utrecht	60	75	127	157	307
Kop van Noord-Holland	0	8	10	14	23
Alkmaar en omgeving	21	28	33	38	62
IJmond	38	48	77	89	172
Agglomeratie Haarlem	0	0	0	0	0
Zaanstreek	70	92	148	181	352
Groot-Amsterdam	77	91	156	162	338
Het Gooi en Vechtstreek	0	0	0	0	0
Agglomeratie Leiden en Bollenstreek	0	0	0	0	0
Agglomeratie 's-Gravenhage	0	0	0	0	0
Delft en Westland	0	0	0	0	0
Oost-Zuid-Holland	0	56	82	90	178
Groot-Rijnmond	760	1.015	1.621	1.887	3.760
Zuidoost-Zuid-Holland	2	150	200	220	367
Zeeuwsch-Vlaanderen	31	41	61	61	119
Overig Zeeland	14	358	571	478	1.083
West-Noord-Brabant	131	165	267	278	541
Midden-Noord-Brabant	75	91	167	198	403
Noordoost-Noord-Brabant	140	229	320	325	746
Zuidoost-Noord-Brabant	5	6	11	11	22
Noord-Limburg	70	74	157	180	362
Midden-Limburg	0	13	19	22	41
Zuid-Limburg	98	115	211	244	471
Flevoland	0	16	23	31	56



## Bijlage 4 Deelnemers bijeenkomsten LCA binnenhavens

Tabel b4.1 Deelnemers bijeenkomst LCA binnenhavens Zuid-Nederland

Organisatie	Naam
Wessem Port Services Group BV	Bob Joosten
OVET	Bram Peeters
gemeente Venray	Daan Vervoort
Koninklijke Schuttevaer	Gerard Valk en Meindert Pot
Projectbureau A2 Maastricht	Gerard Wijnands
gemeente Oosterhout	Hanneke Bruinsma
gemeente Oosterhout	Peter Loos
BCTN	Hans van Eijck
gemeente Waalwijk	Herman Bleekendaal
Gemeente Venlo	Ingrid Vermeer van Gils
Buck Consultants	Irene van Dongen
Provincie Noord-Brabant	Sjef de Wit
MCA Brabant	John Hondebrink
Oosterhout Container terminal	John van Horne
RWS Noord-Brabant	Mirjam Schouten
gemeente Weert	Mathieu Dolders
gemeente Tilburg	Mia Verhoef
ROC Haven Gennep	Paul de Wilde
gemeente Tilburg	Remmert Slagter
Provincie Limburg	Rina Engelen
gemeente Bergen op Zoom	Rob Scheffer
provincie Zeeland	Steven Meerburg
Zeeland Seaports	Tom Bogaert
Gemeente Veghel	Reinier Poos
De Hoop Bouwgrond Stoffen Terneuzen	Jan Elzinga
Inland Terminal Veghel	Michel van Dijk
EVO	Jeroen Bol
Ministerie Verkeer en Waterstaat	Herman Taal
Erasmus Universiteit	Bart Kuipers
ECORYS	Hanno Tillema
ECORYS	Arwen Korteweg

Tabel b4.2 Deelnemers bijeenkomst LCA binnenhavens Oost-Nederland

Organisatie	Naam
Regio Twente	Arno Timmerhuis
KSV Schuttevaer	Anne-Ruth Smink-Scheijgrond
Kamer van Koophandel provincie Gelderland	Auke ten Cate
provincie Overijssel	Ben Kraal
Combi Terminal Twente	Emile Hagoort
Van Uden Logistics	Gerco Linthorst
gemeente Hengelo	Floris Buné
Rijkswaterstaat	Kees van 't Hoff
Gemeente Zutphen	Nan Eelman
Gemeente Wageningen	Edgar Westerloo
gemeente Kampen	Marco van Burgstede
Rijkswaterstaat	Octaaf van Voorst
Rijkswaterstaat	Pieter Boukema
BCTN	Sjoerd van der Linden
Erasmus Universiteit Rotterdam	Willem van den Heuvel
Ministerie van V&W	Bart Kuipers
ECORYS	Herman Taal
ECORYS	Arwen Korteweg
	Hanno Tillema

Tabel b4.3 Deelnemers bijeenkomst LCA binnenhavens West-Nederland

Organisatie	Naam
RWS Utrecht	Annemieke van der Slikke
Van de Hoef Mobiliteitsmanagment	Henk van de Hoef
Rijkswaterstaat Utrecht	Jasper Groesz
Bestuur Regio Utrecht	Rudo Verhoef
Stadswerken Utrecht	Jaap de Jong
Havenbedrijf Rotterdam	Bert Luijendijk
Prov. Zuid-Holland	Gerard Vos
Rijkswaterstaat ZH	Otto Koedijk
Koninklijke Schuttevaer	Anne-Ruth Smink-Scheijgrond
interregion / Gemeente Katwijk	Michelle Iestra
gemeente Lelystad	Jeroen van Alphen
gemeente Lelystad	Paul Weber
gemeente Lelystad	Robert-Jan Moorman
Provincie Flevoland	Gert van Otterlo
Provincie Flevoland	Wim Kaljouw
Decisio	Jaap Broer
Decisio	Dorien Blikman
Herman Taal	Ministerie van V&W
Bart Kuipers	EUR (vz)
Hanno Tillema	ECORYS
Arwen Korteweg	ECORYS

Tabel b4.4 Deelnemers bijeenkomst LCA binnenhavens Noord-Nederland

Organisatie	Naam
Gemeente Achtkarspelen	Auke-Pieter van der Meulen
Gemeente Coevorden	L.A. Koster
Gemeente Leeuwarden	Jacob Jonker
Gemeente Smallingerland (Drachten)	mw. M. Tefi-Dontje
Gemeente Sneek	J. zwanenburg
Gemeente Zwolle	G. Nabers
Groningen Seaports	Henk Doeven
Harlingen Seaport	Jeroen van der Ende
Harlinger Overslag en Veembedrijf	Paul Rinsma
Kamer van Koophandel, Groningen	Bob van Zanten
MCS Drachten	Bernard van Reemst
MCS Meppel	Nutte Visser
Nautisch belang Harlingen	Auke Huizinga
Port of Amsterdam	Micha Hes
Port of Amsterdam	Randy Rantua
Provincie Drenthe	Bert Kroeze
Provincie Drenthe	Susan Runsink
Provincie Fryslan	Anne de Vries
Provincie Fryslan	Brigitte Feenstra
Provincie Fryslan	Doeke Haitsma
Provincie Fryslan	Gert Schouwstra
Provincie Groningen	A. van der Wal
Provincie Groningen	Peter van der Wal
Rijkswaterstaat Noord-Nederland	Frans de Gorter
Rijkswaterstaat Noord-Nederland	Willem Prins
Schuttevaer	Dhr. F. Bieze
Erasmus Universiteit Rotterdam	Bart Kuipers
Ministerie van V&W	Herman Taal
ECORYS	Ewout Bückmann
ECORYS	Mariska van der Gun

Tabel b4.5 Deelnemers landelijke bijeenkomst LCA binnenhavens Nederland

Naam	Organisatie
Rink-Jan Slotema	EVO
Jan Francke	KiM
Serge Kats	DVS
Wilco Volker	BVB
Ton Roos	NVB
Herman Taal	Ministerie van V&W
Bart Kuipers	EUR (vz)
Ewout Bückmann	ECORYS
Arwen Korteweg	ECORYS





# Bijlage 5 Streefbeelden netwerkanalyses binnenhavens per regio

## Streefbeelden regionale netwerkanalyse binnenhavens

De netwerkanalyses binnenhavens en vaarwegen die door de provincies en regio's zijn opgesteld, geven inzicht in het huidige en toekomstige netwerk van binnenhavens in de regio. Het streefbeeld biedt richting aan de ontwikkeling van de binnenhavens voor betrokken partijen in de regio. Provincie, regio en gemeenten werken samen met Rijkswaterstaat, bedrijfsleven en belangenorganisaties aan het behouden en versterken van de binnenhavens in de regio. De netwerkanalyses binnenhavens bieden provincie en gemeenten mogelijkheden voor een gezamenlijke aanpak van kansen en knelpunten. Dit kunnen maatregelen zijn op lokaal niveau gericht op het verbeteren van een openbare kade of gericht op de uitbreiding van een binnenhaventerrein met een regionale functie.

Voor het maken van een nationaal beeld worden kort per regio de belangrijkste ambities voor het netwerk van binnenhavens en vaarwegen beschreven.

### Netwerk van binnenhavens in Zuid-Nederland

De vestiging van grote industriële en logistieke bedrijven in Zuid-Nederland is de basis voor de belangrijke functie van de binnenhavens in de aan- en afvoer van goederen via het water. Tevens is meer dan de helft van alle containerterminals in Nederland in Zuid-Nederland te vinden, met name in Noord-Brabant. In totaal wordt ongeveer 75 miljoen ton bulkgoederen en ruim 500.000 TEU containers van en naar de binnenhavens vervoerd via water.

#### *Noord-Brabant*

Noord-Brabant heeft 15 binnenhavens met regionale bedrijventerreinen: Bergen op Zoom, Roosendaal, Moerdijk, Breda, Werkendam, Geertruidenberg, Oosterhout, Waalwijk, Tilburg, Den Bosch, Oss, Veghel, Helmond, Eindhoven, Cuijk.

De Brabantse ambitie en strategie zoals verwoord in de Netwerkanalyse vaarwegen en binnenhavens is meervoudig:

1. De Brabantse vaarwegen in 2020 op het gewenste kwaliteitsniveau brengen, zoals geformuleerd in de provinciale Visie Vaarwegen.  
Een belangrijke opgave is vooral de capaciteit van de Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal te verruimen tot klasse IV.

2. Het belang van binnenhavens binnen het infrastructuurnetwerk versterken.  
Overheden en marktpartijen in Noord-Brabant investeren samen in de binnenhavens en vaarwegen (zoals Zuid-Willemsvaart).
3. De terminals in Noord-Brabant waar mogelijk en gewenst verder ontwikkelen, gericht op een volledig Brabantdekkend netwerk.  
Bij o.a Bergen op Zoom, Roosendaal, Eindhoven, Cuijk en Tilburg zijn mogelijkheden voor ontwikkeling van terminals, naast uitbreidingsplannen van bestaande terminals.
4. Komen tot meer multimodaal ontsloten bedrijventerreinen gelegen aan vaarwegen en rondom binnenhavens.  
Voorbeeld is bedrijventerrein De Brand bij Den Bosch als gevolg van de omleiding.
5. Bevorderen van afstemming en samenwerking tussen gemeenten met een binnenhaven.  
Masterplan havens West-Brabant is een voorbeeld van een regionale samenwerking. De visie is een logisch vervolg op de Visie vaarwegen en sluit aan bij de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer.

### *Limburg*

De provincie Limburg heeft een actief (investerings)beleid gericht op het bevorderen van multimodaal vervoer waarbij samengewerkt wordt met gemeenten, Rijkswaterstaat, brancheorganisaties en bedrijven. De ontwikkeling van de binnenhavens speelt een belangrijke rol hierin en wordt in het provinciale havenoverleg met partijen tweejaarlijks besproken.

Bij het streefbeeld voor het havennetwerk zet de provincie in op trimodale terminals en faciliteert de volumegroei van de terminals binnen de knooppunten Noord-Limburg (Venlo en Wanssum) en Zuid-Limburg (Born en Stein). Deze moeten voldoende ruimte bieden voor een efficiënte clustering van bijbehorende bedrijven, de uitbouw van de terminalfunctie en zij moeten een optimale multimodale ontsluiting hebben. Daarnaast streeft Limburg naar een provinciedekkend netwerk van openbare Regionale Overslag Centra, waar Limburgse bedrijven gebruik kunnen maken van de overslag van bulk- en stukgoed en eventueel ook containers. In het streefbeeld zijn ROC's gevestigd in: Maastricht, Stein, Roermond, Wessum, Nederweert, Wanssum en Gennep.

Het streefbeeld voor de vaarwegen is gericht op het in 2020 bevaarbaar (7 x 24 uur) zijn van de Maasroute voor klasse Vb schepen, met een diepgang van 3,5 m. Voor het traject Weurt-Born is de Maasroute bevaarbaar voor vierlaagscontainervaart en voor het traject Born-Ternaaien bevaarbaar voor drielaagscontainervaart. De Midden-Limburgse kanalen dienen zo optimaal mogelijk benut te worden binnen de randvoorwaarden van de dimensionering van de kanalen (klasse II en diepgang 1,90 m).

De provincie streeft naar voldoende ruimte voor havens. In de regio's Noord-Limburg en Zuid-Limburg is echter geen of nauwelijks haventerrein meer uitgeefbaar. Alleen in Midden-Limburg zijn in de haven van Roermond en in Zevenellen nog uitgeefbare haventerreinen. In lijn met het provinciale beleid voor bedrijventerreinen wordt in eerste instantie gekeken naar de mogelijkheden voor intensiever ruimtegebruik. In tweede instantie wordt gekeken naar herstructureringsmogelijkheden (bij ROC's). Als laatste stap

is pas uitbreiding van havengebieden of aanleg van nieuwe havengebieden een mogelijkheid.

Met de havenuitbreidingen in Wanssum en Born voor containers en de nieuwe terminal in Venlo heeft Limburg voor de toekomst voldoende capaciteit voor de groeiende vraag naar containeroverslag. Voor de ontwikkeling van nieuwe havengebieden zijn plannen nabij Maasbracht (Clauscentrale) en Zevenellen.

### *Zeeland*

Zeeland heeft door de eilandenstructuur een fijnmazig netwerk van vaarwegen en binnenhavens voor de beroepsvaart en de recreatievaart. De binnenhavens van Goes, Bruinisse, Zierikzee, Kamperland, Borsele, Kats, Sint Philipsland, Middelburg, Vlissingen, Schore, Wemeldinge, Breskens, Walsoorden, Terneuzen, Axelse Sassing, Sluiskil en Sas van Gent zijn voor de overslag van goederen via water belangrijk voor bedrijven in Zeeland. De belangrijkste binnenhavens in Zeeland zijn de zeehavens Vlissingen en Terneuzen met bijna 20 miljoen ton vervoer via de binnenvaart.

Zeeland wil de huidige laad- en loskades zoveel mogelijk behouden, waar mogelijk opwaarderen en multifunctioneel gebruiken om in de toekomst ook goederen via water van en naar de steden te kunnen vervoeren.

De initiatieven voor containerterminals in Vlissingen zijn vooral succesvol met vervoer via de binnenvaart en goede binnenvaartfaciliteiten zoals overslagvoorzieningen, wacht- en ligplaatsen. De nieuwe Seine-Schelde verbinding biedt kansen voor de ontwikkeling van terreinen in Terneuzen en de Kanaalzone voor watergebonden bedrijven voor vervoer via het water van en naar Frankrijk.

De Westerschelde is de toegangspoort voor de zeehavens van Vlissingen en Terneuzen via zee. De Schelde-Rijn verbinding, het Kanaal door Zuid-Beveland en Kanaal Gent-Terneuzen zijn de hoofdtransportassen voor de binnenvaart voor de Zeeuwse havens en Gent en voor de mainports Antwerpen en Rotterdam. Belangrijke prioriteit is het aanpakken van de capaciteitsknelpunten van de sluisen Kreekrak, Krammer en Terneuzen op (doorgaande) hoofdvaarwegen in het Rijn-Schelde Delta gebied via uitbreiding capaciteit sluisen en dynamisch verkeersmanagement.

### *Netwerk van binnenhavens in West-Nederland*

De zeehavens van Rotterdam en Amsterdam en ook langs het Noordzeekanaalgebied en in de Drechtsteden zijn de basis voor het internationale en nationale vervoer via water van en naar de binnenhavens in Nederland en Europa. In totaal wordt ongeveer 230 miljoen ton goederen van en naar de binnenhavens in West-Nederland vervoerd waarvan ruim 35 miljoen ton exclusief via de zeehavens Rotterdam en Amsterdam.

### *Zuid-Holland*

De provincie Zuid-Holland heeft in 2006 een beleidsnota Vaarwegen uitgebracht, met een uitgebreid overzicht van de situatie op de provinciale vaarwegen. De netwerkanalyse vaarwegen Zuidvleugel en binnenhavenstrategie is een vervolgstap in het beleid gericht

op de ontwikkeling van havens en natte bedrijventerreinen. De provincie zet in op de verdere ontwikkeling van de binnenvaart op de corridors op de hoofdvaarwegen naar Duitsland, Antwerpen en Amsterdam (van en naar vooral Rotterdam) en de verbindingen en havens die voor het regionale vervoer over water van belang en kansrijk zijn. Dit zijn:

- de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam over de Schie  
Door de bochtafsnijding in de Schie is een schaalvergroting van de binnenvaartschepen mogelijk. De Schie biedt een alternatief voor omvangrijke goederenstromen zoals het huisvuil uit Den Haag voor de overbelaste A13.
- de A4 over het water (ondermeer de Hollandse IJssel en de Gouwe en de Oude Rijn)  
Door de komst van de nieuwe containerterminal in Alphen aan den Rijn en de mogelijke komst van een tweede kolk in de Julianasluis heeft deze A4 corridor over water een potentie voor de groei van de binnenvaart.
- de Drechtsteden en de Stadsregio Rotterdam  
De regio's beschikken over veel natte bedrijventerreinen en overslaglocaties en een omvangrijke sector aan ondersteunende bedrijvigheid. De komst van een nieuw containertransferium in Alblasterdam draagt bij aan het ontlasten van de A15 bij Rotterdam. De terminals in Gorinchem en Ridderkerk behouden de eigen functie.

Om te voorkomen dat watergebonden terreinen en kades verdwijnen kiezen de regionale overheden voor een "stand still" principe ten aanzien van het totaal aan natte bedrijvigheid en overslaglocaties. Sluiting van een nat bedrijventerrein of overslaglocatie blijft mogelijk, maar er zal in de betreffende regio gezocht worden naar alternatieven. De provincie investeert in de verbetering van de provinciale vaarwegen en onderzoekt mogelijkheden voor verbetering van de binnenhavens. De regionale overheden zullen per corridor concrete voorstellen ontwikkelen voor de realisering van nieuwe en het behoud van bestaande overslaglocaties.

### *Noord-Holland*

De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid netwerk van vaarwegen en is wat betreft binnenvaartoverslag de tweede provincie van Nederland. Het streefbeeld hierbij is:

- een optimale *snelheid, betrouwbaarheid en bevaarbaarheid* van de belangrijke vaarwegen – de zogeheten ‘slagaders’ – door te zorgen voor goed beheer en onderhoud en door invoering van verkeersmanagement;
- voldoende *ruimte* (waarbij rekening wordt gehouden met milieunormen) in binnenhavens voor overslag en andere activiteiten waarvoor vestiging aan of nabij water een vereiste is. De focus ligt hier met name op het containervervoer;
- een goede *bereikbaarheid*, zowel over het water als per weg en waar mogelijk per spoor, van de binnenhavens;
- vergroting van de *duurzaamheid en innovatie* in de binnenvaart;
- meewerken aan *projectinitiatieven* van de markt die bijdragen aan de doelstellingen.

Voor het bereiken van het streefbeeld van binnenhavens en vaarwegen wordt ingezet op:

- Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied  
Met name een sterke doorgroei van het containertransport. Plannen: verdiepen van de Zaan, realisatie containerterminal Zeehaven IJmuiden, uitbreiding overslagmogelijkheden Zaanstad (Hoogtij) en Amsterdam Madagascarhaven.

- ‘Corridor’ Noordhollandsch Kanaal – de Zaan  
Stimuleren van vervoer van huisvuil, containers, offshoreproducten en bouwgrondstoffen. Locaties: Texel, Den Helder/Anna Paulowna, Schagen, Alkmaar, Zaanstad.
- West-Friesland  
Plannen terminals in Hoorn en Enkhuizen, ROC in Oude Zeug, Krabbersplaat Enkhuizen.
- Binnenvaartterminal Schiphol aan de Ringvaart-Oost. Haarlemmermeer.
- Bedrijventerrein Noord in Weesp aansluiten op het Amsterdam-Rijnkanaal.

Totaal zijn 24 projecten geïnventariseerd die een bijdrage kunnen leveren aan het bereiken van de doelen van de Netwerkstrategie. De Netwerkstrategie heeft veel raakvlakken met het programma *Water als Economische Drager (WED)*. De Netwerkstrategie fungeert als kader voor het WED-programma 2008-2011.

### *Utrecht*

In de provincie Utrecht zijn aan het (hoofd)vaarwegennet een aantal binnenhavens gelegen die kansrijk zijn en waarvoor projecten kunnen worden gestart:

- Utrecht: Lage Weide (Amsterdam Rijnkanaal)
- Nieuwegein: 't Klooster (Lekkanaal/ARK)
- Amersfoort/Eemnes/Baarn (Eem)
- Wijk bij Duurstede (ARK/Lek/Nederrijn)
- Rhenen/Wageningen (Nederrijn)
- De Ronde Venen (Amstel)
- Vianen (Lek)

De binnenhaven van Utrecht is een van de grootste van Nederland met de vestiging van vele watergebonden bedrijven en een containerterminal. Het bestaande bedrijventerrein Lage Weide in Utrecht en het te ontwikkelen terrein 't Klooster hebben een strategische ligging langs het Amsterdam-Rijnkanaal met goede verbinding naar Amsterdam en Rotterdam/Antwerpen. De aansluiting op het wegennet is goed en Lage Weide beschikt over een spooraansluiting. Op het terrein Lage Weide is geen ruimte voor uitbreiding van watergebonden terreinen. De provincie geeft de voorkeur aan het in samenhang ontwikkelen van Lage Weide en 't Klooster.

Het ‘Blue Port’-beleid is reeds verankerd in het Provinciale Waterplan 2010-2015 en het SMPU+. In de structuurvisie wordt reeds op hoofdlijnen het Blue Port beleid aangegeven.

### *Flevoland*

De beleidsvisie van de provincie Flevoland met betrekking tot vaarwegen staat beschreven in het Omgevingsplan en de Nota Mobiliteit Flevoland (beide vastgesteld in 2006). De bedrijven in Flevoland maken weinig gebruik van de provinciale vaarwegen voor het vervoer van goederen. De provincie ligt aan de scheepvaartroute Amsterdam – Lelystad – Lemmer – Delfzijl en behoort tot het hoofdvaarwegennet. De vaarroute voldoet aan de eisen van CEMT-klasse IV of V en is geschikt voor tenminste 3-laags containervaart.

De provincie Flevoland zet in op:

- BEHOUDEN van de huidige kwaliteit en kwantiteit van vaarwegen;
- BENUTTEN van de bestaande mogelijkheden van vaarwegen;
- BOUWEN van infrastructuur en knooppunten voor overslag.

Multimodale overslagcentra in Flevoland zijn het meest kansrijk bij:

- Lelystad (Flevokust)
- Almere (de locatie Stichtsekanal lijkt voor Almere de enig overgebleven mogelijkheid)

Vooraf de locatie bij Lelystad is interessant, omdat hier met de komst van de Hanzelijn ook een spoorontsluiting kan komen. Initiatieven van partijen om multimodale overslagcentra op deze locaties te ontwikkelen, worden ondersteund. Daarnaast kunnen ook de bestaande overslagcentra in Harderwijk en Kampen een rol spelen in de aan- en afvoer van goederen naar en van Flevoland. De gemeenten Urk overweegt het aanleggen van een tweede haven. Zeewolde wil bij de ontwikkeling van Trekkersveld III een laad- en loskade realiseren.

### Netwerk van binnenhavens in Oost-Nederland

De grootschalige bedrijventerreinen langs de hoofdvaarwegen in de provincies Gelderland en Overijssel bieden vestigingsplaatsen voor industriële en logistieke bedrijven in Oost-Nederland. Deze watergebonden bedrijven zijn belangrijk voor de regionale economie en werkgelegenheid. De binnenhavens hebben een functie voor de bereikbaarheid van deze economische kerngebieden via het water. In totaal wordt ongeveer 30 miljoen ton bulkgoederen en ruim 200.000 TEU containers van en naar de binnenhavens vervoerd via water. De provincies Overijssel en Gelderland hebben gezamenlijk een netwerkanalyse binnenhavens opgesteld. Ook Regio Twente en Stadsregio Arnhem Nijmegen hebben een netwerkanalyse binnenhavens opgesteld.

#### *Gelderland*

De provincie heeft in de strategische visie Goederenvervoer de ambities voor multimodaal vervoer aangegeven waaronder het stimuleren en investeren in vervoer over water. In de netwerkanalyse binnenhavens is het streefbeeld gebaseerd op de ambities vanuit het provinciaal beleid (Trekkraft Gelderland, Structuurvisie Bedrijventerreinen en Ruimte voor de Rivier) en de ambities van gemeenten en regio's. De volgende ambities zijn geformuleerd:

1. Het behouden en waar mogelijk versterken / herstructureren van de binnenhavens in Gelderland (in relatie tot netwerk Oost-Nederland), samen met overheden en bedrijven.
2. De binnenhavens in Gelderland worden beschouwd als één netwerk en zijn onderdeel van het netwerk in Oost-Nederland en het nationale binnenhavennetwerk.
3. De binnenhaven van Nijmegen (stadsregio Arnhem Nijmegen) is het logistieke knooppunt van Gelderland met faciliteiten voor containers, bulk- en stukgoed.
4. De ontwikkeling van de binnenhavens in Gelderland wordt regionaal en provincieoverstijgend afgestemd, waarbij gestreefd wordt naar:
  - Uitbreiding van havenactiviteiten in Wageningen (Rijnhaven) voor WERV regio

- Behouden en versterken van haven Zutphen (Containerterminal De Mars) en Lochem in samenhang met Deventer (Stedendriehoek)
  - Ontwikkeling van de haven van Doetinchem (Achterhoek).
  - Behoud van het netwerk van binnenhavens in Rivierenland (beroeps en recreatievaart). Kansen voor de ontwikkeling van een regionaal terrein voor nieuwe watergebonden bedrijvigheid in Medel in Tiel, Drutensche Waarden in Druten en Haaften.
  - Behoud en uitbreiding van havens in Harderwijk (Lorentzhaven) en Nijkerk langs de Randmeren.
5. De bereikbaarheid van havens en overslagvoorzieningen is voor de toekomst gewaarborgd via water en weg en waar mogelijk verbeterd.
  6. De binnenhavens hebben voldoende openbare overslagvoorzieningen en kadefaciliteiten
  7. De ontwikkeling van de havens voor watergebonden bedrijvigheid, woningbouw en recreatie vindt in samenhang binnen de regio plaats.

In Gelderland wordt de (binnen)havengebonden bedrijvigheid gestimuleerd door behoud en uitbreiding van natte bedrijventerreinen en zoeken van ruimte voor nieuwe kansrijke natte activiteiten. De regio kampt met een tekort aan natte kavels vooral langs de Waal en de Maas. De regio Nijmegen en Arnhem biedt kansen voor de revitalisering en ontwikkeling van de Arnhemse natte bedrijventerreinen Kleefse Waard en Koningspleij en de Nijmeegse West- en Noord-Oost kanaalhavens.

### *Overijssel*

De economische ontwikkeling in Overijssel concentreert zich primair op de drie stedelijke netwerken: Twente, Stedendriehoek (met Deventer) en Zwolle-Kampen. Naast concentratie in deze netwerken kiest de provincie voor een doorontwikkeling van de kernen met een streekfunctie Hardenberg en Steenwijk. Het vervoer van goederen in Overijssel vereist een goede bereikbaarheid via water, weg en spoor van en naar de economische kerngebieden en voldoende (ruimtelijke) capaciteit voor overslag en opslag van goederen door de bedrijven. Elf gemeenten in Overijssel beschikken over veertien binnenhavens die door bedrijven gebruikt worden voor vervoer over water.

Om het streefbeeld voor binnenhavens op te zetten, zijn door de regio ambities geformuleerd ten aanzien van binnenhavens:

- De bestaande binnenhavenactiviteiten worden behouden en waar mogelijk uitgebreid.
- De binnenhavens in Overijssel worden beschouwd als één netwerk en zijn onderdeel van het netwerk in Oost-Nederland en het nationale binnenhavennetwerk:
- Verder ontwikkelen van Kampen als logistiek knooppunt voor regionaal en nationaal netwerk (Zwolle-Kampen), mogelijk in samenhang met Meppel
- Verder ontwikkelen van Deventer (in samenhang met Zutphen) als overslagpunt voor de Stedendriehoek
- Stimuleren lokale ontwikkeling van Hardenberg in samenhang met Coevorden
- Stimuleren lokale ontwikkeling van Hasselt, Zwartsluis en Genemuiden met mogelijk regionale watergebonden bedrijvigheid
- Behoud van de binnenhaven van Steenwijk voor Noord-Overijssel

- De nieuwe watergebonden bedrijven voldoende ruimte bieden. Grote bedrijven faciliteren in de Zuiderzeehaven in Kampen. Containeractiviteiten, -bedrijvigheid en -faciliteiten concentreren in Kampen.
- De huidige watergebonden bedrijven ruimte bieden via herstructurering van terreinen. Duurzame versterking van de havengebieden Kampen, Zwolle, Deventer voor werken en wonen.
- Verbeteren van de interne ontsluiting via de weg in Kampen, Zwolle en Deventer.

Voor de verdere ontwikkeling van de Zuiderzeehaven in Kampen is verdieping van de vaargeulen in het IJsselmeer/ Ketelmeer en de verbinding via de Lorentzsluizen bij Kornwerderzand belangrijk zodat op termijn grotere kustvaartschepen (> 3000 ton) goederen kunnen vervoeren van en naar Kampen, onder andere bestemd voor het achterland. Voor de haven van Hardenberg (en Coevorden) is opwaardering van kanaal Almelo-De Haandrik voor schepen tot 1000 ton gewenst.

Regio Twente streeft naar meer vervoer over water via de binnenhavens. De Twentekanalen, inclusief de zijtak naar Almelo, vormen de hoofdvaarweg die de regio aansluit op het hoofdvaarwegennet van Nederland. De Twentekanalen ontsluiten vanaf Zutphen (via Sluis Eefde) de binnenhavens van Markelo, Goor, Delden, Hengelo, Enschede en Almelo. Het streefbeeld van de binnenhavens en vaarwegen in Twente wordt bepaald door de mate waarin de haven bereikbaar is, de capaciteit voor de haven in termen van ruimte en inbedding in de omgeving.

De partijen in de regio Twente kiezen voor een betere benutting van de ruimte in de binnenhavens door:

- nieuwe watergebonden bedrijven ruimte te bieden via XL Businesspark Twente;
- huidige watergebonden bedrijven ruimte te bieden via herstructurering van terreinen;
- containeractiviteiten, -bedrijvigheid en -faciliteiten te concentreren in Hengelo (CTT);
- huidige en nieuwe watergebonden bedrijven geluidruimte te bieden voor activiteiten;
- watergebonden bedrijvigheid, woningbouw en recreatie in samenhang te ontwikkelen.

De partijen in de regio Twente kiezen voor een betere bereikbaarheid van de binnenhavens door:

- Twentekanalen (incl. zijtak Almelo) toegankelijk te maken voor Klasse Va schepen;
- Kanaal Almelo-De Haandrik toegankelijk te maken voor Klasse III schepen (1000 ton);
- in elke gemeentekern (binnenhaven) een openbare kade-faciliteit te behouden;
- het waarborgen van de bereikbaarheid van binnenhavens via de weg en het water;
- het behouden van de trimodale ontsluiting van natte terreinen in Almelo en Hengelo.

### Netwerk van binnenhavens in Noord-Nederland

De grootschalige bedrijventerreinen in de zeehavens van Delfzijl en Harlingen en de vaarwegcorridor Lemmer-Delfzijl bieden vestigingsplaatsen voor industriële en logistieke bedrijven in Noord-Nederland. Tevens is Meppel de binnenhaven van Drenthe met



vestiging van watergebonden bedrijven en met containerfaciliteiten. In totaal wordt ongeveer 20 miljoen ton bulkgoederen en ongeveer 100.000 TEU containers van en naar de binnenhavens vervoerd via water. De provincies Groningen en Fryslân hebben gezamenlijk een netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen opgesteld.

### *Fryslân en Groningen*

De belangrijkste bedrijventerreinen en binnenhavens in Fryslân zijn gelegen langs de (transport)assen Leeuwarden-Harlingen (Westergo-zone) en Sneek-Heerenveen-Drachten (A7-zone) en in Lemmer. In Groningen is stuwende bedrijvigheid geconcentreerd op bedrijventerreinen in de economische kernzones: Leek-Groningen-Assen-Hoogezand-Veendam-Winschoten langs de snelwegen A7 en A28 én bij de haventerreinen van Delfzijl en de Eemshaven.

Voor de provincie Fryslân is het streven de bereikbaarheid van de binnenhavens te verbeteren via met name het verdiepen en opwaarderen van de (hoofd- en provinciale) vaarwegen. Het betreft o.a.:

- aanpak knelpunten Prinses Margrietkanaal;
- mogelijke opwaardering Van Harinxmakanaal (CEMT IV of Va);
- opwaardering vaargeul Kornwerderzand – Harlingen via de Boontjes;
- aanpak Lorenzsluizen, Kornwerderzand;
- mogelijke opwaardering vaarweg naar Drachten (CEMT Va).

De provincie Groningen werkt aan het vervangen van bruggen over het Van Starckenborghkanaal en in de stad Groningen. Het A.G.Wildervanckkanaal en het Winschoterdiep zullen worden gebaggerd om ze naar klasse IV te brengen. Tevens wordt de capaciteit van de zeesluis in Delfzijl als knelpunt gezien.

Momenteel wordt actief gewerkt aan herstructurering van bestaande terreinen aan diep vaarwater (Oosterhorn en Winschoterdiep/Eemskanaal). Daarnaast zijn er kansen voor verbetering van de natte ontsluiting van meerdere terreinen. De volgende terreinen zijn het meest kansrijk:

- Westpoort (Groningen);
- Oosterhornhaven (Delfzijl);
- Oudehaske (Heerenveen);
- De Haven (Drachten).

De provincies hebben een lijst met achtendertig knelpunten geïdentificeerd die op korte en lange termijn kunnen worden aangepakt om de bereikbaarheid van de binnenhavens in Fryslân en Groningen te verbeteren.

### *Drenthe*

Het goederenvervoer over water is een belangrijke schakel in het multimodale transport in Drenthe. De hoofdvaarweg Meppel - Ramspol en de vaarweg Almelo – Coevorden zijn van belang voor de economische ontwikkeling van Drenthe. Meppel en Coevorden zijn de multimodale knooppunten (water, weg, spoor), waarbij de haven van Meppel bereikbaar is voor klasse Va schepen en Coevorden voor klasse II schepen. De aanpassing in de komende jaren van de Meppelderdiepkeersluis in Zwartsluis tot klasse Va schutsluis betekent dat de bereikbaarheid van de haven van Meppel verbetert.

De haven van Coevorden is geschikt voor 1000 tons schepen maar bereikbaar voor 600 tons schepen. Via het water vindt nu geen overslag van goederen plaats; de Euroterminal Coevorden nabij de haven biedt spoordiensten voor containervervoer en bulkvervoer.

De provincie streeft naar:

- Planstudie opwaarderen hoofdvaarweg IJsselmeer-Meppel naar volledig klasse V;
- Optimalisatie capaciteit vaarweg Almelo-Coevorden (van 600 ton naar ca. 1000 ton).

De havens van Emmen, Hoogeveen en Assen liggen aan klasse II vaarwegen en worden beperkt gebruikt door bedrijven die aan het water gevestigd zijn. Het verbeteren van de diepgang van de vaarwegen en havens heeft prioriteit voor de provincie om de beladingsgraad van de schepen optimaal te kunnen benutten.

De plannen van de provincie Overijssel om het kanaal Almelo-De Haandrik in 2014 bereikbaar te maken voor 700 tons schepen en ontheffing te verlenen voor containervaart met koppelverbanden biedt kansen voor de haven van Coevorden. Drenthe heeft in Meppel op het nieuwe natte terrein Oevers C (Sethaven) en in Coevorden (Europark) ruimte voor watergebonden terreinen. De provincie heeft een lijst met zeventien knelpunten geïdentificeerd die op korte en lange termijn kunnen worden aangepakt om de bereikbaarheid van de binnenhavens in Drenthe te verbeteren.

## Bijlage 6 Quick win projecten binnenhavens

### *Quick wins eerste tranche*

Provincie / regio	Aanvrager	Omschrijving quick win project	Investeringskosten minus opbrengsten	Aangevraagde subsidie
Zuid-Holland	Middelharnis	Revitalisering binnenhaven Goeree-Overflakkee	1.559.874	779.937
	Provincie Zuid-Holland	Bochtafsnijding Schie	3.550.000	1.775.000
Noord-Holland	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord	Aanleg haven terrein RHB Anna Paulowna	3.400.000	1.495.552
	Gemeente Texel, ONHN en private partijen	Haven 't Horntje Texel	5.426.735	2.713.368
Friesland	Smallingerland	Uitdiepen van haven	610.000	305.000
	Smallingerland	Toegang Eastersanding	494.000	247.000
	Smallingerland	Uitbreiding havenvoorzieningen De Lier	180.000	90.000
	Smallingerland	Realisatie ontsluiting Tussendiepten	152.000	76.000
	Oudehaske Heerenveen	Aanleg kade + toegangsweg OMRIN	2.065.000	1.032.500
Regio Twente	Enschede	Ontwikkeling nieuwe natte kavels in Enschede	4.360.000	1.100.000
	Enschede	Uitbreiding en verbetering natte infrastructuur fysiek: kades	2.200.000	845.000
	Hof van Twente	Verlenging kade Markelo (+ herstructurering bedrijventerrein)	1.400.000	600.000
	Provincie Overijssel	Uitbreiding Container Terminal Hengelo (kade en terrein)	3.200.000	1.350.000
Stadsregio Arnhem Nijmegen	Nijmegen	Verplaatsing en uitbreiding BCTN	7.000.000	2.000.000

Provincie / regio	Aanvrager	Omschrijving quick win project	Investeringskosten minus opbrengsten	Aangevraagde subsidie
Gelderland	Wageningen	Rijnhaven: Aanpassen en verbeteren wachtplaats + zuidoever	3.178.000	1.114.000
	Wageningen	Rijnhaven: Aanleg damwand/overslagkade noordoever	2.184.000	1.092.000
	Wageningen	Rijnhaven: Aanleg damwand/overslagkade Pabstsendam	1.900.000	950.000
Overijssel	Zwolle	Vernieuwen kade/loswal Margriethaven	1.600.000	800.000
	Zwolle	Verdiepen vaarwater havens Zwolle	800.000	400.000
	Zwolle	Kadeverbetering locatie Achmea	200.000	100.000
Drenthe	Coevorden	Verbeteren diepgang Coevorden-Vechtkanaal	1.300.000	711.350
Noord-Brabant	Veghel	Baggerwerkzaamheden industriehaven Sligro oever	1.379.479	689.687
	Oss	Nieuwe wachtplaatsen en verlengen remmingswerken bij te vernieuwen Brug	1.042.000	519.000
	Bergen op Zoom	Aanpassen gemeentekade en verharding opslagterrein	3.043.000	1.371.317
Limburg	Echt-Susteren	Opknappen loskade en kadeterrein	255.836	84.073
	Maasgouw	Baggeren invaart Mauritshaven	378.700	189.350
	Maastricht	Aanleg nieuwe kades en baggeren (wegwerken onderhoud)	6.250.000	2.239.145
	Venray	Uitdiepen haven en aanpassen haven	1.687.800	843.900
	Roermond	Verdieping haven	818.500	313.500
	Stein	Verdieping	450.000	225.000
	Stein	Aanleg geluidsschermen voor groei havenactiviteit	217.000	108.500
	Venlo	Verdieping	776.000	388.000
Groningen	Groningen	Het optimaliseren v.d. afstandsbediening Westerbroeksterbrug	214.681	107.341
		<b>Totaal quick win 1</b>	<b>63.272.605</b>	<b>26.655.520</b>

*Quick wins tweede tranche*

Provincie / regio	Aanvrager	Omschrijving quick win project	Investeringskosten minus opbrengsten	Aangevraagde subsidie
Zuid-Holland	ROC Gorinchem-Avelingen Oost	Realiseren nieuwe watergebonden kavel en ontsluiting bedrijventerrein Avelingen Oost	2.896.409	1.979.214
	Provincie Zuid-Holland	Revitalering provinciale laad- en loswal te Hazerswoude-Oude Rijn	243.028	121.514
	Gemeente Zwijndrecht	Upgrading van de Uilenkade - Groote Lindt	4.487.538	2.076.000
	Provincie Zuid-Holland	Revitalisering van provinciale laad- en loswal te Leiderdorp -De Zijl	87.127	47.229
Noord-Holland	Gemeente Zaanstad	Verdieping van de Zaan	6.149.000	3.074.500
	Gemeente Zaanstad	Verdieping van de Zaan/ zinkers en duikers	2.690.000	1.345.000
	Gemeente Alkmaar	Havenontwikkeling Alkmaar Boekelermeer	7.259.455	3.629.727
Friesland	Gemeente Sneek	Opwaarderen industriehavens Houkesloot	3.798.000	1.614.500
	Provincie Friesland	Opwaardering vaarweg Houkesleat tbv bereikbaarheid havens Sneek	725.000	362.500
	Provincie Friesland	Bochtverruiming Franeker	3.500.000	1.750.000
	Provincie Friesland	Verdiepen Greuns/Nieuwe Kanaal	1.930.000	965.000
	Provincie Friesland	Aanleg zwaaiikom Leeuwarden	1.400.000	700.000
	Gemeente Leeuwarden	Verdiepen Zwettehaven (gem. Leeuwarden)	282.000	141.000
	Provincie Friesland	Verdieping it Soal in Workum	400.000	200.000
	Provincie Friesland	Verdiepen vaarweg naar Drachten	326.000	163.000
Regio Twente	Openbaar Lichaam RBT	Openbare Kade XL Business Park Twente	9.000.000	4.500.000
	Gemeente Hengelo	Kanaalzone Hart van Zuid openbare kade + terrein	5.640.000	2.820.000
Stadsregio Arnhem Nijmegen	Gemeente Nijmegen	Grondstoffenhaven Nijmegen-Noord	8.981.310	4.490.655
	Gemeente Beuningen	Multimodale ontzanding knooppunt Neerbosch	3.660.263	1.830.132
Gelderland	Gemeente Zutphen	Realisering containerterminal en overslagkade Fort De Pol	8.200.972	4.100.488

Provincie / regio	Aanvrager	Omschrijving quick win project	Investeringskosten minus opbrengsten	Aangevraagde subsidie
Overijssel	Gemeente Hardenberg	Baggeren en vernieuwen openbare kade Nieuwe Haven	793.200	396.600
	Gemeente Zwartewaterland	Aanleg kade en nat terrein industriehaven Genemuiden	2.845.940	1.422.970
	Stichting CTH Hengelo	Openbare Kade + terrein	1.953.000	976.500
Noord-Brabant	Gemeente Cuyk	Realisering kade aan noordkant bestaande haven	2.081.194	1.040.597
	Gemeente Waalwijk	Verbreden en herprofileren Kerkevaart in Waspik	1.176.452	588.226
	Gemeente Eindhoven	Uitdiepen Beatrixhaven	2.708.134	1.354.067
	Gemeente Oosterhout	Openbare overslagkade bedrijventerrein 5 Eiken	1.820.040	910.020
	Gemeente Tilburg	Realisatie langshaven en zwaaiikom industrieterrein Vossenber West	8.292.764	4.146.382
Limburg	Gemeente Sittard-Geleen	Uitbreiding haven Holtum Noord inclusief uitdieping haven	10.218.750	4.700.000
	Gemeente Gennep	Aanleg fase 1 Regionaal Overslag Centrum	6.237.000	3.118.500
	Gemeente Weert	Aanleg multimodale haven Weert	3.004.550	1.502.275
	Gemeente Maastricht	Aanleg kade t.b.v. ROC	1.050.000	525.000
	Gemeente Venray	Project Haven Wanssum, realisering ontsluitingsweg	2.218.950	509.475
Utrecht	Gemeente Utrecht	Upgrading havenbekkens Haven Lage Weide	5.500.000	2.500.000
Zeeland	Gemeente Middelburg	Binnenvaartkade industrieterrein Arnestein	13.284.938	2.970.000
		Totaal quick win 2	134.841.014	62.571.071
		<b>Totaal Quick win 1 + Quick win 2</b>	<b>198.113.619</b>	<b>89.226.591</b>