

Blue Ports: Knooppunten voor de regionale economie

Onderzoek naar de economische belangen van de Nederlandse Binnenhavens





Adresgegevens

TNO Inro
Schoenmakerstraat 97
Postbus 6041
2600 JA Delft

Telefoon: 015 - 269 68 85
Fax: 015 - 269 68 54
Website: www.tno.nl

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



Adresgegevens

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

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

Contactpersonen:
Ton Roos, Centraal Bureau voor de
Rijn- en Binnenvaart (CBRB)
Ambtelijk secretaris NVB
Arwen Korteweg, medewerker NVB
a.korteweg@binnenvaart.nl

Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie

Onderzoek naar de economische belangen van de Nederlandse Binnenhavens

in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB)

Het onderzoek is tot stand gekomen in samenwerking met:

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ministerie van Economische Zaken
- Ministerie van VROM
- Ministerie van LNV
- Havenbedrijf Rotterdam NV
- Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam
- Groningen Seaports
- Provincie Gelderland
- Provincie Limburg
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Zeeland
- Provincie Zuid-Holland
- Kamer van Koophandel Rotterdam
- Knooppunt Arnhem-Nijmegen
- Drechtsteden
- Gemeente Almelo (Netwerkstad Twente)
- Gemeente Alphen aan den Rijn
- Gemeente Kampen
- Gemeente Smallerland
- Gemeente Veghel
- Gemeente Venlo
- Gemeente Wageningen
- Gemeente Zaanstad

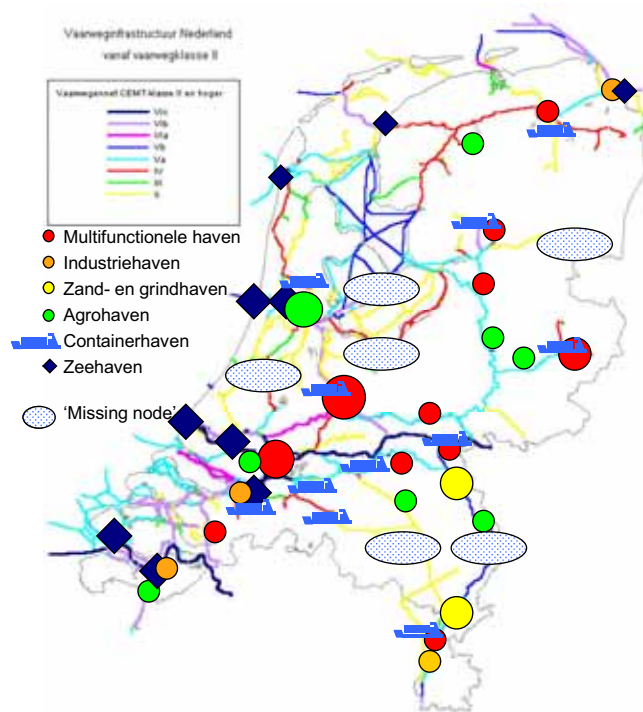
INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	3
HOOFDSTUK 1 INLEIDING	5
1.1 AANLEIDING.....	5
1.2 DOELSTELLING	5
1.3 ONDERZOEKSVRAGEN	6
1.4 ONDERZOEKSAANPAK.....	6
1.5 OPBOUW VAN HET RAPPORT.....	7
HOOFDSTUK 2 FUNCTIEBEPALING BINNENHAVENS.....	8
2.1 DEFINITIE BINNENHAVENS	8
2.2 OMVANG GOEDERENOVERSLAG BINNENHAVENS	9
2.3 GOEDERENSOORTEN BINNENHAVENS	9
2.4 VERVOERSRELATIES BINNENHAVENS	10
2.5 KENMERKEN BINNENHAVENS	11
2.6 TYPOLOGIE BINNENHAVENS.....	12
HOOFDSTUK 3 CASESTUDIES BINNENHAVENS	14
3.1 SELECTIES BINNENHAVENS	14
3.2 AANZET VOOR EEN TYPOLOGIE VAN BINNENHAVENS	15
3.3 RUIMTELIJKE EN ECONOMISCHE KENMERKEN BINNENHAVENS.....	18
3.4 KANSSEN EN KNELPUNTEN BINNENHAVENS	19
3.5 ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN BINNENHAVENS	20
HOOFDSTUK 4 ECONOMISCH BELANG BINNENHAVENS.....	23
4.1 ECONOMISCH BELANG DOOR VASTSTELLEN TOEGEVOEGDE WAARDE EN WERKGELEGENHEID.....	23
4.2 BEPALING ECONOMISCH BELANG NEDERLANDSE BINNENHAVENS.....	24
4.3 TOEKOMST BINNENHAVENS	28
4.4 CONCLUSIE	29
HOOFDSTUK 5 BELEIDSISSUES BINNENHAVENS	30
5.1 INLEIDING.....	30
5.2 BELEIDSISSUES	30
5.3 PRIORITERING ISSUES	33
HOOFDSTUK 6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	34
6.1 CONCLUSIES	34
6.2 AANBEVELINGEN	36
6.3 TOT SLOT.....	38
LITERATUURLIJST	39
BETROKKEN PARTIJEN	40
BIJLAGE 1: ACHTERGRONDEN VASTSTELLING ECONOMISCH BELANG BINNENHAVENS ..	41
BIJLAGE 2: OVERSLAG BINNENHAVENS GEMEENTEN IN NEDERLAND.....	50

Samenvatting typologie binnenhavens

- Multifunctionele binnenhaven
Binnenhaven met een breed pakket aan overslag van goederensoorten, verbonden aan regionale industrie;
Deze binnenhavens zijn de 'binnenvaartmainports' van Nederland
- Containerhaven
Binnenhaven met een dominante openbare containerterminal
- Zand- en grindhaven
Binnenhaven gespecialiseerd in overslag van zand en grind veelal in relatie tot zand- en grindwinning of de aanwezigheid van cementindustrie
- Industriebinnenhaven
Binnenhaven nauw verbonden met het functioneren voor de regionale (en doorgaans zware) industrie op het bedrijventerrein
- Agrohaven
Industriebinnenhaven met specialisatie op agrostromen en voedingsmiddelen in relatie tot voedingsmiddelenindustrie

Figuur i



Figuur ii Aanzet tot een typologie van binnenhavens in Nederland

SAMENVATTING

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens heeft als centrale doelstelling de binnenhavens meer onder de aandacht te brengen bij beleidsmakers, bedrijfsleven en regionale ontwikkelingsorganisaties. De studie 'Economisch belang Nederlandse Binnenhavens' is een belangrijk middel in het communicatietraject met politieke en overige belanghebbenden over economische potenties van de binnenhavens in Nederland.

De binnenhavens in Nederland zijn belangrijke vestigingsplaatsen voor industriële en logistieke bedrijven en multimodale knooppunten in transportketens (goederenoverslagpunten). De binnenhavens zijn schakels in productienetwerken en hebben als onderdeel van clusters een functie in de directe en indirecte werkgelegenheid voor de regio.

De 389 binnenhavens in Nederland kunnen worden ingedeeld in de volgende typologie:

- Multifunctionele binnenhaven
- Industriebinnenhaven
- Agrohaven
- Zand- en grindhaven
- Containerhaven

De multifunctionele binnenhavens in Nederland hebben een belangrijke nationale en regionale functie voor de ontwikkeling van clusters van economische centra van industrie en logistiek en ontwikkeling van werkgelegenheid in de regio. Deze 'binnenhavenmainports' zijn de knooppunten voor de stedelijke netwerken in Nederland en de toegang tot het Europese vervoersnetwerk via water, spoor en weg. Voor de industriële en agrarische sector zijn de binnenhavens essentiële knooppunten in aanvoer van grondstoffen voor het productieproces en afvoer van producten naar industrieën die veelal ook aan het water gevestigd zijn. De multimodale overslag- en opslagfaciliteiten van de binnenhaven en schaal- en kostenvoordelen van de binnenvaart vormen een kritische infrastructuur voor het functioneren van deze sectoren en ook voor de afnemers. Het kunnen vervoeren van de basisgrondstoffen voor vele industrieën en het veevoeder en de meststoffen voor de boeren betekent een aanzienlijke besparing in de logistieke kosten voor producenten en afnemers. De (water)bouwsector is grotendeels afhankelijk van de faciliteiten van de binnenhavens in Nederland om kostenefficiënt zand, grind en andere bouwmaterialen te kunnen blijven vervoeren via de binnenvaart. Een belangrijke groeiemarkt is het vervoer van containers via het water en de toegevoegde waarde activiteiten in de nabij gelegen logistieke centra. Tientallen binnenhavens hebben de infra- en suprastructuur aangelegd om containers te kunnen over- en opslaan via de binnenvaart en daarmee de relatie met de (niet-watergebonden) industriële en logistieke bedrijven in de regio te versterken. In de toekomst zal de binnenhaven, naast de industriële, agrologistieke en bouwfunctie meer en meer een functie krijgen in de distributie van consumentengoederen van en naar de distributiecentra in Nederland. Initiatieven als Distrivaart (vervoer van pallets) bieden nieuwe kansen voor het regionale bedrijfsleven waardoor de binnenhaven van groot belang is voor de economische structuur in de regio.

Feiten Binnenhavens Nederland

- **Aantal binnenhavens:** 389 binnenhavens
- **Overslag binnenhavens:** 380 miljoen ton goederen
- **Werkgelegenheid:** 66.400 werknemers
- **Directe toegevoegde waarde:** 5,7 miljard euro
- **Directe en indirect achterwaartse toegevoegde waarde:** 8,9 miljard euro

Figuur iii

Economisch belang binnenhavens

Op basis van dertien casestudies, onderscheiden naar de vijf typologieën van binnenhavens, is een inschatting gemaakt van het economische belang (werkgelegenheid en toegevoegde waarde) van alle binnenhavens in Nederland. De binnenhavens in Nederland en alleen de binnenhavengerelateerde activiteiten hebben volgens een 'strengere' bepaling een directe werkgelegenheid van ruim **66 duizend werknemers**, een directe toegevoegde waarde van **5,7 miljard euro** en een directe en indirecte achterwaartse toegevoegde waarde van **8,9 miljard euro**. Deze gegevens zijn goed vergelijkbaar met het economisch belang van de Nederlandse zeehavens (strengere indeling volgens Bureau Louter 2003), al ligt de toegevoegde waarde hoger in de zeehavens door de kapitaalintensieve aard van zeehavengerelateerde activiteiten als de aardolie-industrie.

Netwerk van binnenhavens

Naast het economisch belang van de binnenhavens spelen de binnenhavens een essentiële rol in de nationale agro- en bouwlogistiek, als vestigingsplaats voor de voedingsmiddelen- en chemische industrie en in de multimodale overslagcentra voor de regionale economie. Door het nog beter benutten van het netwerk van binnenhavens en het ontwikkelen van binnenhavens in die regio's met nog onvoldoende schaalgrootte en faciliteiten voor economische centra ('missing nodes') kunnen deze knooppunten bijdragen aan een belangrijk concurrentievoordeel voor het Nederlandse bedrijfsleven. Deze netwerkrelaties en onmisbaarheid van binnenhavens voor sectoren als de bouw, landbouw of logistiek zijn van groot belang voor de structuur van de economie in de regio.

Binnenhavens onder druk

De druk van andere functies op de in de binnenhavens gevestigde industrie en andere economische activiteiten – wonen en recreatie, soms natuurontwikkeling – betekent doorgaans kostenverhoging doordat er voorzieningen moeten worden getroffen om de hinder (geluid, stank en dergelijke) te beperken. Ook is het door deze druk vaak niet mogelijk om uit te breiden of te investeren. Daardoor neemt de aantrekkelijkheid van binnenhavens af als vestigingsmilieu en wordt verwacht dat in de toekomst bedrijfsverplaatsingen zullen gaan plaatsvinden (of zelfs bedrijfssluitingen).

Kansen

De studie biedt bouwstenen voor het aanpakken van dergelijke issues op het gebied van ruimtelijke ordening, economie, infrastructuur en bestuur op regionaal en nationaal niveau. Belangrijk aandachtspunt is het ontwikkelen van een 'sense of urgency' voor de belangen van de binnenhavens bij beleidsmakers. Door het bedrijfsleven te betrekken bij het communiceren van de economische belangen voor de regio kan het draagvlak voor investeringen worden versterkt.

Een structurele ontwikkeling van knooppunten in Nederland vraagt om een institutionalisering van de binnenhavens. Regionale samenwerkingsverbanden van binnenhavens (structuur van havenschappen) biedt kansen voor beleidsmatige en financiële kaders voor de regio, mede ondersteunt door het decentralisatiebeleid van de Rijksoverheid. De binnenhavens kunnen bijdragen aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur in de regio's mits betrokken partijen de belangen juist afwegen.

Aanbevelingen versterken belangen binnenhavens

- Ontwikkel een 'sense of urgency' bij beleidsmakers voor het economisch belang van binnenhavens. Binnenhavens zijn noodzakelijk om de ontwikkelingsperspectieven van bedrijven te kunnen faciliteren en werkgelegenheid te creëren en behouden.
- Ontwikkelen een netwerk van binnenhavens
Hiervoor is een organisatorische aanpak van overheden en commerciële aanpak van bedrijven nodig.
Regionale samenwerkingsverbanden van binnenhavens (structuur van havenschappen) biedt kansen voor beleidsmatige en financiële kaders voor de regio, mede ondersteunt door het decentralisatiebeleid van de Rijksoverheid.
- Ontwikkel een regionale visie op de dreigende ruimteclaims voor bedrijvigheid en woningbouw op strategische locaties aan het water voor versterking van de functie van binnenhavens.
- Garandeer de bereikbaarheid van multimodale knooppunten met belangrijke economische centra waardoor de binnenhaven een kostenefficiënte schakel blijft voor het bedrijfsleven.
- Ontwikkelingen in de belangen van de Nederlandse binnenhavens monitoren door het jaarlijks in kaart brengen van de kwantitatieve gegevens van de economische belangen van de binnenhavens.

Figuur iv

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) is een jonge vereniging, die opkomt voor de belangen van de Nederlandse binnenhavens. De vereniging heeft gemeenten, provincies, havenbedrijven, binnenvaartorganisaties, Kamers van Koophandel, regionale ontwikkelingsmaatschappijen, etc. als leden.

De NVB heeft aan de bureaucombinatie a&s management en TNO Inro gevraagd onderzoek te doen naar het economisch belang van de Nederlandse Binnenhavens.

Op dit moment bestaat volgens de NVB een onvoldoende onderbouwd beeld van het economische belang van deze binnenhavens. Voorts geeft de NVB aan dat de ontwikkeling van de Nederlandse binnenhavens achterblijft door het gebrek aan data en een heldere structuur. Zonder deze gegevens is het economische belang van binnenhavens niet duidelijk en is evenmin duidelijk hoe de binnenhavens zich verhouden ten opzichte van andere vormen van infrastructuur.

De binnenhavens hebben in de beleidsnotities van de ministeries, provincies en gemeenten onvoldoende aandacht, zeker in vergelijking met de zeehavens. De NVB wil daar verandering in brengen door een duidelijker profiel te geven van de functie van binnenhavens in het (inter)nationale netwerk van knooppunten. Tevens ziet de NVB voor zichzelf een taak in het ondersteunen van betrokken partijen in de regio's bij de ontwikkeling van beleid en visie op de binnenhaven.

Een economische studie wordt door de NVB als een uitstekend middel gezien om te communiceren met politieke en overige belanghebbenden over de veronderstelde economische potenties van de Nederlandse binnenhavens. De studie moet als basis dienen voor het formuleren van beleid op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau ter versterking van binnenhavens als logistieke knooppunten.

1.2 Doelstelling

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens heeft als centrale doelstelling de binnenhavens meer onder de aandacht te brengen bij beleidsmakers, bedrijfsleven en regionale ontwikkelingsorganisaties. De studie dient inzicht te geven in het economisch belang van de binnenhavens in Nederland. De functie van de binnenhavens voor de regio en de positie van binnenhavens in het netwerk van knooppunten onderbouwen de betekenis van de verschillende typen binnenhavens in Nederland. De resultaten van de studie geven een aanzet tot de versterking van de positie van de binnenhavens voor beleidsmakers op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau. Met meer inzicht in de economische betekenis van de binnenhavens voor de regio kan in de toekomst de ontwikkeling van binnenhavens op een volwaardige wijze worden meegenomen in de beleidsvorming.

Kortom: de studie moet bouwstenen leveren voor het bij de beleidsmakers onder de aandacht brengen van de belangen van de binnenhavens en moet hen enthousiasmeren.

Aanleiding

- Onvoldoende onderbouwd beeld van economisch belang van binnenhavens
- Onvoldoende aandacht voor binnenhavens in beleidsnotities en bij beleidsmakers
- Vergroten van draagvlak bij partijen in de regio voor versterken van de positie van binnenhavens in Nederland

Figuur 1.1

Doelstelling:

- Meer aandacht voor binnenhavens bij beleidsmakers, bedrijfsleven en regionale ontwikkelingsmaatschappijen
- Beeld van economisch belang van verschillende typen binnenhavens in Nederland
- Aanzet tot versterking van positie van binnenhavens in netwerk van knooppunten

Figuur 1.2

Onderzoeksvragen:

- Wat is de definitie van een binnenhaven?
- Welke typen binnenhavens kunnen in Nederland worden onderscheiden?
- Wat zijn de belangrijkste binnenhavens in Nederland en wat is hun positie in het netwerk?
- Welke functies hebben binnenhavens vanuit de visie van gemeenten in Nederland?
- Welke kansen en knelpunten in de ontwikkeling van binnenhavens onderkennen gemeenten en bedrijfsleven in de regio?
- Wat is het economische belang (uitgedrukt in werkgelegenheid en toegevoegde waarde) van binnenhavens in Nederland?
- Hoe ziet het toekomstige netwerk van binnenhavens in Nederland eruit?
- Welke beleidsissues op verschillende bestuurlijke niveaus hebben prioriteit ter versterking van de positie van binnenhavens in Nederland?
- Welke partijen zijn betrokken bij de uitvoering en communicatie van beleidsprioriteiten in het belang van de Nederlandse binnenhavens?

Figuur 1.3

1.3 Onderzoeksvragen

Voor het in beeld brengen van het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens wordt in de studie ingegaan op de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is de definitie van een binnenhaven?
- Welke typen binnenhavens kunnen in Nederland worden onderscheiden?
- Wat zijn de belangrijkste binnenhavens in Nederland en wat is hun positie in het netwerk?
- Welke functies hebben binnenhavens vanuit de visie van gemeenten in Nederland?
- Welke kansen en knelpunten in de ontwikkeling van binnenhavens onderkennen gemeenten en bedrijfsleven in de regio?
- Wat is het economische belang (uitgedrukt in werkgelegenheid en toegevoegde waarde) van binnenhavens in Nederland?
- Hoe ziet het toekomstige netwerk van binnenhavens in Nederland eruit?
- Welke beleidsissues op verschillende bestuurlijke niveaus hebben prioriteit ter versterking van de positie van binnenhavens in Nederland?
- Welke partijen zijn betrokken bij de uitvoering en communicatie van beleidsprioriteiten in het belang van de Nederlandse binnenhavens?

1.4 Onderzoeksaanpak

Het onderzoek naar het economisch belang van binnenhavens in Nederland bestaat uit drie fasen. In de eerste fase is een inventarisatie gemaakt van het aantal binnenhavens in Nederland, onderscheiden naar omvang en soort goederen. Tevens is inzicht gegeven in de belangrijkste functies en kenmerken van binnenhavens vanuit de visie van gemeenten. De eerste fase is samengevat in een typologie van binnenhavens. Van deze eerste fase is een deelrapport 'Functiebepaling Nederlandse Binnenhavens' beschikbaar. Deze typologie van binnenhavens vormt de basis voor de selectie en uitvoering van de casestudies in fase 2. De casestudies bij veertien binnenhavens verspreid over Nederland geven een diepere betekenis aan het belang van de binnenhaven voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio vanuit de visie van gemeente en bedrijfsleven. Per binnenhaven is specifiek ingegaan op het economische belang en de kansen en knelpunten van de binnenhaven. Van de casestudies is een deelrapport beschikbaar waarin per binnenhaven meer specifiek het belang van de binnenhaven is aangegeven. In fase 3 zijn de belangrijkste beleidsissues uit de inventarisatiefase en casestudiefase in een workshop met beleidsmedewerkers vanuit bestuurlijk, infrastructureel, ruimtelijk en economisch perspectief geprioriteerd. Deze beleidsprioriteiten zijn voor de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens de belangrijkste aandachtspunten in het meer onder de aandacht brengen van het belang van de binnenhavens bij beleidmakers.

In dit rapport worden de resultaten van het onderzoek in zijn geheel gepresenteerd. De typologie van binnenhavens en resultaten van de casestudies worden daarbij in samengevatte vorm meegenomen.

Onderzoeksopzet

- Fase 1 Typologie binnenhavens
Deelrapport Functiebeoordeling binnenhavens
- Fase 2 Casestudies binnenhavens
Deelrapport dertien casestudies
- Fase 3 Economisch belang binnenhavens
Toegevoegde waarde en werkgelegenheid
- Fase 4 Beleidsissues binnenhavens
Prioritering beleidsissues

Figuur 1.4

1.5 Opbouw van het rapport

Het rapport geeft in hoofdstuk twee inzicht in de functies van de verschillende typen binnenhavens, resulterend in een typologie van binnenhavens. Daarnaast is een kort overzicht gegeven van de belangrijkste kenmerken van binnenhavens in Nederland vanuit het gezichtspunt van gemeenten. Dit hoofdstuk is een samenvatting van het deelrapport 'Functiebeoordeling Nederlandse Binnenhavens'.

In hoofdstuk drie zijn de casestudies van de veertien binnenhavens in gemeenten samengevat in de belangrijkste ruimtelijke en economische kenmerken van binnenhavens. Het hoofdstuk is afgesloten met een overzicht van de sterkte, zwakten en kansen en knelpunten van binnenhavens in Nederland. Van de afzonderlijke casestudies (per gemeente) is een deelrapport beschikbaar.

In hoofdstuk vier staat het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens centraal. Hierin is voor de verschillende typen binnenhavens een beeld gegeven van het belang van werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de binnenhaven voor de regio.

In hoofdstuk vijf zijn de belangrijkste beleidsissues die bij de ontwikkeling van binnenhavens een rol spelen geprioriteerd. Het rapport sluit in hoofdstuk zes af met conclusies en aanbevelingen voor het meer onder de aandacht brengen van binnenhavens bij beleidsmakers op verschillende niveaus.

HOOFDSTUK 2 FUNCTIEBEPALING BINNENHAVENS

2.1 Definitie binnenhavens

Wat is een binnenhaven?

In de Nota Ruimte (VROM), Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (EZ) en Nota Mobiliteit (V&W) komt het begrip binnenhaven niet voor, dit in tegenstelling tot het begrip zeehaven. De zeehavens worden in Nederland gezien als belangrijke knooppunten in transportketens, als centra van economische activiteiten in industrie en diensten en als schakel in internationale netwerken van productie en consumptie.

In deze studie wordt de binnenhaven op een vergelijkbare wijze gedefinieerd als een zeehaven met de volgende drie functies (Bron: Economisch belang mainport Rotterdam, V&W, 2000) :

- Een knooppunt in transportketens
- Een vestigingsplaats voor industrie, dienstverlening en onderdeel van clusters
- Een schakel in (internationale) productienetwerken.

Een binnenhaven is een goederenoverslagpunt (regionaal overslag centrum, laad-loskade of inland containerterminal) gelegen aan een vaarweg, alsmede de aan deze overslagfaciliteit verbonden bedrijventerreinen en economische activiteiten. Met een binnenhaven hangt daarmee directe werkgelegenheid samen die voortvloeit uit de knooppuntfunctie, bijvoorbeeld werkgelegenheid in de overslag en opslag van bulk of containers. Voorts gaat het om werkgelegenheid uit activiteiten die nauw samenhangen met de aanwezigheid van de overslagfaciliteiten voor de binnenvaart, bijvoorbeeld de procesindustrie die in belangrijke mate gebruik maakt van de binnenvaart voor de aan- en afvoer van de goederen. Tenslotte heeft de binnenhaven een functie als schakel in (inter) nationale netwerken van productie en consumptie.

In deze betekenis is de binnenhaven een vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening met de in een gemeente gevestigde werkgelegenheid.

In deze studie worden de belangrijkste zeehavens (ofwel grootste binnenhavens) in Nederland niet meegenomen. In de eerste plaats omdat het directe en indirecte economische belang van zeehavengerelateerde activiteiten (zeehavens) jaarlijks wordt vastgesteld (Bureau Louter, 2003). In de tweede plaats nemen de zeehavens ruim de helft van het totale tonnage goederen dat via de binnenvaart wordt overgeslagen in Nederland voor hun rekening, waardoor het economisch belang van de binnenhavens zonder zeeontsluiting minder zichtbaar zouden worden.

De acht grootste 'binnenhavens' in Nederland (Rotterdam (4 havens), Amsterdam, Velsen-Noord (IJmuiden), Vlissingen-Oost en Terneuzen) worden in de studie niet meegenomen.

In totaal heeft Nederland 389 binnenhavens met een overslag van 378 miljoen ton in 1998 (Bron: BinnenVaartModelSysteem, TNO/AVV 2004). Zonder de acht bovenstaande zeehavens wordt ruim 180 miljoen ton goederen (laden + lossen) via de binnenvaart overgeslagen. In figuur 2.2 wordt een classificatie (in totaal tonnage geladen en geloste goederen) gegeven van de binnenhavens in Nederland (exclusief acht grote zeehavens).

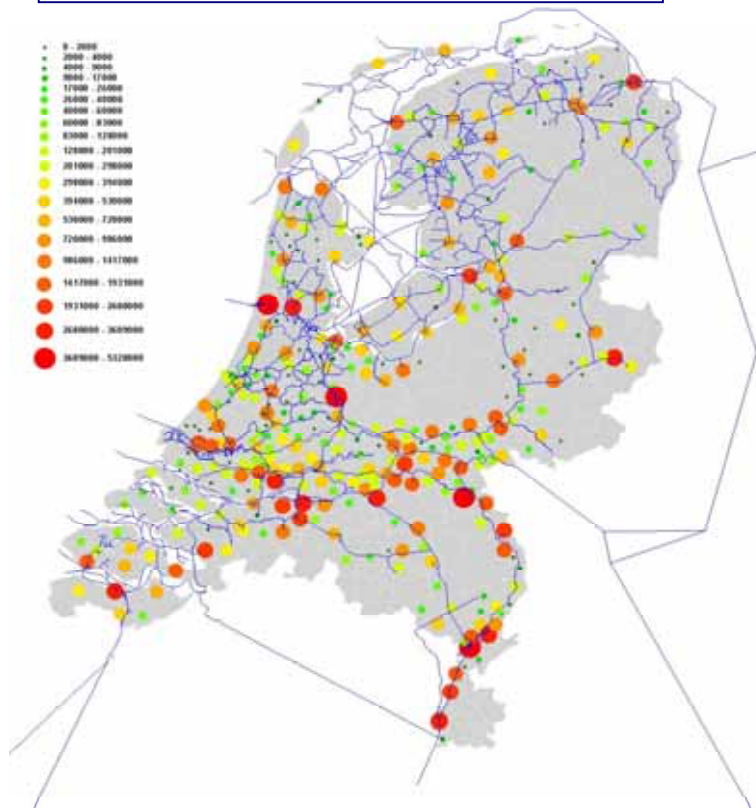
Definitie binnenhaven

Een binnenhaven wordt in deze studie op een vergelijkbare wijze gedefinieerd als een zeehaven en heeft drie functies:

1. een knooppunt in transportketens (goederenoverslagpunt)
2. een vestigingsplaats voor industrie, dienstverlening en onderdeel van clusters
3. een schakel in (internationale) productienetwerken

In deze betekenis is de binnenhaven een vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening met in een gemeente gevestigde werkgelegenheid.

Figuur 2.1



Figuur 2.2 Classificatie van binnenhavens naar totale hoeveelheid geladen en geloste goederen, gemeten in tonnen (exclusief de acht grote zeehavens)

1. Utrecht	5,3	11. Hengelo	2,9
2. Cuijk	5,2	12. Maastricht	2,8
3. Maasbracht	4,6	13. Moerdijk	2,7
4. Velsen Zuid	4,5	14. Maassluis	2,6
5. Zaanstad Noord	3,6	15. Stein	2,4
6. Dordrecht	3,6	16. Delfzijl	2,4
7. Geertruidenberg	3,2	17. Bergen (L)	2,3
8. Terneuzen buiten	3,2	18. West Maas en Waal	2,3
9. 's-Hertogenbosch	3,1	19. Bergen op Zoom	2,2
10. Roermond	3,1	20. Kampen	2,1

Figuur 2.3 Top 20 Binnenhavens in Nederland (overslag binnenvaart in mln ton)
(Bron: BVMS, 1998)

2.2 Omvang goederenoverslag binnenhavens

Duisburg is in 2002 Europa's grootste binnenhaven met een totale goederenoverslag van 40 miljoen ton, waarvan 14 miljoen ton via de binnenvaart en 7 miljoen ton via het spoor wordt aan- en afgevoerd. Luik is de tweede binnenhaven van Europa met 20 miljoen ton goederenoverslag, waarvan 14 miljoen ton per binnenvaart. Zoals blijkt uit de geografische gelijkmatige spreiding van de binnenhavens over Nederland, is er in Nederland niet een dominante binnenhaven zoals Duisburg of Luik aanwezig. De meeste (en grootste) binnenhavens in Nederland zijn gelegen langs de grote rivieren in de provincies Gelderland, Limburg en Noord-Brabant en in Zuid-Holland en Noord-Holland (ligging zee).

De top 3 binnenhavens in Nederland zijn Utrecht, Cuijk en Maasbracht met een overslag via de binnenvaart van ongeveer 5 miljoen ton in 1998. Ook in 2002 (Bron: CBS) zijn deze binnenhavens de grootste drie van Nederland. Cuijk en Maasbracht zijn binnenhavens (gelegen nabij zandwinninglocaties) met één functie namelijk de overslag van zand en grind. Utrecht heeft een binnenhaven waar meerdere goederensoorten worden overgeslagen. Dit geldt eveneens voor belangrijke binnenhavens met tevens een ontsluiting aan zee (zeehavens) als Velsen, Zaanstad, Moerdijk en Dordrecht. In 1998 heeft Nederland 55 binnenhavens met een overslag van meer dan 1 miljoen ton goederen via de binnenvaart. Alle provincies (behalve Flevoland) hebben één of meerdere binnenhavens met een overslagvolume van meer dan 1 miljoen ton goederen; Limburg, Gelderland en Noord-Brabant hebben elk zelfs 10 binnenhavens met een overslag groter dan 1 miljoen ton.

2.3 Goederensoorten binnenhavens

De binnenhavens in Nederland kunnen worden onderscheiden naar omvang en type goederenstromen op basis van een indeling naar goederensoort (10 NSTR groepen). De goederengroep 'Ruwe mineralen- en fabrikaten en bouwmaterialen' (NSTR 6), onder andere met zand en grind, is verreweg de belangrijkste goederensoort wat betreft het overslagvolume met in totaal bijna 120 miljoen ton; maar liefst 186 binnenhavens hebben een zand- en grindoverslag van meer dan 100.000 ton. Bijna elke gemeente heeft wel een aan het water gelegen betoncentrale. Cuijk en Maasbracht zijn de belangrijkste zand- en grindoverslaglocaties.

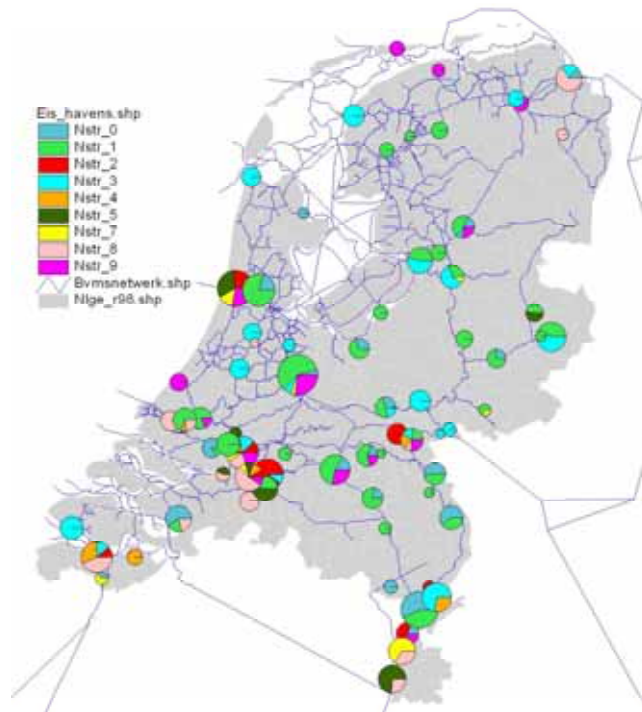
De overslag van de goederengroep 'Veevoeder en andere voedingsproducten' (NSTR 1) is ruim 16 miljoen ton, met veevoer (10 miljoen ton) en olie(zaden) en vetten (5 miljoen ton) als belangrijkste goederensoorten. Zaanstad, Utrecht en 's-Hertogenbosch zijn belangrijke centra van de voedingsmiddelenindustrie.

De binnenhavens in Nederland bestaan uit een relatief beperkt aantal grootschalige laadplaatsen – omvangrijke winning van zand en grind, grote opslaglocaties voor veevoeder, industriële centra – en een groot aantal meer kleinschalige losplaatsen voor de procesindustrie en binnenlandse distributie van deze bulkgoederen. Dit systeem is een belangrijk traditioneel kenmerk van de wisselwerking van de binnenvaart en binnenhavens waar belangrijke sectoren als de bouw en de landbouw afhankelijk van zijn.

In figuur 2.4 wordt een overzicht gegeven van het aantal havens per NSTR groep.

NSTR	Totaal aantal havens	Aantal havens >100.000 ton	Totaal Tonnage	Totaal Tonnage
	Excl. zeehavens	Excl. zeehavens	Excl. zeehavens	Incl. zeehavens
0 landbouw	157	19	7,2	9,5
1 veevoeder product	198	36	16,5	33,2
2 brandstof	61	8	6,1	28,2
3 aardolie	147	22	9,2	59,1
4 ertsen, metaal	125	7	3,5	38,5
5 ijzer, staal	92	8	2,5	7,5
6 bouwmaterialen	356	186	119	148,6
7 meststoffen	125	8	4,1	7,9
8 chemische product	104	14	5,9	18,2
9 overige goederen	197	14	6,1	27,9

Figuur 2.4 Aantal havens per NSTR goederengroep met overslagvolume in tonnage
(Bron: BVMS, 1998)



Figuur 2.5 Multifunctionele binnenhavens
Overslag per binnenhaven naar goederengroep > 100.000 ton
(met uitzondering van NSTR 6 'Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen')

Opvallende binnenhavens in Nederland, onderscheiden naar goederensoorten zijn: Binnenmaas en Bergen op Zoom (landbouw), Geertruidenberg en Beuningen (vaste minerale brandstoffen), Arnhem, Aalsmeer en Zwolle (aardolie en -producten), Stein (meststoffen en chemische producten) en Moerdijk en Delfzijl (chemische producten). Belangrijke binnenhavens voor de overslag van voertuigen, machines en overige goederen, komen grotendeels overeen met de belangrijkste overslaglocaties van containerterminals in Nederland. In 1998 waren er slechts twee binnenhavens (Den Bosch en Born) met een doorzet van meer dan 50.000 containers (in TEU). In 2002 is dit aantal toegenomen tot acht, namelijk naast Born en Den Bosch ook Meppel, Utrecht, Zaanstad, Nijmegen, Moerdijk en Oosterhout.

Een groot aantal binnenhavens onderscheidt zich door hun functie als overslaglocatie voor meerdere goederengroepen (met een volume >100.000 ton). De binnenhaven van Dordrecht heeft het meest brede pakket aan goederen; maar liefst acht van de tien goederensoorten worden hier overgeslagen. Naast Dordrecht zijn Moerdijk, Nijmegen, Utrecht en Meppel voorbeelden van binnenhavens waar minimaal 5 goederensoorten worden overgeslagen. Opvallend is dat bijna alle provincies (9 van de 12) één of meerdere binnenhavens hebben met een multifunctioneel karakter. Deze grootschalige binnenhavens liggen verspreid over Nederland en zijn gelegen aan de hoofdvaarwegen. De in figuur 2.5 weergegeven multifunctionele binnenhavens kunnen de basis vormen voor een netwerk van Nederlandse binnenhavens.

2.4 Vervoersrelaties binnenhavens

Op basis van de goederenoverslag in de binnenhavens per afstandsklasse kan een indicatie gegeven worden van de functie van de haven voor de regio (0-50 km), voor het nationale schaalniveau (50-300 km) of voor Europa (>300 km). Voor ongeveer 20% van de binnenhavens in Nederland heeft meer dan helft van de overslag een herkomst of bestemming in de regio tot 50 km. Dit zijn veelal binnenhavens waar zand en grind wordt gelost zoals Maassluis. Ook een binnenhaven als Geertruidenberg (elektriciteitcentrale) en Zaanstad (agrostromen in de regio en relatie met de haven van Amsterdam) zijn havens met een regionale functie. Zaanstad heeft voor een kleiner deel van de lading ook een nationale en Europese functie.

Ongeveer 50% van het aantal binnenhavens in Nederland heeft voor meer dan de helft van het overslagvolume een vervoersrelatie tussen de 50 en 300 km en ongeveer 30% van de binnenhavens heeft een vervoersrelatie op 300 km en meer.

De relatie met de zeehavens in Nederland (met name Rotterdam en Amsterdam) is belangrijk voor de functie van de binnenhavens. Utrecht is een voorbeeld van een binnenhaven met een nationale functie, evenals de binnenhavens Nijmegen en Born met een containerterminal. Ook de binnenhavens waar zand en grind wordt geladen zoals Maasbracht en Cuijk hebben een nationale functie. Binnenhavens met een Europese functie zijn de industriehavens Stein, Delfzijl, Moerdijk (allen chemie) en Hengelo (zout). Tevens hebben binnenhavens met agrostromen, zoals Bergen op Zoom, Lochem en Wageningen, een Europese vervoersrelatie. De multifunctionele binnenhavens Dordrecht,

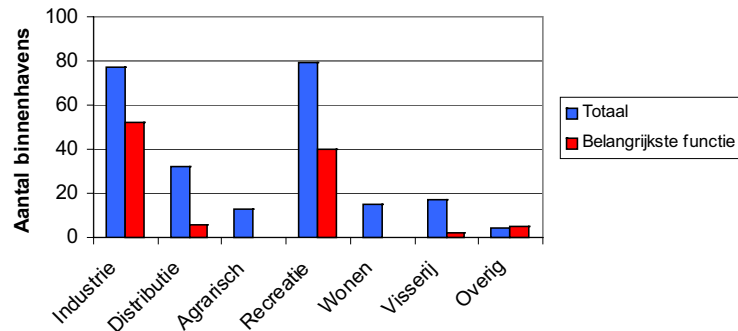
Vervoersrelaties binnenhavens

- 20% van aantal binnenhavens heeft voor meer dan de helft van het overslagvolume een vervoersrelatie in de regio tot 50 km
- 50% van aantal binnenhavens heeft voor meer dan de helft van het overslagvolume een vervoersrelatie tussen de 50 en 300 km
- 30% van aantal binnenhavens heeft voor meer dan de helft van het overslagvolume een vervoersrelatie van meer dan 300 km
- Ongeveer 15% van het aantal binnenhavens heeft voor meer dan 10% van het overslagvolume een vervoersrelatie over een afstand van meer dan 700 km

Figuur 2.6

's-Hertogenbosch en Meppel (de laatste ook met agrostromen) hebben zowel een nationale als Europese functie.

Functies binnenhavens vanuit optiek gemeenten



Figuur 2.7

Samenvattende kenmerken binnenhavens

- Binnenhavens hebben veelal 2 of meer verschillende functies;
- Ongeveer 40 geënquêteerde gemeenten vindt recreatie de belangrijkste havenfunctie;
- Ongeveer 70% van de geënquêteerde binnenhavens heeft geen vrije kavels beschikbaar voor ontwikkeling van nieuwe activiteiten;
- Driekwart van de binnenhavens beschikt over een openbare kade;
- Direct inzicht in de gebruikers, werkgelegenheid en toegevoegde waarde van binnenhavens is beperkt bij gemeenten;
- Ongeveer een kwart van de gevestigde bedrijven in het havengebied maakt gebruik van de binnenhaven;
- De gemeenten geven aan dat ongeveer 80% van de bedrijven, die gebruik maken van de binnenhaven, beschikt over een eigen kade;
- Spreiding van bedrijven over verschillende sectoren (o.a. zand en grind, recycling, scheepsbouw, transport en distributie etc.) in de binnenhaven;
- Verschillende rollen van gemeente bij het beheer van de haven;
- Ongeveer 30% van de geënquêteerde gemeenten voorziet in behoud van de bestaande havenfuncties;
- Ruim 30% van de geënquêteerde gemeenten heeft de intentie om de overslag en industriefuncties verder te ontwikkelen;
- Van de geënquêteerde gemeenten wil 25% de recreatiefunctie en 10% de woonfunctie verder ontwikkelen;
- De verwachte investeringsomvang ligt tussen 1 en 10 miljoen euro.

Figuur 2.8

2.5 Kenmerken binnenhavens

De binnenhavens in Nederland hebben naast hun overslagfunctie een belangrijke rol voor gemeenten als vestigingsplaats voor bedrijven (bedrijventerrein) en economische ontwikkeling. Voor het in beeld brengen van de havenfunctie, bedrijvigheid, economische en bedrijventerreinkenmerken en de rol en visie van de gemeente op de ontwikkeling van de binnenhaven is een inventarisatie gehouden onder gemeenten met een binnenhaven. Uit de in totaal 389 binnenhavens zijn ruim 200 binnenhavens geselecteerd op basis van overslagomvang, aantal goederensoorten en geografische ligging. Uiteindelijk is bij 118 gemeenten een telefonische enquête afgenomen waarbij veelal door de afdeling economische zaken en havenmeesters informatie is gegeven over de binnenhaven. In deze paragraaf wordt ingegaan op een aantal opvallende resultaten uit de inventarisatie onder de gemeenten met een binnenhaven in Nederland.

Functies binnenhaven

De gemeenten geven aan dat de binnenhaven meerdere functies heeft; ruim 40% van de geënquêteerde gemeenten geeft aan dat industrie de belangrijkste functie is en ongeveer 30% van de gemeenten vindt recreatie de belangrijkste functie.

Terreinen binnenhaven

De binnenhavens maken veelal onderdeel uit van een industrieterrein, waarbij ruim 40% van de terreinen kleiner is dan 10 hectare en ruim 20% van de terreinen groter is dan 50 hectare. Opvallend is dat 70% van de geënquêteerde gemeenten aangeeft geen vrije kavels beschikbaar te hebben voor uitbreiding van activiteiten.

Openbare laad- en loskades en ontsluiting

Ongeveer 75% van de geënquêteerde gemeenten geeft aan over een openbare laad- en loskade te beschikken en bedrijven, zonder eigen overslagfaciliteiten aan het water, hiervan gebruik kunnen maken. Ongeveer 15% van de gemeenten geeft aan dat de binnenhaven ook een spoor aansluiting heeft.

Gebruikers en economische kenmerken binnenhaven

Vragen over de gebruikers, werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de binnenhaven zijn door gemeenten vaak moeilijk te beantwoorden. Zo'n 40% van de gemeenten kon geen inzicht geven in het aantal bedrijven in het havengebied en het gebruik van de haven. Uit de inventarisatie onder gemeenten blijkt dat een kwart van het aanwezige bedrijfsleven in het havengebied gebruik maakt van de binnenhaven. Hiervan beschikt meer dan 80% over een eigen laad/loskade.

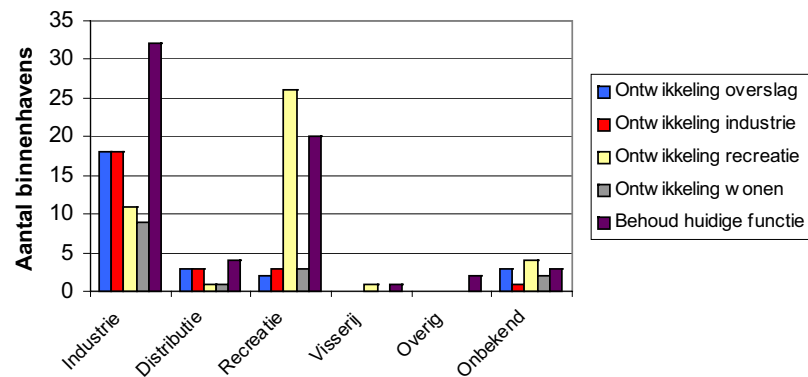
Beheer gemeente binnenhaven

De rol van de gemeente bij het beheer van de bedrijventerreinen, kades en binnenwater van de binnenhaven verschilt. Ongeveer 40% van de geïnterviewde gemeenten is geen eigenaar en/of beheerder van de bedrijventerreinen waar de binnenhaven is gelegen. Ongeveer 20% van de gemeenten geeft aan eigenaar te zijn van gronden die worden verhuurd aan bedrijven. Kadeforvoorzieningen zijn in 60% van de gevallen in beheer en/of eigendom van de gemeente.

Visie gemeenten op functies binnenhaven

De visie van ruim 30% van de geïnterviewde gemeenten is gericht op behoud van de huidige havenfuncties op de korte en lange termijn. Eveneens 30% van de gemeenten heeft de intentie de overslag- en industrie functie verder te ontwikkelen. Tevens heeft 25% van de geïnterviewde gemeenten aangegeven de recreatiefunctie verder te ontwikkelen en 10% van de gemeenten geeft aan de woonfunctie verder te ontwikkelen.

Huidige visie gemeenten op havenontwikkeling per functie



Figuur 2.9

Investerings binnenhaven

Tenslotte geeft bijna 30% van de gemeenten aan dat de komende jaren geen investeringen plaatsvinden in de binnenhaven. Bij gemeenten die wel investeren in de binnenhaven ligt de verwachte investeringsomvang voor uitbreiding van de functies grotendeels tussen de 1 en 10 miljoen euro.

Voor de overige resultaten van de inventarisatie onder gemeenten in Nederland met een binnenhaven wordt verwezen naar de bijlage 'Eindrapport: Functiebepaling Nederlandse binnenhavens, a&s management en TNO Inro'.

2.6 Typologie binnenhavens

Zoals wel wordt gesteld dat de haven van Rotterdam qua overslagvolume op olie en de haven van Amsterdam op cacao drijft, zo kan van de Nederlandse binnenhavens in het algemeen worden gezegd dat deze drijven op zand en grind: de overslag van de goederengroep 'ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen' is dominant in de binnenhavens.

Op basis van de eerste inventarisatie kunnen, uitgaande van overslagvolume en goederensoorten, vijf verschillende typen binnenhavens worden onderscheiden:

- De multifunctionele binnenhaven
Deze binnenhaven heeft een grote diversiteit in de overslag van goederensoorten met een volume groter dan honderdduizend ton. Het betreft de grotere binnenhavens in Nederland wat betreft het overslagvolume en het aantal hectare bedrijventerrein. De multifunctionele binnenhaven is een belangrijke vestigingsplaats voor aan de haven gebonden industrie vanuit verschillende sectoren. Het diverse pakket aan goederensoorten wordt vervoerd via de binnenwateren tussen de binnenhaven en nationale en internationale herkomsten en bestemmingen (continentale functie).

Het zijn de “binnenvaartmainports” in ons land. Het is opvallend dat vrijwel elke provincie een dergelijke binnenhaven heeft en dat de belangrijke multifunctionele binnenhavens in ons land elk aan een hoofdvaarweg zijn gelegen. Voorbeelden van multifunctionele havens in Nederland zijn: Dordrecht, Moerdijk, Nijmegen en Utrecht.

Samenvatting typologie binnenhavens

- Multifunctionele binnenhaven
Binnenhaven met een breed pakket aan overslag van goederensoorten, verbonden aan regionale industrie;
Deze binnenhavens zijn de ‘binnenvaartmainports’ van Nederland
- Containerhaven
Binnenhaven met een dominante openbare containerterminal
- Zand- en grindhaven
Binnenhaven gespecialiseerd in overslag van zand en grind veelal in relatie tot zand- en grindwinning of de aanwezigheid van cementindustrie
- Industriebaven
Binnenhaven nauw verbonden met het functioneren voor de regionale (en doorgaans zware) industrie op het bedrijventerrein
- Agrohaven
Industriebaven met specialisatie op agrostromen en voedingsmiddelen in relatie tot voedingsmiddelenindustrie

Figuur 2.10

- De zand- en grindhaven
De binnenhaven is een gespecialiseerde haven voor zand en grind. De belangrijkste havens zijn de winningslocaties van zand en grind die aan de grote rivieren liggen in Limburg (Maasbracht), Noord-Brabant (Cuijk) en Gelderland. Tevens heeft Nederland een groot aantal kleinere zand- en grindhavens die als (los)havens fungeren voor de regionale productie van bakstenen en kalkzandsteen en voor de cementindustrie (betoncentrales). Er zijn 186 havens met een overslag van meer dan honderdduizend ton gerelateerd aan zand en grind (bouwmaterialen).
- De industriebaven
De industriebaven is nauw verbonden met de vestiging van industrie op het bedrijventerrein. Het kenmerk van de industriebaven is het gebruik van de haven door een of meerdere dominante doorgaans zware industriebedrijven. Voorbeelden zijn de (chemie en meststoffen) haven van Stein, de (aardolie)haven van Arnhem en de (kleinere) zeehavens.
- De agrohaven
Dit type haven lijkt sterk op de industriebaven, met echter een specialisatie op agrostromen en voedingsmiddelen, doorgaans gerelateerd aan de aanwezigheid van voedingsmiddelenindustrie in de nabije omgeving. Voorbeelden zijn de gemeenten Zaanstad, Bergen op Zoom, ‘s-Hertogenbosch en Binnenmaas (Puttershoek) met verwerkende voedingsindustrie.
- De containerhaven
De containerhaven (inland container terminal) is een binnenhaven met overslagfaciliteiten voor standaard laadeenheden zoals containers. De haven heeft frequente shuttlediensten per binnenvaart van en naar de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen. Voorbeelden van containerhavens zijn Born en Meppel.
De containerhaven is overigens vaak een (sterk groeiend) onderdeel van de multifunctionele binnenhavens. De binnenhavens van Utrecht en Nijmegen zijn voorbeelden van multifunctionele binnenhavens met een containerterminal.

De bovenstaande typologie van binnenhavens wordt gebruikt voor het maken van een selectie van binnenhavens in Nederland. De geselecteerde binnenhavens vormen de basis voor de casestudies die een meer specifiek beeld moeten geven over het economisch belang van de binnenhaven voor de gemeente en het bedrijfsleven in een regio. Voorts wordt een nadere detaillering van deze typologie gebruikt bij de vaststelling van het economische belang van de binnenhavens.

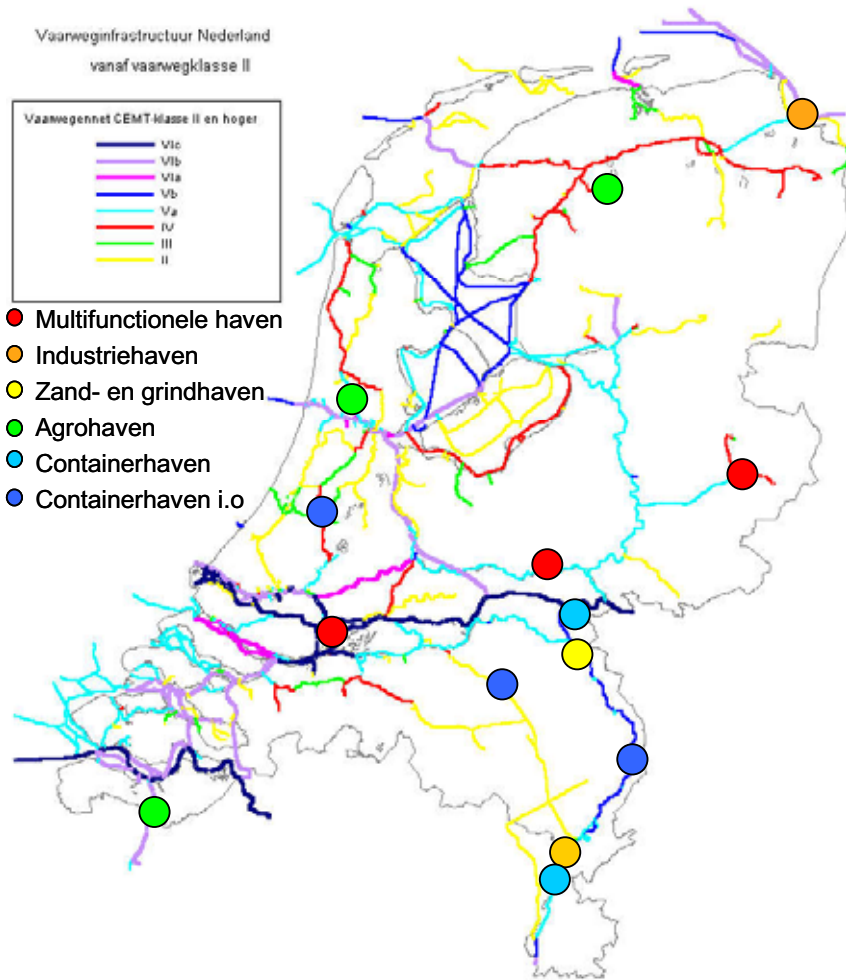
HOOFDSTUK 3 CASESTUDIES BINNENHAVENS

3.1 Selecties binnenhavens

De selectie van de binnenhavens in Nederland voor de casestudies heeft plaatsgevonden op basis van de in het vorige hoofdstuk gemaakte typologie van binnenhavens. Er is rekening gehouden met de geografische spreiding van de typen binnenhavens over Nederland en er is -voor zover mogelijk- een onderscheid naar grote en kleinere binnenhavens gemaakt. In afstemming met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens zijn de volgende veertien binnenhavens voor de uitvoering van de dertien casestudies geselecteerd (zie figuur 3.1):

Binnenhaven gemeente (provincie)	Typologie binnenhaven
• Alphen aan den Rijn (Zuid-Holland)	containerhaven in ontwikkeling (i.o.)
• Cuijk (Noord-Brabant)	zand- en grindhaven
• Delfzijl (Groningen)	industriehaven
• Drechtsteden (Zuid-Holland)	multifunctioneel
• Hengelo (Overijssel)	multifunctioneel
• Nijmegen (Gelderland)	containerhaven
• Smalingerland (Drachten) (Friesland)	agrohaven
• Sittard-Geleen (Born) (Limburg)	containerhaven
• Stein (Limburg)	industriehaven
• Terneuzen (Sas van Gent) (Zeeland)	agrohaven
• Veghel (Noord-Brabant)	containerhaven in ontwikkeling (i.o.)
• Venlo (Limburg)	containerhaven in ontwikkeling (i.o.)
• Wageningen (Gelderland)	multifunctioneel
• Zaanstad (Noord-Holland)	agrohaven

De binnenhaven van Cuijk is de belangrijkste zand- en grindhaven in Nederland. Delfzijl en Stein zijn belangrijke industriehavens in Nederland. De Drechtsteden heeft met Dordrecht als belangrijkste multifunctionele binnenhaven ook een specifieke functie voor de maritieme sector als scheepsbouw en baggerindustrie. Hengelo als grootste haven van Netwerkstad Twente is een kleinere multifunctionele haven met een industriële functie. Nijmegen is (naast een multifunctionele) een belangrijke containerhaven evenals de containerhaven Born. De belangrijkste agrohaven is Zaanstad. Sas van Gent (ook industrie), Drachten (een multifunctionele haven met ook zand- en grind) en Wageningen zijn kleinere agrohavens. In de laatste twee havens speelt tevens de ontwikkeling van de haven een rol. De binnenhavens Alphen aan den Rijn, Venlo en Veghel zijn in de studie meegenomen vanwege de ervaring van de gemeenten met het ontwikkelingsproces in de realisering van een containerterminal in samenwerking met het verladende en logistieke bedrijfsleven. De economische belangen van de binnenhavens van Stein en Born zijn in één casestudie beschreven. De casestudie Drechtsteden beschrijft de belangen van de 'grootste' binnenhavens Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht.



Figuur 3.1 Selectie casestudies binnenhavens in Nederland

De casestudies geven een ruimtelijk-economisch beeld van de binnenhaven in de functie van knooppunt (goederenoverslag en opslag), vestigingsplaats en schakel in netwerken voor lokale en regionale bedrijven.

Uit de interviews met de gemeenten en bedrijven is inzicht gekregen in de visie van de gemeenten op de ontwikkeling van de functies van de haven en de economische activiteiten van bedrijven in de haven in relatie tot het industriële productieproces. In de volgende paragrafen is een algemeen overzicht gegeven van de belangrijkste economische en ruimtelijke kenmerken, die zijn afgeleid uit de casestudies. De belangrijkste algemene sterkten en zwakten van de binnenhavens en kansen en bedreigingen zijn in een SWOT samengevat.

De resultaten van de dertien casestudies zijn gebundeld in een losstaand deelrapport.

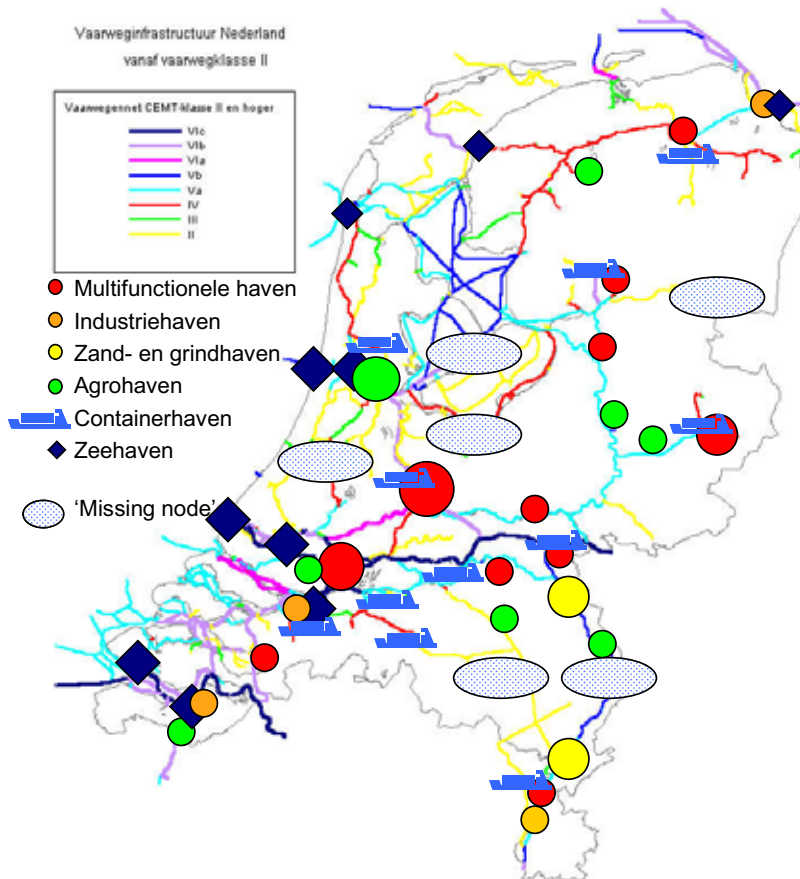
3.2 Aanzet voor een typologie van binnenhavens

Op basis van de inventarisatie van de verschillende typen binnenhavens aangevuld met de praktische informatie van binnenhavens in Nederland uit de dertien casestudies, is de in hoofdstuk twee aangegeven typologie van binnenhavens in Nederland verder verduidelijkt. De basis voor deze typologie bestaat uit de multifunctionele binnenhavens, die een vestigingsplaats zijn voor diverse sectoren en veelal beschikken over een containerterminal. Dordrecht (als grootste haven binnen de Drechtsteden) is de meest multifunctionele binnenhaven ofwel 'binnenhavenmainport' van Nederland. De haven beschikt over een belangrijk maritiem cluster maar nog niet over logistieke overslagfaciliteiten voor containers. Wel zijn de Drechtsteden gestart met de aanleg van een containerterminal voor binnenvaart en shortsea in het kader van Shipping Valley. Binnen de multifunctionele binnenhavens kunnen worden onderscheiden:

- Grote multifunctionele binnenhavens, die tevens een functie hebben als zeehaven (Dordrecht, Moerdijk Terneuzen en Velsen)
- Grote multifunctionele binnenhavens (vijf of meer verschillende goederensoorten met een overslagomvang groter dan 100.000 ton zoals Utrecht, Nijmegen en Meppel)
- Middelgrote multifunctionele binnenhavens (vier verschillende goederensoorten met een overslagomvang groter dan 100.000 ton zoals de zeehavens Delfzijl en Vlaardingen en de binnenhavens Bergen op Zoom, Oss, Zwolle, Wageningen, 's-Hertogenbosch, Groningen en Hengelo).

De multifunctionele binnenhavens liggen verspreid over Nederland. De meeste multifunctionele binnenhavens hebben ook een belangrijke functie als agrohaven, industriehaven, zand- en grindhaven of containerhaven.

Naast de grote industriële zeehavens Terneuzen, Vlissingen, Moerdijk, Delfzijl en Velsen is de haven van Stein de belangrijkste industriële (chemie)haven. Daarnaast kunnen industriële binnenhavens met een functie voor de overslag van vaste minerale brandstoffen als Geertruidenberg en Beuningen, aardoliebinnenhavens als Arnhem en Aalsmeer en de zouthaven Hengelo worden onderscheiden.



Figuur 3.2 Aanzet tot een typologie van binnenhavens in Nederland



Figuur 3.3 Vestiging meelfabriek Meneba (Wormerveer) gelegen aan de Zaan

Typologie van binnenhavens

- Multifunctionele binnenhavens als basishavens voor het netwerk
- Relatie tussen industriële binnenhavens en complex zeehavens
- Ontwikkelen van een netwerk van containerterminals in samenhang met mainports
- Versterk samenhang netwerk in agrosector (bv suiker en zetmeel)

'Missing nodes'

Potentiële binnenhavens die op basis van vestiging van economische bedrijvigheid in de nabijheid kunnen uitgroeien tot knooppunten met voldoende schaalgrootte voor faciliteiten en dienstverlening. Benutten van de kansen van de binnenhavens vraagt om:

- Opwaarderen infrastructuur voor gebruik haven Helmond voor industrie en logistiek in Zuidoost-Brabant
- Versterken ontwikkeling binnenhavens met een functie voor gevestigde distributiecentra (Venlo, Alphen aan den Rijn en regio Nijkerk/ Zeewolde)
- Opwaarderen infrastructuur voor gebruik haven Coevorden voor logistieke activiteiten
- Ontwikkelen binnenhaven in Flevoland als functie voor stedelijk knooppunt Almere

Figuur 3.4

De belangrijkste agrohaven is de zeehaven Zaanstad met vele vestigingen van bedrijven in de voedingsmiddelenindustrie. In het netwerk van agrohavens kunnen naast bijna alle multifunctionele havens als Utrecht, Bergen op Zoom en 's-Hertogenbosch ook belangrijke kleinere agrohavens als Sas van Gent, Lochem, Deventer, Binnenmaas (Puttershoek), Veghel, Smallerland (Drachten) en Meerlo-Wanssum worden onderscheiden. Bijna alle havens hebben een functie in de zand- en grindoverslag. De belangrijkste zand- en grindhavens zijn de winningslocaties nabij Cuijk en Maasbracht. De containerhaven is sinds begin jaren negentig ontwikkeld waarbij 's-Hertogenbosch, Nijmegen, Born, Meppel, Utrecht, Zaanstad, Moerdijk, Tilburg, Oosterhout en Hengelo de belangrijkste in overslagvolume zijn.

'Missing nodes'

Naast deze typologie van binnenhavens is een aantal 'missing nodes' te onderscheiden. Deze potentiële knooppunten hebben in de nabijheid de beschikking over vestiging van economische (industrie en distributie) bedrijvigheid. De huidige binnenhaven heeft echter (nog) onvoldoende (grootschalige) diensten en faciliteiten om deze stromen te verwerken of de capaciteit van de infrastructuur is op nog onvoldoende voor vervoer over water. De industriële en logistieke bedrijvigheid in Zuidoost-Brabant kan met name door de beperkte infrastructuur (vaarwegcapaciteit) nog onvoldoende gebruik maken van de binnenvaart. De haven van Helmond (zelf toegankelijk voor klasse IV schepen) is door de beperkte capaciteit van de sluisen op de Zuid-Willemsvaart en de beperkte vaarwegcapaciteit (klasse 2) tussen Helmond en Tilburg nog onvoldoende geschikt voor grootschalig vervoer via de binnenwateren voor de industrie in Zuidoost-Brabant. Dit geldt eveneens voor de regio Coevorden waar het kanaal Almelo-De Haandrik wordt opgewaarderd tot 800 ton (klasse III) en wellicht in de toekomst voor 1000 tons schepen.

Belangrijke regio's met distributiecentra van verladers en/of logistieke dienstverleners, zoals de omgeving van Tiel/ Geldermalsen, Nijkerk/ Zeewolde, Venlo en Alphen aan den Rijn, hebben potenties voor het beter en meer gebruik maken van de faciliteiten van de binnenhaven voor containervervoer en/of in de toekomst vervoer van pallets per binnenvaart (Distrivaart). Deze regio's beschikken momenteel over een kleinschalige binnenhaven voor bulkvervoer. In de haven ontbreken faciliteiten voor de overslag van standaard laadeenheden als containers en pallets. In Venlo en Alphen aan den Rijn zijn er initiatieven van marktpartijen (samen met gemeente en provincie) tot de aanleg van een containerterminal.

In Flevoland is ook nog geen binnenhaven van (multifunctionele) betekenis maar met de groeipotenties van stedelijk knooppunt Almere kan deze binnenhaven mogelijk op termijn worden ontwikkeld tot een grootschalige binnenhaven. In Lelystad zijn initiatieven voor de bouw van een containerterminal.

In de provincies Friesland en Groningen kan één van de huidige binnenhavens, zich sterker profileren als multifunctionele haven met als specialisatie agrostromen, mede door de opwaardering van de kanalen in Noord-Nederland. Drachten zou zich mogelijk kunnen ontwikkelen tot een dergelijke haven (op basis van de informatie uit de casestudie).



Figuur 3.5 Combiterminal Twente met op de achtergrond Akzo Nobel in Hengelo gelegen aan het Twentekanaal

Voorbeelden van netwerkvorming containerterminals

- Netwerk van containerterminals langs de Rijn
- Partijen hebben belangen in meerdere terminals
- Ontwikkelen van netwerk van vervoersdiensten binnen een regio zoals in Amsterdam
- Samenwerking van Rotterdam met een aantal belangrijke inland terminals ter versterking van de concurrentiepositie

Aanzet voor ontwikkeling van een netwerk van binnenhavens, onderscheiden naar typologieën, kan als basis dienen voor selectieve investeringen in 'winners', binnenhavens die kansen kunnen benutten.

Figuur 3.6

Netwerk vervoersrelaties

Voor binnenhavens met een functie in de aan- en afvoer van bulkgoederen is een netwerk (economische en vervoersrelaties tussen regio's) moeilijk te realiseren. Wel kunnen bijvoorbeeld tussen Stein en IJmuiden en Zaanstad en Nijmegen vervoersrelaties worden onderscheiden die belangrijk zijn voor de agro-industrie en mogelijk onderdeel kunnen zijn van een netwerk van knooppunten voor agrologistiek (bijvoorbeeld voor zetmeelproductie in Sas van Gent, Veendam, Nijmegen, Bergen op Zoom en Zaanstad).

Ook in de suikerindustrie kan mogelijk een netwerk van binnenhavens ontstaan. Nederland heeft twee grote suikerverwerkers, Suiker Unie en CSM. Suikerunie heeft productielocaties in Dinteloord, Groningen, Puttershoek en Roosendaal.

CSM heeft productielocaties in Vierverlaten/Hoogkerk en Breda. Afnemers van suikerproducten zijn producenten van frisdranken en zuivel, van koek, banket, chocolade en zoetwaren. Afnemers van restproducten zijn de veevoederindustrie en alcoholproducent Nedalco (Bergen op Zoom/ Sas van Gent). Een netwerk van binnenhavens kan voor deze industrie wellicht het gebruik van de binnenhavens stimuleren en in de toekomst meer via water vervoeren.

De binnenhavens in Nederland met een functie in de overslag en distributie van containers worden steeds meer onderdeel van een onderling hecht verbonden netwerk (aantal partijen hebben belangen in verschillende terminals en maken gebruik van multistops) en in relatie tot de zeehavens. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam werkt aan het versterken van het netwerk van terminals binnen het Noordzeekanaalgebied door gezamenlijke diensten te ontwikkelen van en naar de havens van Rotterdam en Antwerpen.

Havenbedrijf Rotterdam NV wil de containerbinnenvaart verder stimuleren door met ongeveer zeven tot negen inland terminals in Nederland, België en Duitsland samen een holding te vormen. De holding zal bekend worden als "European Inland Terminals" en richt zich op operationele samenwerking en marketing. Deze (trimodale) terminals in Nederland dienen de schaalvergroting in de containerbinnenvaart verder te stimuleren, de repositionering van (lege) containers te verbeteren en de afhandeling van schepen in de zeehaven te versnellen.

In de containerbinnenvaart op de Rijn is al sprake van een netwerk van terminals waarbij enkele grote logistieke dienstverleners strategische posities hebben ingenomen langs de Rijn veelal in combinatie met spooransluitingen (trimodaal). De verwachting is dat ook in Nederland en België een aantal spelers zich ontwikkelt op belangrijke strategische (trimodale) locaties. De kleinere terminals in de regio hebben in dit netwerk een functie voor de lokale verladings en worden mogelijk deel van de grotere containerterminals.

Deze aanzet voor een binnenhavennetwerk maakt de functies van de binnenhaven onderling meer inzichtelijk en kan worden gebruikt voor versterken van de positie van deze binnenhavens voor de regio. Voor de ontwikkeling van de binnenhavens kan de typologie van binnenhavens, en de aanzetten vanuit de markt voor netwerken, als basis dienen voor selectieve investeringen in 'winners' ofwel binnenhavens die kunnen inspelen op nieuwe markten en logistieke concepten.



Figuur 3.7 Binnenhaven Venlo aan de Maas (Bron: gemeente Venlo)

3.3 Ruimtelijke en economische kenmerken binnenhavens

De binnenhavens in Nederland zijn over het algemeen aangelegd in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw voor het verplaatsen van bestaande en/of aantrekken van nieuwe bedrijvigheid met watergebonden activiteiten. Het bedrijventerrein bestaat in het algemeen voor ongeveer de helft uit natte terreinen. In de meeste binnenhavens zijn één of meerdere grote bedrijven (van oudsher) gevestigd die belangrijk zijn voor de werkgelegenheid in de regio. Deze (productie)bedrijven maken van de haven gebruik voor met name de aanvoer van grondstoffen (bulk) en in mindere mate de afvoer van gereed product. Ook maken grote industriële bedrijven, die liggen aan het water, geen gebruik (meer) van de binnenhaven.

Tevens wordt vrijwel elke binnenhaven gekenmerkt door de vestiging van bedrijven in de overslag en opslag van zand en grind, betoncentrales en in mindere mate werven voor scheepsbouw en reparatie. Bedrijven in vooral de agrarische sector, chemische industrie voedingsmiddelenindustrie, cementindustrie, distributie (o.a tankopslag) en zand- en grindoverslag en opslag hebben meerdere productievestigingen aan het water en liggen verspreid over Nederland. De bedrijven liggen op strategische locaties nabij de regionale en (inter)nationale afzetmarkten.

Sinds de jaren '90 in de vorige eeuw hebben de (grotere) binnenhavens ook een functie voor de aan- en afvoer van zeecontainers voor de industriële en logistieke bedrijven in de regio. De binnenhaven krijgt daarmee een functie voor de verladende bedrijven met distributiecentra en industriële bedrijven met containers met gereed product.

De binnenhaven is een toplocatie die naast de functie voor industriële en distributie-activiteiten ook een functie heeft voor recreatie (jachthavens) en woningbouw (wonen langs het water). Afweging van verschillende belangen speelt een steeds belangrijker rol bij gemeenten in het proces van stedelijke vernieuwing en revitalisering van bedrijventerreinen. De gemeente en bedrijven zijn als eigenaar van de gronden veelal betrokken bij een gezamenlijke (visie)ontwikkeling van de functies van de terreinen. Daarbij spelen vraagstukken als het stimuleren van bedrijven om gebruik te maken van de havenfaciliteiten, het creëren van ruimte voor uitbreiding en verplaatsing van bedrijven en het investeren in infrastructuur en onderhoud en beheer van de binnenhavens een steeds grotere rol.

De binnenhaven is voor de gemeente vooral belangrijk voor de werkgelegenheid van (industrie)bedrijven aan het water en de bereikbaarheid van de regio via water en weg. Over het algemeen kan worden gesteld dat gemiddeld tussen de tien en twintig bedrijven per gemeente direct gebruik maken van de binnenhaven. Een of meerdere grote industriële bedrijven aan het water gelegen, genereren een hoge toegevoegde waarde en zijn belangrijk voor directe en indirecte werkgelegenheid (honderden arbeidsplaatsen). De directe ligging aan en voorzieningen voor vervoer over het water zijn vanuit economisch (kosten), vervoerskundig (schaalgrootte en goederensoort) en afzetmarktperspectief (klanten en leveranciers aan het water) het meest interessant (en zelfs onmisbaar) voor bedrijven.

Binnenhavens met maritieme activiteiten (scheepsnieuwbouw en reparatie, waterbouw en watergebonden logistiek als binnenvaart en maritieme dienstverlening) hebben naast een



Figuur 3.8 Artist impression ROC Veghel (Bron: ROC Veghel)



Figuur 3.9 Merwedehaven Dordrecht met uitzicht op Du Pont

directe ook veelal een belangrijke indirecte economische betekenis voor de regio door de clustervorming en onderlinge relaties tussen bedrijven.

De zand- en grindbedrijven en logistieke bedrijven (opslag en distributie, containerterminal) hebben een belangrijke functie voor de regionale bedrijven in de aanvoer van grondstoffen voor de productie en distributie van goederen. Voor deze bedrijven is de overslag via water de kernactiviteit, waarbij de kosten van vervoer zo laag mogelijk moeten worden gehouden ten opzichte van met name het wegvervoer. De directe werkgelegenheid is met gemiddeld tussen de 10 à 15 arbeidsplaatsen relatief beperkt. Door de grote hoeveelheid relaties met verladende en logistieke bedrijven in de regio is de indirecte toegevoegde waarde relatief groot.

Tevens zijn de binnenhavens in Nederland (en Europa) een verlengstuk van de grote en kleinere zeehavens. Deze zeehavens hebben een knooppuntfunctie, die gebruik kan maken van het vaarwegennet voor de uiteindelijke herkomst of bestemming van de goederen in de binnenhavens. De binnenhavens in Nederland dragen bij aan een betere bereikbaarheid over de weg en verminderen de druk op de weginfrastructuur rondom de zeehavens (bijvoorbeeld ruim een half miljoen vrachtwagens per jaar minder op de ring van Rotterdam door alleen al het containervervoer per binnenvaart).

3.4 Kansen en knelpunten binnenhavens

De binnenhavens in Nederland hebben nog niet de volle aandacht van overheden, waardoor het gebruik van waardevolle ruimte en infrastructuur onvoldoende wordt benut en ontwikkeld. Pas op het moment van calamiteiten (zoals de maandenlange afsluiting van een deel van het Twentekanaal en de schadeclaims van bedrijven) blijken betrokken partijen het belang van de binnenhaven wel op de agenda te willen zetten.

De binnenhaven is een complex van functies waarbij naast de belangen van ruimte voor *werken* (bedrijven) ook de belangen van ruimte voor *wonen* (bewoners) en *recreëren* (bezoekers) bij de ontwikkeling van de binnenhaven in het bijzonder en de gemeente in het algemeen worden afgewogen. Voor het versterken en clusteren van economische activiteiten (productie en logistiek) en stimuleren van werkgelegenheid zijn investeringen gewenst in de infrastructuur en bedrijventerreinen (waarbij de prioriteit meestal gaat naar weggerelateerde infrastructuur en bedrijventerreinen) om knelpunten in de bereikbaarheid op te lossen. Maatregelen gericht op het benutten van kansen door te investeren in onderhoud en beheer van vaarwegen en kadevoorzieningen hebben lokaal, regionaal, nationaal en Europees vaak nog onvoldoende draagvlak. Dit komt wellicht door de veelal ontbrekende relatie met het dagelijks vervoer van personen via het water, in tegenstelling tot het woon-werkverkeer via weg en spoor.

Bij gemeenten is het belang voor de bedrijven die gebruik maken van de faciliteiten van de binnenhaven veelal onvoldoende duidelijk. Een deel van de bedrijven met faciliteiten aan het water maakt echter geen gebruik van de binnenhavens in Nederland. Gemeenten streven naar het stimuleren van gebruik van faciliteiten voor multimodaal vervoer van

<p>Strengths</p> <ul style="list-style-type: none"> • Multimodale bereikbaarheid en faciliteiten via water, weg en soms spoor • Bijna alle economische centra in Nederland via water ontsloten • Grote verscheidenheid aan typen binnenhavens • Grote industriële vestigingen aan het water 	<p>Weaknesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende gebruik van faciliteiten binnenhavens • Beperkte ruimte voor uitbreiding • Achterstand in onderhoud en beheer (slibproblematiek) • Versnippering en verrommeling van activiteiten in binnenhaven
<p>Opportunities</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revitalisering bedrijventerreinen • Beter benutten faciliteiten en vaarweginfrastructuur • Binnenhaven als moderne locatie voor werken en behoud industrie • Succesvolle pilot Distrivaart • Netwerk van binnenhavens (inland terminals) • Binnenhaven voor veilig en milieuvriendelijk goederenvervoer <p><i>Figuur 3.10 SWOT binnenhavens</i></p>	<p>Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebrek aan aandacht bij politiek • Behoeftte aan woningbouw mogelijk ten koste van bedrijven aan water • Gebrek aan ruimte (fysieke nat terrein en zoning geluidsruimte) • Gebrek aan financiering voor verbetering faciliteiten binnenhavens • Nadruk op lokale i.p.v regionale afweging van belangen (verkeers- en geluidhinder)

<p>Zand- en grindhaven</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meer dan 50% van de binnenhavens heeft een functie voor de overslag en opslag van zand en grind. • De binnenhaven heeft een functie voor de regionale betoncentrales en steenfabrieken • Sector is afhankelijk van ontwikkeling woningbouwlocaties en infrastructurele werken • Rijksbeleid 'houwen voor bouwen' • Schaalvergroting en integratie bouw- en zand- en grindsector • Minder grote winninglocaties in Nederland en meer alternatieve locaties langs de Rijn en meer aanvoer van zeezand; zand over een grotere afstand vervoerd naar overslaglocaties <p><i>Figuur 3.11</i></p>

goederen door investeringen in kadevoorzieningen. Bedrijven die wel gebruik maken van de binnenhaven hebben veelal geen mogelijkheden de watergebonden activiteiten uit te breiden en de processen efficiënter in te richten. De binnenhavens zijn knooppunten waar goederenstromen samenkomen en hebben niet alleen baat bij uitstekende laad- en losfaciliteiten op lokaal niveau maar vooral bij een goede vaarweginfrastructuur in de regio en aansluiting op het hoofdvaarwegennet. Bedrijven kunnen door beperkingen in de infrastructuur de schaalvoordelen van de binnenvaart mogelijk onvoldoende benutten. Het functioneren van de binnenhaven kan mogelijk één van de overwegingen zijn van industriële bedrijven in de strategische keuze voor behoud of uitbreiding van de productiefaciliteiten van de vestiging aan het water.

De diversiteit aan activiteiten van bedrijven op grote bedrijventerreinen, die aan het water zijn gelegen, dragen bij aan een rommelig en versnipperd beeld van binnenhavens. Dit imago kan door revitaliseringsplannen en stedelijke vernieuwingsprocessen mogelijk een impuls krijgen door clustering van woon, werk en recreatiefuncties resulterend in moderne binnenhavens als onderdeel van steden in beweging.

In het onderhoud en beheer van vaarwegen en faciliteiten in de binnenhavens is in de afgelopen jaren onvoldoende geïnvesteerd. Bovendien kunnen nog vele knelpunten in het vaarwegennet (bruggen, sluisen, diepgang) worden aangepakt. Maar gegeven het huidige netwerk van binnenhavens met vestigingen van bedrijven aan het water en de bereikbaarheid van bijna alle economische centra in Nederland via het water is het minstens zo belangrijk ook de kansen te benutten van deze unieke infrastructuur. Nederland heeft door de uitstekende vaarweginfrastructuur in vergelijking met andere Europese landen een grote hoeveelheid binnenhavens met een ligging aan hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en ook regionale vaarwegen. Voor de toenemende mobiliteit met name op de weg heeft Nederland met haar binnenhavens mogelijkheden om de congestievrije vaarweginfrastructuur beter te benutten voor het vervoer van goederen. Het gebruik van de faciliteiten van binnenhavens voor het vervoer van containers tussen de mainports en de verladende bedrijven in de regio's is een voorbeeld van het benutten van kansen. In het verder versterken van het netwerk van inland terminals en mainports is door het havenbedrijf Rotterdam het initiatief genomen voor een verdere afstemming tussen strategisch gelegen inland terminals in Nederland. Ook het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam streeft naar efficiënter containervervoer tussen de inland terminals in het havengebied door de inzet van speciale lijndiensten tussen deze terminals. De inland terminals in Zuid-Nederland en België werken op initiatief van Incodelta samen bij het positioneren van containers en voorkomen van vervoer van lege containers over de weg.

3.5 Ontwikkelingsperspectieven binnenhavens

In deze paragraaf wordt ingegaan op de mogelijke ontwikkelingsperspectieven van de verschillende typologieën van binnenhavens in Nederland. Welke binnenhavens bieden kansen voor verdere ontwikkeling?

Zand- en grindhavens

Voor meer dan de helft van de binnenhavens in Nederland is de overslag van zand en grind en bouwmaterialen de belangrijkste functie.

Industriehaven

- Binnenhaven als vestigingsplaatsfactor; grootschalige locatie
- Binnenhaven onmisbare functie in logistieke en productieproces
- Aanvoer grondstoffen (bulkgoederen) en afvoer gereed product (afzetmarkten en klanten aan het water gelegen bijv chemie langs de Rijn); toename in vervoer van containers
- Schaalgrootte en kostenefficiëntie binnenvaart
- Trend industrie is werkgelegenheid daalt en toegevoegde waarde stijgt; positieve uitzondering is voedingsmiddelenindustrie waar ook de werkgelegenheid stijgt
- Binnenhaven voorwaarde voor behoud regionale werkgelegenheid industrie

Figuur 3.12

Agrohaven

- Binnenhaven belangrijk voor voedingsmiddelenindustrie en agrosector
- Aanvoer van landbouw- en andere voedingsproducten en afvoer van bijvoorbeeld veevoeder voor agrarische sector
- Belang binnenhavens voor vervoersrelaties met agrarische sector in Nederland maar ook met Frankrijk
- Groot aantal binnenhavens in Nederland met agrostromen is belangrijk voor kosten van bijvoorbeeld meststoffen en veevoeder voor boeren
- Voedingsmiddelenindustrie (dranken) maakt steeds meer gebruik van functie van binnenhavens; bijvoorbeeld het Distrivaartconcept
- In de toekomst naar verwachting meer vervoer over water in de agrarische sector; nu veelal nog over de weg

Figuur 3.13

De bouwsector is een belangrijke sector in Nederland en de overslagfunctie van zand en grind is bestemd voor de betoncentrales en steenfabrieken in de regio. De sector is mede afhankelijk van de ontwikkeling van woningbouwlocaties en infrastructurele werken aan weg, water en spoor. De vraag naar zand zal mede door het huidige Rijksbeleid, dat is gericht op 'houwen voor bouwen', en daardoor minder grootschalige infrastructuurprojecten, kleiner worden.

De zand- en grindoverslag is met name regionaal georganiseerd, waarbij de schaalgrootte toeneemt en de zand- en grindoverslagbedrijven (logistiek) onderdeel worden van betonproductie- en bouwbedrijven. Op termijn zal de herkomst van zand en grind deels verschuiven van Zuidoost-Nederland naar België, Duitsland en depots voor zeezand langs de kust (o.a. Rotterdam en IJmuiden) door terugdringing van primaire gronstofwinningen op land en rivieren vanuit de overheid. De casestudie van de haven Cuijk laat deze tendens zien waar, door beëindiging van ontgrondingen (op termijn), nieuwe vervoersrelaties voor zand en grind gaan ontstaan.

Industriehavens

Een deel van de binnenhavens is een belangrijke vestigingsplaats voor veelal één of soms meerdere industriële bedrijven. Voor een groot deel van deze bedrijven is de binnenhaven, tezamen met de productiefaciliteiten, belangrijk in het logistieke en productieproces. Daarbij gaat het om de (grootschalige) aanvoer van natte en droge bulkgoederen en is vervoer over water (prijs)efficiënt. Tevens gaat het voor een aantal bedrijven (o.a. in de chemie) om de afzet van producten naar klanten, die ook aan het water zijn gevestigd (bijvoorbeeld in het Ruhrgebied langs de Rijn). De functie van de binnenhaven is voor deze bedrijven onmisbaar in de bedrijfsvoering. De tendens in Nederland is dat de werkgelegenheid in de industrie daalt en de toegevoegde waarde stijgt. De voedingsmiddelenindustrie is hierop echter een uitzondering. In deze sector neemt zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde toe (bron: Economische betekenis Nederlandse zeehavens, Ecorys, 2002).

Agrohavens

Voor de voedingsmiddelenindustrie hebben de binnenhavens in Nederland een belangrijke functie en wordt deze steeds belangrijker. De binnenhavens hebben zowel een functie voor de aanvoer van landbouw- en andere voedingsproducten als de afvoer van producten zoals diervoeders voor de agrarische sector. De bedrijven gevestigd in de agrohavens hebben een directe relatie met de agrarische sector in Nederland, maar ook met bijvoorbeeld een Europese landbouwnatie als Frankrijk. Voor de sector is het belangrijk dat door de dichtheid van het netwerk van binnenhavens de veevoeders op relatief korte afstand van de boeren en dus op goedkope wijze kunnen worden vervoerd. Tevens wordt door de voedingsmiddelenindustrie (met name dranken) geparticipeerd in de proef met Distrivaart. Via een speciaal binnenvaartschip worden pallets vervoerd tussen de distributiecentra van verladende bedrijven en supermarkten (en in de toekomst naar detailhandel in stedelijke centra als onderdeel van stedelijke en regionale distributie). De binnenhavens in Nederland kunnen hierdoor mogelijk een nieuwe functie vervullen, die meer gericht is op de logistiek en distributie van consumentengoederen. De 'Riverhopper' vaart in de pilot van Distrivaart op de route Drachten, Zwolle, 's-Hertogenbosch en Dongen.

Containerhavens

- Groeiende containersector draagt bij aan ontwikkeling nieuwe logistieke activiteiten in de binnenhavens
- Sterke intercontinentale relatie met de mainports
- Binnenhaven met functie voor overslag van consumentengoederen en halffabrikaten (containers en pallets)
- Belang voor regionale werkgelegenheid industrie en logistiek
- Containerterminal mede vestigingvoorwaarde voor distributiecentra
- Binnenhaven een functie in toevoegen van waarde aan goederen
- Binnenhaven heeft een aanvullende functie voor regionale bedrijven

Figuur 3.14

Clustering activiteiten

- Binnenhaven belangrijk voor clusteren van industrie en logistieke activiteiten op locatie met wateraansluiting; uitbesteden logistiek
- Binnenhaven voor clustering complementaire industriële activiteiten
- Binnenhaven als clustering van activiteiten van energie- en afvalbedrijven (milieu en recycling activiteiten)

Figuur 3.15

Ontwikkelingsperspectieven binnenhavens

- Binnenhaven functie voor behoud industrie en (water)bouwsector
- Binnenhaven groei in distributiefunctie consumentengoederen
- Binnenhaven toekomstige schakel in distributie goederen tussen distributiecentra en stedelijke centra

Figuur 3.16

Containerhavens

Een aantal binnenhavens in Nederland heeft zich in de afgelopen jaren succesvol ontwikkeld in de overslag en opslag van containers. Door de containerisatie in het goederenvervoer, de vestiging van (Europese) distributiecentra in Nederland en congestie op de weg zijn containeroverslagcentra ontstaan in binnenhavens. De binnenhavens hebben voor de regionale verladende en logistieke bedrijven een distributiefunctie in het containervervoer van en naar met name de mainport Rotterdam. Hierdoor is de containerterminal een schakel geworden in de logistieke keten voor het regionale bedrijfsleven. De terminal verzorgt de overslag en opslag van de importcontainers (met consumentengoederen en halffabrikaten) en exportcontainers (met gereed product naar intercontinentale bestemmingen). In toenemende mate hebben de terminals ook een functie in het bewerken van de goederen in de containers. De toekomst van de binnenhavens ligt onder andere in de distributiefunctie door het toevoegen van waarde en diensten aan de goederen, die worden overgeslagen, opgeslagen en bewerkt voor de klanten in de afzetmarkten. Tevens kan de binnenhaven mogelijk een rol spelen in het shortseavervoer. De Drechtsteden is met Shipping Valley een voorbeeld van het ontwikkelen van een aanvullende logistieke functie (shortsea en binnenvaarterminal) voor het regionale bedrijfsleven tezamen met de ontwikkeling van een businesspark. De containerhaven is een groeiend segment in de ontwikkeling van de binnenhavens en versterkt de relatie met het regionale bedrijfsleven.

Clustering activiteiten in binnenhavens

Een andere ontwikkeling is het clusteren van activiteiten op het veelal omvangrijke bedrijventerrein van een industriebedrijf door de vestiging van een logistiek dienstverlener op de eigen site. De industrie besteedt de logistieke activiteiten uit aan een logistiek dienstverlener, die vervolgens de faciliteiten (bij voorkeur zowel binnenvaart, spoor als weg) van de binnenhaven benut voor een efficiënte distributie van producten van leveranciers en afnemers. Ook kan in de toekomst, indien ruimte beschikbaar is, clustering van activiteiten plaatsvinden, waarbij industrieën elkaars (rest)producten gebruiken voor het productieproces (bijvoorbeeld Nedalco en Cerestar in Sas van Gent). In de toekomst kunnen de in binnenhavens gevestigde energiebedrijven en afvalbedrijven mogelijk activiteiten clusteren, waarbij de inzameling en verwerking van afval mogelijk gebruikt kan worden voor het productieproces van energiecentrales. De schaalvergroting en ketenintegratie in deze sector biedt mogelijkheden voor het concentreren van activiteiten in een aantal verder te ontwikkelen binnenhavens.

Tenslotte hebben de multifunctionele binnenhavens in Nederland een belangrijke nationale functie voor de nabij gelegen economische centra van industrie en logistiek. Deze binnenhavens hebben ruimte nodig voor het vestigen van bedrijven die ondersteunend zijn voor behoud van de belangrijke industrie (lees werkgelegenheid in de regio), toegang tot het Europese vervoersnetwerk via water, spoor en weg en logistieke netwerk (overslagfaciliteiten voor (neo)bulkgoed en stukgoed zoals containers en pallets). Kortom, naast het belang van de binnenhaven voor het functioneren van de industrie en (water)bouwsector zal in de komende jaren de binnenhaven meer en meer een functie krijgen in de distributie van consumentengoederen van en naar de distributiecentra in Nederland en de detailhandel in de steden.

HOOFDSTUK 4 ECONOMISCH BELANG BINNENHAVENS

4.1 Economisch belang door vaststellen toegevoegde waarde en werkgelegenheid

In dit hoofdstuk wordt het economische belang van de Nederlandse binnenhavens vastgesteld door de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die met deze havens samenhangt in kaart te brengen. Hiermee is het mogelijk om het economische belang van de binnenhavens te vergelijken met de zeehavens – die andere belangrijke knooppunten in de nationale ruimtelijk-economische en logistieke structuur.

Het economische belang van de zee- en luchthavens in ons land wordt doorgaans vastgesteld op basis van drie grootheden:

- De directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde die met deze havens samenhangt;
- De achterwaartse – ofwel de aan de directe activiteiten toeleverende – werkgelegenheid en toegevoegde waarde;
- De voorwaartse werkgelegenheid en toegevoegde waarde, ofwel de bestemming van de goederen en diensten die door de directe activiteiten wordt gerealiseerd.

Indien deze grootheden voor een haven worden gekwantificeerd, wordt duidelijk wat de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde is die met de haven in kwestie samenhangt. Ook wordt wel vastgesteld wat er zou gebeuren met de van de haven afnemende sectoren indien deze haven plotsklaps zou wegvallen. Dit is een niet denkbeeldige situatie gegeven de rampen die bijvoorbeeld de zeehaven van Kobe ten gevolge van een omvangrijke aardbeving enkele jaren geleden overkwam en een situatie die in ons land actueel is door de stremmingen van het Twentekanaal ten gevolge van de brand bij Vredestein en de stremming nabij Stein ten gevolge van een dreigende dijkdoorbraak. Bij een dergelijke gebeurtenis worden er door bedrijven allerlei kosten gemaakt gerelateerd aan vervangende vervoerwijzen of zelfs aan het (tijdelijk) verplaatsen van de productie (zie figuur 4.1 voor een illustratie).

Wij hanteren een 'strengere' en realistische definitie van het begrip 'binnenhavengebonden'

Het economische belang van binnenhavens kan op basis van verschillende methoden worden vastgesteld, waardoor er grote verschillen kunnen optreden in het weergeven van dit belang. In bijlage 1 wordt nader op de verschillende methoden ingegaan.

Wij hanteren in deze studie een strenge definitie om een bedrijf als binnenhavengebonden te kunnen karakteriseren. Het uitgangspunt bij deze definitie is, dat het bedrijf niet alleen op een nat bedrijventerrein moet zijn gevestigd maar dat het bedrijf voorts actief gebruik maakt van de binnenvaart en dus van de binnenhaven.

Dit strenge uitgangspunt komt ruwweg overeen met de – eveneens strenge – indeling van Bureau Louter (2003) waarmee het economische belang van de Nederlandse zeehavens is vastgesteld. Hierdoor kunnen wij de hier vastgestelde resultaten relateren aan de resultaten van Bureau Louter. Het streven is daarmee niet om het economische belang van de Nederlandse binnenhavens zo hoog mogelijk in te schatten, maar om op basis van deze strenge indeling vooral te komen tot een *realistische* inschatting van het economische belang van de Nederlandse binnenhavens.

De onmisbare rol van regionale vaarwegen op de korte termijn...

Op 22 augustus 2003 brak er een brand uit bij de aan het Twentekanaal gelegen bandenfabrikant Vredestein. Er liep een grote hoeveelheid zwaar verontreinigd bluswater in het kanaal waardoor deze vaarweg pas weer op 1 mei van dit jaar kon opengaan. Vijf bedrijven stellen de provincie Overijssel aansprakelijk voor de schade die zij hebben geleden door deze afsluiting. Het gaat hierbij om een groothandel in aardolieproducten, een recyclingbedrijf in ijzer en metaal, een zand- en grindhandel, een asfaltcentrale, een betoncentrale en twee binnenvaartschepen die een tijd lang vast hebben gelegen in het kanaal. De belangrijkste kostenpost voor deze bedrijven hing samen met de kosten die moesten worden gemaakt om lading, die voorheen met één binnenvaartschip kwam, nu door dertig of meer vrachtwagens te laten transporteren. Onder meer uit de in hoofdstuk drie beschreven case studies blijkt dat binnenvaart de meest ideale vervoerwijze is voor producten van dit type bedrijven. Zonder binnenvaart zouden deze bedrijven geen bestaansrecht hebben; hoge kostenposten door bijvoorbeeld vrachtwagenvervoer zullen de prijs – en zo de concurrentiepositie – sterk aantasten.

...en op de lange termijn

In 1988 is door DHV en het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (IOO) onderzocht wat de maatschappelijke betekenis van regionale vaarwegen is in de studie 'De vaart er in houden!'. Deze betekenis hebben zij onder meer vastgesteld door de kosten en overige effecten op de lange termijn met betrekking tot sluiting van bepaalde vaarwegen in kaart te brengen. Toevalligerwijs is één van de onderzochte vaarwegen het Twentekanaal. Indien dit kanaal zou worden gesloten en de bedrijven zich op de lange termijn zouden moeten aanpassen zou dit resulteren in jaarlijkse kostenstijgingen voor de afhankelijke bedrijven van 10,6 miljoen euro (in guldens van 1987), met name door hogere transportkosten. Naast dit bedrag gaat het om hogere kosten voor wegeaanleg, een sterke toename van het aantal vrachtwagens per dag (met 1200), meer verkeersongevallen, meer gevaarlijke stoffen die over de weg worden vervoerd, meer brandstofgebruik en de daarbij behorende milieueffecten en meer geluid. Er zijn ook positieve effecten: al deze extra vrachtautobewegingen vragen meer arbeidsplaatsen. De effecten die samenhangen met het verplaatsen of zelfs sluiten van bedrijven zijn niet meegenomen in de berekeningen van DHV en IOO.

Figuur 4.1

4.2 Bepaling economisch belang Nederlandse binnenhavens

Op basis van hun economische karakteristieken onderscheiden we in deze studie twaalf typerende categorieën binnenhavens – deze categorieën zijn een nadere detaillering van de typologie uit paragraaf 2.5:

1. **Drechtsteden**; deze binnenhavens behoren tot de ‘hors categorie’ vanwege de omvangrijke werkgelegenheid van ruim 5000 werknemers en vanwege de aanwezigheid van het maritieme cluster, c.q. ‘Shipping Valley’. Dordrecht en de overige Drechtsteden vormen daarmee een unieke binnenhaven – uiteraard ook vanwege het feit dat deze haven naast een binnenhaven ook een zeehavenfunctie heeft.
2. **Grote, multifunctionele binnenhavens** van de eerste categorie. Dit zijn de binnenhavens van Moerdijk, Utrecht en Nijmegen. Deze havens kennen een brede samenstelling: zowel een industriële, agro- als een containeroverslagfunctie en er wordt een breed en omvangrijk pakket aan goederen overgeslagen voor een diverse hoeveelheid binnenhavengebonden bedrijvigheid. Aangenomen wordt dat dit type havens een gemiddelde directe binnenhavengerelateerde werkgelegenheid kennen van 2000 werknemers en dat de werkgelegenheidsstructuur overeenkomt met Nijmegen.
3. **Multifunctionele industriehavens**; deze binnenhavens hebben als zwaartepunt een industriële functie maar hebben daarnaast nog een functie als container- of agrohaven. Het gaat hierbij om de binnenhavens Delfzijl, Hengelo, Zwolle, Groningen en Almelo. Aangenomen wordt dat deze binnenhavens een gemiddelde directe binnenhavengerelateerde werkgelegenheid hebben van 1000 werknemers en dat de structuur van de binnenhaven van Delfzijl hiervoor kenmerkend is.
4. **Multifunctionele agrohavens**; deze binnenhavens hebben een dominante agrologistieke functie, daarnaast vaak overige industrie, zand en grind of een functie als containerhaven¹. De binnenhavengerelateerde werkgelegenheid is gemiddeld 1500 werknemers en Zaandam is hiervan het typerende voorbeeld.
5. **Multifunctionele containerhavens** kennen allereerst de functie als containerhaven maar hebben daarnaast bijvoorbeeld ook een industriële of agrologistieke functie. Er zijn twee van dergelijke binnenhavens: Born en Oosterhout. De binnenhavengerelateerde werkgelegenheid is gemiddeld 250 werknemers en Born is het typerende voorbeeld.
6. **Industriehavens** hebben primair een functie ten behoeve van de binnenhavengebonden industrie². De gemiddelde binnenhavengerelateerde werkgelegenheid is 500 werknemers en Stein is voor deze categorie typerend.

Typologieën binnenhavens voor bepaling economisch belang

- ‘Hors categorie’: ‘Binnenhavenmainport’
- Grote, multifunctionele binnenhavens
- Multifunctionele industriehavens
- Multifunctionele agrohavens
- Multifunctionele containerhavens
- Industriehavens
- Agrohavens
- Containerhavens
- Multifunctionele zand- en grindhavens
- Grote zand- en grindhavens
- Kleine zand- en grindhavens en agrohavens

Figuur 4.2

¹ Meppel, Bergen op Zoom, Den Bosch, Zaandam, Vlaardingen, Wageningen, Oss, Meerlo-Wanssum, Rotterdam Spaanse Polder, Veghel en Nijkerk.

² Geertruidenberg, Stein, Harlingen, Arnhem, Beuningen, Rozenburg, Den Helder, Alphen aan den Rijn, Breda, Haarlemmermeer, Hontenisse, Klundert, Schiedam.

Type haven	Aantal	Gemiddelde werkgelegenheid (duizend)	Totale werkgelegenheid (duizend)	TW per werknemer (duizend)	Bron TW per werknemer + multiplier	TW per type binnenhaven totaal (miljoen)	Toegevoegde waarde (TW) Multiplier	Directe + achterwaartse indirecte TW (miljoen)	Omvang voorwaarts indirect effect
Drechtsteden: 'Hors categorie'	1	5	5	63,4	Drechtsteden	322	1,62	521	+
Grote multifunctionele binnenhaven	3	2	6	99,3	Nijmegen	596	1,61	963	+
Multifunctionele industriehaven	5	1	5	103,3	Delfzijl	517	1,46	755	+
Multifunctionele agrohaven	11	1,5	16,5	84,6	Zaanstad	1396	1,58	2206	++
Multifunctionele containerhaven	2	0,25	0,5	61,3	Born	31	1,38	43	++
Industriehaven	13	0,5	6,5	142,4	Stein	926	1,51	1398	0
Agrohaven	12	0,25	3	104,7	Sas van Gent	314	1,64	515	++
Containerhaven	1	0,02	0,02	65	Alphen aan den Rijn	1	1,38	2	++
Multifunctionele zand- en grindhaven	4	0,7	2,8	50,1	Drachten	140	1,69	237	+
Grote zand- en grindhaven	41	0,1	4,1	45,9	Cuijk	188	1,58	297	+
Totaal	93		49,4			4431	1,55	6954	
Kleine zand- en grind en agrohaven	±300		3			177	1,64	291	0
Binnenhavengerelateerd in de zeehavens	-5		14		Nationale Havenraad	1130	1,45	1643	++
Totaal	±400		66,4			5738		8891	

Figuur 4.3 Inschatting van het totale economische belang van de Nederlandse binnenhavens, onderscheiden naar de 93 grootste binnenhavens in verschillende categorieën, de bijna 300 kleinste binnenhavens en de binnenhavengerelateerde activiteiten in de Nederlandse zeehavens. Bron: a&s management, TNO Inro (zie bijlage 1)

- Agrohavens** fungeren primair ten behoeve van de agrologistieke infrastructuur en kennen een zwaartepunt in de overslag van granen, veevoeder en meststoffen³. In deze studie is Sas van Gent het illustratieve voorbeeld, de gemiddelde binnenhavengerelateerde werkgelegenheid is 250 werknemers.
- Containerhavens** kenmerken zich door slechts de aanwezigheid van een containerterminal, er zijn geen noemenswaardige andere functies. Dit beperkt de omvang van de directe binnenhavengerelateerde werkgelegenheid waarvoor wordt uitgegaan van gemiddeld 20 werknemers. Tilburg en in de toekomst Alphen aan den Rijn zijn hiervan goede voorbeelden.
- Multifunctionele zand- en grindhavens** hebben zowel een omvangrijke overslag van zand en grind als een aantal andere goederen en mogelijk ook containers. Roermond, Maastricht, Kampen en Gennep zijn van een dergelijk type. De gemiddelde werkgelegenheid is 500 werknemers en de economische structuur van Drachten is hiervoor het uitgangspunt vanwege het zwaartepunt op bouwactiviteiten, naast de agrofunctie van deze haven.
- Grote zand en grindhavens**; hierbij gaat het om 41 binnenhavens met Cuijk en Maasbracht als meest omvangrijke en typerende binnenhavens. Alhoewel de omvang van de overgeslagen zand- en grindstromen omvangrijk kan zijn, is de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde die met deze binnenhavens samenhangt beperkt – gemiddeld genomen 100 werknemers. Het gaat doorgaans om geoptimaliseerde en geautomatiseerde processen.
- Kleine zand- en grind en agrohavens**; dit is de restcategorie van een kleine driehonderd binnenhavens die met name zand- en grind en agrarische grondstoffen (veevoeder, meststoffen etc.) verwerken. Aangenomen wordt dat de gemiddelde werkgelegenheid van deze havens 10 werknemers bedraagt (zie voor nadere details bijlage 1).
- Zeehavens**; hoewel vooral gerelateerd aan de maritieme functie zijn de zeehavens gemeten naar de omvang van de overgeslagen goederen de grootste binnenhavens van ons land. Van de totale hoeveelheid overgeslagen goederen in de Nederlandse binnenhavens wordt ruim de helft in de zeehavens overgeslagen: 198 miljoen ton van in totaal 378 miljoen ton. Delfzijl is een voorbeeld van een zeehaven waarin in 2003 meer goederen zijn overgeslagen ten behoeve van de binnenvaart dan de zeevaart. Deze haven is daardoor dus eerder te beschouwen als een binnenhaven. In bijlage 1 is beschreven hoe de binnenhavengerelateerde activiteiten als onderdeel van de zeehavens zijn vastgesteld.

Het totale economische belang van de Nederlandse binnenhavens bedraagt:

- **werkgelegenheid** **66.400 werknemers**
- **toegevoegde waarde** **5,7 miljard euro**
- **directe en indirecte achterwaartse toegevoegde waarde** **8,9 miljard euro**

³ Lochem, Binnenmaas, Deventer, Smalingerland, Waalwijk, Leeuwarden, Amersfoort, Genemuiden, Hasselt, Sneek, Gorkum, Woudrichem.



Figuur 4.4 Zand en grindoverslag aan Twentekanaal in Hengelo

Hiermee zijn de binnenhavens belangrijker dan de zeehavens wat betreft werkgelegenheid. Volgens de 'strengere' definitie van havengebonden werkgelegenheid zijn de zeehavens goed voor zo'n 58 duizend werknemers, de binnenhavens voor 66 duizend – waarbij uiteraard moet worden opgemerkt dat een deel van de binnenhavengerelateerde werkgelegenheid plaatsvindt in de zeehavens. In het kader van deze studie is niet in detail ingegaan op het nauwkeurig vaststellen van eventuele dubbeltellingen die er uiteraard wel zullen zijn.

De directe toegevoegde waarde van de binnenhavens is iets minder in vergelijking tot de zeehavens; bijna 6 miljard euro, terwijl de zeehavens een directe toegevoegde waarde kennen van zo'n 7 miljard euro. Ook de gecombineerde directe plus achterwaarts indirecte toegevoegde waarde van de binnenhavens is met 8,9 miljard euro aanzienlijk minder dan de 10,9 miljard die Bureau Louter (2003a) heeft vastgesteld.

Naast de directe en toeleverende werkgelegenheid is sprake van een voorwaarts effect: de functie van de activiteiten in de binnenhavens voor andere afnemende sectoren in de economie. Op dit voorwaartse effect wordt hieronder op kwalitatieve wijze ingegaan.

Grote multifunctionele binnenhavens en multifunctionele industriehavens zijn smaakmakers
Negen binnenhavens – de grote multifunctionele, de multifunctionele industriehavens en de Drechtsteden als 'hors categorie' – zijn goed voor een werkgelegenheid van 16 duizend werknemers (24 procent) en een directe en indirecte toegevoegde waarde van in beide gevallen 25 procent van het totale economische belang van de binnenhavens. Deze havens hebben een breed scala aan economische activiteiten, zijn doorgaans van groot belang voor de regionale economie, zijn van vitaal belang in het functioneren van regionale en zelfs internationale economische clusters (Drechtsteden) en hebben doorgaans een belangrijke functie voor de regio door de aanwezigheid van intermodale voorzieningen.

Multifunctionele agrohavens dominante categorie en van groot belang voor regionale ontsluiting en agrologistiek

De elf multifunctionele agrohavens zijn wat betreft de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde de dominante categorie. Deze havens combineren een sterke positie in de voedingsmiddelenindustrie met een belangrijke agrologistieke functie voor de regio. Naast de functie voor de agrarische structuur hebben ze doorgaans een intermodale overslagfaciliteit waardoor het belang voor de ontsluiting van de regionale economie nog groter is.

Industriehavens: binnenhaven vitaal voor concurrentiepositie

De rol van de binnenhavens als vestigingsplaats voor de industrie is eveneens van groot en kenmerkend belang. Hierbij gaat het vooral om de procesindustrie (chemie en voedingsmiddelen) en de metaal- en transportmiddelen industrie. Hier is de binnenhaven dikwijls van levensbelang voor het op concurrerende wijze kunnen functioneren van de industrie. In het algemeen is sprake van producten met relatief hoge transportkosten waarbij de aanvoer vooral via de binnenvaart wordt afgewikkeld en de afvoer over de weg. Dergelijke bedrijvigheid zou sterke nadelen ondervinden indien het transport niet langer via

binnenvaart en binnenhaven zou kunnen worden afgewikkeld. De binnenhaven is van vitaal belang voor de concurrentiepositie van veel industrie, zoals geïllustreerd in figuur 4.1. Opvallend is verder dat veel van deze industrie gebruik maakt van via de zeehavens aangevoerde grondstoffen en deze over relatief lange afstanden afzet. De omvang van het voorwaartse economische effect is daarmee relatief gering voor de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de gehele regionale economie.

Grote zand- en grindhavens: de 'klassieke' binnenhaven

Van de bijna vierhonderd binnenhavens is ruim de helft een zand- en grindhaven. Naast vier multifunctionele zand- en grindhavens valt vooral het aantal grote zand- en grindhavens op; 41 van de 93 vallen in deze categorie. Deze binnenhavens hebben een duidelijke functie voor de bouwnijverheid en combineren dit met een aantal andere, doorgaans industriële, activiteiten.

Voorwaarts belang agrohavens: essentiële rol in agrologistiek en regionale ontsluiting

Het voorwaartse belang van agrohavens is dikwijls veel groter dan het op zich geringe directe belang. De agrohavens zijn te beschouwen als een belangrijke spil in het agrologistieke regionale en nationale netwerk. De binnenvaart en de aansluitende binnenhavens vormen een kritische infrastructuur voor het functioneren van het agrarische bedrijfsleven. Indien het veevoeder en de meststoffen niet voor een belangrijk deel per binnenvaart zouden worden aangevoerd, maar bijvoorbeeld over de weg, zou dit resulteren in aanzienlijk hogere kosten voor de boeren. De logistieke kosten van de meeste coöperatieve ondernemingen actief in deze stromen (bijvoorbeeld Cehave of Agrifirm) maken tot de helft van de totale kosten uit. Dit is een reden waarom deze bedrijven met name in binnenhavens zijn gevestigd met hun silo's en productiefaciliteiten. Hogere logistieke kosten vertalen zich direct door in hogere kosten voor veevoeder en meststoffen.

Containerhavens: groot belang voor regionaal-economische ontsluiting

De containerhaven heeft een belangrijke functie voor grote (inter)nationaal verladende bedrijven met export- en importstromen die vanuit Nederland de Europese distributie laten plaatsvinden en de mainports en containerhaven als overslag en opslaglocatie gebruikt. De goederen die in containers worden vervoerd zijn veelal consumentenartikelen of halffabrikaten en kunnen worden bewerkt (toegevoegde waarde activiteiten) op of nabij de terminal. De vestiging van een containerhaven in de regio kan het voor deze bedrijven aantrekkelijk maken te vestigen in de nabijheid van het knooppunt, centraal gelegen tussen mainports en afzetmarkt.

Eenzelfde redenering als bij agrohavens wat betreft de omvang van de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde geldt voor de binnenhavens met slechts een terminalfunctie. De directe werkgelegenheid mag beperkt zijn – bijvoorbeeld een kraanoperator en een chauffeur voor een straddle carrier –, de functie van de binnenhaven ten behoeve van de regionale economie is dikwijls van vitaal belang. Zonder de mogelijkheid van aan- of afvoer via de binnenvaart kunnen bepaalde bedrijfstakken niet functioneren.



Figuur 4.5 Container Terminal Nijmegen

Zeehavens: vooral van belang voor de sector binnenvaart

De belangrijke rol van de zeehavens – en dan vooral de Rotterdamse haven – is al enkele malen benadrukt. De helft van alle overgeslagen goederen worden in de zeehavens op een binnenvaartschip overgeslagen. De zeehavens en binnenhavens zijn in economische zin als communicerende vaten te beschouwen: veel van de goederen die in een binnenhaven worden geproduceerd worden via de binnenvaart naar de zeehavens getransporteerd en vice versa. De zeehavens bestaan voor een belangrijk deel bij de gratie van de binnenhavens en vormen een onderdeel van één ruimtelijk-logistieke infrastructuur. Er is in deze studie ook een inschatting gemaakt van het economische belang van de 'zeehavens als binnenhavens'. Daaruit blijkt dat ongeveer de helft van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de binnenvaartgerelateerde werkgelegenheid in de zeehavens verband houdt met binnenvaartondernemingen; zowel transportondernemingen als tussenpersonen ten behoeve van de binnenvaart. (Bij de vaststelling van het belang is overigens aangenomen dat in het algemeen 10 procent van de industrie in de zeehavens gevestigd als binnenvaartgebonden kan worden gekenmerkt).

4.3 Toekomst binnenhavens

Er is in de case studies ten behoeve van deze studie uitvoerig gevraagd naar de toekomstperspectieven van de binnenhavengebonden bedrijvigheid. Daaruit ontstaat een gemengd beeld betreffende de toekomst van de binnenhavens.

- De industrie die in binnenhavens is gevestigd ervaart grote voordelen van het gebruik van de binnenvaart. Er is in het algemeen sprake van een verdere vergroting van het aandeel van de binnenvaart, met name door de gunstige transporttarieven en door de druk op het wegtransport (congestie, Maut).
- Er is sprake van een druk op de voor de binnenhavens belangrijke sectoren traditionele industrie en het agrarische bedrijfsleven. De megatrend is een afname van de industriële en agrarische werkgelegenheid in ons land. Door een aantal bedrijven is aangegeven dat de in de binnenhavens gevestigde bedrijvigheid het in economische zin lang zal volhouden. Dit zal naar verwachting relatief langer zijn dan niet aan binnenhavens gevestigde bedrijven vanwege de transportkostenvoordelen van het gebruik van de binnenvaart.
- De druk van andere functies op de in de binnenhavens gevestigde industrie en andere economische activiteiten – wonen en recreatie, soms natuurontwikkeling – betekent doorgaans kostenverhoging doordat er voorzieningen moeten worden getroffen om de hinder (geluid, stank en dergelijke) te beperken. Ook is het door deze druk vaak niet mogelijk om uit te breiden of te investeren. Daardoor neemt de aantrekkelijkheid van binnenhavens af als vestigingsmilieu en wordt verwacht dat in de toekomst bedrijfsverplaatsingen zullen gaan plaatsvinden (of zelfs bedrijfssluitingen).
- De functie van binnenhavens voor de regionale ontsluiting via containerterminals is een belangrijke. Het economische belang van containerbinnenhavens zal in de toekomst toenemen. Ook door initiatieven als Distrivaart zal de rol van de binnenhavens voor de economische ontsluiting toenemen.



Figuur 4.6 River Hopper (Distrivaart)

Ook in de komende twintig jaar zullen de binnenhavens een vitale rol in de industriële en agrologistieke infrastructuur in ons land spelen en zal het belang van de binnenhavens voor de regionale ontsluiting structureel toenemen. Het zijn juist de binnenhavens die van essentieel belang zijn bij het op pijl houden van de regionaal-economische structuur van ons land in de toekomst.

4.4 Conclusie

Het economische belang van de Nederlandse binnenhavens is vastgesteld op twee manieren. Ten eerste is voor veertien binnenhavens op basis van een bottom-up methode de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde alsook de indirecte toegevoegde waarde vastgesteld. Er is door deze casestudies een duidelijk beeld ontstaan van de complexe economische structuur van de verschillende binnenhavens. Ten tweede is op basis van een aantal kengetallen getracht om een inschatting te maken van het economische belang van alle Nederlandse binnenhavens. Hieruit kwam **een directe werkgelegenheid van ruim 66 duizend werknemers, een directe toegevoegde waarde van 5,7 miljard euro en een directe en indirecte achterwaartse toegevoegde waarde van 8,9 miljard euro** naar voren. Wat betreft werkgelegenheid is het economische belang van de binnenhavens daarmee goed vergelijkbaar met de eveneens 'strenge' vaststelling van het economische belang van de Nederlandse zeehavens. De toegevoegde waarde ligt hoger in de zeehavens door de kapitaalsintensieve aard van typerende zeehavengerelateerde activiteiten als de aardolie-industrie.

Hoewel het economische belang van de binnenhavens op deze indicatieve wijze in cijfers is gegoten, doen deze getallen geen recht aan de essentiële rol die de binnenhavens spelen in de nationale agro- en bouwlogistiek, in hun rol als vestigingsplaats voor de voedingsmiddelen- en chemische industrie en evenmin aan hun rol van overslag- en multimodale centra voor de regionale economie, recentelijk verbreed door de start van het Distrivaartconcept.

Zonder de agrologistieke voorzieningen in de binnenhavens zou de Nederlandse landbouw te maken krijgen met sterk toenemende kosten voor veevoeder en meststoffen. Er is nu sprake van een sterk geoptimaliseerd transportsysteem dat één van de bronnen van concurrentievoordeel is voor de Nederlandse landbouw. Het zijn dergelijke relaties – veelal afhankelijk van kleine vaarwegen – die een moeilijk in cijfers te vatten economisch belang betekenen voor sectoren als de landbouw of de bouw.

HOOFDSTUK 5 BELEIDSISSUES BINNENHAVENS

5.1 Inleiding

Het doel van deze studie is om de belangen van de binnenhavens meer onder de aandacht te brengen bij beleidsmakers op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau. In dit hoofdstuk staat het beleid ten aanzien van binnenhavens in Nederland centraal. De binnenhavens zijn op dit moment nog onvoldoende geïncorporeerd in de beleidsvorming, in niet onbelangrijke mate doordat er nog geen helder beeld bestaat over het economische belang van de binnenhavens.

Uit de casestudies zijn verschillende beleidsissues afgeleid, die bij de gemeenten en het bedrijfsleven een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van binnenhavens. Deze beleidsissues zijn voorgelegd in een workshop met beleidsmakers op verschillende niveaus en (belangen)organisaties die beschikken over een economische, ruimtelijke en infrastructurele expertise in relatie tot de binnenhaven. In deze workshop zijn de issues getoetst en zo mogelijk aangevuld met ervaringen van de deelnemers. Vervolgens is in de workshop door de deelnemers aangegeven welke issues volgens hen prioriteit hebben in het inspelen op kansen en aanpakken van knelpunten. Van de lijst met prioritaire issues is een verdere uitwerking van beleidsacties gemaakt voor de vijf belangrijkste beleidsissues.

De beleidsissues zijn gegroepeerd in de volgende vier thema's:

- Bestuurlijke issues
- Economische issues
- Ruimtelijke ordeningsissues
- Infrastructurele issues

Figuur 5.1

5.2 Beleidsissues

De beleidsissues zijn gegroepeerd in de volgende vier thema's:

- Bestuurlijke issues
- Economische issues
- Ruimtelijke ordeningsissues
- Infrastructurele issues

In deze paragraaf is per thema een opsomming gegeven van de beleidsissues die bij meerdere casestudies spelen.

Bestuurlijke issues binnenhavens

- Binnen gemeenten is er weinig 'sense of urgency' ten aanzien van de binnenhaven. Binnenhavens zijn niet zichtbaar, binnenhavens zijn "oude economieën" en zijn vaak in conflict met wonen, nieuwe industrie, etc.
- Verschillen in bestuurlijke aandacht/prioriteit op de verschillende bestuurlijke niveaus ten aanzien van ontwikkeling binnenhavens en vaarwegen (Rijkswaterstaat versus provincie versus gemeenten). Bijvoorbeeld de beperkte aandacht van het Rijk voor de opwaardering vaarwegen versus de aandacht van gemeenten aan kleinere vaarwegen (bijvoorbeeld Zuid-Willemsvaart (Veghel) en Twentekanaalkanaal).
- Bestuurlijke afstemmingsproblemen tussen de verschillende bestuurlijke niveaus (gemeente/provincie/rijk) maar ook tussen de afdeling ruimtelijke ordening en economische zaken binnen overheden (bijvoorbeeld langdurige besluitvorming procedures bij ontwikkeling terminals in Alphen aan den Rijn en Venlo).

- Bestuurlijke keuze voor ontwikkeling én binnenhaven én woningbouw is riskant. Dit kan leiden tot conflicten tussen overlast van industriële activiteiten (geluidshinder, stank, verkeerslawaai en verkeersveiligheid).
- (Te) veel bestuurlijke aandacht voor binnenvaart maar niet voor de binnenhaven, oftewel de economische bedrijvigheid in het binnenhavengebied.
- Bestuurlijke samenwerking in een netwerk van binnenhavens (in bijzonder inland terminals) is nauwelijks ontwikkeld. Het beheer van binnenhavens is een actueel vraagstuk bij gemeenten in relatie tot onderhoud- en beheerstaken van de gemeente. Bedrijven hebben in een aantal gemeenten een deel van de binnenhaven in eigen beheer. Mogelijk kan in de toekomst aan een regionaal beheer van binnenhavens worden gewerkt waarbij een nieuwe organisatievorm de economische belangen van de havens en investeringskaders beter kan waarborgen.
- Geen calamiteitenplan vaarwegen/binnenhavens waardoor verantwoordelijkheden bij overheden en bedrijfsleven onduidelijk zijn (bijvoorbeeld afsluiting Twentekanaal).
- Ontbreken van investeringskaders voor stimuleren regionale overslagcentra. Het Rijk legt de verantwoordelijkheden voor economische ontwikkeling meer bij provincies en gemeenten. Na evaluatie zijn financiële stimuleringsmaatregelen eind 2003 gestopt (zoals de Subsidie voor Openbare Inland terminals (SOIT) van Verkeer en Waterstaat).



Figuur 5.2 ROC Haven Stein (Bron: Wesserm Port Services)

Economische issues binnenhavens

- Het economisch belang van binnenhavens is onbekend. De economische potentie (werkgelegenheid en toegevoegde waarde) is niet duidelijk en wordt daardoor ook niet goed benut. De economische beleidsspeerpunten liggen daarom vaak op “nieuwe industrie/kennis” in plaats van de meer traditionele binnenhavengerelateerde industrie (“verzadigd/scoort niet”).
- Binnenhavens herbergen enkele krachtige clusters (voedingsmiddelen, waterbouw, chemie, bouw) en zijn daarmee “drager” van sterk transportkostengevoelige economische activiteiten. Het economische belang is daarmee niet alleen lokaal maar ook regionaal/nationaal, zoals het belang van goedkope voedingsgrondstoffen voor consumenten en het belang van goedkoop veevoer voor de boeren in Nederland.
- Economische activiteiten in binnenhavens veroorzaken overlast (stank, geluid, verkeer). Door de opkomst van woningbouw nabij bedrijventerreinen en aan het water leidt dit tot klachten en procedures van omwonenden. Investerings in uitbreiding van productie en overslagactiviteiten worden mede door deze procedures vertraagd.
- Havengelden diffuus systeem: De binnenhavengeldverordening vormt de juridische basis tot het heffen van binnenhavengeld. De onderlinge verscheidenheid van de verordeningen maakt het moeilijk om te komen tot vergelijking van die verordeningen en de daarin opgenomen tarieven. Verschillende maatstaven voor heffing van gelden leiden tot regionale verschillen in bijvoorbeeld de exploitatie van overslagcentra. Voor de gebruikers van de binnenhavens is het goed als de binnenhavengeldverordeningen in Nederland qua structuur en inhoud zoveel mogelijk overeenstemmen⁴.

⁴ Aangeboden aan de NHR op 19 februari 2004.

- Innovatieve initiatieven als Distrivaart zijn een belangrijke potentie/doorbraak naar 'sexy-segmenten'. Marktinitiatieven zijn daarbij leidend in de realisering en economische haalbaarheid van dergelijke initiatieven. De overheid heeft echter een belangrijke ondersteunende taak in het faciliteren van dergelijke marktkansen.
- Een regionaal overslag centrum is van structureel regionaal belang voor de bereikbaarheid en kostenefficiëntie van bedrijven in de regio. Dit regionale belang overstijgt het directe (lokaal) economische belang. De binnenhaven krijgt een schakelfunctie in het regionale economische netwerk.
- Bedrijven die willen investeren in uitbreiding van faciliteiten en benutten van marktkansen worden geconfronteerd met vertraging in besluitvorming en uitvoering.
- Economische samenwerking en afstemming tussen regionale binnenhavens. Regionaal afstemmen in welke richting de verschillende binnenhavens zich gaan ontwikkelen om meerdere economische functies (wonen, recreëren, industrie) mogelijk te maken en overlap door specialisatie te beperken.



Figuur 5.3 Wonen Drachtstervaart en werken Industrieterrein 'De Haven'
(Bron: Gemeente Drachten, BAM)

Ruimtelijke ordeningsissues binnenhavens

- Conflict met andere ruimtelijke opgaven; woningbouw, industrie, recreatie en natuur. Voor de ontwikkeling van schaarse ruimte (aan het water) is het belangrijk dat onderkend moet worden dat ook wonen en recreëren voor gemeenten prioriteit is
- (Bijvoorbeeld Drachten heeft wonen en werken in samenhang kunnen ontwikkelen). Beperkte uitbreidingsmogelijkheden van binnenhavens. Veel binnenhavens hebben maar een beperkte ruimte voor groei zowel fysiek als milieutechnisch. De terreinen zijn vaak gezoneerd waarbij de huidige geluidsbelasting al vaak zodanig is dat er geen ruimte is voor nieuwe geluidsproducerende activiteiten.
- Beperkte vestigingsplaatsmogelijkheden op natte kavels voor bedrijven. Op een deel van natte terreinen zijn bedrijven gevestigd met niet binnenhavengebonden activiteiten.
- Clusteraanpak ook ruimtelijk faciliteren en ruimte reserveren voor belangrijke clusters in binnenhavens. Sommige grote industriële bedrijven hebben op eigen terrein ruimte voor vestiging van nieuwe bedrijvigheid zoals Nedalco bij Cerestar in Sas van Gent.
- Binnenhaventerreinen zijn veelal onderdeel van herstructureringsplannen. Dit biedt kansen voor een betere benutting van de ruimte en verplaatsing van bepaalde activiteiten (bijvoorbeeld niet watergebonden activiteiten). Nadeel is dat dit kostentechnisch en ruimtetechnisch vaak onhaalbaar is. Er is weinig speelruimte door bestemmingsplannen/noodzaak wijzigen 'oude milieuvergunningen' (bijvoorbeeld bij de definitieve keuze voor locatie containerterminal Nijmegen).
- Productie, transport en opslag gevaarlijke stoffen. In de binnenhavens zijn vaak activiteiten geconcentreerd waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, verwerkt en/of opgeslagen. De externe veiligheid is een belangrijk issue waarbij vervoer over de binnenwateren mogelijk een alternatief kan zijn voor vervoer over weg en spoor.
- De ambtelijke macht in de gemeente ligt veelal bij de afdeling ruimtelijke ordening en de aandacht/prioriteit voor het economische belang van binnenhavens en binnenvaart is beperkt. Voor het bedrijfsleven is het aanspreekpunt veelal economische zaken.

Omliegging Zuid-Willemsvaart goed voor vrachtvervoer

Volgens Rijkswaterstaat moet de Zuid-Willemsvaart oostelijk om Den Bosch worden gelegd, onder meer om drielaagscontainervaart mogelijk te maken. Hierdoor kan het vrachtvervoer over het gedeelte tussen Veghel en Den Bosch groeien van 1,8 miljoen ton naar 4,7 miljoen ton per jaar. Aan het eind van dit jaar wordt het tracé voor kanaalomleiding vastgesteld. Het project kost 261 miljoen euro. Bron: Nieuwsblad Transport 19 mei 2004

Figuur 5.4

De belangrijkste issues zijn geformuleerd in de vorm van de volgende vijf beleidsmotto's/acties:

- Ontwikkel een 'sense of urgency' voor binnenhavens
- Ontwikkel een optimaal binnenhavennetwerk
- Ontwikkel een aanpak voor de conflicterende ruimtelijke claims in/rond binnenhavens
- Garandeer bereikbaarheid van multimodale knooppunten
- Ontwikkel een aanpak voor afstemmen van bestuurlijke prioriteiten

Figuur 5.5

Infrastructurele issues binnenhavens

- Beperkte bereikbaarheid binnenhaven door achterblijvende capaciteit vaarwegen. Binnenhavens aan klasse II, III en IV vaarwegen zijn vanwege de beperkte diepgang moeilijk te bereiken, met name door de toenemende schaalvergroting in de binnenvaartvloot (steeds minder kleine schepen).
- Beperkte 24 uren beschikbaarheid en onvoldoende capaciteit van vaarwegen door bottlenecks bij bruggen en sluizen: diepgang, breedte, hoogte en bedieningstijden.
- Achterstallig onderhoud binnenhavens/vaarwegen. Hier gaat het zowel om algemeen onderhoud van kades en sluizen als om de slibproblematiek.
- Vermenging beroeps- en recreatievaart in binnenhavens/vaarwegen kan leiden tot onveilige situaties en/of belemmering van de doorstroming.
- Ontbreken openbare laad- en loskaden. Niet iedere gemeente beschikt over een openbare laad- en loskade waardoor bedrijven zonder vaarwegaansluiting geen gebruik kunnen maken van vervoer over de binnenwateren. Tevens is een gemeente zonder openbare laad- en loskade niet toegankelijk voor een innovatief logistiek concept als Distrivaart.
- Security-infrastructuur begint in binnenhavens. De nieuwe International Ship and Port Facility Security Wetgeving (ISPS) houdt in dat binnenhavens die internationale schepen ontvangen met intercontinentale lading per juli 2004 over een goedgekeurd beveiligingsplan dienen te beschikken. De verwachting is dat de veiligheidsprocedures verder worden toegepast in de supply chain en gemeenten met hun binnenhavens moeten gaan voldoen aan deze internationale veiligheidseisen.
- Ontwikkelen van een binnenhavennetwerk. De binnenhavens ontwikkelen zich veelal onafhankelijk van elkaar waardoor geen inzicht is in de (inter)nationale relaties. Er is onvoldoende inzicht in een netwerk van binnenhavens (gekoppeld aan de zeehavens) met een selectie van multimodale knooppunten met intensive vervoersrelaties.

5.3 Prioritering issues

De deelnemers aan de workshop hebben aangegeven dat een aantal beleidsissues prioriteit heeft om aan te pakken. De vijf belangrijkste issues worden in deze paragraaf kort beschreven in de vorm van aandachtspunten voor beleidsmakers.

Tevens kunnen bovenstaande issues worden opgepakt door partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van binnenhavens.

De belangrijkste issues die de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens samen met betrokken partijen kan gaan oppakken zijn:

- Ontwikkel een 'sense of urgency' voor binnenhavens
- Ontwikkel een netwerk van binnenhavens
- Ontwikkel een aanpak voor de conflicterende ruimtelijke claims in/rond binnenhavens
- Garandeer bereikbaarheid van multimodale knooppunten
- Ontwikkel een aanpak voor afstemming van bestuurlijke prioriteiten

Belangrijk aandachtspunt voor beleidsmakers is het achterliggende economisch complex te gebruiken als uitgangspunt voor vergroten van aandacht voor binnenhavens. De 'facts en figures' uit deze studie kunnen daarbij als ondersteuning dienen.

HOOFDSTUK 6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

6.1 Conclusies

Feiten en functies binnenhavens

- De 389 binnenhavens in Nederland zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor een overslag via de binnenvaart van ruim 380 miljoen ton goederen. Zonder de zeehavens is de overslag van de binnenhavens ongeveer 180 miljoen ton goederen.
- De binnenhavens in Nederland vertegenwoordigen een werkgelegenheid van 66.400 werknemers, een toegevoegde waarde van 5,7 miljard euro en een directe en indirect achterwaartse toegevoegde waarde van 8,9 miljard euro.
- De binnenhavens in Nederland zijn een belangrijke vestigingsplaats voor grote industriële bedrijven met een belangrijke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid.
- De binnenhavens hebben een belangrijke functie voor de bouwsector in relatie tot de overslag van zand en grind en het maritieme cluster in relatie tot waterbouw.
- De binnenhavens in Nederland kunnen worden onderscheiden in:
 - multifunctionele binnenhavens
 - industriële havens
 - agrohavens
 - containerhavens
 - zand- en grindhavens
- De multifunctionele binnenhavens zijn de binnenhavenmainports in Nederland en zijn belangrijk voor het ontwikkelen van een netwerk van binnenhavens en versterken van de vervoersrelaties tussen de productielocaties van industriële en distributiebedrijven.
- De industriële havens zijn belangrijke vestigingsplaatsen voor grootschalige industrie (lees werkgelegenheid) in Nederland en onmisbaar voor de kostenefficiënte aanvoer van grondstoffen (productieproces) en afvoer van producten (logistieke proces).
- De agrohavens zijn belangrijk voor de ontwikkeling van de grote internationale bedrijven in de voedingsmiddelenindustrie. De spreiding van agrohavens kan bijdragen aan versterking van de agrarische sector via meer (kostenefficiënt) vervoer over water.
- De containerhavens hebben een belangrijke logistieke functie voor de huidige en toekomstige (niet-watergebonden) bedrijven in de regio, door het toevoegen van waarde aan de consumentengoederen en halffabrikaten in de containers.
- De zand- en grindhavens hebben een belangrijke functie voor de bouwsector in de regio. De verwachting is dat de komende jaren minder zand- en grind zal worden gewonnen en overgeslagen en daardoor verdere schaalvergroting en integratie (overslaglocaties onderdeel van betoncentrales) plaatsvindt in de bouwsector.
- De binnenhavens in Nederland zijn de schakels voor de zeehavens in het vervoer van goederen van en naar de productielocaties en afzetmarkten.
- De (multifunctionele) binnenhavens in Nederland met een industrie- of agrofunctie hebben voor een deel een Europese vervoersrelatie; de zand- en grindhavens en containerhavens hebben over het algemeen een regionale en nationale vervoersrelatie.

Feiten Binnenhavens Nederland

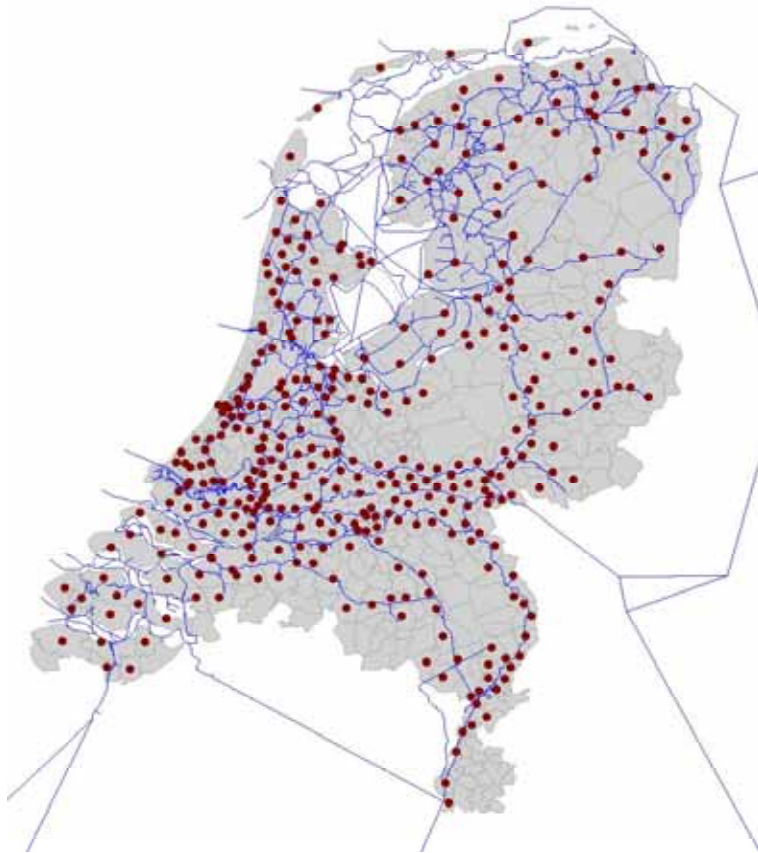
- 389 binnenhavens
- 380 miljoen ton goederen overslag via de binnenhavens
- 66.400 directe werkgelegenheid
- 5,7 miljard euro directe toegevoegde waarde
- 8,9 miljard euro directe en indirect achterwaartse toegevoegde waarde

Figuur 6.1

Belangrijkste binnenhavens onderscheiden naar typologie

- Binnenhaven mainport: Drechtsteden
- Multifunctionele binnenhavens: Moerdijk, Utrecht en Nijmegen
- Industriële haven: Stein
- Agrohaven: Zaanstad
- Containerhaven: Born
- Zand- en grindhaven: Cuijk

Figuur 6.2



Figuur 6.3 Binnenhavens in Nederland

- De binnenhavens in Nederland worden door ongeveer de helft van de bedrijven met een wateraansluiting benut voor overslag en vervoer via de binnenwateren; slechts een klein deel van de bedrijven zonder wateraansluiting maakt (vooral voor containervervoer) gebruik van (openbare) terminalfaciliteiten.
- De binnenhavens in Nederland hebben onvoldoende ruimte voor uitbreiding van watergebonden activiteiten van bestaande bedrijven.
- De binnenhavens in Nederland die onderdeel zijn van een gezoneerd terrein hebben een tekort aan geluidsruimte voor uitbreiding van activiteiten op het bedrijventerrein.
- De binnenhavens in Nederland hebben zonder herstructurering geen natte terreinen beschikbaar voor het vestigen van bedrijven aan het water.
- De binnenhavens in Nederland beschikken over het algemeen over een goede aansluiting en faciliteiten voor overslag via water maar bijna niet over spoorfaciliteiten.
- De binnenhavens in Nederland vormen nog geen netwerk van knooppunten, maar tussen bepaalde binnenhavens bestaan wel vervoersrelaties; een netwerk van containerhavens is in ontwikkeling.
- De binnenhavens in Nederland beschikken niet in alle regio's, met een concentratie van bedrijven, over (grootschalige) faciliteiten. In het ontwikkelen van deze 'missing nodes' tot volwaardige knooppunten kunnen de potenties van de binnenhavens nog meer worden benut.

Beleidsissues

- De binnenhavens in Nederland hebben onvoldoende aandacht in het economisch en ruimtelijk beleid bij beleidsmakers op Rijks-, provincie- en gemeenteniveau.
- De binnenhavens in Nederland zijn aantrekkelijke locaties aan het water waardoor conflicterende ruimteclaims ontstaan voor ontwikkeling van bedrijvigheid, recreatie en woningbouw.
- De binnenhavens in Nederland zijn in beheer van lokale overheden waardoor de ontwikkeling van binnenhaven veelal wordt belemmerd. Institutionaliseren van het beheer van binnenhavens in de vorm van bijvoorbeeld samenwerkingsverbanden van binnenhavens in een regio biedt kansen voor beleidsmatige en financiële kaders voor het verbeteren van de positie van de binnenhavens (lees: economische centra).
- De binnenhavens in Nederland zijn van structureel belang voor de bereikbaarheid en kostenefficiëntie van bedrijven in de regio; investeringen in onderhoud en beheer van havens en infrastructuur blijven achter waardoor bedrijven in de regio de schaalvoordelen van de binnenhaven (en kostenvoordelen) niet kunnen benutten.
- De binnenhavens in Nederland zijn onderdeel van grootschalige bedrijventerreinen met herstructureringsopgaven die kansen bieden voor efficiëntere benutting van ruimte voor watergebonden activiteiten.
- De binnenhavens in Nederland zijn knooppunten die bijdragen aan de bereikbaarheid en economische belangen van de regio, maar waarbij lokale belangen (geluidhinder, verkeershinder etc.) veelal de doorslag geven in de ontwikkelingsvraagstukken.

Kansen Binnenhavens Nederland

- Versterken industriefunctie (grondstoffen en halffabrikaten) en verder ontwikkelen logistieke functie (consumentengoederen)
- Ontwikkelen regionale overslag centra voor het bedrijfsleven in de regio
- Containerhaven met toegevoegde waarde activiteiten
- Vestigingsplaats voor belangrijke groeisectoren als voedingsmiddelenindustrie en agrosector.
- Benutten schaalvoordelen haven- en vaarweginfrastructuur voor behoud van werkgelegenheid
- Aantrekken nieuwe semi-industriële en logistieke bedrijvigheid mede door herstructurering van bedrijventerreinen

Figuur 6.4

Kansen binnenhavens

- De binnenhavens in Nederland kunnen zich in de toekomst naast de industriefunctie richten op de distributie van consumentengoederen van en naar de distributiecentra in Nederland en de detailhandel in de steden (o.a. Distrivaartconcept).
- De binnenhavens in Nederland kunnen met een regionaal overslagcentrum de positie van het regionale bedrijfsleven versterken door fysieke diensten en informatiediensten te leveren, die de kosten en betrouwbaarheid van de logistieke activiteiten verbeteren.
- Tientallen binnenhavens in Nederland spelen in op de groeiende containersector waarbij de containerhaven een functie heeft voor het regionale verladende en logistieke bedrijfsleven in de overslag, opslag en bewerking van containers (en goederen).
- De binnenhavens in Nederland zijn belangrijke vestigingsplaatsen voor de productie en distributie van grondstoffen en gereed product voor de voedingsmiddelenindustrie die een belangrijke groeiemarkt is; in samenhang daarmee kunnen de economische belangen voor de agrarische sector worden gewaarborgd en potenties voor vervoer over de binnenwateren beter worden benut.
- De binnenhavens in Nederland zijn van levensbelang voor het behoud van de (regionale) werkgelegenheid van grote industrieën. Door gebruik te maken van de schaalvoordelen van de haven- en vaarweginfrastructuur kunnen bedrijven kostenefficiënt opereren.
- De binnenhavens in Nederland kunnen nieuwe semi-industriële en logistieke bedrijvigheid aantrekken door te investeren in binnenhavens en door bedrijventerreinen te herstructureren.

6.2 Aanbevelingen

- Sense of urgency

Het ontwikkelen van een 'sense of urgency' bij beleidsmakers voor het economisch belang van binnenhavens is noodzakelijk om de ontwikkelingsperspectieven van bedrijven te kunnen faciliteren. De binnenhaven is zowel een belangrijke vestigingsplaats voor directe en indirecte regionale werkgelegenheid van (grote) bedrijven als een schakel in het vervoersnetwerk waardoor de bereikbaarheid van de regio en de vervoerskosten van bedrijven niet onder druk komen te staan. In samenwerking met Kamers van Koophandel kunnen regionale bijeenkomsten worden georganiseerd die bedrijven en gemeenten meer bewust moet maken van de belangen en kansen van binnenhavens voor de regio.

- Netwerk van binnenhavens, organisatie en commerciële samenwerking

Voor het ontwikkelen van een netwerk van binnenhavens is een organisatorische aanpak van overheden en commerciële aanpak van bedrijven nodig.

Het huidige lokale beheer van binnenhavens vraagt om een regionaal organisatiekader waarin betrokken partijen als lokale en regionale overheden maar ook watergebonden bedrijven kunnen participeren. De regionale organisatievorm past in het decentralisatiebeleid van de Rijksoverheid en biedt kansen voor het beter afstemmen van regionale belangen, inspelen op veiligheidsbelangen, ontwikkelen van een kader voor

jaarlijkse kosten en opbrengsten binnenhavens (o.a. havengelden), prioriteren van investeringen en aantrekken van financiële middelen voor de regio. De provincies zijn een belangrijke partij in de visievorming en uitwerking van de functies van de binnenhavens in de ontwikkeling van de economische structuur en werkgelegenheid in regio. Het ontwikkelen van regionale samenwerkingsverbanden van binnenhavens (structuur van havenschappen) biedt kansen voor beleidsmatige en financiële kaders voor de regio, mede ondersteunt door het decentralisatiebeleid van de Rijksoverheid.

Aanbevelingen versterken belangen binnenhavens

- Ontwikkel een 'sense of urgency' bij beleidsmakers voor het economisch belang van binnenhavens. Binnenhavens zijn noodzakelijk om de ontwikkelingsperspectieven van bedrijven te kunnen faciliteren en werkgelegenheid te creëren en behouden.
- Ontwikkelen een netwerk van binnenhavens
Hiervoor is een organisatorische aanpak van overheden en commerciële aanpak van bedrijven nodig. Regionale samenwerkingsverbanden van binnenhavens (structuur van havenschappen) biedt kansen voor beleidsmatige en financiële kaders voor de regio, mede ondersteunt door het decentralisatiebeleid van de Rijksoverheid.
- Ontwikkel een regionale visie op de dreigende ruimteclaims voor bedrijvigheid en woningbouw op strategische locaties aan het water voor versterking van de functie van binnenhavens.
- Garandeer de bereikbaarheid van multimodale knooppunten met belangrijke economische centra waardoor de binnenhaven een kostenefficiënte schakel blijft voor het bedrijfsleven.
- Ontwikkelingen in de belangen van de Nederlandse binnenhavens monitoren door het jaarlijks in kaart brengen van de kwantitatieve gegevens van de economische belangen van de binnenhavens.

Figuur 6.5

De bedrijven hebben een belangrijke functie in het communiceren van het belang van binnenhavens voor de economie in de regio. Bedrijven investeren in een vervoersnetwerk, waarbij positie wordt genomen in binnenhavens op strategische locaties met belangrijke economische centra. Deze binnenhavens hebben een functie in het kostenefficiënt vervoeren van goederen (o.a. containers) binnen de eigen organisatie en vergroten van marktaandeel door gezamenlijke product vernieuwing en marketinginspanning. Samenwerking tussen binnenhavens kan op basis van economische en vervoersrelaties worden versterkt, waarbij rekening wordt gehouden met de functie (typologie) van de binnenhaven en de mogelijkheden die binnenhavens hebben om kansen te benutten. Bij het ontwikkelen van het netwerk van binnenhavens kan worden aangesloten op de visie van de zeehavens die zich richten op operationele samenwerking en marketing met een aantal belangrijke knooppunten die voor hen van strategisch belang zijn.

- **Conflicterende ruimtelijk claims binnenhavens**
Voor de ontwikkeling van binnenhavens is een regionale visie noodzakelijk op de dreigende ruimteclaims voor bedrijvigheid en woningbouw op strategische locaties aan het water. Provincies kunnen samen met regionale samenwerkingsverbanden van overheden en bedrijven komen tot het inzichtelijk maken van economische en maatschappelijke belangen. De gemeente heeft onvoldoende zicht op de afweging tussen de lokale belangen (zoals geluid en milieu) en regionale belangen (zoals economie en bereikbaarheid) waardoor de ontwikkeling van binnenhavens kan worden beperkt. Tezamen met bedrijven, bewoners en gemeente kan worden gekomen tot een regionale aanpak voor de ontwikkeling van locaties voor bedrijven en ontwikkeling van locaties voor wonen waarbij maatregelen worden genomen waardoor de woonfunctie en de werkfunctie in de regio duurzaam kunnen functioneren.

- **Garandeer de bereikbaarheid van multimodale knooppunten**
Zonder binnenhavens zou de bereikbaarheid over de weg en spoor, in de regio en op de hoofdinfrastructuur, verslechteren en het economisch functioneren van de bedrijven minder efficiënt zijn. Voor het bedrijfsleven in de regio is de binnenhaven een belangrijke en kostenefficiënte schakel in het logistieke proces. In sommige regio's met belangrijke economische centra kunnen schaalvoordelen van de haven en vaarweginfrastructuur onvoldoende worden benut door knelpunten op het gebied van 24 uren beschikbaarheid en onvoldoende capaciteit van vaarwegen. Investeren in multimodale (weg, spoor en water) verbindingen tussen economische centra en stedelijke netwerken biedt kansen voor het

opvangen van de groei van het goederenvervoer door een efficiënter netwerk. De beheerders van de infrastructuur kunnen tezamen met de nieuwe regionale beheersorganisatie voor binnenhavens afspraken maken over investeringen.

- **Monitoring economische belangen binnenhavens**

Voor het monitoren van ontwikkelingen in de belangen van de Nederlandse binnenhavens is het jaarlijks in kaart brengen van de kwantitatieve gegevens van de economische belangen van de binnenhavens gewenst. Deze jaarlijkse update van de economische belangen van de binnenhavens kunnen als instrument dienen voor het beleid van overheden.

6.3 Tot slot

Voor de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) begint het proces van het onder de aandacht brengen van het belang van binnenhavens bij beleidsmakers, en hen te enthousiasmeren met kansen voor de regionale economie, eigenlijk pas met de oplevering van de resultaten van de studie. Uit de beleidsissues en daaruit voortvloeiende aanbevelingen blijkt de grote hoeveelheid partijen in de regio die bij de ontwikkeling van binnenhavens betrokken zijn. De binnenhavens hebben een belangrijke functie voor de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de regio. Dit economisch belang kan door de overheden en bedrijven verder worden uitgedragen en worden vertaald in het investeren in behoud van werkgelegenheid voor de regio.

De studie geeft de NVB handvatten om samen met betrokken partijen in de regio's het economisch belang van de binnenhavens nadrukkelijker op de politieke agenda en kaart te zetten. Het is aan de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens de aanbevelingen op te pakken en te vertalen in een beleidsaanpak met aandachtspunten voor beleidsmakers op verschillende niveaus.

LITERATUURLIJST

- Bureau Louter (2003) De haven in zicht. Het directe economische belang van zeehavengerelateerde activiteiten, Delft: Bureau Louter.
- Bureau Louter (2003a) Havens met uitstraling. Het indirecte economische belang van zeehavengerelateerde activiteiten, Delft: Bureau Louter.
- DHV & Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (1988) De vaart er in houden! Een methode voor het bepalen van de maatschappelijke betekenis van regionale ontsluitingsvaarwegen, Amersfoort: DHV.
- Ecorys-NEI (2002) Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2001, Rotterdam: Ecorys.
- Eding G.J., J. Oosterhaven & T.M. Stelder (1999) Clusters en linkages in beeld. Een toepassing op de regio's Noord-Nederland, Groot-Amsterdam/NZKG en Groot-Rijnmond, Groningen; Stichting Ruimtelijke economie Groningen.
- NEI (1997) VEEM II: Het voorwaarts economisch belang van de Rotterdamse haven in Europees perspectief, Rotterdam: NEI.
- Peeters C., A. Lefever, J. van der Linden, S. Bruynseels & H. Webers (1999) De Nederlandse maritieme cluster. Economische betekenis en structuur, Delft: Delft University Press.
- TNO Inro (2002) Zo werkt Rotterdam, Delft: TNO Inro
- TNO Inro (2003) Een verkenning naar de maatschappelijke waarde van logistiek, Delft: TNO Inro

BETROKKEN PARTIJEN

Mevr. N. Nieuwpoort	Ministerie van V&W
J. Visser	Ministerie van EZ
J. Pleijsier	Ministerie van LNV
P. Walbeek	Ministerie van VROM
A. Orgelist	IPO Vakberaad Goederenvervoer / Provincie Limburg
R. Houterman	Provincie Zuid-Holland
A. de Vries	Provincie Noord-Brabant
W. Kant	Provincie Zeeland
R. van Hövell tot Westerflier	Provincie Gelderland
M. Luijendijk	Kamer van Koophandel Rotterdam
J. Ten Cate	Kamer van Koophandel Veluwe en Twente (penningmeester NVB)
W. Kloos	Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Nederland
H. Fonteijn	Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam
A. van Eck	Havenbedrijf Rotterdam N.V.
H. Luijendijk	Havenbedrijf Rotterdam N.V. (secretaris/vice-voorzitter NVB)
J. Stokroos en mevr. M. Zwerver	Groningen Seaports
J. Hoeksema	Gemeente Smalingerland
A. van Eeten en P. Vloet	Gemeente Veghel
B. Breedveld	Gemeente Wageningen
W. Bouwmans	Gemeente Zaanstad
H. Vranken en R. Kruese	Gemeente Hengelo
H. Mulder	Gemeente Almelo, Netwerkstad Twente
J. Jansen	Gemeente Nijmegen
J. Hoeijmakers	Gemeente Cuijk
J. de Jong en mevr. I. Vermeulen	Gemeente Terneuzen
J. Zweers	Gemeente Alphen aan den Rijn
W. van der Linden	Gemeente Dordrecht (namens Drechtsteden)
Mevr. E. Blijleven	Gemeente Dordrecht (namens Drechtsteden)
L. Hermans	Gemeente Venlo
N. ter Huurne	Gemeente Sittard-Geleen
J. van Toorenburg	Adviesdienst Verkeer en Vervoer (V&W)
A. Mesker	VNO/NCW
W. Lemmens	Knooppunt Arnhem Nijmegen
A. Roos	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) (ambtelijk secretaris NVB)
W. Andreae	Secretariaat NVB
A. Peekstok	Voorzitter Stuurgroep studie Economisch belang Nederlandse Binnenhavens
Mevr. C. Wortmann	Voorzitter NVB en Lid van het Europees Parlement EVP
B. Kuipers	Projectleider studie NVB, TNO Inro
N. Schoonen	Voorzitter projectgroep (a&s management, nu Wave consult)
A. Korteweg	Projectgroep (a&s management, nu SPB en medewerker NVB)

BIJLAGE 1: ACHTERGRONDEN VASTSTELLING ECONOMISCH BELANG BINNENHAVENS

B.1 Inleiding

In deze bijlage wordt nader ingegaan op enkele achtergronden betreffende de wijze waarop in dit onderzoek het economische belang van de Nederlandse binnenhavens is vastgesteld.

De omvang van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid van een haven kunnen sterk variëren, afhankelijk van de gebruikte methode. Ter illustratie worden in tabel B.1 de directe en indirecte gegevens betreffende het economische belang van mainport Rotterdam gepresenteerd, zodat inzicht ontstaat in de ordegrrootte van de verschillende economische effecten. Dit is gedaan op basis van het onlangs door Bureau Louter (2003, 2003a) uitgevoerde onderzoek naar het directe en indirecte economische belang van zeehavengerelateerde activiteiten in ons land. Daarbij wordt zowel de laagste als de hoogste omvang van economische effecten van mainport Rotterdam gepresenteerd. Opvallend is dat het verschil tussen deze twee uitersten in de ordegrrootte van een factor twee ten opzichte van elkaar liggen. Dit heeft alles te maken met de opvattingen rond het begrip zeehavengebonden. In de 'strengere' functionele definitie van Bureau Louter van het begrip zeehavengebonden – alle sectoren waarvoor geldt dat minstens 50% van de arbeidsplaatsen op een zeehaventerrein is gevestigd – is sprake van een directe werkgelegenheid van slechts 23,3 duizend werknemers voor Mainport Rotterdam, terwijl in de meest ruime definitie – alle bedrijven en instellingen die op een zeehaventerrein zijn gevestigd – sprake is van een directe werkgelegenheid van 68,1 duizend arbeidsplaatsen. Het is dus uiterst belangrijk te bepalen van welke definitie wordt uitgegaan bij begrippen als 'havengebonden'.

	Arbeitsplaatsen (x 1.000)	Toegevoegde waarde (x mld Euro)
Directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde	23,3—68,1	3,7—6,0
Achterwaartse indirecte effecten	25,6—41,2	2,1—3,4
Voorwaartse indirecte effecten	26,9—48,7	2,1—3,6
Voorwaartse werkgelegenheid en toegevoegde waarde volgens Kobe-scenario (1995)	347	10,8

Tabel B.1: Het directe en indirecte economische belang van Mainport Rotterdam (2001)
Bron: Bureau Louter (2003, 2003a), NEI (1997)

Voorts moge duidelijk zijn (op basis van tabel B.1) dat ook de achterwaartse effecten omvangrijk kunnen zijn: de werkgelegenheidsmultipliers hebben een omvang van 1,6 - 2,1 ten opzichte van de directe werkgelegenheid, de toegevoegde waardemultipliers bevinden zich rond de 1,7 - 1,8. Dat wil zeggen: elke directe werknemer in mainport Rotterdam is verantwoordelijk voor de werkgelegenheid van ongeveer één werknemer in de toeleverende en één in de afnemende sectoren.

Tenslotte blijkt uit tabel B.1 wat maximaal mogelijk is met de omvang van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid indien het voorwaartse economische belang wordt vastgesteld op basis van een Kobe-scenario; waarbij is onderzocht wat de effecten zijn van het plotseling wegvallen van een haven, zoals in de Japanse haven Kobe is gebeurd in 1995 door het optreden van een krachtige aardbeving.

Overigens wordt hier geen waardeoordeel over de juistheid van de verschillende methoden uitgesproken. Slechts het feit dat de omvang van het economische belang sterk afhankelijk is van de gekozen methode wordt hier benadrukt.

B.2 Gebruikte methode voor bepalen economisch belang Nederlandse binnenhavens

Ondanks de nadelen die kleven aan de vaststelling van het economische belang van een zeehaven door middel van bovengenoemde indicatoren met betrekking tot definities en dergelijke, wordt getracht om voor de Nederlandse binnenhavens tot een vergelijkbare inschatting van het economische belang te komen als de 'strengere' definitie van Bureau Louter.

Daarbij moet wel het volgende voorbehoud worden gemaakt. Allereerst zijn er bijna vierhonderd binnenhavens; de totale economische impact van de Nederlandse binnenhavens kan daarom niet meer dan op indicatieve wijze worden vastgesteld. Daarnaast zijn de dertien uitgevoerde case studies het uitgangspunt van de analyse waarbij het in de meeste gevallen goed mogelijk bleek om betrouwbare werkgelegenheidscijfers vast te stellen voor binnenhavengebonden werkgelegenheid. Het uitgangspunt voor het kunnen kenmerken van een bedrijf als zijnde binnenhavengebonden is dat het bedrijf niet alleen op een nat bedrijventerrein moet zijn gevestigd, maar dat het bedrijf voorts actief gebruik maakt van de binnenvaart en dus van de binnenhaven. Dit uitgangspunt komt grofweg overeen met de strenge indeling van Bureau Louter. Het streven is daarmee niet om het economische belang zo hoog mogelijk in te schatten, maar om op basis van een strenge indeling van het begrip binnenhavengebonden vooral te komen tot een *realistische* inschatting. De basis voor het vaststellen van het economische belang is de werkgelegenheid op het niveau van bedrijfsklassen. Op basis van een aantal kengetallen is de werkgelegenheid vertaald naar de toegevoegde waarde en op basis van beschikbare multipliers is voorts het achterwaartse indirecte economische belang vastgesteld. Wat betreft het voorwaartse economische belang is kwalitatief enige informatie gegeven. In het kader van deze studie bleek het niet mogelijk om hiertoe betrouwbare kengetallen of andere indicatoren aan te kunnen wenden.

De methode die is gebruikt om het economische belang van de Nederlandse binnenhavens vast te stellen loopt via vijf stappen.

- Als eerste stap zijn voor de veertien binnenhavens die centraal staan in de case studies de werkgelegenheidscijfers voor de belangrijkste binnenhavengebonden bedrijven ingedeeld in bedrijfsklassen. Voor sommige binnenhavens was deze informatie reeds voor handen en in enkele gevallen heeft een bijstelling plaatsgevonden om de gegevens onderling vergelijkbaar te maken uitgaande van de gebruikte strenge definitie van binnenhavengebonden.
- In de tweede stap is vastgesteld wat de gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon per arbeidsjaar is door gebruik te maken van de CBS Nationale Rekeningen. Er is ook onderzocht of voor deze cijfers gebruik kon worden gemaakt van de recente studie van Bureau Louter (2003) of van de door Ecorys (2002) uitgevoerde studie naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens maar deze studies gaan uit van een sectorale indeling op een te hoog abstractieniveau. Er is één aanpassing verricht. Voor de winning van zand en grind is gebruik gemaakt van de

Methodiek voor vaststellen economisch belang in vijf stappen:

- Stap 1: indeling van werkgelegenheidscijfers in bedrijfsklassen voor de belangrijkste binnenhavengebonden bedrijven van de dertien casestudies
- Stap 2: gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon, per arbeidsjaar is door gebruik te maken van de CBS-nationale rekeningen.
- Stap 3: vermenigvuldiging van de werkgelegenheid met de toegevoegde waarde per werknemer per bedrijfsklasse levert vervolgens de directe toegevoegde waarde per bedrijfsklasse per binnenhaven op.
- Stap 4: de toegevoegde waarde per sector per binnenhaven is vermenigvuldigd door gebruik te maken van een toegevoegde waardemultiplier. Deze multiplier geeft de omvang van de indirecte achterwaartse toegevoegde waarde weer.
- Stap 5: de resultaten van het economische belang van de casestudies zijn vergeleken met de overige binnenhavens in de verschillende categorieën—multifunctionele haven, industriehaven, zand- en grindhaven, agrohaven en containerhaven—en wordt op basis van de overgeslagen lading een inschatting gemaakt van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de overige binnenhavens. Opgeteld ontstaat aldus een totaalbeeld voor Nederland.

Figuur B.1

toegevoegde waardecijfers van de bedrijfsklasse 'grond-, water- en wegenbouw' in plaats van delfstofwinning omdat deze laatste een hoge toegevoegde waarde per werknemer laat zien vanwege de rol van het aardgas.

- In de derde stap levert vermenigvuldiging van de werkgelegenheid met de toegevoegde waarde per werknemer per bedrijfsklasse vervolgens de binnenhavengebonden toegevoegde waarde per bedrijfsklasse op. Opgeteld leveren deze waarden de directe toegevoegde waarde per binnenhaven op.
- In de vierde stap is de toegevoegde waarde per bedrijfsklasse per binnenhaven vermenigvuldigd door gebruik te maken van een toegevoegde waardemultiplier ontleend aan een onderzoek van de werking van de Rotterdamse haven, uitgevoerd door TNO Inro in 2002. Deze multiplier geeft de omvang van de indirecte achterwaartse toegevoegde waarde weer. Er is gezocht in een brede hoeveelheid bronnen die geschikt zijn als bron voor dergelijke multipliers (onder anderen Bureau Louter (2003a), Ecorys (2002), Peeters en al (1999) en Eding et al (1999)). De keuze is gevallen op de waarden van TNO Inro (2002) vanwege de gehanteerde sectorale indeling die goed aansluit op de hier uitgevoerde bottom-up aanpak om van individuele bedrijven naar sectoren te komen. Overigens wijken de getallen in TNO Inro (2002) slechts in geringe mate af van de overige genoemde bronnen. De vermenigvuldiging van de directe toegevoegde waarde per bedrijfsklasse met de genoemde multiplier geeft per bedrijfsklasse het totale economische belang weer zoals in deze studie gehanteerd: de som van directe en indirecte achterwaartse effecten. Deze worden vervolgens weer gesommeerd om zo het totale economische belang per binnenhaven op te leveren. Het laatste onderdeel van deze stap is het vergelijken van de resultaten voor de binnenhavens van de Drechtsteden en Delfzijl met de resultaten van enkele van de bovengenoemde zeehaven onderzoeken. Het bleek dat de resultaten van de hier gehanteerde methode grofweg overeenkomen met die van genoemde onderzoeken.
- In de vijfde stap worden de resultaten van het economische belang van de case studies als uitgangspunt gebruikt voor het schatten van het totale economische belang van de Nederlandse binnenhavens in een aantal categorieën – multifunctionele haven, industriehaven, zand- en grindhaven, agrohaven en containerhaven. Op basis van de overgeslagen lading wordt een inschatting gemaakt van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de binnenhavens. Opgeteld ontstaat aldus een totaalbeeld voor Nederland. Deze vijf stappen zullen hieronder worden uitgevoerd per binnenhaven.

	Hengelo	Drechtsteden	Wageningen	Drachten	Sas van gent	Zaanstad	Delfzijl	Stein	Cuijk	Nijmegen	Born	Alphen a/d R.	Veghel	Venlo	Totaal
Landbouw														55	55
Voedingsmiddelen	30	120	170	30	450	1462	20	5	20	90			1316	20	3733
Papier/karton/hout						230			70	290	50				640
Aardolie industrie							24								24
Chemische industrie	600	550			150	434	837	1000	20	100					3691
Basismetaleind.		100				3	745			40	100				988
Metaalproduct.ind.				12		336								75	423
Transportmidd.ind.				100		160			30	70				10	370
Overige industrie		830				27	95	10			40				1002
Energie- en water										190					190
Bouw	30	3030	15	507		44	50		25	25	10		217	10	3963
Groothandel				55		219				80				160	514
Vervoer over land		200	15	20				80			70				385
Vervoer over water						31	148	5							184
Dienstverl. vervoer	40	250	3			188	50	40	5	25	120	20	21	30	792
Recreatie			50	5											55
Totale werkgelegenheid	700	5080	253	729	600	3134	1969	1140	170	910	390	20	1554	360	17009

Tabel B.2: Directe binnenhavengebonden werkgelegenheid in vijf typen binnenhavens: multifunctionele, agro-, industrie-, zand- en grind- en containerhavens, werkzame personen in arbeidsjaren, 2003
Bron: casestudies

B.3 Bepaling economisch belang binnenhavens in case studies

Stap 1: werkgelegenheid op bedrijfsklasse niveau per binnenhaven

Op basis van de informatie ontleend aan de verschillende case studies is per binnenhaven binnen de vijf onderscheiden categorieën de werkgelegenheid op bedrijfsklassenniveau weergegeven.

Daarbij kunnen de volgende observaties worden gemaakt (zie tabel B.2):

- De veertien binnenhavens zijn goed voor een directe – volgens ‘strengere’ maatstaven vastgestelde – werkgelegenheid van ruim 17 duizend werknemers.
- De werkgelegenheid wisselt sterk in omvang tussen de verschillende havens; de Drechtsteden, onder meer in het bezit van een belangrijk cluster in de baggerindustrie (Shipping Valley), zijn goed voor een binnenhavengebonden werkgelegenheid van ruim 5 duizend werkzame personen. Hengelo en Wageningen kennen een sterk daarbij achterblijvende werkgelegenheid. Gegeven de werkgelegenheid van deze twee binnenhavens zijn deze laatste twee overigens eerder te karakteriseren als industriehavens wegens de dominantie van de werkgelegenheid in de chemie in Hengelo en de voedingsmiddelenindustrie in Wageningen.
- Ook Zaanstad en Nijmegen zijn vooral te kenmerken als multifunctionele of industriehavens, terwijl Drachten met evenveel recht als een haven gespecialiseerd in de bouw is aan te merken. Een duidelijke karakteristiek per haven is moeilijk te geven.
- De directe werkgelegenheid in de transportsector is bij de containerhavens gering. Hier zijn slechts de overslagactiviteiten meegenomen als zijnde binnenhavengebonden (onder de bedrijfstak ‘dienstverlening vervoer’). In de meeste binnenhavens is sprake van een omvangrijke werkgelegenheid in het wegtransport. Wegtransport wordt – enkele uitzonderingen daargelaten – opgevat als een niet-binnenhavengebonden activiteit, die geen onderdeel van de directe werkgelegenheid vormt, maar wel van de indirecte (zowel voorwaarts als achterwaarts).
- Bij Alphen aan den Rijn moet geconstateerd worden dat er op dit moment een geringe binnenhavengebonden werkgelegenheid is omdat de grootschalige containerterminal nog niet functioneert. Voorts is de werkgelegenheid in de (potentiële) containerhaven Venlo gering. Venlo is dan ook primair een wegtransport georiënteerd knooppunt.
- Ook is Veghel als een industriehaven te karakteriseren gebaseerd op de havengebonden werkgelegenheid, de terminal is vooral een onderdeel van de industriële infrastructuur van Veghel.
- Uit de gesommeerde werkgelegenheid blijkt het belang van de procesindustrie; de chemische, de voedingsmiddelen- en de overige industrie zijn belangrijke gebruikers van de binnenhavens. Ook de bouw is van groot belang, waarbij de invloed van het baggercluster in de Drechtsteden verantwoordelijk is voor de relatief hoge werkgelegenheid van deze binnenhaven.

Stap 2 en stap 3: toegevoegde waarde op bedrijfsklassenniveau per binnenhaven

De toegevoegde waarde per binnenhaven en per bedrijfstak is verkregen door de toegevoegde waarde per werkzame persoon te vermenigvuldigen met het aantal werknemers per binnenhaven en per bedrijfstak. Als bron is gebruik gemaakt van de Nationale Rekeningen, waaruit de gemiddelde toegevoegde waarde per werknemer is vastgesteld per bedrijfstak. Indien deze toegevoegde waarde per bedrijfsklasse wordt vastgesteld (zie tabel B.3) blijkt dat:

- Sprake is van een totale directe toegevoegde waarde volgens de hier gehanteerde 'strengere' norm voor binnenhavengebonden activiteiten van ruim 1,4 miljard euro voor de veertien onderscheiden binnenhavens.
- Wederom sprake is een grote variëteit tussen de verschillende binnenhavens, waarbij het vrijwel ondoenlijk is om algemene uitspraken te doen over de toegevoegde waarde voor de verschillende typen binnenhavens.
- De omvang van de procesintensieve industrie – met name de chemische industrie – versterkt wordt in de weergave van de toegevoegde waarde cijfers vergeleken met de werkgelegenheidscijfers door de sterke kapitaalsintensiteit van deze sectoren.

	TW/werkn.	Hengelo	Drechtssteden	Wageningen	Drachten	Sas van gent	Zaanstad	Delfzijl	Stein	Cuijk	Nijmegen	Born	Alphen a/d R.	Veghel	Venlo	Totaal
Landbouw	45,9														2,5	2,5
Voedingsmiddelen	87,9	2,6	10,5	14,9	2,6	39,6	128,5	1,8	0,4	1,8	7,9			115,7	1,8	328,1
Papier/karton/hout	66,1						15,2				19,2	3,3				37,7
Aardolie industrie	413,1							9,9								9,9
Chemische industrie	154,4	92,6	84,9			23,2	67,0	129,2	154,4	3,1	15,4					569,8
Basismetallind.	61,6		6,2				0,2	45,9			2,5	6,2				61,0
Metaalproduct.ind.	45,2				0,5		15,2								3,4	19,1
Transportmidd.ind.	45,9				4,6		7,3			1,4	3,2				0,5	17,0
Overige industrie	41,4		51,1				1,1	3,9	0,6			2,5				59,2
Energie- en water	179,3										34,1					34,1
Bouw	47,2	1,2	143,0	0,7	23,9		2,1	2,4		1,2	1,2	0,5		10,2	0,5	186,9
Groothandel	66,4				3,7		14,5				5,3				10,6	34,1
Vervoer over land	49,6		9,9	0,7	1,0				4,0			3,5				19,1
Vervoer over water	47,2						1,5	7,0	0,2							8,7
Dienstverf. Vervoer	66,2	2,6	16,6	0,2			12,4	3,3	2,6	0,3	1,7	7,9	1,3	1,4	2,0	52,3
Recreatie	51,2			2,6	0,3											2,9
Totale directe toegevoegde waarde		99,3	322,2	19,1	36,5	62,8	265,0	203,4	162,3	7,8	90,4	23,9	1,3	127,3	21,3	1442,6

Tabel B.3: Directe binnenhavengebonden toegevoegde waarde in vijf typen binnenhavens: multifunctionele, agro-, industrie-, en zand- en grind- en containerhavens, in miljoenen euro, 2003

Bron: case studies & CBS Nationale rekeningen (2003)

Stap 4: vaststellen van de directe en de indirecte achterwaartse toegevoegde waarde
 In stap 4 is op basis van de gehanteerde toegevoegde waardemultipliers (TNO Inro 2002) het totale economische belang voor de onderscheiden binnenhavens vastgesteld. Het blijkt dat (zie tabel B.4):

- De totale directe en achterwaartse indirecte toegevoegde waarde van de onderscheiden binnenhavens goed is voor bijna 2,3 miljard euro.
- De Drechtsteden goed zijn voor een totale economische impact van ruim een half miljard euro.
- Het economische belang van Zaanstad toeneemt door de relatief hoge multiplier voor de voedingsmiddelenindustrie.
- De chemie een totale impact in de onderscheiden binnenhavens heeft van 860 miljoen euro en dat de voedingsmiddelenindustrie goed is voor ruim een half miljard euro.

	Multiplier.	Hengelo	Drechtsteden	Wageningen	Drachten	Sas van gent	Zaanstad	Delfzijl	Stein	Cuijk	Nijmegen	Born	Alphen a/d R.	Veghel	Venlo	Totaal
Landbouw	1,53														3,9	3,9
Voedingsmiddelen	1,71	4,5	18,0	25,5	4,5	67,8	219,7	3,1	0,8	3,1	13,5			198,2	3,0	561,7
Papier/karton/hout	1,35						20,5				25,9	4,5				50,9
Aardolie industrie	1,23							12,2								12,2
Chemische industrie	1,51	139,9	128,2			35,0	101,2	195,1	233,1	4,7	23,3					860,5
Basismetalaalind.	1,34		8,3				0,3	61,5			3,3	8,3				81,7
Metaalproduct.ind.	1,50				0,8		22,8								5,1	28,7
Transportmidd.ind.	1,34				6,2		9,8			1,9	4,3				0,6	22,8
Overige industrie	1,36		68,5				1,5	5,3	0,8			3,3				79,4
Energie- en water	1,87										63,7					63,7
Bouw	1,82	2,6	260,0	1,3	43,5		3,8	4,4		2,2	2,1	0,9		18,6	0,9	340,3
Groothandel	1,36				5,0		19,7				7,2					46,3
Vervoer over land	1,38		13,7	1,0	1,4				5,5			4,8				26,4
Vervoer over water	1,62						2,4	11,3	0,4							14,1
Dienstverl. Vervoer	1,42	3,8	23,5	0,3			17,6	4,7	3,8	0,4	2,4	11,3	1,8	2,0	2,8	74,4
Recreatie	1,64			4,3	0,5											4,8
Totale indirecte + directe toeg.waarde		150,7	520,5	32,4	61,9	102,8	419,3	297,6	244,3	12,3	145,8	33,1	1,8	218,8	30,7	2271,8

*Tabel B.4 Binnenhavengebonden direct en achterwaarts indirecte toegevoegde waarde in vijf typen binnenhavens: multifunctionele, agro-, industrie-, en zand- en grind- en containerhavens, in miljoenen euro, 2003
 Bron: case studies & TNO Inro (2002)*

	Aandeel	Werknemers	TW/werknemer (duizend)	Directe TW (miljoen)	TW multiplier	Directe TW+ ind. Achterw. (miljoen)
Bouw	50%	1500	47,2	70,8	1,82	128,9
Voedingsmiddelenindustrie	20%	600	87,9	53,9	1,71	88,4
Dienstverlening tbv vervoer	20%	600	66,2	39,7	1,42	56,4
Overige industrie	10%	300	41,4	12,4	1,36	16,9
Totaal		3000		176,8		290,6

Tabel B.5: Inschatting van het totale economische belang van de 300 kleinste Nederlandse binnenhavens, toegevoegde waardegegevens (TW) in Euro's

Bron: inschatting a&s management/TNO Inro

Stap 5: indicatieve inschatting totaal economisch belang Nederlandse binnenhavens

De enige indicator die voor alle binnenhavens in ons land beschikbaar is, is de omvang van de overslag per goederengroep. Op basis van deze overslaggegevens kan bij ongeveer 500 duizend ton een knip worden gemaakt in de totale voorraad binnenhavens. De havens die minder dan 500 duizend ton overslaan zijn doorgaans een zand- en grindhaven, containerhaven of een agrohaven. De directe economische impact van deze havens – zo blijkt op basis van de analyse uitgevoerd in de case studies – is gering: gemiddeld gaat het om een betonbedrijf, terminal of mengsilo waarbij gemiddeld zo'n 10 werknemers actief zijn in de aan het water gelegen activiteiten. Daarbij gaat het – met uitzondering van de allerkleinste binnenhavens – om ongeveer 300 binnenhavens. Aangenomen wordt dat deze een totale directe werkgelegenheid hebben van 3000 werknemers. Van deze 3000 werknemers houdt – zo wordt aangenomen – de helft zich bezig met activiteiten gerelateerd aan zand en grind (winning, betoncentrale, opslag), twintig procent met activiteiten gerelateerd aan de voedingsmiddelenindustrie, eveneens twintig procent met dienstverlening ten behoeve van het vervoer – doorgaans overslag – en nog eens tien procent is actief in de overige industrie.

De totale directe en indirecte toegevoegde waarde van deze allerkleinste havens bedraagt respectievelijk 177 en 291 miljoen euro (tabel B.5).

Stap 5a: indicatieve inschatting economisch belang binnenvaartgerelateerde activiteiten in de zeehavens

Er is reeds een aantal maal gesteld dat de zeehavens een belangrijke functie vervullen in het totale binnenvaartnetwerk. Dit houdt in dat de zeehavens voor een deel ook fungeren als binnenhaven. Op de volgende wijze is een inschatting gemaakt van de binnenvaartgebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de zeehavens.

- Als uitgangspunt zijn de werkgelegenheid en toegevoegde waardecijfers van de Nationale Havenraad (www.havenraad.nl) genomen voor de havens van Rotterdam, Amsterdam, Velsen, Terneuzen en Vlissingen.
- Daarvan zijn de werkgelegenheidscijfers van de bedrijven die zich met het vervoer per binnenvaart bezig houden integraal overgenomen. Het blijkt dat deze werkgelegenheid aanzienlijk is en verantwoordelijk is voor bijna 14 duizend werknemers (tabel B.6).
- Vervolgens is de werkgelegenheid van binnenvaartbedrijven in de sector logistiek eveneens integraal overgenomen en aangevuld met een aandeel van 10 procent van de werkgelegenheid van tussenpersonen, opslagbedrijven en overige logistieke bedrijven. Tien procent van deze in de zeehavens gevestigde logistieke bedrijven worden daarmee verondersteld binnenvaartgebonden te zijn.
- Ook voor de in de zeehavens gevestigde industrie en groothandel is aangenomen dat deze voor 10 procent binnenvaartgebonden is.
- Dezelfde verhoudingsgetallen zijn toegepast op de aan de Nationale Havenraad ontleende gegevens betreffende de directe toegevoegde waarde (tabel B.7).
- Op basis van de hierboven voor de binnenhavens gehanteerde multipliers voor de achterwaartse toegevoegde waarde is het indirecte belang vastgesteld (tabel B.8).

	Rotterdam	Amsterdam	Velsen	Vlissingen	Terneuzen	Totaal
Landbouw						
Voedingsmiddelen	180	81	93	5	50	409
Papier/karton/hout						
Aardolie industrie	313	28	13	37		391
Chemische industrie	522	156	28	79	358	1143
Basismetalaalind.			1113			1113
Metaalproduct.ind.	169	31		71	91	362
Transportmidd.ind.	198	86	16	130	15	445
Overige industrie	67	66	41	7	15	196
Energie- en water	203	14	10	54	9	290
Bouw						
Groothandel	473	211	70	27	29	810
Vervoer over land						
Vervoer over (binnen)water	3966	1116	219	668	458	6427
Dienstverl. vervoer	1833	336	48	99	81	2397
Recreatie						
Totale werkgelegenheid	7924	2125	1651	1177	1106	13983

Tabel B.6: Inschatting van de binnenvaartgerelateerde directe werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens

Bron: inschatting a&s management en TNO Inro o.b.v. cijfers Nationale Havenraad (2002)

	Rotterdam	Amsterdam	Velsen	Vlissingen	Terneuzen	Totaal
Landbouw						
Voedingsmiddelen	25	10	5		7	47
Papier/karton/hout						
Aardolie industrie	139	5	2	14		160
Chemische industrie	74	7	2	7	85	175
Basismetalaalind.			89			89
Metaalproduct.ind.	8	2		4	4	18
Transportmidd.ind.	8	10	1	6		25
Overige industrie	11	12	3	1	2	29
Energie- en water	29	2	2	7	2	42
Bouw						
Groothandel	39	15	3	1	2	60
Vervoer over land						
Vervoer over (binnen)water	213	57	11	27	25	333
Dienstverl. vervoer	120	17	3	7	5	152
Recreatie						
Totale werkgelegenheid	666	137	128	73	132	1130

Tabel B.7: Inschatting van de binnenhavengerelateerde directe toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens

Bron: inschatting a&s management en TNO Inro o.b.v. cijfers Nationale Havenraad (2002)

	Directe TW	Multiplier	Indirecte TW
	Totaal		Totaal
Landbouw		1,53	
Voedingsmiddelen	47	1,71	80
Papier/karton/hout		1,35	
Aardolie industrie	160	1,23	197
Chemische industrie	175	1,51	264
Basismetalaalind.	89	1,34	119
Metaalproduct.ind.	18	1,5	27
Transportmidd.ind.	25	1,34	34
Overige industrie	29	1,36	39
Energie- en water	42	1,87	79
Bouw		1,82	
Groothandel	60	1,36	82
Vervoer over land		1,38	
Vervoer over (binnen)water	333	1,42	473
Dienstverl. vervoer	152	1,64	249
Recreatie			
Totale werkgelegenheid	1130	1,45	1643

Tabel B.8: Inschatting van de binnenhavengerelateerde indirect achterwaartse toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens

Bron: inschatting a&s management en TNO Inro o.b.v. cijfers Nationale Havenraad (2002) en TNO Inro (2002)

BIJLAGE 2: OVERSLAG BINNENHAVENS IN NEDERLAND

Bron: CBS 2002 en BVMS 1998

Goederenoverslag per binnenvaart per gemeente			
Bron: CBS			
		Tonnage totaal 1998	Tonnage totaal 2002
Gemeente	Provincie	Ton x 1.000	Ton x 1.000
Meppel	Drenthe	1572	1421
Hoogeveen	Drenthe	144	109
Coevorden	Drenthe	96	79
Assen	Drenthe	88	38
Emmen	Drenthe	122	0
Zuidlaren/ Tynaarlo	Drenthe	2	0
Lelystad	Flevoland	459	1643
Almere	Flevoland	667	816
Noordoostpolder	Flevoland	710	760
Urk	Flevoland	61	631
Zeewolde	Flevoland	363	254
Dronten Lage Vaart	Flevoland	90	57
Dronten Hoge Vaart	Flevoland	6	0
Harlingen	Fryslân	1496	1693
Lemsterland	Fryslân	852	1640
Leeuwarden	Fryslân	720	794
Smallingerland	Fryslân	854	778
Tytsjerksteradiel	Fryslân	515	695
Sneek	Fryslân	589	595
Terschelling	Fryslân	429	560
Heerenveen	Fryslân	570	465
Achtkarspelen	Fryslân	417	455
Opsterland	Fryslân	335	231
Dongeradeel	Fryslân	373	204
Franekeradeel	Fryslân	265	200
Ameland	Fryslân	568	187
Schiemonnikoog	Fryslân	14	95
Nijefurd	Fryslân	63	75
Wymbritseradiel	Fryslân	71	60
Boarnsterhim	Fryslân	226	58
Vlieland	Fryslân	6	42
Menaldumadeel	Fryslân	64	34
Akersloot	Fryslân	92	0
Ferwerderadeel	Fryslân	1	0
Leeuwarderadeel	Fryslân	0	0
Littenseradiel	Fryslân	5	0
Ooststellingwerf	Fryslân	10	0
Skarsterlan	Fryslân	11	0
Weststellingwerf	Fryslân	6	0
Wunseradiel	Fryslân	28	0

Goederenoverslag per binnenvaart per gemeente			
Gemeente	Provincie	Tonnage totaal 1998 Ton x 1.000	Tonnage totaal 2002 Ton x 1.000
Tiel AR-kanaal-zijde	Gelderland	1195	2143
Nijmegen	Gelderland	1574	1664
Arnhem	Gelderland	1417	1600
Overbetuwe	Gelderland	0	1256
Wageningen	Gelderland	1292	1048
Wijchen	Gelderland	765	1048
Bemmel	Gelderland	7	979
Harderwijk	Gelderland	648	973
Nijkerk	Gelderland	1171	927
Lochem	Gelderland	1170	926
Rijnwaarden	Gelderland	424	924
Maasdriel	Gelderland	162	751
Rheden	Gelderland	1619	680
Beuningen	Gelderland	1397	663
West Maas en Waal	Gelderland	2275	633
Lingewaal/Gorinchem Merw,kan,	Gelderland	564	615
Zaltbommel	Gelderland	146	559
Angerlo	Gelderland	1808	476
Duiven	Gelderland	94	433
Doetinchem	Gelderland	429	348
Druten	Gelderland	500	314
Buren	Gelderland	4	271
Ubbergen	Gelderland	144	210
Elburg	Gelderland	210	176
Doesburg	Gelderland	168	125
Millingen aan de Rijn	Gelderland	120	97
Kesteren/ Neder-Betuwe	Gelderland	3	72
Zutphen	Gelderland	58	71
Culemborg	Gelderland	8	69
Neerijnen	Gelderland	404	62
Bergh	Gelderland	22	44
Geldermalsen	Gelderland	59	25
Ammerzoden	Gelderland	0	0
Brummen	Gelderland	2	0
Dodewaard/ Neder-Betuwe	Gelderland	11	0
Doetinchem/Hengelo	Gelderland	93	0
Echteld/ Neder-Betuwe	Gelderland	1191	0
Els/ Overbetuwe	Gelderland	267	0
Gendt/ Lingewaard	Gelderland	37	0
Gorssel	Gelderland	1	0
Harderwijk nieuwe haven	Gelderland	500	0
Hattern	Gelderland	55	0
Hedel/ Maasdriel	Gelderland	825	0
Heerde	Gelderland	1	0
Heerewaarden/ Maasdriel	Gelderland	616	0
Heteren	Gelderland	46	0
Heumen	Gelderland	71	0
Huissen/Lingewaard	Gelderland	283	0
Kerkwijk/ Zaltbommel	Gelderland	362	0
Lienden/ Buren	Gelderland	273	0
Lingewaal/Zaltbommel	Gelderland	201	0
Maurik/ Buren	Gelderland	546	0
Oldebroek	Gelderland	73	0
Putten	Gelderland	2	0
Renkum	Gelderland	12	0
Rossum/ Maasdriel	Gelderland	237	0
Steenderen	Gelderland	33	0
Tiel Waal-zijde	Gelderland	143	0
Valburg	Gelderland	44	0
Voorst	Gelderland	3	0

Goederenoverslag per binnenvaart per gemeente		Tonnage totaal 1998	Tonnage totaal 2002
Gemeente	Provincie	Ton x 1.000	Ton x 1.000
Delfzijl	Groningen	2397	3189
Groningen n	Groningen	917	2129
Veendam	Groningen	429	547
Zuidhorn	Groningen	167	398
Eemsmond	Groningen	364	384
De Marne	Groningen	54	221
Winschoten	Groningen	248	212
Hoogezand-Sappemeer	Groningen	210	201
Menterwolde	Groningen	83	147
Groetegast	Groningen	15	85
Stadskanaal	Groningen	48	39
Appingedam	Groningen	50	20
Bedum	Groningen	3	0
Bellingwedde	Groningen	0	0
Groningen z	Groningen	770	0
Leek	Groningen	1	0
Loppersum	Groningen	1	0
Reiderland	Groningen	1	0
Scheemda	Groningen	13	0
Slochteren	Groningen	4	0
Winsum	Groningen	1	0
Maasbracht	Limburg	4597	3638
Stein	Limburg	2416	2687
Gennep	Limburg	1502	2552
Maastricht	Limburg	2793	2548
Born/ Sittard-Geleen	Limburg	1616	2035
Meerlo-Wanssum	Limburg	1743	1748
Roermond	Limburg	3024	1568
Heel	Limburg	1758	1007
Swalmen	Limburg	986	732
Haelen	Limburg	430	419
Kessel	Limburg	315	404
Venlo	Limburg	298	321
Weert	Limburg	433	215
Nederweert	Limburg	194	154
Mook en Middelaar	Limburg	15	28
Arcen en Velden	Limburg	9	0
Beesel	Limburg	24	0
Belfeld/ Venlo	Limburg	3	0
Bergen	Limburg	2300	0
Broekhuizen/ Horst aan deMaas	Limburg	3	0
Echt-Susteren	Limburg	11	0
Eijsden	Limburg	7	0
Helden	Limburg	15	0
Roggel en Neer	Limburg	15	0
Susteren-Echt	Limburg	2	0
Thorn	Limburg	46	0

Goederenoverslag per binnenvaart per gemeente		Tonnage totaal 1998	Tonnage totaal 2002
Gemeente	Provincie	Ton x 1.000	Ton x 1.000
Cuijk	Noord-Brabant	5185	12350
Moerdijk	Noord-Brabant	0	5640
Hertogenbosch, 's-	Noord-Brabant	3065	2750
Breda	Noord-Brabant	1147	2283
Bergen op Zoom	Noord-Brabant	2230	2265
Oosterhout	Noord-Brabant	2112	2170
Geertruidenberg	Noord-Brabant	3187	1493
Oss	Noord-Brabant	1532	1261
Veghel	Noord-Brabant	1330	1103
Tilburg	Noord-Brabant	659	834
Waalwijk	Noord-Brabant	764	715
Son en Breugel	Noord-Brabant	860	656
Roosendaal	Noord-Brabant	371	542
Oirschot	Noord-Brabant	29	428
Werkendam	Noord-Brabant	224	414
Helmond	Noord-Brabant	469	411
Lith	Noord-Brabant	1676	408
Halderberge	Noord-Brabant	384	353
Steenbergen	Noord-Brabant	1	326
Woudrichem	Noord-Brabant	520	243
Eindhoven	Noord-Brabant	292	210
Laarbeek	Noord-Brabant	103	183
Etten-Leur	Noord-Brabant	32	174
Boxmeer	Noord-Brabant	263	172
Ravenstein/ Oss	Noord-Brabant	206	150
Grave	Noord-Brabant	87	63
Dongen	Noord-Brabant	128	55
Aalburg	Noord-Brabant	51	44
Someren	Noord-Brabant	54	30
Best	Noord-Brabant	1	0
Brakel/ Zaltbommel	Noord-Brabant	223	0
Budel/ Cranendonck	Noord-Brabant	30	0
Dinteloord/ Steenbergen	Noord-Brabant	140	0
Heusden	Noord-Brabant	35	0
Hilvarenbeek	Noord-Brabant	118	0
Klundert/ Moerdijk	Noord-Brabant	548	0
Made	Noord-Brabant	2680	0
Schijndel	Noord-Brabant	28	0
Standaardbuiten	Noord-Brabant	435	0
Steenbergen/Fijnaart	Noord-Brabant	46	0
Zevenbergen	Noord-Brabant	6	0
Zevenbergen/Fijnaart	Noord-Brabant	161	0

Goederenoverslag per binnenvaart per gemeente		Tonnage totaal 1998	Tonnage totaal 2002
Gemeente	Provincie	Ton x 1.000	Ton x 1.000
Amsterdam	Noord-Holland	32378	40229
Velsen noord	Noord-Holland	5579	11922
Zaanstad noord	Noord-Holland	3609	3389
Helder, Den	Noord-Holland	1256	2154
Alkmaar	Noord-Holland	789	1295
Texel	Noord-Holland	391	1277
Muiden	Noord-Holland	1734	835
Haarlem	Noord-Holland	652	724
Schagen	Noord-Holland	655	724
Wieringen	Noord-Holland	1077	711
Diemen	Noord-Holland	394	656
Haarlemmermeer/Aalsmeer	Noord-Holland	968	466
Wieringermeer Oude Zeug	Noord-Holland	233	413
Hoorn	Noord-Holland	523	355
Wormerland	Noord-Holland	257	346
Huizen	Noord-Holland	405	295
Enkhuizen	Noord-Holland	382	263
Beverwijk	Noord-Holland	495	246
Waterland	Noord-Holland	26	198
Purmerend	Noord-Holland	877	191
Niedorp	Noord-Holland	235	124
Heiloo	Noord-Holland	148	119
Uithoorn	Noord-Holland	158	107
Andijk	Noord-Holland	9	90
Medemblik	Noord-Holland	169	88
Zijpe	Noord-Holland	284	54
Hilversum	Noord-Holland	47	30
Weesp	Noord-Holland	68	24
Anna Paulowna	Noord-Holland	13	20
Aalsmeer	Noord-Holland	70	0
Amstelveen	Noord-Holland	1	0
Bergen/Zijpe	Noord-Holland	19	0
Edam-Volendam	Noord-Holland	22	0
Graft-De Rijp	Noord-Holland	1	0
Haarlemmerliede-Spaarnwoude	Noord-Holland	9	0
Haarlemmermeer/Lisse	Noord-Holland	121	0
Harenkarspel	Noord-Holland	2	0
Heemstede	Noord-Holland	20	0
Heerhugowaard	Noord-Holland	4	0
Langedijk	Noord-Holland	1	0
Naarden	Noord-Holland	38	0
Nederhorst Den Berg/ Wijdmeren	Noord-Holland	7	0
Opmeer	Noord-Holland	0	0
Ouder-Amstel	Noord-Holland	2	0
Stede Broec	Noord-Holland	0	0
Velsen zuid	Noord-Holland	4548	0
Wester-Koggenland	Noord-Holland	2	0
Wieringermeer Waardkanaal	Noord-Holland	32	0
Zaanstad zuid	Noord-Holland	17	0
Schoorl/Bergen	Noord-Holland	1	0

Goederenoverslag per binnenvaart per gemeente		Tonnage totaal 1998	Tonnage totaal 2002
Gemeente	Provincie	Ton x 1.000	Ton x 1.000
Kampen	Overijssel	2114	2155
Zwolle	Overijssel	1752	1671
Deventer	Overijssel	952	838
Zwartsluis/Zwartewaterland	Overijssel	273	795
Almelo	Overijssel	876	763
Enschede	Overijssel	344	361
Hof van Twente	Overijssel	0	300
Hellendoorn	Overijssel	310	218
Hardenberg	Overijssel	105	114
Steenwijk	Overijssel	160	101
Bredewiede/ Steenwijkerland	Overijssel	24	0
Diepenheim/Hof van Twente	Overijssel	1	0
Diepenveen/ Deventer	Overijssel	1	0
Genemuiden/Zwartewaterland	Overijssel	633	0
Goor/ Hof van Twente	Overijssel	181	0
Gramsbergen/ Hardenberg	Overijssel	3	0
Ham, Den/ Twenterand	Overijssel	1	0
Hasselt/Zwartewaterland	Overijssel	602	0
Ijsselmuiden/ Kampen	Overijssel	146	0
Markelo/ Hof van Twente	Overijssel	2	0
Ommen	Overijssel	1	0
Raalte	Overijssel	0	0
Stad Delden/ Hof van Twente	Overijssel	279	0
Wierden	Overijssel	5	0
Wijhe-Olst	Overijssel	17	0
Hengelo	Overijssel	2883	3066
Utrecht AR kanaal	Utrecht	5320	4135
Loenen	Utrecht	355	556
Breukelen	Utrecht	2	408
Amersfoort	Utrecht	649	392
Vianen	Utrecht	170	329
Baam	Utrecht	413	239
Amerongen	Utrecht	155	220
Wijk bij Duurstede	Utrecht	175	159
Ronde Venen, De	Utrecht	98	126
Rhenen	Utrecht	53	124
Nieuwegein	Utrecht	654	91
Woerden	Utrecht	118	69
Maarssen	Utrecht	56	48
Eemnes	Utrecht	33	38
Houten	Utrecht	78	32
Abcoude	Utrecht	1	0
Bunschoten	Utrecht	1	0
Ijsselstein	Utrecht	1	0
Lopik	Utrecht	1	0
Montfoort	Utrecht	16	0
Oudewater	Utrecht	12	0

Goederenoverslag per binnenvaart per gemeente		Tonnage totaal 1998	Tonnage totaal 2002
Gemeente	Provincie	Ton x 1.000	Ton x 1.000
Terneuzen	Zeeland	5419	11542
Vlissingen Sloehaven	Zeeland	10085	10489
Reimerswaal	Zeeland	1589	1908
Oostburg/ Sluis	Zeeland	354	1398
Sas van Gent/ Terneuzen	Zeeland	458	1248
Kapelle	Zeeland	334	590
Middelburg	Zeeland	231	463
Goes	Zeeland	438	398
Hontenisse	Zeeland	650	289
Schouwen-Duiveland	Zeeland	0	243
Noord-Beveland	Zeeland	105	224
Borsele	Zeeland	568	174
Tholen	Zeeland	134	133
Veere	Zeeland	61	61
Axel/Terneuzen	Zeeland	48	58
Brouwershaven/ Schouwen-Duiveland	Zeeland	53	0
Bruinisse/ Schouwen-Duiveland	Zeeland	57	0
Terneuzen buiten	Zeeland	3177	0
Vlissingen stad	Zeeland	1819	0
Westerschouwen/ Schouwen-Duiveland	Zeeland	89	0
Rotterdam	Zuid-Holland	159759	140246
Dordrecht	Zuid-Holland	3564	3174
Maassluis	Zuid-Holland	2580	2225
Vlaardingen	Zuid-Holland	1894	2111
Zwijndrecht	Zuid-Holland	1931	1579
Binnenmaas	Zuid-Holland	1132	1271
Hillegom	Zuid-Holland	868	1248
Alphen aan den Rijn	Zuid-Holland	1190	1224
Gouda Gouwe	Zuid-Holland	1072	1151
Rozenburg	Zuid-Holland	1320	951
Delft	Zuid-Holland	1043	739
Gravenhage, 's-	Zuid-Holland	866	609
Gorinchem Merw,kan,	Zuid-Holland	685	586
Papendrecht	Zuid-Holland	440	570
Liesveld	Zuid-Holland	507	564
Sliedrecht	Zuid-Holland	319	562
Schiedam	Zuid-Holland	530	504
Krimpen a/d IJssel	Zuid-Holland	425	425
Hellevoetsluis	Zuid-Holland	56	413
Giessenlanden	Zuid-Holland	343	340
Leiden	Zuid-Holland	414	336
Leerdam	Zuid-Holland	264	306
Barendrecht	Zuid-Holland	195	303

Goederenoverslag per binnenvaart per gemeente		Tonnage totaal 1998	Tonnage totaal 2002
Gemeente	Provincie	Ton x 1.000	Ton x 1.000
Bemisse	Zuid-Holland	242	270
Zoeterwoude	Zuid-Holland	138	255
Rijswijk	Zuid-Holland	413	247
Hardinxveld-Giessendam	Zuid-Holland	714	232
Heerjansdam/ Zwijndrecht	Zuid-Holland	242	224
Alblasserdam	Zuid-Holland	331	221
Jacobsvoude	Zuid-Holland	12	212
Nieuw-Lekkerland	Zuid-Holland	280	204
Katwijk	Zuid-Holland	156	176
Gravendeel, 's-	Zuid-Holland	146	146
Alkemade	Zuid-Holland	67	144
Oud-Beijerland	Zuid-Holland	220	139
Lisse	Zuid-Holland	145	132
Hendrik-Ido-Ambacht	Zuid-Holland	40	125
Spijkensisse	Zuid-Holland	189	116
Capelle a/d IJssel	Zuid-Holland	98	99
Bergambacht	Zuid-Holland	357	96
Schoonhoven	Zuid-Holland	60	95
Goedereede	Zuid-Holland	137	87
Valkenburg	Zuid-Holland	142	77
Oostflakkee	Zuid-Holland	134	67
Rijnwoude	Zuid-Holland	185	67
Ridderkerk	Zuid-Holland	121	65
Nederlek	Zuid-Holland	90	57
Middelhamis	Zuid-Holland	72	56
Nieuwerkerk a/d IJssel	Zuid-Holland	104	56
Ouderkerk	Zuid-Holland	26	45
Cromstrijen	Zuid-Holland	20	32
Leidschendam	Zuid-Holland	2	30
Zederik	Zuid-Holland	52	22
Albrandswaard	Zuid-Holland	0	0
Bodegraven	Zuid-Holland	1	0
Boskoop	Zuid-Holland	3	0
Brielle	Zuid-Holland	4	0
Dirksland	Zuid-Holland	3	0
Gorinchem Boven Merwede	Zuid-Holland	3	0
Gouda Holl IJssel	Zuid-Holland	436	0
Gravzande, 's-/ Westland	Zuid-Holland	2	0
Korendijk	Zuid-Holland	3	0
Leiderdorp	Zuid-Holland	13	0
Liemeer	Zuid-Holland	0	0
Lier, De/ Westland	Zuid-Holland	2	0
Monster	Zuid-Holland	0	0
Moordrecht	Zuid-Holland	3	0
Naaldwijk/ Westland	Zuid-Holland	1	0
Noordzee	Zuid-Holland	0	0
Oegstgeest	Zuid-Holland	5	0
Reeuwijk	Zuid-Holland	15	0
Rijnsburg	Zuid-Holland	26	0
Rotterdam-Sp,Polder	Zuid-Holland	1587	0
Sassenheim	Zuid-Holland	24	0
Schippluizen/ Midden-Delfland	Zuid-Holland	1	0
Strijen	Zuid-Holland	1	0
Vlist	Zuid-Holland	34	0
Voorburg-Leidschendam	Zuid-Holland	78	0
Voorschoten	Zuid-Holland	19	0
Waddinxveen	Zuid-Holland	9	0
Warmond	Zuid-Holland	1	0