

**Eindrapport casestudie:**

# **“Binnenhaven Venlo”**

Casestudie onderdeel van studie ‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’

in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB)

*Juli 2004*





#### 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](mailto:nvb@binnenvaart.nl)

Projectleiders:  
Arwen Korteweg (NVB) en  
Bart Kuipers (TNO Inro)  
[a.korteweg@binnenvaart.nl](mailto:a.korteweg@binnenvaart.nl)  
[b.kuipers@inro.tno.nl](mailto:b.kuipers@inro.tno.nl)

Contactpersonen:  
L. Hermans, Gemeente Venlo  
B. Fleuren, Gemeente Venlo  
A. Orgelist, Provincie Limburg  
J. Schreurs, ECT Venlo  
A. van der Meer, Euroveen

Juli 2004

## CASESTUDIE BINNENHAVEN VENLO

In het kader van studie  
**'Economisch belang Nederlandse Binnenhavens'** in opdracht van NVB

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>CASE BESCHRIJVING VENLO .....</b>	<b>3</b>
1.1 INLEIDING .....	3
1.2 KENMERKEN BINNENHAVEN .....	4
1.3 VERKEER- EN VERVOERSKENMERKEN .....	6
1.4 ECONOMISCHE KENMERKEN .....	7
1.5 VISIE GEMEENTE EN BEDRIJFSLEVEN OP BINNENVAARTTERMINAL VENLO .....	7
<b>BIJLAGE 1 ECONOMISCHE KENMERKEN BINNENHAVEN VENLO .....</b>	<b>9</b>

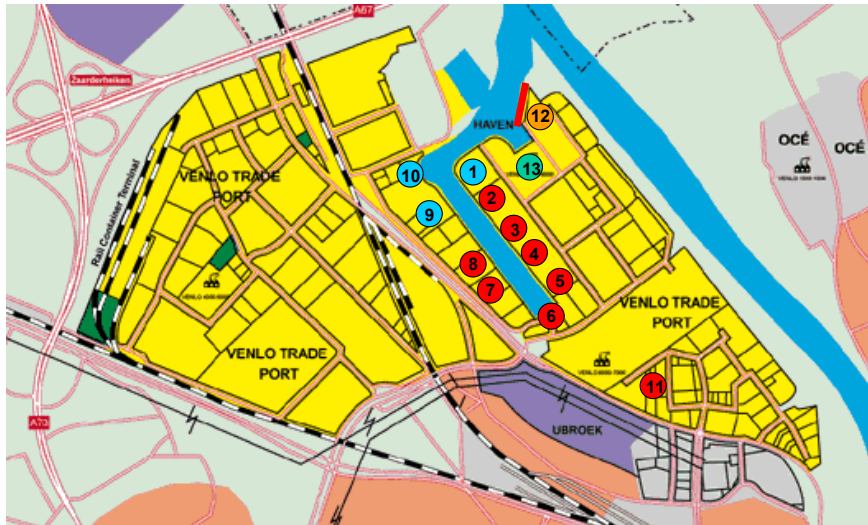
## CASE BESCHRIJVING VENLO

### 1.1 Inleiding

De gemeente Venlo (met de kernen Blerick, Belfeld en Tegelen) heeft door haar gunstige ligging tussen Randstad, Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied en met name op een kruispunt van transportassen (weg, water en spoor) ontwikkeld tot een belangrijk logistiek en industrieel knooppunt. Venlo is van oudsher (13e eeuw) een belangrijke handelsplaats doordat Venlose schippers de Maas gebruikten voor vervoer en handel met andere steden. Na 1860 ging Venlo zich ontwikkelen tot een voornamelijk spoorwegknooppunt. In 1930 werd de haven in het centrum gemoderniseerd en vergroot en is in de jaren '70 verplaatst naar industrieterrein Groot Boller (inmiddels Venlo Trade Port). Op dit terrein is een nieuwe haven aangelegd met een insteekhaven en een openbare laad-loswal. Bedrijven die gebruik maakten van de haven zijn eveneens verplaatst naar dit haventerrein. Venlo heeft begin jaren '80 sterk ingezet op de ontwikkeling van hoogwaardige bedrijventerreinen met het succesvolle Trade Port concept. De ruime beschikbaarheid van moderne terreinen met uitstekende infrastructuur (weg, spoor, telecommunicatie) heeft geleid tot een combinatie van industriële en logistieke activiteiten. ECT Rotterdam was in 1980 met haar railterminal één van de eerste bedrijven die Venlo als strategische locatie gebruikte voor het containervervoer tussen Rotterdam en achterland. Venlo Trade Port is het eerste grootschalige bedrijventerrein (240 hectare (ha) netto). Inmiddels zijn Trade Port Oost (22 ha) en Trade Port West (207 ha) grotendeels uitgegeven en wordt Trade Port Noord (200 ha) ontwikkeld voor transport en distributie en industrie (gemengd terrein).

Venlo vervult een belangrijke logistieke functie met meer dan 150 logistieke bedrijven waarvan vele grote Europese logistiek dienstverleners zoals Frans Maas, Seacon en Geodis Vitesse. In de jaren negentig hebben vele bedrijven in de industrie en logistieke dienstverlening gekozen voor Venlo als basis voor hun (Europese) distributie-activiteiten. De industriële functie (met name metaal, machine en elektronica) heeft voor Venlo ook een belangrijke functie aangezien ruim 20% in deze sector werkzaam is. Océ, Belden Wire & Cable en DSM Fine Chemicals zijn toonaangevende industriële bedrijven. Tenslotte is ook de agribusiness (in de omgeving van) Venlo sterk vertegenwoordigd met bedrijven- en veilingsterrein Zon Fresh Park (143 ha) en de omliggende (glas)tuinbouwgebieden.

De Maas is één van de belangrijkste hoofdvaarwegen in Nederland en Europa. De haven van Venlo heeft een goede ligging aan de Maas maar is met nog geen 0,5 miljoen ton overslag per jaar een relatief kleine binnenhaven in Nederland. Ondanks de concentratie van logistieke en industriële bedrijven en uitstekende ligging ten opzichte van Rotterdam en Antwerpen in combinatie met de toenemende containerisatie van het vervoer, heeft Venlo nog geen binnenvaartterminal. Sinds 1995 is de gemeente samen met het bedrijfsleven (met name ECT Venlo) aan het zoeken naar een locatie voor de terminal. Eind 2003 is door het vertrek van een bedrijf op het haventerrein een geschikte locatie gevonden. De focus van deze case ligt op de ontwikkeling van een binnenvaartterminal in Venlo.



Figuur 1.1 Haven Venlo als onderdeel van Venlo Trade Port

Bedrijven op haventerrein Groot Boller		
1. HAVAM (automotive)		geen gebruik haven
2. HKB (Ketelbouwer)		
3. Joseph van de Loo (staal en draad)		
4. Betonmortelcentrale Venlo		
5. Geurts Janssen (staal)		
6. Jachtwerf Bouten Venlo		
7. Mebin (zand en grind)		
8. J.P. Havens BV (veevoer)		
9. Venlose Asfaltfabriek/ Heijmans		geen gebruik haven
10. Vostermans (Ventilatoren)		geen gebruik haven
11. Janssen Venlo (zand en grind)		
12. Openbare laad-loskade gemeente		
13. Bargeterminal Venlo (planning 2006)		

Bedrijven buiten Venlo die gebruik maken van de haven		
• Euroveen	Grubbenvorst	(turf)
• L. van Hout	Helmond	(kabels)
• Teunesen	Gennep	(zand en grind)
• Rook	Krimpen a/d IJssel	(pluimsteen)
• Haumann	Well	(mest)
• Van Gansewinkel	Echt	(afval)

Figuur 1.2 Bedrijven die gebruik maken van de haven van Venlo

### Kenmerken binnenhaven

#### Functie

- Industrie
- Recreatie

#### Watergebonden activiteiten

- Turf
- Zand en grind
- Veevoer
- IJzer

Figuur 1.3

### Kenmerken binnenhaven

#### Terrein

Bedrijventerrein Venlo Trade Port: 240 ha netto terrein

- Groot Boller 30 ha
- Haventerrein nat: 20 ha
- 6 bedrijven met laadlosvoorzieningen (ongeveer 15 ha)
- Openbare Laad-loskade van gemeente met lengte van 150 m
- Geplande locatie Bargeterminal: 5 ha
- Kavels 100% particulier en kadevoorzieningen grotendeels in beheer van gemeente

#### Ontsluiting

- Weg: hoofdwegennet (A67/A73)
- Water: hoofdvaarweg Maas
- Spoor: Brabantlijn (Rotterdam – Venlo – Köln)

Figuur 1.4

## 1.2 Kenmerken binnenhaven

### Functie

Op het industrieterrein Venlo Trade Port is een industriehaven en jachthaven aangelegd. De haven van Venlo heeft vooral een functie voor industriële bedrijven gelegen aan de insteekhaven. Zes bedrijven hebben de beschikking over laad-losfaciliteiten. Tevens beschikt de haven over een gemeentelijke kade van 150 meter waar bedrijven zonder kade gebruik van kunnen maken.

De belangrijkste gebruiker van de haven is Euroveen uit Grubbenvorst die turf lost via de kade van de gemeente. Euroveen is als onderdeel van de BVB-groep een belangrijke substraatleverancier voor met name de sier-, groente- en champignonteelt. Het bedrijf produceert o.a champignondekaarde en daarvoor vindt de aanvoer van de grondstoffen plaats via het water.

Het vervoer via water is uit kosten oogpunt zeer belangrijk voor Euroveen. De overige vestigingen van de BVB groep in Maasland en Zaltbommel en ook de concurrerende bedrijven hebben een aansluiting via het water. Desondanks heeft Euroveen 10 jaar geleden toch niet gekozen voor een locatie aan het water vanwege de hoge prijs en het gebrek aan grote terreinen aan het water. In Grubbenvorst heeft Euroveen de beschikking over 15 ha terrein, een ligging aan de A73 en een haven in Venlo die op 5 km afstand is gelegen.

De basisgrondstof turf komt vanuit Noord-Duitsland en de Baltische Staten per kruiplijncoaster (1500 ton) naar Venlo. Met een eigen mobiele kraan lost Euroveen gemiddeld 3 schepen in de week via de openbare kade in Venlo. Vervolgens wordt de turf per vrachtwagen vervoerd naar Grubbenvorst. De verwachting is dat de turf met steeds grotere shortseaschepen vanuit met name de Baltische Staten wordt aangevoerd, waardoor de diepgang soms een probleem kan zijn voor deze schepen.

Naast turf wordt door Mebin veevoer gelost en vindt aan- en afvoer van grind en met name afvoer van zand plaats via de betonmortelcentrale. Tevens is aan Janssen Venlo een vergunning verleend voor het winnen van grijszand in het gebied Dorperheide. Dit zand wordt naar Venlo vervoerd via de weg en vervolgens per schip afgevoerd naar België en gebruikt voor de HSL.

Andere watergebonden activiteiten in de binnenhaven zijn ijzer en staal(draad) en soms machines voor ketelbouwer HKB. In figuur 1.1 zijn de verschillende bedrijven met watergebonden activiteiten gevisualiseerd.

### Terreinkenmerken

Vanuit Venlo stad is zowel de industriehaven als jachthaven begin jaren '70 verplaatst naar industrieterrein Groot Boller. Het industrieterrein Groot Boller bestaat uit ongeveer 30 ha netto terrein waarvan 20 ha terrein een aansluiting heeft aan het water. Het terrein is volledig uitgegeven en er is geen ruimte beschikbaar op dit deel van Venlo Trade Port.



Figuur 1.5 Haven Venlo

De vijf bedrijven met een eigen laad-losvoorziening liggen aan beide zijden van de insteekhaven. Aan de Tjalkkade maken Joseph van de Loo, Betonmortelcentrale en Geurts Janssen gebruik van de eigen laad-loskade voor overslag van goederen en aan de Parlevinkerweg maken Mebin en J.P. Havens gebruik van de eigen laad-loskade.

De haven is toegankelijk voor schepen van 1500 ton en heeft een gegarandeerde diepgang van 2,80 meter. Door de ligging van de haven aan de Maas heeft ook Venlo een slibprobleem. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van het water en kades in de haven en houdt de haven toegankelijk. Een structurele oplossing via een gezamenlijk baggerspeciedepot met Rijkswaterstaat is financieel niet haalbaar.

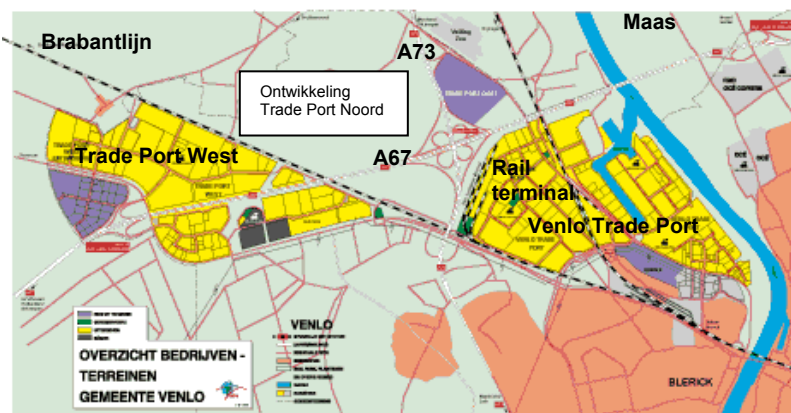
De geplande locatie van de bargeterminal is het voormalige terrein (5 ha) van transportbedrijf Penske, tegenover de jachthaven. Doordat Penske wilde vertrekken kon de gemeente het terrein eind 2002 kopen met als doelstelling de binnenvaartterminal op deze locatie te realiseren. In 2006 moet deze locatie operationeel zijn voor containervervoer over water. ECT Venlo die de exploitatie van de railterminal verzorgt zal ook de binnenvaartterminal gaan exploiteren.

#### Ontsluiting

Het succes van het Venlo Trade Port concept dankt Venlo grotendeels aan haar centrale ligging tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. De bereikbaarheid via de weg (A67/E34 en A73/A74) in combinatie met de beschikbaarheid aan bedrijventerreinen is de sleutfactor voor de vestiging van vele logistieke bedrijven in Venlo. Tevens is Venlo een belangrijke doorgaande route via de Brabantlijn voor het grensoverschrijdende spoorvervoer tussen Rotterdam en Duitsland (10 mln. ton). Ook het containervervoer per spoor tussen Venlo en Rotterdam is belangrijk voor het bedrijfsleven in Venlo. ECT Venlo biedt een frequentie van 3 spoorshuttles per dag van en naar Rotterdam (RSC en Maasvlakte). Uitbreiding van de railterminal via een interne ontsluiting met een bargeterminal is door het niet kunnen vinden van een geschikte locatie niet gelukt. De toekomstige bargeterminal wordt aangelegd naast de openbare laad-loskade van de gemeente. De aanleg van de binnenvaartterminal past in het beleid van de gemeente en provincie in het stimuleren van vervoer over water.

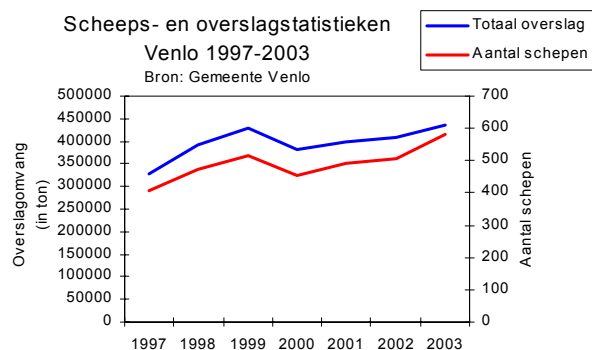
Het huidige volume (voornamelijk bulk) van goederen per binnenvaart via Venlo is gering. De binnenvaartterminal in Venlo kan accommoderend zijn voor ontwikkelingen in het transport over water zoals distriavaart, shortsea en roll on/ roll off ). Met de trimodale aansluiting kan Venlo bestaande en nieuwe klanten een logistiek totaalconcept aanbieden.

Het verbeteren van de vaarroute Maas tussen Nijmegen en België voor het scheepvaartverkeer is onderdeel van het project De Maaswerken dat nog ruim 10 jaar gaat duren. De Maas is een klasse Va vaarweg en wordt opgewaardeerd naar klasse Vb zodat grotere schepen (van 110 naar 190 meter) de Maas kunnen bevaren en ook dieper (van 3 naar 3,5 meter) geladen kunnen worden. Tevens worden een aantal knelpunten (verhoging bruggen en sluizen) op de vaarroute aangepakt.



Figuur 1.6 Overzicht bedrijventerreinen en infrastructuur Gemeente Venlo





Figuur 1.7

### Verkeers- en vervoerskenmerken

#### Overslagcijfers Venlo (2003)

- Overslag 440.000 ton
- waarvan 290.000 ton gelost en 150.000 ton geladen
- Euroveen: 130.000 ton turf (gelost)
- J.P Havens: 60.000 ton veevoer (gelost)
- Overige geloste goederen: grind, zand, draad, ijzer, steen, lava en kunstmest (100.000 ton)
- Betonmortelcentrale, Mebin en Jansen Venlo: 120.000 ton zand (geladen)
- Overige geladen goederen: grind, pluimsteen, lava, ijzer en constructie
- 582 schepen in Venlo in 2003

#### Vervoersrelaties per schip

- Baltische Staten en Noord-Duitsland (turf)
- België en Zuid-Nederland (Zand en grind)
- Zuid-Nederland (veevoeder)

#### Knelpunten

- Slibprobleem haven Venlo
- Realisering bargeterminal

Figuur 1.8

## 1.3 Verkeer- en vervoerskenmerken

### Overslagcijfers

De totale overslagomvang van de binnenhaven Venlo bedroeg in 2003 ongeveer 440.000 ton. Opvallend (in vergelijking met andere havens) is dat ruim 30% van de overslag via de openbare kade van de gemeente plaatsvindt. Het betreft vooral het lossen van turf voor Euroveen. Daarnaast wordt ongeveer 60.000 veevoer gelost en 50.000 ton grind. Het laden betreft vooral zand en grind (140.000 ton). Het laden van zand en grind via Venlo is in 2003 flink toegenomen en zal ook de komende jaren toenemen als gevolg van zandwinning. Het gewonnen zand en grind in de omgeving zal door partijen via Venlo worden verscheept.

Op basis van de cijfers van de havendienst van Venlo hebben in totaal bijna 600 schepen in 2003 de haven aangelopen, waarvan 130 schepen met turf (1000 ton per schip, 3 schepen per week), 130 schepen met veevoer (450 ton per schip) en 175 schepen met zand (700 ton per schip). In totaal is de gemiddelde scheepsgrootte ongeveer 800 ton. In figuur 1.7 is de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer en overslag via Venlo weergegeven.

Voor de komende jaren wordt een toename in met name het zand- en grindvervoer verwacht en een toename in omvang en grootte van het scheepvaartverkeer. In 2006 zal de bargeterminal tevens voor een toename in het scheepvaartverkeer zorgen.

### Vervoersrelaties

De haven van Venlo wordt gebruikt door zowel bedrijven binnen de haven als buiten de haven voor het vervoer van allerlei soorten bulkgoederen. De openbare kade van de gemeente Venlo heeft een belangrijke functie voor met name Euroveen. De aanvoer van grondstoffen vanuit de Baltische Staten en Noord-Duitsland via kruiplijncoasters is belangrijk voor de kosten van het productieproces van het bedrijf. Daarnaast wordt Venlo gebruikt voor de overslag van zand uit winningslocaties via de binnenvaart naar Zuid-Nederland en België.

Met de railterminal heeft Venlo al een snelle, betrouwbare en frequente containershuttle op Rotterdam. De shuttle wordt door verladers en logistiek dienstverleners in de regio gebruikt voor het containervervoer. Met de aanleg van de binnenvaartterminal kan het dienstenpakket worden uitgebreid met diensten op andere terminals in Rotterdam, Antwerpen en inland terminals in Nederland en België.

### Economische kenmerken

#### Algemeen belang

- Openbare laad-loskade Venlo belangrijk voor bedrijven buiten Venlo die geen kade hebben zoals Euroveen
- Binnenvaart meest interessante modaliteit (kosten en volume) in aan- en afvoer van zand en grind en aanvoer van turf en veevoer
- Toenemend belang haven Venlo voor afvoer zand en grind
- Aanleg bargeterminal in haven (planning 2006) ter versterking watergebonden activiteiten

#### Werkgelegenheid

- Totaal 15.000 werkzame personen op heel Venlo Trade Port
- ± 360 arbeidsplaatsen bij bedrijven met watergebonden activiteiten die gebruik maken van de binnenhaven

#### Toegevoegde waarde

- 21 miljoen euro

Figuur 1.9



Figuur 1.10 Luchtfoto haven Venlo met toekomstige locatie bargeterminal (Bron: gemeente Venlo)

### 1.4 Economische kenmerken

Gezichtbepalende bedrijven voor de lokale en regionale economie van Venlo zijn o.a. de productiebedrijven Océ, Belden Wire & Cable, DSM Fine Chemicals, Viking Direct en logistieke bedrijven als Frans Maas, Seacon logistics en ECT Venlo.

Van de bedrijven die gebruik maken van de haven is voor Euroveen de aanvoer van turf voor het productieproces essentieel. Indien geen gebruik gemaakt kan worden van het water betekent dit voor het bedrijf een toename in de kosten van ongeveer 1 miljoen euro. De verwachting is dat voor de overslag van zand en grind de haven van Venlo aan betekenis zal toenemen.

#### Werkgelegenheid

De totale werkgelegenheid van de bedrijven gevestigd op Industrierrein Venlo Trade Port is ongeveer 15.000 arbeidsplaatsen. Daarvan hebben ongeveer 2000 arbeidsplaatsen betrekking op industrierrein Groot Boller met de industriehaven. De bedrijven met watergebonden activiteiten beschikken in totaal over ongeveer 360 arbeidsplaatsen. De bedrijven buiten Venlo die gebruik maken van de haven hebben veelal meerdere vestigingen in de regio Zuid-Nederland.

#### Toegevoegde waarde

Op basis van een schatting van de werkgelegenheid en bijbehorende kengetallen voor de toegevoegde waarde per werknemer kan een indicatie worden gegeven van de toegevoegde waarde van de binnenhaven Venlo. De TW is ongeveer 21 miljoen euro.

### 1.5 Visie gemeente en bedrijfsleven op binnenvaarterminal Venlo

Sinds 1995 wordt door de gemeente, de provincie en het bedrijfsleven getracht een binnenvaarterminal in Venlo te realiseren die complementair is aan de succesvol opererende railterminal van ECT Venlo. Venlo was door het Rijk al aangewezen als een zogenaamd tweedelijns knooppunt voor intermodaal vervoer (Cie Kroes). De terminal past in het goederenvervoerconcept van de provincie Limburg die Born en Venlo als de logistieke multimodale knooppunten voor containervervoer ziet met daaraan gekoppeld het netwerk van regionale overslagcentra voor bulkvervoer. De gemeente heeft met de toename van het containervervoer over weg en spoor van en naar Venlo een strategisch belang bij de trimodale ontsluiting van Venlo met een bargeterminal. Ook de logistieke bedrijven (ECT en Seacon als trekkers) willen de kansen benutten om containers te vervoeren via water, lading aan te trekken en waarde toe te voegen aan de containers. De binnenvaarterminal in Born functioneert in die jaren uitstekend en profiteert van de groei in het containervervoer. Echter, partijen in Venlo krijgen het in al die jaren niet voor elkaar om ook maar een container via het water te vervoeren, terwijl 20 km verderop in Wanssum wel sinds het jaar 2000 containers via het water kunnen worden vervoerd.



### Binnenvaartterminal Venlo

#### Belang

- Gemeente Venlo: Strategisch belang in trimodale ontsluiting logistiek-industrieel knooppunt Venlo (beter benutten infrastructuur)
- Beleid provincie Limburg: Born en Venlo knooppunten voor containervervoer ondersteunt door netwerk van regionale overslagcentra
- ECT Venlo: Binnenvaartterminal complementair aan railterminal
- Netwerk van inland terminals
- Venlo als Europees centrum voor ketenregie

#### Knelpunten

- Locatiekeuze voor terminal; nat terrein niet beschikbaar
- Politieke besluitvorming en vertraging MER procedure
- Oppositie jachthaven tegen plannen terminal

Figuur 1.11

#### Strengths

- Openbare laad/loswal 150 m
- Venlo is logistiek en industrieel knooppunt
- Ligging, infrastructuur en beschikbaarheid droge terreinen
- Toegankelijkheid haven voor schepen tot 1500 ton
- Gebruik van haven door bedrijven buiten Venlo

#### Weaknesses

- Beperkt gebruik binnenhaven voor bulkvervoer
- Relatief weinig nat terrein beschikbaar
- Slibprobleem haven
- Verouderde laadlosinstallaties

#### Opportunities

- Aanleg bargeterminal Venlo
- Benutten Maas
- Faciliteren multimodaal vervoer
- Samenhang transport en distributie met trimodale terminal Venlo
- Regiefunctie Venlo

#### Threats

- Ruimte voor watergebonden activiteiten
- Activiteiten Jachthaven en industriehaven
- Financiering slibprobleem haven

Figuur 1.12

In de afgelopen jaren is het grootste probleem bij de realisering van de bargeterminal het vinden van een geschikte locatie geweest. Oorspronkelijk wilde de gemeente en ECT als mogelijke exploitant van de terminal de bargeterminal en railterminal met elkaar verbinden via een interne baan zodat de terminal een geïntegreerd vervoersconcept kon aanbieden. De MER studie die voor deze locaties noodzakelijk was, stuitte op bezwaren ten aanzien van ecologische inpassing en afstemming met de activiteiten van de jachthaven. De MER procedure leidde tevens tot vertraging van het proces en de politieke besluitvorming. Uiteindelijk kreeg de gemeente Venlo alsnog een buitenkans doordat op industrieterrein Groot Boller aan het water het terrein van transportbedrijf Penske kon worden gekocht. ECT Venlo als toekomstig exploitant van de terminal kan met deze locatie weliswaar de activiteiten van de rail- en bargeterminal niet op één locatie integreren maar doordat geen MER procedure of bestemmingsplan wijziging nodig is kan wel gelijk gestart worden met de aanleg van de terminal. Gemeente, Provincie, ECT Venlo in samenwerking met andere bedrijven en overheden zijn druk bezig met de financiering en exploitatie van de terminal waarbij ook een rijksbijdrage vanuit de aflopende SOIT regeling zeer welkom zou zijn. In al die jaren is de potentie voor de terminal nooit het grootste probleem geweest aangezien de grote aanwezigheid van logistieke en industriële bedrijven, de groei in het containervervoer en de positie van Venlo tussen de havens Rotterdam en Antwerpen en het Duitse achterland. Het vergroten van de frequentie van 2 naar 3 containertreinen per dag tussen Venlo en Rotterdam geeft aan dat het marktpotentieel aanwezig is. Voor Venlo betekent het wel dat de bargeterminal aanvullende diensten moet ontwikkelen op de diensten van de railterminal, waarbij vervoer op Antwerpen, herpositionering van lege containers en lijndiensten met inland terminals in de Benelux mogelijkheden zijn voor vervoer over water. De aanleg van bargeterminal Venlo past tevens in de strategie van het havenbedrijf Rotterdam, die gericht is op het ontwikkelen van een strategisch netwerk van diensten tussen belangrijke inland terminals in Nederland en de haven van Rotterdam. Daar waar in andere delen van Nederland de terminals in korte tijd worden ontwikkeld zoals in Noord-Brabant, zo kan het in Venlo of Alphen aan den Rijn mede door de regelgeving en besluitvorming zeer lang duren voordat realisatie van nieuwe watergebonden locaties kan plaatsvinden. De case Venlo (en ook Alphen aan den Rijn) geeft aan dat, ondanks de duidelijke marktpotentie en de haalbaarheid van een terminal het gebrek aan natte terreinen en trage lokale politieke besluitvorming, dergelijke marktinitiatieven moeilijk te realiseren zijn op nieuwe locaties aan het water.

De gemeente Venlo heeft recent aangegeven dat het maatregelen wil nemen om een veilige afwikkeling van de beroepsvaart en pleziervaart in de haven van Venlo te bevorderen. De gemeente Venlo gaat het verkeer naar de nieuwe bargeterminal aan de Maas en de schepen naar de reeds bestaande jachthaven scheiden. De oude vaarweg wordt bestemd voor de containerschepen, voor de pleziervaart komt een aparte toegang. Verder wil de gemeente met het oog op eventuele geluidsoverlast van de containerterminal een geluidswal aanleggen tussen het nieuwe overslagcentrum en de jachthaven. In de visie van de gemeente Venlo kan de realisering van de bargeterminal bijdragen aan een logistieke toekomst voor Venlo als het Europees centrum voor ketenregie.

## BIJLAGE 1 ECONOMISCHE KENMERKEN BINNENHAVEN VENLO

### Casestudie Venlo

Sector	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde	Multipier	Directe + indirecte
(BIK)	(WP)	per werknemer	totaal (in mln euro)	TW	TW (in mln euro)
Bron KvK	Bron KvK	Bron CBS (Nat Rekening)		Bron TNO Inro	
Landbouw	55	45,9	2,5	1,53	3,9
Voedingsmiddelen	20	87,9	1,8	1,71	3,0
Metaalproductie	75	45,2	3,4	1,50	5,1
Transportmiddelen	10	45,9	0,5	1,34	0,6
Bouw	10	47,2	0,5	1,82	0,9
Groothandel	160	66,4	10,6	1,36	14,4
Dienstverl. Vervoer	30	66,2	2,0	1,42	2,8
Totaal	360		21,2		30,7