

**Eindrapport casestudie:**

# **“Binnenhaven Wageningen”**

**Case beschrijving ten behoeve van studie  
‘Economisch Belang Nederlandse Binnenhavens’**

**In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens**

*Juli 2004*





**Adresgegevens**

TNO Inro  
Schoenmakerstraat 97  
Postbus 6041  
2600 JA Delft

Telefoon: 015 - 269 68 85  
Fax: 015 - 269 68 54

E-mail: [inro@inro.tno.nl](mailto:inro@inro.tno.nl)  
Website: [www.tno.nl](http://www.tno.nl)

**Kenmerk**

Projectleider: Bart Kuipers  
[b.kuipers@inro.tno.nl](mailto: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](mailto:nvb@binnenvaart.nl)

Contactpersonen NVB  
Ton Roos (CBRB), bestuur NVB  
Arwen Korteweg, medewerker NVB  
[a.korteweg@binnenvaart.nl](mailto:a.korteweg@binnenvaart.nl)

Juli 2004

## CASESTUDIE BINNENHAVEN WAGENINGEN

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

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>CASE BESCHRIJVING WAGENINGEN .....</b>	<b>3</b>
1. HISTORIE BINNENHAVEN WAGENINGEN .....	3
2. GEBIED EN KENMERKEN BINNENHAVEN WAGENINGEN.....	3
3. HUIDIGE WETGEVING EN BELEID BINNENHAVEN WAGENINGEN .....	4
4. ECONOMISCH BELANG VAN DE BINNENHAVEN WAGENINGEN .....	6
5. RELATIE BINNENHAVEN WAGENINGEN MET DE REGIO .....	8
6. KANSSEN, KNELPUNTEN EN BENODIGDE INVESTERINGEN .....	9
7. GEBRUIKTE BRONNEN.....	10

## 1. CASE BESCHRIJVING WAGENINGEN

### 1. Historie binnenhaven Wageningen

De ligging van Wageningen aan het water is historisch ontstaan. Wageningen lag vroeger aan een 'voorde' in de Rijn, een doorwaadbare plek over een rivier, waar belangrijke wegen de rivier kruisten. Dat was de plek waar karren en wagens het water over moesten en waar boten uit Duitsland overgeladen moest worden, waar tol geheven werd en goederen geruild werden. Hier ontstond de nederzetting Oud Wageningen; pas in 1250 ontstond om onbekende redenen Nieuw Wageningen op de plek waar de stad nu nog ligt.

De Rijn heeft in de historie ook steeds zijn loop verlegd. Vroeger liep hij dwars door Wageningen maar hij trok zich steeds verder terug naar het zuiden. Dat was niet zo best voor de handel. Daarom is Wageningen ook niet zo groot geworden als bijvoorbeeld Deventer of Zwolle, hoewel Wageningen in 1540 wel even Hanzestad is geweest. In 1650 is het besluit genomen tot het graven van een nieuwe haven uit de Rijnstroom. Hierna is de Rijnhaven diverse malen verbeterd.

### 2. Gebied en kenmerken binnenhaven Wageningen

De Rijnhaven anno nu bevindt zich in het zuidwesten van de stad. Het bedrijventerrein gelegen aan de binnenhaven heeft ook de naam Rijnhaven en heeft een omvang van bijna 13 hectare, waarvan nog 4 hectare (2 kavels) vrij uitgeefbaar. In figuur 1 wordt een bovenaanzicht gegeven van de Rijnhaven. Naast gelegen bedrijventerreinen zijn Nudepark en Industrieweg (Nude 1980) voor niet-watergebonden bedrijven, beide met een oppervlak van 12 hectare.

De belangrijkste gebruikers van de binnenhaven zijn: Rijnvallei (mengvoer coöperatie), Bruil (zand en grind), Van Leusden (zand en grind), Van de Sluis (olie en mineralen). Rijnzate is een dochteronderneming van Rijnvallei en is een op- en overslagbedrijf van mengvoerders voor Rijnvallei (de belangrijkste klant) maar ook voor andere mengvoerproducenten en –handelaren in de regio. Rijnzate heeft een opslagcapaciteit voor 50.000 ton mengvoer. Verschillende bedrijven hebben uitbreidingsplannen die kunnen leiden tot meer vervoer over water. Bavaria was een gebruiker maar zij gaan de productie van mout verplaatsen naar de Eemshaven in Groningen.

De bereikbaarheid over water is goed; de vaarklasse van de Nederrijn is Va. De diepgang is 3,50 meter al geldt dat niet meer voor de gehele haven (slib). Er kunnen dus binnenvaartschepen met een laadvermogen van 2000 ton de haven van Wageningen aandoen (met uitzondering van laagwater en zelfs 3000 ton in het geval van hoogwater). In totaal is er 455 meter kade waarvan 250 meter openbaar. De Rijnhaven is op korte afstand gevestigd van het centrum en een woonwijk. De afstand tot het hoofdwegennet is ca. 1 km door deze woonwijk naar de N225 (Rhenen - Arnhem) en ca 10 km over de ontsluitingsweg naar de A12.



Figuur 1: Foto Rijnhaven

#### Funcities haven wageningen

- Industriële functie: aanvoer van grondstoffen voor de lokale industrie en haar afnemers zoals het transport van mengvoer naar de intensieve veehouderij in de Gelderse Vallei.
- Distributiefunctie: hieronder vallen de activiteiten van het bedrijf Rijnzate. Aanvoer van grote hoeveelheden, opslag en distributie van kleine hoeveelheden naar de klant
- Recreatie functie: recreatievaart gerelateerd aan de watersportverenigingen, de studentenroeivereniging en passerende recreatieschepen (bv Henry Dunant)

*Figuur 2 Funcities haven wageningen*

De functies van de binnenhaven van Wageningen zijn:

- Industriële functie: aanvoer van grondstoffen voor de lokale industrie en haar afnemers zoals het transport van mengvoer naar de intensieve veehouderij in de Gelderse Vallei.
- Distributiefunctie: hieronder vallen de activiteiten van het bedrijf Rijnzate. Aanvoer van grote hoeveelheden mengvoeder, opslag en distributie van kleine hoeveelheden naar de klant.
- Recreatie functie: recreatievaart gerelateerd aan de watersportverenigingen, de studentenroeivereniging en passerende recreatieschepen (bv Henry Dunant).

In de toekomst is sprake van een toename van de recreatiefunctie doordat één zijde van de haven (de zuidzijde) zal worden teruggegeven aan de natuur waar dan mogelijkheden komen voor openluchtrecreatie (zie verder in de volgende paragraaf onder gemeentelijk beleid).

### 3. Huidige wetgeving en beleid binnenhaven Wageningen

De gemeente is eigenaar en beheerder van de haven. Er is een openbare kade maar de meeste kades zijn voor particulier gebruik. Deze worden gehuurd van de gemeente. De Nederrijn valt onder de verantwoording van Rijkswaterstaat.

De kadegelden zijn relatief hoog in Wageningen, zowel in vergelijking tot de regio als de rest van Nederland. Het havengeld is 12,5 cent per tonmaat (laadvermogen). Dit betaalt de schipper. De bedrijven betalen wel kadekosten: 18 cent voor overslag op de eigen kade en 19 cent voor overslag op de gemeentelijke kade. Ook moeten er precariorechten betaald worden (voor bijvoorbeeld de hijskranen op de kade). Er zijn ideeën om de kadegelden fors (met zo'n 50%) te verhogen om zo het uitbaggeren van de Rijnhaven te kunnen bekostigen<sup>1</sup>.

Wat betreft de beleidsvorming zijn de volgende 4 niveaus van belang:

- Nationaal beleid: De beleidslijn Ruimte voor de Rivier stelt beperkingen aan de ontwikkeling van activiteiten in het stroombed van de grote rivieren. Daardoor wordt bij hoge waterstand het rivierwater zo snel mogelijk afgevoerd. De gehele Rijnhaven valt hieronder en dat betekent dat alleen ondernemingen die voor hun activiteiten afhankelijk zijn van aan- en afvoer over de rivier in de toekomst onder voorwaarden mogen uitbreiden en moeten aantonen dat uitbreiding van 'zwaarwegend maatschappelijk belang' is.
- Provinciaal beleid: In het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan is aandacht voor vervoer over het water als alternatief voor vervoer over de weg. Specifiek voor een goede afwikkeling van het goederenvervoer in de regio zijn de overslagfuncties van Wageningen en Ede belangrijk. De provincie stimuleert beter gebruik van overslagvoorziening en ontsluiting van de haven van Wageningen.

<sup>1</sup> Er is slechts een beperkte subsidie voor het baggeren beschikbaar. Het voorstel is om de overige kosten af te wentelen op de gebruikers door middel van een verhoging van de kadegelden



De maatregelen in de maximale variant zijn:

- I Ontsluiting van de bedrijven aan de noordzijde en oversteek van de dijk;
- II Doorsteek naar de Grebbedijk;
- III Verplaatsen bedrijven aan de zuidzijde van het havenkanaal;
- IV Dempen en ophogen inham bij het huidige steunpunt van Rijkswaterstaat;
- V Herinrichten terrein aan de zuidzijde van het havenkanaal;
- VI Verplaatsen steunpunt Rijkswaterstaat;
- VII Aanleg van het recreatiekanaal en natuurontwikkeling;
- VIII Verplaatsen ARGO;
- IX Verlengen van de nevengeul voor recreatie en natuurontwikkeling;
- X Doorgang van de ecologische hoofdstructuur mogelijk maken (oplossing Alterra);
- XI Herinrichten Grebbedijk voor bestemmingsverkeer en langzaam verkeer.

Figuur 3: Herontwikkelingsplan Wageningen – Maximale variant

- Concrete acties op kort termijn zijn de ontsluiting van de Rijnhaven en de Nude op de N225
- Regionaal beleid: stedelijke netwerk tussen Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal (WERV). In hun gezamenlijke structuurvisie wordt ook het stimuleren van duurzame mobiliteit als aandachtspunt genoemd, waarbij gewezen wordt op de regionale functie van de Rijnhaven. Andere aandachtspunten mbt de binnenhaven zijn recreatievaart en veiligheidsrisico's van transportroutes zoals wegen, spoor en de scheepvaart op de Nederrijn
- Gemeentelijk beleid: De Rijnhaven zal herontwikkeld worden zoals vastgesteld in de nota "Plan van Aanpak Herontwikkeling Rijnhaven" van juni 2003. Deze in figuur 3 weergegeven herontwikkeling betreft in hoofdlijnen: de concentratie van watergebonden bedrijvigheid aan de noordzijde van het kanaal en het verplaatsen van bedrijven aan de zuidzijde en deze zijde geschikt maken voor natuur en recreatie. Het asfaltbedrijf Bruil Asfalt zal volledig uit Wageningen verplaatst gaan worden (al is er nog geen locatie voorhanden) en Van Leusden, Bruil Brekers en de Edense Betoncentrale (ook onderdeel van Bruil) zullen naar de noordzijde verplaatst worden. Daarnaast wordt de Rijnhaven uitsluitend bestemd voor watergebonden bedrijven en wordt droge bedrijvigheid (bijvoorbeeld een autodealer) uitgeplaatst naar het naastgelegen bedrijventerrein De Nude. Nieuwe ontsluiting voor havenverkeer, uitbaggeren van het havenkanaal, uitvoeren van groot onderhoud en het opstellen van een integrale milieuzonering zijn ook onderdeel van het plan. Totale investeringskosten van deze maximale variant liggen op 43 miljoen euro (exclusief verplaatsingskosten van de asfaltcentrale). Het is nog onduidelijk op welke wijze de kosten hiervan worden gedekt.

Feit is dat de politiek worstelt met de ontwikkeling van de Rijnhaven. De discussie duurt al een tijd en eigenlijk overheerst de opvatting dat de Rijnhaven te veel negatieve effecten heeft. De Rijnhaven onderbreekt de ecologische verbindingzone, de industriële activiteiten produceren stank en geluid, het wegtransport van en naar de haven creëert overlast voor omwonenden en weggebruikers (geluid, onveiligheid) en een ruimtelijke kwaliteit die te wensen over laat. De industrie in de binnenhaven heeft dus geen politiek draagvlak. Uitplaatsing kost echter te veel geld waardoor de Rijnhaven niet volledig herontwikkeld kan worden. In tegenstelling tot de "groene" uitstraling van Wageningen en het daarbij behorende belang van het stimuleren van vervoer over water, blijkt dit verder eigenlijk niet uit de gemeentelijke plannen. De gemeente zet in op behoud van de bestaande functies en richt zich in de verdere ontwikkeling van de haven op de natuur en recreatiefunctie.

#### 4. Economisch belang van de binnenhaven Wageningen

De aanvoer via de binnenvaart is cruciaal voor de gebruikers van de binnenhaven. Van Leusden zand- en grindhandel ontvangt 90% van de aanvoer (circa 200.00 ton) per schip.

Voor Van Leusden is de aanvoer per schip cruciaal anders prijzen ze zich uit de markt. Voor Rijnvallei komt bijvoorbeeld 70-80% van de aanvoer (circa 450.000-500.00 ton) per binnenvaart. Rijnzate ontvangt alles per schip, alleen bijvoorbeeld lokaal geteeld graan komt per as. De logistieke kosten vormen een groot aandeel van de kosten van het mengvoerproduct en het is dan van belang deze kosten laag te houden. De productie, op- en overslag van mengvoeder moet vanwege kostenoverwegingen aan groot vaarwater gelegen zijn. De trend is dat de mengvoederproductie zich concentreert op een beperkt aantal knooppunten in Nederland.

Het overslagvolume van de binnenhaven Wageningen in 2001 is weergegeven in onderstaande tabel. Het ging in totaal om ruim 1,35 miljoen ton, waarvan circa 35% graan/veevoer, 50% zand en grind, 15% olie (producten) en 10% overig.

De stromen zijn vrij stabiel en liggen rond de 1,3 miljoen ton. Er was één jaar een uitschieter van 1,6 miljoen ton maar dat kwam door bouwwerkzaamheden. Ondanks de kippenpest is het gebruikelijke tonnage vorig jaar wel gehaald. De mengvoederaanvoer (via Rijnzate) was wat minder maar er was meer overslag van mineralen en oliën (Van de Sluis). Het totale aantal binnenvaartschepen ligt op 1438 met een gemiddeld laadvermogen van ruim 1,6 miljoen ton. De aanvoer per coaster is uitzonderlijk (slechts ongeveer 5 per jaar). Het zijn allemaal bulk/tankvaart schepen. Alle schepen gaan leeg terug; de afvoer is regionaal en gaat over de weg. De belangrijkste herkomsten zijn: Rotterdam, Antwerpen, Gent, Frankrijk en Duitsland

Hoe het overslagvolume zich zal ontwikkelen is afhankelijk van de plannen van enkele bedrijven en dan in het bijzonder van Rijnvallei, de grootste gebruiker van de Wageningse haven. Zij willen de productie volledig in Wageningen concentreren door ook de productie uit Barneveld te verplaatsen naar Wageningen. Samen met de provincie Gelderland en de gemeente Wageningen werkt Rijnvallei aan een nieuwe integrale milieuvergunning voor de locatie Wageningen. De eerste fase van de uitbreiding van Rijnvallei kan naar alle waarschijnlijkheid deze zomer (2004) van start gaan. Dit is het resultaat van het positieve advies inzake het bestemmingsplan Wageningse haven dat de Provinciale Planologische Commissie (PPC) van de provincie Gelderland eind maart gaf aan het provinciebestuur. Normaliter volgt het provinciebestuur de adviezen van de PPC op.

Daarnaast heeft het overslagbedrijf Rijnzate plannen om haar overslagactiviteiten te verbreden ook als gevolg van de verwachte afname van mengvoederafzet in Midden Nederland (door de inkrimpende veestapels). De strategische ligging van Rijnzate aan een groot binnenwater biedt aantrekkelijke kansen voor marktverbreding.

	Gelost nationale binnenvaart	Gelost internationale binnenvaart
<b>Totaal</b>	<b>773</b>	<b>580</b>
Landbouwproducten	32	225
Andere voedingsmiddelen	169	48
Vaste brandstoffen	-	-
Aardolie en aardolieproducten	151	47
Ertsen, metaalafval	-	4
Metalen en halffabrikaten van metaal	1	-
Ruwe mineralen en -fabrikaten, bouwmaterialen	417	253
Meststoffen en afval	-	1
Chemische producten	-	1
Overige goederen	2	-

Tabel 1: Overslagvolume Rijnhaven 2001

Rijnvallei*	170
Vd Sluis Tankopslag	3
Van Leusden Transport	15
Bruil	15
Overig (inschatting)**	50
<b>Totaal</b>	<b>253</b>

\* Helpt vd totaal aantal werknemers van Rijnvallei (inclusief locatie Barneveld)

is betrokken bij mengvoer en dus bij de haven

\*\* werkgelegenheid gerelateerd aan recreatiehaven, gemeentelijke haventaken , etc

Tabel 2: Directe havengerelateerde werkgelegenheid

Er wordt bijvoorbeeld gedacht aan de overslag van containers of stukgoed. Rijnvallei/Rijnzate heeft de ruimte om hiervoor een multifunctionele hal te ontwikkelen. Ook wordt er door gebruikers als Rijnvallei/Rijnzate en Van Leusden gedacht om de afvoer per binnenvaart te vergroten. Bijvoorbeeld Van Leusden denkt aan de afvoer van puin en houtsnippers via de binnenvaart. Nu hebben zij daar te weinig ruimte voor op de kade/het kavel, maar op het nieuwe kavel aan de noordzijde zijn hier wellicht wel mogelijkheden voor.

In het verleden is door middel van een enquête door de regionale federatie ondernemersverenigingen en het Sociaal Economisch Overleg valleiregio geanalyseerd welke bedrijven gebruik zouden willen maken van de haven. Zestien bedrijven uit Wageningen, Ede en Veenendaal zouden geïnteresseerd zijn hun goederen per schip te gaan aanvoeren via de Rijnhaven in Wageningen. In totaal is er concrete vraag naar 200 ton overslag extra per jaar (De Gelderlander, 31-7-2001). Om welke bedrijven het gaat is niet genoemd. Wel zijn in meer algemene termen verwerkers van afval en mest genoemd als potentiële gebruikers. Feit is wel dat in de WERV-gemeenten veel bedrijventerreinen zijn (vooral Ede en Veenendaal met respectievelijk 307 en 266 netto hectare). Nader onderzoek is echter noodzakelijk om de exacte potentie in te schatten.

Het belang van de binnenhaven kan afgemeten worden aan het aantal werknemers dat direct en indirect verbonden is aan de haven. De arbeidsplaatsen van bedrijven die gebruik maken van het water zijn weergegeven in de tabel. Inclusief directe gerelateerde bedrijvigheid (zoals chauffeurs) en indirecte werkgelegenheid gaat het om zo'n 500 arbeidsplaatsen.

In vergelijking met het economische belang van de sector life science waar Wageningen zich op profileert is het belang van de binnenhaven nihil. Een zestigtal kennisintensieve bedrijven in de life science biedt werk aan ruim 2800 werknemers (17% van de totale Wageningse werkgelegenheid van 16.500 arbeidsplaatsen). Daarboven werken er bij Wageningen UR nog eens bijna 2900 mensen die actief zijn in onderwijs en onderzoek op het gebied van life sciences (aandeel van 18% in de werkgelegenheid). Indirect zorgen de Wageningse life sciences bedrijven door toelevering en uitbestedingen voor naar schatting 1400 banen, waarvan 140 tot 350 banen in Wageningen terecht komen en 1050 tot 1260 banen in de regio en de rest van het Nederland. Studenten en kenniswerkers besteden ongeveer 26 miljoen euro in Wageningen in de detailhandel, horeca en cultuur en recreatie.

Toch moet het economische belang van de Rijnhaven niet onderschat worden. De in deze studie berekende directe en (achterwaartse) indirecte toegevoegde waarde van de Rijnhaven is vastgesteld op 32 miljoen euro (zie verder tabel 4.4). Zeker een bedrijf als de Rijnvallei/Rijnzate heeft een hele sector achter zich staan (2300 leden en handelaren/producenten die door Rijnzate beleverd worden) en is dus van belang voor een economisch gezonde agrarische sector in de regio.



De Rijnhaven vervult een belangrijke rol in de aan- en afvoer van producten voor de intensieve veehouderij in Midden Nederland. Deze rol kan verder toenemen met het stimuleren van het vervoer over water. In de Wageningse politiek snijdt dit argument geen hout omdat Groen Links als argument tegen de haven aandraagt dat via de Wageningse haven de bio-industrie wordt beleverd, doelend op de legbatterijen in Barneveld en omgeving. Juist in deze omgeving is echter een hoog percentage pluimveehouders overgeschakeld op scharrelhennen.

## 5. Relatie binnenhaven Wageningen met de regio

De bedrijven in de havens vormen geen cluster. Wel zijn er beperkte onderlinge relaties, bijvoorbeeld Van Leusden transporteert ook voor Bruil. De havengebruikers hebben informeel overleg, organiseren eens per 2 jaar een havendag en treden gezamenlijk naar buiten met hun standpunt over de havenontwikkeling (in samenwerking met de Kamer van Koophandel). Feit is dat alle gebruikers afhankelijk zijn van het vervoer over water (zie vorige paragraaf).

De bedrijven in de binnenhaven Wageningen kunnen zich best vinden in de plannen van de gemeente al bestaat er wel zorg over de beschikbaarheid van voldoende ruimte voor de bedrijven en daarmee dus over de continuïteit van de bedrijven. Het belangrijkste is voor hen dat er nu echt wat gedaan gaat worden. De discussie over de haven speelt al heel lang en wordt gekenmerkt door stroperigheid, onzekerheid, onduidelijkheid en traagheid. Het plan van aanpak herontwikkeling Rijnhaven is er, maar er zijn nog zeker risico's dat het toch niet doorgaat, anders wordt, uitgesteld wordt, etc. Risico's zijn de verplaatsingsvoorwaarden van de asfaltcentrale Bruil, milieuverontreiniging van de grond (is nog niet onderzocht), hoe de herontwikkelingskosten van 43 miljoen gedekt zullen gaan worden en bezwaren en afwijzingen die gepaard gaan met bestemmingsplanprocedures.

Via de Rijnhaven is het "WERV" gebied aangesloten op het net van grote vaarwegen. Tot dusver maakt het regionale bedrijfsleven echter weinig gebruik van de haven waardoor nauwelijks een bijdrage wordt geleverd aan het indammen van vervoer over de weg. De haven wordt alleen incidenteel gebruikt door gebruikers buiten het havengebied en dan gaat het voornamelijk om aanvoer van bijvoorbeeld ophoogzand voor bouwwerkzaamheden. Wel is er aandacht voor de regionale functie. De functie van de Rijnhaven verdient gezamenlijke aandacht en moet geplaatst worden in een regionaal perspectief. Ook binnen de huidige plannen van de gemeente kan de haven zich nog best doorontwikkelen. De afvoer naar de regio moet dan wel verbeterd worden (Zie verder volgende paragraaf).

De concurrentie met havens in de regio is beperkt. Wageningen heeft de belangrijke positie in mengvoeder. Arnhem en Nijmegen richten zich meer op oliën en bouwgrondstoffen. Nijmegen heeft natuurlijk ook containeroverslag. De potentie van Wageningen hiervoor moet zoals eerder gezegd nog nader onderzocht worden.

<p><b>Strengths</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelegen aan diep vaarwater</li> <li>• Economisch belang voor boeren in midden Nederland</li> </ul>	<p><b>Weaknesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperkt bereikbaarheid over de weg</li> <li>• Slib en achterstallig onderhoud</li> <li>• Beperkte ruimte (fysiek/milieutechnisch)</li> <li>• Botsing tussen recreatiefunctie en de havenfunctie</li> <li>• Beperkte bestuurlijke aandacht voor havenontwikkeling</li> </ul>
<p><b>Opportunities</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale functie van haven</li> <li>• Marktverbreding Rijnzate (containeroverslag)</li> <li>• Concentratie mengvoer in Wageningen</li> <li>• Ontsluiting haven</li> </ul>	<p><b>Threats</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname nationale mengvoerproductie</li> <li>• Langdurige besluitvorming hetgeen leidt tot stilstand (belemmerd investeringen en groei van bedrijven in Rijnhaven)</li> </ul>

Figuur 4 Samenvattend SWOT

## 6. Kansen, knelpunten en benodigde investeringen

De Rijnhaven kent verschillende knelpunten en bedreigingen die een verdere ontwikkeling van de hier gevestigde bedrijven in de weg staan. Het gaat dan onder andere om:

- De beperkte ruimte voor groei, zowel fysiek als milieutechnisch. Het bedrijventerrein is gezoned. De huidige geluidsbelasting is zodanig dat er geen ruimte is voor nieuwe geluidsproducerende activiteiten. Bestaande activiteiten moeten worden gesaneerd. Daarnaast wordt uitbreiding van activiteiten belemmerd door beperkingen als gevolg van de beleidslijn Ruimte voor de Rivier (zie paragraaf 2). Door de plannen om de zuidzijde terug te geven aan de natuur is de fysieke uitbreidingsruimte beperkt tot één kavel (genoemd 't Stek) en de vraag is of de drie te herplaatsen bedrijven (Van Leusden, Bruil Brekers en de Edense Betoncentrale) daar wel samen op passen.
- De overlast voor omwonenden van verkeer en milieuhinderlijke bedrijfsactiviteiten; de huidige ontsluitingsweg van de Rijnhaven loopt namelijk door een woonwijk. Het nachtelijke verkeer van en naar de haven vormt een groot probleem wat betreft geluidsoverlast en het verkeer leidt tot onveilige situaties. Daarnaast is er industrielawaai.
- Slib en achterstallig onderhoud belemmeren de bereikbaarheid over water. De haven is niet overal op de juiste diepte. Vooral het oostelijke deel (zwaaiakom) is ondiep. Schepen kunnen niet volgeladen aanmeren.
- Gevaarlijke situaties als gevolg van de menging van beroep- en recreatievaart
- Langdurig beleidsproces.

Kansen liggen in:

- Uitbreiding overslagactiviteiten voor de omliggende regio.
- Verbeterde ontsluiting van de Rijnhaven op N225.
- In de toekomst wellicht een rondweg, waardoor het vrachtverkeer uit de stad wordt geweerd en het vervoer probleemloos afgehandeld wordt (maar hiervoor is veel politieke tegenstand).

In figuur 4 is een samenvattend overzicht gegeven van de sterken en zwakten van de ontwikkeling van de Rijnhaven en de kansen en bedreigingen.

## 7. Gebruikte bronnen

### *Geïnterviewden*

- Gemeente Wageningen – de heer Schuitema
- Rijnvallei / Rijnzate – de heren Getkate en Van Maren
- Van Leusden – de heer Rozeboom

### *Bronnen*

- Aveco de Bondt, De voortuin van Wageningen, 27 juni 2002
- Bugel Hajema en Goudappel Coffeng, regionale structuurvisie WERV concept, 9 december 2003
- De Gelderlander; diverse artikelen
- Gemeente Wageningen, Structuurplan, 27 oktober 2003
- Gemeente Wageningen, Plan van aanpak herontwikkeling Rijnhaven Wageningen, 26 mei 2003
- Provincie Gelderland, Deel A: Ontwerp PVVP-2 Op weg naar duurzame mobiliteit Hoofdlijnen van beleid, Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 7 oktober 2003

### *Websites*

- [www.werv.nl](http://www.werv.nl)
- [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)
- [www.wageningen.nl](http://www.wageningen.nl)
- [www.wageningen.interstad.nl](http://www.wageningen.interstad.nl)
- <http://www.oudwageningen.nl/>
- [www.rijnvallei.nl](http://www.rijnvallei.nl)
- [www.werklocaties.nl](http://www.werklocaties.nl)
- [www.ruimtevoorderivier.nl](http://www.ruimtevoorderivier.nl)