

“Functiebepaling Nederlandse binnenhavens”

Deelrapport van de studie ‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’



Adresgegevens

a&s management
Parklaan 42
3016 BC Rotterdam
Postbus 23510
3001 KM Rotterdam

Telefoon: 010 - 241 01 77
Fax: 010 - 241 70 04

E-mail: info@asmanagement.nl
Website: www.asmanagement.nl

Kenmerk

Projectnr: 2003083
Projectleider: drs. A. Korteweg
dr. B. Kuipers
Datum: 25 mei 2004

Ministerie Verkeer en Waterstaat

Functiebepaling Nederlandse binnenhavens

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	5
1.1 ALGEMEEN.....	5
1.2 ONDERZOEKSAANLEIDING.....	5
1.3 DOELSTELLING.....	6
1.4 OPBOUW VAN HET RAPPORT	6
HOOFDSTUK 2 DE NEDERLANDSE BINNENHAVENS.....	7
2.1 INLEIDING.....	7
2.2 BINNENHAVENS GEDEFINIEERD	8
2.3 BINNENHAVENS IN NEDERLAND	9
2.4 OMVANG NEDERLANDSE BINNENHAVENS	10
HOOFDSTUK 3 TYPOLOGIE NEDERLANDSE BINNENHAVENS.....	13
3.1 INLEIDING.....	13
3.2 LANDBOUWPRODUCTEN.....	13
3.3 ANDERE VOEDINGSPRODUCTEN EN VEEVOEDER.....	14
3.4 VASTE MINERALE BRANDSTOFFEN	14
3.5 AARDOLIËN EN AARDOLIEPRODUCTEN	15
3.6 ERTSEN, METAALAFVAL, GEROOST IJZERKIES	16
3.7 IJZER, STAAL EN NON-FERRO	16
3.8 RUWE MINERALEN EN – FABRIKATEN, BOUWMATERIALEN.....	17
3.9 MESTSTOFFEN	18
3.10 CHEMISCHE PRODUCTEN	18
3.11 VOERTUIGEN, MACHINES EN OVERIGE GOEDEREN	19
3.12 SAMENVATTEND BEELD.....	20
3.13 NADERE ANALYSE ROL AGROSTROMEN IN BINNENHAVENS	23
3.14 OVERSLAG VAN GECONTAINERISEERDE GOEDEREN IN DE BINNENHAVENS.....	24
3.15 SAMENVATTING.....	24
HOOFDSTUK 4 ECONOMISCHE KENMERKEN BINNENHAVENS.....	27
4.1 INLEIDING.....	27
4.2 SELECTIE BINNENHAVENS	27
4.3 ALGEMENE RESULTATEN ENQUÊTE	28
4.4 FUNCTIE BINNENHAVENS.....	29
4.5 TERREINKARAKTERISTIEKEN	30
4.5.1 <i>Type bedrijventerreinen.....</i>	30
4.5.2 <i>Omvang terreinen en uitgeefbare terreinen</i>	30
4.5.3 <i>Ontsluiting.....</i>	31
4.5.4 <i>Openbare laad/loskades.....</i>	32
4.6 GEBRUIK BINNENHAVEN.....	32

4.7 ECONOMISCHE SAMENSTELLING.....	33
4.7.1 Kenmerken gebruikers binnen het havengebied.....	33
4.7.2 Kenmerken gebruikers buiten het havengebied.....	35
4.8 ROL GEMEENTE.....	36
4.9 VISIE HAVENONTWIKKELING	37
4.10 INVESTERINGEN EN UITBREIDING	38
4.11 SAMENVATTING.....	40
4.12 VERVOLGFASEN ONDERZOEK ECONOMISCH BELANG.....	40

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 VERGELIJKING CIJFERS BVMS 1998 EN CBS 1998 EN CBS 1998-2002 ...	42
BIJLAGE 2 CONTAINEROVERSLAG	43
BIJLAGE 3 SELECTIE BINNENHAVENS O.B.V CRITERIA 1:.....	44
BIJLAGE 4 SELECTIE BINNENHAVENS O.B.V CRITERIA 2:.....	45
BIJLAGE 5 SELECTIE BINNENHAVENS O.B.V CRITERIA 3:.....	46

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Voor u ligt het eindrapport “Functiebepaling Nederlandse Binnenhavens” dat in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat is uitgevoerd. Dit rapport is het resultaat van een door de bureaucombinatie a&s management / TNO Inro uitgevoerd onderzoek naar de functie van Nederlandse binnenhavens.

Het onderzoek maakt deel uit van de studie ‘Economisch Belang Nederlandse Binnenhavens’ in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB). De informatie uit de inventarisatiefase naar de functie van binnenhavens en de visie van gemeenten op de economische kenmerken van binnenhavens vormen tezamen het deelrapport voor de studie van NVB.

1.2 Onderzoeksaanleiding

Recent hebben zich twee calamiteiten voorgedaan in ons land, die geresulteerd hebben in stremmingen van vaarwegen. Eind augustus 2003 heeft zich bij de vestiging van Vredestein in Enschede een brand voorgedaan. Hierdoor is vervuild slib op de bodem van het Twentekanaal terechtgekomen, waardoor dit kanaal gedurende lange tijd is gestremd. Eind januari van dit jaar is bij Stein een dijk verzakt, waardoor het Julianakanaal enkele dagen gestremd is geweest. Direct na deze incidenten bleek de schade voor het regionale bedrijfsleven. Als gevolg van de stremming van het Julianakanaal hebben de chemische bedrijven DSM en Sabic in Geleen een deel van hun productie moeten stil leggen omdat de aan- en afvoer van grondstoffen en halffabrikaten per binnenschip niet meer mogelijk bleek. Uit deze stremmingen blijkt de relatie tussen de binnenvaartinfrastructuur en het bedrijfsleven dat van deze infrastructuur afhankelijk is voor het functioneren. Deze bedrijven zijn dikwijls gelokaliseerd aan een binnenhaven en hebben vaak een belangrijke economische functie. Traditioneel bestaat er veel aandacht voor het functioneren van de binnenvaart en van het belang van vaarwegen. Het economische belang van de binnenhaven, en van de activiteiten in deze haven voor de stedelijke of regionale economie staat veel minder, – of beter: niet –, op het netvlies.

Veel gemeenten in Nederland beschikken over een binnenhaven waar één of meerdere bedrijven gebruik maken van de kadefaciliteiten voor het laden en lossen van goederen. Deze binnenhaven kan een lokale, regionale of (inter)nationale functie hebben, afhankelijk van het type bedrijvigheid in de regio. Op dit moment ontbreekt een duidelijk overzicht van dergelijke binnenhavens. Daarnaast ontbreekt inzicht in de uiteenlopende functies van de binnenhavens. Binnenhavens kunnen belangrijk zijn voor de regionale ontwikkeling en voor het slagen van nieuwe logistieke concepten zoals Distrivaart of voor andere, recentelijk sterk in de belangstelling staande innovaties op het gebied van agrologistiek.

Doelstelling onderzoek:

- Inzicht in functioneren van de binnenhavens
- Beeld van economisch belang van verschillende typen binnenhavens
- Overzicht van de positie van binnenhavens in netwerk

Figuur 1.1

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil het binnenvaartnetwerk in ons land optimaliseren. Om de vaarwegen te kunnen optimaliseren is het noodzakelijk om inzicht te krijgen in de relatie van de vaarwegen met de daaraan gelegen binnenhavens, en met de kenmerken van de binnenhavens als min of meer samenhangend netwerk.

Bovendien is voor de verdere ontwikkeling van de binnenhavens de relatie met het infrastructuurnetwerk zowel via het water als via weg en spoor belangrijk. Lading wordt dikwijls in bulk aangevoerd, in een binnenhaven bewerkt en via de weg of het spoor gedistribueerd.

De bereikbaarheid van bedrijventerreinen en stedelijke centra en de functie van de binnenhaven in het totale netwerk hangen nauw samen met de capaciteit van de regionale vaarweginfrastructuur. Voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is het voor de ontwikkeling van het toekomstige netwerk van infrastructuur en knooppunten daarom belangrijk meer inzicht in de functie en rol van de binnenhavens te krijgen.

1.3 Doelstelling

Het doel van de studie is het geven van inzicht in het functioneren van de binnenhavens in Nederland.

De hypothese die in het onderzoek centraal staat is dat de functie van de binnenhavens een belangrijke voorwaarde is de economische ontwikkeling van een regio, voor het kunnen inspelen op multimodale concepten en voor het verder versterken van het netwerk en benutten van de regionale en hoofdvaarweginfrastructuur.

De studie geeft een relevant beeld van het economische belang van de verschillende typen van Nederlandse binnenhavens.

1.4 Opbouw van het rapport

In hoofdstuk twee worden de resultaten van de inventarisatie van algemene kenmerken van Nederlandse binnenhavens beschreven en gevisualiseerd. In hoofdstuk drie wordt ingegaan op de typologie van de binnenhavens onderscheiden naar goederensoorten, diversiteit van de binnenhavens en verzorgingsgebied. Het rapport wordt in hoofdstuk vier afgesloten met een beschrijving van de belangrijkste resultaten van de enquête onder Nederlandse binnenhavens. Zowel hoofdstuk 3 als hoofdstuk 4 worden afgesloten met een korte samenvatting.



Figuur 1.2

HOOFDSTUK 2 DE NEDERLANDSE BINNENHAVENS

2.1 Inleiding

Wat is een binnenhaven? Hoeveel binnenhavens functioneren er binnen Nederland? Deze twee vragen worden in dit hoofdstuk beantwoord door een inventarisatie van de binnenhavens in Nederland.

De basis voor de inventarisatie is het ‘Transportbestand Binnenvaart’ zoals ook opgenomen in het BinnenVaart ModelSysteem (BVMS) dat TNO Inro op dit moment in opdracht van AVV ontwikkelt. De hier gebruikte gegevens uit het jaar 1998 zijn de meest recente gevalideerde gegevens, die samen met AVV zijn ontwikkeld. NEA heeft dit bestand gemaakt, uitgaande van de CBS binnenvaartcijfers uit 1998. Deze cijfers zijn op enkele punten verrijkt door combinatie van meerdere bronnen met gegevens. Een voor deze studie relevante verrijking is het toevoegen van de campagnevaart (vervoer van suikerbieten). Deze zijn in 1998 niet in de CBS bestanden direct opgenomen. Verdere aanpassingen hebben met name een relatie met de indelingen en gebruikswensen van het BVMS. De totalen van hoeveelheden vervoerde en overgeslagen goederen verschillen tussen dit bestand en de CBS statistieken zeer gering. Dit is weergegeven in bijlage 1. Naast de vergelijking tussen de in dit onderzoek gebruikte cijfers uit 1998 en de reguliere CBS gegevens uit 1998, is het jaar 1998 in bijlage 1 ook met 2002 vergeleken. Hieruit blijkt dat sprake is van een sterke groei van het vervoer van landbouwproducten, chemische producten en – in iets mindere mate – overige goederen en fabriekaten. De goederengroepen voedingsproducten/ veevoeder en metalen lieten een afname zien.

Op basis van beschikbare databestanden is een analyse gemaakt van de goederen die overgeslagen zijn in de havens. Hierbij worden alle binnenhavens toegewezen aan een typologie op basis van de kenmerken van aantal, spreiding, omvang, type lading en verzorgingsgebied.

Deze analyse is een eerste stap om te komen tot een systeembeschrijving van de binnenhavens van Nederland.

In de volgende paragrafen worden de algemene kenmerken van de Nederlandse binnenhavens beschreven en gevisualiseerd. Ingegaan wordt op:

- overzicht van aantal binnenhavens
- spreiding van binnenhavens naar provincie
- omvang van de overslag naar binnenhavens
- mate van specialisatie naar type goederen
- aandeel van geladen, respectievelijk geloste volumina per haven
- verzorgingsgebied
- nadere analyse van agrostromen

Op basis van deze kenmerken wordt getracht om te komen tot een typologie van binnenhavens.

Definitie binnenhaven

Een binnenhaven is een goederenoverslagpunt of terminal alsmede de aan deze overslagfaciliteit verbonden bedrijventerreinen en bedrijvigheid.

Een binnenhaven wordt vereenzelvigd met een vestiging in een gemeente en heeft drie functies:

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

Figuur 2.1

Zeehavens die niet zijn meegenomen in inventarisatie binnenhavens

Binnenhavens	Overslag binnenvaart 1998 in mln ton
• Rotterdam	
- Europoort	86 mln ton
- Botlek	32 mln ton
- Waalhaven	15 mln ton
- Petroleumhaven	11 mln ton
• Amsterdam	32 mln ton
• Vlissingen-Oost (Sloehaven)	10 mln ton
• Velsen-Noord (IJmuiden)	5,5 mln ton
• Terneuzen	5,4 mln ton
Totaal	198 mln ton

Bron: BinnenVaart ModelSysteem (BVMS)

Figuur 2.2 Niet meegenomen zeehavens

2.2 Binnenhavens gedefinieerd

In de uitvoerige publicatie ‘Nederland en de scheepvaart op de binnenwateren’ van AVV en CBS (2003) wordt het begrip binnenhaven niet gedefinieerd. Ook C.J. de Vries (2000) schenkt in zijn overzicht ‘Goederenvervoer over water’ geen specifieke aandacht aan binnenhavens. Wel worden in deze publicaties termen gebruikt als goederenoverslagpunt, terminal of regionaal overslag centrum. Deze termen zijn geen synoniem van het begrip binnenhaven zoals in deze studie wordt opgevat.

Een goederenoverslagpunt of terminal kan een simpele kade zijn met eventueel overslaginfrastructuur, zoals een (container)kraan of een zuiginstallatie voor agrobulk. Een regionaal overslag centrum (ROC) heeft een specifieke betekenis als een bulk- en/of stukgoed terminal waar goederenstromen worden gebundeld voor vervoer over water over langere afstanden. Het voor- en natransport kan in een ROC worden uitgevoerd door het wegtransport (De Vries 2000).

Een binnenhaven heeft een bredere betekenis. Een binnenhaven is een goederenoverslagpunt of terminal gelegen aan een vaarweg, alsmede de aan deze overslagfaciliteit verbonden bedrijventerreinen en bedrijvigheid. In deze bredere betekenis wordt de binnenhaven steeds geassocieerd met een gemeente. Een binnenhaven wordt in deze studie daarmee op vergelijkbare wijze gedefinieerd als een zeehaven: inclusief directe en indirecte werkgelegenheid en met de regionaal-economische uitstraling wat betreft voorwaartse en achterwaartse economische uitstraling.

Een binnenhaven heeft in een dergelijke opvatting – uitgaande van de door het Ministerie van V&W verwoorde indeling in de notitie ‘Het economisch belang van de mainport Rotterdam’ (2000) in drie functies:

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

Met een binnenhaven hangt daarmee directe werkgelegenheid samen die voortvloeit uit de knooppuntfunctie, bijvoorbeeld werkgelegenheid in de overslag van containers of bulk. Voorts gaat het om werkgelegenheid voortvloeiende uit activiteiten die nauw samenhangen met de aanwezigheid van de binnenvaartoverslaginfrastructuur, bijvoorbeeld de aanwezigheid van opslagactiviteiten of procesindustrie die in belangrijke mate gebruik maakt van de binnenvaart voor de aan- en afvoer van de goederen. Tenslotte moet een binnenhaven passen in de netwerken van producten en handelsorganisaties – bijvoorbeeld de wijze waarop binnenhavens passen in supply chain principes.

Een binnenhaven wordt daarmee in de regel vereenzelvigd met de vestiging in een bepaalde gemeente en heeft een relatie met de in deze gemeente – en de aangrenzende regio – gevestigde werkgelegenheid. Net zoals dat de haven van Rotterdam bestaat uit een aantal onderdelen (Maasvlakte, Eem/Waalhaven, etc.), kan de binnenhaven van een gemeente als Dordrecht ook bestaan uit meerdere onderdelen zoals de bedrijventerreinen Merwedehaven, Krabbepolder of Dortse Kil. In de case studies die in dit onderzoek zullen

worden uitgevoerd zal worden onderzocht in hoeverre de bedrijvigheid op deze terreinen gekarakteriseerd kan worden als 'binnenhavengebonden' of 'binnenhavengerelateerd'. Het begrip 'nat bedrijventerrein' is uiteraard bij uitstek een typerend onderdeel van een binnenhaven.

Indien naar tonnen wordt gekeken zijn de belangrijkste binnenhavens van ons land de zeehavens. In totaal wordt 378 mln ton goederen overgeslagen via de binnenvaart in de Nederlandse binnenhavens. Daarvan vindt in de havens van Rotterdam, Amsterdam, Velsen-Noord (IJmuiden), Vlissingen-Oost en Terneuzen ruim de helft (198 mln ton) van de totale overslag per binnenvaart plaats (zie figuur 2.2).

Er zijn twee belangrijke argumenten om de zeehavens niet mee te nemen. Ten eerste wordt de economische impact van deze havens doorgaans in hun geheel vastgesteld, dus inclusief de werkgelegenheid samenhangend met de binnenvaart. Het nogmaals meenemen van de zeehavens zou daarom tot een dubbeltelling leiden. Ten tweede worden de eigenlijke binnenhavens onzichtbaar in vergelijking tot de omvang van de zeehavens en zou het daarom slechts om zeer geringe volumes gaan.

2.3 Binnenhavens in Nederland

Figuur 2.3 is een weergave van het Nederlandse binnenvaartnetwerk en de binnenhavens. Het betreft 389 verschillende havens langs het binnenvaartnetwerk. De basis voor deze lijst is het Transportbestand Binnenvaart (1998) zoals ook opgenomen in het BinnenVaart ModelSysteem (BVMS) dat TNO op dit moment in opdracht van AVV ontwikkelt. In het bijlagenrapport is een complete lijst opgenomen met alle binnenhavens in ons land. Deze lijst vormt de basis van deze analyse.

Opvallend is het grote aantal overslagpunten in het midden en westen van Nederland en het meer diffuse patroon in het noorden en oosten. Zuid-Holland is met 84 overslagpunten goed voor 22 procent van het aantal binnenhavens in ons land. Tweede is de provincie Gelderland met 61 binnenhavens (16 procent).



Figuur 2.3 Binnenvaartnetwerk en binnenhavens binnen deze studie

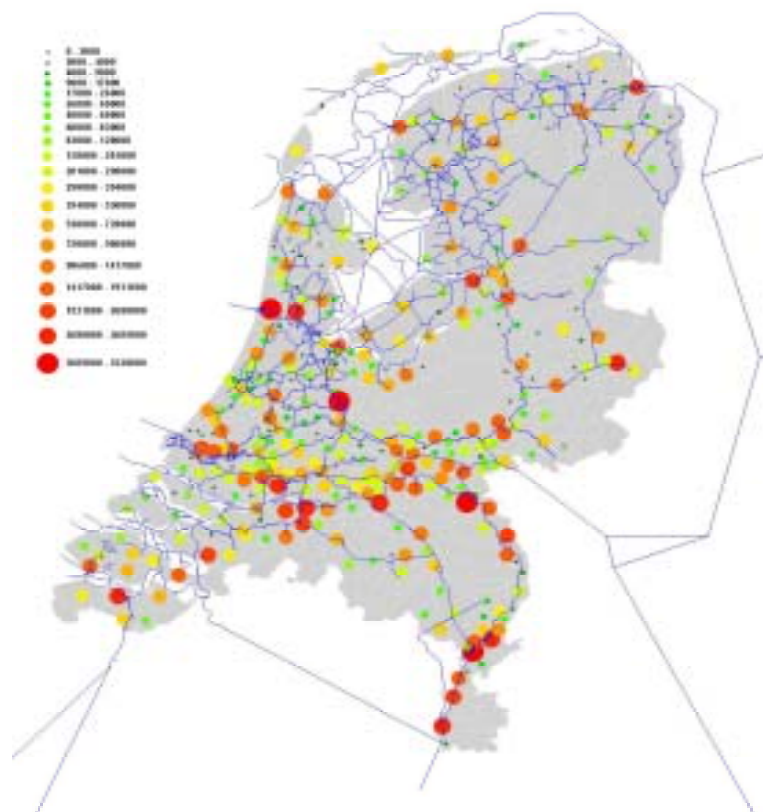
Provincie	Binnenhavens		Binnenhavens
	Totaal aantal	%	aantal havens met overslag > 1 mln ton
Drenthe	6	2	1
Flevoland	7	2	0
Friesland	26	7	1
Gelderland	61	16	10
Groningen	21	5	1
Limburg	26	7	11
Noord-Brabant	39	10	9
Noord-Holland	51	13	7
Overijssel	25	6	3
Utrecht	21	5	1
Zeeland	19	5	5
Zuid-Holland	84	22	14
TOTAAL	385^a	100	63

Aantal binnenhavens per provincie

[a] slechts de binnenhavens waar goederen zijn overgeslagen, zijn opgenomen

2.4 Omvang Nederlandse binnenhavens

In figuur 2.4 is de totale hoeveelheid overgeslagen goederen weergegeven voor alle geanalyseerde binnenhavens. Hierbij zijn de geladen en geloste goederen gesommeerd. In totaal wordt door de in deze studie meegenomen binnenhavens (dus exclusief de havens in Rotterdam, Amsterdam, Velsen-Noord (IJmuiden), Vlissingen-Oost en Terneuzen) ruim 180 mln ton goederen per binnenvaart overgeslagen. Uit dit figuur blijkt dat de geografische spreiding van de binnenhavens over Nederland gelijkmatig is: er is niet één dominante 'binnenhaven-mainport' in ons land, zoals Duisburg in Duitsland. Voorts blijkt – in vergelijking met figuur 1 – dat een aantal van de binnenhavens in het noorden en oosten van ons land gering is. Uit figuur 2 komt een sterkere nadruk op de binnenhavens langs de grotere rivieren tot uiting.



Figuur 2.4: Classificatie van binnenhavens naar totale hoeveelheid geladen en geloste goederen, gemeten in tonnen

Rangschikking Binnenhavens naar totaal tonnage geladen en geloste goederen, in miljoenen ton (1998)

1. Utrecht	5,3	29. Muiden	1,7
2. Cuijk	5,2	30. Lith	1,7
3. Maasbracht	4,6	31. Rheden	1,6
4. Velzen Zuid	4,5	32. Born	1,6
5. Zaanstad Noord	3,6	33. Reimerswaal	1,6
6. Dordrecht	3,6	34. Rotterdam-Sp.Polder	1,6
7. Geertruidenberg	3,2	35. Nijmegen	1,6
8. Terneuzen buiten	3,2	36. Meppel	1,6
9. 's-Hertogenbosch	3,1	37. Oss	1,6
10. Roermond	3,1	38. Gennep	1,5
11. Hengelo	2,9	39. Harlingen	1,5
12. Maastricht	2,8	40. Arnhem	1,4
13. Moerdijk	2,7	41. Beuningen	1,4
14. Maassluis	2,6	42. Veghel	1,3
15. Stein	2,4	43. Rozenburg	1,3
16. Delfzijl	2,4	44. Wageningen	1,3
17. Bergen	2,3	45. Den Helder	1,3
18. West Maas en Waal	2,3	46. Tiel AR-kanaalzijde	1,2
19. Bergen op Zoom	2,2	47. Echteld	1,2
20. Kampen	2,1	48. Alphen a/d Rijn	1,2
21. Oosterhout	2,1	49. Nijkerk	1,2
22. Zwijndrecht	1,9	50. Lochem	1,2
23. Vlaardingen	1,9	51. Breda	1,1
24. Vlissingen Stad	1,8	52. Binnenmaas	1,1
25. Angerlo	1,8	53. Wieringen	1,1
26. Heel	1,8	54. Gouda	1,1
27. Zwolle	1,8	55. Delft	1,0
28. Meerlo-Wanssum	1,7		

Er zijn vier toppers onder de binnenhavens, waar meer dan vier miljoen ton goederen wordt overgeslagen: Utrecht, Cuijk, Maasbracht en Velsen-Zuid. Daarbij worden Cuijk en Maasbracht sterk gekarakteriseerd door de overslag van de NSTR-goederengroep 6 'Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen' (zandafgravingen). Utrecht en Velsen-Zuid

Goederenoverslag binnenvaart Nederlandse binnenhavens 1998

<i>Binnenhavens</i>	<i>Totaal</i>
<ul style="list-style-type: none"> Zeehavens (8) > 5 mln ton Rotterdam, Amsterdam, Velsen-Noord (Ijmuiden), Vlissingen-Oost en Terneuzen 	198 mln ton
<ul style="list-style-type: none"> Binnenhavens (10) > 3 mln ton Utrecht, Cuijk, Maasbracht en Velsen-Zuid, Zaanstad-Noord, Dordrecht, Geertruidenberg, Terneuzen-buiten, 's-Hertogenbosch en Roermond 	39 mln ton
<ul style="list-style-type: none"> Binnenhavens (45) > 1 mln ton en < 3 mln ton 45 binnenhavens 	76 mln ton
<ul style="list-style-type: none"> Binnenhavens (156) > 0,1 mln ton en < 1 mln ton 156 binnenhavens 	60 mln ton
<ul style="list-style-type: none"> Binnenhavens (165) < 0,1 mln ton 165 binnenhavens 	5 mln ton

Totaal overslag binnenvaart:
384 binnenhavens met totale overslag goederen van 378 mln ton

Figuur 2.5 Onderverdeling overslag binnenhavens

hebben een wat meer divers overslagkarakter, waarbij ook de overslag van zand- en grind een belangrijke rol heeft.

Na de vier toppers zijn er zes havens die een overslagvolume hebben dat zich tussen de drie of vier miljoen ton bevindt: Zaanstad-Noord, Dordrecht, Geertruidenberg, Terneuzen-buiten, 's-Hertogenbosch en Roermond.

Vervolgens is sprake van een grote groep van 45 binnenhavens waar tussen één en drie miljoen ton goederen wordt aan- en afgevoerd. De 55 havens met meer dan een miljoen ton uit tabel 2 hebben in totaal ongeveer 115 miljoen ton goederen overgeslagen in 1998.

In het volgende hoofdstuk wordt dit samenvattende beeld nader getypeerd door het beeld van de binnenhavens uiteen te rafelen naar goederengroep en specialisatie.

HOOFDSTUK 3 TYPOLOGIE NEDERLANDSE BINNENHAVENS

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt vanuit de inventarisatie van de 389 binnenhavens in Nederland een aanzet gegeven voor een typologie. Het uitgangspunt voor deze typologie is de omvang en het type goederenstromen – dit op basis van een indeling van de goederenstromen op NSTR-goederensoort (zie figuur 3.1). Vervolgens worden de goederenstromen verder verfijnd naar diversiteit (meerdere goederensegmenten) en verzorgingsgebied van binnenhavens. De resultaten worden beschreven en gevisualiseerd en geven een aanzet tot bepaling van verschillende type netwerken van binnenhavens in Nederland. In de figuren wordt per NSTR-goederensoort een overzicht gegeven van de binnenhavens met meer dan 100.000 ton overslagen per binnenvaart van de betreffende goederensoort.

3.2 Landbouwproducten

In totaal wordt er in de Nederlandse binnenhavens – exclusief de zeehavens – ongeveer 7,2 miljoen ton landbouwproducten overgeslagen. In de internationale aan- en afvoer is Rotterdam de belangrijkste gemeente van lading en lossing. In het binnenland is de rol van Rotterdam veel minder dominant. Binnenhavens waar een omvangrijke stroom landbouwproducten worden aan- en afgevoerd liggen relatief verspreid in Nederland (zie kaart 3.1 en tabel 3.1). Dikwijls gaat het hierbij om een omvangrijke agro-industriële vestiging, zoals een suikerfabriek in de gemeente Binnenmaas (Puttershoek), omvangrijke vestigingen van Cargill en Nedalco in Bergen op Zoom (aanvoer van respectievelijk graan, maïs en melasse) en grondstoffen voor de voedingsmiddelenindustrie in een locatie als Zaanstad. Het is opvallend dat de overslagvolumes van landbouwproducten relatief beperkt zijn: het gaat hier om een bulkproduct dat traditioneel in sterke mate door de binnenvaart wordt vervoerd en waar door toepassing van gespecialiseerde overslagtechnieken zeer efficiënt wordt gewerkt. Van het totale volume dat in de Nederlandse binnenhavens – dus wederom: exclusief de zeehavens – wordt overgeslagen, zo'n 180 miljoen ton, maken de landbouwproducten slechts 4,0 procent uit. In totaal slaan 158 binnenhavens landbouwproducten over waarvan 19 binnenhavens meer dan 100.000 ton.

Tabel 3.1: Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van landbouwproducten (NSTR 0) (1998, x duizend ton).

1.	Binnenmaas	886
2.	Bergen op Zoom	688
3.	Zaanstad Noord	456
4.	Meerlo-Wanssum	340
5.	's-Hertogenbosch	290
6.	Born	271
7.	Lochem	262
8.	Maasbracht	227
9.	Wageningen	227
10.	Weert	207

- 0 Landbouwproducten; dieren
- 1 Voedingsproducten; veevoeder
- 2 Vaste brandstoffen
- 3 Aardolieën; aardolieproducten
- 4 Ertsen en metaalresiduen
- 5 Metalen; metalen halffabrikaten
- 6 Ruwe mineralen en bouwmaterialen
- 7 Meststoffen
- 8 Chemische producten
- 9 Overige goederen en fabriekaten

Figuur 3.1 Goederensoort volgens NSTR-codering



Figuur 3.2 Overslag NSTR 0 'Landbouwproducten'



Figuur 3.3 Overslag NSTR 1 ‘Andere voedingsproducten en veevoeder’



Figuur 3.4 Overslag NSTR 2 ‘Vaste minerale brandstoffen’

3.3 Andere voedingsproducten en veevoeder

Van de ‘Andere voedingsproducten en veevoeder’ wordt 16,5 miljoen ton in de Nederlandse binnenhavens overgeslagen. Deze goederengroep is daarmee goed voor 9,2 procent van de overgeslagen goederen in de Nederlandse binnenhavens. Als herkomst en bestemming, zowel nationaal als internationaal, zijn de zeehavens echter wederom zeer belangrijk.

Indien het vestigingspatroon over Nederland wordt beschouwd (figuur 3.3), komen de typische agrarische centra in het oosten en zuiden van het land naar voren. De belangrijkste binnenhavens (onderstaande tabel) zijn Zaanstad, Utrecht en 's-Hertogenbosch - traditioneel belangrijke centra van de voedingsmiddelenindustrie. De locaties Rotterdam Spaanse Polder en Vlaardingen lijken nog enigszins gerelateerd aan de Rotterdamse haven, echter: ook hier bevinden zich producenten van voedingsmiddelen. Daarnaast komen in de top tien bekende havens voor de veevoederindustrie en de overige voedingsmiddelenindustrie naar voren, als Veghel, Oss, Lochem en Meppel. In totaal slaan 198 binnenhavens voedingsproducten en veevoeder over waarvan 36 binnenhavens meer dan 100.000 ton.

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van andere voedingsproducten en veevoeder (NSTR 1) (1998, x duizend ton).

1.	Zaanstad	1854
2.	Utrecht	1670
3.	's-Hertogenbosch	980
4.	Rotterdam Spaanse Polder	896
5.	Vlaardingen	890
6.	Lochem	726
7.	Meppel	574
8.	Oss	563
9.	Veghel	504
10.	Deventer	479

3.4 Vaste minerale brandstoffen

Uit het overzicht van de belangrijkste binnenhavens voor vaste minerale brandstoffen – met name kolen – blijkt een geheel ander patroon dan dat voor de agrarische producten en voedingsmiddelen: een sterke concentratie van slechts een aantal havens (figuur 3.4). Uit de weergave van de tien belangrijkste binnenhavens voor deze goederengroep blijkt de dominantie nog sterker: Geertruidenberg en Beuningen zijn de voornaamste havens. Deze dominantie is gerelateerd aan de aanwezigheid van kolengestookte elektriciteitscentrales of zware industrie.

In totaal wordt zo'n 6,1 miljoen ton in de Nederlandse binnenhavens overgeslagen – hierbij zijn de omvangrijke transporten vanuit de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland uiteraard niet betrokken. Vaste minerale brandstoffen heeft daarmee een aandeel van 3,4 procent in de overslag van de Nederlandse binnenhavens.

In totaal slaan 61 binnenhavens vaste minerale brandstoffen over waarvan 8 binnenhavens meer dan 100.000 ton.



Figuur 3.5 Overslag NSTR 3 'Aardolie(producten)'



Figuur 3.6 Overslag NSTR 4 'Ertsen metaalafval, ijzerkies'

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van vaste minerale brandstoffen (NSTR 2) (1998, x duizend ton).

1.	Geertruidenberg	2278
2.	Beuningen	1254
3.	Born	624
4.	Velsen-zuid	476
5.	Haelen	407
6.	Terneuzen-buiten	295
7.	Dordrecht	200
8.	Moerdijk	143
9.	Maastricht	47
10.	Delfzijl	46

3.5 Aardoliën en aardolieproducten

De structuur van de locatie van binnenhavens voor de goederengroep aardolie en aardolieproducten is meer gedecentraliseerd dan die voor de vaste minerale brandstoffen (figuur 3.5). Het betreft hier een brede goederencategorie, van ruwe aardolie tot kerosine en energiegassen. Deze laatste twee deelproducten verklaren de belangrijkste locaties: de chemische basisindustrie; Arnhem en omgeving, kerosine wordt in Aalsmeer overgeslagen ten behoeve van Schiphol en Zwolle wordt verklaard door de aanwezigheid van een energiecentrale. Uiteraard vindt het merendeel van de transporten van de goederengroep aardolie en aardolieproducten plaats door middel van pijpleiding.

5,1 procent – 9,2 miljoen ton – van de totale overslag in de Nederlandse binnenhavens wordt uitgevoerd ten behoeve van de goederengroep aardolie en aardolieproducten. In totaal slaan 147 binnenhavens aardolieproducten over waarvan 22 binnenhavens meer dan 100.000 ton.

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van aardolie en aardolieproducten (NSTR 3) (1998, x duizend ton).

1.	Arnhem	851
2.	H'lemmermeer/Aalsmeer	824
3.	Zwolle	734
4.	Den Helder	393
5.	Terneuzen-buiten	391
6.	Roermond	348
7.	Dordrecht	277
8.	Groningen	255
9.	Geertruidenberg	245
10.	Delfzijl	245



Figuur 3.7 Overslag NSTR 5 'IJzer, staal en non-ferro'

3.6 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies

Nog sterker dan het geval is met kolen wordt het transport van ertsen vereenzelvigd met grote duweenheden vanuit de Rotterdamse haven naar de Duitse achterland. Vergeleken bij de omvang van deze stromen, is de overslagprestatie van de Nederlandse binnenhavens zeer bescheiden. In Dordrecht, de belangrijkste binnenhaven voor deze goederengroep wordt 263 duizend ton overgeslagen, gevolgd door Nijmegen en Moerdijk met respectievelijk 261 en 189 duizend ton. In deze binnenhavens gaat het vooral om schroot ten behoeve van de metaalverwerkende industrie. In totaal is deze goederengroep verantwoordelijk voor een overslag van 1,9 procent van de totale prestatie van de Nederlandse binnenhavens – overeenkomend met 3,5 miljoen ton.

Uit de weergegeven structuur van de belangrijkste binnenhavens (figuur 3.6) blijkt dat sprake is van enkele omvangrijke locaties rond de grote rivieren en in Zeeland. In totaal slaan 125 binnenhavens ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies over waarvan 7 binnenhavens meer dan 100.000 ton.

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van ertsen, metaalafval en geroost ijzerkies (NSTR 4) (1998, x duizend ton).

1.	Dordrecht	263
2.	Nijmegen	261
3.	Moerdijk	189
4.	Roermond	128
5.	Hulst	105
6.	Vlaardingen	105
7.	Velsen-zuid	84
8.	Maastricht	67
9.	Zwartsluis	67
10.	Groningen	65

3.7 IJzer, staal en non-ferro

IJzer staal en non-ferro is goed voor slechts 1,4 procent van het totale volume in de Nederlandse binnenhavens overgeslagen lading (2,5 miljoen ton). Ook hier is de overslag geconcentreerd in een gering aantal binnenhavens, met een concentratie rond Dordrecht (figuur 3.7). Opmerkelijk zijn de posities van Maastricht en Almelo, dit is te danken aan Corus, dat de binnenhaven van Maastricht gebruikt als intermodale terminal en enkele grote producenten van staalproducten, zoals bouwstaal (Van Merksteijn in Almelo). Voorts zijn in de regio rondom Dordrecht een aantal staalbedrijven gevestigd.

In totaal slaan 92 binnenhavens ijzer, staal en non-ferro (aluminium) over waarvan 8 binnenhavens meer dan 100.000 ton.



Figuur 3.8 Overslag NSTR 6 ‘Ruwe mineralen; bouwmaterialen’

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van ijzer, staal en non-ferro (NSTR 5) (1998, x duizend ton).

1.	Maastricht	290
2.	Almelo	208
3.	Dordrecht	151
4.	Klundert	149
5.	Moerdijk	149
6.	Oosterhout	141
7.	Alblasserdam	101
8.	Zwijndrecht	96
9.	Delfzijl	96
10.	Vlaardingen	71

3.8 Ruwe mineralen en –fabrikaten, bouwmaterialen

De goederengroep ruwe mineralen en –fabrikaten en bouwmaterialen is verreweg de belangrijkste wat betreft overgeslagen volume in de Nederlandse binnenhavens: 66,1 procent van het totale volume van de overslag in de Nederlandse binnenhavens – nog steeds exclusief zeehavens. Daarbij gaat het om 119 miljoen ton. Nederland ligt bezaaid met binnenhavens voor deze goederengroep (figuur 3.8). De meeste liggen rond de grote rivieren van ons land. De belangrijkste binnenhavens zijn Cuijk, Maasbracht en Maassluis; hier wordt voornamelijk zand en grind geladen. Bij de havens van lossing is sprake van een zeer grote spreiding; hier is geen sprake van een dominante haven, zoals Cuijk. Bij de binnenhavens voor deze goederengroepen moet ook gedacht worden aan de vele cementbedrijven die zich aan de waterwegen bevinden en die een zeer belangrijke rol spelen in de bouwlogistiek.

In totaal slaan 356 binnenhavens ruwe mineralen en –fabrikaten en bouwmaterialen over waarvan 186 binnenhavens meer dan 100.000 ton.

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van ruwe mineralen en –fabrikaten; bouwmaterialen (NSTR 6) (1998, x duizend ton).

1.	Cuijk	5029
2.	Maasbracht	4070
3.	Maassluis	2575
4.	Hengelo	2420
5.	Utrecht	2397
6.	Roermond	2315
7.	Bergen	2289
8.	West Maas en Waal	2268
9.	Maastricht	2055
10.	Angerlo	1807



Figuur 3.9 Overslag NSTR 7 'Meststoffen'

3.9 Meststoffen

Bij de meststoffen is weer sprake van een sterk geconcentreerd patroon met slechts enkele locaties (figuur 3.9). De locaties Stein en Sas van Gent zijn gerelateerd aan de nabijheid van kunstmestproducenten (DSM en Hydro Agri). Moerdijk heeft de invloed van het nabijgelegen chemische complex Moerdijk.

De overslag van meststoffen is gering: in totaal gaat het om 2,3 procent van de in Nederlandse binnenhavens overgeslagen hoeveelheid (4,1 miljoen ton).

In totaal slaan 125 binnenhavens meststoffen over waarvan 8 binnenhavens meer dan 100.000 ton.

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van meststoffen (NSTR 7) (1998, x duizend ton).

1.	Stein	1231
2.	Sas van Gent	239
3.	Moerdijk	137
4.	Dordrecht	119
5.	Utrecht	114
6.	Zwolle	105
7.	Doetinchem	101
8.	Oss	79
9.	Smallingerland	72
10.	Lochem	64



Figuur 3.10 Overslag NSTR 8 'Chemische producten'

3.10 Chemische producten

In de spreiding van binnenhavens waar een omvangrijke hoeveelheid chemische producten wordt overgeslagen, valt eenvoudig het locatiepatroon van een aantal chemische productiecomplexen buiten de zeehavens te herkennen (figuur 3.10): Moerdijk is gerelateerd aan Shell Chemie, – Delfzijl is een vreemde eend in de bijt als zeehaven, maar kent uiteraard een omvangrijke chemische bedrijvigheid – Stein gerelateerd aan DSM, Dordrecht, gerelateerd aan de omvangrijke vestiging van DuPont in deze gemeente, et cetera.

Er worden zeer veel chemicaliën vervoerd via de binnenvaart, gerelateerd aan de omvangrijke complexen in de zeehavens. Daarbij vergeleken is de omvang van de overslag in de binnenhavens gering, het gaat om 5,9 miljoen ton – 3,3 procent van de totale overslag in de binnenhavens –, ter vergelijking: de totale overslag in Nederland, inclusief zeehavens, is ruim 25 miljoen ton. Voorts is deze goederengroep een belangrijke groeier.



Figuur 3.11 Overslag NSTR 9 'Voertuigen, machines en overige goederen'

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van chemische producten (NSTR 8) (1998, x duizend ton).

1.	Moerdijk	880
2.	Delfzijl	721
3.	Stein	638
4.	Dordrecht	352
5.	Vlaardingen	303
6.	Bergen op Zoom	241
7.	Klundert	210
8.	Veendam	129
9.	Breda	121
10.	Nijmegen	118

3.11 Voertuigen, machines en overige goederen

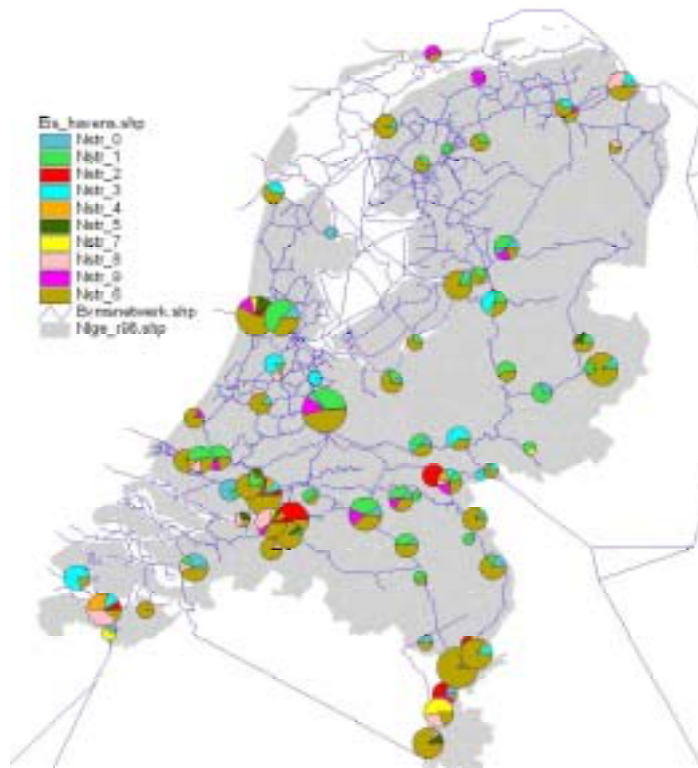
Belangrijke binnenhavens voor de overslag van voertuigen, machines en overige goederen, komen grofweg overeen met de locaties van containerterminals. Voorts is het transport van auto's van belang – Born. Ook dit patroon is relatief geconcentreerd: een aantal terminals langs de grote rivieren, waar sprake is van dikke stromen, en een verspreid aantal terminals in de rest van het land. Utrecht en 's-Hertogenbosch zijn de belangrijkste locaties voor de overslag van deze goederen. In totaal gaat het hier om een aandeel van 5,9 procent van de totale in de Nederlandse binnenhavens overgeslagen goederen (6,1 miljoen ton).

Belangrijkste tien binnenhavens betreffende de overslag van voertuigen, machines en overige goederen (NSTR 9) (1998, x duizend ton).

1.	Utrecht	783
2.	's-Hertogenbosch	496
3.	Born	461
4.	Dordrecht	346
5.	Meppel	305
6.	Nijmegen	302
7.	Oss	211
8.	Groningen	196
9.	Rotterdam Spaanse Polder	192
10.	Moerdijk	170

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

Aantal havens per NSTR hoofdstuk met volume > 100.000 ton per haven



Figuur 3.12: Overslag per binnenhaven naar goederengroep > 100.000 ton

3.12 Samenvattend beeld

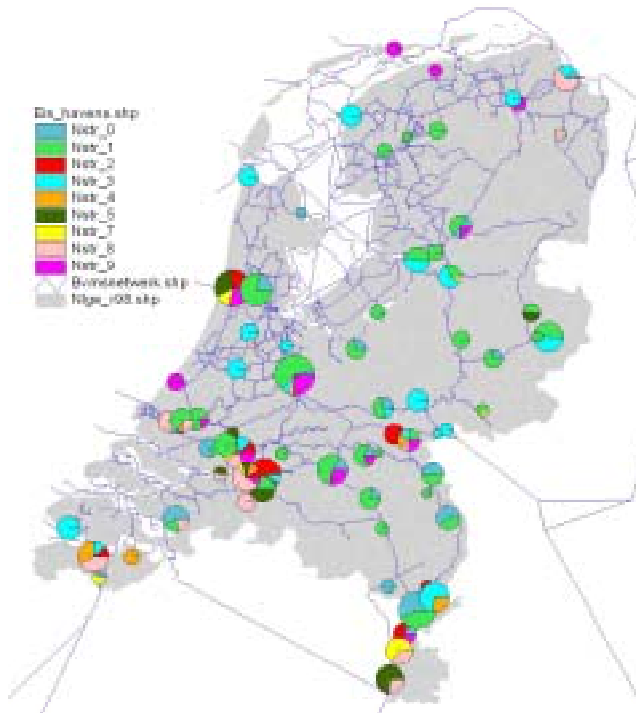
Ruwe mineralen en –fabrikaten en bouwmaterialen is veruit de dominante goederengroep voor de Nederlandse binnenhavens: maar liefst 186 binnenhavens slaan een stroom van meer dan 100 duizend ton over van deze goederengroep. Ook het aantal havens waar ‘andere voedingsproducten en veevoeder’ worden overgeslagen is met 36 omvangrijk. Het gaat hier echter in de meeste gevallen om typische en gespecialiseerde bulkoverslag, zonder dat sprake is van een ‘brede’ samenstelling van het pakket overgeslagen goederen. De meeste havens voor ruwe mineralen en bouwmaterialen hebben wat betreft de andere goederengroepen een beduidend lager overslagvolume. De overslag is vaak te relateren aan de aanwezigheid van een verwerkende industrie: een betoncentrale of de opslag van veevoeder.

Diversiteit binnenhavens

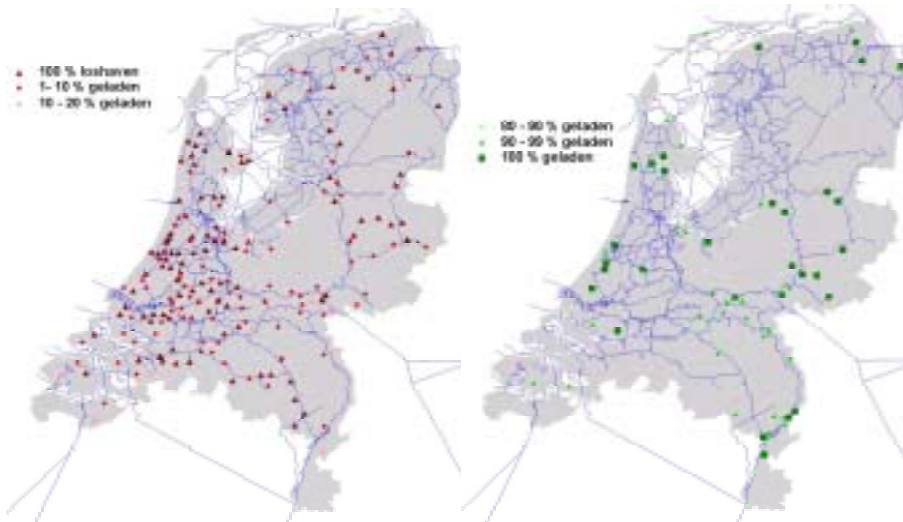
Dordrecht is de binnenhaven met het meest brede pakket goederen: maar liefst acht van de tien goederensoorten worden hier overgeslagen. Naast Dordrecht zijn Moerdijk, Nijmegen en Utrecht voorbeelden van binnenhavens waar een breed pakket aan goederensoorten wordt overgeslagen. Opvallend is dat bijna alle provincies (9 van de 12) één of meerdere binnenhavens hebben met een divers of multifunctioneel karakter. Deze binnenhavens liggen verspreid over Nederland en kunnen de basis vormen voor het netwerk van Nederlandse binnenhavens (zie ook figuren 3.12 en 3.13).

Aantal NSTR hoofdstuk met volume > 100.000 ton per haven

EIS_NAAM	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Aantal
Dordrecht			x	x	x	x	x	x	x	x	8
Moerdijk			x		x	x	x	x	x	x	7
Nijmegen		x		x	x		x		x	x	6
Utrecht AR kanaal	x	x		x			x	x		x	6
Terneuzen buiten			x	x	x		x		x		5
Meppel	x	x		x			x			x	5
Velsen zuid			x			x	x	x		x	5
Bergen op Zoom	x	x					x		x		4
Delfzijl	x			x			x		x		4
Born	x		x				x			x	4
's-Hertogenbosch	x	x					x			x	4
Oss	x	x					x			x	4
Vlaardingen		x			x		x		x		4
Wageningen	x	x		x			x				4
Zwolle		x		x			x	x			4



Figuur 3.13: Overslag per binnenhaven naar goederengroep > 100.000 ton (met uitzondering van de goederengroep 'Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen')



Figuur 3.14 Binnenhavens waar goederen worden gelost en geladen

Wanneer de overslag per binnenhaven wordt weergegeven per overgeslagen goederencategorie en binnenhaven, blijkt wederom de dominante van ruwe mineralen en bouwmaterialen (figuur 3.12). Vrijwel elke binnenhavens heeft deze goederengroep als dominante categorie. Het beeld wordt duidelijker als de overslag per binnenhaven en goederengroep met uitzondering van de ruwe mineralen en bouwmaterialen wordt weergegeven (figuur 3.13). Dan is het mogelijk om een beeld te krijgen van een aantal karakteristieke havens wat betreft breedte van het goederenpakket en diversiteit. Utrecht springt eruit, alsmede een aantal havens rond Dordrecht – Moerdijk, Dordrecht, Zwijndrecht, Geertruidenberg – en een aantal zuidelijke Maashavens: Maastricht, Stein, Born.

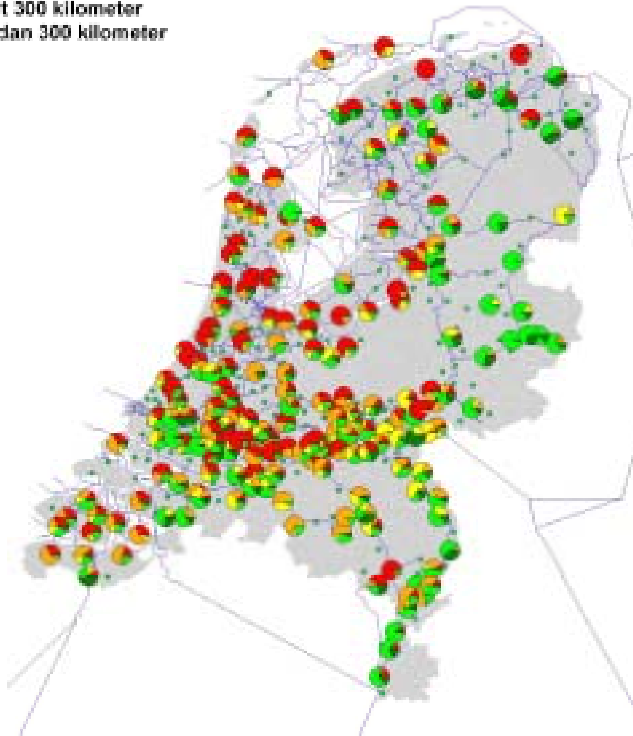
De grote, gediversifieerde havens liggen opvallend genoeg allen aan een hoofdvaarweg. Het zijn de kleinere, of de gespecialiseerde havens – met name wat betreft zand en grind – die niet aan een hoofdvaarweg liggen (Nijkerk, Harlingen, Delfzijl).

Tenslotte wordt een samenvattend beeld gegeven van de hoeveelheid binnenhavens waar vooral lading wordt gelost en geladen (figuur 3.14). Uit dit beeld komt naar voren dat in een relatief beperkt aantal havens lading wordt geladen, die in een veel omvangrijkere hoeveelheid havens wordt gelost. Het is het beeld van een aantal grootschalige laadplaatsen – omvangrijke winning van zand en grind, grote opslaglocaties voor veevoeder, industriële centra – en een groot aantal meer kleinschalige losplaatsen voor de binnenlandse distributie van deze bulkgoederen. Dit systeem is een belangrijk traditioneel kenmerk van de wisselwerking van de binnenvaart en binnenhavens waar belangrijke sectoren de bouw en de landbouw afhankelijk van zijn.

Verzorgingsgebied van binnenhavens

In figuur 3.15 zijn de verdelingen van de goederen, die overgeslagen zijn in de binnenhavens gegeven per afstandsklasse. Op deze wijze kan een onderverdeling worden gemaakt van de binnenhavens op basis van het verzorgingsgebied. Hierbij zijn de binnenhavens ingedeeld in verzorgingsgebieden op het schaalniveau lokaal-regionaal (0-50 kilometer), bovenregionaal (50-150 kilometer), nationaal (150-300 kilometer) en Continentaal/Europees (meer dan 300 kilometer). Opvallend is het grote aantal havens met een regionaal belang: de dominantie van rood in figuur 3.15. Ook weinig verrassend (relatie met de zeehavens) is dat havens in de periferie van ons land sterk vertegenwoordigd zijn in de klasse 150-300 kilometer en in figuur 3.15 sterk groen zijn. Ongeveer 50% van de goederen via de binnenvaart wordt vervoerd over een afstand tot 150 kilometer. Naast het afstandscriterium is ook de omvang van de stromen van belang. De definitie van een binnenhaven met een continentaal verzorgingsgebied is hierbij gedefinieerd als een haven waarvan meer dan 500 duizend ton goederen een herkomst of bestemming heeft op een afstand van meer dan 300 kilometer. Uitgaande van deze criteria is het grote aantal binnenhavens met een continentaal verzorgingsgebied opvallend – deze overtreffen in aantal de binnenhavens met een nationaal verzorgingsgebied. Het blijkt, uit het overzicht in

Afstandsklassen
 0 tot 50 kilometer
 50 tot 100 kilometer
 100 tot 150 kilometer
 150 tot 300 kilometer
 meer dan 300 kilometer



Figuur 3.15 Verzorgingsgebied van binnenhavens (overslag > 100 duizend ton), ingedeeld in regionaal, bovenregionaal, nationaal en continentaal/Europees

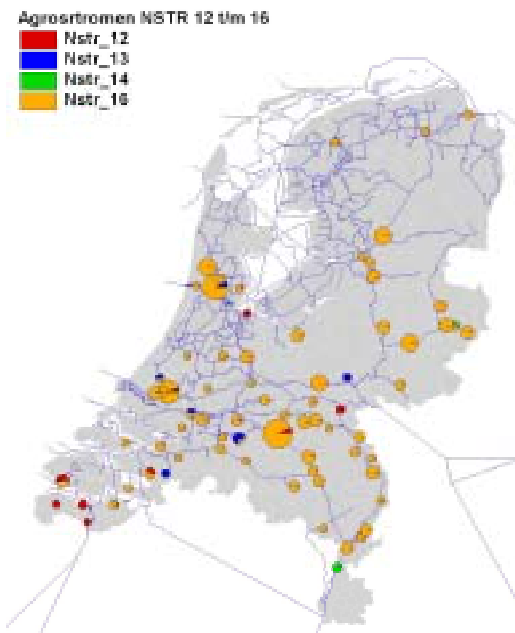
figuur 3.15, dat deze havens overigens ook een sterk regionaal/nationaal belang kunnen hebben door de omvang van de op deze bestemmingen gerichte stromen. Indien de binnenhavens met een continentaal verzorgingsgebied worden beschouwd, dan valt op dat het hierbij gaat om een oververtegenwoordiging van binnenhavens met een breed ladingspakket, met een containerterminal en met een specialisatie op voertuigen, machines en overige goederen of chemicaliën. Voorbeelden zijn de binnenhavens van Dordrecht, Moerdijk en Utrecht. Nijmegen is een duidelijke uitzondering: de haven voldoet aan bovenstaande criteria, maar heeft een regionaal/landsdelig verzorgingsgebied. De drie belangrijkste havens met een nationaal verzorgingsgebied zijn de dominante havens wat betreft de overslag van ruwe mineralen en bouwmaterialen: de winningplaatsen van zand, Cuijk, Maasbracht en West Maas en Waal.

Verzorgingsgebied van binnenhavens

Continentaal	Nationaal	Lokaal/regionaal
Delfzijl	Cuijk	Zaanstad noord
Dordrecht	Maasbracht	Geertruidenberg
Moerdijk	West Maas en Waal	Roermond
Stein	Vlaardingen	Kampen
Velsen zuid	Zwolle	Zwijndrecht
Hengelo	Meerlo-Wanssum	Vlissingen stad
Maastricht	Born	Angerlo
Bergen op Zoom	Meppel	Heel
Utrecht AR kanaal	Den Helder	Muiden
Oosterhout	Lochem	Reimerswaal
Groningen noord	Binnenmaas	Rotterdam- Spaanse Polder
Harlingen		Nijmegen
Terneuzen buiten		Oss
Smallingerland		Gennep
's-Hertogenbosch		Arnhem
Bergen		Beuningen
		Veghel
		Wageningen
		Tiel AR-kanaal-zijde
		Echteld
		Breda
		Son en Breugel
		Tilburg



Figuur 3.16 Totaal geladen en gelost agroproducten in binnenhavens



Figuur 3.17 Totaal geladen en geloste voedingsmiddelen in binnenhavens (dranken (nstr 12), genotmiddelen (13), vlees, vis (14) en bereide landbouwproducten (16))

3.13 Nadere analyse rol agrostromen in binnenhavens

Op verzoek vindt een nadere analyse van agrostromen plaats, gerelateerd aan de binnenhavens. De agroproducten zijn te vinden in de hoofdstukken 0, 1 en 7 van de NSTR-indeling. Binnen deze hoofdstukken kunnen de agroproducten nader worden gedetailleerd. Het is bijvoorbeeld mogelijk om de typerende agrarische bulkproducten te onderscheiden van de verwerkte producten. In feite gaat het daarbij om twee fasen in de productieketen: de bulkproducten zijn doorgaans de input in het productieproces, de verwerkte producten de output.

Indeling agrostromen in bulkproducten (grijs), verwerkte producten (groen) en overig (wit) (in miljoen ton, 1998)

NSTR 2	Omschrijving	Percentage
0	Levende dieren	0,0
1	Granen	4,3
2	Aardappelen	0,0
3	Fruit, groenten	0,8
4	Textiel,-afval	0,0
5	Hout, kurk	0,3
6	Suikerbieten	1,8
9	Ov plantaardige en dierlijke grondstoffen	0,1
11	Suiker	0,7
12	Dranken	0,0
13	Genotmiddelen etc	0,0
14	Vlees, vis etc	0,0
16	Bereide landbouwproducten	0,8
17	Veevoer	9,9
18	Olie(zad)en, vet	5,1
71	Natuurlijke meststoffen	0,1
72	Kunstmeststoffen	4,0
	Totaal	27,8

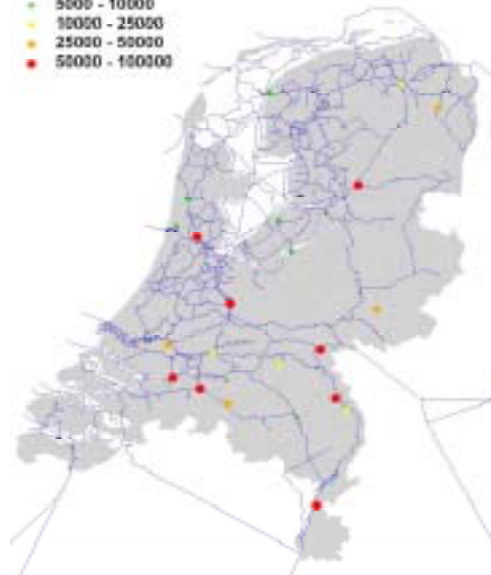
Indien de belangrijkste binnenhavens wat betreft geladen en geloste agrobulkproducten worden weergegeven (figuur 3.16) blijkt een duidelijke hiërarchie: Zaandam is de belangrijkste binnenhaven, gevolgd door Utrecht. Vervolgens is sprake van een aantal centra van lagere orde – 's-Hertogenbosch, Binnenmaas, Lochem et cetera – die worden gekenmerkt door de aanwezigheid van een omvangrijke voedingsmiddelenindustrie. Opvallend is de grote hoeveelheid kleinere binnenhavens in het noorden en westen van het land, gelegen aan kleinere vaarwegen. Zoals uit het patroon van havens waar met name wordt geladen en havens waar met name wordt gelost naar voren kwam, zijn dit twee kanten van eenzelfde medaille: enkele grootschalige centra zijn verbonden met de vele kleinere binnenhavens. Het functioneren van deze omvangrijke havens is niet los te zien van het functioneren van de kleinere binnenhavens.

Containeroverslag 1998
 - 0 - 5000
 - 5000 - 10000
 - 10000 - 25000
 - 25000 - 50000
 - 50000 - 100000



Figuur 3.18 Belangrijkste binnenvaartcontainerterminals in Nederland, 1998 (Containeroverslag in TEU)

Containeroverslag 2002
 - 0 - 5000
 - 5000 - 10000
 - 10000 - 25000
 - 25000 - 50000
 - 50000 - 100000



Figuur 3.19 Belangrijkste binnenvaartcontainerterminals in Nederland, 2002 (Containeroverslag in TEU)

Indien de voedingsmiddelenproducten worden beschouwd valt uit de op de vorige bladzijde gepresenteerde indeling allereerst dat het om zeer geringe hoeveelheden gaat: in totaal slechts 0,8 miljoen ton – sterk contrasterend met de grote omvang van de agrobulk goederen. Voorts blijkt (zie figuur 3.17) de sterke dominantie van de bereide landbouwproducten – veelal nog steeds agro-industriële halfproducten. Zaandam springt er minder dominant uit in vergelijking tot de bulkproducten (zie 3.16), in plaats daarvan is 's-Hertogenbosch de meest belangrijke haven. Een aantal zeer kleine, gespecialiseerde agrohavens springen er uit: Arnhem en Roosendaal (genotmiddelen), Nijmegen, Terneuzen of Weesp (dranken) en Born – opmerkelijk genoeg – voor wat betreft vlees en vis. Opgemerkt moet worden dat het vervoer van voedingsmiddelen over de binnenvaart

3.14 Overslag van gecontaineriseerde goederen in de Nederlandse binnenhavens

De overslag van containers is één van de succesnummers van de Nederlandse binnenhavens. In figuur 3.18 wordt de groei weergegeven die de Nederlandse containerbinnenhavens in de afgelopen vijf jaar hebben doorgemaakt. Naast het aantal inland containerterminals is ook de overslag van containers per binnenvaart flink toegenomen. In 1998 waren er slechts twee binnenhavens (Den Bosch en Born) met een doorzet van meer dan 50.000 containers (in TEU¹) (zie bijlage 2). In 2002 is dit aantal toegenomen tot acht, naast Born en Den Bosch gaat het om Meppel, Utrecht, Zaanstad, Nijmegen, Moerdijk en Oosterhout – uiteraard weer met uitzondering van de zeehavens, die overigens ook een zeer sterke groei hebben laten zien wat betreft de overslag per containerbinnenvaart. Ook is sprake van enkele snelgroeiende nieuwe containerbinnenhavens sinds de middenjaren negentig zoals Veendam, Hengelo, Oss, Tilburg, Wanssum en Oosterhout.

Het is niet verrassend dat deze binnenhavens sterk overeenkomen met de dominante havens voor de overslag van de goederengroep voertuigen, machines en overige goederen. Bij de overige goederencategorieën, bijvoorbeeld chemicaliën, is weinig overeenstemming te vinden tussen de containerlocaties; chemische producten worden in de binnenhavens vooral met binnenvaarttankers vervoerd.

3.15 Samenvatting

Zoals wel over Rotterdam wordt gesteld dat de haven op olie drijft, zo kan van de Nederlandse binnenhavens worden gezegd dat deze drijven op zand en grind: de overslag van de goederengroep 'ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen'. Deze goederengroep is verantwoordelijk voor 66 procent van de overslag van de Nederlandse binnenhavens. Op basis van de in dit hoofdstuk gedane analyse, kunnen vijf verschillende typologieën binnenhavens worden onderscheiden:

1. De multifunctionele binnenhaven met een grote diversiteit aan overslagsoorten; bijvoorbeeld havens als Dordrecht, Moerdijk, Nijmegen of Utrecht. Hierbij gaat het om omvangrijke binnenhavens wat betreft de overslag, met een breed pakket aan

¹ TEU = Twenty foot Equivalent Unit (containermaat)

Samenvatting typologie binnenhavens

- Multifunctionele binnenhaven
Omvangrijk breed pakket aan goederenoverslag, verbonden aan regionale industrie; de ‘binnenvaartmainports’ van Nederland
- Containerhaven
Binnenhaven met een dominante openbare containerterminal
- Zand- en grindhaven
een gespecialiseerde haven voor zand en grind veelal in relatie tot grindwinning of de aanwezigheid van een betoncentrale
- Industriehaven
haven nauw verbonden met het functioneren voor de regionale (en doorgaans zware) industrie
- Agrohaven
Industriehaven met specialisatie op agrostromen en voedingsmiddelen in relatie tot voedingsmiddelenindustrie

Figuur 3.20

goederen, met een belangrijke met de haven verbonden regionale industrie en doorgaans met een belangrijke 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.

2. De containerhaven; hierbij gaat het om een binnenhaven met een dominante containerterminal. Voorbeelden hiervan zijn Born, Meppel of Den Bosch. De containerhaven kan overigens een onderdeel zijn van de multifunctionele binnenhavens, zoals Utrecht of Nijmegen.
3. De zand- en grindhaven; hierbij gaat het om een gespecialiseerde haven voor zand en grind. Opvallend hierbij is een aantal zeer grote havens gerelateerd aan de zand- en grind winning, zoals Cuijk en Maasbracht, en een groot aantal kleinere havens: er zijn maar liefst 186 havens met een overslag van meer dan 100 duizend ton gerelateerd aan bouwmaterialen en zand en grind – denk aan de vele kleinere havens met een betoncentrale.
4. De industriehaven; hierbij is de haven nauw verbonden met het functioneren voor de regionale industrie, zoals bijvoorbeeld de haven van Stein voor DSM en Sabic of zoals de binnenhaven van Arnhem voor de in deze gemeente gevestigde chemische industrie. Het kenmerk van de industriehaven is een dominantie van het gebruik van de haven voor de doorgaans zware industrie.
5. De agrohaven; dit type haven lijkt sterk op de industriehaven, met echter een specialisatie op agrostromen en voedingsmiddelen, doorgaans gerelateerd aan de aanwezigheid van voedingsmiddelenindustrie in de nabije omgeving, denk aan gemeenten als Zaandam en Bergen op Zoom met belangrijke verwerkende industrie.

Op basis van de inventarisatie in dit hoofdstuk kunnen er vier soorten netwerken worden onderscheiden met elk een eigen beleidsmatige nadruk:

- Ten eerste: *regionaal-economische netwerken*; het gaat hier om enkele binnenvaartmainports; centrale havens veelal per provincie, die een belangrijke functie voor de regionale economie van enkele traditionele economische kerngebieden spelen, waarbij de binnenhavens deze gebieden zowel met de mainports als met de kleinere binnenhavens in de regio verbinden. Dit zijn dus binnenhavens die een rol spelen in het regionale hiërarchie van niet-maritieme economische knooppunten. Deze havens spelen een belangrijke functie in het regionaal-economische beleid van een regio.
- Ten tweede: *industriële netwerken*; het functioneren van binnenhavens in traditionele industriële netwerken in de agrosector en in de zand- en grind/bouwmaterialen. Hier is de binnenhaven een onderdeel van een vitale industriële infrastructuur waarbij enkele brongebieden – zandgaten, grote agro-bulksilo’s – toeleveren aan een veelheid van lokale terminals voor de lokale verwerking. Deze havens moeten vooral op systeemniveau worden gezien: het functioneren van de dominante bronhavens is afhankelijk van de fijnmazige netwerkstructuur van bestemmingen voor het zand en

Netwerken binnenhavens

- Regionaal-economische netwerken
Centrale havens per provincie ('binnenvaartmainports') met belangrijke functie voor de regio en relatie met mainports en kleinere binnenhavens in de regio
- Industriële netwerken
Functie van binnenhavens als 'bronhaven' in traditionele industriële netwerken in de agrosector en in de zand- en grind/bouwmaterialen. Binnenhaven als vestigingsplaatsfactor voor industrie
- Transport- en multimodale netwerken
het functioneren van binnenhavens als verkeerskundige knooppunten, met name uitgaande van containerterminals
- Bedrijfsnetwerken
een binnenhaven kan een uitdrukking zijn van de interne arbeidsdeling binnen het bedrijf in kwestie

Figuur 3.21

grind en de agrostromen. Hierbij is Rijksbeleid gericht op het up to date houden van de vaarwegen van cruciaal belang voor het functioneren van het gehele systeem.

- Ten derde: *transport- en multimodale netwerken*; het functioneren van binnenhavens als verkeerskundige knooppunten, met name uitgaande van de containerterminals. Hierbij zijn de binnenhavens knooppunten van lagere orde in het wereldwijde containernetwerk en zijn daarmee indirect verbonden met het mainportbeleid en het algemene goederenvervoerbeleid.
- Ten vierde: *bedrijfsnetwerken*; een binnenhaven kan een uitdrukking zijn van de interne arbeidsdeling binnen het bedrijf in kwestie. Hierbij is doorgaans geen specifiek overheidsbeleid noodzakelijk en is de haven een bedrijfsinterne aangelegenheid.

In de vervolgfases van het overkoepelende onderzoek zal in detail worden ingegaan op de specifieke beleidsmatige invulling van deze verschillende netwerken waarin de Nederlandse binnenhavens een functie vervullen.

HOOFDSTUK 4 ECONOMISCHE KENMERKEN BINNENHAVENS

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de economische kenmerken beschreven van de Nederlandse binnenhavens. De economische kenmerken zijn geïnventariseerd door middel van een enquête onder gemeenten met een binnenhaven. In deze enquête zijn onderstaande aspecten meegenomen:

- Havenfuncties
- Terreinkenmerken
- Gebruik binnenhaven
- Economische samenstelling
- Rol gemeente
- Visie op havenontwikkeling
- Investerings en uitbreiding

Economische kenmerken

- Havenfuncties
- Terreinkenmerken
- Gebruik binnenhaven
- Economische samenstelling
- Rol gemeente
- Visie op havenontwikkeling
- Investerings en uitbreiding

Figuur 4.1

In paragraaf 4.2 zijn de criteria beschreven, waarop de selectie van gemeenten met binnenhaven heeft plaatsgevonden. Voorts zijn in dit hoofdstuk de resultaten van de enquête uiteengezet op basis van de vastgestelde economische kenmerken. De beschrijving van deze resultaten wordt in paragraaf 4.3 aangevangen met een overzicht van de geslaagde enquêtes. In de aansluitende paragrafen wordt ingegaan op de onderscheiden economische kenmerken.

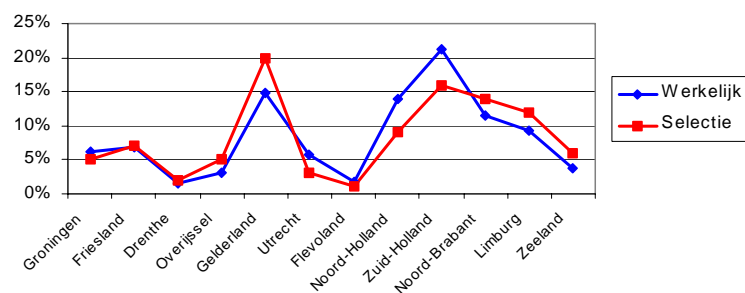
4.2 Selectie binnenhavens

Nederland telt in totaal 389 binnenhavens op basis van de definitie van een binnenhaven in bredere betekenis voor de gemeente. Uit deze binnenhavens heeft ten behoeve van het onderzoek een eerste selectie van binnenhavens plaatsgevonden op basis van een aantal opeenvolgende criteria:

1. Totale overslagomvang: > 1 miljoen ton
2. Diversiteit goederenoverslag: 2 of meer goederensegmenten (NSTR) > 50.000 ton
3. Potentierijke binnenhavens met ligging in stedelijke gebieden of op belangrijke corridors

Toepassing van deze criteria op het totale Nederlandse havenbestand (exclusief zeehavens) heeft in totaal ruim 100 binnenhavens opgeleverd. In bijlage 3,4 en 5 zijn de resultaten weergegeven van de selectie van binnenhavens op basis van de eerste twee criteria. De toepassing van het derde criterium heeft handmatig plaatsgevonden. Hierbij is gebruik gemaakt van de 5^e Nota voor Ruimtelijke Ordening en beschikbare kennis binnen a&s management op het gebied van knooppunten en terminalontwikkeling. Voorts is bij deze handmatige selectie rekening gehouden met een evenwichtige spreiding van binnenhavens over Nederland. De handmatig geselecteerde binnenhavens zijn in de bijlage 3,4 en 5 benoemd en nader toegelicht op de selectiekeuze.

Spreiding binnenhavens over Nederland



Figuur 4.2

De enquête is gehouden onder de beleidsmedewerkers van gemeenten, die zich bezighouden met de binnenhavens. Voorafgaande aan de telefonisch enquête is de vragenlijst verstuurd naar het hoofd van de afdeling Economische Zaken, aangezien de binnenhaven veelal gerelateerd is aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen en vestiging van nieuwe bedrijven. In kleinere gemeenten is ook gebruik gemaakt van de kennis van de havenmeester.

Doel van de enquête is 100 geslaagde enquêtes te verwerven. Om het draagvlak onder gemeenten voor medewerking aan het onderzoek te vergroten is voorafgaand aan de telefonische enquête een mailing verstuurd. Naast een aankondiging bood deze mailing ook de mogelijkheid aan de gemeenten om schriftelijk of via internet te reageren.

Op basis van ervaringen met eerder uitgevoerde enquêtes onder gemeenten en bedrijfsleven is een gemiddelde respons van 60% voorafgaand aan de enquête vastgesteld. Gezien de korte doorlooptijd (maximaal 1,5 week) van de enquête is besloten een tweede selectie van binnenhavens op te stellen. De onderstaande criteria zijn hierbij achtereenvolgend toegepast:

4. Minimaal 2 segmenten > 20.000 ton en bouwsegment (NSTR 6) > 50.000 ton
5. Minimaal 1 segment > 20.000 en bouwsegment (NSTR 6) > 50.000 ton
6. Overslagomvang bouwsegment (NSTR 6) > 50.000 ton

Toepassing van deze criteria heeft 138 binnenhavens opgeleverd. Op basis van beide selecties bedraagt de totale populatie van de enquête 243 binnenhavens. De selecties zijn vervolgens bij de uitvoering van de telefonische enquête successief benaderd.

Selectie	Werkelijk	Geslaagde enquêtes	Respons
Selectie 1	105	59	56%
Selectie 2	138	59	43%
Overig	146	0	nvt
Totaal	389	118	nvt

Figuur 4.3

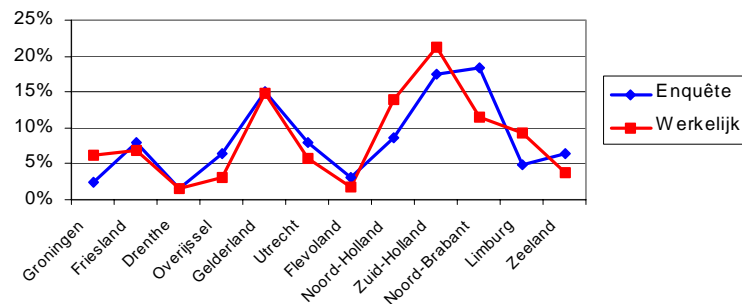
4.3 Algemene resultaten enquête

Bij de uitvoering van de telefonische enquête is aangevangen met de eerste selectie van binnenhavens. Uiteindelijk zijn bijna 60 geslaagde enquêtes afgenomen onder deze doelgroep. De overige gemeenten binnen deze selectie hebben om uiteenlopende redenen (nog) geen medewerking verleend aan het onderzoek.

Om de doelstelling van 100 geslaagde enquêtes binnen de doorlooptijd te behalen, zijn parallel aan de eerste selectie gemeenten benaderd uit de tweede selectie. Binnen deze doelgroep zijn in totaal 59 geslaagde enquêtes afgenomen. De overige binnenhavens zijn niet betrokken bij de inventarisatie van de economische kenmerken.

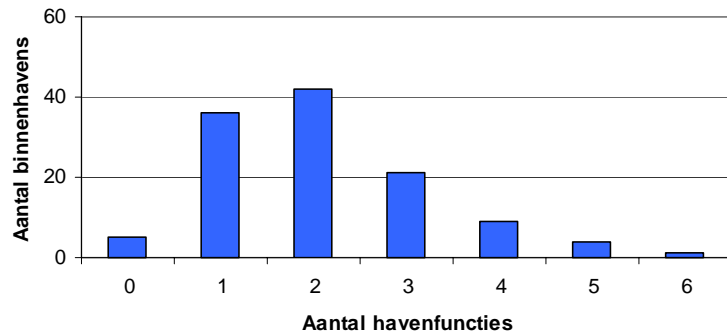
Gelijk aan de selectie van binnenhavens is de spreiding binnenhavens, waarbij een geslaagde enquête is afgenomen, getoetst aan de werkelijke spreiding. De resultaten van hiervan zijn in figuur 4.4 gevisualiseerd. Op grond van de toets wordt vastgesteld dat binnenhavens in de provincies Groningen, Noord-Holland en Limburg relatief minder zijn vertegenwoordigd en binnenhavens in de provincies Noord-Brabant, Overijssel en Zeeland relatief meer zijn vertegenwoordigd in deze studie in relatie tot de werkelijke spreiding van binnenhavens in Nederland.

Spreiding binnenhavens over Nederland



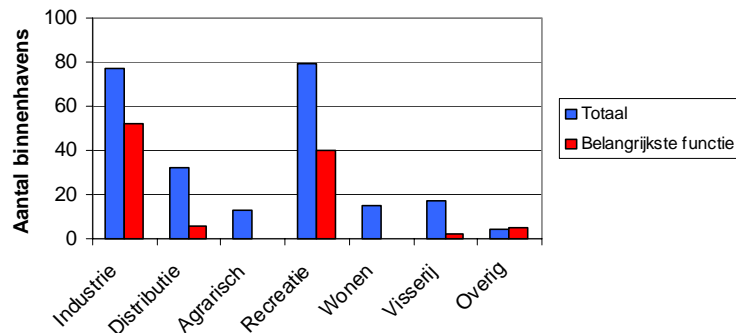
Figuur 4.4

Diversiteit functies geënquêteerde binnenhavens



Figuur 4.5

Functies binnenhavens vanuit optiek gemeenten



Figuur 4.6

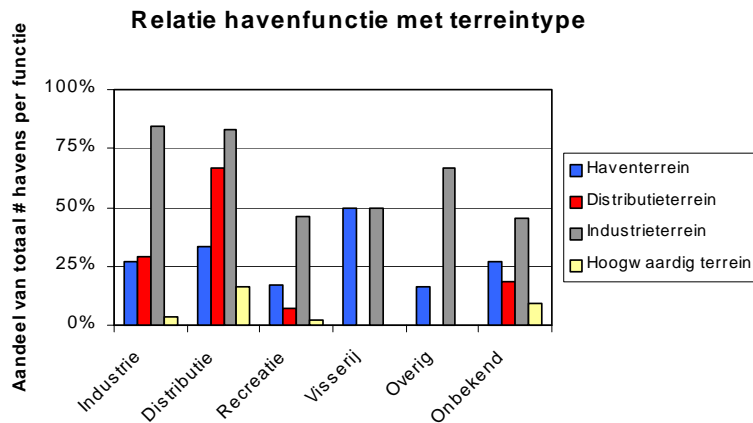
4.4 Functie binnenhavens

De vragenlijst, die aan de geselecteerde gemeenten met een binnenhaven is voorgelegd, vangt aan met een aantal vragen over de functie van de binnenhaven. Hieruit is inzicht verkregen in de verschillende functies per binnenhaven en de belangrijkste functie van de binnenhaven vanuit de optiek van de gemeente. Naast havenfuncties in relatie tot goederenvervoer zijn andere functies van de binnenhaven (o.a. wonen en recreatie) gevraagd. Een eerste conclusie is dat de geïventariseerde binnenhavens in algemeenheid meerdere functies vervullen. Figuur 4.5 laat deze diversiteit aan functies van de geïventariseerde binnenhavens zien. Onder andere de gemeenten Dordrecht, Harderwijk en Harlingen beschikken over binnenhavens met verscheidene functies.

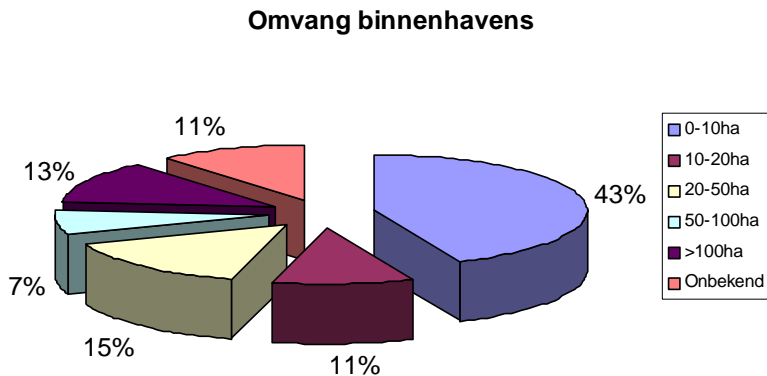
Indien verder wordt ingezoomd op de functietypes, valt op dat industrie en recreatie de meest voorkomende havenfuncties zijn. In figuur 4.6 zijn het aantal binnenhavens per havenfunctie uiteengezet. Naast industrie en recreatie zijn distributie, agrarisch, wonen en visserij als mogelijke havenfunctie onderscheiden. Geïventariseerde gemeenten in Friesland (Harlingen, Leeuwarden, Achtkarspelen), Overijssel (Delden, Lochem) en mindere mate Zuid-Holland (Dordrecht, Zwijndrecht) beschikken over binnenhavens met o.a. een agrarische havenfunctie.

Voorts zijn in deze figuur de resultaten gevisualiseerd van de inventarisatie van de belangrijkste havenfuncties vanuit de optiek van de gemeenten. Ongeveer 40 van de 118 geënquêteerde gemeenten met een binnenhaven, waar goederenoverslag plaatsvindt, hebben recreatie als belangrijkste havenfunctie opgegeven. Deze binnenhavens voorzien gezamenlijk in een goederenoverslag van meer dan 18 miljoen ton per jaar. De binnenhavens van de gemeenten Geertruidenberg, Drimmelen en West Maas en Waal zijn voorbeelden van havens met een overslagomvang van meer dan 1 miljoen ton per jaar met ook een belangrijke recreatiefunctie.

In het vervolg is bij de analyse van havenfuncties een verdieping gemaakt naar provincies. De belangrijkste functies van de binnenhavens zijn per provincie uiteengezet. Deze analyse genereert inzicht in het aanbod van binnenhavens met een functie, die aan het goederenvervoer is gerelateerd. De binnenhavens in Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Overijssel beschikken voornamelijk over een industrie functie. Binnenhavens met een specifieke distributiefunctie concentreren zich grotendeels in Limburg en Noord-Brabant. Binnenhavens, waarvan recreatie de belangrijkste havenfunctie vormt vanuit de optiek van gemeenten, komen verspreid voor in Nederland. Alleen in Zeeland en Noord-Holland zijn op grond van de enquête binnenhavens geconstateerd, waarvan visserij de belangrijkste havenfunctie is.



Figuur 4.7



Figuur 4.8

4.5 Terreinkarakteristieken

In aansluiting op de havenfuncties zijn de terreinkarakteristieken van de geënquêteerde binnenhavens geïnterviewd. De terreinkarakteristieken van de binnenhavens zijn op basis van de onderstaande aspecten onderzocht:

- Type bedrijventerreinen
- Omvang terreinen
- Uitgeefbare gronden
- Ontsluiting
- Laad/loskades

4.5.1 Type bedrijventerreinen

De analyse van het type bedrijventerreinen bij de binnenhavens stelt een beperkte diversiteit aan terreinen bij de binnenhavens vast. Meer dan de helft van de geënquêteerde binnenhavens beschikt over één type bedrijventerrein rond de binnenhaven. Bij toespitsing op het type bedrijventerreinen valt op dat bij meer dan 65% van de geënquêteerde binnenhavens een terrein bevindt, dat specifiek is ingericht ten behoeve van industriële activiteiten. Industriële activiteiten in o.a. de categorie voeding, staal, papier en chemie zijn voorbeelden, waarvoor de binnenhavens specifiek zijn ingericht.

Naast industrieterreinen kunnen de onderstaande type bedrijventerreinen worden onderscheiden bij binnenhavens:

- Haventerreinen (havenactiviteiten)
- Distributierreinen (transport, groothandel en distributie activiteiten)
- Hoogwaardige terreinen (zakelijke dienstverlening, showrooms, etc)

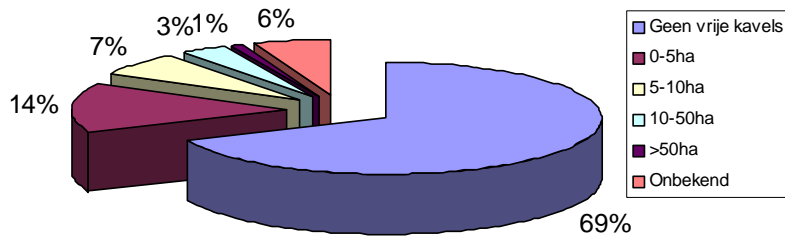
In figuur 4.7 zijn de geïnterviewde bedrijventerreinen gerelateerd aan de belangrijkste functies van de geënquêteerde binnenhavens. Bij binnenhavens met een expliciete distributiefunctie bevindt zich in bijna 70% van de gevallen ook een specifiek logistiek terrein, dat is ingericht voor distributie- en transportactiviteiten. Deze distributierreinen zijn gezien het aandeel van industrieterreinen in distributiehavens vaak gemengd met industriële activiteiten. 's-Hertogenbosch, Weert en Wanssum zijn voorbeelden van gemeenten met dergelijke binnenhavens.

4.5.2 Omvang terreinen en uitgeefbare terreinen

Naast het type bedrijventerreinen is tijdens de enquête naar de omvang van het havengebied gevraagd. Hierbij is gebruik gemaakt van onderstaande omvangklassen:

- 0-10 ha
- 10-20 ha
- 20-50 ha
- 50-100 ha
- > 100 ha

Hoeveelheid uitgeefbare grond bij binnenhavens



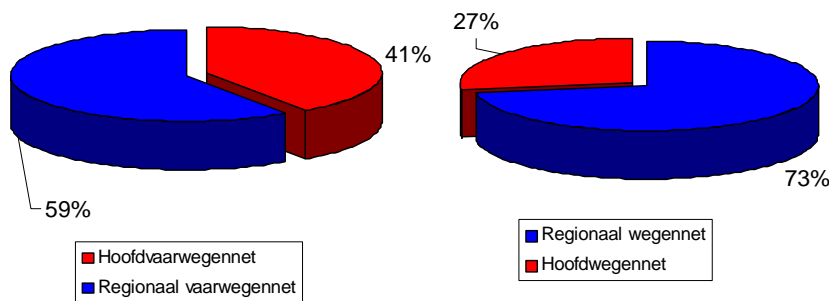
Figuur 4.9

Analyse van de antwoorden laat zien, dat meer dan 40% van de geïnventariseerde binnenhavens maximaal 10 hectare groot zijn. Confrontatie van de omvang van de havengebieden met de (belangrijkste) havenfuncties geeft indicatie van het ruimtebeslag van de economische activiteiten, die goederenvervoer initiëren en genereren. Meer dan 70% van de havengebieden groter dan 10 ha hebben een industrie- of distributiefunctie.

Uit de inventarisatie van de hoeveelheid uitgeefbare grond in de havengebieden van de geënuquêteerde gemeenten blijkt dat in bijna 70% van de binnenhavens geen nieuwe activiteiten kunnen worden ontplooid door het ontbernen van vrij uitgeefbare gronden. Revitalisering van bestaande terreinen vormt de enige mogelijkheid om nieuwe havenactiviteiten te kunnen ontwikkelen in deze binnenhavens. In ongeveer 30 gemeenten bestaan op uiteenlopende schaalniveaus mogelijkheden voor uitbreiding van haven(gebonden) activiteiten. In de binnenhavens van Kampen, Harlingen, Terneuzen en Standaardbuiten zijn de meeste vrije kavels beschikbaar.

Vaarwegontsluiting binnenhavens

Wegontsluiting binnenhavens



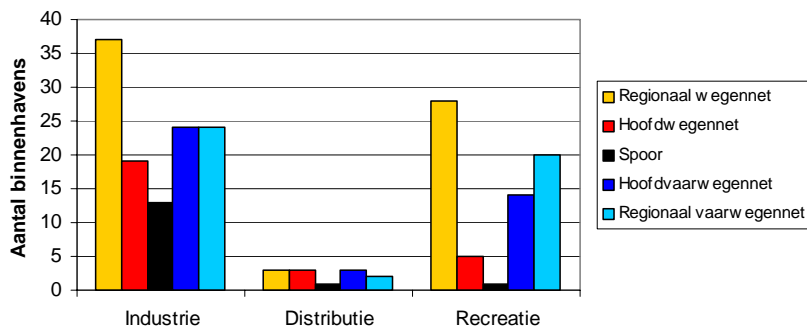
Figuur 4.10

4.5.3 Ontsluiting

Ontsluiting van een binnenhaven is bepalend voor het schaalniveau en in mindere mate het type activiteiten. Bij de (kwalitatieve) inventarisatie van de ontsluiting van de binnenhavens is onderscheid gemaakt in onderstaande infrastructuur:

- Regionale wegennet
- Hoofdwegennet
- Spoor
- Regionaal vaarwegennet (CEMT klasse II t/m IV)
- Hoofd vaarwegennet (CEMT klasse V en groter)

Ontsluiting per (belangrijkste) havenfunctie

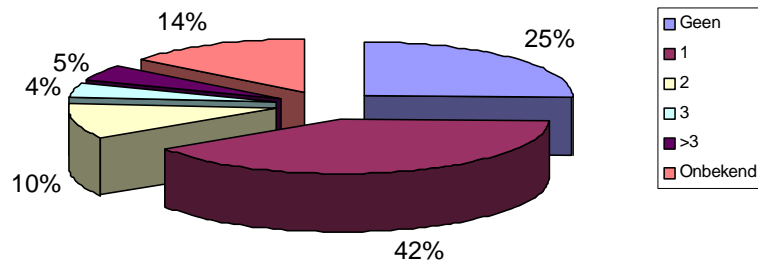


Figuur 4.11

In figuur 4.10 is per type infrastructuur aangegeven hoeveel van de geïnventariseerde binnenhavens daarop aansluiting hebben. Ongeveer de helft van de binnenhavens is gelegen aan een hoofdvaarweg. Deze havens zijn bereikbaar voor schepen met een laadcapaciteit tot 2.500 ton. De andere havens hebben een ligging aan een regionale vaarwegennet, waarvan de capaciteit van de vaarwegen tussen 650 ton (CEMT klasse II) en 1.500 ton (CEMT klasse IV) uiteen kan lopen. In figuur 4.11 is een uitsplitsing gemaakt naar de infrastructurele kenmerken van de binnenhavens door de verschillende type infrastructuur te relateren aan de (belangrijkste) havenfuncties. De algemene gelijkmatige verdeling van binnenhavens aan het regionale en hoofdvaarwegennet is ook van toepassing op de selectie van binnenhavens met een primaire industrie of distributiefunctie. De binnenhavens met een recreatiefunctie zijn daarentegen vaker via het regionale vaarwegennet ontsloten.

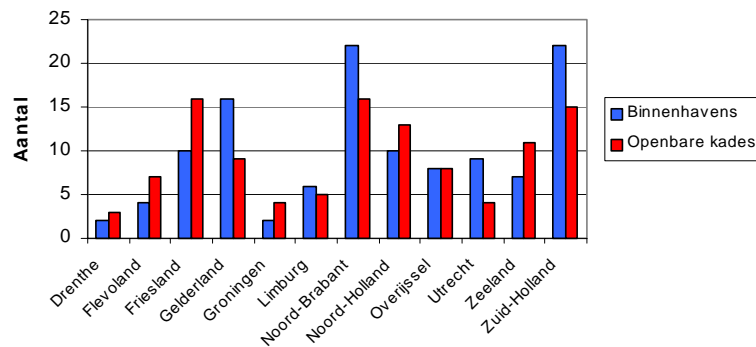
Het merendeel van de binnenhavens (65%) heeft beschikking over een ontsluiting via het regionale wegennet. Ongeveer een kwart van de geïnventariseerde binnenhavens is (ook) direct aangesloten op het hoofdwegennet. Ook bij de weginfrastructuur vallen verschillen op tussen de verschillende havenfuncties. De recreatiehavens zijn grotendeels via het

Beschikbaarheid openbare laad/loskades



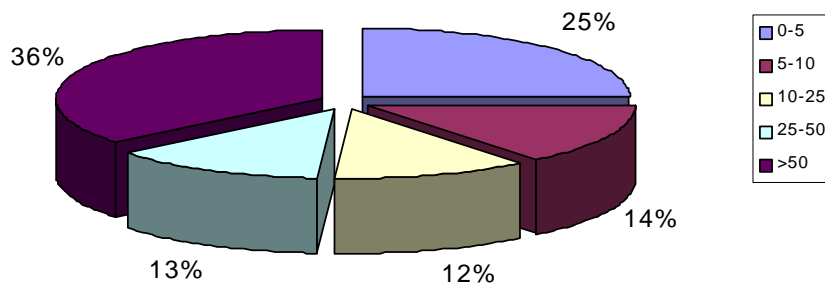
Figuur 4.12

Aantal openbare laad/loskades per provincie



Figuur 4.13

Aantal bedrijven binnen het havengebied



Figuur 4.14

regionale wegennet ontsloten. Bij distributiehavens ligt de verhouding tussen ontsluiting via het regionale en hoofdwegennet gelijk. De industriehavens beschikken in absolute cijfers over de meeste aansluitingen op het hoofdwegennet.

Ongeveer 15% van de geïnventariseerde binnenhavens is ook ontsloten via het spoor. Deze binnenhavens hebben voornamelijk een industriefunctie. Bij een verdieping van de infrastructurele kenmerken van binnenhavens naar provincieniveau zijn geen specifieke kenmerken per regio vastgesteld.

4.5.4 Openbare laad/loskades

Openbare laad/loskades in de binnenhaven worden gebruikt door bedrijven binnen het havengebied zonder directe wateraansluiting en bedrijven in de regio. De beschikbaarheid van dergelijke voorzieningen in een binnenhaven kan kansen bieden voor ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten (o.a. distrivaart). In deze enquête is aan de betrokken gemeenten met een binnenhaven het aantal openbare laad/loskades gevraagd.

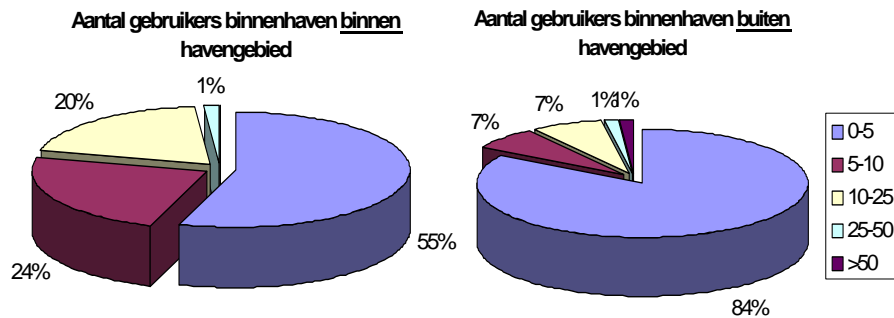
In figuur 4.12 is de beschikbaarheid van openbare laad/loskades onder de geïnventariseerde binnenhavens gevisualiseerd. Uit de analyse blijkt bij een kwart van de binnenhavens geen openbare laad/loskade beschikbaar te zijn. Deze binnenhavens beschikken enkel over particuliere kades.

De analyse is verder verfijnd door de beschikbare openbare laad/loskades te relateren aan het aantal binnenhavens per provincie. Op grond van deze analyse blijkt dat in de geïnventariseerde binnenhavens in de noordelijke provincies meerdere openbare laad/loskade beschikbaar zijn. In de provincies met de meeste binnenhavens, zoals Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Limburg is het tegenovergestelde waargenomen. In deze provincie zijn binnenhavens geconstateerd zonder openbare laad/loskades. Voorbeelden zijn Breda, Cuijk, Dordrecht, Gorinchem, Den Bosch en Rheden.

4.6 Gebruik binnenhaven

In deze paragraaf zijn de resultaten van het geïnventariseerde gebruik van de binnenhaven voor de overslag van goederen tussen vervoer over land en water uiteengezet. Om het gebruik van de binnenhaven voor de overslag van goederen te kunnen toetsen is het aantal gevestigde bedrijven in het havengebied op basis van de enquête in kaart gebracht.

In figuur 4.14 is de verdeling van het aantal bedrijven in de havengebieden van de geënquêteerde gemeenten gevisualiseerd. Opgemerkt dient te worden dat ongeveer 30% van de geënquêteerde gemeenten geen inzicht kon geven in deze aantallen. Bij de analyse van de beschikbare aantallen is het aandeel van binnenhavens met een beperkt aantal (0-5 bedrijven) gevestigde bedrijven en met een groot aantal (> 50 bedrijven) gevestigde bedrijven opvallend.

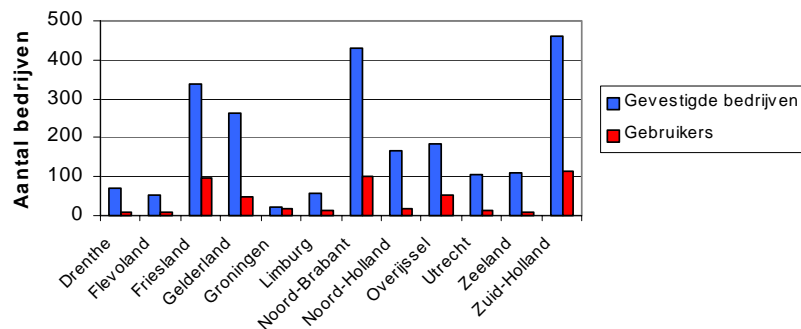


Figuur 4.15

Aantal bedrijven in havengebied	Aantal gebruikers					Onbekend
	0-5	5-10	10-25	25-50	>50	
0-5	81%	0%	0%	0%	0%	19%
5-10	58%	25%	0%	0%	0%	17%
10-25	30%	50%	20%	0%	0%	0%
25-50	45%	18%	27%	0%	0%	9%
>50	30%	27%	33%	3%	0%	7%

Figuur 4.16

Relatie gebruikers binnenhaven en gevestigde bedrijven



Figuur 4.17

Bij de inventarisatie van het gebruik van de binnenhaven is onderscheid gemaakt in gebruikers binnen het havengebied en gebruikers buiten het havengebied. Bijna 40% van de geënquêteerde gemeenten heeft geen inzicht in het gebruik van de binnenhaven. Op basis van de opgegeven aantallen door de overige geënquêteerde gemeenten (60%) is het gebruik van de binnenhavens bepaald en vervolgens in figuur 4.15 gevisualiseerd.

Aan de hand van de diagrammen kan worden vastgesteld, dat 80% van de binnenhavens maximaal 10 gebruikers binnen het havengebied kennen. Buiten het havengebied maken in 85% van de geënquêteerde gemeenten maximaal 5 bedrijven gebruik van de binnenhaven. In de volgende paragraaf worden de economische kenmerken van de bedrijven nader uiteengezet.

Om het gebruik van de binnenhaven te kunnen beoordelen is het aantal geïnventariseerde gebruikers van de binnenhaven gerelateerd aan het aantal aanwezige bedrijven in het havengebied. De verhoudingen tussen het aantal gebruikers en het aantal gevestigde bedrijven geven een indicatie van de benutting van de haveninfrastructuur voor overslagactiviteiten. In figuur 4.17 is een verdieping gemaakt op het gebruik van de binnenhavens. Hierbij is verondersteld dat het aantal gevestigde bedrijven en gebruikers van de binnenhaven overeenkomen met het gemiddelde van de gedefinieerde hoeveelheden (bandbreedtes). De grafiek geeft op basis van de resultaten van de enquête het totaal aantal gevestigde bedrijven bij de binnenhaven en het aantal gebruikers van de binnenhaven per provincie weer. Gemiddeld maakt 25% van het aanwezige bedrijfsleven in het havengebied gebruik van de binnenhaven. Hiervan beschikt meer dan 80% over een eigen laad/loskade.

4.7 Economische samenstelling

In deze paragraaf wordt de economische samenstelling en kenmerken van het bedrijfsleven, dat gebruik maakt van de binnenhavens, nader uiteengezet. Bij de enquêtes zijn voor zowel de gebruikers binnen als buiten het havengebied economische aspecten als sector, omzet en werkgelegenheid betrokken. Aan de hand van deze aspecten kan een indicatie van het economisch belang van de binnenhavens worden herleid.

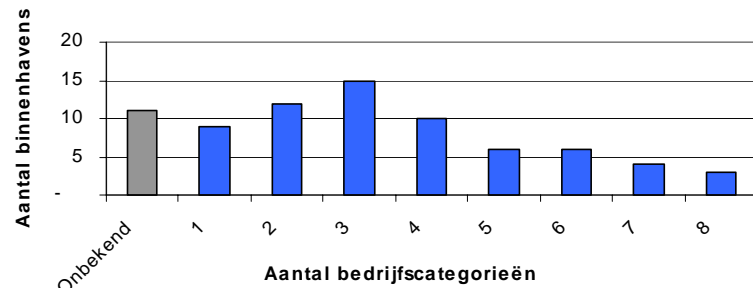
4.7.1 Kenmerken gebruikers binnen het havengebied

In aansluiting op de inventarisatie van het aantal gebruikers van de binnenhavens zijn de categorieën nader bepaald, waartoe deze bedrijven behoren. Hierbij is door a&s management onderscheid gemaakt in de volgende categorie bedrijven:

- Chemie
- Veevoeder
- Zand, grind, beton en asfalt
- Recycling en afval
- Groothandel
- Transport en distributie

- Scheepsbouw en reparatie
- Overig

Diversiteit categorie bedrijven in gebruik binnenhavens

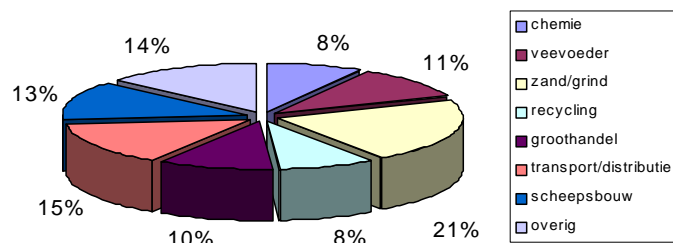


Figuur 4.18

Het aantal categorieën, waarin bedrijven actief zijn en daarbij gebruik maken van de binnenhavens, is divers. In figuur 4.18 is het aantal categorieën weergegeven van bedrijven dat gebruik maakt van de binnenhavens. In de meeste binnenhavens bevinden zich bedrijven uit gemiddeld 4 verschillende categorieën, die gebruik maken van vervoer over water.

In figuur 4.19 is de verdeling van de categorie bedrijven op de bedrijventerreinen bij de binnenhavens weergegeven, die gebruik maken van de overslagfaciliteiten. Deze verdeling is gebaseerd op het aantal bedrijven in deze categorieën en niet op de omvang van deze bedrijven. In algemeenheid kan met betrekking tot het gebruik van de binnenhaven een spreiding tussen de verschillende categorieën bedrijven worden geconstateerd met uitzondering van de bouwsector. Bedrijven in deze categorie maken relatief meer gebruik van binnenhavens (21%) dan bedrijven in andere categorieën. De bedrijfscategorie chemie en recycling/afval blijven achter bij de andere bedrijfscategorieën.

Categorie bedrijven van gebruikers binnen het havengebied

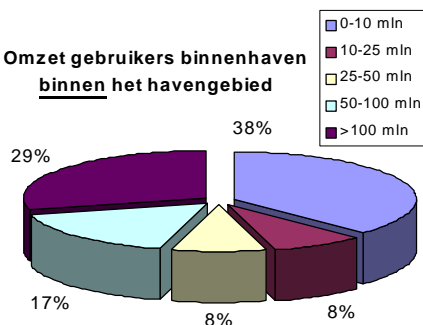


Figuur 4.19

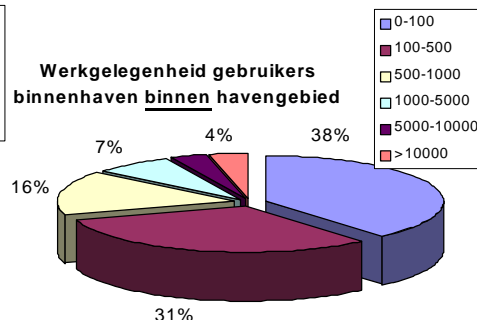
Voorts zijn werkgelegenheid en totale omzet bepaald van de bedrijven binnen het havengebied, die gebruik maken van de binnenhavens. Het ontbreekt de meeste gemeenten (50%) aan inzicht in deze economische aspecten, waardoor de analyse op een beperkt aantal (± 50) binnenhavens is gebaseerd. In figuur 4.20 zijn de resultaten van de analyse gevisualiseerd. De omzet van de bedrijven, die een relatie hebben met de binnenhaven, varieert sterk per binnenhaven. Iets minder dan 40% van de geïnterviewde gemeenten schat de totale omzet van deze bedrijven op maximaal 10 miljoen euro per jaar. Anderzijds wordt de totale omzet van deze bedrijven bij 30% van de geïnventariseerde binnenhavens geschat op meer dan 100 miljoen euro per jaar.

De totale werkgelegenheid bij het bedrijfsleven, die gebruik maken van de binnenhaven, bedraagt maximaal 500 banen. Bij verdere verdieping van de werkgelegenheidcijfers naar belangrijkste havenfuncties wordt vastgesteld dat gemiddeld meer dan 60% van de werkgelegenheid zich bevindt bij binnenhavens met een industriefunctie. De werkgelegenheid, die direct te relateren is aan de havenactiviteiten, vormt onderdeel van deze werkgelegenheidscijfers.

Omzet gebruikers binnenhaven binnen het havengebied

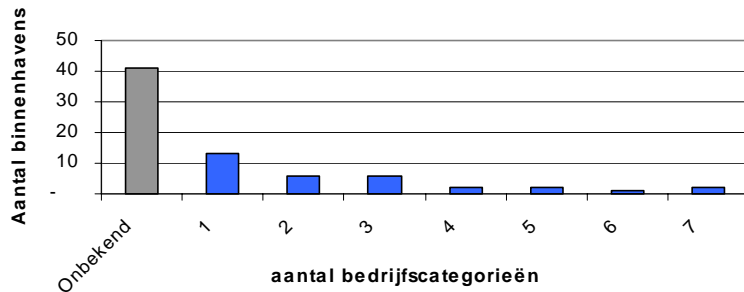


Werkgelegenheid gebruikers binnenhaven binnen havengebied



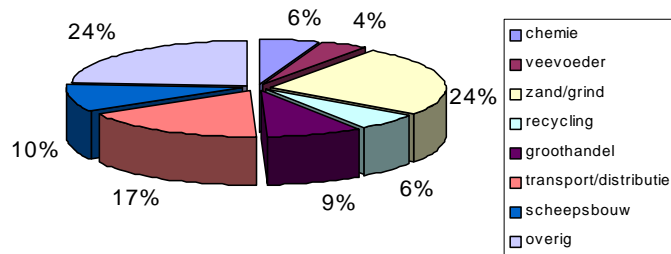
Figuur 4.20

Diversiteit categorie bedrijven in gebruik binnenhaven



Figuur 4.21

Categorie bedrijven van gebruikers buiten het havengebied



Figuur 4.22

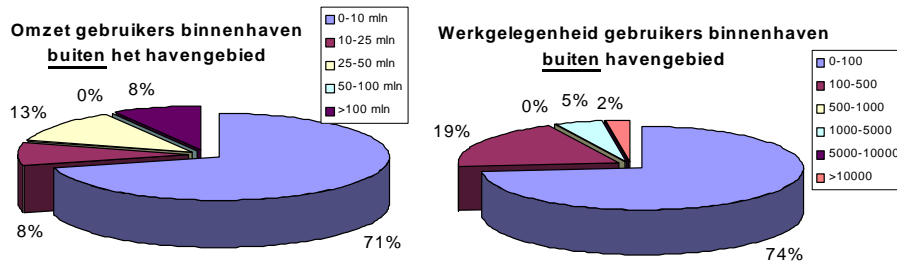
4.7.2 Kenmerken gebruikers buiten het havengebied

Het ontbreekt de meeste geënquêteerde gemeenten (41) aan inzicht in de economische samenstelling van bedrijven buiten het havengebied, waardoor de analyse op een beperkt aantal binnenhavens (32) is gebaseerd. De diversiteit in categorieën, waartoe bedrijven behoren buiten het havengebied en gebruik maken van de binnenhaven, is kleiner dan bij bedrijven binnen het havengebied. In figuur 4.21 is het aantal verschillende categorieën in het bedrijfsleven buiten de binnenhavens gevisualiseerd. Bij de meeste binnenhavens maken bedrijven buiten het havengebied uit gemiddeld 2 verschillende categorieën gebruik van vervoer over water.

In figuur 4.22 is de verdeling van categorieën aangegeven, waarbinnen bedrijven buiten het havengebied actief zijn en gebruik maken van de overslagfaciliteiten in de binnenhavens. In alle gedefinieerde categorieën bevinden zich bedrijven, die gebruik maken van de binnenhavens. Opvallende categorieën, waartoe bedrijven buiten het havengebied behoren, zijn bouw, transport/distributie en overig.

Voorts zijn werkgelegenheid en totale omzet bepaald van de bedrijven buiten het havengebied, die gebruik maken van de binnenhavens. Het ontbreekt de meeste gemeenten (55%) aan inzicht in deze economische aspecten, waardoor de analyse op een beperkt aantal (± 45) binnenhavens is gebaseerd. In figuur 4.23 zijn de resultaten van de analyse gevisualiseerd. De omzet van de bedrijven, die een relatie hebben met de binnenhaven, bevindt zich voornamelijk in de laagste categorie 0-10 miljoen euro per jaar. Een beperkt aantal gemeenten schat de totale omzet van bedrijven buiten het havengebied, die een relatie hebben met de binnenhaven, op meer dan 100 miljoen euro per jaar.

In het rechter diagram van figuur 4.23 is de werkgelegenheid bij de gebruikers van de binnenhavens buiten het havengebied inzichtelijk gemaakt. Ook bij dit economische kenmerk is door het ontbreken van inzicht in deze cijfers bij gemeenten de analyse gebaseerd op een beperkt aantal binnenhavens. Bijna 75% van de geënquêteerde gemeenten voorzien een werkgelegenheid van maximaal 100 banen buiten het havengebied in relatie tot de binnenhaven. Bij verdere verdieping van de werkgelegenheidscijfers naar belangrijkste havenfuncties wordt vastgesteld dat gemiddeld meer dan 60% van de werkgelegenheid zich bevindt bij binnenhavens met een industriefunctie.



Figuur 4.23

4.8 Rol gemeente

Het schaalniveau en de functie van een binnenhaven wordt o.a. bepaald door de capaciteit van de infrastructuur en het type bedrijvigheid, dat bij de binnenhaven is gevestigd en mag worden ontwikkeld. De gemeente speelt met haar beleid, wetgeving, bezittingen, investeringen en beheer hierbij een rol. In de enquête is nader ingegaan op de rol van de gemeente bij het beheer en de ontwikkeling van de binnenhaven. De resultaten hiervan zijn in deze paragraaf beschreven en met behulp van figuren gevisualiseerd.

Een binnenhaven kan grofweg worden onderscheiden in een drietal fysieke elementen:

- Bedrijfsterreinen
- Binnenwater
- Kades

Aan de geënquêteerde gemeenten is gevraagd welke rol men heeft ten aanzien van deze drie elementen van de binnenhaven. Onderscheid wordt gemaakt in eigendom en beheer van de binnenhavenelementen. In de figuren 4.24, 4.25 en 4.26 zijn de resultaten van de analyse per element gevisualiseerd.

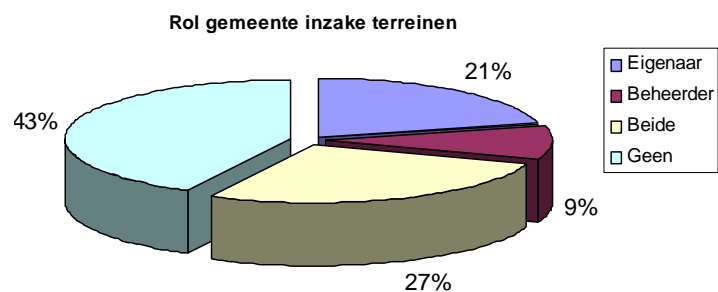
Bedrijfsterreinen

De kavels, waarop de havenactiviteiten plaatsvinden, kunnen zowel eigendom van de gemeente als particulier bezit zijn. De bedrijfsterreinen, die eigendom zijn van de gemeenten, kunnen zowel worden verhuurd als in erfpacht worden uitgegeven. Uit de inventarisatie blijkt, dat meer dan 40% van de geënquêteerde gemeenten geen rol heeft ten aanzien van bedrijfsterreinen in de binnenhaven. Dit betekent dat een groot deel van de terreinen eigendom zijn van het bedrijf. Ongeveer 20% van de gemeenten is eigenaar van de gronden in de binnenhaven en verhuurt deze vervolgens aan bedrijven. Een groter aantal binnenhavens(27%) heeft naast een rol als eigenaar van de bedrijfsterreinen ook een rol als beheerder.

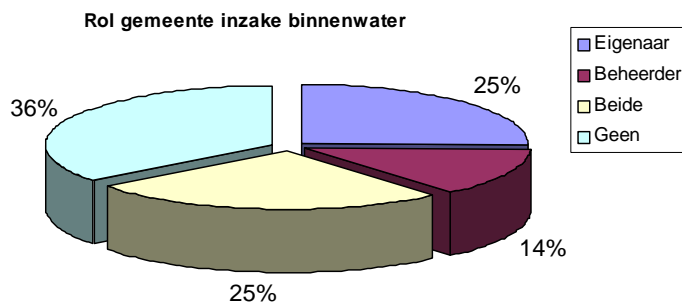
Binnenwater

Het tweede element heeft betrekking op het binnenwater van de binnenhaven. Naast eventuele eigenaar kan de gemeente ook een rol hebben als beheerder. De beheerder van het binnenwater is o.a. verantwoordelijk voor het onderhoud van de haven. Belangrijk aspect van het onderhoud is het behoud van de diepgang van de binnenhaven, die bepalend is voor de capaciteit van de schepen. De aanloop van slib veroorzaakt een teruglopende diepgang. Een teruglopende diepgang door achterstallig onderhoud heeft gevolgen voor de benutting van de scheepscapaciteit, dat uiteindelijk kan resulteren in negatieve economische effecten op het gebruik en de functie van de binnenhaven.

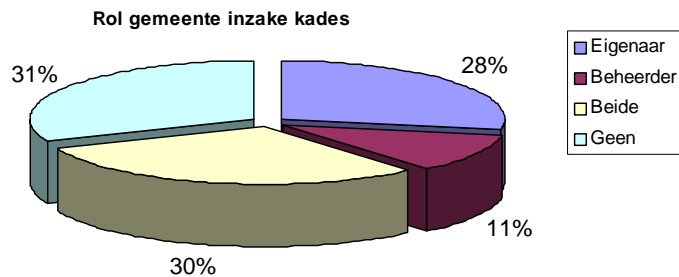
Bij de beschrijving van de uitkomsten van de analyse valt op dat 36% van de geënquêteerde gemeenten geen rol heeft met betrekking tot het element binnenwater. De helft van de geënquêteerde gemeenten blijkt eigenaar te zijn van het binnenwater in de



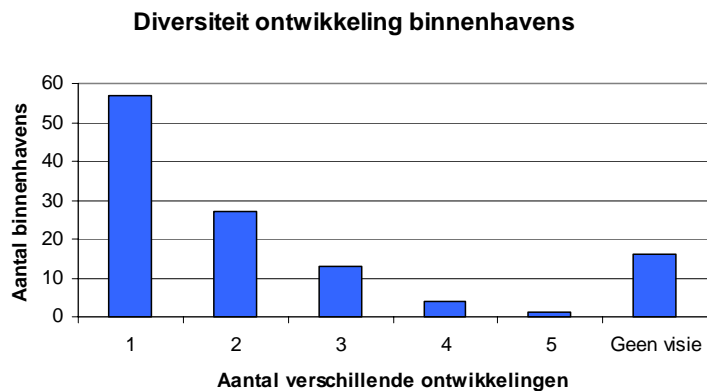
Figuur 4.24



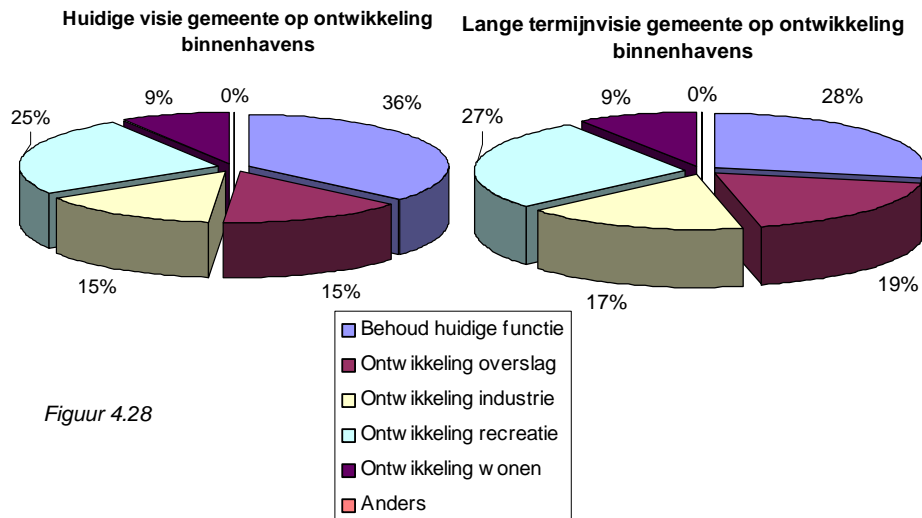
Figuur 4.25



Figuur 4.26



Figuur 4.27



Figuur 4.28

haven, terwijl ongeveer 50% daarvan ook een beheersfunctie heeft. Ongeveer 15% van de gemeenten heeft aangegeven alleen het beheer van het binnenwater uit te voeren.

Kades

De kades zijn de voorzieningen, die overslag mogelijk maken tussen de bedrijfsterreinen en het binnenwater. Deze kapitaalintensieve voorzieningen komen in verschillende constructies voor en kunnen zowel in publieke als particuliere handen zijn. In de vragenlijst aan de gemeenten met een binnenhaven is dit onderdeel meegenomen. Aan de gemeenten is gevraagd welke rol men heeft ten aanzien van deze voorzieningen.

In figuur 4.26 zijn de resultaten van deze inventarisatie uiteengezet. Ongeveer 60% van de geënquêteerde gemeenten is eigenaar van de kadevoorzieningen in de binnenhaven. De helft daarvan is tevens beheerder. In ongeveer 30% van de geïnventariseerde binnenhavens heeft de gemeente geen rol ten aanzien van het gebruik en beheer van de kades. Een klein percentage gemeenten beheert de kadevoorzieningen, die in eigendom zijn van andere publieke en private instellingen.

4.9 Visie havenontwikkeling

De enquête onder gemeenten met een binnenhaven is na de rol van de gemeente vervolgd met de vraag wat de gemeentelijke visie is op de ontwikkeling van de binnenhaven op korte en lange termijn. Deze visie heeft betrekking op de toekomstige functie van de binnenhaven, waarbij onderscheid is gemaakt in onderstaande ontwikkelingen:

- Behoud van de huidige havenfuncties
- Ontwikkeling van een distributiefunctie (container- en/of ROC activiteiten)
- Ontwikkeling van een industriefunctie
- Ontwikkeling van een recreatiefunctie
- Ontwikkeling van een woonfunctie
- Andere ontwikkeling (dempen binnenhaven, visserij, natuurfunctie, etc)

Voorafgaand aan de beschrijving van de uitkomsten dient vooropgesteld te worden, dat bij de inventarisatie gemeenten meerdere ontwikkelingen van de binnenhaven voorzien. In figuur 4.27 is de diversiteit van de ontwikkelingen van binnenhavens gevisualiseerd. De helft van de geënquêteerde gemeenten voorziet een ontwikkeling van de binnenhaven van maximaal één havenfunctie.

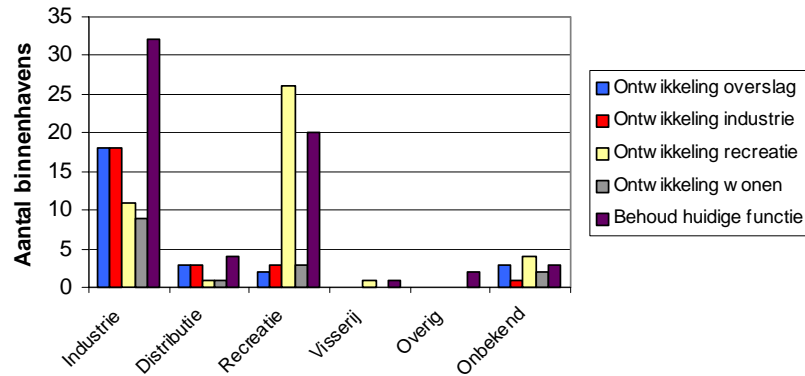
In figuur 4.28 is de spreiding tussen de verschillende visies op de ontwikkeling van de binnenhavens op korte en lange termijn. In algemeenheid kan op basis van deze analyse worden geconstateerd, dat de verschillende functies van de binnenhavens in de toekomst verder zullen worden ontwikkeld. Opvallend is het relatief grote aantal keren dat een ontwikkeling of uitbouw van de recreatiefunctie door gemeenten is genoemd tijdens de enquête. De ontwikkeling en uitbouw van een industriefunctie vindt in 15% van de

binnenhavens plaats, en komt daarmee overeen met de ontwikkeling van een distributiefunctie.

Uit de analyse van de gemeentelijke visies op de ontwikkeling van de binnenhaven valt op dat het verschil in visie op de korte en lange termijn beperkt is. Met dit gegeven is een verdieping gemaakt op de analyse van de huidige gemeentelijke visies op de binnenhavens door relaties te leggen met de huidige havenfuncties van de binnenhavens. De resultaten hiervan zijn gevisualiseerd in figuur 4.29. De gemeente met binnenhavens, die een industriële functie vervullen, voorzien grotendeels in behoud of uitbouw van deze functie. Daarentegen hebben meer dan 10 gemeenten met een industriehaven tijdens de enquête aangegeven (ook) de recreatiefunctie te gaan ontwikkelen of uitbouwen.

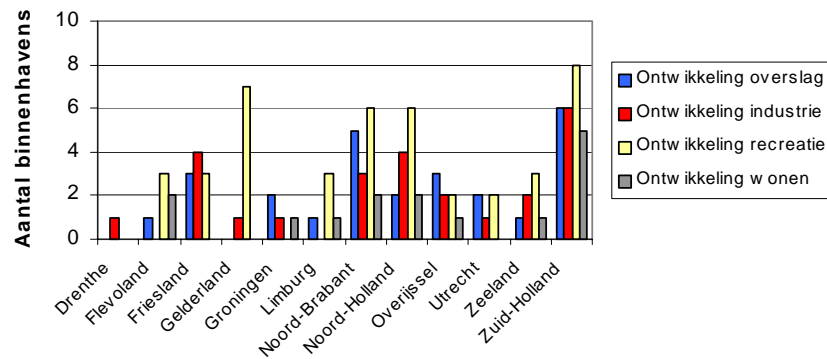
Voorts zijn de gemeentelijke visies op de binnenhavens gerelateerd aan de ligging van de binnenhavens in Nederland. De resultaten van deze verdiepingsslag op de analyse zijn in figuur 4.30 in beeld gebracht. De focus is hierbij gelegd op de ontwikkeling en uitbouw van havenfuncties. De havenfuncties industrie en distributie, die aan het goederenvervoer kunnen worden gerelateerd, worden in absolute zin voornamelijk ontwikkeld en uitgebouwd in de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Friesland. In Gelderland valt de ontwikkeling van de recreatiefunctie van binnenhavens op in relatie tot andere functies en provincies.

Huidige visie gemeenten op havenontwikkeling per functie



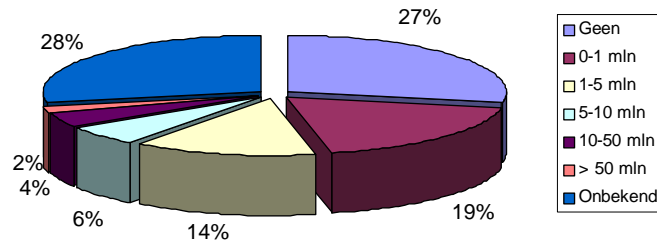
Figuur 4.29

Huidige visie gemeenten op havenontwikkeling per provincie



Figuur 4.30

Investerings van gemeenten in binnenhavens



Figuur 4.31

4.10 Investerings en uitbreiding

De vragenlijst van de enquête van de Nederlandse binnenhavens is afgesloten met de vraag welke investeringen zijn gereserveerd in de binnenhaven en welke uitbreidingsplannen de gemeente heeft de komende 5 jaar.

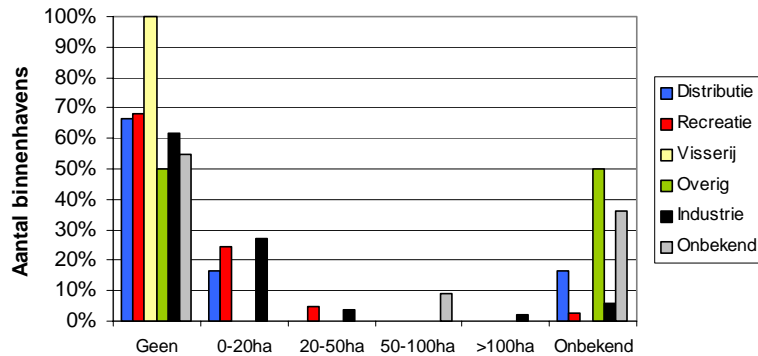
Investerings

In figuur 4.31 zijn de resultaten van de analyse van verwachte investeringen in de binnenhavens van de geënquêteerde gemeenten gevisualiseerd. Ongeveer een derde deel van de geënquêteerde gemeenten heeft (nog) geen inzicht in de investeringen in de binnenhaven voor de komende 5 jaar. In bijna 30% van de binnenhavens vindt de komende jaren geen investeringen plaats in ontwikkeling van haventerrein, infrastructuur en kadevoorzieningen. In ongeveer 40% van de binnenhavens wordt de komende jaren maximaal 10 miljoen euro geïnvesteerd in dergelijke voorzieningen. Investerings groter dan 10 miljoen euro vinden in 6% van de binnenhavens plaats. Deze binnenhavens bevinden zich voornamelijk in Friesland (Harlingen en Smallingerland) en Zuid-Holland (Dordrecht, Gorinchem en Vlaardingen).

Uitbreiding

Naast investeringen zijn de uitbreidingsplannen in de binnenhavens geïventariseerd onder de betrokken gemeenten. Bij de analyse hiervan is direct de relatie gelegd met de belangrijkste functie van de onderzochte binnenhavens. De resultaten zijn in figuur 4.32 gevisualiseerd. Algemene constatering uit dit diagram is het beperkte aantal uitbreidingsplannen voor alle type binnenhavens. Relatief kleine uitbreidingen zijn voorzien in enkele binnenhavens met een distributie- (17%) , recreatie- (24%) en industriefunctie (27%).

Uitbreidingsplannen per (belangrijkste) havenfunctie



Figuur 4.32

Samenvattende kenmerken binnenhavens

- Binnenhavens hebben volgens gemeenten vaak 2 of meer verschillende functies;
- Ongeveer 40 geënquêteerde gemeenten ziet recreatie als belangrijkste havenfunctie;
- Beperkte diversiteit bedrijventerrein bij binnenhavens;
- De helft van de binnenhavens heeft aansluiting op het hoofd vaarwegennet;
- 15% van de binnenhavens heeft een spooraansluiting;
- 70% van de binnenhavens heeft geen vrije kavels beschikbaar voor ontwikkeling van nieuwe activiteiten;
- Driekwart van de binnenhavens beschikt over 1 of meerdere openbare kades;
- Inzicht in het gebruik en toegevoegde waarde van binnenhavens is beperkt bij gemeenten;
- Ongeveer een kwart van de gevestigde bedrijven in het havengebied maakt gebruik van de binnenhaven;
- 80% van de bedrijven, die gebruik maken van de binnenhaven, beschikt over een particuliere kade;
- Spreiding van bedrijven over verschillende sectoren in de binnenhaven.

Figuur 4.33

4.11 Samenvattend

De Nederlandse binnenhavens behandelen verschillende soorten goederen, zoals bij de algemene beschouwing en typologie van binnenhavens is vastgesteld. Hierdoor kunnen functies, terreinkenmerken en gebruik per binnenhaven verschillen. Deze verschillen zijn in de studie becijferd op grond van een inventarisatie van economische kenmerken onder 118 van de totaal 389 binnenhavens, die Nederland telt.

De binnenhavens hebben vanuit de optiek van gemeenten vaak 2 of meer verschillende functies. Hoewel bij de inventarisatie binnenhavens zijn geselecteerd op grond van een minimale overslagomvang, hebben ongeveer 40 gemeenten recreatie als belangrijkste havenfunctie aangegeven.

De diversiteit aan type bedrijventerreinen bij binnenhavens blijkt beperkt. Meer dan de helft van de onderzochte binnenhavens is enkel ingericht voor industriële activiteiten. Ongeveer 50% van de binnenhavens is ontsloten via het hoofdvaarwegennet en een kwart van de binnenhavens ook via het hoofdwegennet. Een aansluiting op het spoorwegennet komt in ongeveer 15% van de binnenhavens voor.

Opvallend bij de inventarisatie van de terreinkenmerken van binnenhavens is dat in bijna 70% van de binnenhavens geen vrije kavels beschikbaar zijn voor het ontwikkelen van nieuwe activiteiten. Om toch gebruik te kunnen maken van vervoer over water beschikken 75% van de geïnventariseerde binnenhavens over één of meerdere openbare laad/loskades. Bedrijven, die niet direct aan het water gelegen zijn, kunnen op deze wijze goederen overslaan en per as van en naar eigen vestiging transporteren. Ongeveer 25% van de binnenhavens heeft geen openbare laad/loskade.

Vragen over het gebruik en de 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 cijfers van de overgebleven 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.

Hoewel het gebruik van binnenhavens door bedrijven in de zand en grindsector gemiddeld 10% boven het aandeel van de overige sectoren ligt, is sprake van een spreiding van bedrijven over verschillende economische sectoren. Dit zijn traditionele sectoren, die gebruik maken van vervoer over water, zoals o.a. de veevoeder- en scheepsbouwsector.

Samenvattende kenmerken binnenhavens

- Verschillende rollen van gemeente bij het beheer van de haven;
- 30% van de geënquêteerde gemeenten voorziet in behoud van de bestaande havenfuncties;
- De overige gemeenten hebben intenties om de havenfuncties, waaronder recreatie en wonen, verder te ontwikkelen;
- De verwachte investeringsomvang ligt tussen 1 en 10 miljoen euro.

Figuur 4.34

De rol van de gemeente bij het beheer van de fysieke elementen van de haven verschilt. Ongeveer 40% van de geïnterviewde gemeenten is geen eigenaar en/of beheerder van de bedrijfsterreinen rondom de binnenhaven. Kadeforzieningen zijn in 60% van de gevallen in beheer en/of eigendom van de gemeente.

De visie van eenderde van de gemeenten is gericht op behoud van de huidige havenfuncties op de korte en lange termijn. Ruim 30% van de gemeenten heeft de intentie de overslag- en industrie functie verder te ontwikkelen. Tevens geeft ruim 30% van de gemeenten aan de recreatie- en woonfunctie verder te ontwikkelen. In bijna 30% van de gemeenten vindt de komende jaren geen investering plaats 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.

4.12 Vervolgfases onderzoek economisch belang

De resultaten van deze inventarisatie naar de functie en typologie van binnenhavens tezamen met de visie van gemeenten op de functie en (economische) kenmerken van de binnenhaven, vormen samen de basis voor verder onderzoek. In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) wordt onderzoek gedaan naar het economisch belang van Nederlandse binnenhavens. Het doel van NVB is het belang van binnenhavens meer onder de aandacht te brengen bij beleidsmakers. Bij deze studie zijn naast het Ministerie van V&W ook de ministeries van EZ, VROM en LNV betrokken evenals provincies, gemeenten, regionale organisaties etc die meer inzicht wensen in het economisch belang van binnenhavens.

Fase 1 en Fase 2 van de studie van NVB is met dit eindrapport 'Functiebepaling Nederlandse Binnenhavens' afgerond. De volgende fasen betreffen de casestudies waarbij, op pragmatische wijze op basis van informatie van gemeente en bedrijven die gebruik maken van de binnenhaven, de economische belangen in beeld worden gebracht. De visie op de ontwikkeling van de dertien binnenhavens uit de casestudies tezamen met de informatie uit de inventarisatiefase naar de functie van binnenhavens geven vervolgens input voor de beleidsanalyse van binnenhavens. De belangrijkste beleidsissues worden geprioriteerd en vertaald naar concrete acties die door de benoemde partijen moeten worden opgepakt en uitgevoerd. De beleidsacties moeten resulteren in meer aandacht voor de binnenhavens in Nederland en een sterkere positie van binnenhavens in het netwerk van knooppunten.

BIJLAGE 1 Vergelijking cijfers 1998 BVMS en CBS en vergelijking CBS 1998-2002

1998	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOT
Int la	753	7248	17646	29007	35899	3255	16768	3444	6974	10894	131888
Int lo	4462	3136	692	2991	1425	2821	23163	651	4505	8406	52253
Bin la	1272	11399	4951	13573	568	709	54537	1891	3352	5474	97724
Bin lo	1272	11399	4951	13573	568	709	54537	1891	3352	5474	97724
TOT	7759	33182	28240	59144	38460	7494	149005	7877	18183	30248	379589

	9482266	33177858	28239055	59144207	38458739	7494932	148605306	7875135	18181782	27852371	378511651
BVMS 1998	9482	33178	28239	59144	38459	7495	148605	7875	18182	27852	378512
BVMS/CBS	18,2%	-0,0%	-0,0%	0,0%	-0,0%	0,0%	-0,3%	-0,0%	-0,0%	-8,6%	-0,3%

2002	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOT
Int la	929	7780	22362	23663	31807	2474	13421	3476	9730	7772	123413
Int lo	4962	2424	1008	5131	1001	2255	20401	610	4918	10719	53430
Bin la	2733	8661	2173	17106	1543	877	52876	1551	5385	8865	101769
Bin lo	2733	8661	2173	17106	1543	877	52876	1551	5385	8865	101769
TOT	11357	27526	27716	63006	35894	6483	139574	7188	25418	36221	380381

groei 98/02	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOT
Int la	23%	7%	27%	-18%	-11%	-24%	-20%	1%	40%	-29%	-6%
Int lo	11%	-23%	46%	72%	-30%	-20%	-12%	-6%	9%	28%	2%
Bin la	115%	-24%	-56%	26%	172%	24%	-3%	-18%	61%	62%	4%
Bin lo	115%	-24%	-56%	26%	172%	24%	-3%	-18%	61%	62%	4%
TOT	46%	-17%	-2%	7%	-7%	-13%	-6%	-9%	40%	20%	0%

BIJLAGE 2 CONTAINEROVERSLAG (BRON: BVMS)

EISnaam	Geladen TEU's			Geloste TEU's			TOTAAL
	Beladen	Leeg	Totaal	Beladen	Leeg	Totaal	Bel. TEU
Born	22951	8552	31503	11748	14090	25839	34700
's-Hertogenbosch	22661	11953	34614	11636	19292	30929	34297
Meppel	17513	3892	21405	5244	13222	18467	22757
Nijmegen	13411	4852	18264	8670	4118	12788	22081
Utrecht AR kanaal	16531	10796	27327	5109	14340	19449	21640
Oss	5730	7535	13265	11995	2675	14671	17725
Groningen zuid	12683	1124	13807	1604	10774	12379	14287
Zaanstad noord	3147	1860	5007	2963	1713	4676	6110
Dordrecht	562	1792	2354	3787	1777	5564	4349
Harlingen	1291	580	1871	801	1240	2041.5	2093
Moerdijk	151	126	277	1483	594	2077	1634
's-Gravenhage	1436	72	1508	24	1368	1392	1460
Rozenburg	0	0	0	1419	1420	2839	1419
Stein	1040	0	1040	50	148	198	1090
Tilburg	119	7214	7333	569	5128	5697	688
Maasbracht	645	2843	3488	0	0	0	645
Vlissingen Sloehaven	561	944	1505	28	0	28	589

BIJLAGE 3 SELECTIE BINNENHAVENS O.B.V CRITERIA 1: Overslag > 1 mln ton en 2 NSTR goederensoorten > 50.000 ton

Gemeente	Inwoners	Provincie	NSTR 0	NSTR 1	NSTR 2	NSTR 3	NSTR 4	NSTR 5	NSTR 6	NSTR 7	NSTR 8	NSTR 9	Tonnage tot
Dordrecht	120021	Zuid-Holland	69735	81121	200084	276694	262963	151373	1704773	119155	351865	346489	3564252
Made	122163	Limburg	8971	49071	143183	90096	188864	148687	863407	137462	879673	170271	2679685
Velsen zuid	66977	Noord-Holland	100	48108	476454	55232	83900	558377	2518629	253811	52832	500413	4547856
Maastricht	122163	Limburg	11397	54467	46563	52963	67445	289916	2055490	52832	104469	57200	2792742
Utrecht AR kanaal	256420	Utrecht	119749	1669941	0	165543	56660	11012	2397061	114470	3477	782552	5320465
Delfzijl	28971	Groningen	141770	66031	45937	244724	26076	95552	1017870	10347	720575	27741	2396623
Nijmegen	153705	Gelderland	4224	278367	37441	193099	260924	12758	367153	500	117526	302097	1574089
Hertogenbosch, 's- Meppel	8457	Gelderland	289775	979902	2510	67030	56755	32734	1132455	4664	3821	495808	3065454
	30037	Drenthe	204711	574027	250	104642	6991	534	320810	53947	1307	304892	1572111
Vlaardingen	73675	Zuid-Holland	11736	890438	10924	30746	104917	70970	406945	21301	303472	42586	1894035
Terneuzen buiten	34498	Zeeland	19245	4407	294883	391435	875071	26843	375936	3045	1183858	2659	3177382
Roermond	45159	Limburg	58858	11442	14885	348188	127886	62098	2315064	18360	49244	18231	3024266
Zwolle	107373	Overijssel	92123	359884	1280	733901	2534	830	445996	105325	645	9183	1751701
Born	26298	Drenthe	271393	10600	623702	1000	64639	18741	162562	1550	2198	460093	1616478
Bergen op Zoom	65363	Noord-Brabant	688291	238249	0	75075	18275	1934	962546	17981	240674	3709	2230334
Oss	66887	Noord-Brabant	168307	563117	1800	709	2709	660	504945	78850	681	210591	1532369
Oosterhout	52749	Noord-Brabant	52474	127924	1350	27322	1755	141145	1718153	1056	0	41221	2112400
Zaanstad noord	136115	Noord-Holland	456097	1853711	0	16544	22001	0	1145738	0	29160	85705	3608956
Zwijndrecht	41409	Zuid-Holland	41440	400154	350	18388	9280	95565	1257966	62734	28278	16622	1930777
Rotterdam-Sp_Polder	595255	Zuid-Holland	89243	895803	33632	1793	7189	9021	343922	13552	400	192219	1586774
Geertruidenberg	20989	Noord-Brabant	3016	2252	2278399	244794	61787	26420	555845	0	12270	1723	3186506
Maasbracht	13700	Limburg	227374	168426	14003	21666	6800	3028	4069552	16310	50018	19849	4597026
Wageningen	33826	Gelderland	226552	358060	0	159788	2320	0	540810	0	1622	2352	1291504
Kampen	47941	Overijssel	51525	163213	447	192105	0	400	1689711	7609	2200	6622	2113832
Meerlo-Wanssum	7670	Limburg	340178	229763	4405	2243	2357	847	1106831	51653	3977	870	1743124
Lochem	19179	Gelderland	261834	725963	250	16080	2310	504	96643	64307	0	2279	1170170
Rozenburg	13225	Zuid-Holland	0	1299	4872	9253	3539	2064	1048068	64228	107263	78960	1319546
Helder, Den	19502	Limburg	0	0	0	393373	0	0	694667	0	69303	98614	1255957
Stein	26432	Limburg	6790	4095	32740	43410	2984	500	420788	1231363	638078	35289	2416037
Hengelo	8457	Gelderland	9013	152582	0	207587	38743	930	2419804	34286	9129	11354	2883428
Genneep	16822	Limburg	128345	118022	4764	30963	0	0	1218892	0	0	533	1501519
Veghel	36386	Noord-Brabant	147406	503543	0	0	1549	3731	666725	750	800	5522	1330026
Nijkerk	36721	Gelderland	101363	215156	0	752	2800	856	836179	11290	2339	0	1170735
Binnenmaas	19232	Zuid-Holland	886129	186254	1711	0	0	0	53231	3800	0	608	1131733
Beuningen	25439	Gelderland	0	4850	1253604	555	51240	2600	65649	8400	1245	8640	1396783
Harlingen	15444	Fryslân	664	31160	0	116951	4482	320	1277253	25689	1281	38441	1496241
Vlissingen stad	44776	Zeeland	1282	16468	38366	1376598	16702	0	272394	0	47572	49318	1818700
Alphen aan den Rijn	70162	Zuid-Holland	0	46543	0	121606	31305	0	987094	0	820	2586	1189954
Cuijk	24235	Noord-Brabant	14537	31420	0	76965	1500	1550	5029159	22953	4810	2510	5185404
Arnhem	139329	Gelderland	413	6093	1503	850549	30617	8929	506318	0	1267	11221	1416910
Breda	162308	Noord-Brabant	18864	5776	0	0	0	3940	980914	16227	121253	60	1417034
Delft	96180	Zuid-Holland	0	49672	7017	20	200	0	985278	620	0	30	1042837
Reimerswaal	20726	Zeeland	9410	1053	5614	19644	5523	500	1542262	1422	2988	951	1589367
Gouda Gouwe	71782	Zuid-Holland	2299	1149	0	316	10029	666	1050005	0	7248	412	1072124
Tiel AR-kanaal-zijde	39608	Gelderland	708	1500	0	13997	0	1512	1165074	0	10986	1152	1194929
Bergen	13444	Limburg	600	1400	1600	0	6200	0	2288633	0	0	1321	2299754
Lith	6722	Noord-Brabant	0	480	0	0	0	7780	1663919	550	1239	1961	1675929
Maassluis	32981	Zuid-Holland	324	0	0	1791	2054	0	2574605	0	0	1051	2579825
Heel	8295	Limburg	0	0	3900	56	17468	0	1734838	0	1150	150	1757562
Muiden	6770	Noord-Holland	0	2270	0	3671	0	0	1727664	0	0	565	1734170
Rheden	44386	Gelderland	524	0	0	0	0	0	1615299	0	800	2577	1619200
Wieringen	8359	Noord-Holland	500	0	0	2362	0	0	1073657	0	0	542	1077061
West Maas en Waal	18181	Gelderland	0	0	0	5369	0	0	2267843	0	0	2256	2275468
Angerlo	4891	Gelderland	0	0	0	0	0	0	1807130	0	800	264	1808194
Echteld	19237	Limburg	0	1922	0	0	0	0	1189364	0	0	0	1191286

BIJLAGE 4 SELECTIE BINNENHAVENS O.B.V CRITERIA 2: 2 NSTR goederensoorten > 20.000 ton en NSTR 6 > 50.000 ton

Gemeente	Inwoners	Provincie	NSTR 0	NSTR 1	NSTR 2	NSTR 3	NSTR 4	NSTR 5	NSTR 6	NSTR 7	NSTR 8	NSTR 9	Tonnage tot	
Doetinchem	47742	Gelderland	62689	208963	0	0	0	600	55421	101047	0	0	30	428750
Groningen n	174250	Groningen	11118	93790	7827	254567	65416	500	478009	0	5576	0	0	916803
Deventer	85008	Overijssel	79900	478838	0	0	24383	0	329882	38254	0	1230	952487	
Klundert	22146	Gelderland	2425	3112	5200	3820	12700	148969	123174	27036	209666	12229	548331	
Almelo	70416	Overijssel	31074	189877	0	0	225	207771	437310	0	0	9885	876142	
Veendam	28328	Groningen	7178	1500	0	626	64437	19692	157295	47937	129200	1028	428893	
Helmond	80932	Noord-Brabant	84678	200208	43800	0	1300	720	129953	2720	0	6105	469484	
Schiedam	76102	Zuid-Holland	60490	28036	5105	62272	785	6622	350376	6490	5984	3463	529623	
Enschede	150449	Overijssel	8090	94212	0	55251	20265	0	162119	3043	0	575	343555	
Sneek	32137	Fryslân	5749	167243	0	67555	3719	0	342512	0	70	1773	588621	
Woudrichem	14264	Noord-Brabant	61812	288289	0	0	0	0	148905	19942	0	750	519698	
Zwartsluis	22097	Overijssel	0	64060	0	0	67014	0	137247	0	1256	3220	272797	
Smallingerland	53010	Fryslân	9374	240203	0	0	1427	5862	514818	72167	0	9682	853533	
Venlo	90500	Limburg	21475	58177	4320	1050	25442	33760	139086	0	750	14365	298425	
Waalwijk	45278	Noord-Brabant	23875	97080	0	0	0	28846	565840	38756	0	9530	763927	
Sas van Gent	8594	Zeeland	124727	7496	0	4194	0	1232	35419	239043	44140	1456	457707	
Groningen z	174250	Groningen	35605	0	0	0	0	0	515166	22200	172	196541	769684	
Leeuwarden	89453	Fryslân	76692	9672	0	12735	48472	5477	534961	28496	0	3691	720196	
Tilburg	195819	Noord-Brabant	15720	32892	0	72656	7373	5145	485964	0	0	39572	659322	
Amersfoort	128035	Utrecht	43159	96123	0	349	33002	0	469035	2455	0	4720	648843	
Kapelle	11442	Zeeland	73155	27956	0	23293	6272	0	182533	19685	1035	0	333929	
Texel	13535	Noord-Holland	37867	0	0	39363	0	0	206525	4463	4224	98394	390836	
Stad Delden	73853	Zuid-Holland	77793	199871	0	0	427	0	430	0	0	0	278521	
Ravenstein	8519	Noord-Brabant	52417	106504	0	0	0	0	46107	0	0	1100	206128	
Alblasserdam	18410	Zuid-Holland	0	0	2183	0	34861	101336	179328	0	0	13531	331239	
Hasselt	15444	Fryslân	31934	62767	0	850	12240	1780	474858	17790	0	280	602499	
Hontenisse	7971	Zeeland	2050	1549	1018	170	105498	0	538793	945	0	0	650023	
Lingewaal/Gorinchem Merw,kan,	10692	Gelderland	6182	107782	485	0	0	245	447114	0	1000	800	563608	
Haarlemmermeer/Aalsmeer	113553	Noord-Holland	1920	17331	0	824432	0	0	116298	0	8069	80	968130	
Genemuiden	20934	Gelderland	2425	241030	0	0	0	0	380791	8857	0	222	633325	
Harderwijk nieuwe haven	40186	Gelderland	2500	143924	0	9957	0	0	343164	0	0	142	499687	
Boarnsterhim	18588	Fryslân	4839	165025	0	0	864	0	54736	0	0	771	226235	
Rijnwaarden	11063	Gelderland	0	15176	0	117829	0	0	289404	0	0	1700	424109	
Gravenhage, 's-	12635	Noord-Brabant	0	0	0	0	0	0	726040	0	1300	138425	865765	
Ameland	3545	Fryslân	0	0	0	0	0	320	194495	0	0	372766	567581	
Weert	48151	Limburg	207372	14552	0	0	0	0	211110	0	0	20	433054	
Bergambacht	9269	Zuid-Holland	9574	61323	0	0	17797	10281	253957	3093	750	0	356775	
Liesveld	9577	Zuid-Holland	0	0	0	72775	2215	0	430353	1430	0	250	507023	
Zaltbommel	25660	Gelderland	0	0	0	57220	0	0	88374	0	0	171	145765	
Gouda Holl IJssel	71782	Zuid-Holland	0	93714	0	0	0	0	342261	0	0	0	435975	
Goor	22389	Noord-Brabant	1700	3900	0	0	0	0	118430	51066	5656	551	181303	

BIJLAGE 5 SELECTIE BINNENHAVENS O.B.V CRITERIA 3: STEDELIJKE KERNEN

<i>Binnenhaven</i>	<i>Toelichting selectie</i>
Emmen	Stedelijk gebied en ligging op corridor Oost-Europa
Assen	Onderdeel stedelijk netwerk
Coevorden	Ambities voor ontwikkeling draaischijffunctie en ligging op corridor
Almere	Stedelijk gebied en betrekken Flevoland bij de inventarisatie
Lelystad	Stedelijk gebied en terminalontwikkeling
Hengelo	Onderdeel stedelijk netwerk
Eindhoven	Onderdeel stedelijk netwerk en VINEX-locatie
Haarlem	Stedelijk gebied en onderdeel Randstad
Leiden	Stedelijk gebied en onderdeel Randstad