



Adresgegevens

Nederlandse Vereniging van
Binnenhavens (NVB)

Vasteland 12 E 3011 BL,
Rotterdam - Postbus 23133
3001 KC, Rotterdam

Telefoon: 010-798 98 40
Fax: 010-412 90 91
Email: nvb@binnenvaart.nl

Contactpersonen:

Jelle van der Enden,
Erasmus Universiteit
j.van.der.enden@binnenvaart.nl

Lijdia Pater . de Groot, NVB
L.pater@binnenvaart.nl

Dr. Bart Kuipers
Erasmus Universiteit
bkuipers@ese.eur.nl

In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) is afstudeeronderzoek verricht naar het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens. In deze samenvatting van het Engelstalige rapport Blue Ports (2012) worden de hoofdlijnen van het onderzoek behandeld. Doelstelling is om het economisch belang voor de Nederlandse binnenhavens te bepalen voor 2011 en een vergelijking te maken met het economisch belang in 2003. Vastgesteld kan worden of veranderingen en ontwikkelingen zoals quick win subsidieregelingen en containerisatie in vervoersstromen effect hebben gehad op de ontwikkeling van binnenhavens. Aan de hand naar onderzoek van 16 case studies en economische kengetallen met betrekking tot de Nederlandse binnenhavens zijn de volgende resultaten vastgesteld:

- < 66.700 werkzame personen
- < 8.2 miljard Euro direct toegevoegde waarde
- < 13.2 miljard Euro direct en indirect toegevoegde waarde
- < Toename totale toegevoegde waarde
- < Toename directe werkgelegenheid
- < Chemische sector zorgt voor de grootste groei in toegevoegde waarde
- < Afname belang bouw sector
- < Groei groothandel mede door containerisatie
- < Toename overslag bulk goederen
- < Groei binnenhavens loopt achter vergeleken met zeehavens

Inhoud

Aanleiding.....	3
Stappen tot analyse Economisch Belang	6
Resultaten Case Studies.....	7
Overall Resultaat	9
Overslag Binnenvaart.....	10
Conclusies Onderzoek.....	11
Case Studies	12
Drechtsteden.....	13
Hengelo / Regio Twente.....	14
Wageningen.....	15
Drachten	16
Sas van Gent	17
Zaanstad.....	18
Delfzijl	19
Stein	20
Cuijk.....	21
Nijmegen.....	22
Born	23
Alphen aan den Rijn.....	24
Veghel	25
Venlo	26
Bergen op Zoom	27
Utrecht	28



Economisch belang Nederlandse binnenhavens 2003

- < 66.400 werkzame personen
- < 5.7 miljard Euro direct toegevoegde waarde
- < 8.9 miljard Euro direct en indirect toegevoegde waarde
- < Zeehavens: 58.000 werkzame personen en 7 miljard Euro direct toegevoegde waarde (Louter, 2003)

Quick wins

- < Subsidierегeling voor binnenhavens
- < Drie tranches quick wins (2008, 2009, 2012)
- < Verbetering bereikbaarheid en kwaliteit binnenhavens
- < Investerings in binnenhavens (70 projecten)
- < 100 miljoen Euro Rijk
- < 100 miljoen Euro gemeenten en provincies

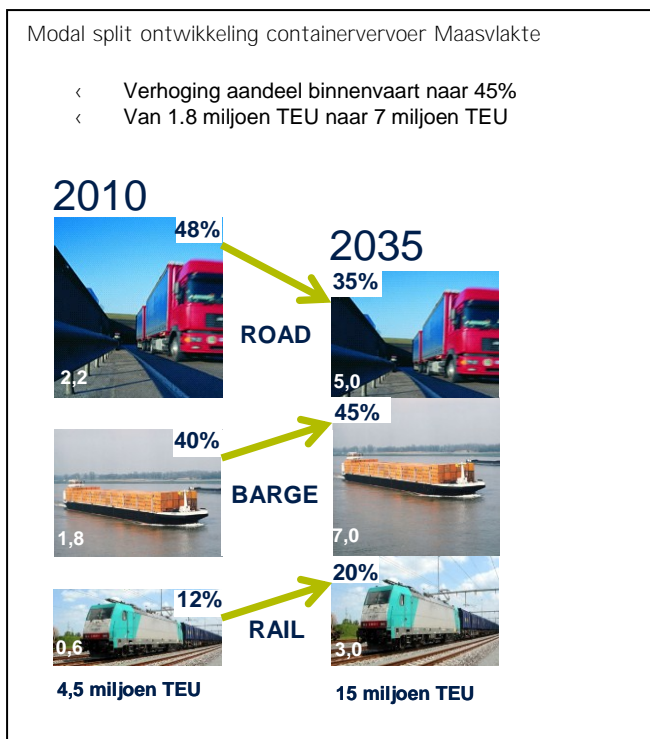
Aanleiding

Dat Nederland een logistieke hotspot is, is niemand vreemd. Door grote mainports zoals de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol worden jaarlijks vele miljoenen tonnen aan goederen en mensen vervoerd. De snelwegen, waterwegen, spoorwegen en luchtruim zorgen voor de noodzakelijke aan- en afvoer voor de mainports. Verschillende vormen van infrastructuur maakt multimodaal gebruik van transportmiddelen mogelijk voor het vervoer van goederen in de logistieke keten. Om samenwerking tussen de verschillende infrastructuren te verbeteren zijn prestatie indicatoren noodzakelijk om analyses te maken. De meest gebruikte indicatoren zijn doorvoergegevens met betrekking tot tonnage overslag, containers (TEU), passagiers, voertuigen, schepen, en treinen. Daarnaast is het gebruikelijk om van knooppunten zoals mainports, havens, en luchthavens het economisch belang te bepalen, om de impact weer te geven die het heeft voor een regio of land. Door een inventarisatie te maken van alle knooppunten van een bepaalde infrastructuur kan het nationale belang uitgedrukt worden. Een voorbeeld hiervan is de havenmonitor die jaarlijks het gezamenlijke economisch belang van de Nederlandse zeehavens bepaalt.

In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) is het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens één keer bepaald in de studie Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie (TNO,2004). In 2003 was het economisch belang van binnenhavens in Nederland (66.400 werkzame personen, 6 miljard Euro) van een soortgelijke omvang als dat van de zeehavens (58.000 werknemers, 7 miljard Euro) (Louter, 2003). De NVB heeft opnieuw gevraagd om onderzoek te verrichten naar het economisch belang van de Nederlandse Binnenhavens voor 2011.

Sinds 2004 hebben er een aantal veranderingen plaatsgevonden met betrekking tot de ontwikkeling van de Nederlandse binnenhavens. Een belangrijke daarvan zijn de quick win subsidie regelingen van het Rijk sinds 2008.

Met het programma quick wins binnenhavens wordt in totaal een bedrag van 100 miljoen Euro geïnvesteerd voor verbetering van de binnenhavens: voor alle projecten geldt dat door de regio (gemeenten en provincies) ook 100 miljoen Euro wordt geïnvesteerd in de binnenhavens. Het Rijk draagt bij aan kwaliteitsverbetering en betere bereikbaarheid van binnenhavens.



Bron: HBR

Het doel van de regeling is om goederenvervoer over water verder te stimuleren. Via 70 projecten investeren Rijk, provincie en gemeenten in het opwaarderen en verlengen van kades en terminals, het uitbaggeren van de havens en vaarwegen, de herinrichting van haventerreinen en betere ontsluiting van de haventerreinen.

Een andere ontwikkeling die effect heeft gehad op binnenhavens is de groei in container-overslag en het daarbij horende beleid van het Havenbedrijf Rotterdam.

De verwachting is dat de groei van de goederenoverslag in de Rotterdamse haven verder zal toenemen van 430 miljoen ton in 2010 naar 650-750 miljoen ton in 2030 (Havenvisie 2030). Vooral het container vervoer neemt toe van 11 miljoen TEU in 2010 naar 30 miljoen TEU in 2030. Voor het faciliteren van deze groei zijn weg, spoor en vooral binnenvaart nodig om de efficiency van het vervoer tussen de Rotterdamse zeehaven en het achterland te verbeteren. Het landzijdige containervervoer via weg, spoor en binnenvaart zal toenemen van 7 miljoen TEU in 2010 tot 18 miljoen TEU in 2035. Het veranderen van de modal split (relatief meer vervoer over water en spoor, en relatief minder vervoer over de weg) is noodzakelijk om de groeiende containerstromen te kunnen blijven verwerken. Het streven is dat maximaal 35% van de containers van en naar de Maasvlakte Rotterdam over de weg wordt vervoerd in 2035. Nu is dat ongeveer 48%. Het streven is het aandeel van de binnenvaart van en naar de maasvlakte te verhogen van 40% in 2010 tot 45% in 2035 en het aandeel spoor te verhogen van 12% in 2010 naar 20% in 2035. Dit betekent dat het containervervoer per binnenvaart van en naar de inland terminals (binnenhavens) in het (Europese) achterland meer dan verdubbeld. Bovenstaande ontwikkelingen zoals de quick win projecten en modal split doelstellingen zijn mede aanleiding voor verder onderzoek naar economisch effecten van de Nederlandse binnenhavens.

Doelstelling en methodiek

- < Economisch belang vaststellen Nederlandse binnenhavens 2011
- < Vergelijking maken met 2003
- < Top-down onderzoek, kengetallen
- < Bottom-up onderzoek, case studies

Bronnen

- < 16 case studies : directe haven gebonden werkgelegenheid
- < CBS Nationale rekeningen, sector specifieke toegevoegde waarde
- < TNO, Indirect achterwaartse toegevoegde waarde multipliers
- < Havenmonitor, effecten zeehavens op binnenhavens
- < CBS, overslag binnenvaart totaal, per goed, en containers

Doelstelling

Doelstelling is het economisch belang van de Nederlandse Binnenhavens te bepalen door het gebruiken van zo recent mogelijke data. Tevens kan een vergelijking gemaakt worden met de resultaten uit het Blue Ports rapport (TNO, 2004). Hierdoor kunnen trends en belangrijke veranderingen waargenomen worden die binnenhavens hebben meegemaakt in de periode 2003-2011.

Door dit inzicht kunnen binnenhavens opnieuw op een volwaardige wijze worden meegenomen met toekomstige economische besluitvormingen over infrastructurele projecten. Een economisch onderzoek naar de Nederlandse binnenhavens zal resultaten geven die niet alleen van belang zijn voor de binnenhavens zelf maar ook nuttig zijn voor beleidsmakers, ontwikkelaars en onderzoekers.

Methode

De gehanteerde methode is een combinatie van een top-down en een bottom-up onderzoek. Door middel van top-down onderzoek worden kengetallen als sector specifieke toegevoegde waarde onderzocht en geanalyseerd. Binnenhaven gerelateerde effecten in zeehavens worden ook doormiddel van kengetallen geanalyseerd. Bottom-up onderzoek door het analyseren van individuele havens (case studies) zal een beeld geven van de directe haven gebonden werkgelegenheid. Er zijn 16 casestudies verricht waaronder 14 die ook in het Blue Ports rapport (TNO, 2004) zijn meegenomen. Door beide studies te combineren is het mogelijk op indicatieve wijze de toegevoegde waarde van de Nederlandse binnenhavens in zijn geheel te bepalen. Een uitgebreide beschrijving van de methodiek staat in het volledige Blue Ports (2012) rapport.

Stappen tot analyse Economisch Belang

Stap 1: Indeling van werkgelegenheidscijfers in bedrijfsklassen volgens CBS classificatie voor de binnenhaven gebonden bedrijven van de zestien casestudies bepalen. De bedrijven moeten niet alleen in de binnenhaven zijn gevestigd, ze moeten ook actief van de binnenvaart gebruik maken in de aan- en/of afvoerlogistiek.

Stap 2: Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon, per arbeidsjaar en bedrijfsklasse bepalen.

Stap 3: Vermenigvuldiging van de werkgelegenheid met de toegevoegde waarde per werknemer per bedrijfsklasse levert vervolgens de directe toegevoegde waarde per bedrijfsklasse per binnenhaven op.

Stap 4: De toegevoegde waarde per sector per binnenhaven wordt vermenigvuldigd door gebruik te maken van een toegevoegde waarde multiplier (TNO). Deze multiplier geeft de omvang van de indirecte achterwaartse toegevoegde waarde weer. Opgeteld met de directe toegevoegde waarde wordt de totale toegevoegde waarde verkregen.

Stap 5: De resultaten van het economische belang van de casestudies worden vergeleken met de overige binnenhavens in de verschillende categorieën: multifunctionele haven, industriehaven, zand- en grindhaven, agrohaven en containerhaven. Op basis van de totalen in de verschillende categorieën binnenhavens kan een inschatting worden gemaakt van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Stap 6: Optellen van de binnenhaven gerelateerde effecten van de zeehavens en de overige kleine binnenhavens in Nederland. Samenvoegend met stap 5 ontstaat daarmee het totaalbeeld voor de Nederlandse binnenhavens. Tevens kunnen de relatieve economische effecten vastgesteld worden met kengetallen van het CBS en vergeleken worden met 2003.

Stap 7: De laatste stap is een analyse naar de door binnenvaart overgeslagen goederen. Deze zullen in verband worden gebracht met de economische ontwikkelingen als haven gebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Resultaten Case Studies - Totaal van 14 case studies met resultaten zowel voor 2003 als 2011

	Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon, nationaal 2003 (CBS) (duizend Euro)	Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon, nationaal 2011 (CBS) (duizend Euro)	Verschil	Directe werkgelegenheid 2003	Directe werkgelegenheid 2011	Verschil	Direct toegevoegde waarde 2003 (miljoen Euro)	Direct toegevoegde waarde 2011 (miljoen Euro)	Verschil	Totaal toegevoegde waarde 2003 (miljoen Euro)	Totaal toegevoegde waarde 2011 (miljoen Euro)	Verschil
Landbouw	37,2	38,5	1,3	55	50	-5	3	2	-1	4	3	-1
Voedingsmiddelen	58,9	105,1	46,2	3733	4012	279	328	421	93	562	695	134
Papier/karton/hout	52,7	65,2	12,5	640	482	-158	42	31	-11	57	44	-13
Aardolie industrie	324,9	461,0	136,1	24	303	279	10	140	130	12	189	176
Chemische industrie	144,0	244,6	100,5	3691	3878	187	570	948	379	861	1555	695
Basismetaal industrie	66,0	79,0	13,0	988	920	-68	61	73	12	82	100	19
Metaalproductie industrie	42,0	60,0	18,0	423	413	-10	19	25	6	29	39	10
Transportmiddelen industrie	49,3	78,1	28,8	370	525	155	17	41	24	23	60	37
Overige industrie	38,4	43,1	4,7	1002	904	-98	59	39	-20	79	52	-28
Energie en water	218,8	241,5	22,8	190	328	138	34	61	27	64	114	50
Bouw	48,6	60,4	11,8	3963	2910	-1053	187	176	-11	340	313	-28
Groothandel	60,2	88,0	27,8	514	1343	829	34	118	84	46	169	123
Vervoer over land	45,5	55,6	10,1	385	264	-121	19	15	-4	26	20	-6
Vervoer over water	80,1	51,4	-28,8	184	550	366	9	28	20	14	43	29
Dienstverlenend vervoer	64,9	72,4	7,5	792	809	17	52	59	6	74	83	9
Recreatie	40,8	32,3	-8,5	55	50	-5	3	2	-1	5	3	-2
Totaal				17009	17741	732	1447	2178	732	2278	3482	1204

Gemiddelde toegevoegde waarde per sector (nationaal), directe werkgelegenheid, directe en totale toegevoegde waarde (CBS, TNO, case studies)

Werkgelegenheid

- < Banen toegenomen met 732 tot 17.741 werkzame personen
- < Traditionele binnenvaart sectoren leveren nog steeds de meeste banen (voedingsmiddelen, chemie en bouw)
- < Groothandel, vervoer over water en aardolie sterkste groeiers
- < Sterke afname bouw sector

Toegevoegde Waarde

- < Chemische industrie levert hoogste TW en zorgt voor de grootste toename
- < Aardolie industrie, vervoer over water en groothandel groeien snelst
- < Sterke groei gem. nationaal toegevoegde waarde per werkzame persoon in de sectoren voedingsmiddelen, aardolie, en chemische industrie

	Direct toegevoegde waarde 2003, prijspeil 2011 (miljoen Euro)	Direct toegevoegde waarde 2011 (miljoen Euro)	Vershill		Totaal toegevoegde waarde 2003 prijspeil 2011 (miljoen Euro)	Totaal toegevoegde waarde 2011 (miljoen Euro)	Vershill
Landbouw	3	2	-1		5	3	-2
Voedingsmiddelen	435	421	-13		744	695	-49
Papier/karton/hout	56	31	-25		76	44	-32
Aardolie industrie	13	140	127		16	189	172
Chemische industrie	755	948	193		1140	1555	415
Basismetalaal industrie	81	73	-8		108	100	-8
Metaalproductie industrie	25	25	-1		38	39	1
Transportmiddelen industrie	23	41	18		30	60	30
Overige industrie	78	39	-40		105	52	-53
Energie en water	45	61	16		84	114	29
Bouw	248	176	-72		451	313	-138
Groothandel	45	118	73		61	169	108
Vervoer over land	25	15	-11		35	20	-15
Vervoer over water	12	28	17		19	43	25
Dienstverlenend vervoer	69	59	-11		99	83	-15
Recreatie	4	2	-2		6	3	-4
Totaal	1917	2178	261		3019	3482	463

Directe en totale toegevoegde waarde case studies, gecorrigeerd prijspeil 2003 (CBS)

Wanneer de prijzen van 2003 worden gecorrigeerd naar de prijzen van 2011 is een vergelijking op gelijke prijspeil mogelijk. Opgemaakt kan worden welke sectoren in reële waarden gegroeid of gekrompen zijn. Zonder de groei van de aardolie en chemische industrie zou de toegevoegde waarde van de 14 case studies gekrompen zijn. In zowel de tabel met en zonder prijscorrectie is het economisch belang van de bouwsector in binnenhavens afgenomen. Door zowel de toename van banen in de sectoren aardolie en chemie maar vooral door de toename van de gemiddelde nationale toegevoegde waarde per werkzame persoon in deze sectoren is de toegevoegde waarde toegenomen.

Overall Resultaat

Type binnenhaven	Aantal	Gemiddelde werkgelegenheid (duizend)	Totale werkgelegenheid (duizend)	Toegevoegde waarde per werknemer (duizend Euro)	Bron toegevoegde waarde per werknemer en multiplier	Directe toegevoegde waarde per type binnenhaven totaal (miljoen Euro)	Toegevoegde waarde Multiplier	Totaal toegevoegde waarde (miljoen Euro)
Binnenhaven mainport	1	5,3	5,3	110,6	Drechtsteden	584	1,56	913
Grote multifunctionele binnenhaven	3	2,0	6,0	112,5	Nijmegen	675	1,66	1119
Multifunctionele industriehaven	5	1,0	5,0	165,7	Delfzijl	828	1,57	1298
Multifunctionele agrohaven	11	1,5	16,5	104,5	Zaanstad	1724	1,62	2791
Multifunctionele containerhaven	2	0,3	0,5	74,0	Born	37	1,42	52
Industriehaven	13	0,5	6,5	221,2	Stein	1438	1,63	2345
Agrohaven	12	0,25	3,0	141,4	Sas van Gent	424	1,65	698
Containerhaven	1	0,025	0,025	72,4	Alphen aan den Rijn	2	1,42	3
Multifunctionele zand- en grindhaven	4	0,8	3,2	60,3	Drachten	194	1,66	322
Grote zand- en grindhaven	41	0,1	4,1	107,9	Cuijk	443	1,67	741
Totaal	93		50,1			6349	1,62	10282
Overige binnenhavens	±300		3			210	1,64	344
Zeehavens	5		13,6		Havenmonitor 2010	1680	1,53	2568
Totaal	±400		66,7			8238	1,60	13194

Jaar	Directe toegevoegde waarde binnenhavens (miljoen Euro)	Totale toegevoegde waarde binnenhavens (miljoen Euro)	Bruto binnenlands product Nederland (miljoen Euro)	Direct toegevoegde waarde binnenhavens in % van bbp	Totaal toegevoegde waarde binnenhavens in % van bbp	Direct binnenhaven gebonden werkgelegenheid (duizend)	Totaal werkzame personen nationaal (duizend)	Direct binnenhaven gebonden werkgelegenheid in % totaal Nationaal
2003	5738	8891	454276	1,26%	1,96%	66,4	7141	0,93%
2011	8238	13194	601973	1,37%	2,19%	66,7	8698	0,77%

Economisch belang Nederlandse binnenhavens 2011

- < 66.700 werkzame personen
- < 8.2 miljard Euro direct toegevoegde waarde
- < 13.2 miljard Euro direct en indirect toegevoegde waarde
- < Toename toegevoegde waarde (gerelateerd aan het bruto binnenlands product)
- < Afname werkgelegenheid (gerelateerd aan totaal werkzame personen nationaal)

Groei binnenhavens 2002-2011

- < Groei totale toegevoegde waarde binnenhavens van 8.9 miljard Euro in 2003 naar 13.2 miljard Euro in 2011 (+48%)
- < Groei directe werkgelegenheid van 66.400 naar 66.700 werkzame personen (+0.5 %)
- < Overslag 304.479 (duizend ton) in 2003 naar 344.095 (duizend ton) in 2011 (+13%)



Groei zeehavens (havenmonitor 2002, 2010 en CBS)

- < Groei totale toegevoegde waarde zeehavens van 22.5 miljard Euro in 2002 naar 35.1 miljard Euro in 2010 (+56%)
- < Groei totale werkgelegenheid van 264.700 naar 267.931 werkzame personen (+1.2 %)
- < Overslag 432.103 (duizend ton) in 2002 naar 568.032 (duizend ton) in 2010 (+31%)

Overslag Binnenvaart

Bron: CBS

Bron: CBS

Containeroverslag (TEU)	2002	2006	2011
's-Hertogenbosch	66.000	105.000	120.000
Oosterhout	0	95.000	160.000
Born	57.000	80.000	125.000
Nijmegen	31.000	80.000	85.000
Zaanstad	0	70.000	45.000
Venray (Wanssum)	0	65.000	95.000
Utrecht	47.000	65.000	70.000
Hengelo	0	50.000	90.000
Meppel	21.500	45.000	37.000
Totaal		655.000	827.000

Container overslag zes locaties (Bron: TNO, Ecorys, BCTN)

- < Groei overslag door binnenvaart 2003-2011 van 300 miljoen naar 350 miljoen ton (+13%)
- < Dip in overslag 2009 voor zowel bulk als containers
- < Herstel overslag in 2010 en 2011
- < Sterke toename overslag chemische producten
- < Sterke toename overslag in metalen halffabricaten, overige goederen en fabricaten (groot deel containervaart)
- < Toename overslag landbouwproducten
- < Toename overslag aardolieproducten
- < Afname overslag ertsen en metaalresiduen
- < Stabiele overslag hoeveelheden voedingsproducten, vaste brandstoffen, bouwmaterialen, en meststoffen

Goederensoort (duizend ton)	NSTR	2003	2011	2003-2011	2003-2011
Landbouwproducten	0	9527	11062	1535	16%
Voedingsproducten	1	17737	18086	349	2%
Vaste brandstoffen	2	26570	25436	-1134	-4%
Aardolieproducten	3	50953	58533	7580	15%
Ertsen en metaalresiduen	4	36807	33295	-3512	-10%
Metalen halffabricaten	5	9525	12066	2541	27%
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	6	85115	84637	-478	-1%
Meststoffen	7	6523	7027	504	8%
Chemische producten	8	24328	35984	11656	48%
Overige goederen en fabricaten	9	37394	57969	20575	55%
Totaal		304479	344095	39616	13%

Bron: CBS

Conclusies onderzoek

Het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens is in dit rapport vastgesteld voor 2011 door een soortgelijke werkwijze toegepast te hebben als het Blue Ports rapport (TNO, 2004). Hierdoor is een beeld ontstaan van de economische situatie van de Nederlandse binnenhavens in 2011. Tevens is een vergelijking gemaakt met de situatie van de binnenhavens in 2003. Resultaat:

- ◁ **Directe werkgelegenheid: 66.700 werkzame personen**
- ◁ **Direct toegevoegde waarde: 8.2 miljard Euro**
- ◁ **Directe en indirecte toegevoegde waarde: 13.2 miljard Euro**

De chemische industrie zorgt voor de grootste bijdrage in de groei van het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens. Zonder de toename van de chemische en aardolie industrie in de binnenhavens zou er zelfs een krimp zijn in het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens. De toename in toegevoegde waarde voor de gehele Nederlandse chemische industrie speelt hierbij een grote rol. Daarnaast bevestigen de groei in haven gebonden werkgelegenheid en overslag het toenemende belang van de chemische industrie in binnenhavens. Het economisch belang van de bouwsector die gebruikt maakt van binnenhavens is in de afgelopen jaren afgenomen. In de bouwsector resulteert een groot aantal banen verlies in een afname van de toegevoegde waarde. De overslag van bouwmaterialen is ook afgenomen sinds 2003.

Verder is er een duidelijke toename van het vervoeren van halffabricaten en overige producten, machines en voertuigen via de binnenhavens. Een toename van de toegevoegde waarde in de haven gebonden groothandel is dan ook waarneembaar. Een groot deel van deze goederen worden per container vervoerd. Met betrekking tot binnenlandse containerterminals zijn de plaatselijke economische effecten gering vanwege de beperkte directe werkgelegenheid. Indirecte belangen zijn echter veel groter. Containerterminals zijn onmisbare schakels in export- en importstromen in nationale en internationale logistieke ketens. Gezien de prognose groei in containerdoorvoer in de Rotterdamse haven zal het belang van containeroverslag in de Nederlandse binnenhavens verder toenemen. In vergelijking met de Nederlandse zeehavens lopen de groei in werkgelegenheid, toegevoegde waarde en overslag iets achter voor de periode 2002-2011

Case Studies

- < Drechtsteden
- < Hengelo (Regio Twente)
- < Wageningen
- < Drachten
- < Sas van Gent
- < Zaanstad
- < Delfzijl
- < Stein
- < Cuijk
- < Nijmegen
- < Born
- < Alphen aan den Rijn
- < Veghel
- < Venlo
- < Bergen op Zoom
- < Utrecht

In totaal zijn 16 case studies van binnenhavens verricht. Van 14 case studies in het overzicht zijn onderzoeken verricht in 2004 en 2012 en maken deel uit van de totaal berekeningen zowel voor 2003 als 2011 om consistentie in de methodiek te behouden. De twee nieuwe case studies (Bergen op Zoom en Utrecht) worden apart behandeld. Het onderstaande overzicht geeft de top 20 binnenhavens weer in overslag volume (1998, 2007, 2008, 2009). Veel case studies zijn hier in terug te vinden.

Overzicht 16 case studies binnenhavens Blue Ports

2009	miljoen ton	2008	miljoen ton	2007	miljoen ton	1998	miljoen ton
1. Utrecht	5,6	1. Cuijk	8,4	1. Cuijk	8,9	1. Utrecht	5,3
2. Cuijk	5,2	2. Utrecht	5,2	2. Utrecht	4,6	2. Cuijk	5,2
3. Hengelo	3,4	3. Hengelo	3,8	3. Delfzijl	4,0	3. Maasbracht	4,6
4. Oss	3,2	4. Oss	3,6	4. Hertogenbosch, 's	4,0	4. Zaanstad	3,6
5. Gennep	3,1	5. Lelystad	3,5	5. Dordrecht	3,5	5. Dordrecht	3,6
6. Delfzijl	3,0	6. Dordrecht	3,5	6. Hengelo	2,5	6. Geertruidenberg	3,2
7. Maastricht	2,9	7. Delfzijl	3,4	7. Groningen	3,4	7. Hertogenbosch, 's	3,1
8. Stein	2,8	8. Gennep	3,4	8. Oss	3,3	8. Roermond	3,1
9. Hertogenbosch, 's	2,8	9. Hertogenbosch, 's	3,1	9. Gennep	3,3	9. Hengelo	2,9
10. Geertruidenberg	2,6	10. Stein	3,1	10. Nijmegen	3,0	10. Maastricht	2,8
11. Dordrecht	2,6	11. Nijmegen	2,9	11. Maastricht	2,9	11. Stein	2,4
12. Zaanstad	2,4	12. Zaanstad	2,7	12. Zaanstad	2,8	12. Delfzijl	2,4
13. Zwolle	2,4	13. Maastricht	2,6	13. Stein	2,8	13. Bergen	2,3
14. Lelystad	2,3	14. Geertruidenberg	2,5	14. Born	2,7	14. West Maas en Waal	2,3
15. Nijmegen	2,3	15. Zwolle	2,5	15. Geertruidenberg	2,7	15. Bergen op Zoom	2,2
16. Arnhem	2,2	16. Born	2,3	16. Loenen	2,7	16. Kampen	2,1
17. Roermond	2,1	17. Arnhem	2,3	17. Lelystad	2,6	17. Oosterhout	2,1
18. Bergen op Zoom	2,0	18. Roermond	2,3	18. Bergen op Zoom	2,6	18. Zwijndrecht	1,9
19. Groningen	1,8	19. Bergen op Zoom	2,1	19. Roermond	2,5	19. Angerlo	1,8
20. Meppel	1,7	20. Tiel	2,0	20. Zwolle	2,5	20. Heel	1,8

Overzicht top 20 binnenhavens (Bron: CBS, TNO)

	Directe werkgelegenheid 2003	Directe werkgelegenheid 2011	Vershil	Direct toegevoegde waarde 2003 (Miljoen Euro)	Direct toegevoegde waarde 2011 (Miljoen Euro)	Vershil	Totaal toegevoegde waarde 2003 (Miljoen Euro)	Totaal toegevoegde waarde 2011 (Miljoen Euro)	Vershil
Landbouw									
Voedingsmiddelen	120	85	-35	10,5	8,9	-1,6	18	14,7	-3,3
Papier/karton/hout									
Aardolie industrie		222	222		102,3	102,3		138,2	138,2
Chemische industrie	550	861	311	84,9	210,6	125,7	128,2	345,3	217,1
Basismetale industrie	100	82	-18	6,2	6,5	0,3	8,3	8,9	0,6
Metaalproductie industrie		328	328		19,7	19,7		30,9	30,9
Transportmiddelen industrie									
Overige industrie	830	544	-286	51,1	23,4	-27,7	68,5	31,2	-37,3
Energie- en water									
Bouw	3030	1842	-1188	143	111,2	-31,8	260	197,9	-62,1
Groothandel		797	797		70,1	70,1		100,3	100,3
Vervoer over land	200	3	-197	9,9	0,2	-9,7	13,7	0,2	-13,5
Vervoer over water		304	304		15,6	15,6		23,9	23,9
Dienstverlenend vervoer	250	212	-38	16,6	15,4	-1,2	23,5	21,8	-1,7
Recreatie									
Totaal	5080	5280	200	322,2	583,8	261,6	520,5	913,3	393,1

Bron: Onderzoekcentrum Drechtsteden (OCD)



Overslag zeehaven (Bron: Gemeente Dordrecht)



Merwedehaven (Bron: DuPont Dordrecht)

Drechtsteden (Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht)

- ◁ Binnenhavenmainport, knooppunt voor vervoer over water, spoor en wegen
- ◁ Havenbeheer door Havenbedrijf Rotterdam
- ◁ Overslag tussen zeevaart en binnenvaart
- ◁ Gevarieerd in overslag (van zand/bulk tot constructies/zwaar transport)
- ◁ Directe haven gebonden werkgelegenheid 5280 werkzame personen
- ◁ Totale economische toegevoegde waarde 913 miljoen Euro

Goederensoort (duizend ton)	NSTR	2009
Landbouwproducten	0	153
Voedingsproducten	1	315
Vaste brandstoffen	2	325
Aardolieproducten	3	366
Ertsen en metaalresiduen	4	432
Metalen halffabricaten	5	233
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	6	1319
Meststoffen	7	105
Chemische producten	8	449
Overige goederen en fabricaten	9	239
Totaal		3935

Overslag binnenvaart Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht 2009 (Bron: CBS)

	Directe werkgelegenheid 2003	Directe werkgelegenheid 2011	Vershil	Direct toegevoegde waarde 2003 (Miljoen Euro)	Direct toegevoegde waarde 2011 (Miljoen Euro)	Vershil	Totaal toegevoegde waarde 2003 (Miljoen Euro)	Totaal toegevoegde waarde 2011 (Miljoen Euro)	Vershil
Landbouw									
Voedingsmiddelen	30		-30	2,6	0	-2,6	4,5	0	-4,5
Papier/karton/hout									
Aardolie industrie									
Chemische industrie	600	450	-150	92,6	110,1	17,5	139,9	180,5	40,6
Basismetalaal industrie									
Metaalproductie industrie									
Transportmiddelen industrie									
Overige industrie									
Energie- en water									
Bouw	30	80	50	1,2	4,8	3,6	2,6	8,6	6,0
Groothandel									
Vervoer over land									
Vervoer over water									
Dienstverlenend vervoer	40	40		2,6	2,9	0,3	3,8	4,1	0,3
Recreatie									
Totaal	700	570	-130	99,3	118	18,8	150,7	193,2	42,4

Bron: Gemeente Hengelo



Haven van Hengelo (Bron: Microsoft)



Container overslag C.T.T. (Bron: Gemeente Hengelo)

Hengelo / Regio Twente

- < Grote multifunctionele binnenhaven
- < Bereikbaar via het Twentekanaal, klasse 4 vaarweg
- < Knooppunt in het nationale en Europese vervoersnetwerk
- < Actieve samenwerking met havens in de regio Twente om gezamenlijke belangen te behartigen
- < Haven van belang voor chemische, bouw en voedingsmiddelen industrie
- < Combi Terminal Twente zorgt voor overslag van 90.000 TEU in 2011 (50.000 TEU in 2006)
- < Directe haven gebonden werkgelegenheid 570 werkzame personen
- < Totale economische toegevoegde waarde 193 miljoen Euro

Goederensoort (duizend ton)	NSTR	2009
Landbouwproducten	0	3
Voedingsproducten	1	292
Vaste brandstoffen	2	0
Aardolieproducten	3	498
Ertsen en metaalresiduen	4	58
Metalen halffabricaten	5	2
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	6	1970
Meststoffen	7	1
Chemische producten	8	11
Overige goederen en fabricaten	9	601
Totaal		3436

Overslag binnenvaart Hengelo 2009 (Bron: CBS)

Wageningen

	Directe werkgelegenheid 2003	Directe werkgelegenheid 2011	Vershill		Direct toegevoegde waarde 2003 (Miljoen Euro)	Direct toegevoegde waarde 2011 (Miljoen Euro)	Vershill		Totaal toegevoegde waarde 2003 (Miljoen Euro)	Totaal toegevoegde waarde 2011 (Miljoen Euro)	Vershill
Landbouw											
Voedingsmiddelen	170	170	0		14,9	17,9	3,0		25,5	29,5	4,0
Papier/karton/hout											
Aardolie industrie											
Chemische industrie											
Basismetale industrie											
Metaalproductie industrie											
Transportmiddelen industrie											
Overige industrie											
Energie- en water											
Bouw	15		-15		0,7		-0,7		1,3		-1,3
Groothandel											
Vervoer over land	15	15	0		0,7	0,8	0,1		1	1,1	0,1
Vervoer over water											
Dienstverlenend vervoer	3	3	0		0,2	0,2	0,0		0,3	0,3	0,0
Recreatie	50	50	0		2,6	1,6	-1,0		4,3	2,7	-1,6
Totaal	253	238			19,1	20,5	1,4		32,4	33,6	1,2

Bron: Gemeente Wageningen



Luchtfoto Rijnhaven (Bron: Gemeente Wageningen)



Rijnhaven (Bron: Gemeente Wageningen)

- < Multifunctionele agro-haven
- < Goed bereikbaar, gelegen langs de Neder-Rijn, klasse 5a vaarweg
- < Doorvoer functie voor de veehouderij in midden Nederland
- < Capaciteit uitbreiding wordt overwogen door de gemeente Wageningen
- < Toepassing van walstroom voor binnenvaart
- < Directe haven gebonden werkgelegenheid 238 werkzame personen
- < Totale economische toegevoegde waarde 34 miljoen Euro

Goederensoort (ton)	2011	2007
Totaal minerale oliën	346.895	355.557
Totaal granen en veevoeding	695.796	610.136
Zandproducten	191.705	265.487
Totaal grind	168.974	259.096
Totaal kalksteen	72.910	65.285
Totaal cement	22.066	18.920
Totaal split/lava	9.406	2.297
Overige overslag	23.255	44.093
Totaal overgeslagen	1.531.007	1.620.871

Overslag binnenvaart Rijnhaven 2011-2007 (Bron: Gemeente Wageningen)

	Directe werkgelegenheid 2003	Directe werkgelegenheid 2011	Verschil	Direct toegevoegde waarde 2003 (Miljoen Euro)	Direct toegevoegde waarde 2011 (Miljoen Euro)	Verschil	Totaal toegevoegde waarde 2003 (Miljoen Euro)	Totaal toegevoegde waarde 2011 (Miljoen Euro)	Verschil
Landbouw									
Voedingsmiddelen	30	24	-6	2,6	2,5	-0,1	4,5	4,2	-0,3
Papier/karton/hout									
Aardolie industrie									
Chemische industrie									
Basismetalen industrie									
Metaalproductie industrie	12	15	3	0,5	0,9	0,4	0,8	1,4	0,6
Transportmiddelen industrie	100	115	15	4,6	9,0	4,4	6,2	13,2	7,0
Overige industrie									
Energie- en water		75	75						
Bouw	507	489	-18	23,9	29,5	5,6	43,5	52,5	9,0
Groothandel	55	54	-1	3,7	4,8	1,1	5	6,8	1,8
Vervoer over land	20	33	13	1	1,8	0,8	1,4	2,5	1,1
Vervoer over water									
Dienstverlenend vervoer									
Recreatie	5		-5	0,3			0,5		-0,5
Totaal	729	805	76	36,5	48,5	12,2	61,9	80,6	18,7

Bron: Gemeente Smallingerland



Haven van Drachten (Bron: Gemeente Smallingerland)

Drachten

- ◀ Multifunctionele zand- en grindhaven
- ◀ Bereikbaar via het Drachtstervaart, klasse 4 vaarweg
- ◀ U } á ^ | á ^ ^ | Á ç æ } Á @ ^ c Á ã } á ~ • c !
- ◀ Potentie aanwezig voor container overslag met bedrijven als Heineken en Philips nabij gelegen
- ◀ Eerste noordelijke haven met walstroom voor de binnenvaart
- ◀ Directe haven gebonden werkgelegenheid 805 werkzame personen
- ◀ Totale economische toegevoegde waarde 81 miljoen Euro

Goederensoort (duizend ton)	NSTR	2010
Landbouwproducten	0	61
Voedingsproducten	1	217
Vaste brandstoffen	2	
Aardolieproducten	3	
Ertsen en metaalresiduen	4	51
Metalen halfproducten	5	14
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	6	343
Meststoffen	7	
Chemische producten	8	3
Overige goederen en fabricaten	9	11
Totaal		699

Overslag binnenvaart Drachten 2010
(Bron: Gemeente Smallingerland)

