

**Eindrapport casestudie:**

# **“Binnenhaven Alphen aan den Rijn”**

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

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

*Juli 2004*





#### Adresgegevens

TNO Inro  
Schoenmakerstraat 97  
Postbus 6041  
2600 JA Delft

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

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

#### Kenmerk

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



#### Adresgegevens

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

Telefoon: 010 - 4115900  
Fax: 010 - 4129091  
E-mail: [nvb@binnenvaart.nl](mailto:nvb@binnenvaart.nl)

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

Juli 2004

## CASESTUDIE BINNENHAVEN ALPHEN AAN DEN RIJN

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

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>CASE BESCHRIJVING ALPHEN AAN DE RIJN .....</b>	<b>3</b>
1. HISTORIE ALPHEN .....	3
2. GEBIED EN KENMERKEN BINNENHAVEN ALPHEN .....	3
3. OVERSLAG TERMINAL ALPHEN IN MEER DETAIL .....	4
4. BELEID ROND OTA EN VOORGENOMEN TERREIN EN INFRASTRUCTUURONTWIKKELING.....	5
5. ECONOMISCH BELANG VAN DE BINNENHAVEN ALPHEN EN DE REGIO .....	7
6. KANSEN, KNELPUNTEN EN BENODIGDE INVESTERINGEN .....	7
7. GEBRUIKTE BRONNEN.....	9

## CASE BESCHRIJVING ALPHEN AAN DE RIJN

### 1. Historie Alphen

Alphen aan den Rijn ligt aan de waterkruising Aarkanaal, Gouwe en Oude Rijn, die vanaf Utrecht naar Leiden stroomt. Alphen wordt aan de Oostzijde begrensd door de Gouwe en het Aarkanaal, en in het westen door de Heimanswetering. Alphen wordt doorsneden door de Oude Rijn.

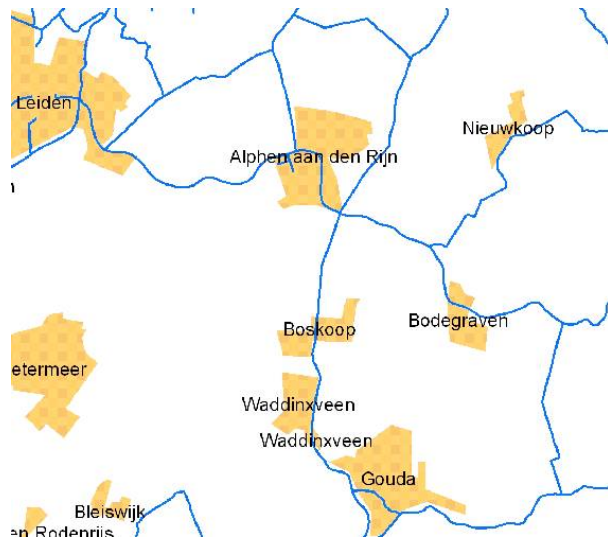
In de Romeinse tijd was de Oude Rijn de hoofdtak van de Rijn. De rivier zette bij overstromingen zand en klei af, waardoor een landschap van oeverwallen en kommen ontstond. Na een hoop strubbelingen en problemen met overstromingen, vooral in Utrecht en Leiden, werd de Oude Rijn in 1122 bij Wijk bij Duurstede afgedamd. De aftakking die eerst als "Lek" begon, werd de hoofdstroom van de rivier. Sindsdien trad de Oude Rijn niet meer buiten zijn oevers.

Ook de economie van Alphen werd bepaald door de ligging aan het water. In de 17<sup>e</sup> eeuw was Alphen een logische pleisterplaats in de route van postrijders en het handelsverkeer over land en water. Dat wierp zijn vruchten af. De Gouwe werd verbreed om de scheepvaartverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam te verbeteren. Eind jaren 30 werd de opvallende hefbrug bij de Gouwesluis over de Gouwe gebouwd. Vanaf 1950 begon de echt grote groei. Huizen en bedrijven werden in grote getale gebouwd. Alphen aan den Rijn telt op het moment ruim 28.000 woningen en heeft circa 70.700 inwoners.

### 2. Gebied en kenmerken binnenhaven Alphen

De binnenhavenactiviteiten tot nu toe in Alphen waren geconcentreerd in de Rijnhaven in het noordwesten van Alphen. Er waren zand en grind handel, olieopslag en scheepsactiviteiten die water georiënteerd waren. Tegenwoordig zijn er daar echter niet tot nauwelijks nog watergebonden activiteiten. Er zit bijvoorbeeld een kringloopwinkel aan het water. De belangrijkste gebruiker is nu nog Grimbergen B.V. aan de Bedrijfsweg. Dat bedrijf vervoert gereed product (constructies) over het water die vanwege hun omvang/gewicht niet per weg vervoerd kunnen worden. Heel af en toe wordt er gebruik gemaakt van de loswal op de kop van de haven, bijvoorbeeld bij bouwwerkzaamheden. Dan gaat het dus om zandoverslag voor de bouw van nieuwe infrastructuur, woonwijken, etc. In 2003 was de overslag van ruwe mineralen en bouwmaterialen bijvoorbeeld 1,1 miljoen ton.

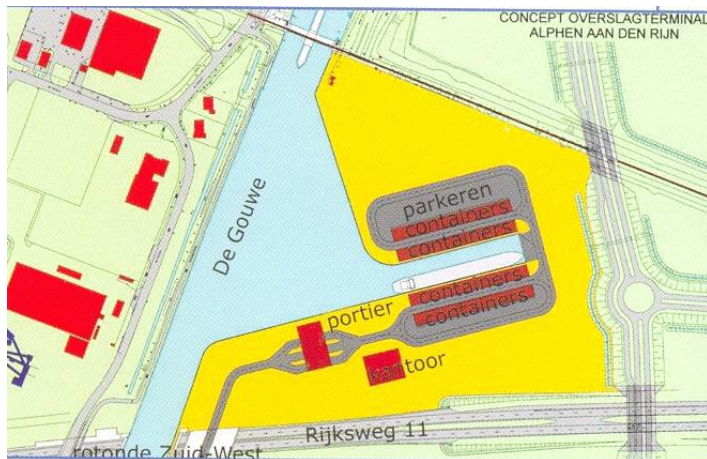
Het Rijnhaventerrein gaat gerevitaliseerd worden. Om meer watergebonden activiteiten aan te trekken moet er actief geworven worden. Daarbij geldt als beperking dat het actief uitplaatsen van niet- of minder passende bedrijvigheid financieel niet haalbaar is. Dus verdere ontwikkeling van de binnenhavenfunctie van Rijnhaven is niet te verwachten.



Figuur 1: Locatie Alphen aan Oude Rijn, Gouwe en Aarkanaal



Figuur 2: Door water ontsloten bedrijventerreinen in Alphen aan den Rijn



Figuur 3: Locatie van OTA in Alphen

Een ander terrein aan het water is de Heimanswetering. Daar zit een oudijzer handel die het water gebruikt voor de afvoer. Tevens is daar een jachtwerf gevestigd.

De Oude Rijn en de Gouwe zijn ook geen belangrijke doorvoerroutes. Vroeger werd kerosine via de binnenvaart naar Schiphol aangevoerd maar dat gaat nu allemaal per pijpleiding. De laatste jaren is een daling van beroepsvervoer merkbaar. De Oude Rijn en de Gouwe zijn wel belangrijke routes voor de pleziervaart, vooral als stande mastroute.

De binnenhavenfunctie van Alphen is echter wel in ontwikkeling. Er is een containeroverslag gepland voor 60.000 containers. De terminalontwikkeling zal plaatsvinden in het zuidoosten van Alphen aan de Gouwe. In de rest van deze casebeschrijving staat de ontwikkeling van de Overslag Terminal Alphen (OTA) centraal.

### 3. Overslag Terminal Alphen in meer detail

In het project Goederenvervoer Randstad (Govera, zie volgende paragraaf) is in samenwerking met grote bedrijven in Zuid Holland en de provincie zo'n 8 jaar geleden het initiatief opgevat om een overslagterminal te ontwikkelen in Zuid Holland. Door de provincie is al geruime tijd gezocht naar een geschikte locatie. In 2002 hebben de provincie Zuid Holland, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Alphen aan de Rijn en de beoogde exploitant Van Uden Groep BV de ideale plek gevonden voor de overslagterminal, namelijk in Alphen aan den Rijn.

Alphen is gekozen vanwege de ligging aan twee vaarwegen, de goede wegontsluiting en last but not least de directe nabijheid van potentiële verladers. In Alphen zijn ook diverse locaties de revue gepasseerd. Eerst de al bestaande Rijnhaven. Maar al snel bleek ontwikkeling aan de Zuidkant vanuit bereikbaarheidsoogpunt beter. Men dacht aan een ontwikkeling ten westen van de Gouwe, maar gezien het restrictieve Groene hart beleid (zie volgende paragraaf) en het feit dat die grond particulier bezit was, is uiteindelijk gekozen de locatie van de OTA ten oosten van de Gouwe ingeklemd tussen rail en weginfrastructuur (ten zuiden van het spoor en vlakbij de N11) in het gebied Schans Oost.

Voor de OTA zal een havenbassin worden aangelegd met een 25 meter brede insteekhaven waarin 2 schepen tegelijk kunnen afmeren voor het laden en lossen van containers en wissellaadbakken. Tevens is er de mogelijkheid voor Roll On Roll Off (RoRo) overslag. Het terrein erom heen wordt gebruikt voor interne infrastructuur, kortdurende opslag en kantoorruimte. Het terrein in totaal is 6 hectare groot. De containerterminal zal jaarlijks 60.000 containers (=100.000 TEU) overslaan. Het gaat om 2 afvaarten per dag naar Rotterdam/Antwerpen. Voornamelijk ligt de focus op maritieme containers. Het gaat dan zowel om exportcontainers als importcontainers. Heineken wordt de belangrijkste klant met exportcontainers naar o.a. Noord Amerika. Distributiecentra van Zeeman, Blokker en Marskramer zijn potentiële bestemmingslocaties voor importcontainers uit bijvoorbeeld Azië.

De Van Uden-Groep wordt verantwoordelijk voor de exploitatie van de terminal. De Van Uden Groep biedt al een enorme range van logistieke activiteiten aan (container shuttles, RoRo-liner services tot retaildistributie, warehousing en stuwadoorsactiviteiten) en investeert in meerdere binnenvaart terminals in Nederland, zoals Moerdijk, Haaften en Zutphen. Met het plan voor de OTA is in totaal 50 miljoen euro gemoeid. Met de infrastructuuradaptaties (zie volgende paragraaf) is 35 miljoen Euro gemoeid. Dat bedrag wordt gefinancierd door het rijk, de provincie, de gemeente en Prorail. De kosten van aanleg zijn 15 miljoen euro en die worden door het bedrijfsleven betaald. Het Havenbedrijf Rotterdam koopt de grond en de Van Uden Groep zorgt voor de ontwikkeling van het terrein. Het bedrijfsleven investeert ook een klein bedrag mee in de infrastructuur. Heineken geeft een garantie over het ladingaanbod.

Een zogenaamde startverklaring is 17 maart 2004 getekend door de provincie, de gemeente, Prorail en het bedrijfsleven (van Uden, Heineken en Havenbedrijf Rotterdam). Naar verwachting zal in 2005 begonnen worden met de bouwwerkzaamheden. Twee jaar later moet de eerste container overgeslagen worden.

#### 4. Beleid rond OTA en voorgenomen terrein en infrastructuurontwikkeling

Het initiatief is gestart binnen Govera; het samenwerkingsproject tussen de Randstaddirecties van Rijkswaterstaat en de Randstadprovincies (Zuid-Holland, Noord-Holland, Flevoland en Utrecht). De provincie heeft dit verder opgepakt. De ontwikkeling van de OTA past binnen het provinciaal beleid om vervoer over water te stimuleren. De Provincie is dan ook -samen met Van Uden als exploitant- de initiatiefnemer van de OTA. De gemeente Alphen investeert in een deel van de aan te passen infrastructuur. Hier tegenover staat dat de gemeente het gebied nabij de terminal kan ontwikkelen als meerlaags c.q. innovatief bedrijventerrein. In overleg met provincie en het bedrijfsleven/kamer van koophandel wordt aan deze bedrijfsterreinlocatie een duurzame opzet gegeven qua ruimtegebruik en inrichting. In totaal heeft Alphen op dit moment 242 hectare bedrijventerrein, waarvan ongeveer 27 hectare uitgeefbaar.



Figuur 4: Inrichting OTA

Naast bedrijventerreinontwikkeling spelen ook infrastructurele ontwikkelingen een belangrijke rol. De ontwikkeling van de OTA is namelijk geen plan op zich maar onderdeel van een groter project namelijk: containerterminal Alphen en spoor kruising N207. Daarnaast loopt al het project aanleg rijksweg N11, vanaf de Gouwe tot de aansluiting op de A12, waarvan de eerste fase betrekking heeft op de aansluiting van de N207 op de N11. In de figuur is de totale infrastructuurontwikkeling weergegeven. Het gaat dan om:

- De in oostelijke richting te verleggen N 207
- De aanleg van de nieuwe N11
- De ontwikkeling van een ongelijkvloerse kruising spoor en N207 middels een viaduct



Figuur 5: Integraal ontwerp OTA en infrastructuur

- De aansluiting van de N207 op de N11 (middels een viaduct/hoge rotonde) en de Steekterweg
- De ontsluiting van de terminal op de N207

Interessant is dat er gekozen is voor een integraal ontwerp met de overslagterminal en een nieuwe aansluiting op de N11. Hierdoor ontstaat een optimaal ontwerp en dus een robuuste gebiedsontwikkeling.

De gemeente is verantwoordelijk voor bestemmingsplanwijzigingen en de bedrijventerreinontwikkeling nabij de OTA. De plannen rond de bedrijventerreinontwikkeling worden op dit moment getoetst op haalbaarheid. De totale omvang van het gebied is ca. 38 hectare bruto inclusief de OTA. De bedrijventerreinontwikkeling vormt geen onderdeel van het OTA-project (zoals de infrastructuraanpassingen), maar de gemeente richt zich wel op een zo groot mogelijke functionele synergie tussen OTA en het beoogde meerlaagse bedrijfsterraincomplex. Aandachtspunt daarbij vormt o.a. het feit dat logistiek ruimtegebruik zich toch met name kenmerkt door low-cost bedrijfs- c.q. opslagruimte. In het haalbaarheidsonderzoek wordt echter gekeken naar veel meer gebruiksmogelijkheden vanuit een hoogwaardige en qua grondgebruik, bouw- en inrichting, duurzame opzet.

Wat betreft het ruimtelijke beleid van de provincie is bedrijventerreinontwikkeling in het groene hart een heikel punt. Echter, het gebied waar de OTA komt is een soort restruimte, ingesloten tussen weg en spoorinfrastructuur. Wel moet de zuidelijke lus van de N207 goed ecologisch worden ingepast in de "Elfenbaan", een ecologische verbindingzone tussen Leiden en Bodegraven. Ook de natuurcompensatie van de overslagterminal speelt daarbij een rol. Dit zal allemaal vastgelegd worden in de Milieu Effect Rapportage (MER) die naar verwachting medio dit jaar gereed zal zijn.

Realisering van de onderhavige gebiedsontwikkeling is in verband met een te volgen MER-procedure voor OTA en verlegging van N207, afhankelijk van een te doorlopen bestemmingsplanprocedure, waarbij de door het bevoegd gezag (gemeente) goed te keuren MER de basis vormt. Op verzoek van de gemeente wordt in de MER-studie een nog oostelijker verschuiving van de N207 als variant meegenomen. Deze meer oostelijke verlegging kan de ruimtelijke indeling van het nieuwe bedrijfsterraincomplex vergemakkelijken met minder kostbare oplossingen qua kunstwerken. Bedoelde studievariant kan ook voordelen opleveren voor de capaciteit van de weginfrastructuur en daarmee een evenwichtiger afhandeling van het verkeer mogelijk maken.

Overig beleid, regelingen en wetgeving van belang voor ontwikkeling van de OTA zijn in figuur 6 weergegeven.

#### Ontwikkelingen met betrekking tot OTA

- De regeling Subsidieregeling Openbare Inland terminals (SOIT): Van Uden heeft subsidie gekregen via voor ontwikkeling van de OTA via de SOIT. Op de valreep, want deze regeling is per 1 januari 2004 afgeschaft
- Vaarwegnota Zuid Holland. De Provincie is nu bezig met een vaarwegnota. Uitgaande van de OTA-plannen zal er zeker gekeken worden naar maatregelen die het functioneren van de OTA kunnen stimuleren. De functie van de beroepsvaart op de Gouwe zal een groter belang krijgen en er zal gekeken worden naar maatregelen om knelpunten (zie paragraaf 6) op te lossen.
- project RijnGouweLijn: dit is de geplande light-railverbinding tussen Gouda, Leiden en de kust bij Katwijk en Noordwijk. Realisatie van de containerterminal is tevens van belang voor het project RijnGouweLijn. In de huidige situatie worden voor Electrolux goederen via het spoor vervoerd. De beperkte capaciteit van het spoor (enkelspoor) en de toenemende capaciteitsvraag voor personenvervoer maken dat belangen gaan conflicteren. Vervoer van goederen en personen op de RijnGouweLijn leidt tot toekomstige capaciteitsproblemen en tot additionele en kostbare maatregelen in de spoorveiligheid. De OTA vormt een goed alternatief en Electrolux is dus een potentiële klant.

Figuur 6: Beleid en regelingen voor ontwikkeling OTA

## 5. Economisch belang van de binnenhaven Alphen en de regio

De aan- en afvoer van toekomstige gebruikers van de OTA is geen kritische voorwaarde. Immers nu doen ze het ook niet. Wel is het zo dat de binnenvaart hen een goedkoper alternatief kan bieden, zeker als de kosten van de weg toenemen in de komende jaren. De economische waarde zit hem dus in het feit dat bestaande bedrijven voor hun stabiele stromen kunnen kiezen voor goedkoper transport per binnenvaart. Er wordt een efficiencyslag geboden. Daarnaast is de OTA een vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven en dit zal effecten hebben op de investeringen en de werkgelegenheid in Alphen. Voor een bepaling van deze economische effecten is nader onderzoek nodig. Zelf zal de containerterminal nauwelijks werkgelegenheid opleveren.

Door de volumes van een verlader als Heineken kan er al gestart worden met een aantrekkelijke dienstregeling van meerdere malen per week. Dan wordt binnenvaart immers pas een alternatief. Andere verladers uit Alphen en omgeving die genoemd worden zijn Zeeman, Distrupol, Electrolux, Blokker, Marskramer, Intertoys, Hoogvliet en Van de Broek. Het idee is dat als een trendsettend bedrijf als Heineken meedoet er ook anderen zullen volgen, zeker gezien het volume dat Heineken aanbiedt waardoor er frequente shuttle services aangeboden kunnen worden.

Het belangrijkste voordeel is natuurlijk de reductie van wegkilometers. Een doorzet van 30.000 containers met een gemiddeld vervoerd gewicht van 20 ton per container leidt tot een reductie van 42 miljoen tonkm wegtransport per jaar. De opzet is echter 60.000 containers waardoor de reductie van containertransport over de weg nog veel groter is. Uitgedrukt in aantal ritten betekent een transport van 60.000 containers per binnenvaartschip en besparing van 60.000 ritten (heen en terug, 2 containers per vrachtwagen) per jaar oftewel 250 ritten per dag. Met name het transport van lege containers zal verminderen. De lege containers kunnen nu in de regio blijven; geloste containers worden van importeurs naar exporteurs gebracht die ze weer kunnen vullen.

Ook continentaal of nationaal zijn er kansen in de toekomst. Het gaat dan zowel om punt tot punt transport, bijvoorbeeld glas naar Heineken en netwerkconcepten zoals Unitnet en Distrivaart.

## 6. Kansen, knelpunten en benodigde investeringen

De belangrijkste kans is de robuuste ontwikkeling; de ontwikkeling van de terminal en de weginfrastructuur gaan hand in hand en worden op elkaar afgestemd. Ook de bedrijventerreinontwikkeling en acquisitie worden meegenomen om de economische impuls van de OTA te vergroten. De OTA zelf is natuurlijk ook een kans voor de economische ontwikkeling van Alphen. Er kan een efficiencyslag geboden worden aan bestaande ondernemers en het is een vestigingsplaatsfactor voor nieuwe ondernemers. Voor omwonenden kan de OTA wel leiden tot milieuoverlast.



<p><b>Strengths</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integraal ontwerp (terminal en infra)</li> <li>• Goede wegaansluiting</li> <li>• Heineken levert kritische massa</li> <li>• Directe nabijheid van potentiële verladers</li> <li>• Frequente services mogelijk</li> <li>• Veel bestuurlijke aandacht voor binnenhavenontwikkeling</li> </ul>	<p><b>Weaknesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruggen, sluizen en breedte van de Gouwe</li> </ul>
<p><b>Opportunities</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kansen voor synergie tussen OTA en de bedrijventerreinontwikkeling</li> <li>• Nota vaarwegen (oplossen knelpunten Gouwe)</li> <li>• OTA als vestigingsplaatsfactor</li> <li>• Nieuwe klanten</li> <li>• Unitnet, Distrivaart en continentale services</li> </ul>	<p><b>Threats</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spanning met recreatievaart</li> <li>• Overlast omwonenden terminal en de Gouwe</li> <li>• archeologische vondsten</li> </ul>

Figuur 7: Samenvattend SWOT OTA

Wat betreft de vaarweginfrastructuur zijn er nog wel een aantal knelpunten, namelijk:

- De breedte van de Gouwe is op bepaalde stukken beperkt. Een idee is bijvoorbeeld om wachtstroken te maken op de Gouwe zodat passeren mogelijk is.
- De spoorbrug bij Gouda is maar op beperkte tijden open
- De Julianasluzen hebben een beperkte breedte

Het scheepsverkeer op de Gouwe zal zelf ook effecten hebben op de omgeving. De bruggen zullen vaker open staan wat vertraging voor het wegvervoer oplevert. Bewoners aan de Gouwe worden geconfronteerd met meer scheepsverkeer en daarmee samenhangend geluidsoverlast. Verder zal de toename van beroepsvaart op gespannen voet staan met de al aanwezige recreatievaart. Hier kunnen onveilige situaties ontstaan.

In hoeverre deze knelpunten aangepakt zullen gaan worden is nog onduidelijk. Wel is het dus zo dat de Provincie nu bezig is met een vaarwegnota waar al deze aspecten mee genomen kunnen worden om zo de containervaart op de Gouwe zoveel mogelijk te faciliteren.

Knelpunten in het proces rond de OTA zijn er naar verwachting niet meer, daargelaten echter de te voeren MER- en bestemmingsplanprocedure. Het enige dat nog roet in het eten kan gooien is een archeologische vondst volgens Van Uden. Want de plek waar de OTA en de afslag N207 gerealiseerd worden was gebied van hoge archeologische waarde.

In figuur 7 is een samenvattend overzicht gegeven van de sterken en zwakten van de ontwikkeling van OTA en de kansen en bedreigingen.

## 7. Gebruikte bronnen

### *Interviews*

- Gemeente Alphen aan den Rijn – de heren Zweers en Oskamp
- Van Uden – De heer Bakker

### *Rapporten, nota's, artikelen, etc*

- Provincie Zuid Holland, gemeente Alphen aan den Rijn, Van Uden, Informatie Overslagterminal Alphen aan den Rijn
- Gemeente Alphen aan den Rijn, Plan van aanpak project planontwikkeling overslagterminal, omlegging N 207 en innovatief bedrijfsterrein in gebied Steekterweg, 20 mei 2003
- Gemeente Alphen, innovatief meerlagen bedrijventerrein Alphen aan den Rijn, november 2000

### *Websites*

- [www.alphenaandenrijn.nl](http://www.alphenaandenrijn.nl)
- [www.alphen.com](http://www.alphen.com)
- [www.pzh.nl](http://www.pzh.nl)
- [nl.wikipedia.org/wiki/Alphen\\_aan\\_den\\_Rijn](http://nl.wikipedia.org/wiki/Alphen_aan_den_Rijn)
- [www.schuttervaer.nl](http://www.schuttervaer.nl)
- [www.ouderijnzone.nl](http://www.ouderijnzone.nl)