

'Fijnmazig netwerk voor bouwlogistiek, knelpunten en nieuwe uitdagingen'



**15 oktober 2010,
NVB congres, Kampen**

- Inleiding
- Marktbeschrijving bouwmaterialen, trends en ontwikkelingen
- Positie van binnenvaart en binnenhavens
 - Knelpunten en uitdagingen
 - Conclusies en aanbevelingen

- De aanvoer van bouwgrondstoffen gaat in belangrijke mate per binnenschip.
- De overslaglocaties aan het water vormen daarbij een essentiële schakel.
- Er zijn serieuze signalen uit de sector dat een aanzienlijk deel van deze natte locaties worden bedreigt.
- Wat zijn maatschappelijke effecten? Is er reden tot zorg?
- In opdracht van de handel, producenten en vervoerders van bouwgrondstoffen :Onderzoek door EICB en NEA



NEA
onderdeel van Panteia



Bouwgrondstoffen

- Grondstoffen, waar gaat het om?
 - Industriezand (beton industrie), vanaf rivieren
 - Ophoogzand (infrastructurele werken), vanaf zee en meren
 - Grind, natuursteen, cement, vanaf rivieren en overzee (UK)

- Belangrijke actoren in deze markt
 - Zandwinningbedrijven
 - Betoncentrales en andere verwerkende bedrijven
 - Vervoerders, vooral binnenvaart en wegvervoer
 - Regionale overheden
 - Vergunningen
 - Infrastructuur
 - Ruimtelijke ordening
 - Opdrachtgever

Omvang vervoer bouwmaterialen

- **Wegvervoer bouwmaterialen:**
 - 130 mln ton in 2010 (grondstoffen/produkt)
 - Totaal wegvervoer: 690 mln ton in 2010
 - Aandeel in totaal wegvervoer: 19%
 - 20.000 vrachtwagenladingen per dag
= 300 km, Maastricht – Den Helder



- **Binnenvaart bouwmaterialen:**
 - 65 mln ton in 2010 (vnl grondstoffen)
 - Totaal binnenvaart: 275 mln ton in 2010
 - Aandeel in totaal binnenvaartvervoer: 24%
 - 300 scheepsladingen per dag (1000 ton)

- **Bouwgrondstoffen maken ongeveer 2/3 deel uit van het transport van bouwmaterialen.**

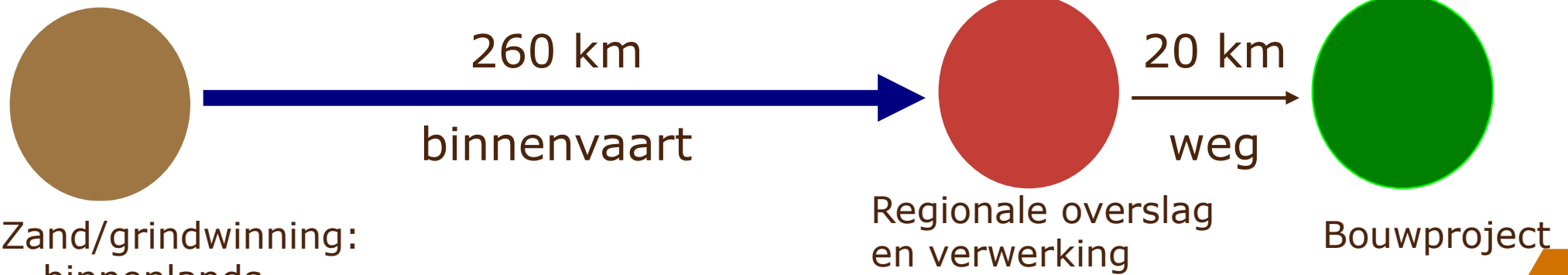




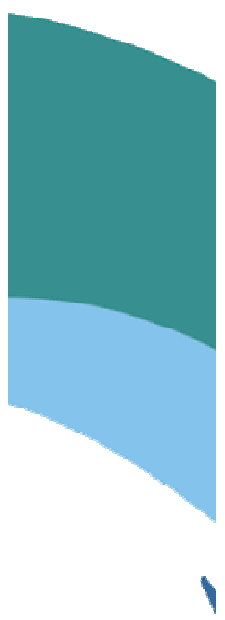
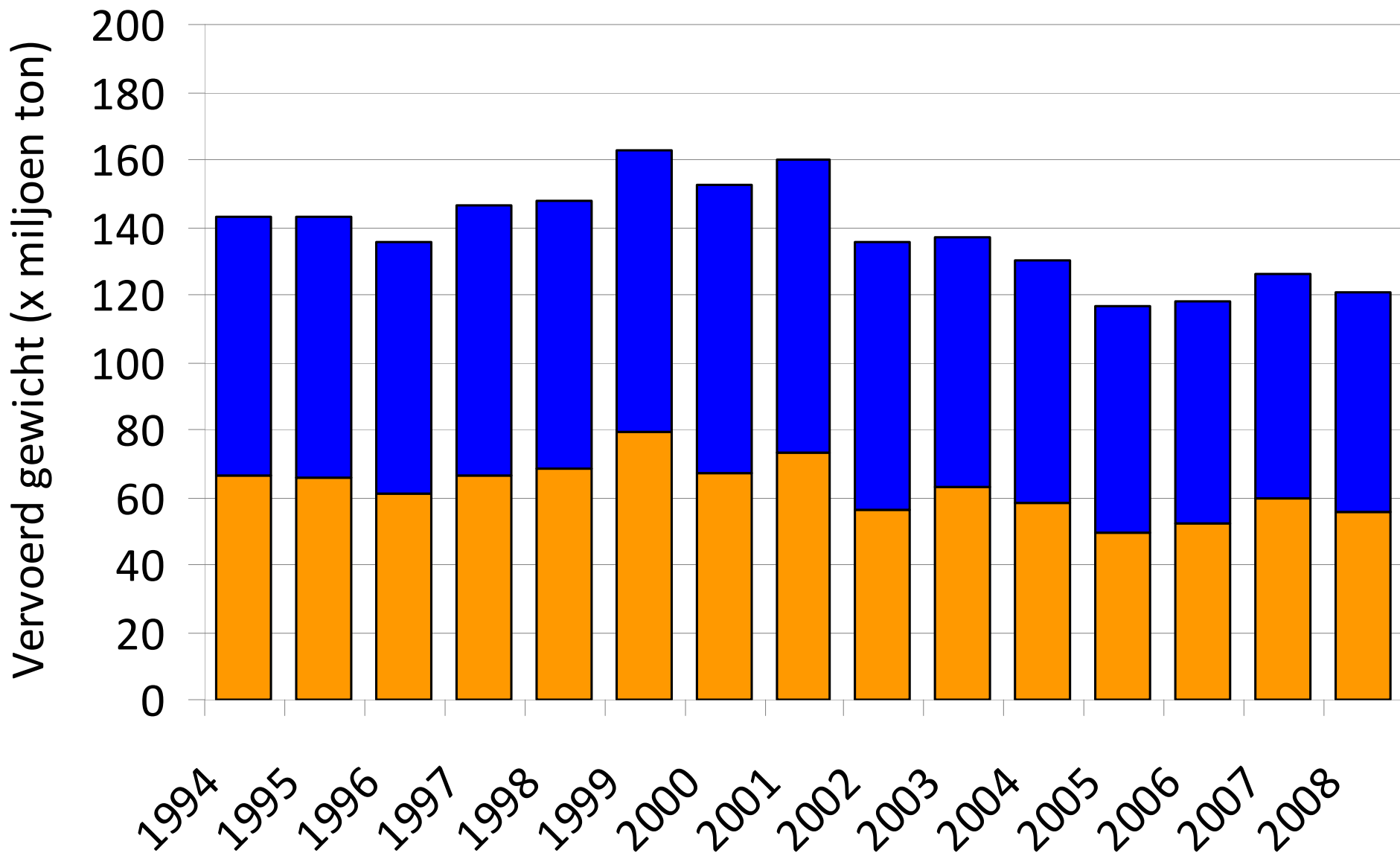
NEA
onderdeel van Panteia



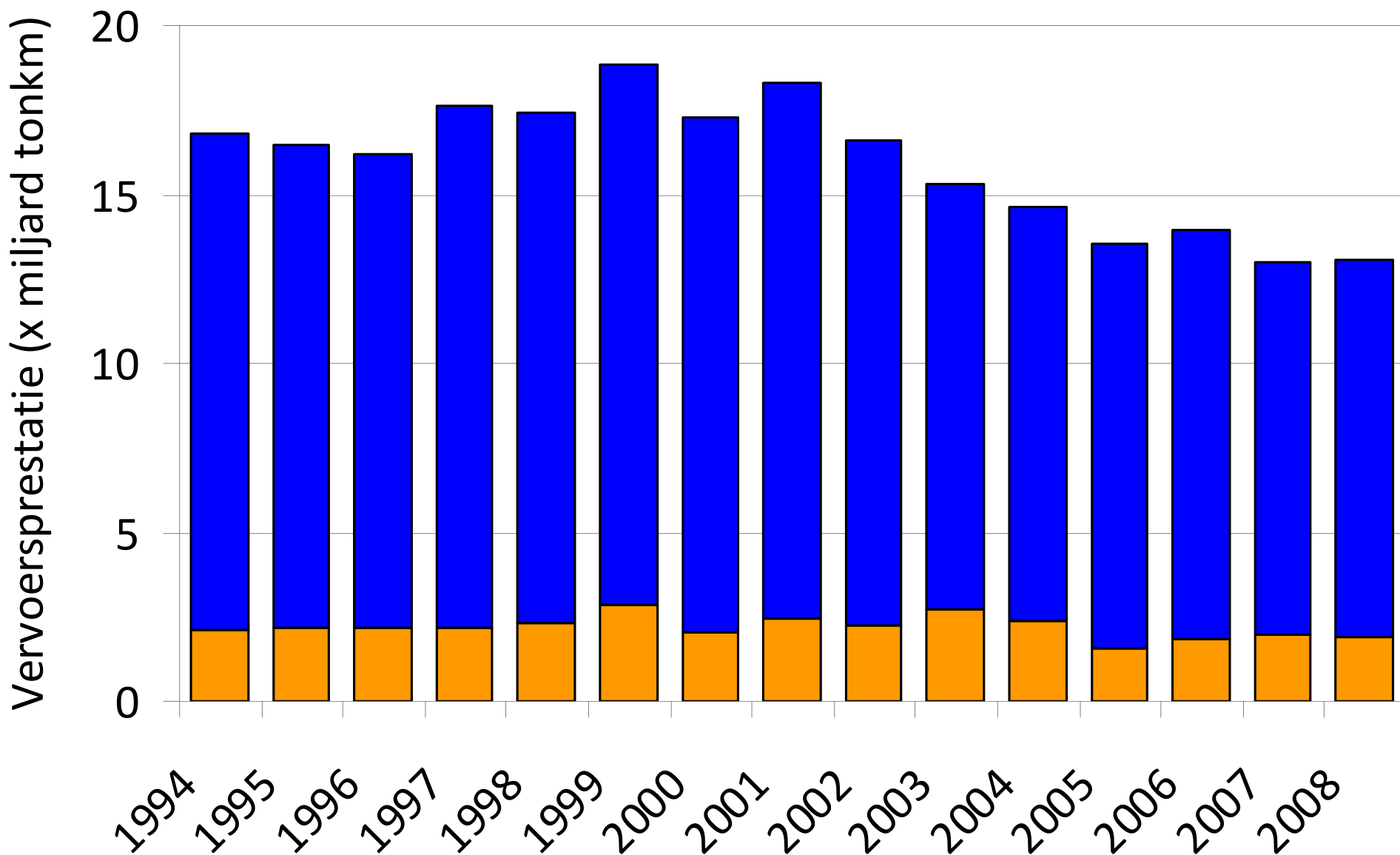
Het systeem



Modal split: zand en grind (vervoerd gewicht)

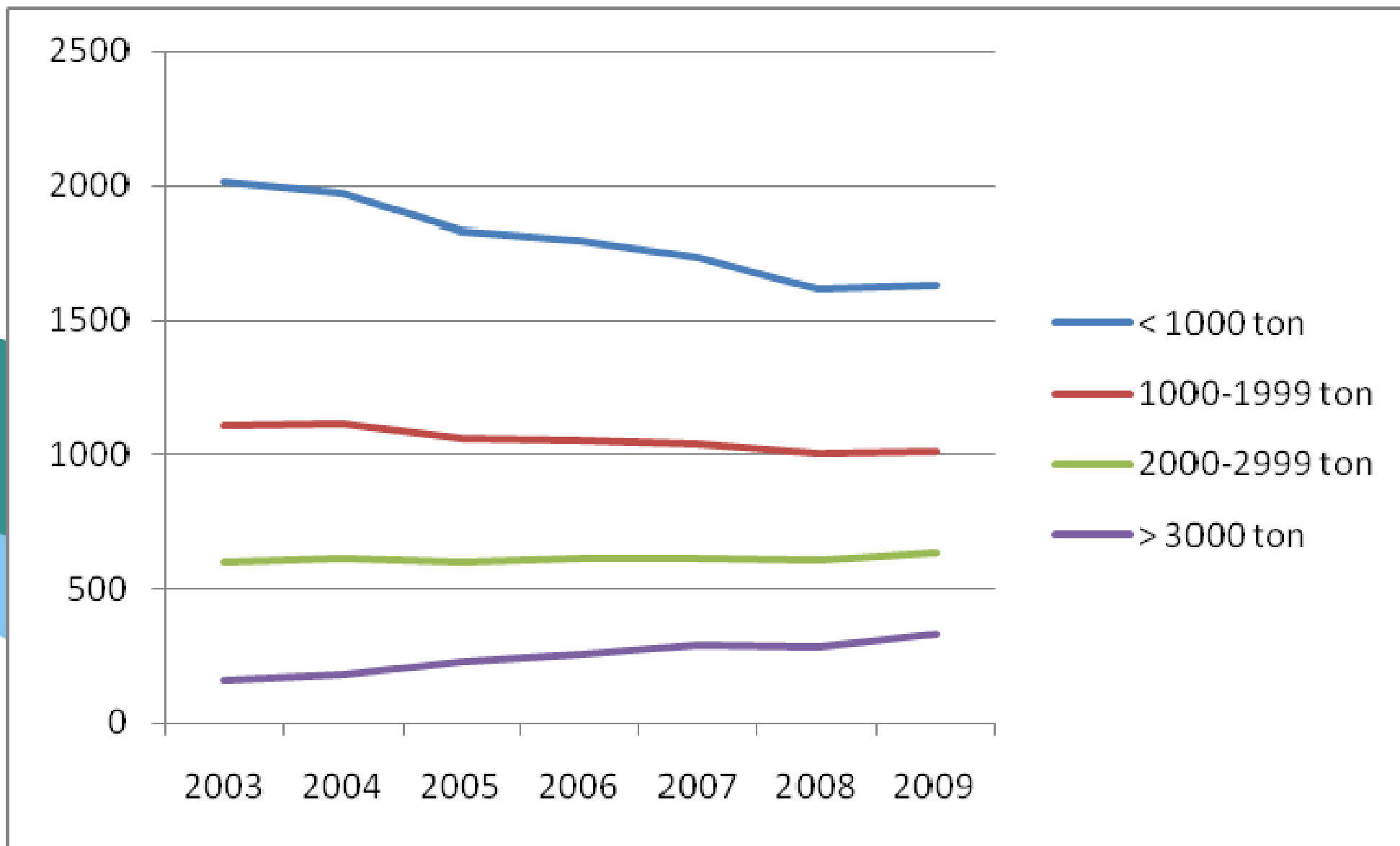


Modal split: zand en grind, (vervoersprestatie)



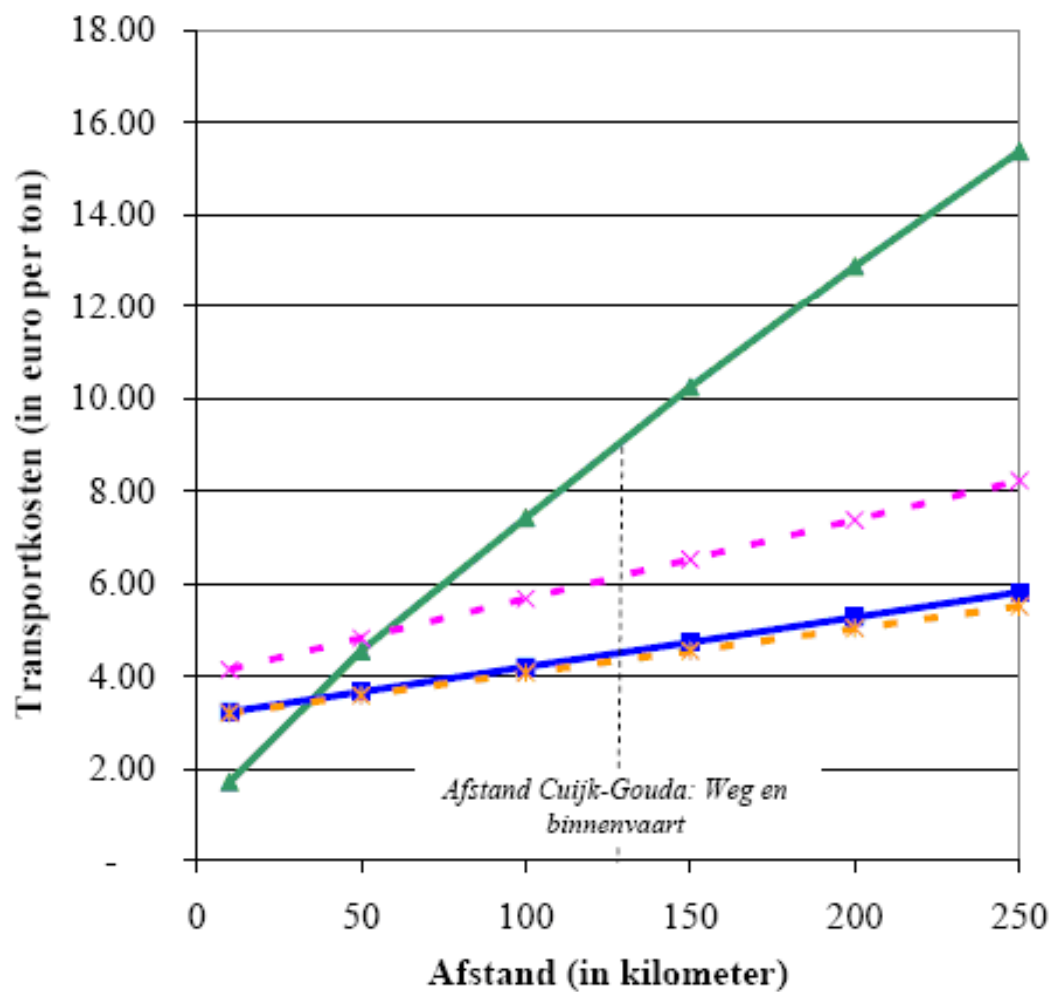
- Aandeel bouwstoffen in totaal tonnage is groot: 1 op 4 binnenvaart, 1 op 5 in wegvervoer
- 50% van het vervoerde gewicht zand en grind verloopt via binnenvaart en qua vervoersprestatie (ton/km), maar liefst 85%.
- Binnenlands vervoer is qua vervoerd gewicht het meest relevant voor de positie van binnenhavens. Dit betekent:
 - Vervoer over kortere afstanden
 - Regionale bestemmingen, kleiner vaarwater
 - Behoefte aan kleinere schepen

Vlootontwikkeling, schaalvergroting!



Mee in schaalvergroting, of juist niet?

- Moeten we de natte locaties langs kleinere regionale vaarwegen sluiten en overgaan op “hubs” langs grote vaarwegen in combinatie met transport over de weg?
- Nee. De vraag naar bouwstoffen blijft immers regionaal. Hubs betekenen een extra overslag in de keten, dan is binnenvaart niet meer competitief. Gevolg: meer ton/km over de weg
- Wanneer is binnenvaart competitief ten opzichte van wegvervoer?
 - Beide locaties aan water (nat -> nat): vanaf **20** km!
 - 1 locatie aan water (nat -> droog): vanaf 80 km
 - 2 locaties aan land (droog -> droog): vanaf 180 km



- ▲— Weg Kipper (32 ton)
- Basiscasus: (Rijn-Herneschip 1500 ton)
- *— Scenario 1: Schaalvergroting (Groot Rijnschip 2500 ton)
- ×— Scenario 2: Diepgangbeperking



NEA
onderdeel van Panteia



Overslaglocaties daadwerkelijk bedreigd

- Uit Enquête en gesprekken gehouden bij de handel in bouwgrondstoffen blijkt dat op diverse plaatsen er overslaglocaties daadwerkelijk worden bedreigd
- Uit rapport van Govera (2008):risico dat in de Randstad 5-7 mln ton op de weg komt
- Ook buiten de randstad is deze trend zichtbaar

- Vaarweg Schie: regio Delft, Rijswijk Den-Haag.
Belangrijke verbinding voor aanvoer van bouwstoffen
- Er staat druk op deze terreinen. Wat zou er gebeuren als
overslag Rijswijk en Den-Haag zou vervallen en de
aanvoer zou moeten plaatsvinden vanuit Rotterdam?
- 800.000 ton zand en grind via weg in plaats van water.
=> 100 vrachtwagens extra per dag over A13.
- Maar de A13 is zeer file- en milieugevoelig!
 - => Extra files
 - => Meer CO₂ uitstoot, meer fijnstof, meer NO_x
 - => Hoge logistieke kosten

- Trend naar duurzaamheid, wordt langzamerhand ook belangrijker in de bouw. Overheden kijken vooralsnog echter vooral naar de prijs.
- Keuze voor transport oplossing met een laag energieverbruik en CO2 emissie (carbon footprint)
 - Wegvervoer: 110 gram per ton/km
 - Binnenvaartschip (1350 ton): 60 gram per ton/km
 - Koppverband (5500 ton): 30 gram per ton/km
- Binnenvaart wordt ook snel schoon op gebied van andere emissies door toepassing zwavelvrije brandstof moderne motoren en voor- en nageschakelde techniek, zoals katalysatoren.



NEA
onderdeel van Panteia



Doen regionale overheden mee?

- Locale overheden kiezen voor wonen in plaats van bedrijvigheid: bedrijventerreinen worden woningbouwlocaties, wonen aan het water.
- Men wil vooral bedrijvigheid met lichtere milieubestemmingen, geen uitbreiding klasse 3 en hoger
- Denk men bij bouwprojecten aan de aanvoer?





NEA
onderdeel van Panteia



Uitdagingen

- Hoe het “Not in My BackYard” dilemma te doorbreken?
- Vertalen van bovenregionaal belang naar lokaal niveau, hoe kunnen de juist prikkels worden gegeven?
 - Financiële bijdrage?
 - Bewustwording, communicatie?
 - Wet- en regelgeving?
- Hoe kan de hinder worden geminimaliseerd?
 - Clusteren van bedrijven
 - Geluidswerende maatregelen treffen
 - Infrastructurele ontsluiting optimaliseren

Conclusies, aanbevelingen

- Noodzaak om te blijven werken aan voldoende kleine schepen voor het bedienen van haarvaten van het vaarwegennetwerk.
- Groot belang (fijnmazig) netwerk van locaties aan het water, faciliteren natte vervoerrelaties.
- Noodzaak bovenregionale regie op ruimtegebruik, sturende rol voor provincies en Rijk richting lokale overheden.
- Clustering en multifunctionele havens: het ROC?

- Overheid kan **zelf** een actieve rol spelen bij aansturing bouwlogistiek in haar rol als opdrachtgever en vergunningverlener:
 - Zorg bij bouwprojecten voor (tijdelijke) overslagpunten aan het water
 - Maak duurzaam transport een onderdeel in programma van eisen bij aanbesteding van bouwprojecten
 - Afgeven van bouwvergunningen, ruimtelijke plannen: kijk ook naar duurzame aanvoer bouwmaterialen.



NEA
onderdeel van Panteia



Expertise- en
innovatiecentrum
Binnenwater
EICB

Einde

Martin Quispel

NEA

Bredewater 26

NL-2715 CA Zoetermeer

P.O. Box 276

NL-2700 AG Zoetermeer

The Netherlands

E mqu@nea.nl

P **+31 79 322 2356**

F **+31 79 322 2211**

Ton Roos

EICB

Vasteland 12e

NL-3011BL Rotterdam

P.O. Box 23133

NL-3001KC Rotterdam

The Netherlands

t.roos@eicb.nl

+31 10 7989830

+31 10 412 9091

15 oktober 2010

20