



Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



Kansen voor binnenvaart in de provincie Zuid-Holland

Onderbouwing met cijfers goederenvervoer

Wouter van der Geest; Rob De Leeuw van Weenen

Zoetermeer, 16 juni 2016

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Onderzoeksvragen	5
1.2	Leeswijzer	5
2	Goederenstromen door de provincie	7
2.1	Algemeen beeld	7
2.2	Naar ladingsoort	9
2.3	Verwachtingen	16
3	PZH is een binnenvaartprovincie	17
3.1	Modal split	17
3.2	Nabijheid bedrijventerreinen	19
3.3	Benutting provinciaal vaarwater	21
4	Onbenutte kansen	23
4.1	Continentale ladingstromen	23
5	Netwerkpotentie binnenhavens	25
6	Zwaartepunt bouwlogistiek	33
6.1	Algemeen beeld	33
6.2	Productielocaties in Zuid-Holland	35
7	Kansen voor distributiecentra	36
7.1	Vestigingsplaatsfactoren	36
7.2	Huidige situatie met betrekking tot distributiecentra	37
7.3	Kansen voor de provincie Zuid-Holland	38



1 Inleiding

De provincie Zuid-Holland heeft de ambitie om vervoer over water te faciliteren. Vanuit deze ambitie bestaat de wens om binnenvaart te zien als een één beleidsdoel en als zodanig in de organisatie te verankeren. Hiervoor is een beter inzicht nodig hoe de vaarwegen gebruikt worden, nu en in de toekomst. Met Panteia hebben over de ambities van de provincie verkennende gesprekken plaatsgevonden, waarbij de door Panteia geschetste inzichten en samenhang tussen de onderdelen goederenstromen, infra en natte bedrijventerreinen door de provincie als zeer waardevol waren beoordeeld.

Voor de provincie Zuid-Holland zijn er meerdere aanleidingen en doeleinden om cijfers met betrekking tot goederenstromen goed op orde te hebben. Geconstateerd kan worden dat er voor die cijfers meerdere bronnen bestaan.

Op dit moment is de provincie Zuid-Holland bezig om de vraag voor de langere termijn scherp te maken. Als inzet van een bestuurlijk moment, schrijft PZH momenteel aan een basisdocument "Goederenvervoer over Water", waarin de ambities van de provincie Zuid-Holland verder worden beschreven. Voor de hele korte termijn is daarom al cijfermatige informatie en visualisaties nodig, ter illustratie en onderbouwing van de ambities. Voortbouwend op de eerdere gesprekken, heeft de provincie Zuid-Holland daarom aan Panteia gevraagd om deze informatie en visualisaties te leveren. Deze rapportage voorziet hierin.

1.1 Onderzoeksvragen

Provincie Zuid-Holland heeft behoefte aan inzicht in goederenstromen. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt naar verschillende goederensoorten. Deze stromen zullen zo veel mogelijk visueel

inzichtelijk worden gemaakt. Panteia maakt hiervoor gebruik van geografische pakketten, waardoor heldere en overzichtelijke kaartjes gepresenteerd kunnen worden.

Bij elk van de aspecten zal een korte beschouwing gegeven worden ten opzichte van andere regio's en ontwikkelingen in de tijd, zowel naar het verleden toe als een prognose voor de nabije toekomst. Tijdshorizon daarbij is 2020 / 2030.

Verder wordt gesignaleerd waar (geografisch) zich potenties bevinden, welke ladingsoorten ladingstromen dit betreft en kansen en/of verwachtingen voor de toekomst met betrekking tot goederenstromen (groei, gelijk of zakkend). Dit geldt zowel voor continentaal als overzees transport.

Met deze cijfers dienen de volgende stellingen onderbouwd te kunnen worden:

- 'provincie Zuid-Holland is een binnenvaart provincie',
- 'er zijn veel nog onbenutte kansen voor binnenvaart in de provincie
- 'er ligt nog zoveel potentieel'.
- 'netwerkpotentie van binnenhavens',
- 'Zuid-Holland is het zwaartepunt voor de nationale bouwlogistiek',
- 'er zijn kansen voor ontwikkelingen rondom distributiecentra (en dus containervervoer)'.

1.2 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de goederstromen. Hoofdstuk 3 illustreert de provincie Zuid-Holland als een echte binnenvaartprovincie. Onbenutte kansen worden getoond in Hoofdstuk 4, terwijl in Hoofdstuk 5 ingegaan wordt op de netwerkpotentie van de Zuid-Hollandse binnenhavens. Meer specifiek wordt in Hoofdstuk 6 ingegaan op de provincie Zuid-Holland als zwaartepunt voor de bouwlogistiek en in Hoofdstuk 7 op de kansen voor distributiecentra.



2 Goederenstromen door de provincie

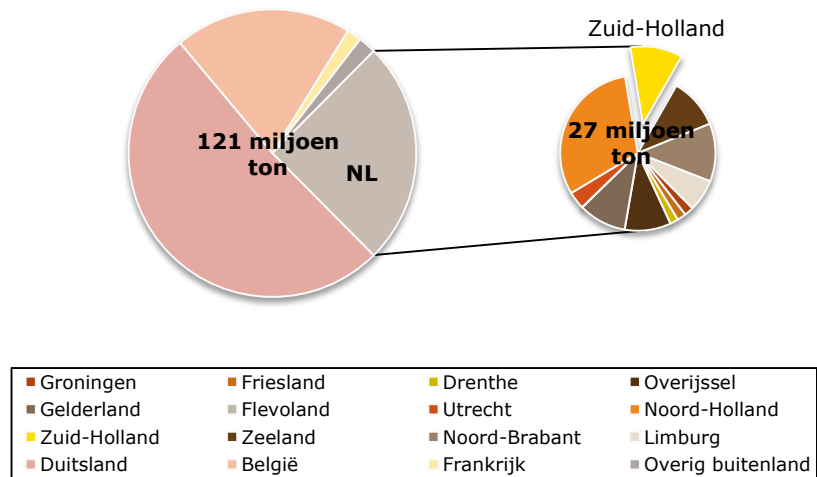
2.1 Algemeen beeld

2.1.1 Uitgaande stromen

In 2014 zijn er 121,5 miljoen ton goederen in de provincie Zuid-Holland geladen. Figuren 3.1 en 3.2 laten de verdeling van deze goederen zien. De volgende conclusies kunnen getrokken worden.

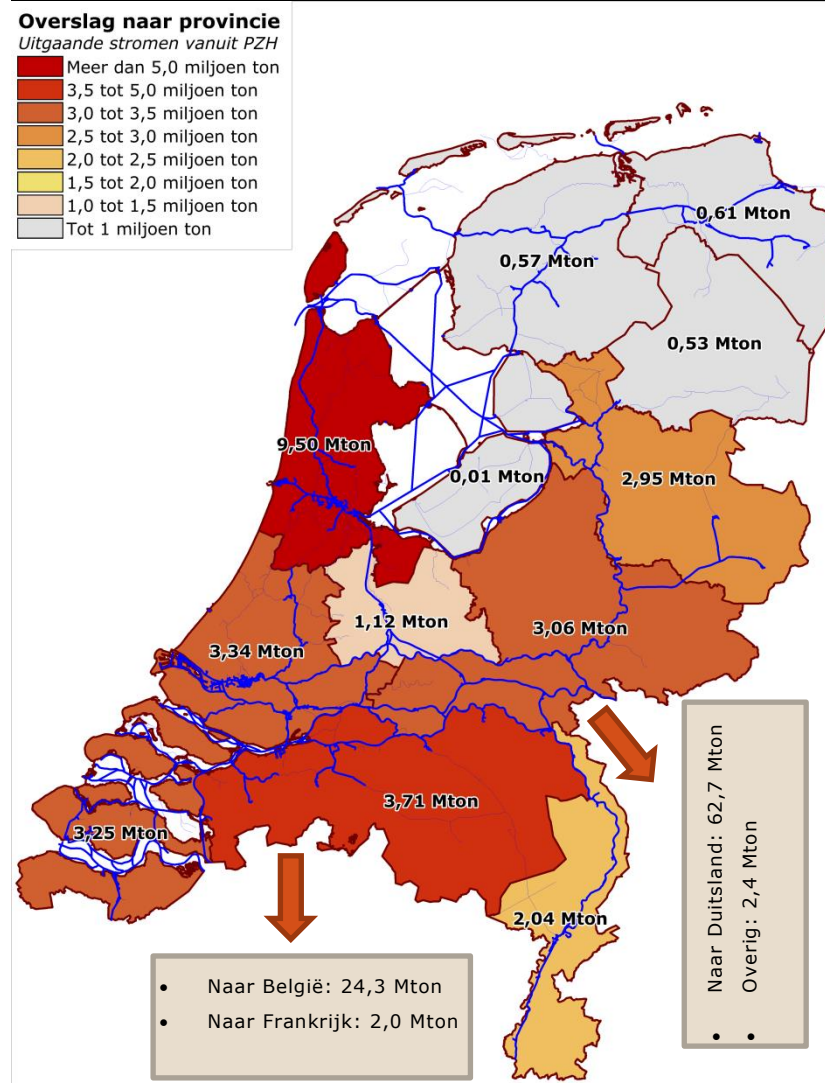
- Ruim de helft (51%) hiervan was bestemd voor vervoer richting Duitsland. Dit komt overeen met 62,7 miljoen ton.
- Twintig procent werd naar België vervoerd, 24,3 miljoen ton.
- Het volume dat binnen Nederland bleef, bedroeg 30,7 miljoen ton. Dit komt overeen met 25% van het volume.
- Hiervan bleef 3,3 miljoen ton binnen de provincie Zuid-Holland.

figuur 2.1 Verhouding nationale & internationale overslag voor uitgaande stromen.



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.

figuur 2.2 Overslag uitgaande stromen vanuit de provincie Zuid-Holland naar provincie



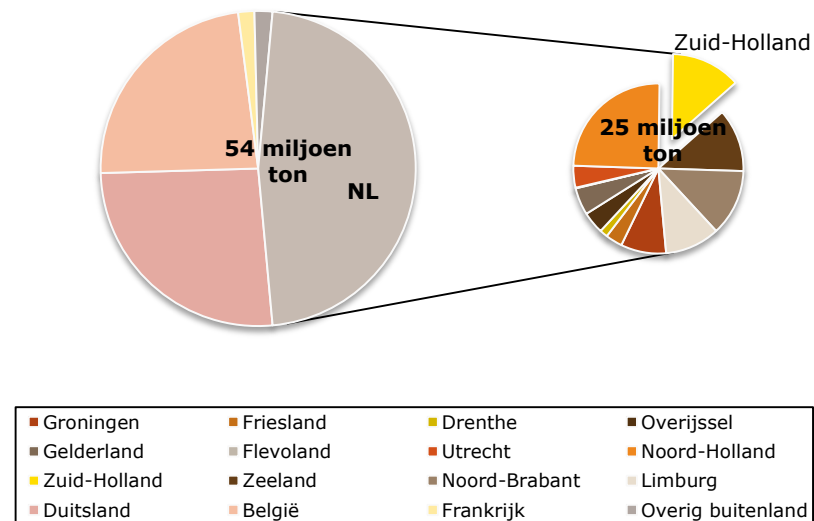
Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.

2.1.2 Inkomende stromen

In 2014 zijn er 54 miljoen ton goederen in de provincie Zuid-Holland gelost. Figuren 2.3 en 2.4 laten de verdeling van deze goederen zien. De volgende conclusies kunnen getrokken worden.

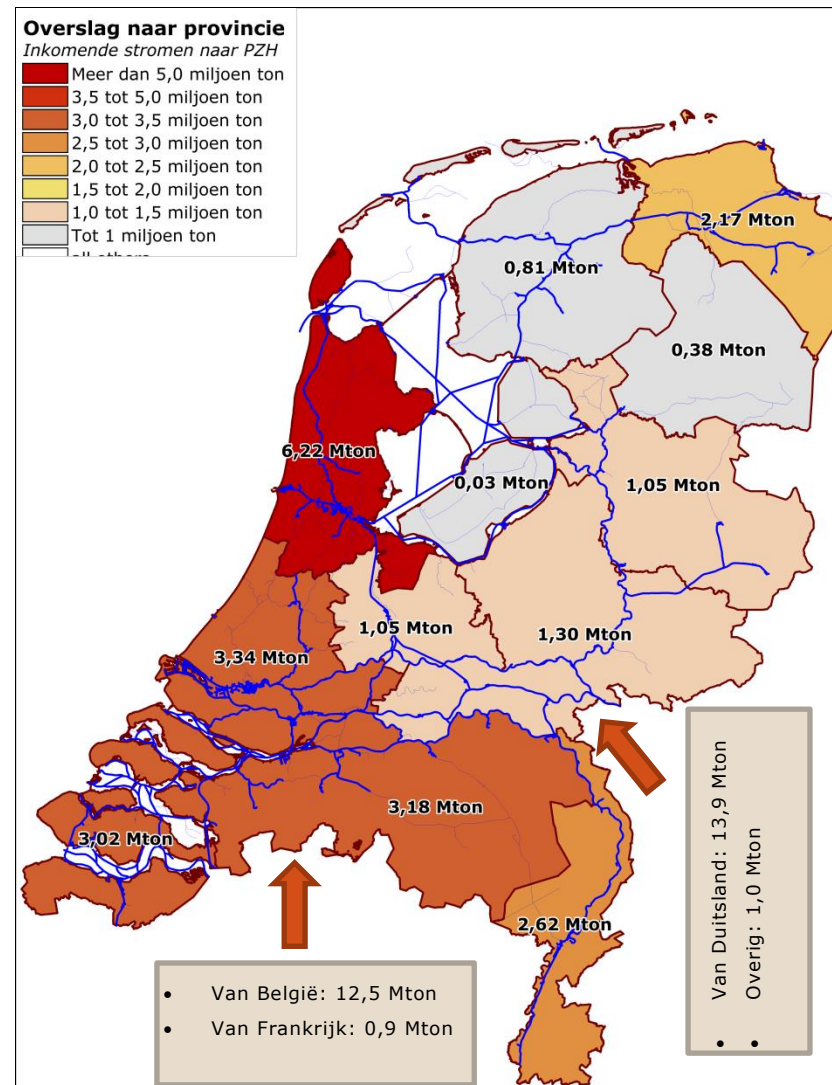
- Ruim een kwart (51%) hiervan was afkomstig uit Duitsland. Dit komt overeen met 13,9 miljoen ton.
- Vanuit België was 23% van het volume afkomstig, 12,5 miljoen ton.
- Het volume dat vanuit Nederland afkomstig was, bedroeg 25,1 miljoen ton. Dit komt overeen met 47% van het volume.
 - De meeste goederen werden hiervan geladen in de provincie Noord-Holland.
- Hiervan was 3,3 miljoen ton lading die binnen de provincie Zuid-Holland bleef.

figuur 2.3 Verhouding nationale & internationale overslag voor inkomende stromen.



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.

figuur 2.4 Overslag inkomende stromen vanuit de provincie Zuid-Holland naar provincie



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.



2.2 Naar ladingsoort

2.2.1 Bouwmaterialen

Figuur 2.5 toont de overslag van bouwmaterialen die van en/of naar de provincie Zuid-Holland getransporteerd worden. In totaal gaat het om 16 miljoen ton bouwmaterialen¹

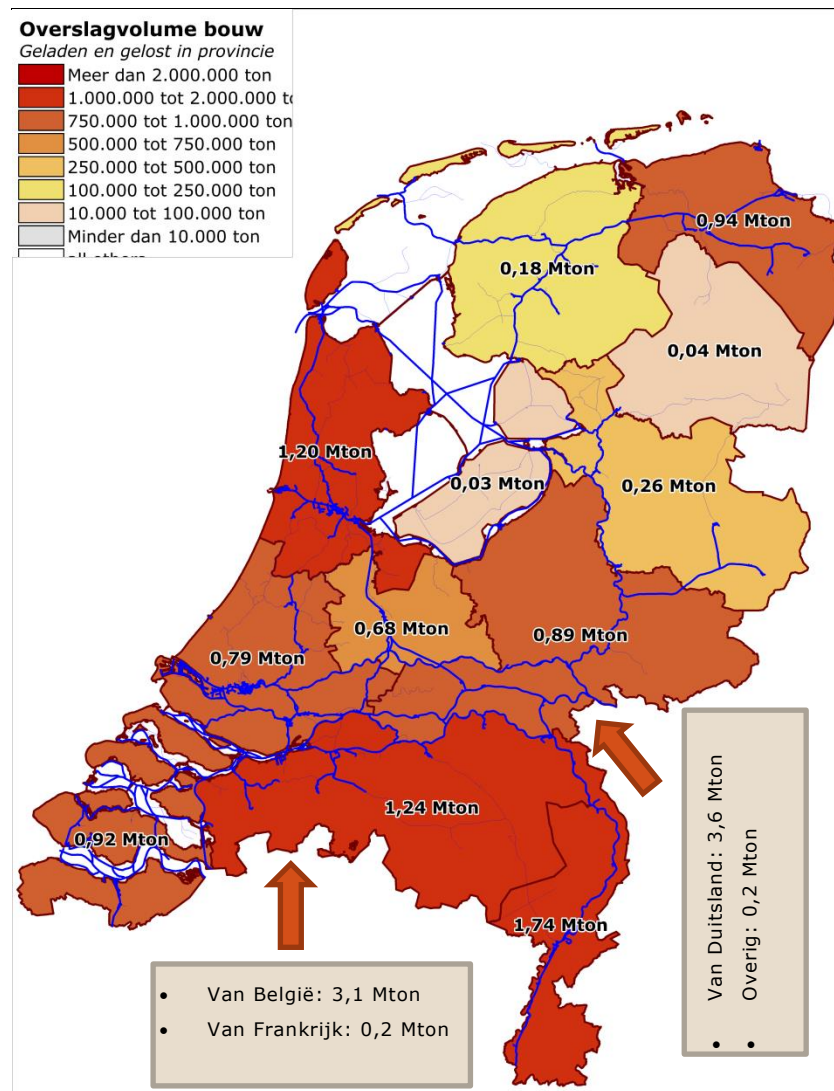
Uit figuur 2.5 kan het volgende opgemerkt worden:

- De meeste bouwmaterialen die van of naar de provincie Zuid-Holland vervoerd worden, zijn afkomstig uit Nederland. Het gaat hierbij om negen miljoen ton per jaar..
 - Binnen Nederland wordt het meeste vervoerd in relatie tot de provincie Limburg. Dit houdt verband met de grootschalige winning van grind in de provincie.
 - Er worden ook aanzienlijke volumes getransporteerd vanuit Noord-Brabant (zand) en Noord-Holland (graniet, steenslag).
 - Ook wordt er veel zand vervoerd van/naar de provincies Groningen, Zeeland en Gelderland. Ook de regionale stromen (met name zeezand) zijn niet gering.
- Circa 7 miljoen ton aan bouwmaterialen wordt vervoerd in relatie tot het buitenland. Hierbij geldt het volgende:
 - De grootste hoeveelheid bouwmaterialen zijn afkomstig vanaf de Beneden-, Midden- en Bovenrijn. Het gaat hierbij om diverse soorten ophoogmaterialen: zand in de Benedenrijn, vulkanisch gesteente² vanaf de Middenrijn en grind vanaf de Bovenrijn. In relatie tot Duitsland wordt er 3,5 miljoen ton vervoerd; voor de Bovenrijn (Frankrijk) geldt dat er circa 0,2 miljoen ton aangevoerd wordt.
 - Vanuit België wordt er 3,1 miljoen ton aan bouwmaterialen aangevoerd. Het betreft hier met name steenslag en stenen.

¹ Er kunnen inconsistenties in het rapport staan. Dit is het gevolg van het gebruik van meerdere bronnen. Voor dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van de publicatiebestanden voor binnenvaart. Hierin wordt gebruik gemaakt van NST/2007 goederenclassificatie. Elders in het rapport wordt van de oude indeling gebruik gemaakt.

² wordt veelvuldig gebruikt als lichtgewicht ophoogmateriaal in de wegenbouw

figuur 2.5 Overslag bouwmaterialen van/naar de provincie Zuid-Holland naar provincie



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.

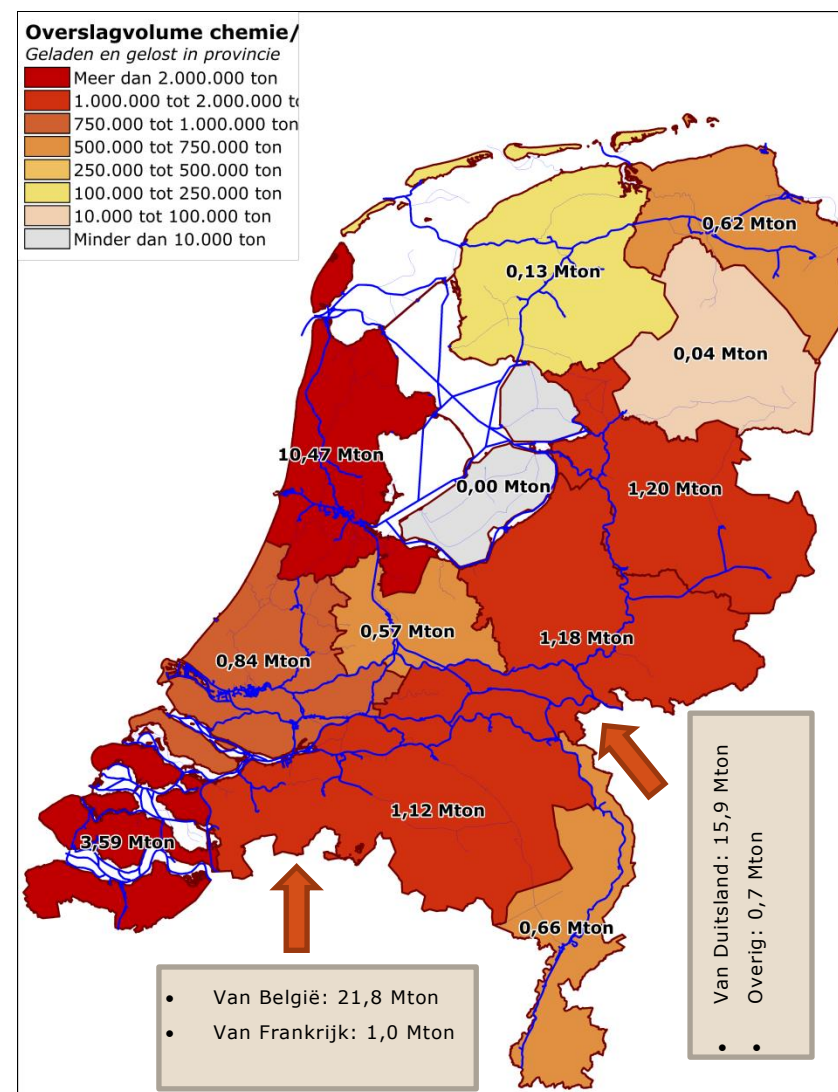
2.2.2 Chemicaliën en brandstoffen

Figuur 2.6 toont de vervoersrelaties van de provincie Zuid-Holland met andere Nederlandse provincies en het buitenland voor het vervoer van vloeibare lading. Dit bestaat uit chemische producten en minerale brandstoffen zoals stookolie, diesel en benzine. In totaal is deze stroom 59,8 miljoen ton groot.

Bij Figuur 2.6 horen de volgende verklaringen:

- Het vervoer van 'natte lading' via de binnenvaart speelt zich vooral af in de driehoek Nederland – België – Duitsland, waarbij Duitsland in het vervoer van chemische producten een relatief groot aandeel heeft. In totaal wordt 39,3 miljoen ton vloeibare lading internationaal getransporteerd, tegenover een nationale stroom van 20,4 miljoen ton.
- Het vervoer van minerale oliën concentreert zich tussen de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. Vooral in Rotterdam en Antwerpen bevinden zich een groot aantal raffinaderijen en chemische fabrieken. Opslagfaciliteiten in de zeehavens spelen daarnaast een belangrijke rol bij het vervoer.
- Chemische producten hebben een kleiner aandeel in de tonnage, maar door de langere reizen een groter aandeel in de vervoersprestatie. Belangrijke bestemmingen voor chemische producten zijn de clusters rondom Marl en Leverkusen in het Ruhrgebied en rondom Ludwigshafen (kunstmestindustrie).
- Het vervoer in Nederland concentreert zich vooral op de provincies Noord-Holland en Zeeland. In Amsterdam bevindt zich enorm veel opslagcapaciteit; daarnaast is de haven marktleider op het gebied van benzine-blending en -export (met name richting de Verenigde Staten). In Zeeland bevindt zich een raffinaderij.
- Vervoer richting het achterland betreft met name brandstoffenlevering. In Zuid-Holland bevinden zich bijvoorbeeld depots in Alphen a/d Rijn en Zwammerdam. Ook in Zwolle, Hengelo (beiden Overijssel), Arnhem (Gelderland) en Bergen op Zoom (Noord-Brabant) bevinden zich grote brandstofdepots.

figuur 2.6 Overslag chemie & brandstof van/naar provincie Zuid-Holland naar provincie



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.



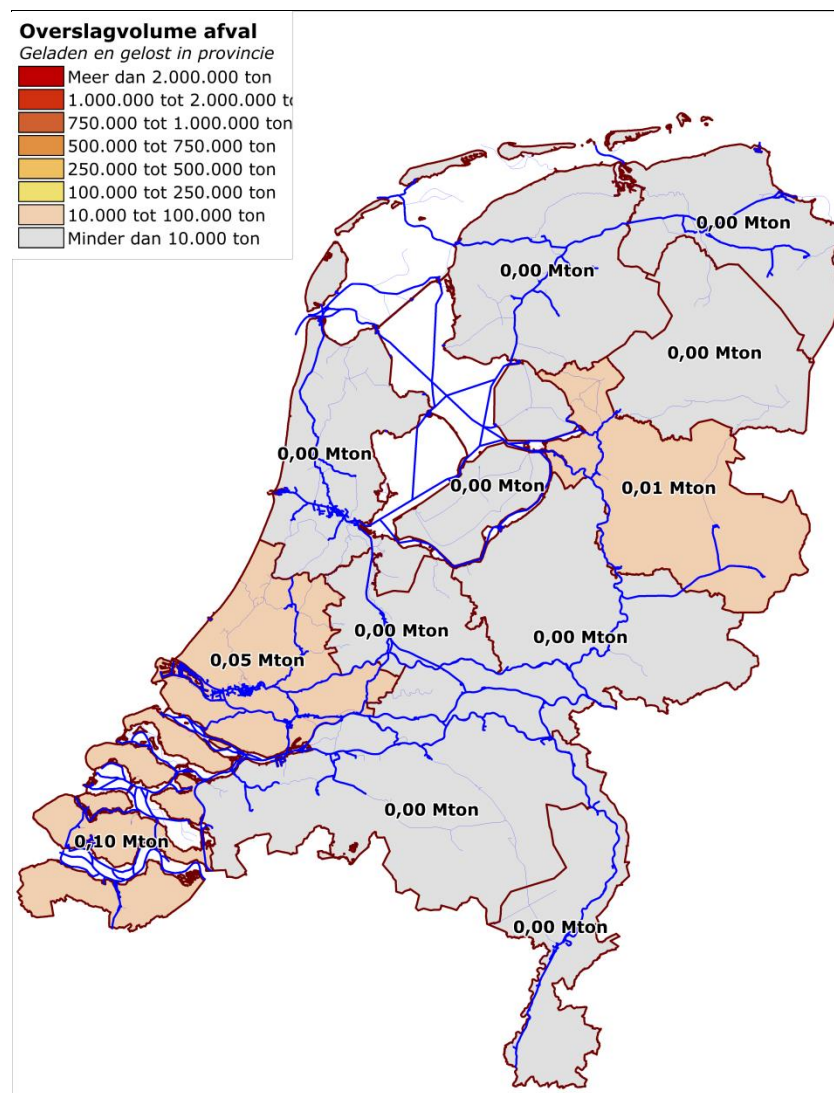
2.2.3 Afval

Figuur 2.7 toont de afvalstromen in relatie tot de provincie Zuid-Holland. In totaal gaat het, conform de NST/2007 goederenclassificatie, om 175.000 ton per jaar. Een gedetailleerdere analyse op basis van individuele binnenvaartreizen wijst echter op een aanzienlijk groter volume.

Bij figuur 2.7 kunnen de volgende opmerkingen geplaatst worden:

- Desondanks blijkt dat de grootste volumes plaatsvinden in relatie tot de provincies Zeeland en Overijssel.
- Het afval dat bij Delft ingezameld wordt, gaat op transport richting Hengelo om bij de verbrandingsoven van Twence verwerkt te worden. Bodemassen komen vervolgens gerecycled terug in de keten, als ophoogmateriaal voor de wegenbouw. In totaal is deze stroom ongeveer 180.000 ton per jaar groot (op basis van andere statistieken).
- Afval vanuit Den Haag wordt verwerkt bij de AVR in Rotterdam. In totaal gaat het om 93.000 ton, eveneens verkregen door statistieken op reisniveau te analyseren.
- De AVR wordt daarnaast ook bediend vanuit de haven van Utrecht. Deze stroom is aanmerkelijk dikker, maar wij durven geen uitspraken te doen over het exacte tonnage.
- Afval is voor de binnenvaart een groeimarkt en de reeds eerder benoemde ontwikkeling bij de Flevokust biedt extra kansen voor de binnenvaart. Enkele jaren geleden vond er namelijk per binnenvaartschip afvaltransport plaats van Lelystad richting de verbrandingsoven bij Alkmaar. Hierbij werd gebruik gemaakt van de containerfaciliteiten in de haven van Harderwijk.
- Dit transport is echter stukgelopen door de lange voortransportafstand die nodig was vanuit Lelystad richting Harderwijk. Het realiseren van een containerterminal in Lelystad kan daardoor een vliegwielt vormen voor hernieuwd afvaltransport uit Flevoland richting verbrandingsovens in Nederland.

figuur 2.7 Overslag afval van/naar de provincie Zuid-Holland naar provincie



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.



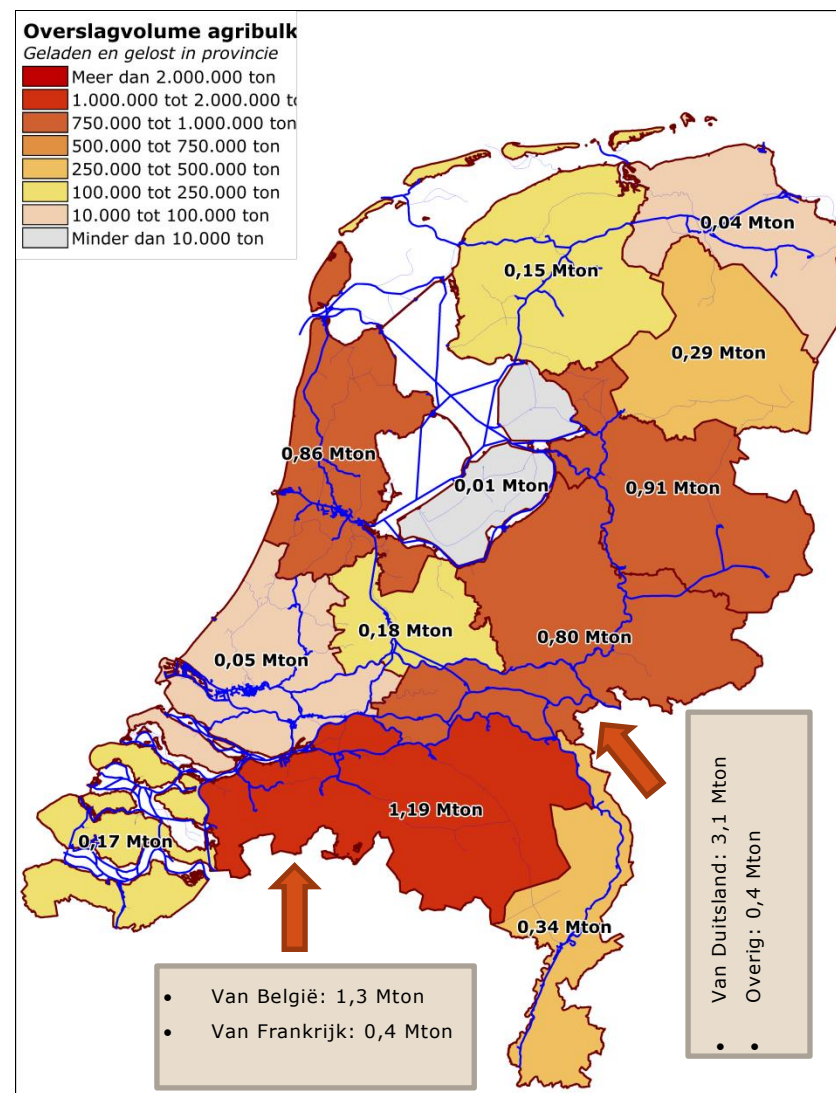
2.2.4 Agrilogistiek

Figuur 2.9 toont de volumes van agribulkstromen die plaatsvinden in relatie tot de provincie Zuid-Holland. Het gaat hierbij om 10 miljoen ton aan lading. De Figuur laat zien in relatie tot welke provincies of welk land deze transporten plaats vinden.

Bij Figuur 2.9 horen de volgende verklaringen:

- De helft van het agribulk-volume in relatie tot Zuid-Holland heeft een binnenlandse bestemming. Het gaat hierbij met name om exportvolume vanuit de Rotterdamse haven, zoals grondstoffen (soja) voor veevoer.
 - Binnen Nederland wordt het grootste volume afgenomen in Noord-Brabant. Hier bevinden zich in Noord-Brabant een groot aantal veevoederfabrieken, met name in de omgeving van Veghel en Helmond.
 - Dit geldt eveneens voor de provincie Overijssel. Er vinden frequente stromen met veevoerders plaats tussen Rotterdam en de binnenhavens van Genemuiden, Deventer en Zwolle.
 - In Gelderland zijn met name de binnenhavens van Wageningen, Lochem en Poederloijen erg belangrijk, als het gaat om de overslag van voedingsmiddelen.
 - Veel mout voor de brouwerij van Heineken wordt aangeleverd vanuit de mouterij in Swalmen (Limburg).
- Circa 5,0 miljoen ton aan lading wordt vervoerd in relatie tot het buitenland. In dit geval gaat het ook veel vaker om importladingen, vanuit bijvoorbeeld de Franse Moezel richting de fabrieken in Rotterdam (Meneba).

figuur 2.8 Overslag agribulk van/naar de provincie Zuid-Holland naar provincie



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.



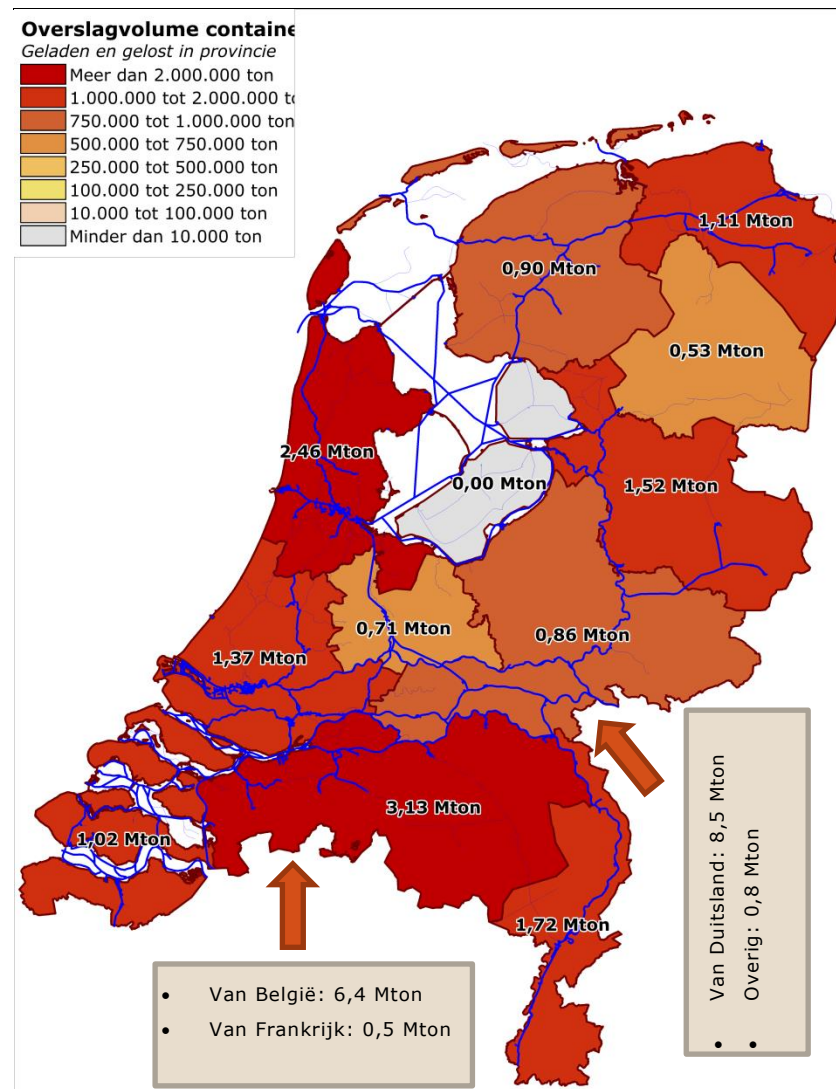
2.2.5 Containers

Figuur 2.9 toont de vervoersrelaties van de provincie Zuid-Holland met andere Nederlandse provincies en het buitenland voor containers. Op jaarbasis wordt er 31,5 miljoen ton containers van/naar de provincie Zuid-Holland vervoerd.

Bij Figuur 2.9 valt het volgende op:

- Net iets minder dan de helft van de containers die in relatie tot de provincie Zuid-Holland vervoerd worden, hebben een binnenlandse bestemming. Circa 15,3 miljoen ton aan gecontaineriseerde goederen hebben een binnenlandse bestemming.
 - Met uitzondering van de provincie Flevoland, zijn alle Nederlandse provincies te bereiken voor binnenvaartschepen met containers. Terminalinfrastructuur is overal in ruime mate aanwezig. Per 2019 zal er ook in Flevoland een inland containerterminal verrijzen met een capaciteit van 90.000 TEU.
 - De dikste binnenlandse containerstromen vinden plaats in relatie tot Noord-Holland en de provincie Noord-Brabant.
 - Voor Noord-Holland ligt de verklaring in het feit dat Amsterdam eigenlijk geen rol van betekenis speelt bij het overzees (zowel shortsea als deepsea) afhandelen van containers.
 - Noord-Brabant kent de hoogste terminaldichtheid van Nederland en is daarbij sterk geïndustrialiseerd.
 - De meeste containers die in relatie tot de haven van Rotterdam vervoerd worden betreffen exportcontainers. Voor importcontainers, veelal geladen met consumentengoederen uit Azië, is de vrachtwagen een aantrekkelijker alternatief. Exportcontainers zijn in Nederland vaak beladen met voedingsproducten, zoals bier van Heineken (terminals in Alphen a/d Rijn en Den Bosch), melkpoeder (Gorinchem, Leeuwarden)
- Circa 16,1 miljoen ton wordt vervoerd naar het buitenland. Hiervan is 6,4 miljoen ton bestemd voor België en 8,5 miljoen ton voor Duitsland. Naar Frankrijk en Zwitserland wordt samen 1,2 miljoen ton vervoerd met containers.

figuur 2.9 Overslag containers van/naar de provincie Zuid-Holland naar provincie



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.



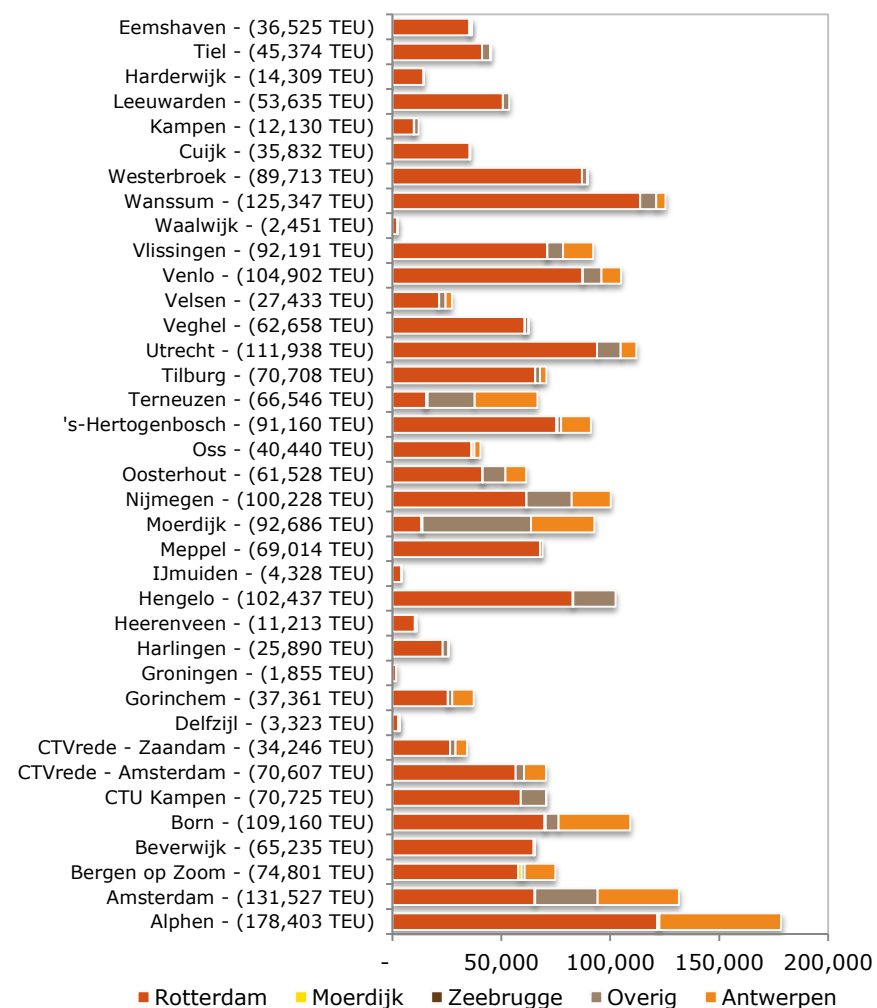
Marktaandeel Rotterdamse haven bij binnenlands containervervoer

Figuur 2.10 toont de overslagcijfers van binnenlandse bargeterminals in 2014. Hierbij zijn de stromen van en naar de havens Rotterdam, Moerdijk, Zeebrugge en Antwerpen beschouwd. De categorie "overig" omvat andere zeehavens of inland-terminals.

Uit Figuur 2.10 kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Voor vrijwel alle inland-terminals, geldt dat er aanzienlijk meer containers vervoerd worden naar Rotterdam, dan naar Antwerpen.
- Des te noordelijker de terminal gelegen is, des te lager het aandeel van de haven van Antwerpen.
- Amsterdam, Alphen a/d Rijn, Born, Gorinchem, Moerdijk, Terneuzen en Vlissingen zijn de enige terminals met een aanzienlijke stroom containers naar Antwerpen. Daarbij kan worden opgemerkt dat:
 - Alphen a/d Rijn een terminal betreft die voornamelijk afhankelijk is van de exportstromen van bierbrouwer Heineken te Zoeterwoude. Het gaat hier om een globale speler die op basis van de maritieme diensten bepaalt in welke havens containers aanlanden of vertrekken.
 - De terminal van Born geldt als een van de grootste terminals in Nederland. Deze ontsluit het logistiek en industrieel belangrijke gebied in Midden-Limburg op een goede manier met Rotterdam (Maasverbinding) en Antwerpen (Albertkanaal).
 - Overige terminals (Amsterdam, Terneuzen, Moerdijk, Vlissingen) kennen een nationale industriële functie. Hiertoe zijn voldoende import- en exportstromen naar de Antwerpse haven aanwezig om lijndiensten op te zetten.

Figuur 2.10 Overslagcijfers binnenlandse containerterminals (2014)



Bron: Panteia (2015) op basis van BIVAS reizenbestand 2014



Figuur 2.11 (boven) toont de verschillen in de verhouding exportstromen en importstromen tussen zeehavens. Hierbij is alleen gekeken naar de Nederlandse bargeterminals die meer dan 10,000 TEU op jaarbasis vervoeren van of naar Antwerpen. De volgende conclusies kunnen getrokken worden uit Figuur 2.11 (boven):

- Bij de meeste inland-terminals is de verhouding tussen de zeehavens enigszins constant voor export- en importstromen. Slechts in enkele gevallen is de onbalans groter dan 10%.
- Dit is het geval bij de Holland Container Terminal in Amsterdam, de terminal te Gorinchem, de ECT terminal te Moerdijk, BCTN Nijmegen en de terminals in 's-Hertogenbosch en Venlo.
- Voor Amsterdam en Gorinchem geldt dat er relatief meer containers uit Antwerpen geïmporteerd worden dan geëxporteerd.
- Daarentegen zijn de exportstromen naar de haven Antwerpen van Born, Moerdijk, Nijmegen, 's-Hertogenbosch en Venlo relatief groter dan de importstromen.

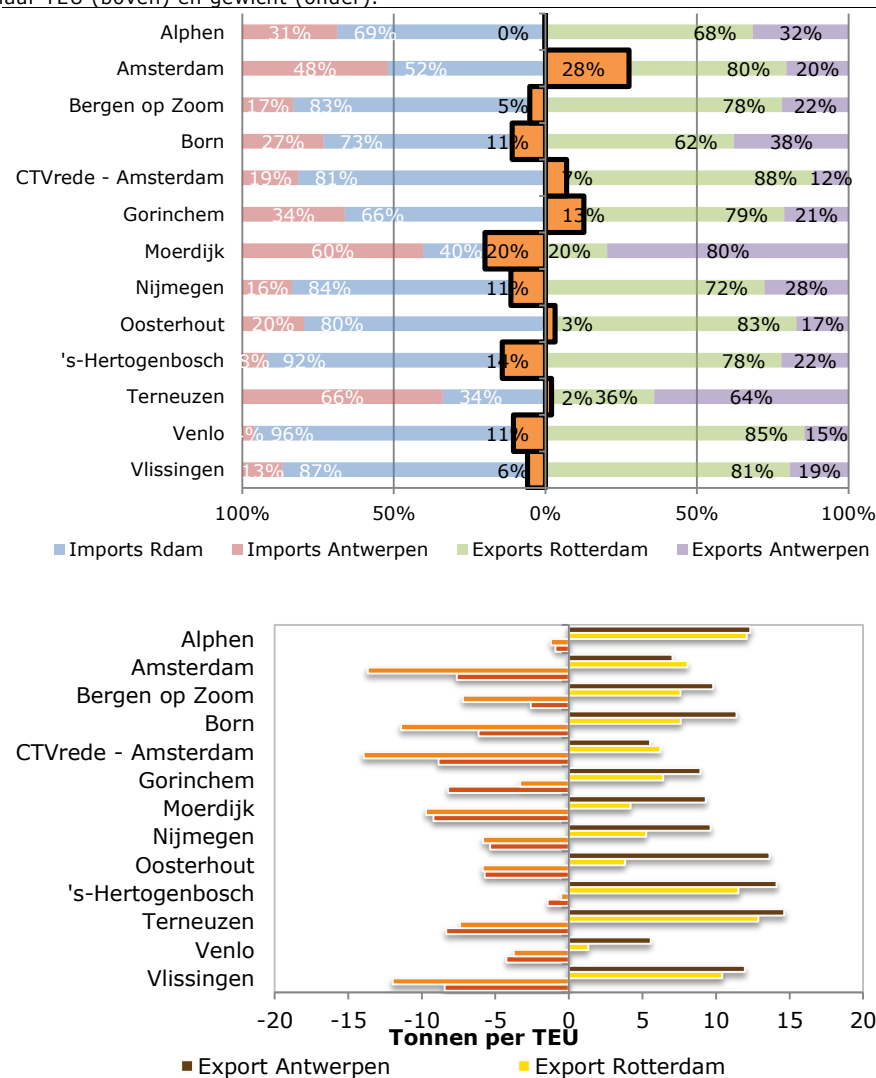
Onbalans in containergewichten

Figuur 2.11 (onder) toont ook de verschillen tussen de containergewichten per zeehaven per richting (import of export) in relatie tot de Nederlandse bargeterminals. Voor de terminals te Amsterdam geldt dat importcontainers zwaarder zijn dan exportcontainers. Bij overige terminals is dit precies andersom.

De volgende conclusies kunnen getrokken worden uit Figuur 2.11 (onder):

- Over het algemeen zijn de exportstromen naar de haven van Antwerpen zwaarder dan de exportstromen naar Amsterdam. Dit is niet het geval voor de terminals te Amsterdam en Alphen a/d Rijn.
- De importstromen zijn veelal meer in balans. Alleen voor de terminals te Amsterdam (CTVrede, HTC) en de terminals in Vlissingen in Amsterdam, kan een onbalans worden waargenomen die in het voordeel is van Antwerpen.

Figuur 2.11 Verschil in verhoudingen export- en importstromen zeehavens, naar TEU (boven) en gewicht (onder).



Bron: Panteia (2015) op basis van BIVAS reizenbestand 2014



2.3 Verwachtingen

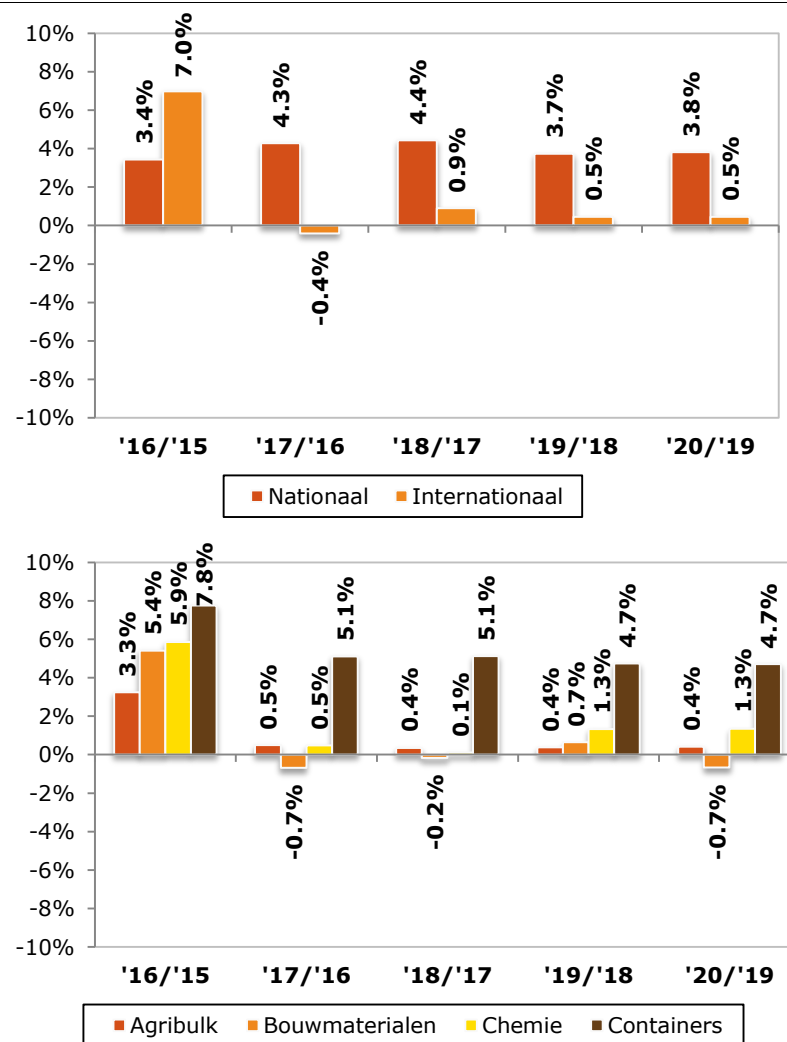
Panteia heeft in het kader van de Middellange Termijn Prognoses voor de binnenvaart een verwachting beschreven van het overslagvolume in de provincie Zuid-Holland op de langere termijn. Figuur 2.12 toont de ontwikkelingen.

Wij verwachten een stijging van 166 miljoen ton vervoerd van en naar Zuid-Holland in 2015 naar 188 miljoen ton in 2020³. Dit is het gevolg van de volgende ontwikkelingen:

- Aantrekkende volumes in de bouw, na jarenlange teruggang;
- Grootchalige infrastructuurprojecten die gaan starten, zoals de aanleg van de Rijnlandroute bij Leiden.
- Een toenemende vraag naar verbrandingskolen voor energiecentrales in Duitsland.
- Een verstevigde positie van het containervervoer per binnenvaartschip als gevolg van:
 - het openen van nieuwe achterland-terminals, waaronder terminals in Doesburg, Almelo, Roermond en Lelystad;
 - Het operationeel worden van de containerterminals op de Maasvlakte 2 zal de haven van Rotterdam naar verwachting ten goede komen. De afgelopen jaren kende de haven veel congestie waardoor containeroperators hun lading lieten afbuigen van Rotterdam naar andere havens in de Hamburg – Le Havre Range. Ook zal de toenemende concurrentie tussen stuwadoors in de haven leiden tot een aantrekkelijkere propositie.
 - Het bereiken van de aan de realisatie van Maasvlakte 2 gekoppelde *modal-shift* doelstellingen, waardoor 45% van de afgevoerde containers per schip moeten gaan. Nu is dat nog ongeveer 40%.

³ De sterke stijging die het jaar 2016 laat zien ten opzichte van het jaar 2015 is het gevolg van de laagwaterperiode in het najaar van 2015. Hierdoor zijn de volumes in 2015 laag uitgevallen; in het najaar van 2016 zal daardoor groei gerealiseerd worden.

figuur 2.12 Aandeel binnenvaart in de modal split in 2014 voor de provincies



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.



3 PZH is een binnenvaartprovincie

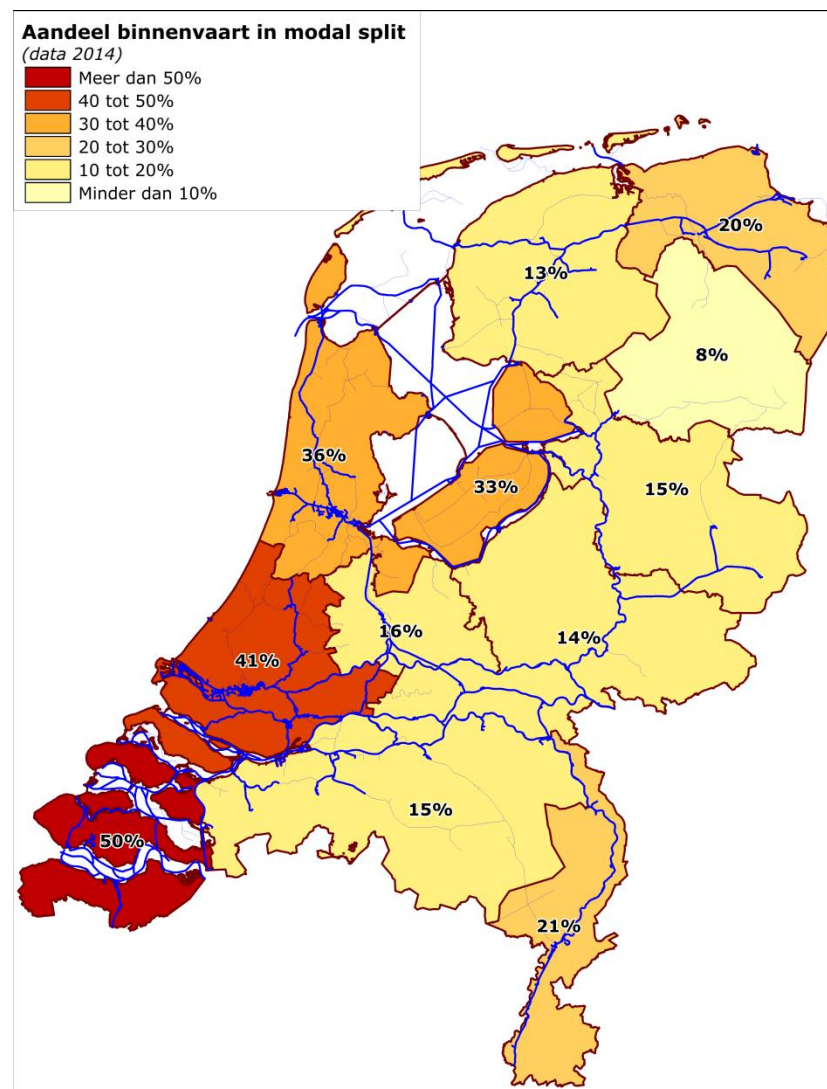
3.1 Modal split

3.1.1 Alle vervoer

Panteia heeft op basis van de publicatiebestanden voor het goederenvervoer de modal split in het jaar 2014 voor alle provincies bepaald. Het resultaat hiervan is inzichtelijk gemaakt in Figuur 3.1. Hieruit valt het volgende op:

- Binnenvaart heeft een groot aandeel in de vervoersstromen in relatie tot Zuid-Holland. Liefst 41% van de goederen wordt over water vervoerd. Dat is 50% meer dan het Nederlandse gemiddelde.
- Alleen de provincie Zeeland scoort beter. Dit heeft te maken met de sterke focus op bulkstromen in de zeehavens van Terneuzen en Vlissingen. Hierdoor wordt gemakkelijk een hoge modal split voor de binnenvaart behaald.
- In de afgelopen jaren is de ontwikkeling van de modal split vanuit Zuid-Holland beperkt gegroeid. Dit is het gevolg van een steeds groter aandeel van de binnenvaart in het aan- en afvoeren van containers.
- Daar staat tegenover dat goederensegmenten waarin de binnenvaart van oudsher een sterke positie heeft, zoals het vervoer van zand- en grind, in de afgelopen jaren mede als gevolg van de crisis, is teruggelopen. Hierdoor is het aantal van de binnenvaart in de totale *modal split* lager komen te liggen.
- Hierdoor verwachten wij dat in de toekomst de *modal split* verder zal gaan groeien. Wij verwachten tot en met 2020 aantrekkende volumes in de bouw. Hier zal de binnenvaart sterk van profiteren.

figuur 3.1 Aandeel binnenvaart in de modal split in 2014 voor de provincies



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.



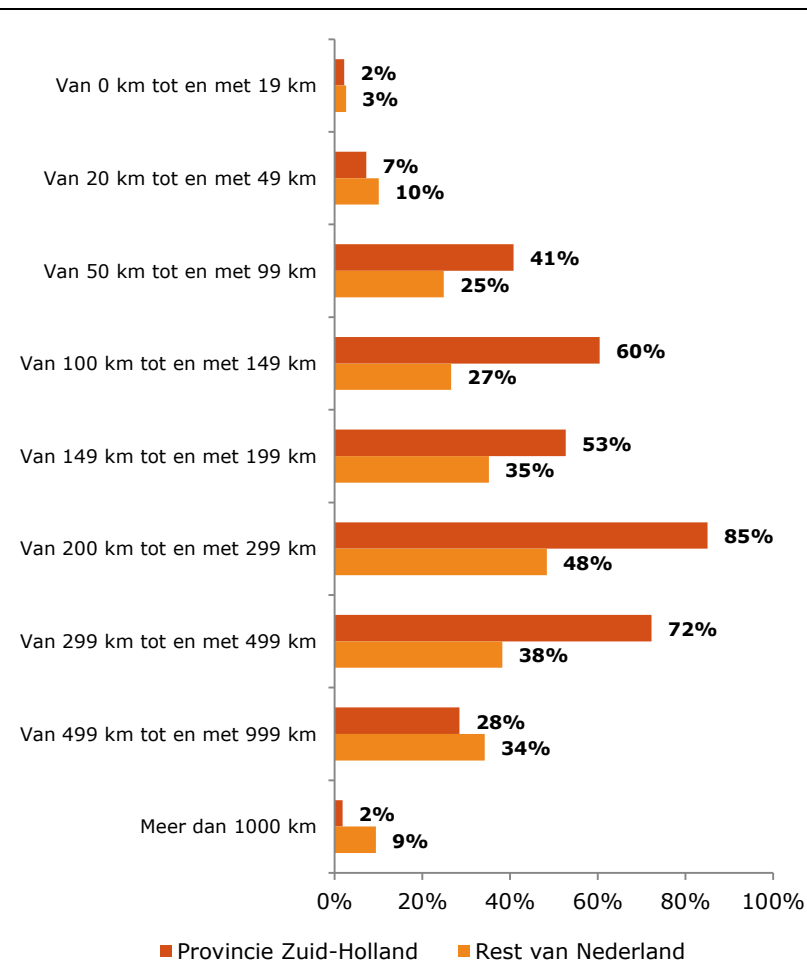
3.1.2 Naar afstandsklasse

Figuur 3.2 toont de *modal split* van de binnenvaart naar afstandsklasse voor de provincie Zuid-Holland en overig Nederland. Hierbij zijn alle modaliteiten met uitzondering van luchtvracht, vervoer per pijpleiding en zeevaart meegenomen.

De volgende conclusies kunnen uit de grafiek getrokken worden:

- Bij het vervoer over korte afstand (0 tot 19 kilometer) krijgt de binnenvaart in overig Nederland, noch verbijzonderd naar Zuid-Holland, een stevige voet aan de grond.
- Echter, bij vervoer over middellange tot lange afstanden heeft de binnenvaart een sterke positie. Deze wordt minder zodra de 300-kilometer grens overschreden worden. Vanaf ongeveer deze afstand begint het spoorvervoer ook een rol te spelen in de modal split. Het is ongeveer 850 kilometer varen vanaf Rotterdam naar het einde van de bevaarbare Rijn. Vanaf dat moment worden de mogelijkheden van binnenvaartvervoer ook beperkt.
- Dat blijkt ook, kijkende naar het vervoer over zeer lange afstand (meer dan 1000 kilometer) dat voornamelijk per spoor afgewikkeld wordt. De binnenvaart kan vanuit Nederland alleen bestemmingen aan de Donau (Regensburg, Wenen, Budapest) en in Frankrijk (via zeer kleine vaarwegen, CEMT-klasse I) bereiken.
- Zuid-Holland scoort voor vrijwel alle afstandsklassen beter dan overig Nederland. Dit illustreert de reeds goede benutting van de binnenvaart in Zuid-Holland.

figuur 3.2 Modal split binnenvaart naar afstandsklasse.



Bron: publicatiebestanden wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart 2014, CBS.



3.2 Nabijheid bedrijventerreinen

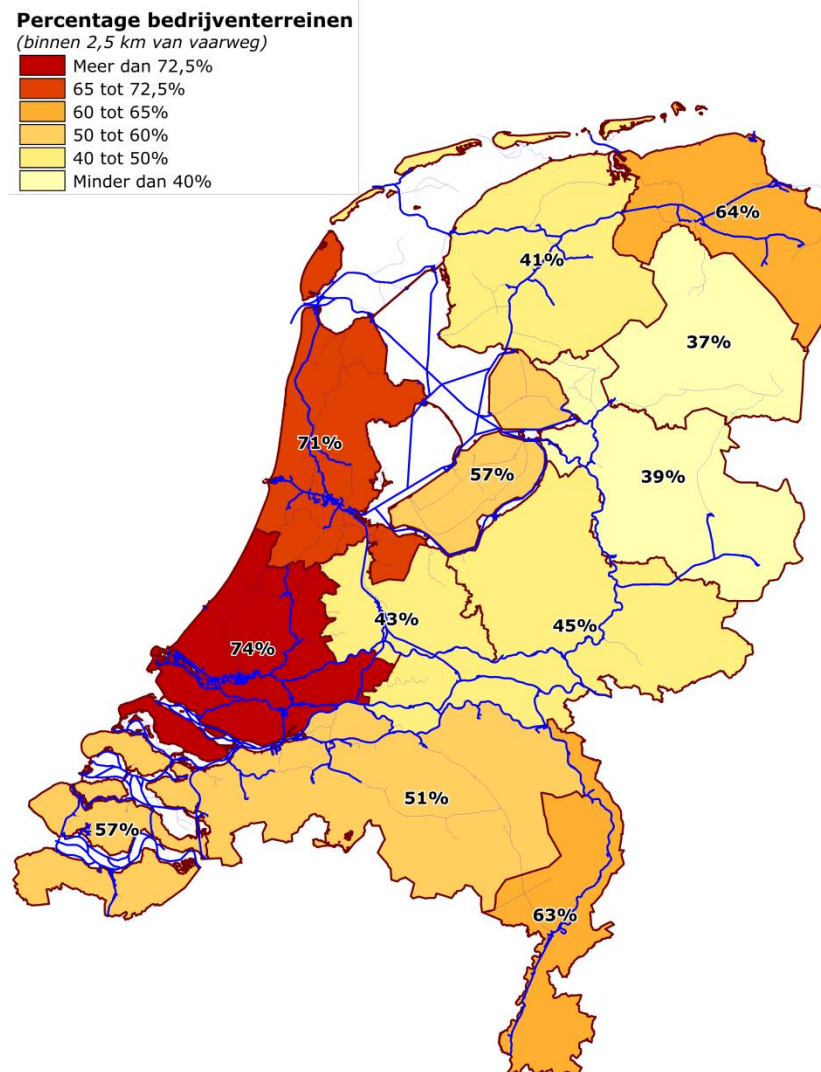
3.2.1 Gehele provincie

Panteia heeft geanalyseerd welk percentage van de bedrijventerreinen binnen een bepaalde afstand van de vaarweg is gelegen. Dit is een maat voor de potentie die een vaarweg kan bieden bij het ontsluiten van economische kerngebieden binnen provincies en gemeenten. Figuur 3.3 toont per provincie het percentage van de bedrijventerreinen die zich binnen 2,5 kilometer van een vaarweg van minimaal CEMT-klasse II bevinden.

Uit de analyse blijkt het volgende:

- Zuid-Holland biedt, gemeten naar het aantal bedrijventerreinen, de beste ontsluiting op vaarwegen. Ruim 74% van de bedrijventerreinen bevindt zich binnen 2,5 km van een vaarweg.
- Wordt echter gemeten naar de oppervlakte van de bedrijventerreinen, dan is het oppervlakte binnen een bereik van 2,5 kilometer van de vaarweg in de provincies Zeeland, Groningen, Noord-Holland en Flevoland hoger dan in Zuid-Holland.
- De verklaring hiervoor is dat deze provincies (m.u.v. Flevoland) met name zeehaventerrein aanbieden op grote bedrijventerreinen langs bijvoorbeeld het Noordzeekanaal en het Kanaal Gent-Terneuzen.
- De havenstructuren van Rotterdam en Amsterdam verschillen ook, in die mate dat de aanliggende havens bij het Noordzeekanaal qua oppervlakte relatief groter zijn dan de havens in Rotterdam. Met name het Corusterrein is erg groot met 7,7 km².
- In de nabije toekomst zal met name Flevoland een slag maken, door ontwikkeling van twee grootschalige, buitendijkse bedrijventerreinen aan het IJsselmeer. Bij Lelystad zal ook een containerterminal gerealiseerd worden.
- In Zuid-Holland zijn ontwikkelingen te verwachten bij Steekterpoort. Het is de verwachting dat daar een grootschalig distributiecentrum gebouwd zal worden. Hiermee verstevigt Zuid-Holland de leidende positie.

figuur 3.3 Percentage bedrijventerreinen binnen 2,5 km van een vaarweg (CEMT II)



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.



3.2.2 Naar vaarweg

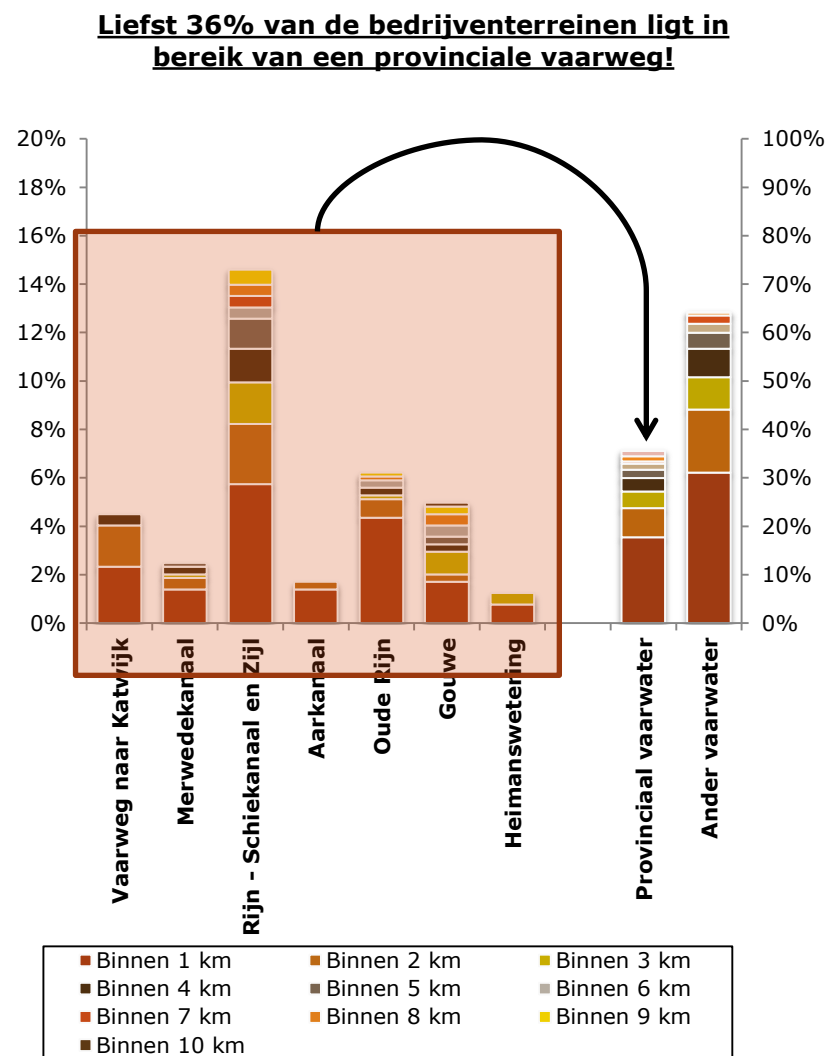
Panteia heeft ook een analyse gedaan naar het aantal en percentage bedrijventerreinen dat in bereik ligt van de provinciale vaarwegen. De resultaten van deze analyse zijn gepresenteerd in Figuur 3.4.

- Belangrijk om aan te geven is dat de provincie Zuid-Holland 147 km aan provinciale vaarweg in beheer heeft⁴. Overige vaarwegbeheerders beheren 624⁵ kilometer aan vaarweg. De meeste kilometers hiervan zijn in het beheer van Rijkswaterstaat of het Rotterdamse havenbedrijf.
- Gegeven dit kenmerk, is het opmerkelijk dat:
 - de 147 km aan vaarweg (19% van het totaal aan CEMT-klasse II vaarweg) 36% van de bedrijventerreinen (in aantallen)
 - en 25% van het oppervlakte binnen het bereik van een provinciale vaarweg ligt.
 - **De economische betekenis van deze vaarwegen is dus groot!**
- 17,7% van de bedrijventerreinen ligt binnen één kilometer van een provinciale vaarweg. 31,1% ligt binnen één kilometer van een vaarweg in beheer van (met name) Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam.
- De meeste bedrijventerreinen worden ontsloten door het Rijn-Schiekanaal. Dit is echter niet raar; deze vaarweg is 41 kilometer de langste van allemaal. Gemiddeld zijn er 2,25 bedrijventerreinen per kilometer bereikbaar binnen 10 kilometer van de vaarweg.
- Gewogen naar afstand, presteert de Gouwe echter bijna net zo goed. Ook de Vaarweg naar Katwijk ontsluit, mede door de korte afstand, veel vaarwegen.

⁴ Hierbij rekenen wij met vaarwegen van CEMT-klasse II en hoger. De vijftien kilometer van de Oude Rijn voorbij sluis Bodegraven tot aan de provinciegrens met Utrecht is niet meegerekend.

⁵ Hierbij is eveneens gerekend met CEMT-klasse II en hoger.

figuur 3.4 Percentage bedrijventerreinen binnen een bepaald bereik van een vaarweg (CEMT II)



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit VIN.



3.3 Benutting provinciaal vaarwater

Panteia heeft de benutting van de provinciale vaarwegen onderzocht. Er zijn in Nederland acht provincies die vaarwegbeheerder zijn van één of meerdere vaarwegen. Enkele provincies beheren geen vaarwegen: dit zijn Limburg en Noord-Brabant. Ook Gelderland is niet in het overzicht opgenomen: dit komt omdat zij het beheer van de vaarwegen in hun provincie (Arkervaat, Linge en Oude IJssel) hebben gemandateerd aan diverse waterschappen.

De volgende conclusies zijn te trekken uit Figuur 3.5:

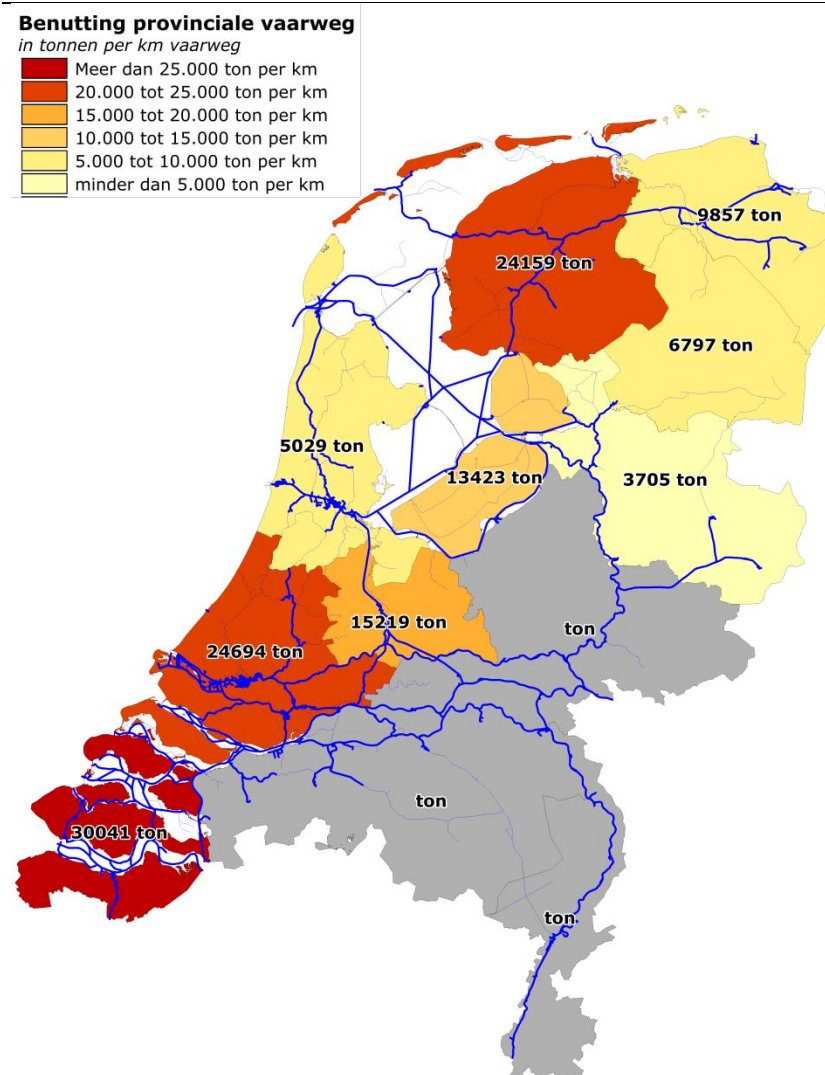
- Het provinciale vaarwegennet van de provincie Zeeland, dat bestaat uit het 16 km lange Kanaal door Walcheren (bevaarbaar voor klasse Va schepen) wordt het best benut. Hier wordt op jaarbasis in de haven van Middelburg bijna 500.000 ton aan goederen overgeslagen.
- De provincies Friesland en Zuid-Holland strijden om de tweede plaats. De provinciale vaarwegen⁶ in deze provincies genereren bijna 25.000 ton aan overslag per km.
- Dit staat in schril contrast tot de vaarwegen in de provincies Drenthe, Noord-Holland en Overijssel.

De overslag op losplaatsen in de provincie Zuid-Holland is de laatste jaren met 8% is teruggelopen. Dit is met name het gevolg van afnemende volumes in de bouwsector. Het openen van het Maximakanaal rondom Den Bosch heeft er voor gezorgd dat de route vanuit Amsterdam over het Merwedekanaal en de Afgedamde Maas minder aantrekkelijk is geworden.

Onze verwachting is dat de toenemende woningbouwactiviteit alsmede de aanleg van nieuwe infrastructuur, zoals de Rijnlandroute en de verbredingsprojecten bij de N207, er voor zullen zorgen de komende jaren de bouwvolumes weer aantrekken en daarmee de benutting van het provinciale vaarwegennet van Zuid-Holland zullen verbeteren.

⁶ Van klasse CEMT II en hoger

figuur 3.5 Hoge benutting provinciaal vaarwater in de provincie Zuid-Holland



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.



4 Onbenutte kansen

4.1 Continentale ladingstromen

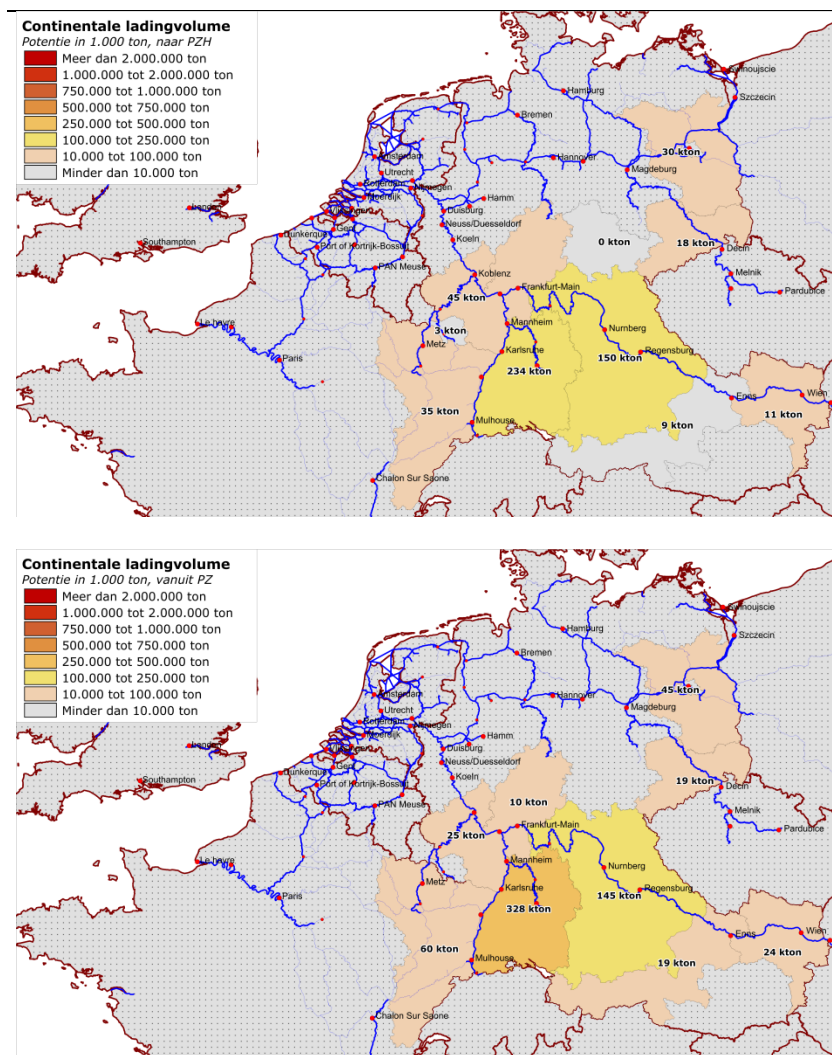
Panteia heeft medio 2015 een studie opgeleverd in het kader van het Europese onderzoeksproject "Platina 2" naar de marktpotentie van gecontaineriseerde continentale ladingstromen per binnenvaartschip⁷. Nu vervoert de binnenvaart enkel nog maritieme containers.

Hier presenteren wij de resultaten voor de potentie aan continentale ladingstromen voor de binnenvaart van en naar de provincie Zuid-Holland. Dit wordt getoond in Figuur 4.1, voor het scenario waarin gerekend is met de hoogste mate van efficiëntie voor het wegvoer. We kunnen de volgende conclusies trekken:

- In dit scenario, bedraagt de potentie voor export vanuit Zuid-Holland voor gecontaineriseerde continentale lading 757.598 ton.
 - De deelstaten Baden-Württemberg en Beieren tonen het grootste potentieel. Vanuit de provincie Zuid-Holland kan 328.000 ton per jaar naar Baden-Württemberg vervoerd worden en 145.000 ton richting Beieren. Aanvullend ligt er een potentieel van 60.000 ton in het Franse Alsace-Lorraine.
- Er is minder potentieel voor retourlading met *slechts* 625.152 ton. Wat echter gunstig is voor een eventuele businesscase, is het feit dat ook deze retourlading vooral afkomstig lijkt te zijn uit Baden-Württemberg (234.000 ton), Beieren (149.000 ton) en het Franse Alsace-Lorraine (35.000 ton). Hierdoor is er een aanzienlijke kans dat containers in beide richtingen beladen ingezet kunnen worden.
- De belangrijkste exportgoederen vanuit de provincie Zuid-Holland zijn landbouwgoederen, voedingsmiddelen en Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)

⁷ Panteia et al (2015): Macro Analysis of Market Potential in Continental Cargo Market. <http://www.naiades.info/news-and-events/markets/macro-analysis-of-the-market-potential-in-the-continental-cargo-market/>

figuur 4.1 Potentie continentale ladingstromen per binnenvaart voor provincie Zuid-Holland



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.

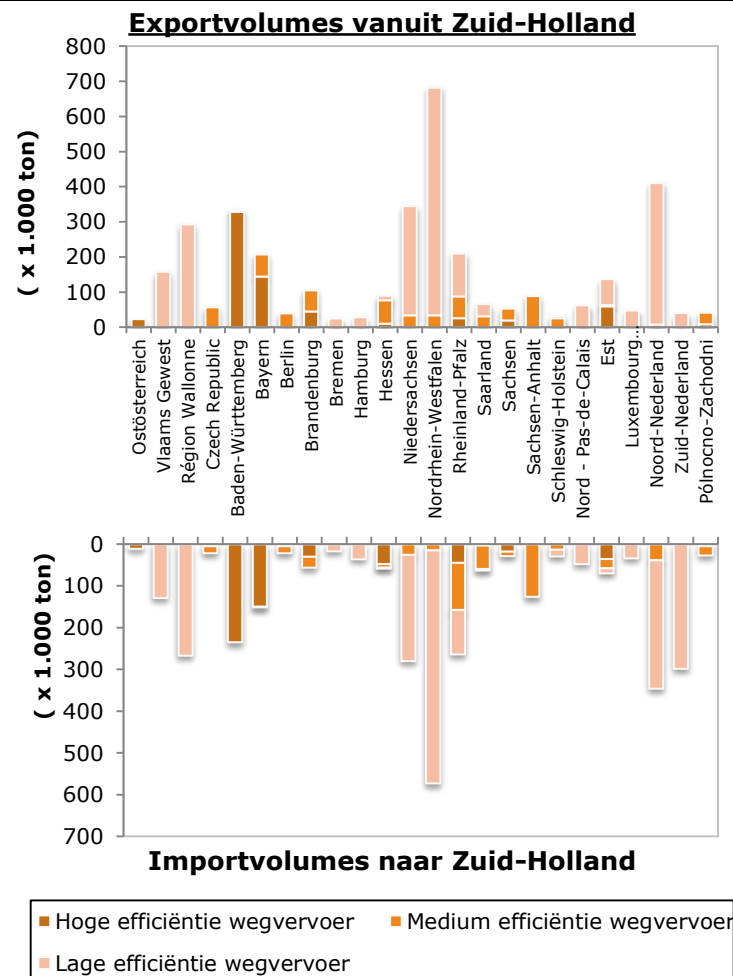


Figuur 4.2 geeft een overzicht van de potentiële volumes van en naar de provincie Zuid-Holland voor de verschillende vervoersrelaties en voor de verschillende scenario's. Hierbij geldt dat des te donkerder de kleur, des te hoger de efficiëntie van het wegvervoer waarmee gerekend is en des te aantrekkelijker de business-case voor intermodaal continentaal vervoer middels binnenschepen.

We kunnen het volgende concluderen uit Figuur 4.2:

- Het potentiële exportvolume vanuit de provincie Zuid-Holland bedraagt:
 - 728.000 ton in het scenario met de hoogste efficiëntie van het wegvoer. Hierin is het dus het lastigst om de businesscase rond te krijgen;
 - 1.412.000 ton in het scenario met een gemiddelde efficiëntie van het wegvervoer en;
 - 3.687.000 ton in het scenario met een lage efficiëntie van het wegvervoer. Er wordt hierbij aangenomen dat de vrachtauto leeg retour komt rijden.
 - Des te verder stroomafwaarts op de Rijn, des te lastiger het wordt om de businesscase rond te rekenen, maar des te groter de volumes. Dit wordt geïllustreerd door bijvoorbeeld de volumes die bij het lage efficiëntiescenario verplaatst zouden kunnen worden vanuit Nordrhein-Westfalen.
- Het potentiële invoervolume vanuit de provincie Zuid-Holland bedraagt:
 - 625.000 ton in het scenario met de hoogste efficiëntie van het wegvoer.
 - 1.142.000 ton in het scenario met een gemiddelde efficiëntie van het wegvervoer en;
 - 3.240.000 ton in het scenario met een lage efficiëntie van het wegvervoer.
- Uit de figuur blijkt eveneens dat er voor vrijwel alle regio's, met uitzondering van Zuid-Nederland, een aanzienlijke kans is om een retourvracht te vinden.

figuur 4.2 Volumes onderscheiden naar import/exportregio's en scenario's.



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.



5 Netwerkpotentie binnenhavens

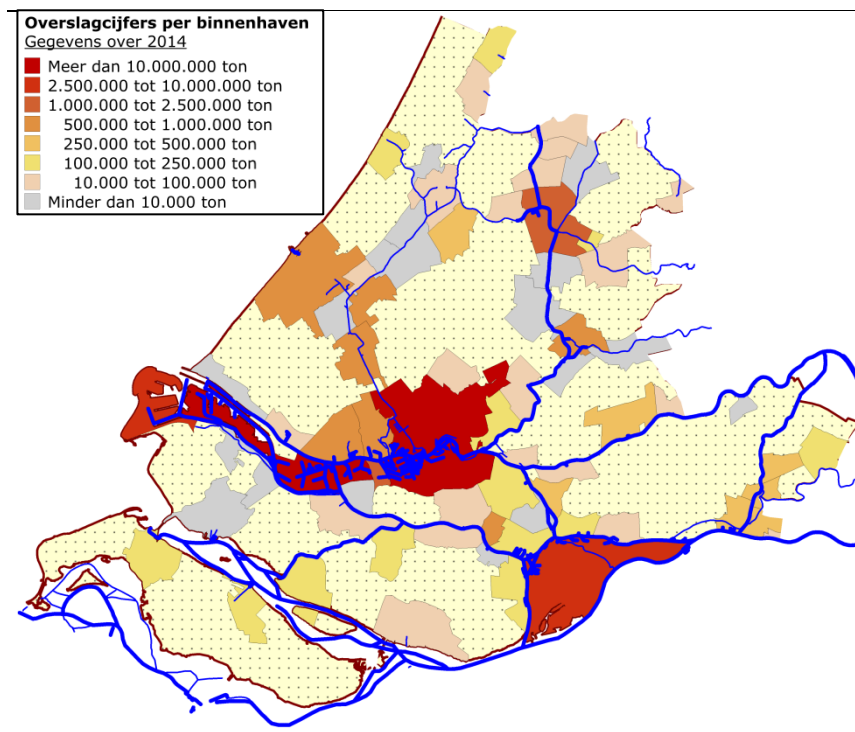
5.1.1 Totale overslag

Figuur 5.1 toont de overslag per binnenhaven op de kaart. In totaal zijn er in de provincie Zuid-Holland **73 havens** met overslag. Het totale volume in de provincie bedroeg **113.890.618 ton** in 2014.

Uit Figuur 5.1 kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De grootste overslagvolumes worden gegenereerd in de Rotterdamse haven. Inclusief de aanliggende havens in Vlaardingen en Schiedam, bedraagt het overslagvolume naar de binnenvaart in de Rotterdamse haven 100.700.420 ton.
- Ook de zeehaven van Dordrecht genereert aanzienlijke volumes met 4.041.909 ton per jaar.
- Alphen aan de Rijn is met afstand de grootste binnenhaven. Hier wordt op jaarbasis 1.833.229 ton overgeslagen. In Zoeterwoude wordt, bij de moutbaan van Heineken, ook nog eens 367.000 ton per jaar overgeslagen.
- Gouda is qua overslagvolumes de tweede binnenhaven met een jaarlijks overslagvolume van 766.053 ton. Het overgrote merendeel van dit overslagvolume is bouw-gerelateerd.
- Via het Rijn-Schiekanaal worden de binnenhavens Delft, Den Haag en Voorburg ontsloten. Op jaarbasis wordt hier 1.111.962 ton aan goederen, vooral bouwmaterialen en afval, overgeslagen.
- Alblasserdam, Alphen aan den Rijn, Gorinchem, Gouda, Maassluis, Ridderkerk en Zwijndrecht zijn reeds opgenomen als ports in het *comprehensive network* van TEN-T. **Mogelijk is het interessant om ook Delft en Den Haag, al dan niet in gezamenlijkheid, opgenomen te krijgen.**
- Op niet door de provincie beheerde vaarwegen vinden ook grote overslagvolumes plaats. Noemenswaardig hierbij zijn de loskade te Heerjansdam (RWS), Leerdam (Waterschap Rivierenland) en Hillegom (Provincie Noord-Holland).

figuur 5.1 Totale overslagcijfers Zuid-Hollandse (binnen)havens



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.

Rang	Binnenhaven	Overslag	Rang	Binnenhaven	Overslag
1	Alphen a/d Rijn	1,833,229	12	Leerdam (*)	198,419
2	Gouda	766,053	13	Oud-Beijerland	197,619
3	Heerjansdam	703,665	14	Zwijndrecht	190,145
4	Delft	507,277	15	Ridderkerk	179,121
5	Den Haag	504,700	16	Capelle a/d IJssel	158,715
6	Gorinchem	419,682	17	Papendrecht	156,907
7	Zoeterwoude	367,885	18	Katwijk aan Zee	150,988
8	Alblasserdam	313,052	19	Goudswaard	147,853
9	Bergambacht	294,561	20	Zwammerdam	141,400
10	Arkel	267,643	21	's-Gravendeel	118,872
11	Nieuwland	257,483	22	Hillegom (*)	113,658



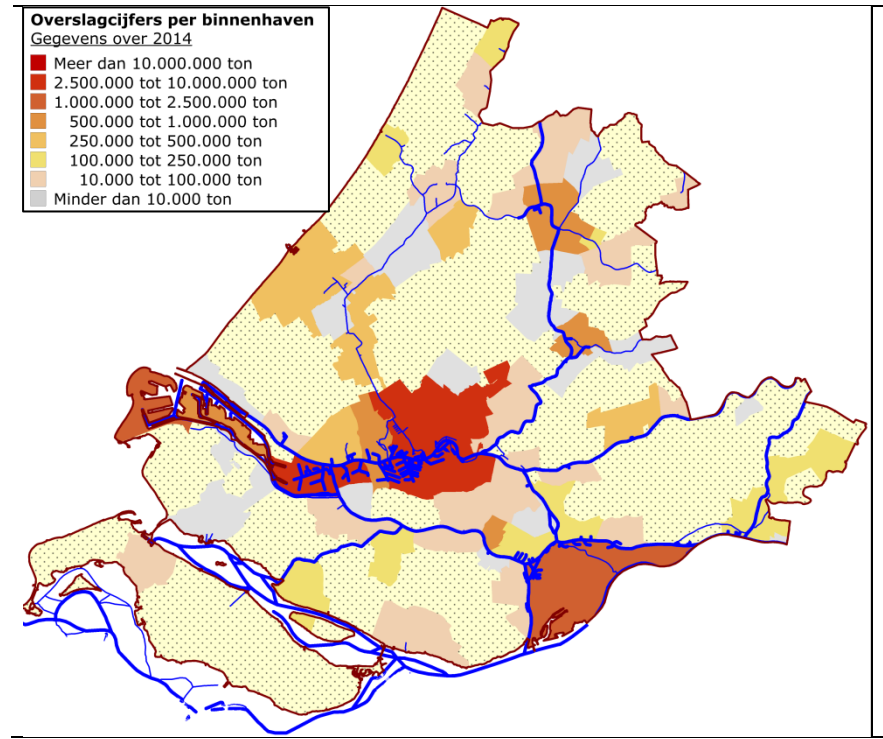
5.1.2 Overslag, gespecificeerd naar import volumes.

Figuur 5.2 toont de importvolumes van de binnenhavens in Zuid-Holland. In totaal bedraagt het importvolume naar de provincie Zuid-Holland **49 miljoen ton**.

Figuur 5.2 laat het volgende zien:

- De zeehavens van Rotterdam en Dordrecht tonen een divers beeld qua overslagvolumes. Vanuit deze havens vindt zowel veel import als export plaats. Het importvolume naar Rotterdam bedraagt op jaarbasis 25,5 miljoen ton. De zeehaven van Dordrecht ontvangt ongeveer 2 miljoen ton per jaar.
- Daarentegen hebben de meeste binnenhavens vooral hoge importvolumes. Dit geldt specifiek voor Bergambacht, Zoeterwoude-Rijndijk, Gouda, Leiden en Katwijk. In deze havens vindt met name overslag plaats van één dominante goederensoort, veelal bouwmaterialen of agribulk.
- De grootste binnenhavens in de provincie Zuid-Holland voor importvolume zijn, achtereenvolgens, Gouda, Alphen aan den Rijn, Heerjansdam (gemeente Zwijndrecht), Den Haag en Zoeterwoude-Rijndijk.
- Binnenhavens zoals Delft, Den Haag en Alphen aan den Rijn bieden echter ook exportlading. Dit is te zien, doordat de kleur van deze havens anders is dan bij de totale overslag. Naar Delft en Den Haag vindt vooral transport van ruwe bouwmaterialen plaats, en in de tegengestelde richting vaart men afval.
- Het Alpherium bij Alphen aan den Rijn wordt vooral gebruikt om exportcontainers van Heineken af te voeren. Naar Alphen aan den Rijn worden zowel bouwmaterialen als brandstoffen aangevoerd per binnenvaartschip.

figuur 5.2 Importvolumes Zuid-Hollandse (binnen)havens



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.

Rang	Binnenhaven	Overslag	Rang	Binnenhaven	Overslag
1	Gouda	664,695	12	Alblasserdam	147,431
2	Alphen a/d Rijn	632,631	13	Goudswaard	144,757
3	Heerjansdam	534,031	14	Katwijk	142,668
4	Den Haag	411,227	15	Zwijndrecht	138,890
5	Zoeterwoude	366,755	16	Zwammerdam	133,705
6	Delft	338,278	17	Papendrecht	121,777
7	Bergambacht	282,087	18	Hillegom	111,958
8	Nieuwland	246,825	19	Ridderkerk	99,920
9	Arkel	240,060	20	Voorburg	98,943
10	Leerdam	198,419	21	Capelle a/d IJssel	93,487
11	Oud-Beijerland	197,244	22	Stellendam	89,445



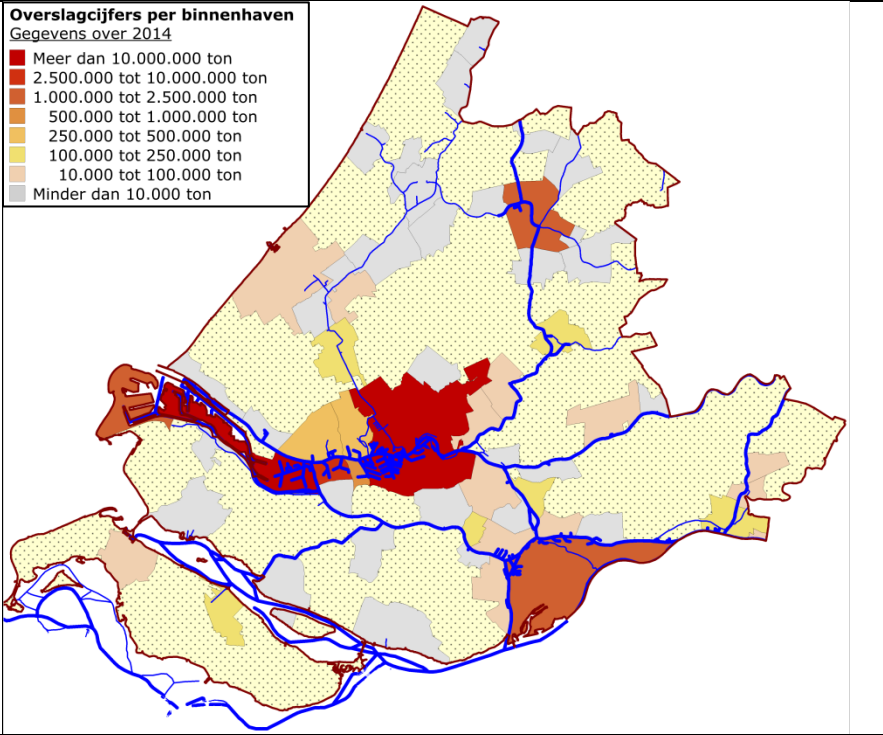
5.1.3 Overslag, exportvolumes

Figuur 5.3 toont de exportvolumes van de binnenhavens vanuit Zuid-Holland. In totaal bedraagt het exportvolume vanuit de provincie Zuid-Holland **80 miljoen ton**.

De volgende conclusies kunnen getrokken worden uit Figuur 5.3:

- De meeste export vanuit Zuid-Holland is in relatie tot de zeehaven van Rotterdam. Op jaarbasis vertrekken hier 75 miljoen ton goederen naar diverse bestemmingen.
- Vanuit de zeehaven van Dordrecht vertrekt 2,0 miljoen ton richting het achterland.
- Dit betekent dat de overige binnenhavens in Zuid-Holland goed zijn voor ongeveer 3,0 miljoen ton aan exportvolume.
- Alphen aan den Rijn is de grootste binnenhaven. De exportvolumes die met name door Heineken gegenereerd worden (exportcontainers beladen met bier) zijn goed voor 1,2 miljoen ton per jaar.
- De afvaltransporten vanuit Den Haag en Delft zorgen ook voor aanzienlijke volumes:
 - De afvaloverslag vanuit Delft (richting de verbrandingsoven in Hengelo) is goed voor 169.000 ton op jaarbasis.
 - De afvaltransporten vanuit Den Haag (richting de AVR, Rotterdam) zijn goed voor 93.000 ton per jaar.
- Uit de statistieken komt ook het belang van inland containerterminals. Dit wordt niet alleen bevestigd door de volumes die gerealiseerd worden door de terminal te Alphen aan de Rijn, maar ook de volumes vanuit Gorinchem (173.000 ton), Alblasserdam (166.000 ton) en Ridderkerk (79.000 ton).
- Vanuit Gouda (101.000 ton) en Middelharnis (107.000 ton) vinden eveneens exportvolumes plaats. In het geval van Middelharnis gaat het om een laad/loskade die gebruikt wordt voor de afvoer van landbouwgoederen. Deze kade is mede mogelijk gemaakt door subsidie in het kader van de Quick Wins Binnenhaven regeling.

figuur 5.3 Exportvolumes Zuid-Hollandse (binnen)havens



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN

Rang	Binnenhaven	Overslag	Rang	Binnenhaven	Overslag
1	Alphen a/d Rijn	1,200,598	12	Zwijndrecht	51,255
2	Gorinchem	173,638	13	Dalem	34,617
3	Heerjansdam	169,634	14	Nieuwerkerk	30,167
4	Delft	169,000	15	Arkel	27,583
5	Alblasserdam	165,621	16	Stellendam	23,105
6	Middelharnis	107,000	17	Bergambacht	12,474
7	Gouda	101,358	18	Nieuwland	10,658
8	Den Haag	93,473	19	Katwijk	8,320
9	's-Gravendeel	87,109	20	Zwammerdam	7,695
10	Ridderkerk	79,201	21	Sliedrecht	6,927
11	Capelle a/d IJssel	65,228	22	Oegstgeest	5,240



5.1.4 Naar goederensoort

Agribulk

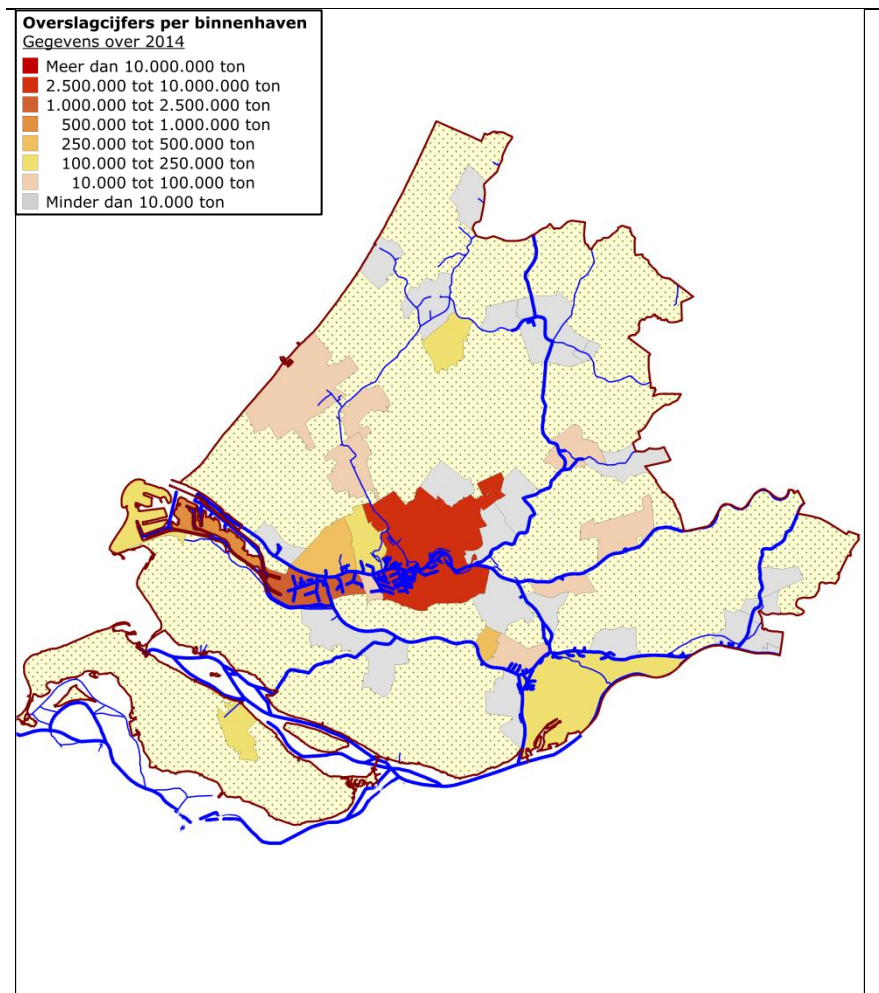
Wij definiëren Agribulk als de volgende goederengroepen:

- Landbouwprodukten en levende dieren
- Andere voedingsprodukten en veevoeder
- Meststoffen

De totale overslag van agribulk in de provincie Zuid-Holland bedraagt **9.971.442 ton**. Figuur 5.4 toont de overslag van deze producten (geladen en gelost) voor Zuid-Holland. Hierin is aangeduid waar deze overslagbewegingen plaatsvinden. Uit de figuur kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De meeste overslag van agribulk vindt plaats in het oostelijk havengebied van Rotterdam. Hier wordt zowel agribulk uit zeeschepen overgeslagen in binnenschepen, als continentale agribulk verwerkt bij fabrieken in de Rijn- en Maashaven.
- In totaal wordt er in het Rotterdamse havengebied, inclusief de havens op het grondgebied van Vlaardingen en Schiedam, jaarlijks **9.065.070 ton** aan agribulk overgeslagen.
- In de haven van Dordrecht wordt jaarlijks 243.775 ton aan agribulk verladen. Het merendeel hiervan betreft kunstmest.
- Zoeterwoude-Rijndijk heeft van de binnenhavens het grootste overslagvolume aan agribulk. Jaarlijks wordt hier 141.987 ton aan agribulk (mout) verladen.
- In Middelharnis wordt jaarlijks 107.000 ton aan landbouwprodukten op binnenschepen verladen.
- Vanuit Zwijndrecht en/of Heerjansdam wordt jaarlijks gezamenlijk 334.805 ton agribulk overgeslagen.
- In Gouda wordt jaarlijks door tankschepen 50.000 ton aan vloeibare levensmiddelen (natuurlijke oliën en vetten) overgeslagen.
- In Delft vindt bij de Calvé-haven overslag plaats van 78.000 ton aan melasse, een restproduct van de suikerproductie.

figuur 5.4 Overslagcijfers Zuid-Hollandse (binnen)havens voor agribulk



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit VIN



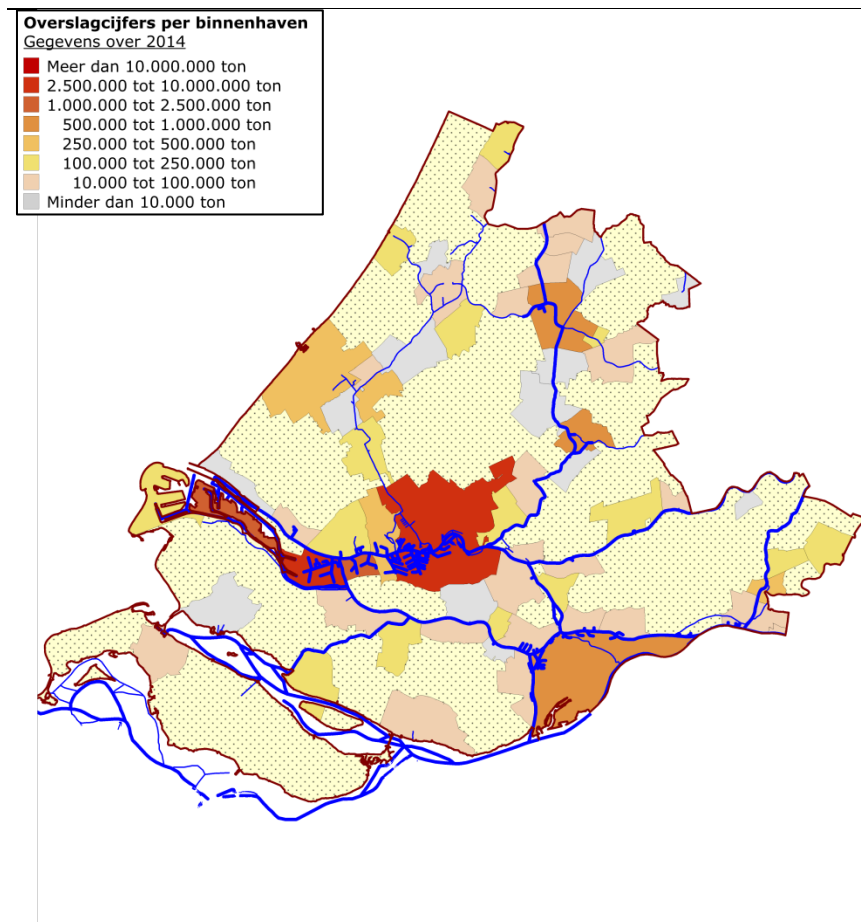
Bouwmaterialen

In Zuid-Holland wordt jaarlijks **16,7 miljoen ton** aan bouwmaterialen verladen. Figuur 5.5 toont de overslag van ruwe bouwmaterialen in de provincie Zuid-Holland naar binnenhaven. Uit de figuur kan het volgende geconcludeerd worden:

- De meeste bouwmaterialen worden vervoerd van of naar Rotterdam. **In totaal gaat het om 10,5 miljoen ton.** Met name het Oostelijk havengebied licht sterk op. Hier vindt de overslag plaats tussen zeeschepen die Noordzeezand laden en vervolgens overslaan op binnenschepen.
- In de zeehaven van Dordrecht wordt jaarlijks 866.000 ton verladen.
- Belangrijke bestemmingen voor schepen met bouwmaterialen zijn de binnenhavens van Alphen a/d Rijn, Gouda en de zeehaven van Dordrecht. Ook vindt er veel overslagplaats bij Arkel/Hoogblokland ten behoeve van de asfaltindustrie.
 - In Gouda wordt jaarlijks 635.000 ton aan bouwmaterialen overgeslagen bij de laad- en losplaatsen⁸.
 - Het overslagvolume in Alphen aan den Rijn is met 548.000 ton niet veel minder. De overslag vindt hier plaats in de Rijnhaven en bij de diverse betonfabrieken aan de Oude Rijn.
 - De asfaltcentrale in Arkel verwerkt jaarlijks ongeveer 444.000 ton aan zand, grind en overige bouwmaterialen. Het grind wordt hier veelal met grote koppelverbanden aangevoerd.
- Langs kleiner vaarwater (Linge, Oude Rijn, Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, Rijn-Schiekanaal) vindt er ook aanzienlijke overslag van bouwmaterialen plaats.
 - In Leerdam wordt jaarlijks 142.246 ton aan zilverzand overgeslagen ten behoeve van de glasindustrie.
 - Rondom Zoeterwoude-Rijndijk en Koudekerk aan den Rijn wordt eveneens circa 300.000 ton overgeslagen.
 - De totale overslag van bouwmaterialen in Delft (225.000 ton) en Den Haag (380.000 ton) komt overeen met 608.000 ton.

⁸ voor de sluis, bij de Asfaltcentrale in de Hollandsche IJssel en in de Nieuwe Gouwe

figuur 5.5 Overslagcijfers Zuid-Hollandse (binnen)havens voor bouwmaterialen



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN



Chemie en brandstoffen

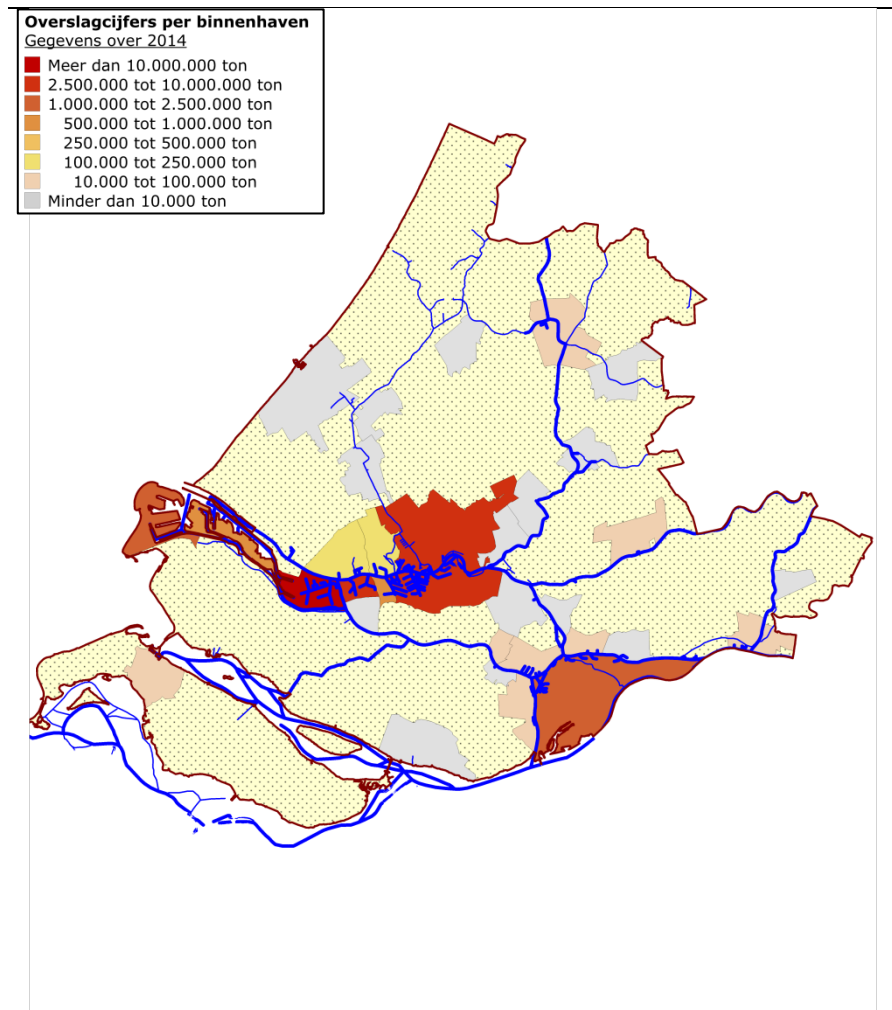
Figuur 5.6 toont het overslagvolume naar binnenhaven voor chemische producten en minerale brandstoffen. Hiertoe hebben wij de overslagcijfers voor de volgende twee goederengroepen gesommeerd:

- Vaste minerale brandstoffen
- Chemische producten

In totaal wordt er in de provincie Zuid-Holland op jaarbasis **35,5 miljoen ton** aan chemische producten (17,2 miljoen ton) en vaste minerale brandstoffen (18,3 miljoen ton) overgeslagen. Uit Figuur 5.7 kan daarnaast het volgende geconcludeerd worden:

- De Botlek in Rotterdam is het belangrijkste havengebied voor de overslag van minerale brandstoffen en chemische producten. In totaal wordt hier 16,3 miljoen ton per jaar verladen.
- In totaal wordt er in het Rotterdamse havengebied 33,8 miljoen ton aan brandstoffen verladen.
- In Dordrecht wordt 286.000 ton aan vloeibare lading overgeslagen.
- Belangrijke binnenhavens waar brandstoffen en chemische producten worden verladen zijn:
 - Alphen aan den Rijn (met twee brandstofdepots aan de Oude Rijn), waar 53.000 ton per jaar wordt overgeslagen.
 - Naar Stellendam wordt jaarlijks 56.000 ton aan maritieme gasolie overgeslagen. Deze brandstof wordt gebruikt door de viskotters die in Stellendam bunkeren.

figuur 5.6 Overslagcijfers Zuid-Hollandse (binnen)havens voor chemie en brandstoffen



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN



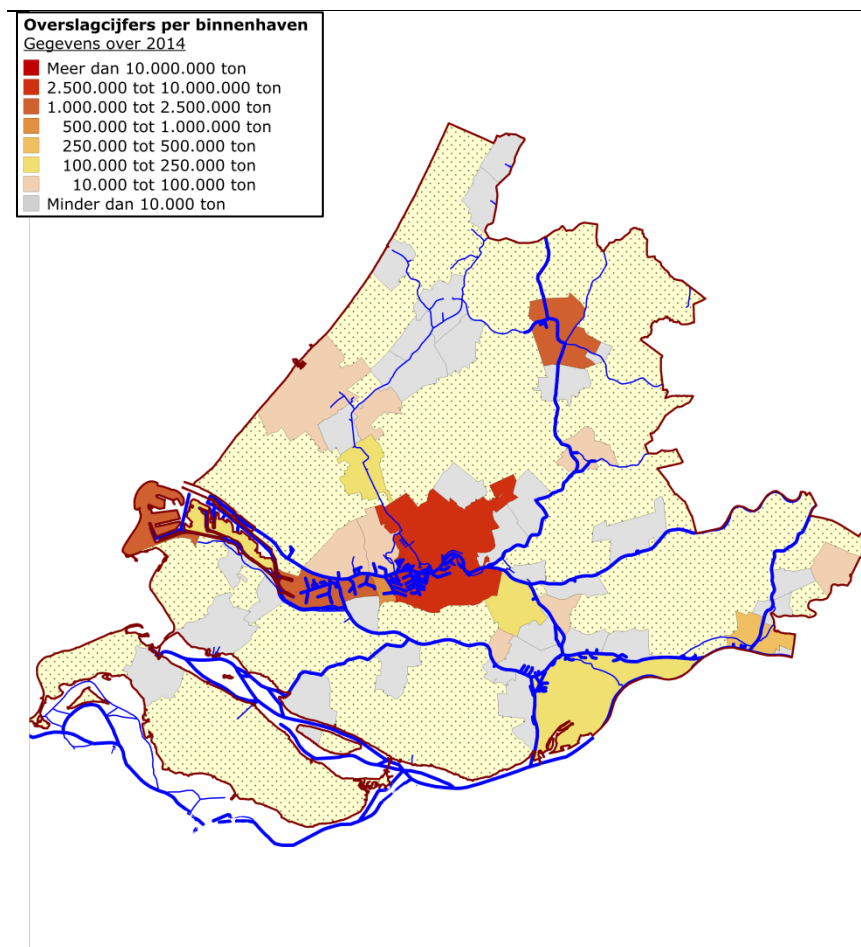
Containers

In de provincie Zuid-Holland worden jaarlijks 3,6 miljoen TEU op binnenschepen verladen. Met deze containerstroom is circa 13,7 miljoen ton gemoeid. Figuur 5.7 toont de overslag (in tonnen) naar de binnenhavens in Zuid-Holland⁹. Het volgende valt op:

- Volgens de statistieken worden de meeste containers verladen in het oostelijke havengebied van Rotterdam. Dit is niet waar, maar een gevolg van het feit dat de brondata slechts een herkomst en/of bestemming aan de containers kan koppelen. In praktijk varen binnenvaartschepen naar meerdere terminals in het Rotterdamse havengebied om hun schip vol te laden.
- In totaal wordt er 11,4 miljoen ton aan *containers* verladen in het Rotterdamse havengebied.
- De containeroverslag bij zeehaven Dordrecht is in absolute zin veel geringer. Hier gaat het om 130.000 ton per jaar.
- De containerterminal van Alphen aan den Rijn springt er qua volumes uit. Jaarlijks wordt hier 1,2 miljoen ton aan lading in containers (TEU)overgeslagen.
- In Gorinchem wordt jaarlijks 264.000 ton aan goederen in containers overgeslagen.
- Voor de terminal in Ridderkerk bedraagt het volume aan goederen in containers 146.000 ton.
- Vanuit Delft en Den Haag wordt afval in containers vervoerd. Het gaat hierbij om:
 - Een volume van 181.000 ton vanuit Delft (richting Hengelo);
 - En een volume van 93.000 ton vanuit Den Haag (richting de ARV in Rotterdam).
 - Ook vanuit Utrecht wordt afval in containers naar de verbrandingscentrale in Rotterdam verscheept. Het is echter lastig om deze stroom te scheiden van de reguliere containerstroom.

⁹ Hierin zijn alle goederen getoond die vallen onder NST/R 1967 categorie 9: " Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)"

figuur 5.7 Overslagcijfers Zuid-Hollandse (binnen)havens voor containers



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN



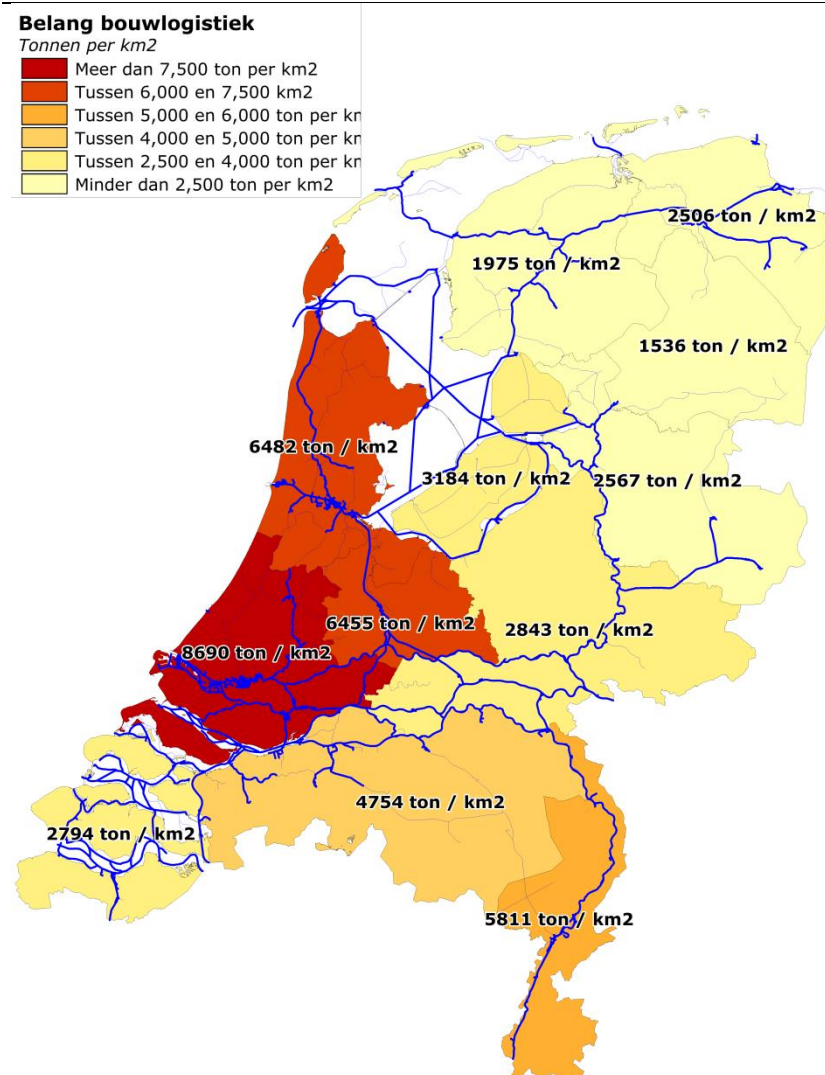
6 Zwaartepunt bouwlogistiek

6.1 Algemeen beeld

Panteia heeft onderzocht wat de positie van de provincie Zuid-Holland is in de bouwlogistiek. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Figuur 6.1.

- De provincie Zuid-Holland geldt als zwaartepunt van de bouwlogistiek. Gemeten naar het aantal vierkante kilometers, wordt er in Zuid-Holland het grootste volume aan bouwmaterialen overgeslagen.
- Dit is ook in absolute zin het geval. De verschillen met de provincie Noord-Brabant, dat qua oppervlakte groter is, zijn in dat geval kleiner. Ook de provincie Noord-Holland huisvest veel bouwlogistiek, met name rondom Amsterdam en Alkmaar.
- De verhouding tussen bouwmaterialen vervoerd per schip en bouwmaterialen vervoerd per as bedraagt ongeveer 43% per schip en 57% per truck.
- Naar de toekomst toe verwachten wij dat Zuid-Holland een prominentere rol gaat spelen in de bouwlogistiek. Bouwproducenten en betonfabrikanten zijn, gezien de korte afstanden tot de afzetmarkt en de nabijheid van zeehavens voor de aanvoer van grondstoffen al gevestigd in Zuid-Holland.
- Een opkomende sector is echter de recycling. Deze is al gevestigd in bijvoorbeeld de Rotterdamse haven. Wij verwachten dat gerecyclede bouwmaterialen in de toekomst een groter aandeel zullen hebben in de aanvoer. Dit verstevigt de positie van Zuid-Holland.

figuur 6.1 Verhouding overslag bouwmaterialen en oppervlakte provincie.



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.

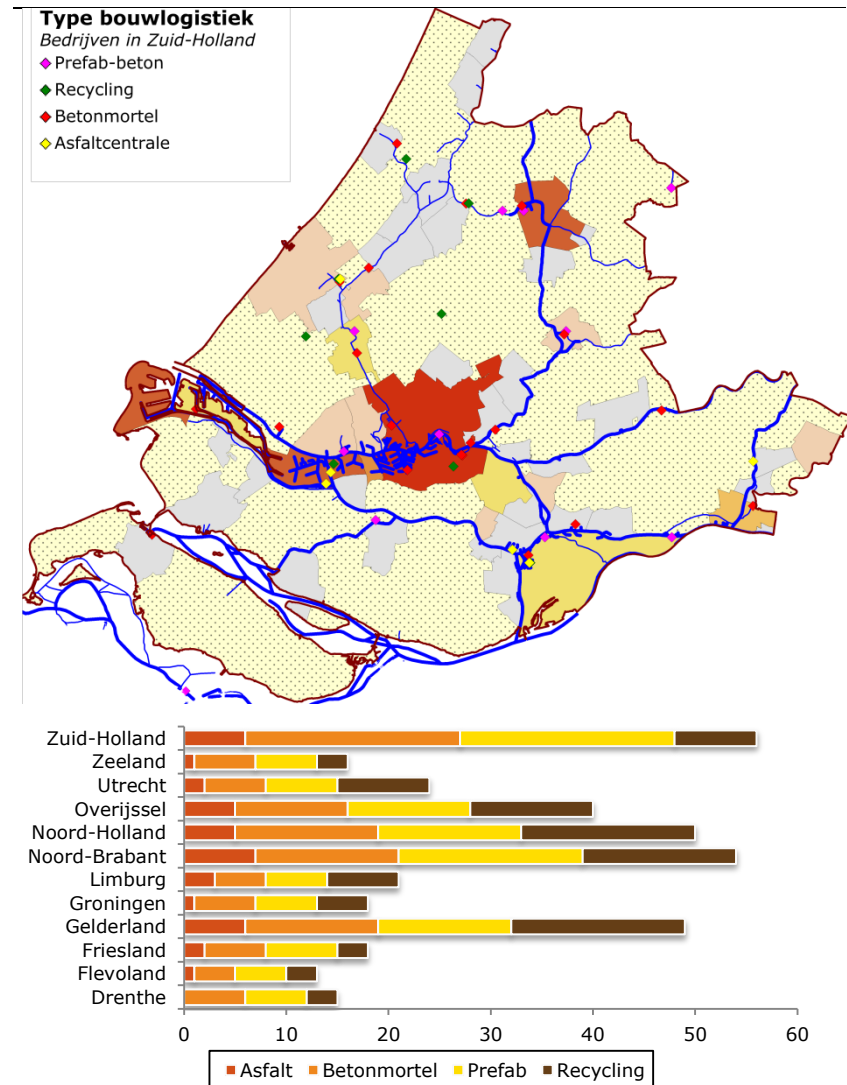


6.2 Productielocaties in Zuid-Holland

Figuur 6.2 toont de productielocaties voor de bouwlogistiek in Zuid-Holland. Doordat veel bedrijven clusteren en daardoor synergiën kunnen creëren (bijvoorbeeld door gezamenlijke laad/losinfrastructuur, zoals in de Binckhorsthaven van Den Haag), is er overlap en worden verschillende productielocaties op de kaart 'over elkaar heen gelegd'. In totaal huisvest de provincie Zuid-Holland 56 bedrijven in de bouwlogistiek, meer dan welke andere provincie.

- De Provincie Zuid-Holland presteert vooral goed als het gaat om het aantal asfaltcentrales en in de betonindustrie. Rondom de havens van Rotterdam, Dordrecht en Zwijndrecht zijn verschillende locaties. Hier kunnen asfaltcentrales profiteren van de nabijheid van olieindustrie voor de aanvoer van bitumen.
- De asfaltcentrale in Gouda is recentelijk gesloten, de asfaltcentrale die in Alphen a/d Rijn stond is al een decennium lang dicht.
- Ook presteert Zuid-Holland goed met de betonindustrie. Zowel het aantal betonmortelcentrales als het aantal productielocaties voor prefab- betonproducten is het hoogst van alle provincies.
- Daar staat tegenover dat het aantal locaties waar bouwmaterialen gerecycled kunnen worden in Zuid-Holland beperkt is, met slechts acht stuks. Daarvan zijn er ook een viertal niet ontsloten per vaarweg. Hier liggen kansen voor groei.

figuur 6.2 Locatie en aantal productielocaties bouwlogistiek in Zuid-Holland



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.



7 Kansen voor distributiecentra

7.1 Vestigingsplaatsfactoren

Onderzoek naar vestigingsplaatsfactoren levert een lijst van factoren op die van invloed zijn op het vestigen van een bedrijf, of in dit geval distributiecentra. Ingedeeld naar aanbod, vraag en omgeving, kunnen de volgende factoren worden onderscheiden:

Aanbod:

- Infrastructuur en bereikbaarheid (multimodaal, geen congestie)
- Arbeidsmarkt beschikbaarheid van personeel, zowel wat betreft kwantiteit als kwaliteit, vooral logistieke competenties zijn belangrijk;
- Kosten operationele kosten, kosten van grond en onroerend goed, arbeidskosten. In principe gaat het om de som van alle kosten;
- Nabijheid van andere logistieke dienstverleners.

De volgorde is enigszins willekeurig. Infrastructuur en dan met name over de weg is voor distributieactiviteiten die veel autokilometers genereren een voorwaarde. Gezien de tendens steeds sneller te leveren, wordt daarbij congestievrije infrastructuur steeds belangrijker. Uit recent onderzoek blijkt dat aansluiting op container terminals in toenemende mate een rol speelt.

Uiteraard spelen kosten een belangrijke rol. Het gaat hierbij om de kosten van de logistiek. Niet alleen de kosten van grond of gebouwen, maar de totale kosten.

In een aantal gevallen wordt de nabijheid van specifieke logistieke dienstverleners als een belangrijke factor genoemd. Vooral bij e-commerce activiteiten is de nabijheid van een pakketdienst een belangrijk aspect.

Vraag

- Omvang en nabijheid van afzetmarkt, in termen van bevolking, BNP en verwachte groei
- Ligging ten opzichte van leveranciers

De afzetmarkt bepaalt in hoge mate de regio waarin de locatie van het distributiecentrum wordt gezocht. Voor veel bedrijven is de Benelux het belangrijkste afzetgebied. De potentiële locaties bevinden zich dan vooral in de Corridor Roosendaal – Tilburg.

Naarmate de afzetmarkt groter wordt, met name waar het gaat om Nordrhein-Westfalen (Een Bundesland in Duitsland met ongeveer evenveel inwoners als Nederland) of grotere delen van Duitsland komen meer Oostelijke locaties in beeld. Vooral de regio rond Venlo heeft hiervan geprofiteerd.

De ligging ten opzichte van leveranciers lijkt minder van belang omdat het hier vaak om grotere partijen gaat die per binnenschip of spoor kunnen worden aangeleverd. Een uitzondering hierop vormt de aanvoer van reserve onderdelen. Hiervoor is een locatie nabij een luchthaven een voorwaarde omdat dit de snelste weg vormt naar de klant die snel weer aan de slag wil.

Omgeving

- Gemak en eenvoud waarmee zaken gedaan kan worden
- Efficiency douane en gemak waarmee logistieke diensten geregeld kunnen worden
- Regelgeving en betrouwbare overheden
- Betrouwbaarheid logistieke ketens

De derde groep factoren die wordt onderscheiden is de omgeving. Hierbij gaat het om de omgeving vanuit het bedrijf, zoals regelgeving, douane en woonomgeving. Vooral de snelheid en het gemak waarmee vanaf het eerste idee tot uitvoering kan worden gekomen lijkt een belangrijke factor te zijn.



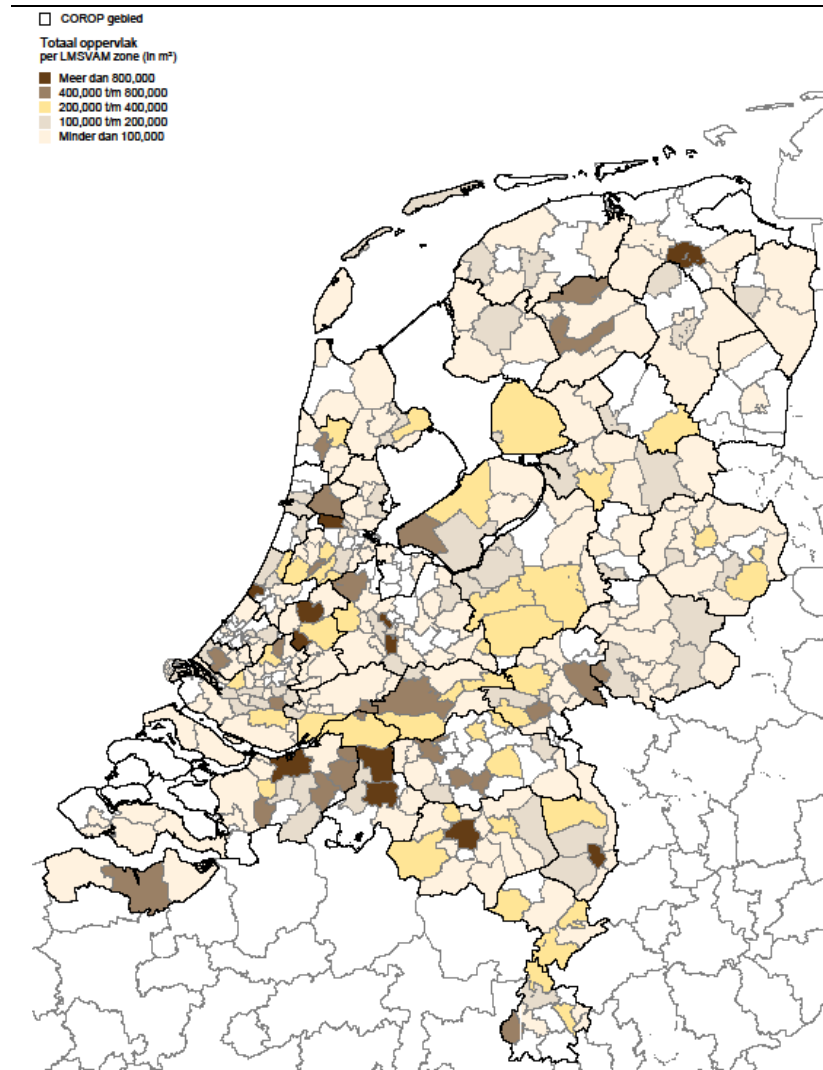
7.2 Huidige situatie met betrekking tot distributiecentra

Figuur 7.1 geeft het vloeroppervlak van alle distributiecentra weer.

Het volgende valt hierbij op:

- De meeste distributiecentra zijn te vinden op in de as Moerdijk-Venlo.
- Daarnaast valt de aanwezigheid van de regio's Utrecht, Gouda en Leiden op. De hier aanwezige distributiecentra kennen hebben grote gemiddelde oppervlakten per distributiecentrum.
- Ook hebben de distributiecentra in de Amsterdamse Haven in totaal ook een groot oppervlak.
- Er liggen relatief weinig distributiecentra rondom de haven van Rotterdam. Het havengebied van Rotterdam ligt ten opzichte van de continentale afzetmarkt niet centraal genoeg en bovendien is de congestie rond Rotterdam een probleem.

figuur 7.1 Kaart met totale vloeroppervlak distributiecentra



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.



7.3 Kansen voor de provincie Zuid-Holland

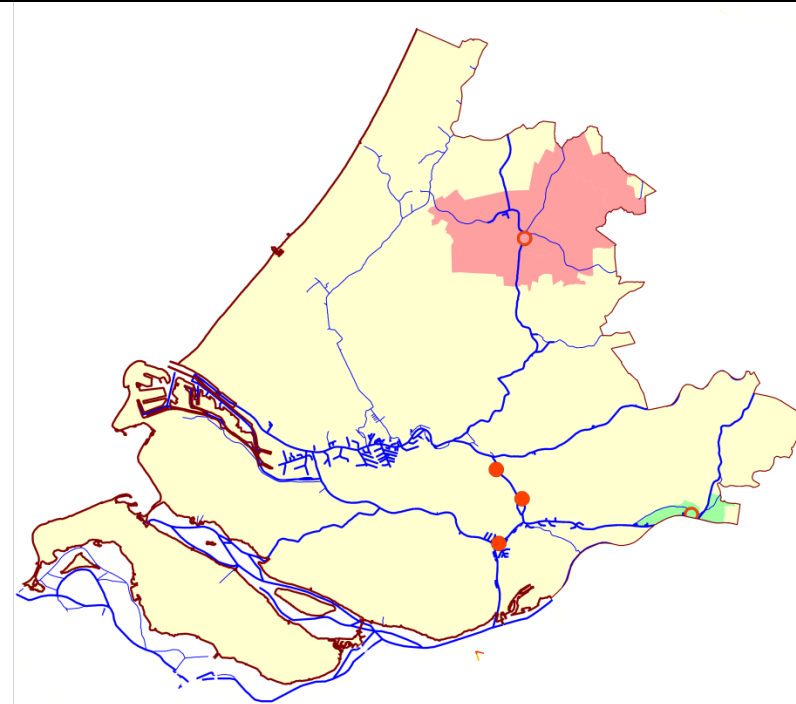
Figuur 7.2 toont het achterland van de in de provincie Zuid-Holland aanwezige containerterminals. Zichtbaar is dat de containerterminal van Alphen aan den Rijn een behoorlijk verzorgingsgebied heeft. Dit komt niet alleen door de uitstekende aansluiting op de Gouwe, maar ook door de ligging direct bij de N207 en N11, waarmee goede ontsluitingen in alle windrichtingen geboden kunnen worden.

Ook de terminal van Gorinchem heeft een behoorlijk verzorgingsgebied. Dit uit zich echter niet op de kaart van Zuid-Holland maar nog veel sterker in de naburige provincies Gelderland en Noord-Brabant.

Terminals die vlakbij de haven van Rotterdam liggen, kennen veelal een lokale overslagfunctie. Dit betreft de terminals van Ridderkerk en Alblasterdam. De extra overslagkosten die zowel aan de maritieme zijde als bij de inland terminal gemaakt moeten worden wegen niet op tegen het kostenvoordeel dat de binnenvaart per kilometer kan bieden. Derhalve is een lange natransportafstand voor het wegvervoer veelal niet mogelijk.

Wij signaleren kansen om in de regio Gouda een extra containeroverslag te maken. De industrie rondom Bergambacht alsmede de lokale distributiecentra kunnen uitstekend bediend worden. Synergie is mogelijk door gebruik te maken van de al passerende containerschepen richting het Alpherium, al bieden locaties in Gouda buiten de sluizen de mogelijkheid om grotere schepen (klasse Va) in te zetten.

figuur 7.2 Achterland containerterminals in de provincie Zuid-Holland



Bron: Panteia (2016), vaarwegennet uit ViN.



