



# Binnenhavens bezig aan opmars: 9 succesfactoren

Ondanks grote maatschappelijke transitie blijven de binnenhavens op peil en lijken ze zelfs bezig aan een tweede leven. Het domein van *ruwe bolster blanke pit* draagt zelfs grote beloften met zich mee. E-commerce, tolheffing en biobased zijn de termen die de toekomst van de industriële binnenhaven een florissant beeld geven. Hoe profiteert uw gemeente ook van de binnenhaven economie?

**AUTEUR** Jeroen Bruinenberg



**D**e binnenhaven staat niet bekend om haar schoonheid. Vaak ondefinieerbare bedrijventerreinen zijn gekoppeld aan rommelige binnenhavens. Er staat ergens een betonmolen, er wordt zand en grind vervoerd en er zit ook nog een producent van raamgordijnen. En toch zijn ze van groot belang voor de regionale economie en neemt het belang alleen maar toe. De ruim honderd grote en tweehonderd kleinere binnenhavens van Nederland groeien over de gehele linie gestaag en gaan een spannende tijd tegemoet.

BT spreekt met Bart Kuipers (senior research manager port economics Erasmus Universiteit Rotterdam), Arënso Bakker (partner Stig BV) en Freya Diepenveen (junior secretaris Nederlandse negen redenen waarom het nu al goed gaat en het in de toekomst alleen nog maar beter zal gaan).

### Missing nodes

De groei van de binnenhaven in het laatste decennium komt in eerste instantie door een aantal ontbrekende schakels in het land. Kuipers: 'In 2004 signaleerden we dat er in Nederland op een aantal plekken *missing nodes* zaten in het binnenhavenennetwerk. Het meest pregnante voorbeeld is Lelystad, maar ook Budel, Nijkerk, Doetinchem en Alphen aan den Rijn kwamen in dat rapport naar

voren als locaties met veel binnenhavenpotentie. In Lelystad waren bijvoorbeeld vervoersstromen waarbij de containers vanuit Lelystad naar Harderwijk gingen, die vervolgens per vrachtwagen werden vervoerd naar Kampen en daar via de binnenvaart aankwamen op bestemming in Haarlem. Dat zijn suboptimale vervoersstromen. Meer dan een decennium later is Flevokust Haven zo goed als gereed voor ingebruikname, is Alphen aan den Rijn geopend en is er een terminal in Budel. Op bijna alle plekken met potentie is inmiddels een binnenhaven of zijn ze volop bezig met de ontwikkeling ervan.'

### Economische groei

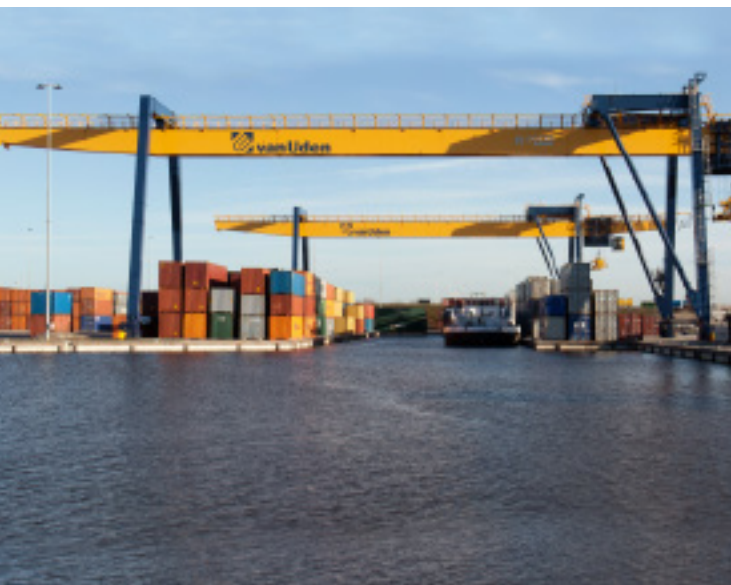
Dat de ontwikkeling van binnenhavens versnelt, is in de eerste plaats toe te schrijven aan economische groei. 'Ook binnenhavens leidden onder de economische crisis. Als de handel afneemt, dan heeft dat effect op de logistiek. De crisis in de bouw had een effect op de binnenhavens. De bouw heeft jaren op zijn gat gelegen en de vraag naar belangrijke binnenhavengrondstoffen als zand en grind nam daardoor af. Nu zie je dat de bouw weer op volle toeren draait en de betonmolens overuren draaien', aldus Kuipers.

### Lobbywerk

'De binnenhaven is niet een onderwerp waar je gemeenteraadsverkiezingen mee wint, maar toch is het economisch

>>

## Feature: Binnenhavens



belang van de binnenhaven de afgelopen vijftien jaar heel goed tussen de oren gekomen bij bestuurders', stelt Kuipers. 'Binnenhavens staan garant voor arbeidsplaatsen. In de Binnenhavenmonitor die wij voor het ministerie van I en W hebben gemaakt berekenden we dat er in 2014 bijna 70.000 mensen direct werkzaam zijn en indirect er nog eens 40.000 werken via de spin-off van een binnenhaven. In totaliteit is de toegevoegde waarde voor de economie 8 miljard euro en indirect zelfs 12 miljard euro. Voor de regionale economie zijn binnenhavens van levensbelang en bestuurders willen daarmee scoren. Een binnenhaven is misschien niet sexy, maar arbeidsplaatsen toch zeker wel.'

### E-commerce

Kuipers: 'Waar de grote grAoei al heeft ingezet is bij e-commerce en de daarbij behorende distributiecentra. De interneteconomie wordt gevoed door de wereldhandel en dus vanuit de containers uit Rotterdam. Je ziet dat heel grote internetwarehouses massaal kiezen voor binnenhavens waar de prijzen lager liggen dan in de haven van Rotterdam, maar waar ze wel het achterland kunnen bedienen over de weg en het water. Wehkamp kiest bijvoorbeeld voor de binnenhaven in Zwolle, Bol.com voor Waalwijk. Belangrijke voorwaarde is wel dat je een terminal hebt om goederen over te slaan. Dit is een sector die in de komende jaren alleen nog maar groeit.'

### Duurzaamheid

Wat wel ontzettend sexy is, zijn de duurzaamheidsaspecten van de binnenvaart. Kuipers: 'Binnenvaart is minder vervuילend dan vervoer over de wegen. Langzaam wordt zelfs overgestapt op biodiesel en LNG voor binnenvaartschepen, wat de impact op het milieu nog extra verlicht. Ook kun je dus een groot deel van het overvolle wegennetwerk ontlasten door bedrijven te laten overstappen op binnenvaart. Minder files, minder uitstoot. Je ziet dat een deel van de bedrijven daar bewust voor kiest.'

### Vrachtverkeer is eindig

Dat bedrijven niet alleen vanuit duurzaamheidsoogpunt van de weg naar het water zullen gaan, licht Bakker toe: 'De manier waarop de vrachtwagensector functioneert, is eindig en totaal absurd. Er is bijvoorbeeld wetgeving rondom maximale laadcapaciteit, maar die wordt aan de laars gelapt door vervoerders. Dat kan doordat de overheid slap is en onvoldoende controleert. Door gebruik te maken van personeel uit andere delen van Europa, kan 's nachts lekker goedkoop worden gereden. Op het moment dat RWS weeglussen gaat aanleggen, is het veel minder interessant om met de vrachtwagen vanuit de polder naar de haven van Rotterdam te rijden. Dat kantelpunt zit er hoe dan ook aan te komen. We staan aan de vooravond van tolheffing voor vrachtwagens en als de lonen ook nog eens worden genivelleerd, gaan we een massale overstap zien naar de binnenvaart. De maximale capaciteit van het binnenvaartennetwerk is dus nog echt niet bereikt.'



### **Circulair en biobased**

De overslag zal toenemen, maar de echt grote belofte zit volgens Kuipers bij de circulaire en biobased-economie. 'Op binnenhavens vindt ook van nature veel overslag plaats van agrarische producten en de milieucategorie ligt door bepaalde activiteiten vaak al hoger dan op niet-havengerelateerde bedrijventerreinen. Je kunt ze daarom goed inschakelen als verwerkingslocaties van biomassa. Ook liggen er kansen voor chemische complexen, kijk bijvoorbeeld naar de haven van Delfzijl waar succesvol wordt gewerkt aan een chemiecluster. Innovatieve bedrijven als recyclers, maakbedrijven en chemiebedrijven met een hoge milieucategorie zijn bij uitstek geschikt voor de binnenhavens.' Bakker licht het toe met een voorbeeld uit de agrarische sector: 'Biobased bestaat vooral uit bulkreststromen, daar ga je niet ver mee rijden. De laagwaardige mest uit Brabant kun je hoogwaardig maken via speciale installaties en op dat moment wordt het geld waard. Dat doe je bij de bron, in de buurt van de megastallen, of bij de gebruiker. In Nederland hebben de provincies Flevoland

en Zeeland belang bij hoogwaardige mest voor de akkerbouw, dat zijn dus de potentiële gebruikers. Als die slim zijn, halen ze bulk op uit Noord-Brabant via de binnenvaart en dat verwerken en verspreiden ze over de provincie.'

### **Meer focus op clusters**

Bakker: 'Er zijn in Nederland veel havens die zich voornamelijk richten op import. De haven van Rotterdam is daar een mooi voorbeeld van. Jarenlang de haven met de meeste containeroverslag. Die overslag levert voor de regio-economie van Rotterdam weinig op. Het komt per containerschip, wordt overgezet en gaat naar Duitsland. De toegevoegde waarde is miniem. Het gaat om de tweetrapsraket. Je trekt bestaande volumes naar de binnenvaart en vervolgens moet je een naastgelegen industrieterrein hebben waar je waarde gaat toevoegen aan de producten die je binnenkrijgt, dan pas profiteert de regio. Je ziet wel dat er steeds meer binnenvaarthavens zijn die daarop inspelen. Alphen aan den Rijn heeft dat goed voor elkaar met de fabriek van Heineken, daar worden producten aan



Mark Frequin, directeur-generaal Bereikbaarheid

## ‘We kijken naar knooppunten als verdeelstations’

Nederland sorteert voor op de grote verschuivingen in het mondiale en Europese economische krachtenveld en de bijbehorende logistieke stromen. Daarbij gaat de meeste aandacht naar de logistieke corridors Oost en Zuidoost, horen we van Mark Frequin, directeur-generaal Bereikbaarheid bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Omdat die onderdeel uitmaken van de belangrijkste Europese vervoersslagaders en van groot belang zijn voor de Nederlandse economie.

‘Het optimaal en duurzaam organiseren van goederenvervoer zal de komende decennia een van de belangrijkste vraagstukken zijn voor zowel het logistieke en verladende bedrijfsleven als voor de overheden op de verschillende schaalniveaus’, lezen we als verantwoording bij het *MIRT onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost*.

Deze coproductie van het Rijk, de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg, de Topsector Logistiek en Havenbedrijf Rotterdam moeten we zien als een ‘richtinggevend kompas’ voor de verdere ontwikkeling van de twee vitale economische aders van Nederland. De samenwerkende partners leggen hiermee een gezamenlijke visie neer en doen aanbevelingen voor concrete acties.

### Twee hoofdcorridors

Mark Frequin benadrukt dat het hoofddoel is om ‘Nederland zo goed mogelijk te positioneren in het Europese logistieke en vervoerssysteem, met name door te investeren in de knooppunten.’ De twee hoofdcorridors zijn daarbij dragend. ‘Dat gaat zeker niet alleen over het spoor en de weg, ook zijn we bezig om te kijken welke

containerhavens aan het binnenwater een goede positie hebben’, aldus Frequin. Meest kansrijk zijn de multimodale knooppunten, stelt Frequin vast.

‘We hebben een uitgebreid vertakt vervoersnetwerk met relatief veel binnenvaart, dus zijn die knooppunten er. De prioriteit ligt bij het positioneren van de Rotterdamse haven en Amsterdam met Schiphol. Maar we benoemen in de MIRT-studie ook andere knooppunten langs de twee hoofdcorridors.’ Een van de adviezen is om gezamenlijke focus van de overheden en het bedrijfsleven op investeringen bij de ‘bovengemiddelde’ knooppunten als Tiel en Nijmegen aan de oost-corridor en Moerdijk, Tilburg, Venlo en Sittard-Geleen/Stein aan de zuid-oost-corridor.

### Keuzes maken

Natuurlijk liggen er ook kansen voor andere knooppunten, buiten de corridors, zegt Frequin. Hij weet van de ambities van bijvoorbeeld de provincie Flevoland en gemeente Lelystad om met Flevokust Haven een grotere rol te kunnen spelen en de regionale

economie daarmee een impuls te geven. ‘Ik kan mij dat goed voorstellen. We kijken naar knooppunten als verdeelstations, waarbij iedere regio weer een eigen karakteristiek heeft: om welke producten het gaat, welke combinatie van vervoersmogelijkheden er ligt. Ook van belang is hoe die regio zich economisch profileert. Juist vanwege de toegevoegde waarde aan economische activiteiten willen veel steden en regio’s zo’n knooppuntrol vervullen. Daar gaan wij niet over, wel over de vraag welke knooppunten meer faciliteiten krijgen dan de andere. Je snapt dat we niet alle plekken kunnen stimuleren. We willen een samenhangende benadering. In de corridorstudie zitten al een aantal duidelijke keuzes.’

### Schoner en groener

De kabinetsplannen wijzen in de richting van verdere verduurzaming van het transport. Het MIRT onderzoek ziet een ‘aanzienlijke potentie’ van ruim 30 miljoen ton aan continentale lading die kosteneffectief is over te hevelen van weg naar spoor en binnenvaart. ‘Wij propageren dat transport in z’n geheel schoner en groener wordt’, geeft Frequin aan. ‘We zien al verduurzaming van het wegtransport. Met de aangekondigde kilometerheffing zal dat sneller gaan. Er zijn verschillende knopjes waar we aan kunnen draaien. Dat doen we samen met de andere overheden en de Topsector Logistiek.’

geleverd en die worden vervolgens verwerkt tot een hoogwaardig product. Vervolgens vinden Electrolux en Zeeman het weer heel interessant dat daar binnenvaart is en haken aan. Zo krijg je retourstromen op gang en krijg je een sterke haven economie. Ook Flevokust Haven in Lelystad heeft die potentie doordat ze zich sterk focussen op de omliggende agrosector.’

### Regionale samenwerking en sterke knieën

‘De havens groeien op het gebied van professionaliteit’, stelt Diepeveen. ‘Er zijn veel meer samenwerkingsverbanden tussen gemeenten en binnenhavens. Havenbedrijf Twente werkt samen met vijf gemeenten op de Twentekanalen. Port of Zwolle is een verband tussen Meppel, Kampen en Zwolle en in Friesland willen ze nu zelfs met acht gemeenten samenwerken via Frisian Ports. Dat vraagt be-

stuurlijke moed en ontzettend goede samenwerking tussen gemeenten. Als het werkt dan ben je spekkoper en kun je kennis en kunde bundelen van verschillende gemeenten en ben je een grotere aanspreekpartner richting het ministerie en in gesprekken met de zeehavens.’ Uiteindelijk ligt er een heel belangrijke taak voor de politiek ziet Kuipers. ‘Wat je als gemeente in de hand hebt, is je vestigingsklimaat. Je kunt de juiste voorwaarde scheppen, maar uiteindelijk ligt er een belangrijke taak voor bestuurders om hun rug recht te houden en via gericht beleid een sterke hub te creëren. Dat vraagt sterke knieën van bestuurders om bedrijven te weigeren die niets toevoegen aan het systeem en met hun rug naar het water ondernemen.’