



Panteia

Research to Progress

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

Analyse naar het economisch gebruik van het vaarwegen netwerk i.r.t. bedrijventerreinen

Dit rapport is uitgebracht aan Provincie Zuid-Holland.

Kenmerk C00451

Executive summary

Zoetermeer, november 2013

Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Executive summary

In de toekomst neemt naar verwachting het aantal transportbewegingen in de provincie Zuid-Holland verder toe. Daarmee zijn er kansen voor de sector Transport en Logistiek in Zuid-Holland. Dat is goed voor de economie, maar het kan ook zorgen voor meer congestie op de wegen en problemen met de luchtkwaliteit. Vervoer over water is een reële optie om het wegtransport te ontlasten, terwijl het ook nog eens duurzamer is. In het hoofdlijnenakkoord voor het College van Gedeputeerde Staten wordt dan ook de ambitie uitgesproken om vervoer over water te faciliteren. Echter, voor een robuust vaarwegsysteem dat een toenemende transportstroom aan kan, is een upgrading van het vaarwegennet nodig. Daarom is een beter inzicht nodig hoe de vaarwegen gebruikt worden, nu en in de toekomst.

Deze studie gaat in op hoe de potentie van het netwerk van natte en eventueel ook droge bedrijventerreinen voor de Zuid-Hollandse economie en de logistieke sector beter benut kan worden en hoe bijgedragen kan worden aan duurzaamheid door met multimodaal vervoer het goederenvervoer te verspreiden over weg en water. Daarbij is gekeken naar de bedrijventerreinen langs provinciale en rijksvaarwegen. Dit is gedaan door kansen en belemmeringen te inventariseren met desk research en stakeholder interviews. Naar aanleiding van de desk research naar bedrijventerreinen langs vaarwegen in de provincie Zuid-Holland, kunnen de volgende algemene conclusies worden getrokken. Het beeld dat uit de interviews komt, stemt hiermee grotendeels overeen.

Er is langs Rijks- en provinciale vaarwegen aanzienlijke watergebonden bedrijvigheid. Vervoer over water in regio's langs provinciale vaarwegen komt o.a. voor in Delft, Rijswijk, Den Haag, Zoeterwoude, Alphen aan den Rijn, Gouda. Alle soorten bulkgoederen (droog, nat), stukgoederen, containers worden aangetroffen over gehele provincie. Algemeen gesteld zijn in de provincie Zuid-Holland veel grote verladingsgebieden gevestigd en is er sprake van veel distributie van goederen. Vervoer over water is echter teruggelopen door wijzigen van bedrijfsbeleid in productie of door de keuze voor een ander logistieke afhandeling van goederen, bijvoorbeeld distributie door groepeertransport.

Een stroom die uitermate geschikt lijkt voor modal shift, betreft afval. Het vervoer van afval over water in regio Den Haag/ Delft wordt niet overgenomen door andere gemeenten langs provinciale vaarwegen. Mogelijk kan dit gestimuleerd worden door gemeenten aanvullende voorwaarden te laten stellen aan het afvoeren van afval bij nieuwe aanbesteding en voor verwerking HRA en bedrijfsafval.

De bulkstromen van zand- en grind, afval komen over de gehele provincie verspreid voor. Zand- en grindhandelaren, betoncentrales, andere HMC-bedrijven, staan onder druk door woningbouw of verplichte verhuizing door herstructurering. Bij verplichte verhuizing is het erg lastig een nieuw (watergebonden) kavel te vinden. Deze problematiek speelt met name een rol in Den Haag. Soms worden bedrijven doorverwezen naar Maasvlakte II. Een dergelijke verhuizing is echter kostbaar en bovendien wordt de afstand tot de

klant groter. Daarnaast zijn milieueisen streng, er is soms sprake van een te hoge milieucategorie om aanspraak te maken op een nieuwe locatie. Of bedrijventerreinen hebben bijvoorbeeld te weinig geluidsruimte, er heerst een "geluidsslot". Door keuzes voor gebiedsinrichting in het verleden kan een geluidsslot de ontwikkeling van bedrijven in sommige regio's beperken. Het valt aan te bevelen de geluidszonering van deze bedrijventerreinen te bekijken door daadwerkelijk te beoordelen wat de activiteiten van bedrijven op het bedrijventerrein zijn en het geluid wat geproduceerd wordt. Een review van bedrijfsactiviteiten geeft een actueel beeld en kan leiden tot nieuwe inzichten.

Veel containervervoer vindt plaats op en rond het Alpherium. Containertransport vindt verder met name plaats bij Ridderkerk, Alblasterdam, Gorinchem en mogelijk Bergambacht. Uitbreiding van containeroverslag vindt reeds plaats in Alblasterdam (containertransferium). Daarnaast mogelijk ook in Nieuwerkerk a/d IJssel en Bergambacht. Hierbij kan de provincie een coördinerende en faciliterende rol bieden om de plannen en de daaraan gekoppelde modal shift te realiseren. Mogelijkheden voor modal shift zijn er voornamelijk bij de terminals in de regio's Delft, Gouda/Nieuwerkerk a/d IJssel en Bergambacht en railterminal Bleiswijk. Dit is echter wel gedeeltelijk afhankelijk van (financiële) stimulering vanuit overheden in het werven van watergebonden locaties en infrastructuur. Dit beperkt zich niet alleen tot regionale overheden maar ook overige overheden kunnen ook planologische ruimte bieden of creëren om watergebonden bedrijvigheid te stimuleren.

Langs de Rijksvaarwegen is het maritieme cluster goed ontwikkeld: IHC, Damen Shipyards en vele andere scheepswerven. Het maritieme cluster en scheepsbouwcluster krijgt veel aandacht rond regio Drechtsteden (Shipping valley). Daarnaast wordt ingezet op behoud van zware industrie in kern van bedrijventerreinen. Echter vanwege hoge herstructurerings- of revitaliseringskosten worden plannen uitgesteld of prioriteiten gewijzigd. Wellicht kan provincie Zuid-Holland erop toezien dat uitstel van herstructureringsplannen niet leidt tot het verliezen van doorontwikkeling en concurrentiekracht bij bedrijven in het maritieme cluster. De potentie voor vervoer van goederen over water door bedrijven in het maritieme- en scheepsbouwcluster blijkt echter in praktijk tegen te vallen. Wel valt bij deze bedrijven de behoefte op om personeel over het water te vervoeren. Verder hebben enkele bedrijven in dit cluster uitbreidingsplannen waarvoor de vergunningen door de betrokken gemeente zijn verleend.

Voor de sector chemie geldt dat men over het algemeen wel positief staat ten opzichte van vervoer over water. Vaak is er echter wel sprake van achterstand in beheer van de benodigde infrastructuur. Hiervoor zijn investeringen nodig.

Een aantal bedrijven heeft aangegeven dat men wil samenwerken om op die manier vervoer over water te realiseren. Naast samenwerking tussen bedrijven onderling is ook de betrokkenheid van overheden daarbij van belang. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan provincie, gemeenten en het Rijk (Rijkswaterstaat), temeer omdat er door de modal shift sprake kan zijn van aanzienlijke maatschappelijke baten. Met name huisvuilcontainer transport over water lijkt zich goed te lenen voor een dergelijke aanpak, vanwege dat vervoer

over water zowel bedrijfseconomische als maatschappelijke voordelen lijkt te hebben.

Bedrijven hebben in een aantal gevallen concrete interesse om over water te vervoeren. Voorbeelden zijn waarneembaar in clusters containervervoer en chemie. Het ontbreekt in sommige gevallen aan het rondkrijgen van de financiering om de benodigde investeringen in infrastructuur te kunnen doen. Vanwege hogere kosten, soms éénmalig als gevolg van noodzakelijke investeringen in aanpassingen van de infrastructuur, ondervinden de bedrijven geen prikkel om over het water te gaan vervoeren. Wanneer de provincie vervoer over water wil stimuleren kan het besluit worden genomen om investeringen te doen waardoor een modal shift op bedrijfsniveau optreedt. Financiering kan bijvoorbeeld onder voorwaarden dat bedrijven jaarlijks aan moeten tonen daadwerkelijk meer goederen over het water te hebben vervoerd (modal shift-afspraken). De provincie kan een actieve rol spelen bij het opzetten van de samenwerking.