

## Samenvatting

*Nederland heeft verschillende regio's die op een te grote afstand van bestaande containeroverslagterminals liggen, zoals Weert, Westland, Flevoland, Deventer-Apeldoorn-Zutphen en de regio Tiel-Ede-Nieuwegein. In deze gebieden zijn plannen voor nieuwe terminals. Als deze uitbreiding wordt gerealiseerd, ontstaat een nagenoeg landelijk dekkend netwerk van regionaal verzorgende terminals. De overslagcapaciteit voor containers in Nederland is op dit moment op regionaal niveau voldoende om aan de vraag te kunnen voldoen. Rekening houdend met geplande uitbreidingen zal dat in 2020 en 2030 in de meeste regio's ook nog het geval zijn. De overslagcapaciteit is in de toekomst onvoldoende om vooral bij hoge economische groei een grootschalige verschuiving van wegvervoer naar vervoer per spoor en binnenvaart op te vangen. De Europese ambities voor zo'n verschuiving van het vervoer over lange afstanden bieden mogelijkheden voor Nederlandse overslagterminals om zich te ontwikkelen tot internationale vervoersknooppunten.*

Knooppunten voor goederenvervoer verbinden de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam met het achterland en vormen in toenemende mate de voorhaven of het verlengstuk van de havens. Multimodale achterlandknooppunten kunnen bevorderen dat een groter deel van de goederen over het spoor en het water wordt vervoerd. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft onderzoek verricht naar de achterlandknooppunten. Het onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

- Zijn er locaties in Nederland waar behoefte is aan een nieuwe terminal (witte vlekken)?
- Hoe ontwikkelen de bestaande terminals zich (beschikbare terminalcapaciteit)?
- Zijn er terminals die zich ontwikkelen tot 'hub', oftewel schakel in het (internationale) continentale vervoer?

### **Containervervoer haven Rotterdam bepalend**

Het gaat bij de achterlandknooppunten vooral om de overslagterminals voor containers. Containers worden in een zeehaven via een railterminal op een shuttle trein gezet of via een zeeterminal op een containerbinnenvaartschip. In de buurt van de eindbestemming worden de goederen via een spoor- of binnenvaartterminal overgeslagen op een vrachtauto en naar de klant vervoerd. Met containers van de klant die over zee moeten worden vervoerd, gebeurt hetzelfde in omgekeerde volgorde. Een terminal kan door zijn ligging ook een kruispunt zijn van goederenstromen per spoor of binnenvaart. Dan kan zo'n terminal behalve eindpunt ook een 'hub' zijn in het achterlandnetwerk.

Van de Nederlandse zeehavens die tot de Rijn-Schelde Delta behoren (Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam, Vlissingen en Terneuzen) is de Rotterdamse haven bepalend voor de ontwikkeling van het containervervoer van en naar het achterland. Daar worden verreweg de meeste containers overgeslagen. Ongeveer 66% van de containers die in Rotterdam aankomen, blijft binnen Nederland; ongeveer 43% binnen de Randstad. Naar schatting werd in 2008 3,8 miljoen TEU (afmeting van container, 'twenty feet equivalent unit') vervoerd tussen Rotterdam en de rest van Nederland. Hiervan werd 0,9 miljoen TEU vervoerd via de binnenvaart, 0,4 miljoen TEU over het spoor en 2,5 miljoen TEU over de weg.

### **Achterlandknooppunten hebben vooral regionaal verzorgende functie**

Ongeveer 30% van de bedrijventerreinen, met twee derde van de totale bedrijfsoppervlakte, heeft een spoor- en/of een vaarwegaansluiting. In totaal 89 bedrijventerreinen met een totale omvang van 8.200 hectare hebben zelfs een spoor- én vaarwegaansluiting. Voor het containervervoer zijn vooral de aansluitingen in de vorm van een overslagterminal relevant. Nederland heeft in het achterland meer dan 20 binnenvaartcontainerterminals, 4 spoorterminals en 6 gecombineerde binnenvaart- en spoorterminals. Alle achterlandterminals in Nederland zijn gericht op het vervoer van en naar de zeehaven Rotterdam. De grote containeroverslagterminals in Nederland hebben frequente diensten met Rotterdam. Het gaat dan om de gecombineerde binnenvaart- en spoorterminals zoals TCT Venlo en Tilburg, maar ook om binnenvaartterminals zoals in Den Bosch, Oosterhout, Born, Alphen aan den Rijn en Utrecht en de spoorterminals Coevorden en Veendam.

Zowel deze grote als de kleinere terminals hebben een regionaal verzorgende functie; zo'n 80% van de klanten bevindt zich in een verzorgingsgebied van 25 kilometer. Nederland heeft in het achterland nauwelijks internationale knooppunten voor spoorvervoer of binnenvaart. Venlo is zo'n internationaal knooppunt in wording. De zeehavens, met name Rotterdam, hebben de meeste internationale verbindingen per spoor en binnenvaart. Rotterdam (RSC Waalhaven) dient als 'hub' voor internationaal continentaal vervoer. De belangrijkste buitenlandse knooppunten in het achterlandnetwerk van de Nederlandse zeehavens zijn Duisburg, Antwerpen (inclusief Willebroek) en Luik. Duisburg is ook een internationale 'hub'.

### **Sterke groei containeroverslag verwacht**

Voor de achterlandknooppunten zijn de belangrijkste ontwikkelingen de groei van de containeroverslag in de zeehavens en de noodzakelijke verschuiving in de vervoerwijze.

De verwachting van het Havenbedrijf Rotterdam is dat de containeroverslag in Rotterdam zal toenemen van 10,8 miljoen TEU in 2008 naar maximaal 34,6 miljoen TEU in 2040, dat wil zeggen een verdriedubbeling. Voor de Tweede Maasvlakte geldt als doelstelling dat in 2035 maximaal 35% van de containers over de weg wordt vervoerd, 45% over water en 20% over het spoor. Als gevolg daarvan moet het vervoer per spoor en binnenvaart verviervoudigen. Deze ontwikkeling is niet mogelijk zonder groei van de achterlandknooppunten.

### **Plannen voor uitbreiding overslagcapaciteit**

Er zijn op dit moment plannen die leiden tot meer achterlandvervoer via binnenvaart en spoor. Het gaat om plannen voor nieuwe containerbinnenvaartterminals in Alblasserdam, Weert, Tiel, Lelystad en Cuijk, en plannen voor nieuwe spoorterminals in Geleen (Chemelot) en Valburg. Uitbreidingen zijn gepland in Tilburg (Railport Brabant), Venlo (Railport Venlo) en bij de binnenvaartterminals van Wanssum, Nijmegen en Born. De geplande investeringen in nieuwe terminals en uitbreiding van bestaande terminals leiden tot een uitbreiding van de overslagcapaciteit van 4,7 miljoen TEU tot naar schatting 5,6 miljoen TEU.

De organisatie van het achterlandvervoer verandert. Door samenwerking ontstaan nieuwe concepten (extended gate, containertransferia) waarbij de achterlandknooppunten meer als toegangspoorten voor de zeehaven fungeren.

Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van binnenvaart als vervoerwijze, en in het geval van Venlo ook van spoorvervoer. De terminals in deze concepten onderscheiden zich van de andere, omdat zij een bovenregionale functie hebben voor het containervervoer.

#### **'Witte vlekken'**

Er zijn op dit moment locaties in Nederland die op te grote afstand van een bestaande terminal liggen, de zogenoemde witte vlekken. Omgeving Weert en het Westland zijn het meest interessant als potentiële terminallocatie. Locaties die gemiddeld scoren op economische potenties en containervolumes zijn: Flevoland, Deventer-Apeldoorn-Zutphen en de regio Tiel-Ede-Nieuwegein (alle met een concentratie van logistieke activiteiten, oftewel 'logistieke hotspots'). Voor al deze locaties lopen terminalinitiatieven. Doetinchem-Winterswijk scoort ook gemiddeld, maar is geen logistieke 'hotspot'.

De regio Kop van Noord-Holland heeft de logistieke 'hotspot' Alkmaar. Het terminalinitiatief gaat daar niet door. Een lage economische potentie voor een nieuwe terminal hebben de locaties Zuidwest-Friesland, de grenszones Friesland-Groningen en Groningen-Drenthe en Schouwen-Duiveland.

Als de huidige plannen voor nieuwe terminals worden gerealiseerd, zijn er nauwelijks nog witte vlekken. Door deze uitbreiding ontstaat een netwerk van regionaal verzorgende terminals dat nagenoeg landelijk dekkend is.

#### **Voldoende terminalcapaciteit in de meeste regio's**

De totale terminalcapaciteit in het achterland bedraagt op dit moment 4,7 miljoen TEU. Op regionaal niveau is de capaciteit van de terminals in principe voldoende voor de huidige vraag. Lokaal, dat wil zeggen bij een terminal, kan wel sprake zijn van een capaciteitsprobleem. Er is op dit moment ook voldoende capaciteit om een verschuiving van wegvervoer naar spoorvervoer en binnenvaart te realiseren, uitgaande van bijvoorbeeld een minimum aandeel van 60% voor spoorvervoer en binnenvaart.

De overslagcapaciteit inclusief de geplande uitbreidingen per regio, is in principe tot 2020 toereikend om in de scenario's van het Centraal Planbureau met lage en hoge economische groei aan de vraag te kunnen voldoen. Uitzondering is de Zaanstreek. Ook in 2030 zal in de meeste regio's voldoende capaciteit beschikbaar zijn bij lage en hoge groei, met opnieuw de Zaanstreek als uitzondering. In het scenario met hoge groei komen Noord-Friesland, Noord-Overijssel, de Veluwe en geheel Noord-Brabant er als potentiële regionale knelpunten bij.

#### **Capaciteitsknelpunten bij grootschalige verschuiving naar spoorvervoer en binnenvaart**

Ondanks de geplande uitbreidingen treden er in 2020 wel knelpunten op als we rekening houden met een verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart en spoor. Uitgaande van bijvoorbeeld een minimum aandeel van 60% voor binnenvaart en spoorvervoer zijn er in 2020 bij een lage economische groei knelpunten in Overijssel, de Veluwe, Overig Zeeland en Zuidoost-Noord-Brabant. Bij een hoge economische groei komen daar de Zaanstreek en Midden-Limburg bij.

In 2030 zullen bij hoge economische groei in nagenoeg alle regio's knelpunten optreden. In deze situatie voldoen de geplande initiatieven en uitbreidingen in

principe niet meer. Een betere benutting met 20% capaciteitswinst, bijvoorbeeld door een 24/7-bediening, verbetert de situatie licht, maar niet voldoende.

### **Mogelijkheden voor internationale knooppunten**

In het continentale vervoer van bulkgoederen hebben spoor en binnenvaart een relatief groot aandeel. Het continentale vervoer van containers over spoor en water is in Nederland echter beperkt. Onder continentaal vervoer verstaan we vervoer van goederen met een herkomst en bestemming in Europa, inclusief het shortsea-vervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk.

De Europese Commissie wil dat tegen 2030 30% van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 kilometer verschuift naar spoorvervoer en binnenvaart. Tegen 2050 zou dit meer dan 50% moeten zijn. Deze ambities bieden de achterlandknooppunten mogelijkheden om zich te ontwikkelen tot internationale knooppunten.

Op basis van verschillende statistische bronnen kan het aantal continentale containers worden geraamd op circa 200.000. Over het spoor spelen RSC Waalhaven en in mindere mate Coevorden en Venlo al een rol in dit vervoer. Het internationale wegvervoer over meer dan 300 kilometer van lading die niet in containers is opgeslagen door Nederlandse ondernemingen, bedraagt in totaal 37 miljoen ton (in 2009). Ervan uitgaande dat er een bepaald volume op jaarbasis moet zijn voor een rendabele dienst, raamt het KiM de potentie voor continentaal vervoer per spoor of binnenvaart op ongeveer 9,6 miljoen ton op jaarbasis. Bijna 65% hiervan heeft betrekking op wegvervoer van en naar Duitsland en 25% op wegvervoer van en naar Frankrijk.

De 10 regio's met de grootste potentie voor continentale lading zijn: Rotterdam, Overig West-Brabant, Twente, Zuid-Limburg, agglomeratie Arnhem en Nijmegen, Zuidoost-Noord-Brabant, Noord-Limburg, Midden-Noord-Brabant, Overig Groot-Amsterdam en de Achterhoek.

Bijna 60% van de potentie voor continentaal vervoer per spoor en binnenvaart is afkomstig van of gaat naar deze regio's. In al deze regio's is een containerterminal operationeel dan wel op een vrij korte afstand in een aangrenzende regio te vinden. De vervoersdiensten die op deze terminals worden aangeboden, zijn echter veelal gericht op het vervoer van maritieme containers van en naar de zeehavens. Het ontbreekt op deze terminals aan kwalitatief goede transportdiensten per spoor en binnenvaart van en naar Europese (continentale) bestemmingen.

### **Onzekerheden**

De resultaten in deze analyse zijn indicatief. Er spelen twee onzekerheden, namelijk toekomstonzekerheden en de beperkte betrouwbaarheid van de gebruikte gegevens. Bij de prognoses kon het KiM regionale groeiverschillen en regionale verschuivingen in de keuze van de vervoerwijze niet meenemen. De informatie over de overslag en beschikbare capaciteit per terminal is niet volledig en beperkt betrouwbaar. Daar waar gegevens niet beschikbaar waren, zijn deze geraamd.