

Laad- en loswal Langshaven

Haalbaarheidsonderzoek

1057-4

Opdrachtgever:
Ballast Nedam

Grontmij Advies en Techniek b.v.
Eindhoven/Houten, september 1999

Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Doelstelling.....	3
1.3 Aanpak.....	3
1.4 Leeswijzer.....	4
2 Behoeftte vanuit het bedrijfsleven.....	5
2.1 Inleiding.....	5
2.2 Behoeftte aan laad- en losfaciliteiten.....	6
2.3 Behoeftte aan vestiging op Langshaven.....	6
2.4 Kade en overige faciliteiten.....	6
3 Marktontwikkelingen.....	8
3.1 Inleiding.....	8
3.2 Ontwikkeling goederenvervoer over water.....	8
3.3 Regionale terminalinitiatieven.....	9
3.4 Reikwijdte initiatief.....	10
4 Realisatie-aspecten.....	12
4.1 Inleiding.....	12
4.2 Organisatievormen.....	12
4.3 Subsidiemogelijkheden.....	14
5 Conclusies.....	16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Wijk bij Duurstede en Ballast Nedam gaan gezamenlijk het bedrijventerrein 'Langshaven' ontwikkelen. Dit terrein is gelegen grenzend aan het bestaande bedrijventerrein Broekweg en zal de beschikking krijgen over een laad- en loskade aan het Amsterdam-Rijnkanaal. De lengte van deze kade bedraagt 250 strekkende meter.

Diverse bedrijven die reeds gevestigd zijn in Wijk bij Duurstede en omgeving hebben behoefte aan een vestigingsplaats op het bedrijventerrein Langshaven. Daarbij zijn ook enkele bedrijven bekend die over een natte kavel willen beschikken. Door de verhuis van diverse bedrijven uit de historische kern van Wijk bij Duurstede ontstaan mogelijkheden om de stedenbouwkundige structuur van de kern te verbeteren.

1.2 Doelstelling

Ballast-Nedam wil de commerciële exploitatiemogelijkheden van de inrichting van een laad- en loswal nader onderzocht hebben. Doel van het onderzoek is daarmee enerzijds een onderbouwing te geven van de behoefte vanuit het lokale bedrijfsleven om van de laad- en loswal gebruik te maken. Daarnaast dient inzicht te bestaan in regionale ontwikkelingen op het gebied van vervoer per binnenvaart en aspecten die bij de realisatie van de laad- en loswal van belang zijn. Tevens wordt gevraagd een doorkijk te geven naar mogelijke organisatievormen voor een natte overslagfaciliteit op het bedrijventerrein en naar mogelijke subsidiebronnen ten behoeve van de realisatie.

1.3 Aanpak

Grontmij heeft een aanpak gevolgd waarbij vanuit de behoefte van het bedrijfsleven een onderbouwing voor de beoogde overslagfaciliteit is gegeven. Het zijn uiteindelijk immers de gebruikers die de haalbaarheid van een laad- en losfaciliteit zullen bepalen.

Gesprekken hebben plaatsgevonden met bedrijven, waarvan vooraf reeds bekend is (op grond van eerder uitgevoerd onderzoek) dat zij interesse hebben in transport van goederen over water.

De marktontwikkelingen, organisatievormen en subsidiemogelijkheden zijn in kaart gebracht aan de hand van gesprekken en desk-research.

De uitkomsten van het onderzoek zijn tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de gemeente Wijk bij Duurstede en Ballast Nedam.

1.4 Leeswijzer

In deze rapportage zijn de resultaten van het door Grontmij uitgevoerde onderzoek weergegeven. In hoofdstuk 2 wordt de behoefte aan een laad- en loswal vanuit het lokale bedrijfsleven onderbouwd.

Hoofdstuk 3 gaat over initiatieven in de regio en de ontwikkelingen in de binnenvaart. Realisatie-aspecten, waaronder de organisatievorm en subsidiemogelijkheden worden besproken in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 zet de belangrijkste conclusies van het onderzoek nog eens op een rij.

2 Behoeft vanuit het bedrijfsleven

2.1 Inleiding

Zoals reeds in de inleiding is aangegeven wordt de haalbaarheid van de laad- en loswal sterk bepaald vanuit de behoefte van bedrijven. Een inventarisatie is gemaakt van potentiële bedrijven die van de overslagfaciliteiten gebruik kunnen gaan maken. Daarbij zijn drie groepen van bedrijven onderscheiden:

1. lijst van bedrijven aangeleverd door de gemeente;
2. bedrijven die positief reageerden op een eerder uitgevoerde enquête;
3. mogelijke bedrijven die tijdens het uitvoeren van het onderzoek nog naar voren zijn gekomen.

Met alle bedrijven uit de eerste twee benoemde groepen zijn persoonlijke gesprekken gevoerd. De bedrijven in de derde groep zijn aangeschreven met een brief en enquête. Onderstaand zijn per categorie de bedrijven genoemd.

Ad 1 Belangstellenden voor Langshaven

Bij de gemeente Wijk bij Duurstede is van vier bedrijven bekend dat deze zich op het bedrijventerrein Langshaven willen vestigen en (eventueel) gebruik willen maken van de op het terrein beschikbare natte overslagfaciliteiten. Het betreft de volgende vier bedrijven:

- Van Hesteren: productielocatie voor betonmortel;
- Jacomij: handel in non-ferro metalen;
- Van Beek: overslag van containers en zand/grind;
- Vernooy: handel, verkoop en verhuur van containers.

Ad 2 Onderzoek Industriekring

In 1997 is onder de leden van de 'Industrie Kring', de belangenvereniging van voornamelijk in Wijk bij Duurstede gevestigde bedrijven een onderzoek gehouden naar de behoefte aan natte overslagfaciliteiten. Dit onderzoek kende een vrij groot spreidingsgebied. Op de enquête heeft een beperkt aantal bedrijven positief gereageerd. Het gaat daarbij om de volgende bedrijven:

- Fa. de Rijnstreek: gridstralen, metaalbewerking, staalconstructies;
- Nellen Constructies: staalconstructies;
- Fa. Gebr. Van Eck: productie en verkoop van veevoerders.

In een ledenbrief, die een groter verspreidingsgebied heeft dan uitsluitend de leden van de Industrie Kring is recentelijk nogmaals aandacht geschonken aan de mogelijkheid om vanaf de laad- en loswal goederen over te slaan. Hierop zijn geen nieuwe reacties binnengekomen.

Ad 3 Overige bedrijven

Tijdens de gesprekken met bedrijven zijn nog twee bedrijven naar voren gekomen die wellicht van de laad- en losfaciliteiten van Langshaven gebruik willen maken:

- Waterzuivering: vervoer van slib naar Rotterdam;
- Kraan Techniek Nederland: verkoop, verhuur, eindreparaties van hijs-werktuigen/kranen.

2.2 Behoeft aan laad- en losfaciliteiten

Uit de gevoerde gesprekken blijkt dat met uitzondering van het bedrijf Van Eck alle bedrijven aangeven behoefte te hebben aan laad- en losfaciliteiten voor vervoer over water.

De Waterzuivering heeft niet gereageerd op de schriftelijke enquête. Hiermee mag ervan uit worden gegaan dat ook zij geen interesse heeft in vervoer over water. Er bestaat bij de bedrijven zowel behoefte aan de overslag van bulk, stukgoederen alsmede containers.

Een onderscheid is te maken tussen bedrijven die structureel dan wel incidenteel van de laad- en losfaciliteiten gebruik willen maken. Onder structureel wordt verstaan dat bedrijven verwachten minimaal twee maal per maand van de laad- en losfaciliteiten gebruik denken te gaan maken.

Structureel

- Jacomij bulkgoederen : 130.000 ton
 containers : 1.000 containers (20-40 voet)
- Van Hesteren bulkgoederen : nu 50.000 ton, doorgroei 60.000-100.000 ton
- Van Beek bulkgoederen : 800-900 ton per dag (250.000 ton per jaar)
 containers : nu 1.000, doorgroei 1.500-2.000 (20-40 voet)

(cijfers op jaarbasis)

Incidenteel

- Nellen Constructies stukgoederen : exceptioneel transport
- Rijnstreek stukgoederen
- Vernoooy containers
- KTN stukgoederen

2.3 Behoeft aan vestiging op Langshaven

Tijdens de gevoerde gesprekken is naar voren gekomen dat vijf bedrijven naast de beschikbaarheid van laad- en losfaciliteiten in aanmerking willen komen voor een kavel op het bedrijventerrein Langshaven. Het betreft de volgende bedrijven:

- Jacomij 20.000- 30.000 m²
- Nellen constructies kavelomvang nog niet bekend
- Vernoooy 20.000 m²
- Van Hesteren 15.000 m²-20.000 m²
- Van Beek 15.000 m²

De bedrijven Van Hesteren en Van Beek geven aan dat voor het uitoefenen van hun bedrijfsactiviteiten een natte kavel (kavel direct gelegen aan de overslagfaciliteiten) noodzakelijk is. De overige bedrijven opteren niet direct voor een natte kavel.

Diverse bedrijven melden dat zij dringend behoefte hebben aan bedrijfsverplaatsing naar Langshaven. Over de huidige stand van zaken ten aanzien van de ontwikkeling van het bedrijventerrein bestaat bij de bedrijven grote onduidelijkheid: het ontwikkelingsproces voor het bedrijventerrein duurt al een paar jaar en er lijkt in de ogen van diverse bedrijven nog steeds weinig van de grond te komen.

2.4 Kade en overige faciliteiten

Ten aanzien van de benodigde kaden en overige faciliteiten zijn door de bedrijven de volgende opmerkingen gemaakt:

- bedrijven geven aan de lengte van de kade erg beperkt en 'onhandig' van vorm te vinden.
- de capaciteit van de schepen wisselt sterk. Deze varieert van zo'n 250 ton tot 3.000 ton. Met name de bedrijven die veelvuldig van het vervoer over water gebruik zullen maken, maken gebruik van grote schepen (Van Hesteren 2.600 ton en Van Beek 2.500-3.000 ton);
- alhoewel één bedrijf aangeeft dat de maximale lengte van de schepen 150 meter zal bedragen, lijkt gezien de omvang van de te transporteren goederen een lengte van 120 meter reëler. Dit betekent dat in principe twee schepen gelijktijdig van de loswal gebruik kunnen maken;
- omdat zowel bulk als containers overgeslagen moeten worden is er behoefte aan een multifunctionele kraan (capaciteit 200-300 ton);
- ten aanzien van de draagkracht van de kade moet uit worden gegaan van een draagkracht van 20-30 ton voor een 40-voetcontainer (twee lagen??). Ten aanzien van de overslag van bulk bepaalt het zand en grind dat wordt overgeslagen door Van Hesteren en Van Beek de draagkracht.

3 Markontwikkelingen

3.1 Inleiding

Nu de behoefte vanuit het gevestigde bedrijfsleven in kaart is gebracht, wordt dit initiatief voor de ontwikkeling van een laad- en loswal gepositioneerd ten opzichte van andere in de regio bestaande en toekomstige overslagactiviteiten. Voordat hierop wordt ingegaan, komen eerst ontwikkelingen in de binnenvaart aan de orde, met name waar het gaat om specifiek het Amsterdam-Rijnkanaal.

3.2 Ontwikkeling goederenvervoer over water

Ontwikkelingen in de binnenvaart geven een toenemende behoefte aan van het (regionale) bedrijfsleven ten aanzien van transport over water. Steeds meer bedrijven willen zo flexibel mogelijk zijn in het transport van hun grondstoffen en producten, gezien de alsmaar toenemende congestie op wegen. De ontwikkeling van een natte overslagfaciliteit zal het vestigingsklimaat van de regio versterken.

De algemene positionering van de binnenvaart bestaat uit de volgende aspecten:

- de binnenvaart is milieuvriendelijk en veilig;
- beschikt over een enorme vrije capaciteit op de vaarwegen;
- en biedt moderne logistieke oplossingen;
- tegen relatief lage (maatschappelijke) kosten;
- bij een hoge betrouwbaarheid en stiptheid.

Ontwikkeling goederenvervoer in Nederland

In de nota 'Transport in Balans' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996) zijn de beleidslijnen uitgezet voor het goederenvervoer op de korte en middellange termijn. Op basis van de doelstellingen van deze nota is een prognose van de groei van het vervoer voor de periode tot en met 2003 opgesteld. Dit scenario is gebaseerd op het gunstige scenario van het Centraal Plan Bureau (CPB) voor deze periode.

De binnenvaart is in tegenstelling tot het wegvervoer vooral actief in het internationaal vervoer. In de periode 1987-1997 steeg het totale binnenvaartvervoer van 238 tot 251 miljoen ton. De verwachte groei tussen 1997 en 2003 ligt hoger, met als resultaat een vervoervolume tussen de 271 resp. 291 miljoen ton. De groeiverwachtingen voor doorvoer van kolen naar Duitsland zijn relatief hoog. De binnenlandse groei van bulkvervoer is minimaal (zand en grind blijft constant, chemie en landbouw fluctueren), terwijl de verwachtingen voor het binnenlandse containervervoer veel hoger zijn.

Naast het gunstige scenario onderscheidt het CPB nog een behoedzaam scenario. Deze gaat uit van een lichte afname van het vervoer per binnenvaart.

Amsterdam-Rijnkanaal

Jaarlijks wordt 40 miljoen ton goederen vervoerd over het Lekkanaal en het Amsterdam Rijn-Kanaal. Daarvan komt langs Wijk bij Duurstede ongeveer 20 miljoen ton en langs Nieuwegein ook ongeveer 20 miljoen ton. De verwachting is dat in 2010 het totaal is gegroeid tot 58 miljoen ton. De beleidsstrevens zoals neergelegd in Transport in Balans zijn op dat moment doorgevoerd.

De substitutie van vervoer over de rijksweg A2 naar het Amsterdam-Rijnkanaal is begin jaren negentig nihil gebleken. Inmiddels is aangetoond dat deze substitutie, zekere op langere termijn, wel substantieel is. Het klimaat voor transport over water is de laatste jaren sterk verbeterd evenals het imago van de binnenvaart.

3.3 Regionale terminalinitiatieven

In de omgeving van Wijk bij Duurstede bevinden zich diverse overslagfaciliteiten. De aard en de omvang van deze terminalinitiatieven verschillen sterk.

A. Bestaande overslagfaciliteiten

Onderstaand zijn de bestaande overslagcentra gelegen in de omgeving van Wijk bij Duurstede op hoofdlijnen weergegeven:

- *Container Terminal Utrecht (CTU)*
Deze terminal is vorig jaar gerealiseerd op bedrijventerrein Lage Weide. Op dit terrein is de Afvalverwerking Utrecht reeds langere tijd gevestigd. Het verzorgingsgebied van deze terminal is ongeveer 20-25 kilometer. De CTU voorziet een groei naar 30.000 containers per jaar.
- *Nieuwegein*
In Nieuwegein bevindt zich een particuliere containerterminal (Van Vliet). Deze richt zich op het transport van afval in de vorm van containers.

B. Initiatieven

Ook zijn er in de regio initiatieven voor het ontwikkelen van nieuwe natte overslagfaciliteiten:

- *Medel, Tiel*
Op het te ontwikkelen bedrijventerrein Medel in Tiel bestaan initiatieven voor de ontwikkeling van een terminal. De provincie heeft echter nog geen goedkeuring verleend voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De bezwaren tegen het bestemmingsplan richten zich overigens niet op de overslagfaciliteit zelf. De terminal zal met name worden gebruikt ten behoeve van de bouwlogistiek voor de aanleg van de Betuweroute.
- *Elst/Rhenen*
In Remmerde (bij Elst en Rhenen) zijn er initiatieven voor de ontwikkeling van een overslagfaciliteit voor containers/stukgoed.
- *Het Klooster, Nieuwegein*
Op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Het Klooster in Nieuwegein tussen het Lekkanaal en de A27 wordt in het noorden een substantieel deel van het totaal van 100 ha gereserveerd voor natte kavels. De gemeente Nieuwegein is bezig met een ontwikkelingsplan voor dit initiatief. Inmiddels wordt het kanaal ter hoogte van dit terrein al verbreed. De ontwikkeling van het terrein zal in noordelijke richting plaatsvinden en wordt gerealiseerd tussen 2002 en ongeveer 2008. Het type bedrijven en overslag

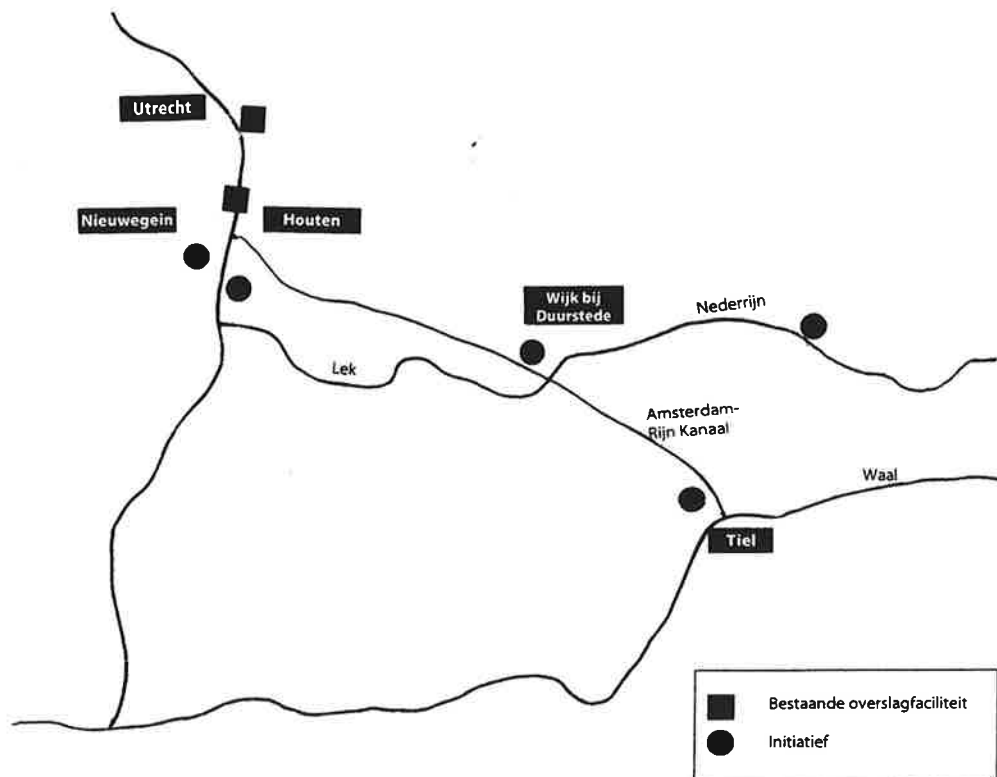
staat nog niet vast.

- *Houten*

Op Houtens grondgebied is in het Regionaal Structuurplan (RSP) een strategische reserve aangewezen voor de langere termijn. Dit terrein (Tull en 't Waal), waarvan ook een substantieel deel wordt gereserveerd voor de ontwikkeling van natte kavels. De locatie ligt aan de oostzijde van Het Klooster (tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal).

Een terminal van betekenis is de Container Terminal Utrecht. Deze past in het netwerk van bovenregionale openbare terminals. De overige genoemde initiatieven zijn van een lagere orde en richten zich vooral op de regionale markt. Tot slot is het nog belangrijk op te merken dat in de regio zich nog een aantal kleine overslagpunten bevinden nabij bouwlocaties. Deze zijn van tijdelijke aard. Een voorbeeld hiervan is locatie De Bark, waar overslag plaatsvindt gekoppeld aan de woningbouwlocatie Houten-Zuid.

Op onderstaande figuur is de ligging van bestaande en nieuwe natte overslagactiviteiten weergegeven.



Figuur 3.1 Ligging bestaande en nieuwe natte overslagfaciliteiten

3.4 Reikwijdte initiatief

Zoals aangegeven zal de havenfaciliteit in Wijk bij Duurstede voornamelijk een lokale functie gaan vervullen. De bedrijven die gebruik willen maken van de faciliteiten komen alle uit de gemeente Wijk bij Duurstede. Door Buck Consultants is onderzoek gedaan naar de invloedssfeer van een natte overslagfaciliteit. Hieruit blijkt dat een terminaloperator zich vooral richt op ladingpakketten uit de directe omgeving (10 tot 15 kilometer). De maximale reikwijdte van een overslagfaciliteit blijkt veelal 30 kilometer te bedragen. De in figuur 3.1 gepresenteerde initiatieven bevinden zich alle in de genoemde

invloedsfeer. Toch is niet te verwachten dat de initiatieven elkaar zullen concurreren:

- zoals eerder is aangegeven zal de overslagfaciliteit van Wijk bij Duurstede zich op de lokale markt richten. Een groot deel van de goederen wordt in Wijk bij Duurstede al over water getransporteerd;
- de initiatieven richten zich op verschillende markten (naar verschijningsvorm: bulk, stukgoed, containers, naar afzetmarkt). Daarnaast is het serviceniveau van de terminals verschillend: aantal lijndiensten, capaciteit van de terminal, kwaliteit van de multimodale ontsluiting.

4 Realisatie-aspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op enkele realisatieaspecten van de laad- en loswal. Daarbij worden enkele organisatievormen beschreven en komen diverse subsidiebronnen naar voren.

4.2 Organiseatievormen

Tijdens de gesprekken met de bedrijven is gebleken dat niet elk bedrijf de beschikking kan krijgen over een natte kavel aan Langshaven. Dit vanwege de beperkte lengte van de laad- en loswal. Consequentie is dat bedrijven van elkaars/gezamenlijke faciliteiten gebruik moeten maken.

Op grond van bovengenoemde constatering zijn twee verschillende organisatievormen uitgewerkt: een model waarbij een openbare laad- en losfaciliteit wordt gerealiseerd, waarvan alle bedrijven gebruik kunnen maken (model 1) en een model waar bedrijven gebruik maken van de faciliteiten van één van de bedrijven die aan de laad- en loskade is gevestigd (model 2). Hoe aan beide modellen vormgegeven kan worden is onderstaand nader uitgewerkt.

Model 1 Lokaal Overslag Centrum

Kenmerkend voor een Lokaal Overslag Centrum is dat in principe elk bedrijf dat goederen over water wil transporteren hier (tegen betaling van handlingskosten/kosten voor opslag) gebruik van kan maken. Er is hierbij dus sprake van een openbaar karakter.

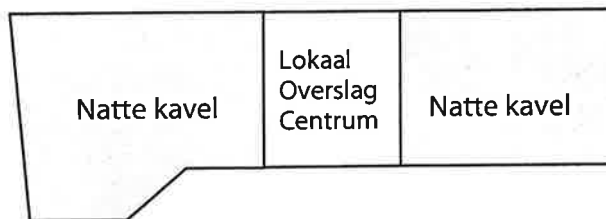
De faciliteit beschikt over een eigen terrein met daarachter gelegen ruimte voor de opslag van goederen. Een mobiele multifunctionele kraan moet het mogelijk maken om zowel containers als bulkgoederen over te slaan.

Het centrum wordt geëxploiteerd door een beperkt aantal private partijen. Ook de overheid kan deel uitmaken van de organisatie. De samenwerking wordt vastgelegd, waarbij afspraken worden gemaakt over publieke ruimte, de inbreng van de partijen (kennis, kunde, financiën) en de vertaling daarvan naar aandelen en zeggenschap. Daarnaast dient bepaald te worden hoe de organisatie van de openbare terminal naar buiten treedt (personele invulling, marketing en prijsvorming).

De formele oprichting van een vennootschap is slechts een notarisakte na mededeling van geen bezwaar van justitie. De start kan plaatsvinden van de formele benoeming van de directie en eventuele commissarissen, Kamer van Koophandel-inschrijving, melding bij de belastingdienst en de formele start van de presentatie naar de klanten.

Om zover te komen moet in een businessplan worden nagegaan of hiervoor een verantwoorde organisatorische en bedrijfseconomische basis voorhanden is.

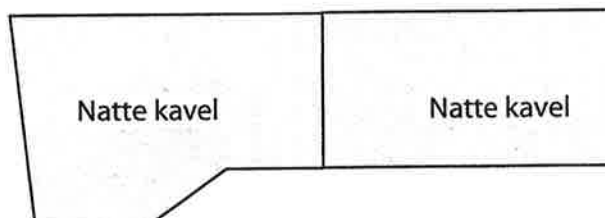
Behalve aan het Lokaal Overslag Centrum is het mogelijk door een 'slimme' verkaveling aan nog twee andere bedrijven natte kavels uit te geven (Van Beek en Van Hesteren). Gezien de kadelenkte en de lengte van de schepen is enige logistieke afstemming tussen de bedrijven onderling noodzakelijk. De verkaveling kan er als volgt uitzien:



Indien de twee grootste bedrijven een natte kavel krijgen aangeboden is het de vraag of er voldoende ladingsstromen voor een Lokaal Overslag Centrum overblijven voor een 'gezonde' bedrijfsvoering. Immers het overgrote deel van geïnventariseerde goederenstromen wordt reeds vanuit eigen terreinen afgehandeld. Hierop moet het door de initiatiefnemers opgestelde businessplan duidelijkheid geven. Een andere mogelijkheid is dat de twee bedrijven die de beschikking hebben over de natte kavels het Lokaal Overslag Centrum gezamenlijk gaan ontwikkelen en exploiteren.

Model 2 Medegebruik natte kavels

In dit model worden de kavels aan het water uitgegeven aan de bedrijven Van Hesteren en Van Beek. Hiermee is voor beide bedrijven gezien de beschikbare ruimte een goede bedrijfsvoering gegarandeerd. De verkaveling in dit model ziet er schematisch als volgt uit:



De bedrijven die tevens lading over water willen transporteren maken in dit model gebruik van de faciliteiten van één/beide bedrijven en betalen hiervoor een vergoeding. Het medegebruik van de faciliteiten kan juridisch worden vastgelegd in een overeenkomst. Hierin worden afspraken vastgelegd als:

- gebruik van de voorzieningen;
- prijsafspraken;
- beschikbaarheid van de faciliteiten;
- mogelijkheden voor tijdelijke opslag.

Belangrijk is dat de overeenkomst dermate aantrekkelijk is dat de bedrijven die goederen over water willen transporteren een kwalitatief goede service worden geboden (stiptheid, aantrekkelijkheid van het gebruik en tegen marktconforme prijzen).

In tabel 4.1 worden de eigenschappen van de twee gepresenteerde modellen nog eens op een rij gezet. Opgemerkt moet worden dat verschillende tussenvormen mogelijk zijn.

	Model 1: Lokaal Overslag Centrum	Model 2: Medegebruik natte kavels
Eigen locatie voor op- en overslagactiviteiten?	ja	nee
Organisatie	nieuw op te richten onderneming	geen aparte rechtsvorm noodzakelijk (overeenkomsten met gebruikers)
Ontwikkellende/exploiterende partijen	<ul style="list-style-type: none"> particuliere partijen mogelijke deelname overheid 	<ul style="list-style-type: none"> aan natte kavels gevestigde bedrijven
Openbaarheid	ja	nee
Omvang overslag goederen	voor goede bedrijfsvoering zijn voldoende ladingen noodzakelijk	goede mogelijkheden voor incidenteel gebruik en beperkte goederenstromen

Tabel 4.1 Vergelijking van de modellen

4.3 Subsidiemogelijkheden

Bij de investeringen in overslagfaciliteiten staat de initiatiefnemers een aantal subsidie-instrumenten ter beschikking. De volgende subsidieregelingen kunnen in dit kader worden genoemd:

- Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen;
- Stimuleringsregeling Gecombineerd Goederenvervoer 1999;
- Promit Regeling Stimulering Multimodaal en Intermodaal Transport 1998;
- Subsidieregeling Milieu en Energie Efficiency in het goederenvervoer (SMEG).

Met name de eerst genoemde regeling mag als meest kansrijk worden beschouwd, gezien het meest algemene karakter van de subsidieregeling.

1. Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met deze regeling tot doel het goederenvervoer over het water te bevorderen. Hiertoe wordt subsidie verstrekt voor investeringen in zowel infrastructuur als in overslagfaciliteiten. De doelgroep is het verladend bedrijfsleven. Het gaat om investeringen in niet-openbare terminals die in principe toegankelijk zijn voor een of twee verladings, met een maximum van tien. Het aantal tonkilometers dat verplaatst wordt van de weg naar het water staat centraal.

Duidelijk dient aangetoond te worden hoeveel tonkilometers van de weg worden gehaald.

Beschikbaar budget: de regeling is in werking getreden op 01-01-1996. Er is jaarlijks f 10.000.000,-- beschikbaar. De bijdrage voor het project bedraagt ten hoogste 50% van de ingeschatte kosten en maximaal f 1.500.000,--. De regeling loopt tot 2003 en het budget wordt verdeeld naar volgorde van aanvraag. Uit het gesprek met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat voor het komende jaar het budget reeds is vergeven.

2. Stimuleringsregeling Gecombineerd Goederenvervoer 1999

Deze regeling is erop gericht om het wegverkeer te verminderen. Hiertoe worden transportondernemingen gestimuleerd te investeren in materieel voor gecombineerd goederenvervoer. Indien verladingsaanpassingen aan transportmaterieel moeten plegen om overslag van binnenvaart/spoor naar wegtransport (of andersom) mogelijk te maken, geeft het Rijk subsidie variërend van f 1750,- tot f 10.000,- per vervoerseenheden met een maximum van 40 vervoerseenheden. Hiermee wordt het aanpassen van wegcontainers of vrachtwagens om vervoer per binnenschip/trein mogelijk te maken bedoeld.

Beschikbaar budget: de regeling is in werking getreden op 01-01-1997 en heeft een looptijd tot 01-01-2000. Voor 1999 is f 3.000.000,- beschikbaar.

3. Promit Regeling Stimulering Multimodaal en Intermodaal Transport 1998

Deze regeling beoogt de modal shift te bevorderen en de uitstoot van CO₂ door het goederenvervoer te verminderen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verstrekt subsidies voor haalbaarheids-, onderzoeks- en ontwikkelings-, demonstratie- en kennisoverdrachtsprojecten alsmede praktijkexperimenten die de drempel voor de overstap naar andere vervoerswijzen kunnen verlagen. Het project moet gericht zijn op de ontwikkeling van technische en organisatorische maatregelen die modal shift bevorderen en niet wordt uitgevoerd door een nieuwe toetreder. Steunverlening vindt plaats tot een maximum van 25% tot 90% van de projectkosten afhankelijk van het type project. Maximaal wordt f 500.000,- aan steun verleend.

Beschikbaar budget: de regeling is in werking getreden per 21-06-1998 en heeft een onbepaalde looptijd. Voor 1998 was voor deze projecten f 1.750.000,- beschikbaar. Voor 1999 is het budget onbekend.

4. Subsidieregeling Milieu en Energie Efficiency in het goederenvervoer

Deze regeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, is gericht op het verminderen van het energieverbruik en de milieubelasting in de bedrijfstak goederenvervoer. Een bijdrage is mogelijk voor haalbaarheids-, onderzoeks- en ontwikkelings-, demonstratie- en kennisoverdrachtsprojecten alsmede praktijkexperimenten. Maximaal wordt f 500.000,- aan steun verleend per logistiek systeem of verkeer- en vervoertechniek (inclusief andere Rijks- of EU-gelden). De subsidie heeft een maximum van 25% tot 90% van de projectkosten afhankelijk van het type project.

Beschikbaar budget: onbekend. De regeling is in werking getreden per 26-10-1996 en heeft een looptijd tot 01-01-2002.

5 Conclusies

In deze notitie zijn de mogelijkheden onderzocht om op het bedrijventerrein Langshaven een laad- en loswal te gaan ontwikkelen. De belangrijkste conclusies van dit onderzoek luiden als volgt:

- Er bestaat bij het lokale bedrijfsleven nadrukkelijk de behoefte aan een laad- en loswal zodat goederen over water kunnen worden vervoerd. De noodzaak komt enerzijds voort uit verplaatsende bedrijven die reeds van vervoer over water gebruik maken alsmede bedrijven die kansen zien om in de toekomst over water te gaan transporteren. Het betreft zowel bulk- als stukgoederen. Alle bedrijven zijn reeds in de gemeente Wijk bij Duurstede gevestigd.
- Voor twee bedrijven (Van Hesteren en Van Beek) is het noodzakelijk dat zij de beschikking krijgen over een natte kavel aan Langshaven, gezien de aard van de bedrijfsvoering (frequente aan- en afvoer van grote hoeveelheden goederen). Voor de overige bedrijven is een natte kavel iets minder noodzakelijk, gezien veelal het incidenteel karakter van het ladingaanbod.
- Twee organisatievarianten zijn uitgewerkt:
 - medegebruik van de voorzieningen van de bedrijven met een eigen laad- en loswal (afspraken maken in de vorm van een overeenkomst);
 - ontwikkelen van een openbare terminal, waarvan alle bedrijven gebruik kunnen maken.

Bij de laatste organisatievorm is het de vraag of op het moment dat de twee grootste bedrijven de beschikking krijgen over een eigen kavel, de ladingstromen voor een openbare terminal voldoende zullen zijn voor een gezonde exploitatie. Dit zal het, door de ontwikkelende/exploiterende partijen, op te stellen businessplan moeten uitwijzen.

Bij onvoldoende ladingen is medegebruik een goede mogelijkheid. De randvoorwaarden dienen van te voren met de aan de kades gevestigde bedrijven goed te worden vastgelegd. Uit de gesprekken blijkt dat de potentiële bedrijven voor de natte kavels in principe niet onwelwillend tegenover dit model staan.
- In de regio zijn verschillende terminalontwikkelingen gaande op het gebied van vervoer over water. De verwachting is dat Wijk bij Duurstede geen concurrent is van de initiatieven:
 - de twee bedrijven met de grootste stromen vervoeren reeds hun producten over water;
 - de laad- en loswal zal vooral een lokale functie vervullen. Het is niet te verwachten dat grote ladingpakketten uit omliggende gemeenten vervoerd zullen worden;
 - de bestaande en nieuw te ontwikkelen terminals richten zich veelal op eigen en specifieke markten (zoals afval, containers, bouwmaterialen, etc.). Omgekeerd geldt hetzelfde: het initiatief zal geen hinder ondervinden van de ontwikkelingen op het gebied van overslagactiviteiten in de omgeving.

Verantwoording

Titel : Haalbaarheidsonderzoek Laad- en Loswal Langshaven

Opdrachtgever(s) : Ballast Nedam Grond en Wegen bv

Uitgegeven door : Grontmij Advies & Techniek bv

Plaats en datum : Eindhoven/Houten d.d. 10 september 1999

P.N. : 13.5442.1

Doc.nr. : 13/99005486/TL

Status en versie : definitief, versie 1

Aantal pagina's : 16

Opgesteld : drs. S. Adriaansen

Gecontroleerd : drs. S. Adriaansen

Goedgekeurd : ing. Th.E. Louis

13/9/99

Informatie : drs. S. Adriaansen en/of ing. Th.E. Louis