Toekomstperspectief haven Oss

Gemeente Oss

Rapport



bureau buiten

economie & omgeving

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**

1 Inleiding **3**

1.1 Aanleiding 3
1.2 Totstandkoming 3
1.3 Leeswijzer 4

2 Analyse huidige situatie **5**

2.1 Algemene kenmerken haven Oss 5
2.2 Huidige bedrijven haven Oss 7
2.3 Belangrijkste industrieel-economische sectoren Oss 8
2.4 Logistieke ontwikkelingen met relevantie voor de haven van Oss 8
2.5 Conclusies over de logistieke functie van de haven van Oss 9

3 Marktpotentie logistiek **11**

3.1 Introductie 11
3.2 Profilering haven Oss 11
3.3 Marktpotentie naar vervoerstroom/logistiek cluster 12
3.4 Doorvertaling marktpotentie naar modaliteit 15
3.5 Conclusie m.b.t. het potentieel en de concurrentiepositie van de haven van Oss 17

4 Aanknopingspunten voor de toekomstige ontwikkeling van de haven van Oss **18**

4.1 Circulaire economie 18
4.2 Infrastructuur voor verduurzaming mobiliteit en de bredere energietransitie 20
4.3 Aanknopingspunten vanuit geopolitieke ontwikkelingen 22
4.4 Nationaal en provinciaal beleid t.a.v. binnenhavens 23

5 Ontwikkelrichting voor de haven van Oss **26**

5.1 Vier hoeken van het speelveld (scenario's) 26
5.2 Gewenste ontwikkelrichting: het voorkeursscenario 31

6 Realisatiestrategie **39**

6.1 Overzicht van de inzet en prioritering 39
6.2 Investeringskosten en financieringsmogelijkheden 40
6.3 Vervolgstappen 43

Bijlage 1 Factsheet van de haven van Oss **44**

Aangeboden aan
Gemeente Oss
3 september 2025

Projectnummer 2205

Auteurs
Sander Kooijman
Ruben Schepens
Paul van de Lande
Mijntje Schouteten

Samenvatting

Aanleiding en huidige situatie
De haven van Oss is de grootste multifunctionele binnenhaven van Noord-Brabant = voor agri-stromen. Om de haven te betreden moeten schepen langs een ophaalbrug (Macherse brug) en een schutsluis. De haven van Oss is een belangrijk logistiek knooppunt dankzij haar trimodale ontsluiting (weg, water en spoor). De haven verwerkt verschillende typen goederenstromen zoals agrobulk, bouw- en recyclingbulk, containers en neobulk. Toch wordt het potentieel momenteel onvoldoende benut. Sinds 2015 is er een duidelijke terugloop in overslag en scheepsbewegingen waarneembaar. Daarnaast is er een afname van het gebruik van de haven door de aan kades gelegen bedrijven (bedrijven op zogenaamde natte kavels). Door concurrentie van het wegverkeer en de logistieke ontwikkelingen is de shift van weg naar water en spoor ingewikkeld.

Belangrijke bevindingen

- Multimodaal potentieel: De haven biedt unieke mogelijkheden voor transport via binnenvaart en spoor, met name voor bulkgoederen. Slechts een deel van de aanwezige bedrijven maakt hier momenteel gebruik van.
- Sterke economische basis: Oss huisvest belangrijke sectoren zoals agrofood, metaalbouw, recycling en farmacie. Deze sectoren genereren substantiële goederenstromen die multimodaal ontsloten kunnen worden.
- Marktpotentie: Verwachte groei van goederenstromen (vooral bouwgrondstoffen en containers) bedraagt ca. 570.000 ton tot 2030. Hiervoor zijn gerichte investeringen in infrastructuur en overslagcapaciteit noodzakelijk.
- Kansen voor circulariteit en verduurzaming: De haven biedt ruimte en milieucapaciteit voor circulaire bedrijvigheid. Daarnaast zijn er mogelijkheden om de energie-infrastructuur uit te breiden (o.a. walstroom, laadpleinen).
- Beleidsmatige aanknopingspunten: Zowel op Rijks-, provinciaal als Europees niveau zijn er beleidsdoelstellingen en subsidiemogelijkheden die aansluiten bij de ambities voor de haven, waaronder de modal shift, verduurzaming van vervoer en circulaire economie.

Scenarioverkenning: vier ontwikkelrichtingen
Om de strategische keuzes voor de toekomst van de haven van Oss scherp te krijgen, zijn vier uiteenlopende scenario's uitgewerkt. Elk scenario vertegenwoordigt een uiterste richting van het speelveld en dient als denkmodel, niet als einddoel op zich. Ze zijn gebaseerd op marktpotentie, beleidskaders en gesprekken met stakeholders.

Voorkeurscenario: combinatie van logistiek en circulair
Op basis van ambtelijke sessies, gesprekken met bedrijven, regionale partners en inhoudelijke analyse is gekozen voor een voorkeurscenario dat elementen van meerdere scenario's combineert, met de volgende kernpunten:

- Behouden en versterken van de havenfunctie, met focus op bulkstromen (agro en bouw), containervervoer en nichemarkten.
- Investeren in infrastructurele randvoorwaarden, zoals verbetering van sluis- en brugfunctie, uitbreiding van spoorcapaciteit, aanleg laadvoorzieningen en optimalisatie van kadegebruik.
- Ruimtelijke reserveringen creëren zodat de haven zich kan ontwikkelen als circulair en multimodaal bedrijventerrein.
- Beleidsmatige verankering van natte kavels en milieuruimte, zodat vestiging van watergebonden, circulaire en zwaardere bedrijvigheid mogelijk blijft.
- Benutting van Europese en nationale subsidies via o.a. SPUK-regeling, OP Zuid, Horizon Europe en CEF, voor innovatie, verduurzaming en modal shift.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De haven van Oss beschikt over een unieke positie als tri-modaal logistiek knooppunt (weg, spoor, water) en vormt daarmee een strategische troef voor de economische ontwikkeling van de gemeente. Tegelijkertijd wordt de potentie van de haven op dit moment onvoldoende benut: slechts een beperkt aantal bedrijven is havengebonden en het gemeentelijke havenbedrijf kampt met een teruglopende overslag en financiële druk. In het coalitieakkoord en de programmabegroting is daarom de wens uitgesproken om de mogelijkheden van een modal shift en de toekomst van de haven in samenhang met de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Oss te onderzoeken.

De gemeente Oss heeft Bureau Buiten gevraagd om een toekomstperspectief voor de haven op te stellen waarbij verschillende toekomstscenario's, inclusief acties en investeringen zullen leiden tot een voorkeursscenario met een globaal stappenplan. Het uiteindelijke doel van het toekomstperspectief is een betere benutting van de haven en een beter functionerend ruimtelijk-economisch bestel van Oss. Vanzelfsprekend moet er ambtelijk en bestuurlijk draagvlak worden gevonden voor het Toekomstperspectief en moet deze onderschreven worden door bedrijven en ondernemers in het havengebied in Oss.

1.2 Totstandkoming

De totstandkoming van het toekomstperspectief voor de haven van Oss bestond uit drie stappen: het in kaart brengen van de huidige situatie, het ontwikkelen van scenario's, en het opstellen van een uitvoerbaar toekomstperspectief.

Stap 1: Inventarisatie en analyse van de huidige situatie
Als eerste stap is een uitgebreide inventarisatie en analyse uitgevoerd van de huidige situatie van de haven van Oss. Hierbij heeft een fysieke schouw van het gebied plaatsgevonden. Daarbij is een eerste ambtelijk groepsgesprek gehouden, waarin beleidsvelden als economie, ruimtelijke ordening, verkeer en veiligheid zijn betrokken. Parallel hieraan zijn gesprekken gevoerd met relevante stakeholders, waaronder bedrijven en organisaties in de haven en de bredere regio. Daarnaast is, in samenwerking met Amsterdam Consultants, een marktpotentieanalyse uitgevoerd, waarin is gekeken naar de economische kansen voor de haven in relatie tot de ontwikkeling van binnenvaart, spoor, intermodaal vervoer en de regionale logistieke netwerken. In de tabel hieronder is een overzicht te zien van de stakeholders met wie gesprekken zijn gevoerd.

Tabel 1 overzicht van de betrokken organisaties

Naam bedrijf	Type organisatie/sector
1. OOC	Overslag/logistiek
2. Van Berkel	Overslag/logistiek
3. Agrifirm	Agro
4. Fransen Gerrits	Agro/Overslag
5. Vissers Ploegmakers (InfraHUB & Bovoss)	Bouw
6. Prezero	Recycling/afvalverwerking
7. Heesen Yachts	Scheepsbouw
8. Provincie Noord-Brabant	Overheid
9. Ministerie van IenW	Overheid
10. MCA Brabant	Brancheorganisatie
11. Vos Logistics	Logistiek
12. Rijkswaterstaat	Overheid

Stap 2: Ontwikkeling en toetsing van toekomstscenario's
Op basis van de inzichten uit stap 1 zijn vier toekomstscenario's ontwikkeld, elk met een eigen ontwikkelrichting. Deze scenario's dienden om de uiterste hoeken van het speelveld te verkennen. Ze zijn in een tweede ambtelijk groepsgesprek gepresenteerd en besproken, waarna ze vervolgens zijn getoetst tijdens een bredere stakeholderbijeenkomst met ondernemers en organisaties. Tijdens deze gesprekken kregen de deelnemers de mogelijkheid om te reageren op de scenario's en voorkeuren en zorgen te delen. Op basis van alle input is in een derde ambtelijk groepsgesprek een voorkeursscenario samengesteld, waarin elementen uit meerdere scenario's zijn samengebracht.

Stap 3: Opstellen toekomstperspectief en doorkijk naar uitvoering
De laatste stap bestond uit het opstellen van het toekomstperspectief, gebaseerd op het samengestelde voorkeursscenario. Hieraan is een stappenplan gekoppeld dat op hoofdlijnen de realisatie weergeeft van het toekomstperspectief. Voor het opstellen van het toekomstperspectief zijn onder andere juridische mogelijkheden onderzocht om havengebruik en kadegebruik te stimuleren. Ook is een scan uitgevoerd naar Europese en andere cofinancieringsmogelijkheden. In een slotgesprek met de verantwoordelijk wethouder is het eindconcept besproken, waarna de eindrapportage is vastgesteld.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft het toekomstperspectief voor de haven van Oss en is thematisch opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: Analyse van de huidige situatie, inclusief de fysieke, economische en ruimtelijke kenmerken van het havengebied.
- Hoofdstuk 3: Verkenning van de marktpotentie en logistieke kansen, inclusief spoor- en binnenvaart, groeisectoren en de concurrentiepositie ten opzichte van andere binnenhavens.
- Hoofdstuk 4: Relevante externe ontwikkelingen in Oss en de regio, zoals circulaire economie, de verduurzaming van de energie-infrastructuur, geopolitieke ontwikkelingen en nationaal en provinciaal beleid ten aanzien van binnenhavens.
- Hoofdstuk 5: Uitwerking van een voorkeursscenario op basis van de analyses, met ruimtelijke, economische en logistieke uitgangspunten.
- Hoofdstuk 6: Programmatische vertaling van het toekomstbeeld in de vorm van een beknopt actieplan.

Figuur 1 Een binnenvaartschip in de haven van Oss



2 Analyse huidige situatie

2.1 Algemene kenmerken haven Oss

De haven van Oss is de grootste multifunctionele binnenhaven van Noord-Brabant voor agri-stromen (sojabonen, granen, oliehoudende zaden en grondstoffen voor de diervoedersector). Jaarlijks wordt meer dan 2 miljoen ton aan graan en feed/foodgrondstoffen overgeslagen. Om de haven is een omvangrijk bedrijventerrein gelegen (Elzenburg, De Geer) dat uitstekende mogelijkheden biedt voor natte op- en overslag van goederen, met name voor verladers in de regio. De gemeente exploiteert de haven via het Havenbedrijf.

Al aan het einde van de 19e eeuw waren er plannen om een kanaal aan te leggen van Oss naar de Maas, onder andere ten behoeve van de groeiende margarine-industrie. In 1963 werd er eindelijk een circa 5 kilometer lang kanaal en sluis gerealiseerd en kreeg Oss een haven. De haven in Oss heeft twee zijarmen: de Burgemeester Van Veldhuizenhaven en de Burgemeester Jansenhaven. In 1964 werd een hefbrug bij Macharen geopend. Deze is in 2009 door een ophaalbrug vervangen, zodat er hogere schepen kunnen binnenvaren.

De strategische ligging van de haven draagt bij aan haar logistieke kracht. De haven is via het Burgemeester Delenkanaal met CEMT-vaarklasse Va (een relatief hoge vaarklasse, zie tabel 2)[1] verbonden met de Maas. Binnenvaartschepen tot 135 meter lengte kunnen aanmeren in de haven. Een dergelijk schip vervangt circa 160 vrachtwagens, wat bijdraagt aan een aanzienlijke vermindering van het wegverkeer. De haven beschikt over twee havenarmen, een noordelijke havenarm, de Burgermeester Van Veldhuizenhaven en een zuidelijke havenarm, de Burgermeester Jansenhaven. Om de haven te betreden via het Burgermeester Delenkanaal moeten schepen langs de Macherse brug, dit is een ophaalbrug die op afstand bediend wordt door Rijkswaterstaat. Daarbij is er in dit kanaal sprake van een schutsluis, bij hoog water gaat deze sluis in werking om overstromingen in het achterland te voorkomen. Wanneer sluis in werking is kunnen alleen schepen met een lengte tot 86 meter de haven bereiken. Deze situatie doet zich maximaal 1 á 2 weken per jaar voor. Wanneer er laag water of extreme ijsvorming in de Maas is, plaatst een kraan de ebkering in de sluis om te voorkomen dat het water uit de haven wegstroomt. Op dat moment is de haven niet bereikbaar voor scheepvaart.

Figuur 2 De Macherse brug (linksonder) en de schutsluis (rechts)



Bron: Ons Oss 2024

[1] CEMT staat voor de Conférence Européenne des Ministres de Transport (Conferentie van Europese Ministers van Transport), die de klasse-indeling heeft vastgesteld om de afmetingen van vaarwegen op elkaar af te stemmen.

Het is niet toegestaan om de haven te betreden voor plezier- en recreatievoorzieningen, hier gelden momenteel wel uitzonderingen voor de roeivereniging Aross, Maaslandse Kano Vereniging en jachtenbouwer Heesen. Momenteel is er één walstroompunt aanwezig in de haven, schippers kunnen tegen betaling gebruik maken van dit punt. Twee extra walstroompunten worden toegevoegd zodra de benodigde netuitbreiding gerealiseerd is

Tabel 2 Kenmerken van binnenvaartschepen per CEMT- en RWS-klasse

CEMT-klasse	RWS-klasse	Type	Lengte	Breedte	Diepgang geladen	Strijkhoogte leeg/geladen	Laadvermogen (ton)
Va	*M9*	*Verl. Groot Rijnschip*	*135*	*11,4*	*4,0*	*7,1/5,4*	*3301-4000*

Oss is bereikbaar via drie modaliteiten: weg, water en spoor. Via de nabijgelegen N329 en de aansluitingen op de A50 en A59 is de haven verbonden met de bredere regio, waarin onder meer veel agrofoodbedrijven gevestigd zijn. De directe aansluiting op de spoorlijn 's Hertogenbosch – Nijmegen en de ligging aan de Maas versterken de multimodale positie van Oss en maken vervoer via binnenvaart en spoor tot aantrekkelijke alternatieven voor wegvervoer. Deze bereikbaarheid en infrastructuur bieden belangrijke kansen voor de modal shift: het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar duurzamere modaliteiten zoals spoor en binnenvaart.

De tarieven van de haven van Oss bestaan uit een tarief voor bulk van €0,151 per ton en een tarief per volle container van €2,40. Daarbij is het minimale haventarief €10,-. Na 14 dagen moeten schepen opnieuw het haventarief van €10,- betalen. Recentelijk zijn deze haventarieven verhoogd en geïndexeerd om het gat in de begroting te verkleinen. Daarmee is de haven van Oss iets duurder geworden dan de andere Brabantse havens.

De haven verwerkt verschillende typen goederenstromen, elk met een eigen logistieke dynamiek:

- Agribulk: grondstoffen voor de diervoeder- en voedingsmiddelenindustrie.
- Bouw- en recyclingbulk: materialen voor de bouwsector en circulaire verwerking.
- Containers: beperkt aandeel, met focus op binnenvaart.
- Neobulk: stukgoederen in grote volumes, zoals staal of hout.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de overslagcijfers van de haven van Oss in de periode 2015-2023. Uit de overslagcijfers wordt duidelijk dat het havengebruik de laatste jaren afneemt en dat de haven dus voor een opgave staat. Sinds 2015 is het aantal scheepsbewegingen met circa 500 bewegingen afgenomen. Het vervoerde volume aan bulkgoederen daalde in dezelfde periode met ruim 35%, en ook het aantal volle containers nam af. Deze dalingen hebben geleid tot een omzetverlies van circa 16%. Deze daling van de overslagcijfers is ook landelijk waarneembaar en volgt uit de toenemende concurrentie van wegvervoer, marktontwikkelingen in de bulksector (agribulk, neobulk), Covid en andere internationale ontwikkelingen zoals de oorlog in Oekraïne. In Oss zorgde specifiek ook het wegvallen van het bedrijf BMC voor een overslagdaling.
Er is ook een factsheet gemaakt over de haven van Oss met de belangrijkste feiten en cijfers, deze is toegevoegd in bijlage 1.

Tabel 3 Overslagcijfers haven van Oss 2015-2023

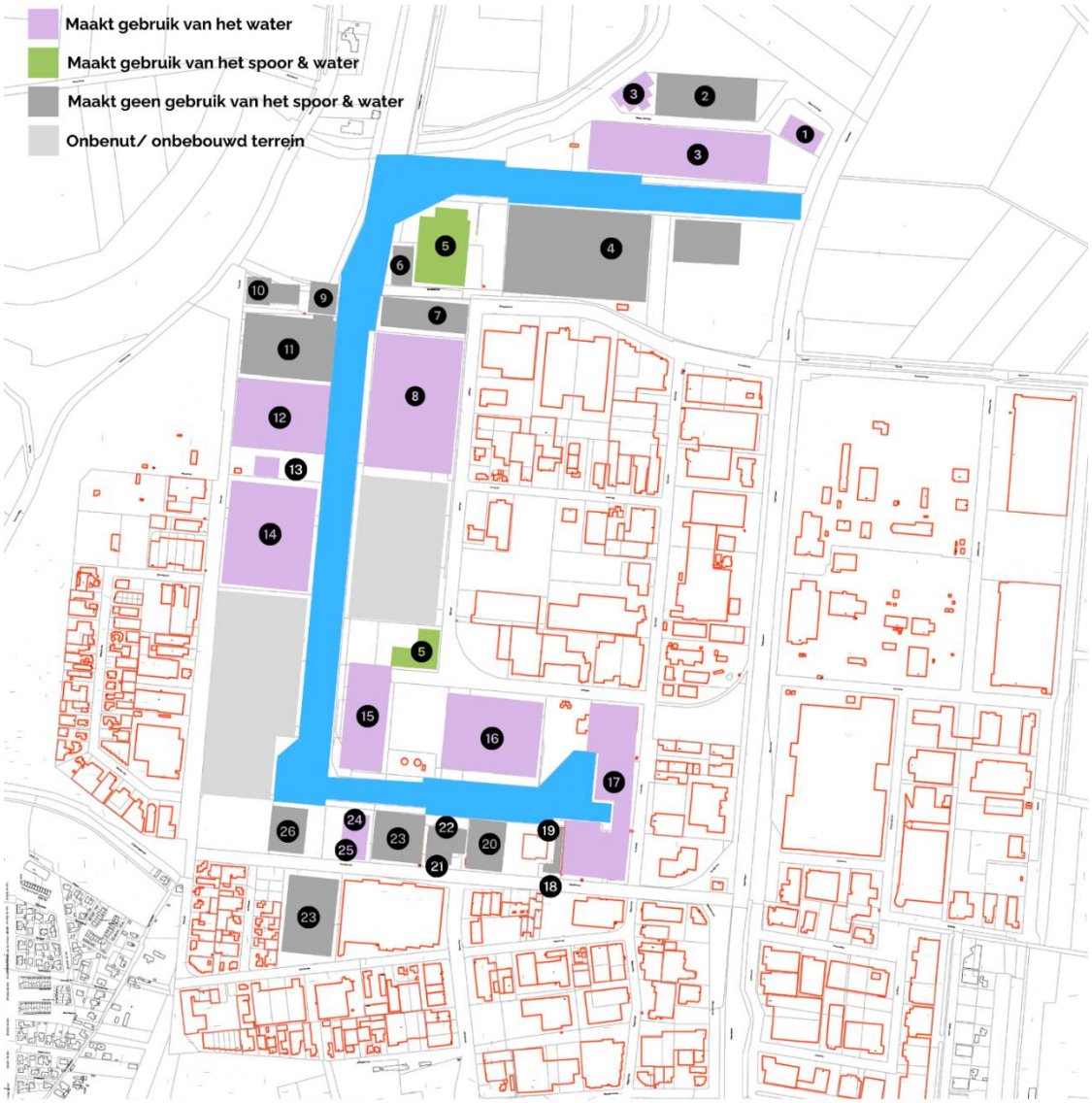
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal schepen in de haven	2.582	2.730	2.677	2.450	2.382	2.252	2.609	2.285	2.039
Bulk in tonnage (x1.000)	3.325	3.342	3.418	3.137	3.154	3.344	3.174	2.875	2.144
Volle container in aantallen	19.026	20.234	17.735	11.979	8.358	3.442	9.816	10.772	9.217

Bron: Gemeente Oss

2.2 Huidige bedrijven haven Oss

In de eerste jaren na de realisatie van de haven maakte de overgrote meerderheid van de bedrijven die eraan gevestigd waren gebruik van vervoer over water. Het gebruik van de haven is de laatste decennia teruggelopen. Een inventarisatie van de huidige bedrijvenstructuur laat zien dat van de bedrijven die direct aan de haven zijn gevestigd, slechts één onderneming (OOC Rail B.V.) gebruik maakt van zowel de spoor- als watermodaliteit. Elf bedrijven maken uitsluitend gebruik van de binnenvaart. De overige ca. 10 bedrijven benutten noch spoor noch water. Dit betekent dat een aanzienlijk deel van de kadefaciliteiten niet wordt gebruikt voor watergebonden transport. Er is dus sprake van onderbenutting van het multimodale potentieel van het havengebied.

Figuur 3 Overzicht van het haven- en spoorgebruik in de haven van Oss



1. Vissers Ploegmakers
2. Fleuren Presspack
3. Betonmortel Centrale Oss B.V.
4. Spierings
5. OOC Rail B.V.
6. Bas van der Stroom
7. PreZero
8. Agrifirm
9. Arno's Auto's
10. PWM Metaalbewerking
11. Ferros Staalbouw*
12. Fransen Gerrits
13. Renewi Oss
14. Puinrecycling Oss B.V.
15. Van Berkel
16. Vos Bulk Logistics B.V.
17. Heesen Yachts
18. PVG Holdings B.V.
19. Qlima
20. Hendriks Bouw en Ontwikkeling
21. Dome-X
22. Hendriks Coppelmans Bouwgroep
23. Vice Verse Koelvrieshuis
24. Mix Master International B.V.
25. Van de Haterd Zand- en Cementhandel B.V.
26. Gamma

*Ferros Staalbouw is recent failliet verklaard

2.3 Belangrijkste industrieel-economische sectoren Oss

De economische structuur van Oss wordt gekenmerkt door een concentratie van sectoren die sterk zijn verweven met de logistiek en productie. Deze sectoren genereren substantiële goederenstromen en versterken het logistieke en economisch ecosysteem van de regio:

- Diervoederindustrie: Oss is een belangrijke speler binnen de diervoederindustrie. Bedrijven zoals Fransen Gerrits, Agrifirm, Fleuren Presspack en Bas van der Stroom produceren voeders voor de agrarische sector en maken actief gebruik van de haveninfrastructuur voor de aan- en afvoer van grondstoffen.
- Voedingsmiddelen en vleesverwerking: De regio heeft een lange historie in deze sector. Ondernemingen als Zwanenberg Food Group en Unox zijn belangrijke spelers, met afzetmarkten in binnen- en buitenland. Vice Versa Koelvrieshuis ondersteunt de logistiek via geconditioneerde opslag en distributie.
- Metaal, bouw & constructie: Deze sector draagt bij aan zowel productie als circulaire verwerking. Bedrijven zoals Perser, Hendriks, Puinrecycling Oss, Betonmortel Centrale Oss en Van de Haterd Zand en Cementhandel verzorgen bulklogistiek, materiaalverwerking en bouwgrondstoftransport.
- Handel en logistiek: Dankzij de trimodale ontsluiting is Oss aantrekkelijk voor logistieke dienstverleners. Vos Logistics, Raben Transport, Van Berkel en OOC Terminals zijn voorbeelden van bedrijven die actief zijn in containervervoer, opslag en regionale distributie.
- Farmaceutische industrie: Hoewel farmaceutische bedrijven niet direct in de haven gevestigd zijn, maken toeleveranciers wel gebruik van havenfaciliteiten en is het een belangrijke pijler van de economie van de gemeente Oss. Uit het vanuit de margarine-industrie voortgekomen Organon is inmiddels een farmaceutisch cluster ontstaan, waarvan een groot deel gevestigd is op Pivot Park, met inmiddels meer dan 60 bedrijven en 650 hooggekwalificeerde medewerkers.
- Scheepsbouw: In de haven is Heessen Yachts, een grote internationaal opererende jachtenbouwer, gevestigd. Dit bedrijf maakt maar heel beperkt gebruik van de haven, maar is een belangrijke speler in het bredere economische ecosysteem van Oss en (via toeleveranciers) in de bredere regio.

2.4 Logistieke ontwikkelingen met relevantie voor de haven van Oss

Goederenvervoer in Nederland is vooral wegtransport. De toenemende verkeersdrukte op het wegennet, files en vertragingen dwingen bedrijven tot het zoeken naar alternatieven. Rivieren en spoor bieden hiervoor nog mogelijkheden. Daarvoor is een shift van goederenstromen van de weg naar deze modaliteiten nodig. Watergebonden transport zorgt bijvoorbeeld voor substantieel minder vrachtverkeer. Het kleinste binnenvaartschip (38,5 meter, type 1) staat al gelijk aan 14 vrachtauto's; het grootste schip wat in de haven van Oss kan komen (135 meter, max 12 meter breed met maximale diepgang van 3,5 meter, type 'Va') voorkomt maar liefst 160 vrachtauto's op de weg. In dat licht bezien is een verplaatsing van onder andere containervracht naar de binnenvaart wenselijk. Ook voor volumineuze bulkstromen is de binnenvaart een geschikt alternatief.

Logistieke ontwikkelingen maken de shift van stromen van weg naar water (en rail) echter een lastige operatie. De toenemende ligging van warehouses en distributiecentra aan (snel)wegen, de groeiende behoefte van *Just-in-time*-transport en aflevering 'aan huis' van veel producten, maken het fijnmazige en snellere wegvervoer voor veel bedrijven - en producten - de meest optimale transportwijze. De afgelopen jaren hebben deze en andere logistieke trends ervoor gezorgd dat het aandeel water- en spoorvervoer af is genomen. Zo laat bv. het KiM in haar "Kerncijfers Mobiliteit 2024" een gestage daling zien van het marktaandeel van de binnenvaart, waarbij met name de bulkstromen afnemen. Veel ondernemingen kiezen voor het 'makkelijke', flexibele wegtransport. Bedrijven zo ver krijgen dat ze binnenvaart inzetten voor hun logistiek stromen, is vaak een intensief en tijdrovend proces.

Dit gezegd hebbende, wordt er toch, vooral door organisaties en overheden, ingezet op een modal shift, deels om de negatieve effecten van wegverkeer te verminderen en milieubelasting te verminderen, deels om de verkeers- en filedruk af te laten nemen. Maar er zijn ook voldoende bedrijven, vaak in sectoren met volumineuze bulkstromen, die fors inzetten op vervoer via spoor of over water, zie ook de voorbeelden in en om de Osse haven. De aanwezigheid van havens, spoor en overslagfaciliteiten helpen bedrijven om deze stap te zetten.

Daarbij zijn er ook ontwikkelingen die het gebruik van vervoer via spoor en binnenvaart in de kaart (gaan) spelen. De voorgenomen kilometerheffing voor vrachtwagens ("vrachtwagenheffing") en, op de wat langere termijn, de ontwikkelingen op het gebied van CO2-beprijzing, zero-emissiezones et cetera zullen van invloed zijn op de vraag naar multimodaal vervoer. Voor veel bedrijven is dit nog een ver-van-mijn-bed-show, maar het biedt wel handvatten om met potentiële gebruikers het gesprek aan te gaan.

2.5 Conclusies over de logistieke functie van de haven van Oss

Oss heeft met haar binnenhaven van CEMT-klasse Va en door haar ligging aan de Maas mogelijkheden om logistieke stromen te verleggen van weg naar binnenvaart. Oss heeft deze kansrijke positie deels al verzilverd: de Osse haven is de grootste multifunctionele binnenhaven van Nederland voor agri-stromen, met een jaarlijkse overslag van meer dan 2 miljoen ton graan en feed/foodstoffen. De haven van Oss is ingericht op een breed scala aan logistieke activiteiten, met een nadruk op bulkgoederen (zoals agrogrondstoffen, bouwmaterialen en recyclingstromen) en in mindere mate containervervoer.

De haven is bovendien gelegen op een omvangrijk bedrijventerrein wat verladers daar en op de omringende terreinen kansen biedt voor 'natte' op- en overslag. De nabijheid van de N329 en de aantakking daarvan op de A59/A50 zorgt voor een goede toegang naar de haven vanuit de ruimere regio, waar onder andere veel agrofoodbedrijven gevestigd zijn. De spoorlijnaantakking die tot pal aan de haven voert, zorgt er bovendien voor dat ook de combinatie met railvervoer kan worden gelegd, waardoor een trimodale overslagmogelijkheid ontstaat. Een sterk punt, waarover weinig gemeenten beschikken.

Deze trimodaliteit is overigens niet voor alle bedrijven een optie die aansluit bij hun logistieke stromen. Het potentieel voor het benutten van deze combi is afhankelijk van de typen vervoerketens (continentaal, maritiem), herkomsten en bestemmingen van lading, type goederen, opslag- en verwerkingsactiviteiten en interne logistiek. Beleidsontwikkelingen zoals de inzet op duurzaam transport en de stijgende kosten van wegvervoer kunnen echter toch tot een modal shift richting vervoer over water leiden. Er is bovendien potentie voor verdere groei in spoorvervoer, al wordt dit momenteel nog beperkt benut voor containers.

De belangrijkste sterke punten en knelpunten op een rij:

<u>Sterke punten:</u>
- Trimodale ontsluiting via weg, water en spoor
- Aansluiting op een goed ontwikkeld wegennet (A59/A50)[2]
- Toegang tot een sterk economisch achterland met gespecialiseerde sectoren
- (Beperkte) beschikbaarheid van natte kavels (niet rechtstreeks, maar via ontwikkelaars/ kaveleigenaren) en ruimte voor logistieke ontwikkeling

<u>Knelpunten:</u>
- Afnemende benutting van binnenvaartcapaciteit
- Beperkt gebruik van spoor voor containervervoer

[2] De A50 loopt qua capaciteit wel tegen zijn grens aan. De binnen het MIRT-ontwikkelde plannen voor verbreding zijn recentelijk door het Rijk uitgesteld in het kader van de stikstofproblematiek.

- Concurrentie met andere regionale binnenhavens (zoals Cuijk, Waalwijk, Tilburg), wat versnippering van goederenstromen veroorzaakt
- Niet alle kades worden benut voor natte functies; de huidige invulling belemmert optimalisatie van multimodale logistiek. Vanuit het omgevingsplan wordt hier ook (nog) niet op gestuurd waardoor dit mogelijk blijft.
- Instandhouding en modernisering van infrastructuur (bruggen, sluizen, kades) zijn noodzakelijk om de concurrentiepositie te behouden

In het volgende hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de marktstructuur en ontwikkelpotentie van de verschillende goederenstromen.

3 Marktpotentie logistiek

3.1 Introductie

De logistieke functie van een haven is nauw gerelateerd aan de bedrijvigheid in het havengebied, de beschikbare infrastructuur en bereikbaarheid voor verschillende vervoermodaliteiten en het achterland en de positionering ervan ten opzichte van de zeehavens. Er is sprake van een wederzijdse beïnvloeding; zo zal een goede toegankelijkheid voor binnenvaart bedrijven aantrekken die in het havengebied bulkstromen verwerken. Omgekeerd zullen bedrijven hun logistiek inrichten op de beschikbare infrastructuur voor de verschillende modaliteiten. Wanneer een bepaalde modaliteit goedkoop en breed beschikbaar is zal deze in de logistieke ketens van bedrijven een dominantere positie in kunnen nemen, vaak ten koste van andere modaliteiten.

Zo heeft het spoor voor binnenlands goederenvervoer in de laatste decennia de concurrentie met het wegvervoer verloren en zijn veel spooraansluitingen bij bedrijven en op bedrijventerreinen in Nederland verdwenen. Het spoorvervoer speelt vooral nog een rol bij het achterlandvervoer van containers vanuit de zeehavens havens richting Zuid- en Centraal-Europa en voor continentale stromen voor specifieke grondstoffen, zoals staal, papier, kolen en ertsen, chemicaliën en kalk. In totaal neemt het aandeel van spoor nog steeds af ten opzichte van het wegvervoer.

Voor de binnenvaart is het beeld gemengder. Doordat deze modaliteit voor binnenlandse bulkstromen geen grote concurrentie van weg en spoor kent is de positie binnen segmenten zoals bouwgrondstoffen, agrobulk, energie en chemie stabiel. Het vervoer van containers per binnenvaart vanuit Rotterdam en Antwerpen naar de logistieke regio's (m.n. in Zuid-Nederland) heeft de laatste 15 jaar een grote vlucht genomen, door de groei van het containervervoer wereldwijd en de schaalvergroting.

Door de wederzijdse afhankelijkheid van infrastructuur, logistiek en bedrijvigheid ontwikkelen zich binnen havens vaak clusters van bepaalde typen van economische activiteit. In de volgende paragraaf worden deze clusters voor Oss en de logistieke positionering van de haven beschreven. Vervolgens wordt per cluster de marktpotentie in paragraaf 3.3 vastgesteld, waarna in 3.4 de marktpotentie en gevolgen voor de infrastructuur per modaliteit worden behandeld.

3.2 Profilering haven Oss

De haven van Oss kan worden getypeerd als een vervoerknooppunt met een uitstekende bereikbaarheid voor binnenvaart en een goede spoorontsluiting en is daardoor sterk gericht op bulkstromen. De grote groei in logistieke activiteiten die door de mondialisering en veranderende supply chains (e-commerce) op een aantal andere plaatsen in het achterland (Tilburg/Waalwijk/Oosterhout, Venlo, Breda/Roosendaal) heeft plaatsgevonden is in Oss minder sterk gegroeid, vooral omdat in Oost-Brabant meerdere havens deze 'logistieke hotspot' bedienen. Zo zijn de havens van Veghel, Den Bosch en Nijmegen ook in beeld voor de containeroverslag en is in Oss geen sprake van een concentratie van grote (XXL) distributiecentra.

In Oss kan desondanks een aantal sterke segmenten van bedrijvigheid worden gevonden. Zo zijn de productie van veevoer, de vleesverwerking, de farmaceutische industrie en de metaalbouw belangrijke industriële ecosystemen. Vanuit de logistiek kunnen de volgende activiteiten worden onderscheiden: op- en overslag van bouwmaterialen en grondstoffen, koel- en vriesvervoer en opslag, op- en overslag van neobulk en containers per spoor en binnenvaart en algemene distributie en logistieke dienstverlening.

Samengevat zijn de belangrijkste economische segmenten die in de haven van Oss kunnen worden onderscheiden:

- Diervoeding
- Voedingsmiddelen en vlees
- Metaal(-constructie)
- Bouw en bouwgrondstoffen
- Farma
- Logistiek en handel
- Afvalverwerking
- Scheepsbouw

Er is sprake van overlap en synergie tussen deze segmenten. Zo bedienen de meeste logistieke bedrijven en afvalverwerkers de andere segmenten in de haven. De containeroverslag heeft ook een (beperkte) relatie met de bedrijven in de haven, maar veel containers hebben een herkomst of bestemming op andere bedrijventerreinen in Oss en in de wijdere regio. Voor de spooroverslag geldt een veel groter, bovenregionaal, achterland, waarbij ook de binnenvaart in een aantal multimodale logistieke ketens is opgenomen.

Voor de bepaling van het potentieel van de havenfunctie en de gevolgen voor de infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling is onderscheid gemaakt naar logistieke clusters, gebaseerd op vervoerstromen. In de volgende paragraaf wordt per logistiek cluster aangegeven welke bedrijven er actief zijn, wat de modaliteiten zijn die gebruikt worden, wat de omvang van de vervoersstromen is en welke ontwikkelingen er verwacht worden.

3.3 Marktpotentie naar vervoerstroom/logistiek cluster

De vervoersstromen die kunnen worden onderscheiden op basis van de economische segmenten zijn:

- Containers
- Agribulk
- Bouwgrondstoffen
- Neobulk en overig

Elke vervoersstroom kent een eigen marktstructuur en ontwikkelingsdynamiek. In het hierna volgende schetsen we per vervoersstroom kort in tabelvorm de huidige situatie en de verwachte marktpotentie. Daarbij kijken we naar regionale economische trends, logistieke ontwikkelingen en ruimtelijke kansen. Vervolgens wordt een totaalbeeld geschetst van de logistieke ontwikkelingen en potentie. Deze analyse vormt de basis voor het inschatten van groeimogelijkheden en toekomstige investeringsbehoeften in de haven.

3.3.1 Logistiek cluster containers

Tabel 4 Overzicht container cluster

Container Cluster	
Bedrijven	Van Berkel, OOC
Activiteiten	Op- en overslag containers, reparatie en cleaning
Modaliteit(en)	Weg, binnenvaart en spoor
Relatie met economische sectoren	Handel en logistiek, diervoeding, voedingsmiddelen
Ontwikkelingen	• Investeringen in terminal en kraan nodig • Ruimte spoor nu te beperkt (max 2 treinen per dag) • Trimodaliteit voor containers nog niet/ minder relevant
Omvang vervoer	Binnenvaart: ca. 120.000 ton/jr (15.000 TEU/jr) Spoor: (ad-hoc) ca. 10.000 ton (2.000 TEU/jr)

Verwachte groei	• Ontwikkeling globale vervoerstromen onzeker door geopolitieke ontwikkelingen • Containeroverslag binnenvaart ook afhankelijk van strategie Van Berkel. • Potentiële groei lokale stromen met ca. 5.000 – 10.000/jr

3.3.2 Logistiek cluster agrobulk

Tabel 5 Overzicht agrobulk cluster

Agrobulk Cluster	
Bedrijven	Agrifirm, Franssen-Gerrits, Bracofeed, Fleuren Presspack, Bas van der Stroom
Activiteiten	Productie diervoeding, op- en overslag en transport granen, soja, animal bedding
Modaliteit(en)	Weg, binnenvaart en spoor
Relatie met economische sectoren	Handel en logistiek, diervoeding
Ontwikkelingen	• Door afname veehouders shake-out mogelijk in veevoerproducenten • Positie bedrijven in Oss lijkt voorlopig wel sterk
Omvang vervoer	Binnenvaart ca. 1.100.000 ton/jr Spoor: 150.000 ton/jr
Verwachte groei	Stabilisatie meest waarschijnlijk

3.3.3 Logistiek cluster bulk bouwgrondstoffen en recycling

Tabel 6 Overzicht bulk (bouwgrondstoffen en recycling) cluster

Bulk bouwgrondstoffen en recycling Cluster	
Bedrijven	Vissers Ploegmakers (InfraHUB en Bovoss), Hendriks, Van de Haterd, Betonmortel Centrale Oss, Prezero, Renewi, Puinrecycling Oss
Activiteiten	Op- en overslag, verwerking en bewerking van bouwgrondstoffen en -materialen, restproducten en afval
Modaliteit(en)	Binnenvaart, weg
Relatie met economische sectoren	Metaal, bouw en –constructie, Handel en logistiek
Ontwikkelingen	• Bouwstromen stabiel tot lichte groei • Beperkte groei voor circulariteit (nieuwe activiteiten lastig vanuit milieuregelgeving)
Omvang vervoer	Binnenvaart: 600.000 ton/jr
Verwachte groei	Grote volumegroei verwacht door nieuwe grindstromen uit Duitsland: (min. 500.000 ton/jr)

3.3.4 Logistiek cluster neobulk en overig (metaal, papier, vloeibare bulk)

Tabel 7 Overzicht neobulk en overig cluster

Neobulk en overig (metaal, papier, vloeibare bulk)Cluster	
Bedrijven	OOC, Vos Logistics
Activiteiten	Op en overslag metaal, paper, vloeibare bulk, stukgoed en styreen
Modaliteit(en)	Spoor, binnenvaart, weg
Relatie met economische sectoren	Handel en logistiek, metaal, bouw en constructie
Ontwikkelingen	• Activiteiten afhankelijk van specifieke Europese marktsegmenten en ontwikkelingen • Veel ad-hoc ontwikkelingen. Spoorcapaciteit bepaalt de groeimogelijkheden voor neo-bulk
Omvang vervoer	Spoor: 50.000 ton/jr Binnenvaart: 100.000 ton/jr
Verwachte groei	Sterk afhankelijk van marktinspanningen OOC, beschikbare spoor infrastructuur en ontwikkelingen in de bouw/constructie

3.3.5 Totaalbeeld goederenstromen

In onderstaande tabel is de optelsom gemaakt van de verwachte ontwikkelingen van de verschillende goederenstromen naar logistiek cluster. De totale goederenstromen in de haven van Oss laten richting de toekomst een aanzienlijke groei zien, met een verwachte toename van circa 570.000 ton. De groei zit met name in de containerstromen en de bouwgrondstoffen- en recyclingstromen. De containeroverslag kan toenemen als er geïnvesteerd wordt in overslagcapaciteit en spoorontsluiting (bijvoorbeeld via Van Berkel en het OOC-terrein). Voor agrobulk worden geen volumeveranderingen verwacht; deze markt blijft stabiel of zal beperkt gaan krimpen. Bij bouwgrondstoffen en recycling is sprake van een sterke verwachte groei, mede door de stijgende vraag vanuit de bouwsector. Neobulk en overige stromen laten een bescheiden groei zien, vooral als uitbreiding van spoorcapaciteit gerealiseerd wordt. Deze ontwikkelingen onderstrepen het belang van gerichte investeringen in infrastructuur en terminalvoorzieningen.

Tabel 8 Totaalbeeld goederenstromen naar logistiek cluster

Logistiek cluster	Binnenvaart huidig	Binnenvaart toekomstig	Spoor huidig	Spoor toekomstig	Totaal Huidig (2024)	Totaal toekomstig (ca. 2030)*
Containers	120.000	150.000[1]	10.000[2]	20.000	130.000	170.000
Agrobulk	1.100.000	1.100.000	150.000	150.000	1.250.000	1.250.000
Bouwgrondstoffen en recycling	600.000	1.100.000[3]	0	0	600.000	1.100.000
Neobulk en overig	100.000	100.000	50.000	80.000[4]	150.000	180.000
Totaal	**1.920.000**	**2.450.000**	**210.000**	**250.000**	**2.130.000**	**2.700.000**

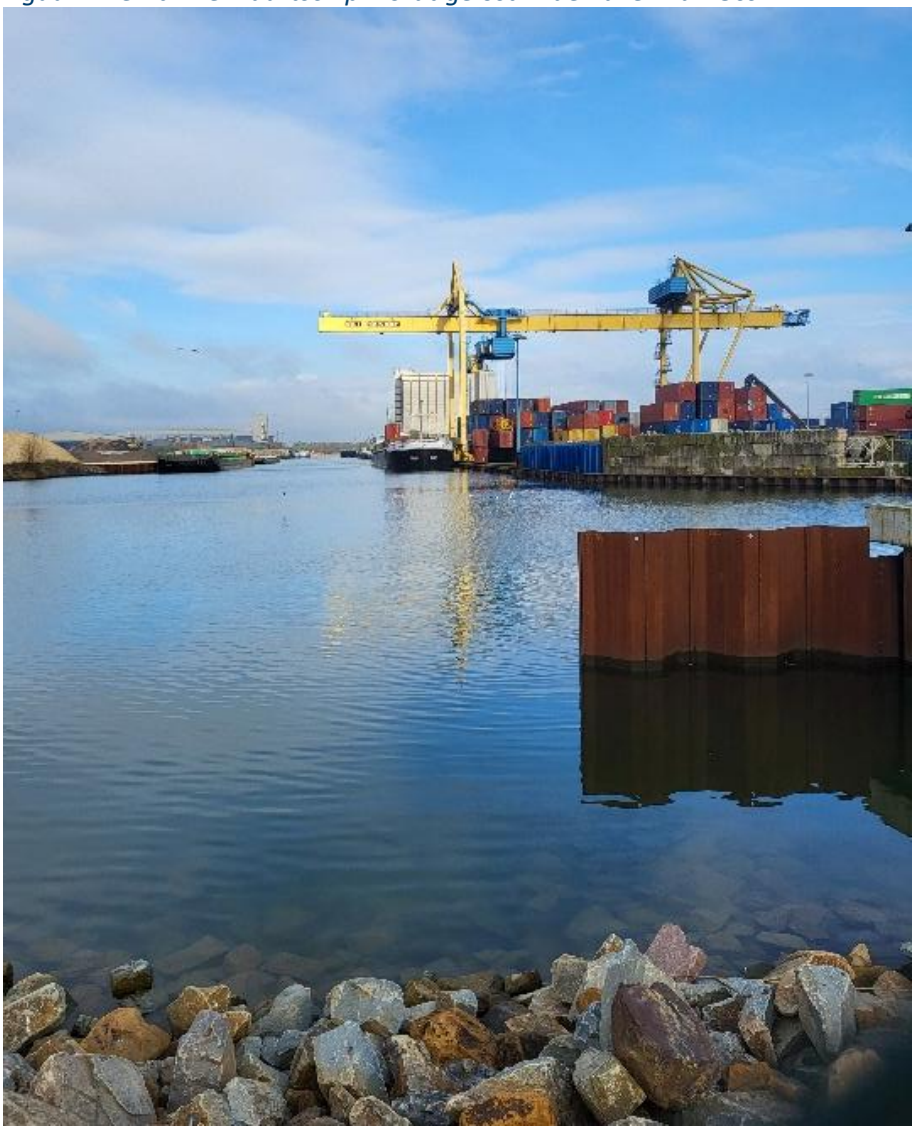
*Groeiverwachting op basis van input gevestigde bedrijven, dit kan door scenariokeuze en/of andere bedrijven veranderen
[1]Groei containers binnenvaart is afhankelijk van investeringen en strategie Van Berkel
[2]Containers spoor betreft een niche (ad-hoc stromen) die door ontbreken goede overslaginfrastructuur beperkt zal blijven
[3]Groei door nieuwe grindstromen
[4]Groei afhankelijk van Europese (niche-)markten voor spoor

3.4 Doorvertaling marktpotentie naar modaliteit

De verwachte groei in goederenstromen heeft directe gevolgen voor de benutting en toekomstwaarde van de verschillende modaliteiten. Per modaliteit gelden specifieke kansen en knelpunten, zowel fysiek, economisch als duurzaamheidsgericht. Hieronder wordt de betekenis van de marktpotentie voor de verschillende modaliteiten samengevat.

Binnenvaart
De binnenvaart vormt de ruggengraat van de logistieke functie van de haven van Oss, met name voor bulkgoederen zoals bouwgrondstoffen en agrobulk. De verwachte sterke groei van met name de bouwgrondstoffen onderstreept het belang van een goed functionerende sluis en brug bij Macharen. Een mogelijke vergroting van de sluis kan leiden tot lagere transportkosten voor bedrijven, doordat grotere (langere) schepen kunnen worden ingezet tijdens hoogwater. Daarnaast biedt de energietransitie kansen om de binnenvaart te verduurzamen, maar dit stelt ook eisen aan de energie-infrastructuur in en rond de haven. Denk daarbij aan walstroomvoorzieningen of laadpunten voor elektrisch varen. Omdat de aard en snelheid van deze transitie nog onduidelijk zijn, is het verstandig om ruimtelijke reserveringen te overwegen (mits daar voldoende directe aanleiding voor is). Tot slot kan een herziening van het verdienmodel van de haven bijdragen aan een evenwichtige verdeling van investeringen en opbrengsten, in het licht van de toenemende benutting van de binnenvaart.

Figuur 4 Een binnenvaartschip wordt gelost in de haven van Oss



Spoorvervoer
Spoorvervoer biedt op termijn kansen voor de verdere verduurzaming en internationale positionering van de haven, maar de huidige fysieke beperkingen belemmeren verdergaande groei. Zo is de bereikbaarheid van de haven voor lange goederentreinen onvoldoende, en staat de opstelcapaciteit bij station Oss onder druk. Ook ontbreken op dit moment voorzieningen die noodzakelijk zijn voor grootschalige containeroverslag van en naar de trein. De gewenste groei van het spoorvervoer vraagt dan ook om gerichte investeringen in uitbreiding van de spoorinfrastructuur binnen het havengebied. Tegelijkertijd kent het spoor een internationaal karakter, waardoor knelpunten op nationale of Europese corridors ook lokaal gevolgen kunnen hebben. Hoewel het spoor in de basis al een duurzame modaliteit is, geldt dat het last-mile vervoer vaak nog met diesellocomotieven plaatsvindt. De inzet van alternatieven zoals accu-locomotieven kan deze schakel verder verduurzamen, mits voldoende ondersteuning en infrastructuur beschikbaar komt.

Figuur 5 De spooraansluiting van OOC op het haventerrein



Wegvervoer
Het wegvervoer blijft onmisbaar voor de ontsluiting van de haven van Oss, zowel voor het fijnmazig transport als de aansluiting op de andere modaliteiten. Verwacht wordt dat het volume aan vrachtverkeer over de weg van, naar en door het havengebied verder zal toenemen. Grote knelpunten in capaciteit worden op korte termijn niet voorzien, maar er zijn wel aandachtspunten op het gebied van de verkeersveiligheid. Met name voor langzaam verkeer, zoals fietsers, zijn er knelpunten, bijvoorbeeld door het ontbreken van veilige fietspaden langs de Maaskade, Rijnstraat en Waalkade en de aanwezigheid van enkele onoverzichtelijke kruispunten[3]. Ook de verduurzaming van het wegvervoer vraagt om nieuwe voorzieningen. Bedrijven zullen moeten investeren in elektrische vrachtwagens, wat gepaard gaat met een groeiende vraag naar laadinfrastructuur. Openbare snellaadpleinen, nabij het (regionaal)hoofdwegennet, kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. Tegelijkertijd vormt netcongestie een risico: wanneer het elektriciteitsnet onvoldoende capaciteit heeft, kan dit de transitie naar elektrisch vervoer vertragen. Samenwerking met netbeheerders is daarom cruciaal.

[3] Het realiseren van fietspaden langs de Maaskade is inmiddels onderdeel van het uitvoeringsprogramma mobiliteit

3.5 Conclusie m.b.t. het potentieel en de concurrentiepositie van de haven van Oss

Zoals uit paragraaf 3.2 en de analyse van de vervoerstromen blijkt heeft Oss een prominente positie in de bulkstromen voor de economische sectoren agrofeed en bouw. Met name in deze laatste sector wordt door de toename van woningbouw én de verlegging van grindstroomwinning een grote groei van het volume verwacht. Er zijn geen andere binnenhavens in dit deel van Nederland (Oost- en Zuidoost-Brabant) die deze groei kunnen faciliteren. Een goede werking van sluizen en bruggen en een goed onderhouden havenbekken en vaarweg zijn cruciale randvoorwaarden om deze groei te realiseren.

Voor wat betreft de containerstromen per binnenvaart heeft Oss een minder dominante positie. De overslaginfrastructuur vraagt investeringen, terwijl de andere binnenhavens in de regio (Veghel, Cuijk, Den Bosch, Nijmegen) ook dit cluster bedienen. De groeiverwachtingen van de achterlandstromen van de mainports zijn in het huidige tijdsgewricht ook erg onzeker. Handelsoorlogen en globale verstoringen van supply chains kunnen van grote invloed zijn op de korte- en middellange-termijn groei. Voor enkele lokale bedrijven zijn de mogelijkheden van de containerbinnenvaart onvoldoende in beeld, terwijl dit wel kansen biedt voor modal shift. Dit betreft onder andere de grote spelers in de farma en voedingsmiddelen en de logistieke dienstverleners in Oss, die voornamelijk van het wegvervoer gebruik maken voor hun vervoersstromen op onder andere. Rotterdam, waar binnenvaart ook tot de mogelijkheden behoort.

De combinatie van binnenvaart met spoor biedt voor specifieke vervoerstromen een kans voor groei. Opgemerkt wordt dat de vereiste investeringen in spoorinfrastructuur in combinatie met de beperkte lokale relevantie van deze stromen een nadere afweging vraagt. De aanwezigheid van spoor is overigens wel van strategisch belang voor een aantal bedrijven die in de agrobulk en bouwgrondstoffen actief zijn. Bij laag water is bijvoorbeeld de mogelijkheid om goederentreinen in te zetten voor deze bedrijven belangrijk. Het spoor verbetert ook zonder daadwerkelijk gebruik ervan zo toch de concurrentiepositie van de haven.

4 Aanknopingspunten voor de toekomstige ontwikkeling van de haven van Oss

Naast de mogelijkheden die gecreëerd worden door groei van huidige of komst van additionele goederenstromen via de haven, kan deze ook mogelijk profiteren van andere ontwikkelingen. In dit hoofdstuk noemen we vier belangrijke aanknopingspunten:

1. De 'circularisering' van de economie
2. De energietransitie en daaraan gerelateerde infrastructuur
3. Geopolitieke ontwikkelingen
4. Nationaal en provinciaal beleid t.a.v. binnenhavens

Deze potentiële aanknopingspunten worden in de volgende vier paragrafen toegelicht.

4.1 Circulaire economie

De Nederlandse economie staat voor de opgave om de huidige lineaire economie om te vormen naar een circulaire economie. Deze transitie brengt ingrijpende veranderingen met zich mee in de manier waarop in Nederland wordt omgegaan met grondstoffen, producten en reststromen. Naast de economische en ecologische impact, heeft deze omschakeling ook duidelijke ruimtelijke implicaties. Circulaire bedrijfsactiviteiten en ondernemingen die actief zijn binnen de circulaire economie zullen immers op zoek gaan naar fysieke ruimte, met name op bedrijventerreinen en in het bijzonder op locaties met multimodale logistieke voorzieningen zoals binnenhavens.

Hoewel de circulaire economie zich nog in een ontwikkelingsstadium bevindt, wijzen diverse experts erop dat binnenhavens in de toekomst een sleutelrol kunnen vervullen in deze transitie. Binnenhavens beschikken namelijk over logistieke faciliteiten en multimodale verbindingen die van strategisch belang zijn voor de verwerking, opslag en herverdeling van secundaire grondstoffen en circulaire producten. Vaak zijn de (al dan niet beschikbare) percelen in havengebieden ook wat groter qua omvang en is het in havengebieden toegestaan activiteiten met een hogere milieucategorie uit te oefenen. Dat laatste is in veel gevallen nodig om gebruikte grondstoffen en materialen terug te kunnen winnen en te hergebruiken.

Voor de haven van Oss zijn er verschillende aanknopingspunten om op deze ontwikkeling in te spelen. In de volgende paragrafen worden enkele van deze kansen en ruimtelijke randvoorwaarden nader toegelicht.

4.1.1 Aanknopingspunten voor de circulaire economie in de haven van Oss

Binnenhavens en de binnenvaart, in combinatie met een trimodaal overslagpunt (weg, water, spoor), kunnen een cruciale rol spelen in de transitie naar een circulaire economie. De bijdrage van binnenhavens ligt met name op het gebied van logistiek, grondstoffenstromen en ruimtelijke clustering van circulaire activiteiten. De industriegebieden gekoppeld aan de bedrijventerreinen hebben immers een hoge milieucategorie en hier kan dus de wat zwaardere industrielanden. Het (chemisch) recyclen en verwerken van gebruikte materialen en grondstoffen is namelijk een behoorlijk zware industriële activiteit en vraagt dus om milieuruimte. Circulaire businessmodellen zijn daarnaast ook gebaat bij grote volumes om kostenefficiënt te kunnen opereren. De binnenvaart is in staat deze grotere volumes aan te voeren. We identificeren de volgende aanknopingspunten voor de haven van Oss:

1. Logistieke hub voor circulaire stromen: de trimodale infrastructuur van de haven maakt het mogelijk om rest- en grondstofstromen efficiënt te vervoeren, wat essentieel is voor circulaire processen zoals recycling en hergebruik. De haven van Oss is met name geschikt voor het vervoer van de zwaardere bulkstromen. Die zijn immers gebaat bij grote en zo goedkoop mogelijke vormen van vervoer, de binnenvaart biedt deze mogelijkheid.

2. Vestigingsplaats voor circulaire bedrijvigheid: de haven biedt milieuruimte voor bedrijven die actief zijn in de circulaire economie, zoals recyclingbedrijven, bouwmaterialen en producenten van biobased materialen. In de haven zitten al een aantal bouwbedrijven, afvalverwerkers en agrobedrijven, dit vormt een goede basis om door te ontwikkelen.
3. Ruimtelijke clustering: door circulaire bedrijven te clusteren in de haven kunnen synergiën ontstaan, waarbij de reststromen van het ene bedrijf dienen als grondstof voor het andere. Dit bevordert efficiëntie en innovatie binnen de circulaire keten.

Figuur 6 Rotterdam als voorbeeld voor circulaire bedrijvigheid: afval wordt grondstof



Bron: Port of Rotterdam 2025

4.1.2 Benodigde randvoorwaarden om de circulaire economie lokaal in Oss te faciliteren

Om de circulaire economie lokaal te faciliteren en stimuleren zijn de volgende aanbevelingen relevant:

- Investeren en beschikbaar houden van de infrastructuur en faciliteiten: verbeteringen aan kades, overslagfaciliteiten en duurzame energievoorzieningen kunnen de aantrekkelijkheid van de haven voor circulaire bedrijven vergroten. Daarnaast is het van belang dat de kritieke infrastructuur – zoals de haven met de natte kavels, de milieuruimte, de sluis en de bruggen – behouden blijft en dat er geen onomkeerbare keuzes worden gemaakt.
- Ondersteunen van circulaire activiteiten; veel circulaire processen staan nog aan het begin van de ontwikkeling en zijn daardoor nog allesbehalve winstgevend. Circulaire bedrijvigheid zit daardoor vaak op de wat goedkopere locaties ‘weggestopt’. Wanneer je circulaire bedrijvigheid naar je havengebied wil aantrekken betekent dit dat je deze bedrijfsactiviteiten in veel gevallen financieel zult moeten ondersteunen.
- Milieuruimte bieden aan circulaire initiatieven en dit vastleggen in omgevingsplannen: verschillende onderdelen van de circulaire economie vragen om veel milieuruimte om chemische recycling en het terugwinnen van grondstoffen mogelijk te maken. Dit zijn zware industriële processen die alleen op een industriegebied kunnen en mogen landen. Hoge milieuruimte op bedrijventerreinen moet daarom behouden blijven en vastgelegd worden in de omgevingsplannen en vergunningen voor dit soort processen/activiteiten moeten redelijkerwijs mogelijk gemaakt worden. Het westelijk deel van Elzenburg huisvest al veel bedrijven die in de milieu- en recyclingsector actief zijn. Hier kan op worden aangesloten.

- Voor een succesvolle transitie naar een circulaire economie is substantiële innovatie en kennisontwikkeling vereist, met name op het gebied van het opwaarderen, recyclen en hergebruiken van grondstoffen en materialen. Wanneer het in Oss lukt om circulaire bedrijfsactiviteiten te verbinden met lokale en regionale onderwijsinstellingen, kan dit niet alleen de ontwikkeling van relevante kennis en vaardigheden stimuleren, maar ook de aantrekkingskracht van de regio vergroten voor nieuw talent en gekwalificeerd personeel.
- Door actief samen te werken met omliggende gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen kan Oss bijdragen aan de ontwikkeling van een sterk regionaal ecosysteem voor de circulaire economie. Omdat circulaire kringlopen vaak bovenregionaal, nationaal of zelfs internationaal functioneren, is het niet noodzakelijk dat alle ruimtelijke schakels binnen de gemeentegrenzen van Oss worden gerealiseerd. Wel biedt dit de mogelijkheid voor Oss om zich strategisch te positioneren binnen de circulaire economie. Door goed te analyseren welke circulaire functies het beste aansluiten op de bestaande bedrijvigheid en ruimtelijke kwaliteiten, kan de gemeente gericht keuzes maken en haar economische profiel versterken.

4.2 Infrastructuur voor verduurzaming mobiliteit en de bredere energietransitie

De transitie naar een duurzame economie vraagt om forse investeringen in de energie-infrastructuur, met name voor de verduurzaming van mobiliteit en industriële processen. Bedrijven willen hun productie en logistiek elektrificeren, maar worden daarbij geconfronteerd met toenemende netcongestie. Tegelijkertijd stagneert de verduurzaming van het wegvervoer door een gebrek aan voldoende laadcapaciteit. Ook de binnenvaart staat voor een omschakeling, waarbij inzet op waterstof en/of elektrificatie perspectief biedt. Een toekomstbestendige energie-infrastructuur is daarmee een essentiële randvoorwaarde voor duurzame economische ontwikkeling.

4.2.1 Aanknopingspunten voor energie-infrastructuur en energietransitie in de haven van Oss

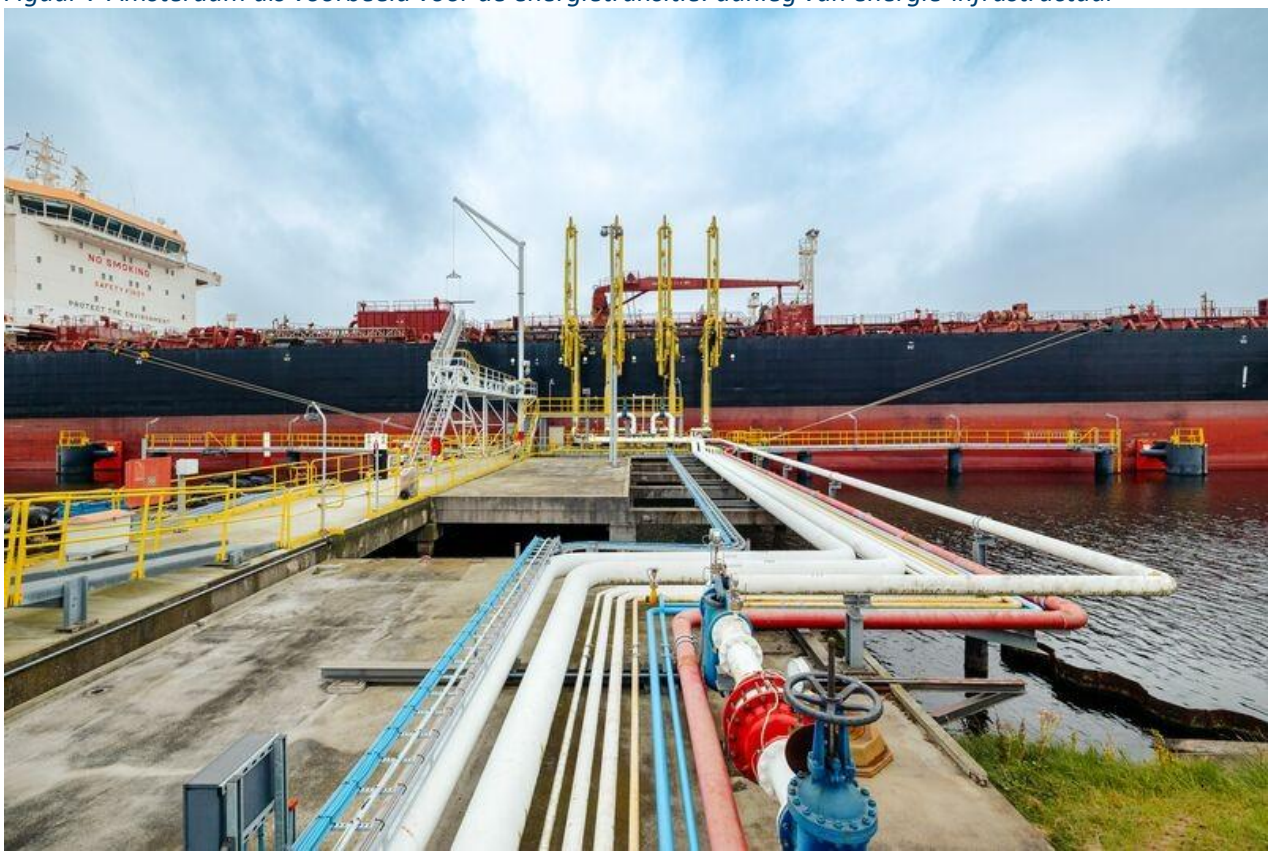
De haven van Oss beschikt op dit moment over een beperkte energie-infrastructuur voor transport (schepen, vrachtwagens). Er is één walstroompunt beschikbaar, met nog twee extra punten in ontwikkeling. Daarnaast zijn er, voor het wegvervoer, een regulier tankstation voor fossiele brandstoffen en een laadpunt voor elektrische voertuigen aanwezig. Voor aanvullende energievoorzieningen zoals bunkervoorzieningen voor brandstoffen voor schepen (gasolie, smeerolie) zijn bedrijven momenteel aangewezen op locaties in de regio, zoals in Nijmegen, ’s-Hertogenbosch en Zaltbommel. Er zijn echter verschillende kansrijke ontwikkelrichtingen om de energie-infrastructuur in en rond de haven verder te versterken:

- Energyhub-functie: de haven kan bijdragen aan de realisatie van een regionale energyhub, bijvoorbeeld door ruimte te bieden voor energieopslag (zoals batterijen), gekoppeld aan bestaande en toekomstige walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart.
- Laadplein voor vrachtverkeer: uit het Dashboard Bedrijventerreinen volgt een te verwachten laadbehoefte op het centrale deel van Elzenburg met een vermogensvraag van 3 MW in 2035. Daarbij komt nog een extra MW in datzelfde jaar voor Elzenburg-Zuid. Een gezamenlijk laadplein met snelladers maar vooral langzaamladers is hiermee dus een realistische optie. Dit ook gezien de verwachting dat tegen die tijd het 150kV-station in Oss is uitgebreid (of nieuwbouw heeft plaatsgevonden) en er daarmee een stuk netcongestie opgelost kan zijn. Wanneer dit laadplein voor elektrische vrachtwagens gecombineerd wordt met laadinfrastructuur voor elektrische binnenvaartschepen, kan een integrale laadhub ontstaan. Extra toegevoegde waarde wordt bereikt door te streven naar een bi-directioneel laadplein, waarbij de voorziening kan worden ingezet voor het balanceren van het Osse stroomnet. Mogelijk kan dit ook als ruilmiddel worden ingezet bij de aanvraag voor meer aansluitcapaciteit in gesprekken met Tennet en Enexis.
- Inpassing van windenergie: de geplande plaatsing van windmolens nabij de haven (zoals bij De Hoed) biedt mogelijkheden om lokaal opgewekte duurzame energie direct in te zetten voor havengebonden toepassingen, zoals walstroom of het laadplein. Vanuit het oogpunt om

onnodige netbelasting te voorkomen is het wenselijk om vraag en aanbod van elektriciteit zo lokaal mogelijk te matchen.

- Waterstofinfrastructuur: de aanleg van een waterstoftankvoorziening voor de binnenvaart in Oss wordt op dit moment niet als realistisch of zinvol beschouwd, gezien de huidige schaal van de haven en het beperkte perspectief op voldoende vraag op korte termijn.

Figuur 7 Amsterdam als voorbeeld voor de energietransitie: aanleg van energie-infrastructuur



Bron: Port of Amsterdam

4.2.2 Benodigde randvoorwaarden voor energie-infrastructuur en energietransitie in de haven van Oss

Om de haven van Oss toekomstbestendig te maken en haar rol in de energietransitie en verduurzaming van mobiliteit te versterken, wordt aanbevolen om in te zetten op de volgende maatregelen:

- Ontwikkel een integrale energievisie voor de haven: stel in samenwerking met netbeheerders, bedrijven en regionale partners een langetermijnvisie op voor de energievoorziening in en rondom de haven (of het grotere bedrijventerrein Elzenburg-De Geer en het daaraan grenzende windpark). Dit toekomstperspectief kan dienen als basis voor investeringsbeslissingen en afstemming met bovenlokale partners (bijv. Tennet, Enexis, RES-regio, provincie).
- Breng het energieverbruik van bedrijven in en om de haven in kaart. Hoe ziet de transitie eruit die de aanwezige bedrijven voor aardgasvrij moeten gaan maken, in omvang en tijdsperiode? Zijn er grote energieverbruikers of juist bedrijven die warmte ‘over hebben’? Wanneer hier voldoende inzicht in is, kan gekeken worden of er mogelijkheden zijn voor eigen warmtevoorzieningen in het gebied of kunnen er dwarsverbanden gelegd worden tussen energieleverende bedrijven en energievragers. Is het zinvol een lokaal energiesysteem en/of warmtenet te realiseren in het gebied (of met de aangrenzende bedrijventerreinen)? Ook kunnen bedrijven in het gebied geadviseerd worden ten aanzien van hun productieprocessen (energie-armer inrichten) of gebouwverwarming (isolatie, andere verwarmingsbronnen).

- Onderzoek haalbaarheid en locatie van een laadplein: voer een haalbaarheidsstudie uit naar een al dan niet bi-directioneel laadplein voor elektrisch vrachtverkeer nabij de haven, mogelijk in combinatie met laadinfrastructuur voor de binnenvaart.
- Faciliteer de samenwerking richting een energyhub: zet als gemeente in op samenwerking met netbeheerders en bedrijven om te komen tot een energyhub, die niet alleen het gebied rondom de haven maar ook andere bedrijventerreinen binnen de gemeente of daarbuiten (Heesch-West) kan bedienen. Met zo'n hub kan Oss ruimte bieden voor energieopslag of netversterking ten dienste van het havengebied en de omliggende bedrijventerreinen. Hierbij kan worden aangesloten op ondersteuningsmogelijkheden vanuit provinciale en Rijkszijde.
- Volg waterstofontwikkelingen, maar investeer terughoudend: deze techniek verkeert nog in de ontwikkelingsfase. Volg de technologische en beleidsmatige ontwikkelingen rondom waterstof op de voet. Ga voorlopig niet over tot investeringen in waterstoftankinfrastructuur voor de binnenvaart, tenzij regionale of nationale ontwikkelingen hiertoe aanleiding geven.
- Zorg voor ruimtelijke reserveringen: houd in de ruimtelijke planvorming expliciet rekening met de benodigde ruimte voor energie-infrastructuur, zoals laadvoorzieningen, opslaglocaties of netaansluitingen, zodat toekomstige ontwikkelingen niet worden belemmerd.

Voor alle acties geldt dat gekeken moet worden of er al studies/verkenningen op dit gebied lopen in de gemeente zodat daarbij kan worden aangesloten. Te denken valt onder andere aan het warmtebronnenonderzoek dat momenteel gemeentebreed wordt uitgevoerd en de waterstof-inventarisatie onder VNO/NCW-leden.

4.3 Aanknopingspunten vanuit geopolitieke ontwikkelingen

De recente geopolitieke spanningen en ontwikkelingen kunnen naast bedreiging ook kansen bieden voor de haven van Oss. Concreet zijn er twee duidelijke kansen:

1. **Reshoring en verplaatsing van productieketens bieden kansen voor logistieke en circulaire functies**
   De toenemende geopolitieke spanningen, onder meer met China en Rusland en de Verenigde Staten, leiden tot heroverwegingen bij bedrijven hoe hun internationale productieketens in te richten en waar de verschillende schakels te lokaliseren. Steeds vaker wordt ingezet op reshoring (het terughalen van productie naar Europa of meer specifiek Nederland) en resourcing (het zoeken naar alternatieve, betrouwbare handelspartners). Deze trend kan leiden tot een toename van regionale productie en assemblage, waarbij efficiënte logistiek en nabijheid tot eindgebruikers cruciaal zijn.

Aanknopingspunten en randvoorwaarden voor reshoring in het havengebied (of Oss als geheel):
De haven van Oss kan op de trend van reshoring inspelen door zich te positioneren als een logistiek knooppunt voor regionale distributie en bevoorrading van industriële bedrijven, met multimodale ontsluiting via weg, water en spoor. Daarnaast biedt reshoring kansen voor de vestiging van circulaire verwerkingsbedrijven, die grondstoffen lokaal opwekken en hergebruiken, mede vanwege de kortere ketens en lagere afhankelijkheid van importstromen. Kanttekening is wel dat de mogelijkheden van Oss om hier werkelijk invloed op uit te oefenen beperkt zijn; het gaat om het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden.

2. **Binnenhavens als strategische schakel in nationale defensielogistiek**
   Door de verslechterde geopolitieke veiligheidssituatie investeren Europese landen, waaronder Nederland, fors in de versterking van hun krijgsmacht. In de provincie Noord-Brabant wordt bovendien gewerkt aan de uitbouw van een defensiecluster, waarbinnen militaire bases, toeleveranciers en kennisinstellingen intensief met elkaar gaan samenwerken. Hoewel de focus in

nationale plannen momenteel sterk ligt op zeehavens (zoals Rotterdam en Den Helder), kunnen binnenhavens een strategisch alternatief of aanvullend logistiek knooppunt vormen voor defensiedoeleinden.

Aanknopingspunten en randvoorwaarden voor de inzet van de Oss haven t.b.v. defensielogistiek
De haven van Oss kan zich in dit kader profileren als geschikte locatie voor ondersteunende logistiek (bijvoorbeeld opslag en overslag van materieel of goederen), mede door haar goede bereikbaarheid, de nabijheid van defensie-instellingen in Noord-Brabant en de ruimte voor aanpassingen in infrastructuur. Samenwerking met defensie en regionale partners (in elk geval de Provincie Noord-Brabant) kan hier verder richting aan geven.

4.4 Nationaal en provinciaal beleid t.a.v. binnenhavens

De ontwikkeling van de haven van Oss staat niet op zichzelf. Ook andere (binnen)havens hebben te maken met soortgelijke uitdagingen. Zowel op nationaal niveau als op het niveau van de provincie Noord-Brabant is er beleid wat relevant is voor de ontwikkeling van binnenhavens in het algemeen en de haven van Oss in het bijzonder.

4.4.1 Rijksniveau: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Op Rijksniveau is vooral het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW, hierna te noemen “het Ministerie”) relevant. Het Ministerie voert onder andere een beleid gericht op goederenvervoer waarbinnen de verschillende modaliteiten een plek hebben.

Het Rijksbeleid voor logistieke knooppunten (spoor en binnenvaart) is gericht op de ontwikkeling en versterking van knooppunten in het achterland, vanuit de gedachte om voor logistieke dienstverleners en verladers de mogelijkheden te vergroten om ook het spoor en de vaarwegen als modaliteit te kunnen benutten. In achterlandknooppunten worden gebundelde grote (inter)continentale stromen over meerdere bestemmingen verdeeld. Een dekkend terminalnetwerk zou moeten leiden tot meer modal shift naar spoor en binnenvaart, wat kan leiden tot minder emissies, minder congestie en verhoging van de verkeersveiligheid. Wat hierbij lastig is, is dat de hoeveelheid knooppunten kan zorgen voor onderlinge concurrentie waardoor bundeling van lading en de modal shift niet optimaal tot stand komt. Daar komt bij dat verladers eerder geneigd zijn om wegtransport boven spoor en binnenvaart als modaliteiten te kiezen op grond van een (al dan niet vermeende) flexibiliteit en verschil in kosten vanwege een ongelijk level playing field.

Op dit moment zijn er in Nederland, inclusief de terminals in zeehavens en private terminals, ten minste 84 terminals voor containeroverslag op de binnenvaart en/of het spoor. Een belangrijk deel van deze terminals is te vinden in de zeehavengebieden Rijnmond, IJmond, Moerdijk en Vlissingen-Gent-Terneuzen. Daarbuiten zijn er 39 terminallocaties, waarvan 31 binnenvaartterminals en vijf railterminals. Buiten de zeehavens zijn er vier trimodale terminals, ofwel gecombineerde binnenvaart-spoorcontainerterminals: in Venlo, Tilburg, Veendam en Oss. Daarnaast zijn er specifieke spoor- of binnenvaartterminals, zoals Railport Venlo en de binnenvaart terminals in Waalwijk, Venray/Wanssum en Deventer.

Samen met betrokken lagere overheden heeft het Ministerie een Rijk-regioprogramma ontwikkeld waarin bedrijven, havenbedrijven en lokale en regionale overheden samenwerken met het Ministerie: de Goederenvervoercorridors. Het is gericht op een kernnetwerk van achterlandverbindingen (weg, spoor, buisleidingen en binnenvaart) en multimodale overslagpunten. Binnen de twee goederenvervoer-corridors Zuid en Zuidoost zijn een aantal ‘bovengemiddelde knooppunten’ benoemd, te weten de vier

zeehavens (Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk, Vlissingen-Terneuzen) en daarnaast Tilburg, Venlo, Nijmegen, Tiel en Sittard-Geleen.

Binnen deze knooppunten worden vanuit het programma prioritaire projecten ('realisatiepacten' en uitvoeringsprogramma's) ontwikkeld, die gezamenlijk (Rijk-regio) worden gefinancierd. Het gemiddelde budget bedraagt ca. €1 mln. per project. Een mogelijk interessant project waar binnen het programma aan gewerkt wordt is een handreiking grondpolitiek met betrekking tot natte kavels. Een ander aanknopingspunt vanuit dit programma is de relatie tussen circulaire economie en havens, waarvoor ook projecten worden ontwikkeld.

Op dit moment voert MCA Brabant, een organisatie voor multimodaal transport binnen Brabant, een lobby bij het Ministerie waar ze onder de aandacht hebben gebracht dat de overige knooppunten ca. 80% van het totale vervoersvolume per binnenvaart vertegenwoordigen. MCA bepleit dat daarom enige vorm van aanhaking van deze knooppunten wenselijk zou zijn. Het Ministerie onderkent dit en overweegt producten die binnen het Rijks-regioprogramma Goederenvervoercorridors ontwikkeld zijn en kennis die daaruit voortvloeit breder te delen.

4.4.2 Provinciaal niveau: de Provincie Noord-Brabant

Op provinciaal niveau is vanzelfsprekend de provincie Noord-Brabant relevant. De provincie heeft haar beleid over binnenhavens vastgelegd in het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030[4] . Daarbinnen is een Programmaplan Goederenvervoer opgesteld (niet openbaar).

De provincie zoekt nauwe aansluiting bij het Rijksbeleid op het gebied van goederenvervoer en neemt deel in het Rijks-regioprogramma Goederenvervoercorridors. Met Tilburg en Moerdijk zijn daarbinnen twee Brabantse gemeenten vertegenwoordigd. De provincie is ook betrokken bij de in die gemeenten ontwikkelde Realisatiepacten, projecten met Rijk-regio-financiering. Eén project waaraan gewerkt wordt is de ontwikkeling van een juridisch instrumentarium m.b.t. met betrekking tot natte kavels/ grondbeleid, waarin instrumenten zoals het voorkeursrecht een plek krijgen. Dit zal gebeuren in de vorm van een handleiding voor gemeenten. Een ander project waar, ditmaal samen met Tilburg, binnen het Rijks-regioprogramma aan gewerkt wordt is het projectplan Tilburg-Loven.

Nat gebruik van natte kavels is ook voor de provincie een belangrijk aandachtspunt, maar het instrumentarium schiet nu nog vaak tekort. De provincie speelt zelf een rol in het 'nat' houden van bedrijventerrein De Brand aan het Maximakanaal. De provincie wijst gemeenten met natte terreinen erop dat ze zich bewust moeten zijn van de unieke mogelijkheden die natte kavels bieden. Advies is dan ook deze kavels zoveel mogelijk te reserveren voor 'nat' gebruik. Volgens de provincie is de relatief hoge vaarklasse bij Oss hierbij nog een extra toegevoegde waarde.

Een ander belangrijk aandachtspunt van de provincie is dat natte kavels ook van belang zijn voor de circulaire economie. De provincie probeert hier momenteel meer zicht op de krijgen en gaat in het nieuwe werklocatie-beleid ook specifiek aandacht schenken aan het 'binnenhaven-werkmilieu'.

[4] Beleidskader Mobiliteit

Aanknopingspunten en randvoorwaarden voor een betere aansluiting op nationaal en provinciaal beleid
Zowel het Rijks- als het provinciaal beleid bieden aanknopingspunten voor de haven van Oss. Het lijkt zinvol voor Oss om aansluiting te zoeken bij het Rijks-regioprogramma Goederenvervoercorridors, zeker gezien de binnen het programma in ontwikkeling zijnde projecten op het gebied van natte kavels/voorkeursrecht en circulaire economie in en om havens. Dit kan door rechtstreeks contact te leggen met de trekker of betrokkenen van dit programma of door dit via de MCA en/of Brabant Ports te doen.

Ook de provincie Noord-Brabant dringt er bij Oss op aan beter aan te haken bij het beleid van het Rijk en haar eigen provinciaal beleid. Daarbij adviseert zij de gemeente ook deel te nemen aan het landelijke binnenvaartoverleg en Brabant Ports. Dit is in de ogen van de provincie nodig om een vuist te kunnen maken (lobby) en om *in the picture* te blijven.

5 Ontwikkelrichting voor de haven van Oss

Om tot een toekomstperspectief voor de haven en de daarbij horende gewenste ontwikkelrichting te komen is gewerkt met een aantal scenario's. Bij de keuze voor scenario's zijn de hoeken van het speelveld opgezocht, om zo tot een viertal sterk uiteenlopende ontwikkelrichtingen te komen. De vier scenario's zijn kort uitgewerkt in paragraaf 5.1. De scenario's zijn als hulpmiddel ingezet en zijn geen (eind)doel op zich.

De gewenste ontwikkelrichting zoals in paragraaf 5.2 beschreven, is een combinatie van de verschillende elementen uit de vier scenario's. Dit voorkeursscenario is tot stand gekomen op basis van gesprekken met ondernemers, organisaties en overheden, inzichten en input vanuit vertegenwoordigers van de verschillende gemeentelijke beleidsvelden twee breed-ambtelijke sessies, input vanuit de deelnemers aan een brede stakeholdersessie en de expertise van Bureau Buiten en Amsterdam Consultants.

5.1 Vier hoeken van het speelveld (scenario's)

Gedurende het onderzoek zijn vier scenario's ontwikkeld en op hoofdlijnen uitgewerkt. De scenario's zijn tot stand gekomen op basis van de in kaart gebrachte marktpotentie (Hoofdstuk 3), revelante andere aanknopingspunten (Hoofdstuk 4), aanknopingspunten vanuit beleid (regionaal, nationaal, Europees), en expertise vanuit de ambtelijke organisatie en de externe adviesbureaus. De vier samengestelde scenario's zijn:

1. Alternatieve invulling
2. Doorzetten huidige koers
3. Groene groei
4. Logistiek in de lead

Per scenario is in beeld gebracht wat de belangrijkste benodigde ontwikkelingen zijn en wat de rol van de gemeente daarin is.

5.1.1 Scenario 1: Alternatieve invulling

In *Scenario 1 – Alternatieve invulling* wordt de bestaande havenfunctie als overbodig beschouwd en beëindigd. Het havengebied wordt herontwikkeld tot een regulier (droog) bedrijventerrein. Daarbij wordt de haven grotendeels gedempt. Alleen het deel van het kanaal vóór de sluis blijft behouden en kan worden getransformeerd tot een recreatiehaven met aanlegsteigers voor pleziervaart[5].Het overige deel van het kanaal kan worden gedempt, wat extra ruimte creëert voor economische of andere ruimtelijke functies. De spooraansluiting kan wel in stand worden gehouden, mits daar in het geval van een droog bedrijventerrein nog gebruik van wordt gemaakt. Alternatieve ontwikkelrichtingen zoals het transformeren van het havengebied naar een woonwijk zijn ook onderzocht. Deze ontwikkelrichting wordt echter niet als kansrijk/haalbaar geacht (zie onderstaand kader op de volgende pagina).

De gemeente vervult hierbij een regierol en neemt verschillende verantwoordelijkheden op zich:

- Beëindigen van de havenfunctie, inclusief het stopzetten van onderhoud en het opheffen van bijbehorende infrastructuur zoals bruggen en sluizen;
- Actieve of passieve rol bij herontwikkeling, afhankelijk van de gekozen uitvoeringsstrategie;
- Uitkoop van havengebonden bedrijven, om ruimte te maken voor de demping van de haven en de realisatie van de nieuwe invulling;
- Eventuele realisatie van aanvullende infrastructuur (wegen) om het gedempte terrein te ontsluiten.

[5] Het is denkbaar om te onderzoeken of het kanaal en het havengebied naast de economische functie ook een meer recreatieve functie kan krijgen, bijv. door het realiseren van een jachthaven nabij Macharen.

Deze aanpak biedt kansen voor ruimtelijke herontwikkeling en economische of recreatieve ontwikkeling, maar vereist ook een kostbaar proces van bedrijfsverplaatsing en infrastructurele aanpassingen.

Transformatie van het havengebied naar een woonwijk
Vanwege de grote behoefte aan extra woningen en de kosten die gepaard gaan met het in stand houden van de haven, zou overwogen kunnen worden om de havenfunctie te beëindigen en het gebied te transformeren tot woonwijk. Op basis van onze inzichten achten wij dit echter niet wenselijk. Om die reden is deze optie niet verder meegenomen in het vervolg van het onderzoek. De belangrijkste overwegingen waarom transformatie naar woningbouw niet haalbaar of realistisch wordt geacht, zijn als volgt:

- De haven wordt omringd door droog bedrijventerrein (Elzenburg), deels met een hoge milieucategorie. Een transformatie zou betekenen dat (een deel van) dit bedrijventerrein ook opgeheven moet worden, waarbij veel bedrijven moeten worden uitgeplaatst.
- Er is toekomstperspectief voor de haven; het beëindigen van de havenfunctie is een onomkeerbare keuze.
- De kosten voor het dempen van de haven en het uitkopen van zittende bedrijven zijn dermate hoog, dat deze niet opwegen tegen de potentiële meerwaarde van woningbouw. Hoewel er behoefte is aan extra woningen, is er tegelijkertijd een groot tekort aan bedrijventerreinen. Dit tekort is in Oss al aanzienlijk en zou door een dergelijke transformatie verder toenemen.

5.1.2 Scenario 2: Doorzetten huidige koers

In *Scenario 2 – Doorzetten huidige koers*, het 0-scenario, blijft de bestaande situatie grotendeels gehandhaafd. De ontwikkeling van het gebied wordt overgelaten aan de markt en zittende grondeigenaren, zonder actieve regierol van de gemeente. Hierdoor ontstaat een versnipperd beeld van kade- en kavelgebruik, met het risico op (een verdergaand) verminderd gebruik van de haven door vestiging van bijvoorbeeld bouwmarkten en logistieke bedrijven zonder binding met de haven of het water. Bij voortzetting van de huidige koers blijft het spoor in de huidige vorm aanwezig. Extra investeringen in het spoor zijn in dit scenario niet aan de orde.

De rol van de gemeente blijft beperkt tot het strikt noodzakelijke:

- Noodzakelijk onderhoud aan infrastructuur, zoals operationeel houden van sluis en brug;
- Aandacht voor verkeersveiligheid (denk aan realisatie langzaam verkeer-voorzieningen), met name door toenemend vrachtverkeer in het gebied.

Deze koers leidt tot het mogelijk op termijn vertrekken van watergebonden bedrijvigheid en de komst van niet-watergebonden bedrijven op natte kavels. Het scenario resulteert in een geleidelijke afname van het gebruik van de haven en de spoorlijn naar de haven en biedt weinig sturing of kwaliteitsverbetering vanuit overheidszijde. De ruimtelijke en economische potenties van het gebied blijven hierdoor onderbenut.

Figuur 8 Collage bij toekomstbeeld: Doorzetten huidige koers



5.1.3 Scenario 3: Groene groei

In *Scenario 3 – Groene groei* kiest de gemeente voor een actieve rol in het faciliteren van maatschappelijke transities. Het gebied wordt ontwikkeld met ruimte voor circulaire economie, duurzame industrie en (duurzame) logistiek. Denk aan bedrijvigheid gericht op recycling, bouw- en/of materialenhubs voor de regionale markt, verduurzaming van transport (zoals binnenvaart en wegvervoer) en de ontwikkeling van een energyhub met grootschalige opslagcapaciteit. Dit scenario speelt in op regionale en nationale duurzaamheidsdoelstellingen.

De rol van de gemeente is actief en stimulerend, met inzet op meerdere fronten:

- Investeren in infrastructuur, zoals het operationeel houden van de sluis;
- Voeren van een actief grondbeleid via aankopen van kavels en het subsidiëren of aanjagen van gewenste (groene) ontwikkelingen;
- Faciliteren en mede realiseren van hubs en voorzieningen gericht op duurzaamheid en circulaire economie;
- Oog voor verkeersveiligheid en stimuleren van fietsvervoer van/naar en op het bedrijfsterrein.

Dit scenario vergt substantiële inzet van de gemeente, maar biedt ook perspectief op een toekomstbestendige economische ontwikkeling en een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen.

Figuur 9 Collage bij toekomstbeeld: Groene groei



5.1.4 Scenario 4: Logistiek in de lead

In *Scenario 4 – Logistiek in de lead* ligt de focus op het versterken van de logistieke functie van het havengebied. De gemeente stuurt actief op havengebruik en tracht eigenaren te verleiden tot behoud van het natte karakter van hun bedrijfspercelen. Modal shift wordt aangemoedigd, ook bij bedrijven in de wat wijdere omgeving (andere bedrijventerreinen in Oss) die niet direct aan het water gevestigd zijn. Oss wordt gepositioneerd als trimodaal logistiek knooppunt, met ruimte voor overslag tussen water, spoor en weg. Investeringen worden gericht op het oplossen van infrastructurele knelpunten, zoals uitbreiding van opstelspoor, verbetering van wachtruimte en betere aansluiting richting Nijmegen. Op termijn wordt een uitbreiding van het havengebied verkend, bijvoorbeeld door het doortrekken van de Burgemeester van Veldhuizenhaven of aanleg van een derde havenarm.

De rol van de gemeente is hierbij nadrukkelijk actief en stimulerend:

- Actief grondbeleid voeren door natte kavels op te kopen en uitsluitend als nat uit te geven;
- Investeren in infrastructuur, waaronder het verdiepen van de haven naar 4 meter en uitbreiding van de sluis;
- Gerichte acquisitie gefocust op (duurzame) logistieke en natte bedrijvigheid;
- Vaargeul proactief onderhouden om beschikbaarheid voor de binnenvaart te waarborgen;
- Verkeersveiligheid bewaken, gezien de toename van vrachtverkeer in het gebied;
- Lobby bij Rijk/ProRail/spoorsector voor versterken van de functie van het havenspoor, bijvoorbeeld verbeteren van rangeerfaciliteiten naar Elzenburg.

Dit scenario vraagt om stevige publieke inzet, maar kan Oss als logistiek knooppunt nadrukkelijk op de kaart zetten en bijdragen aan economische versterking met een duidelijke watergebonden component.

Figuur 10 Collage bij toekomstbeeld: Logistiek in de lead





5.1.5 Effecten en gevolgen van de scenario's

Voor de verschillende scenario's zijn de economische, maatschappelijke en ruimtelijke effecten op hoofdlijnen in kaart gebracht. Een '+' duidt op een toename, een '0' op een stabiele situatie, en een '–' op een verwachte afname. In enkele gevallen is de richting van het effect nog onzeker en sterk afhankelijk van de nadere uitwerking. Daarom zijn voor sommige effecten meerdere mogelijke richtingen weergegeven.

Tabel 9 Economische, maatschappelijke en ruimtelijke effecten en gevolgen van de scenario's

Effecten	Scenario 1: Alternatieve invulling	Scenario 2: Doorzetten huidige koers	Scenario 3: Groene groei	Scenario 4: Logistiek in de lead
Havengebruik	-	0/-	+	++
Spoorgebruik	0/-	0/-	+	++
Logistieke stromen	+/-	+/-	+	+++
Economische ontwikkeling	0/-	+/-	+	++
Duurzaamheid & maatschappelijke opgaven	+/-	-	++	-/+
Ruimtelijke mogelijkheden	++	+	+/-	-
Brede welvaart & maatschappelijke baten	+/-	0/+	++	+/-
Investeringskosten	€€€€	€	€€€	€€€€€
Omgevingseffecten	+/-	0	-	--

Toelichting bij de categorieën: havengebruik: de hoeveelheid binnenvaartschepen; spoorgebruik: de hoeveelheid treinen; logistieke stromen: de hoeveelheid bulk/containers; economische ontwikkeling: groei van de economische activiteiten; duurzaamheid & maatschappelijke opgaven: bijdrage aan de energietransitie, circulaire economie, duurzame mobiliteit; ruimtelijke mogelijkheden: beschikbare fysieke ruimte voor ontwikkelingen; brede welvaart & maatschappelijke baten: bijdrage aan economie, arbeidsmarkt, gezonde leefomgeving, duurzaamheid etc.; investeringskosten: omvang van de kosten van het scenario; omgevingseffecten[6]: hinder voor de omgeving; geur, geluid, trillingen etc.

Per scenario trekken we de volgende conclusies op hoofdlijnen:

- Scenario 1 – Alternatieve invulling:
  Het realiseren van een alternatieve invulling is relatief kostbaar, wanneer gekozen wordt voor het dempen van de haven, gaat ten koste van het havengebruik en het trimodale logistieke karakter van Oss. Daartegenover staat dat dit scenario ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden biedt voor andere functies zoals extra regulier droog bedrijventerrein en/of een recreatiehaven.
- Scenario 2 – Huidige koers voortzetten:
  Dit scenario is relatief eenvoudig uitvoerbaar en vraagt om beperkte investeringen. Tegelijkertijd wordt het potentieel van de haven niet optimaal benut, waardoor het gebruik en de economische betekenis van de haven(functie) vermoedelijk verder afnemen. Ook heeft de gemeente in dit geval geen middelen om te sturen op havengebruik en wordt de toekomst van de haven overgelaten aan de markt.
- Scenario 3 – Groene groei:
  Inzet op groene groei kan leiden tot een toename van het havengebruik en levert tegelijkertijd een bijdrage aan maatschappelijke opgaven, zoals de circulaire economie en de energietransitie. Dit scenario draagt daarmee bij aan de brede welvaart in Oss, maar vergt wel aanzienlijke inzet, zowel beleidsmatig als budgettair.
- Scenario 4 – Logistiek in de lead:
  Door sterk in te zetten op logistieke groei en (toename van) natte bedrijvigheid nemen de logistieke stromen en het havengebruik fors toe. Een toename van 'traditionele' logistieke

[6] Het is uiteraard wel zaak deze omgevingseffecten zoveel mogelijk te beperken

activiteiten (focus op wegvervoer) kan echter ook negatieve gevolgen hebben voor duurzaamheid, en leidt mogelijk tot negatieve omgevingsimpact zoals geluidsoverlast en extra verkeersdruk. Ook vraagt dit scenario om grote investeringen vanuit de gemeente.

5.2 Gewenste ontwikkelrichting: het voorkeursscenario

De vier scenario's zijn - met bijbehorende achtergrondinformatie vanuit marktpotentie en relevante aanknopingspunten - tijdens verschillende bijeenkomsten voorgelegd aan de belangrijkste stakeholders en de ambtelijke organisatie. Het beeld dat ontstond tijdens deze bijeenkomsten was redelijk eenduidig. De meeste stakeholders en betrokkenen onderschrijven dat de haven niet optimaal wordt benut, maar dat de haven wel een belangrijke functie vervult in de economie van Oss en de bredere regio. Het zoeken naar een alternatieve invulling voor het havengebied wordt door vrijwel alle stakeholders dan ook als onwenselijk gezien. Ook wordt onderschreven dat het doorgaan op de huidige manier niet voor de benodigde impulsen gaat zorgen om het havengebruik te doen laten toenemen. Sterker nog, op de huidige koers doorgaan wordt als meest slechte keus gezien door vrijwel alle partijen waarmee in het kader van dit onderzoek gesproken is.

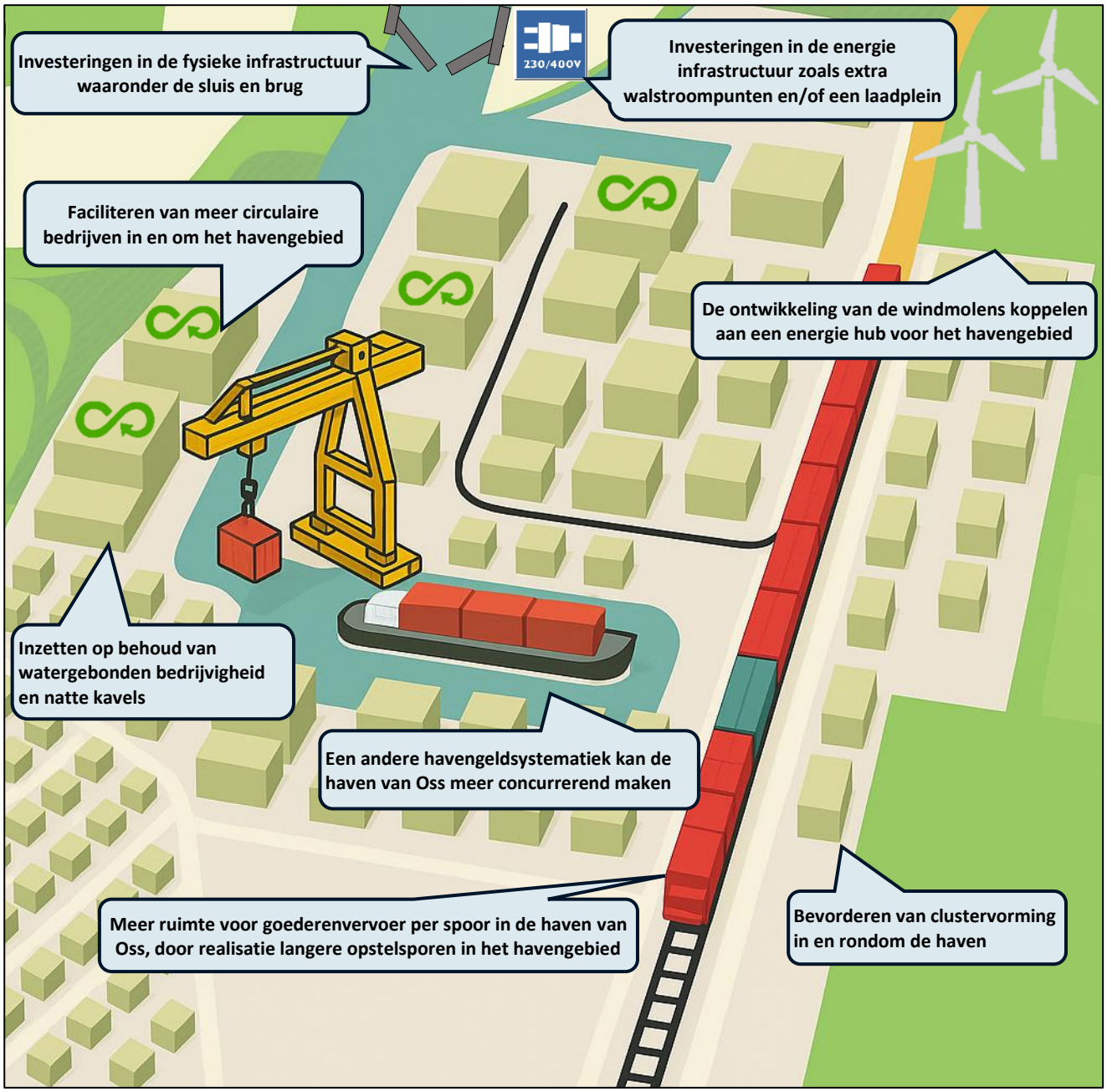
Meer inzet op het doorontwikkelen van de logistieke functie met elementen vanuit het groene groei-scenario wordt wel als zinvol, kansrijk en mogelijk zelfs noodzakelijke ontwikkelrichting gezien. Daarbij wordt wel geconstateerd dat de investeringscapaciteit vanuit de gemeente beperkt is, dat daardoor niet alle elementen vanuit deze scenario's kunnen worden gerealiseerd en dat hierbij zeker een prioritering noodzakelijk is. Het is daarom zaak om vanuit de verschillende invalshoeken te bepalen waarop ingezet wordt en ook in welke mate hierop ingezet wordt. Bij de beschrijving van het voorkeursscenario wordt dit nader uitgewerkt.

Vanuit de scenario's, het opgehaalde beeld vanuit de marktpotentie en andere relevante aanknopingspunten is een aantal 'knoppen' te onderscheiden waaraan gedraaid kan worden door de gemeente om de gewenste ontwikkelrichting, van meer havengebruik i.c.m. met duurzaamheidsambities, te bereiken. Deze knoppen vormen in feite de handvatten en (beleids)instrumenten waarmee gewenste ontwikkelrichting, het voorkeursscenario, kan worden gerealiseerd. De belangrijkste knoppen waar de gemeente aan kan draaien zijn:

- Het stimuleren en/of verplichten van havengebruik via het omgevingsplan
- Investeringen in de fysieke infrastructuur
- Het stimuleren van de circulaire economie
- Inzet op verduurzaming, energietransitie en investeringen in de energie-infrastructuur
- Inzet op regionale samenwerking, aansluiting bij beleid en voeren van lobbyactiviteiten
- Financiële sturing doormiddel van de havengeld-systematiek
- Financiële ondersteuning door middel van subsidies

Voor elk van deze 'knoppen' is in de volgende subparagrafen uitgewerkt hoe en in welke mate de gemeente invulling kan gaan geven aan de desbetreffende knop. Onderstaande afbeelding geeft een illustratief samenvattend beeld van waar welke inzet kan landen.

Figuur 11 Illustratief beeld van de onderdelen in het voorkeursscenario



5.2.1 Het stimuleren en/of verplichten van havengebruik via het omgevingsplan

In het huidige omgevingsplan is momenteel geen verplichting vastgelegd om watergebonden kavels ook daadwerkelijk watergebonden in te vullen. Bedrijven die de kavel voor bijvoorbeeld een logistieke bedrijfshal zonder watergebonden functies willen gebruiken kunnen dat in de huidige situatie doen. Sterker nog, een groot aantal bedrijven (grofweg de helft van het totaal) met watergebonden kavels maakt geen gebruik van de kades en dus ook geen gebruik van transport over water door middel van de binnenvaart.

In het omgevingsplan kan een verplichting vastgelegd worden die toeziet op het daadwerkelijk benutten van kade en havengebruik bij vestiging op een aan het water gelegen kavel. Hierdoor wordt voorkomen dat bedrijven die zich niet in een binnenhaven hoeven te vestigen hier toch een kavel kopen. Het wijzigen van het omgevingsplan is een relatief eenvoudig proces wanneer de desbetreffende gronden in

eigendom van de gemeente zijn. In het geval van de haven van Oss is dit niet zo. Alle kavels zijn reeds uitgegeven en in privaat eigendom.

Onderstaande tabellen geven een bondig overzicht van deze en andere juridische sturingsmiddelen die een gemeente heeft wanneer gronden wel c.q. niet in eigendom zijn.

Tabel 10 Juridische opties bij eigendom van de grond

Instrument	Wat houdt het in	Risico's
Actief grondbeleid	Zelf grond aankopen en uitgeven	Hoge kosten en lange terugverdientijd (of verlies)
Erfpacht- en uitgiftebeleid aanpassen	Benoemen dat kavel alleen voor watergebonden bedrijvigheid gebruikt kan worden	Uitsluiten van andere bedrijven en mogelijke juridische complicaties
Financiële prikkels	subsidies voor watergebonden bedrijvigheid (passend binnen de staatsteunregels)	Financieel verlies bij lagere inkomsten uit huur of erfpacht
PPS	Samenwerking aangaan met private partijen	Complex
Uitruil nieuwe gebieden	Voorrang geven aan/ financieel aantrekkelijk maken voor bedrijven om te verhuizen naar een andere locatie	Weigering van bedrijven, kosten voor het verplaatsen

Tabel 11 Juridische opties bij geen eigendom van de grond (zeer beperkt)

Instrument	Wat houdt het in	Risico's
Sturing via het omgevingsplan	Sturen op watergebonden functies	Nadeelcompensatie en minder flexibiliteit van kavels
Wet voorkeursrecht gemeente en aankopen kavels	Uitoefenen bij vrijkomen van kavels, maar geen garantie dat de kavel vrijkomt	Hoge kosten en lange terugverdientijd

Samengevat heeft de gemeente om het omgevingsplan te kunnen wijzigen en het havengebruik te stimuleren, bij geen eigendom zoals het geval is in de haven van Oss, twee mogelijkheden:

1. Het omgevingsplan wijzigen: voor alle huidige gebruikers en eigenaren. Dit heeft als consequentie dat planschade/nadeelcompensatie moet worden betaald aan huidige gebruikers van de kavels, omdat de wijziging van het omgevingsplan voor hen nadelige financiële consequenties heeft.
2. Wet voorkeursrecht gemeente en aankoop aan het water gelegen kavels door de gemeente: door vrijkomende kavels terug te kopen en met een gewijzigd omgevingsplan opnieuw uit te geven. Ook dit is een financieel kostbaar proces, maar maakt wel dat de gemeente vervolgens gerichter kan sturen op gewenste ontwikkelrichtingen op de desbetreffende kavels. Er kunnen bij uitgifte bijvoorbeeld ook aanvullende kwaliteitseisen aan het vastgoed worden gesteld of verplichtingen voor dubbel ruimtegebruik en/of klimaatadaptatie.

De gemeente kan havengebruik ook financieel ondersteunen. Dit is niet mogelijk via het grondbeleid maar zou wel een mogelijkheid zijn via subsidies en/of kortingen op havengeld. Hier wordt in paragraaf 6.2.6 verder op ingegaan.

Inzet van de gemeente Oss:
De inzet vanuit de gemeente is in eerste instantie gericht op optie 2: het verwerven of recht van eerste koop krijgen van een aantal watergebonden kavels die momenteel niet gebruikt worden. Daarvoor werkt de gemeente eerst intern een PMC-aanpak uit. Wel voert de gemeente hierover alvast de komende periode verkennende gesprekken met kaveleigenaren en financiële middelen kunnen vrijmaken om de aankoop mogelijk te maken. Voor de teruggekochte kavels wordt het omgevingsplan gewijzigd voordat deze opnieuw worden uitgegeven. Ook worden er bij de uitgifte kwaliteitseisen in relatie tot de omgeving en de verduurzaming meegegeven. Daarnaast onderzoekt de gemeente of wijziging van het omgevingsplan in bredere zin in het hele gebied een zinvolle optie is. Hierbij dient het risico op nadeelcompensatie in beeld gebracht te worden evenals de mogelijkheden dit risico te mitigeren bijvoorbeeld door het creëren van voorzienbaarheid.

5.2.2 Investeringen in de fysieke infrastructuur

De huidige fysieke infrastructuur in de haven van Oss bestaat uit de volgende onderdelen: de kades, de vaargeul en het kanaal, de sluis, de ophaalbrug bij Macharen en het spoor. Over het algemeen functioneert de infrastructuur goed, maar de betrouwbaarheid van bijvoorbeeld de brug en sluis zijn een groot aandachtspunt. Ook sluit niet alle infrastructuur aan bij de huidige nieuwe (Europese) standaarden. Zo is bijvoorbeeld de sluis te klein en zijn de opstelsporen voor treinen niet lang genoeg.

Om de haven beter te benutten en meer logistieke stromen naar de haven van Oss te trekken zijn de volgende investeringen in de fysieke infrastructuur denkbaar:

1. Investeringen plegen in de betrouwbaarheid van de sluis en brug, zodat storingen minder vaak voorkomen.
2. Het vergroten van de sluis zodat schepen van 135m (de huidige standaard van klasse V) altijd de haven kunnen bereiken. In de huidige situatie kan dat in het geval van een te lage of te hoge waterstand (meestal enkele dagen per jaar) niet.
3. Investeringen plegen of bevorderen (in overleg met ProRail) in het spoor, zodat er meer en langere treinen de haven van Oss kunnen bereiken. Investeringen die dan o.a. onder meer nodig zijn voor het realiseren van 740m opstelsporen en/of het creëren van voldoende wachtcapaciteit voor treinen en/of de realisatie een aansluitingsboog naar Nijmegen. Dit laatste is door de geplande realisatie van het nieuwe Golfslagbad lastig ruimtelijk in te passen.
4. Het verdiepen van de haven van 3,75m naar 4m zodat de haven ook bereikbaar is voor grotere en/of diepere schepen.

Inzet van de gemeente Oss:
De inzet vanuit de gemeente is in eerste instantie gericht op:

- Het verbeteren van de betrouwbaarheid van de sluis en ophaalbrug. De brug en sluis ondervinden in de huidige situatie teveel storingen waardoor de haven soms langdurig onbereikbaar is. Om dit te voorkomen investeert de gemeente in de betrouwbaarheid van beide onderdelen zodat storingen minder vaak voorkomen;
- Noodzakelijke en gewenste investeringen in spoorinfrastructuur volgen uit ambities opgenomen in de spooragenda. De gemeente onderzoekt met name of het verlengen van de opstelsporen realiseerbaar is en de goederensporen bij het stationsemplacement beter gescheiden kunnen worden van de doorgaande reizigerssporen;
- Onderhoud en versterking/uitbreiding van kade- en overslagfaciliteiten aan de haven zodat er meer grondstoffen en containers kunnen worden overgeslagen in de haven. Hier kunnen de DUB gelden mogelijk ook een rol spelen;
- Inzet van gemeente in (lobby voor) spoorinvesteringen: investeringen in spoor volgen uit ambitie voor ontwikkelscenario haven en zijn geen doel op zichzelf;
- Inzet van gemeente voor verkeersveilige inrichting van wegen en fiets- en wandelpaden in de haven en in bedrijfsterreinen in het algemeen.

Op de overige onderdelen zet de gemeente voorlopig niet in. Het vergroten van de sluis is enorm kostbaar en heeft op dit moment ook geen prioriteit. Dit kan richting de toekomst veranderen wanneer het havengebruik sterk toeneemt en/of klimaatverandering het gebruik van de sluis vaker nodig maakt. Het creëren van de aansluitingsboog naar Nijmegen, verplaatsing van het spooremplacement naar Elzenburg, het realiseren van extra wachtcapaciteit en het verdiepen van de vaargeul/haven naar 4m zijn voor de korte termijn geen noodzakelijke onderdelen van de gewenste inzet.

5.2.3 Het stimuleren van de circulaire economie

De haven van Oss heeft milieucategorie 3 tot en met 5 en kan daardoor een belangrijke rol gaan spelen in de circulaire economie. Zoals in paragraaf 4.2.3 toegelicht komt de circulaire economie, in Oss maar ook in de rest van Nederland, nog wel wat moeizaam van de grond. Ook is de uitwerking van de circulaire economie in algemene zin en voor de haven van Oss nog onduidelijk. Tegelijkertijd is het ook zo dat een aantal recent voorgestelde circulaire initiatieven (zoals een mestfabriek en het opwerken van bouwgrondstoffen) van huidige gebruikers moeilijk of niet tot vergunningverlening zijn gekomen waardoor initiatiefnemers zijn afgehaakt. Desalniettemin zijn er ook voor de circulaire economie in Oss aanknopingspunten en kan de gemeente kan hier op verschillende manieren meer werk maken. Denkbare mogelijkheden, en ook gedeeltelijke onderdeel van de Koersnota Circulaire Economie, zijn:

- Bedrijven ondersteunen bij het verkrijgen van vergunningen voor circulaire bedrijfsactiviteiten
- In het omgevingsplan ruimte reserveren in de nabijheid van de haven voor circulaire bedrijfsactiviteiten
- Financieel ondersteunen van nieuwe circulaire bedrijven/initiatieven

Inzet van de gemeente Oss:
De gemeente gaat de randvoorwaarden die nodig zijn voor de verdere ontwikkeling van de circulaire economie behouden en versterken. Het gaat hier onder andere om het behoud van het bedrijventerreinen met milieucategorie 4.1, het zoveel mogelijk behouden van watergebonden kavels en voorkomen dat deze door niet havengebruikers benut worden. Daarnaast gaat de gemeente de positie van de economie van Oss in de circulaire economie nader onderzoeken zodat vervolgens beter ingespeeld kan worden op de (ruimte) behoeft van circulaire bedrijfsactiviteiten in de gemeente Oss (zie ook Koersnota Circulaire Economie 2030). Bepaald wordt onder andere welke circulaire ketens Oss kan en wil ontwikkelen in en rondom het havengebied. De gemeente let er wel op dat in het omgevingsplan geen (te) strikte eisen voor circulariteit en daarmee samenhangende activiteiten worden gesteld, omdat dit ertoe kan leiden dat bepaalde watergebonden activiteiten hier niet aan voldoen en dat kavels straks onnodig lang leeg blijven.

5.2.4 Inzet op verduurzaming, energietransitie en investeringen in de energie-infrastructuur

Zowel voor de bedrijven aan en om de haven als voor de schepen die de haven gebruiken en de vrachtwagens die de bedrijven in de haven beleveren en goederen af- en aanvoeren is de overschakeling naar duurzame energie vaak een lastig traject. Om die overgang te vergemakkelijken is het nodig dat er meer energie-infrastructuur in de haven van Oss wordt gerealiseerd en dat er meer inzicht komt in het energiegebruik, de energieproductie en de energiebehoefte van bedrijven rond de haven. Om de binnenvaart en het wegvervoer verder te verduurzamen kunnen meer walstroompunten gerealiseerd worden. Waterstofinfrastructuur en/of een container-accupunt voor het tanken/laden van binnenvaartschepen lijken voor nu geen zinvolle acties. Voor het vrachtverkeer is er behoefte aan snellaadcapaciteit en kan mogelijk een collectief laadplein in of nabij de haven gerealiseerd worden.

Bedrijven in de haven maar ook breder op Elzenburg hebben vaak last van netcongestie. De haven kan mogelijk ook een rol spelen in het verhelpen van netcongestie door de realisatie van ‘smart-grid’ toepassingen of een energyhub. Een energiesysteem in Elzenburg of breder, in combinatie met andere bedrijventerreinen, zou ook uitkomst kunnen bieden. Hiervoor is het nodig dat er eerst meer inzicht komt in het energieverbruik en de – behoefte van bedrijven in het gebied. Gebaseerd op de uitkomsten van die analyse kan dan gekeken worden of het zinvol is een warmtenet of energiesysteem in het gebied op te zetten, samen met bedrijven en netbeheerders.

Inzet van de gemeente Oss:
Qua energie-infrastructuur voor schepen is geconstateerd dat de haven van Oss niet de meest logische plek is om tank-/ laadinfrastructuur voor de binnenvaart te realiseren. De bereikbaarheid van de haven is met een te kleine sluis niet optimaal en ook de breedte van de haven en het kanaal zijn niet ingericht op een grote toename in het aantal vaarbewegingen. Het realiseren van een collectief laadplein voor vrachtwagens en smart-grid toepassingen, mogelijk in combinatie met batterijopslag, zijn wel zaken die in of nabij de haven gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast is het van belang om inzicht te krijgen in de energie- en warmtebehoefte en -productie van bedrijven in het havengebied en op de aangrenzende terreinen. De gemeente gaat deze opties daarom verkennen en onderzoeken of er mogelijkheden zijn bedrijven met elkaar te laten samenwerken op het gebied van warmte en energie. Ook advisering van bedrijven op het vlak van verduurzaming en isolatie wordt een belangrijke actie van de gemeente in het gebied (en breder in de gemeente).

5.2.5 Inzet op regionale samenwerking en een gezamenlijke strategie

Momenteel opereert Oss voor wat haar haven betreft solistisch. Dit maakt het lastig belangen te behartigen en over het voetlicht te brengen en steun te vinden voor initiatieven en/of bij problemen. De regionale havenorganisatie Brabant Ports en MCA zijn voor de hand liggende partners, omdat mede via deze belangenorganisaties gedeelde belangen beter behartigd kunnen worden en de lobbykracht versterkt kan worden. Ook is het wenselijk aansluiting te zoeken bij provinciaal en Rijksbeleid op het gebied van havens, binnenvaart en goederenvervoer. Subsidieregelingen kunnen helpen om initiatieven en investeringen haalbaarder te maken.

Inzet van de gemeente Oss:
We onderschrijven het belang van regionale samenwerking tussen de havens. De gemeente Oss blijft aangesloten bij MCA Brabant en onderzoekt of - voor zover het voor de haven van Oss van belang is - aanhaking bij Brabant Ports van toegevoegde waarde kan zijn. Vanuit de gemeente wordt ook regelmatig contact gezocht met de verantwoordelijke ambtenaren op provinciaal en Rijksniveau om de positie van Oss en de uitdagingen waarvoor zij zich gesteld zit kenbaar te maken. Kennis en ervaringen vanuit projecten op regionaal of nationaal niveau worden ingezet voor de haven van Oss. Tenslotte wordt actief onderzocht welke subsidieregelingen relevant zijn, wanneer deze opengesteld zijn en hoe hiervoor succesvolle aanvragen kunnen worden ingediend.

5.2.6 Financiële sturing doormiddel van de havengeld systematiek en/of subsidies

In de huidige situatie betalen uitsluitend daadwerkelijke havengebruikers via de havengeldsystematiek naar rato van gebruik. Dit is in de basis een eerlijk systeem, maar heeft als nadeel dat bedrijven die wél gevestigd zijn in de haven en beschikken over een watergebonden kavel, maar deze nauwelijks gebruiken, geen bijdrage leveren aan de instandhouding van de haveninfrastructuur.

Tegelijkertijd is het aantal actieve havengebruikers de afgelopen jaren afgenomen. Als deze trend zich voortzet, neemt ook de inkomstenstroom verder af. Om dit te compenseren zijn recent de haventarieven verhoogd. Aangezien de haven van Oss al tot de duurdere binnenhavens van Noord-Brabant behoort, zet een verdere verhoging de concurrentiepositie onder druk. Bovendien blijven de kosten nog steeds eenzijdig bij de daadwerkelijke gebruikers liggen, wat het systeem op langere termijn minder houdbaar maakt.

Een alternatief is een aangepaste havensystematiek, waarbij niet alleen het gebruik van de haven wordt beprijsd, maar ook vestiging binnen het havengebied. In andere binnenhavens bestaan al systemen waarbij bedrijven een vast tarief betalen op basis van de lengte van de aan hun perceel verbonden kade (Rotterdam, Groningen en Moerdijk). Daarnaast wordt ook een afzonderlijk tarief gehanteerd voor op- en overslag van goederen en containers, zodat er ook naar daadwerkelijk havengebruik betaald wordt. De voordelen van deze systematiek zijn:

- Alle bedrijven in het havengebied dragen bij aan de instandhouding van de haveninfrastructuur;
- De inkomsten voor de gemeente worden stabieler en minder afhankelijk van variabel gebruik;
- De variabele kosten (zoals liggeld en overslagtarieven) kunnen worden verlaagd, waardoor actieve havengebruikers niet extra worden belast en de haven van Oss concurrerender wordt.

Een dergelijke herziening van de systematiek zorgt voor een eerlijkere en robuustere financiering van de haven op de lange termijn.

Inzet gemeente Oss:
De gemeente Oss verkent of de bestaande havengeldensystematiek aangepast kan en dient te worden. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheid om ook bedrijven met een watergebonden kavel, die geen of beperkt gebruik maken van de haveninfrastructuur, te laten bijdragen aan de instandhouding van de haven. Daarbij onderzoekt de gemeente ook de optie om via fondsvorming toekomstige financiering van infrastructuur in de haven te kunnen bekostigen.

6 Realisatiestrategie

6.1 Overzicht van de inzet en prioritering

Tijdens het onderzoek zijn veel aspecten die een relatie met de haven van Oss hebben onderzocht. Daaruit voortvloeiend zijn acties gedefinieerd, verdeeld over de 'knoppen' waaraan de gemeente kan draaien. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de acties die voortvloeien uit de havenvisie en door de gemeente Oss kunnen worden opgepakt. Per actie is een prioritering aangegeven (urgent, korte termijn of middellange termijn), gekoppeld aan de mate van urgentie. Gezien de beschikbare capaciteit in tijd en middelen is het niet mogelijk om alle acties gelijktijdig uit te voeren. De prioritering biedt daarmee houvast voor een gefaseerde en doelgerichte uitvoering. Indien zich tussentijds kansen voordoen om acties eerder te realiseren dan gepland, wordt die mogelijkheid zoveel mogelijk benut.

Tabel 12 Samenvattend overzicht van de inzet onder de verschillende thema's

Thema	Acties	Betrokken partijen	Prioriteit
1. **Sturen via het omgevingsplan**	• Aankopen van vrij(ge)komen(de) watergebonden kavels en met een gewijzigd omgevingsplan uitgeven	Gemeente	Urgent
	• Onderzoek naar mogelijkheden wijziging van het omgevingsplan in bredere zin in het hele gebied incl. risico op nadeelcompensatie	Gemeente	Korte termijn
2. **Investeringen in de fysieke infrastructuur**	• Het verbeteren van de betrouwbaarheid van de sluis en ophaalbrug	Gemeente en Rijkswaterstaat (Rijk)	Urgent
	• Verkennen van de mogelijkheid voor het verlengen van de opstelsporen voor langere treinen	Gemeente, ProRail, OOC Rail, Rijk	Korte termijn
	• Onderhoud en versterking van kade- en overslagfaciliteiten aan de haven	Gemeente, OOC, Van Berkel Logistics en overig bedrijfsleven	Urgent
	• Inzet van gemeente in (lobby voor) spoorinvesteringen	Gemeente, OOC	Korte termijn
	• Inzet van gemeente voor verkeersveilige inrichting van wegen en fiets- en wandelpaden in de haven en in bedrijfsterreinen in het algemeen	Gemeente	Urgent
3. **Stimuleren van de circulaire economie**	• Behouden van randvoorwaardelijke faciliteiten, zoals de milieucategorie 4.1 en voldoende watergebonden kavels	Gemeente	Korte termijn
	• Ruimtelijke reserveringen nabij het havengebied/bedrijventerrein voor circulaire activiteiten	Gemeente	Korte termijn
	• Concretiseren wat de positie is die Oss wil innemen in de circulaire economie (zowel in de haven als breder). Dit is met name relevant voor de actielijn circulair bouwen vanuit de Koersnota Circulaire Economie 2030	Gemeente met bedrijfsleven	Urgent

4. Verduurzaming, energietransitie en investeringen in de energie-infrastructuur	• Energieplan/-inventarisatie energie-/warmtegebruik en -productie voor bedrijventerrein Elzenburg en haven	Gemeente met ondernemers	Korte termijn
	• Verkennen mogelijkheden tot de realisatie van energy hub/smart-grid toepassingen i.c.m. batterijopslag, ook in samenwerking met Elzenburg	Gemeente met bedrijfsleven en netbeheerder	Korte termijn
	• Verkennen mogelijkheden tot het realiseren van een collectief laadplein voor vrachtvervoer op Elzenburg of elders nabij een hoofdaansluiting	Gemeente met bedrijfsleven en netbeheerder	Middellange termijn
	• Ruimtelijke reserveringen nabij het havengebied/bedrijventerrein voor toekomstige energie-infrastructuur en/of circulaire activiteiten	Gemeente	Korte termijn
5. Regionale samenwerking en strategie	• Aansluiting en samenwerking verbeteren met Brabant Ports • Regelmatig (tenminste) ambtelijk contact met verantwoordelijken voor binnenvaart, havens en goederen-vervoer bij Provincie Noord-Brabant en Ministerie van IenW	Gemeente	Urgent
	• Verkenning mogelijkheden, voorwaarden en termijnen van relevante subsidieregelingen • Indienen voorstellen binnen relevante subsidieregelingen	Gemeente in samenwerking met organisaties en bedrijven ten behoeve van de subsidieregeling	Korte termijn
6. Sturing via havengeldsystematiek	• Onderzoeken mogelijke aanpassing van de havengeldsystematiek en/of fondsvorming	Gemeente	Korte termijn
7. Overige kansen*	• Verkenning mogelijkheden realiseren recreatiehaven bij Macharen	Gemeente	Middellange termijn

**Naast de acties die een directe koppeling hebben met de haven en de knoppen waaraan gedraaid kan worden, is er gedurende het onderzoek nog een andere kans geïdentificeerd die ook een koppeling heeft met de haven. Deze actie is onder punt 7 opgenomen.*

6.2 Investeringskosten en financieringsmogelijkheden

De in de tabel genoemde acties brengen vanzelfsprekend investeringskosten met zich mee. Deze bestaan deels uit 'harde' investeringen in voorzieningen en infrastructuur, deels uit kosten voor grondverwerving. Maar ook onderzoeksbudgetten en procesuren vanuit het ambtelijk apparaat om de acties uit te voeren en/of te begeleiden horen hierbij. Voor de investeringen in harde infrastructuur (sluis/ophaalbrug, kades, fietspaden) gaat het al gauw om een bedrag van één tot enkele miljoenen euro's per investering. Een al dan niet uit te zetten onderzoek vraagt om een budget van € 25.000 tot € 75.000 per onderzoek, exclusief de procesbegeleiding vanuit de gemeente. Het is duidelijk dat het in zijn totaliteit een omvangrijke investering betreft, vanzelfsprekend wel in de tijd uitgespreid (niet alles kan tegelijk).

Om alle acties uit te kunnen voeren zijn veel financiële middelen nodig. Een eerste indicatie van de kosten gaat al gauw richting € 50 – 100 miljoen, en mogelijk meer. Daarbij kunnen, afhankelijk van de uitkomsten van een aantal eerste verkennende onderzoeken, ook nog flinke uitvoeringskosten komen. Binnen de gemeentelijke begroting van Oss is het momenteel lastig hiervoor voldoende reserveringen te maken. De prioritering van acties maakt het wel mogelijk bepaalde acties verderop in de tijd uit te

voeren, waardoor budgetten kunnen worden opgebouwd en gereserveerd. Voor een deel van de middelen kan ook gekeken worden naar externe financieringsbronnen.

Een eerste aanzet voor mogelijk in aanmerking komende externe subsidiëringsbronnen wordt in deze paragraaf gegeven. Er is hiervoor naar verschillende subsidiemogelijkheden gekeken: nationale en Europese. De relevante regelingen worden hieronder kort toegelicht.

6.2.1 Nationale subsidieregelingen

Binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bestaat een subsidieprogramma dat voor binnenhavens en dus ook voor haven van Oss interessant is: de SPUK-regeling kadevoorzieningen.

Specifieke uitkering (SPUK) versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026[7]
Dit betreft een specifieke uitkering voor het versnellen van de realisatie van de verbetering van bestaande of uitbreiding van openbare havenvoorzieningen ten behoeve van de binnenvaart in binnenhavens en zeehavens op de goederenvervoercorridors, om daarmee een bijdrage te leveren aan de modal shift. Het Ministerie van IenW stelt hiervoor een totaalbedrag van € 10 mln. beschikbaar voor de periode 2022 tot 2026. Per projectaanvraag kan er vanuit het Rijk maximaal € 1 mln. ter beschikking worden gesteld om de openbare infrastructuur te verbeteren. De decentrale overheden dienen het beschikbare bedrag middels een cofinanciering met minimaal eenzelfde bedrag te verdubbelen. De private initiatiefnemers investeren eveneens minimaal € 1 mln. in het haveninitiatief en committeren zich om minimaal 100.000 ton jaarlijks van weg naar water te verschuiven.

Private initiatiefnemers krijgen middels deze SPUK de gelegenheid om samen met decentrale overheden hun projectvoorstel uit te werken waarna de provincie waarin het initiatief is gelegen de aanvraag bij IenW moet indienen. Het is de bedoeling dat eventueel te realiseren havenvoorzieningen een ‘openbaar’ karakter krijgen en deze gebruikt zullen worden voor de overslag van meerdere partijen. Gedacht kan worden aan een constructie zoals bij openbare containerterminals en bulkoverslagcentrales waarbij een private exploitant vracht van nabijgelegen bedrijven bundelt voor grootschalig binnenvaartvervoer.

De SPUK-gelden-regeling loopt van 1 mei van elk jaar tot 1 mei van het daarop volgende jaar. De volgende call sluit op 1 mei 2026. De gemeente Oss heeft van deze regeling in het verleden gebruik gemaakt ten behoeve van de realisatie van walstroom-voorzieningen.

Een Rijksuitkering die ook relevant kan zijn voor de haven van Oss is de decentrale uitkering binnenhavens (DUB).

Decentrale Uitkering Binnenhavens (DUB)
In 2012 is de Decentrale Uitkering Binnenhavens (DUB) in het leven geroepen. Deze werd gerealiseerd als een 3e tranche van de Tijdelijke Regeling Quick Wins Binnenvaart, die in 2014 is stopgezet. De DUB-regeling werd in het leven geroepen om een deel van het overgebleven bedrag uit de eerdere twee tranches aan te wenden om andere – inmiddels geconstateerde – knelpunten in het vaarwegennetwerk op te lossen, zoals versterking van containerfaciliteiten om containergroei op de belangrijkste (inter)nationale hoofdvaarwegen in het achterland op te kunnen blijven vangen. Met deze focus op het stimuleren van containeroverslag week de DUB-regeling in voorwaarden en doelstelling af van de eerste twee tranches. Inmiddels is de DUB-regeling stopgezet.

[7] Zie voor details: link

De gemeente Oss heeft in het verleden gelden ontvangen uit de DUB-regeling voor verbetering van de faciliteiten in de haven. Op korte termijn (medio 2025) komt er meer duidelijkheid over de besteding van die middelen.

6.2.2 Europese subsidieregelingen

De Europese Unie financiert via verschillende subsidieprogramma's projecten met een Europese meerwaarde. De EU zoekt daarbij naar innovatieve projecten (testen, demonstreren of uitrollen van nieuwe innovaties), projecten waarin grensoverschrijdend samengewerkt wordt aan oplossingen die repliceerbaar zijn naar andere Europese regio's en projecten die bijdragen aan de Europese doelstellingen.

Het deelnemen aan Europese projecten levert meerdere voordelen op:

- Financiële middelen om een bepaalde opgave te versnellen
- Vergroten en versterken van je Europese/thematische netwerk
- Leren van andere projectpartners, zoals van andere (Europese) steden en regio's die te maken hebben met dezelfde opgave
- Profilering op een bepaald thema
- Een thema gezamenlijk op de agenda zetten

Om een Europese subsidie voor een projectaanvraag te krijgen is een aantal randvoorwaarden van belang. Zo moet er altijd sprake zijn van (grensoverschrijdende) samenwerking tussen overheidspartijen, kennis- en onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven. In de meeste gevallen is samenwerking met Europese partners een vereiste. Daarnaast financiert de EU een deel van de projectkosten (afhankelijk van het subsidieprogramma ligt dit rond de 50-80%), er is dus altijd cofinanciering nodig. De tijdlijn van projecten is afhankelijk van publicatie van de calls (openstellingen van de subsidieprogramma's).

Om in aanmerking te komen voor Europese subsidies is innovatie van groot belang. Puur fysieke investeringen of onderhoudsactiviteiten komen niet in aanmerking. Vanuit het toekomstperspectief voor de haven van Oss lichten we hieronder drie kansrijke thema's uit. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat de huidige subsidieprogramma's lopen van 2021-2027 en een groot deel van de beschikbare programma's momenteel al volledig benut is (zoals verschillende Interreg-programma's). Vanaf 2028 start een nieuwe programmaperiode waarvan het nog niet duidelijk is of en hoe de huidige fondsen terugkomen en met welke thema's/prioriteiten. Onderstaand overzicht geeft een eerste inzicht van welke kansen er kunnen zijn. Op termijn zal, wanneer de inhoud van een project beter in beeld is, bekeken moeten worden welk programma het meest kansrijk is.

1. Kansen voor verduurzamen binnenvaart
   Voor het verduurzamen van de binnenvaart zijn er verschillende (thematische) aanknopingspunten. Als het gaat om het uitbreiden van laadinfrastructuur (clean energy hub voor goederenvervoer) biedt CEF subsidiekansen. Projecten met betrekking tot batterijopslag/smart grids komen in aanmerking voor subsidie binnen OP Zuid, LIFE (subprogramma Clean Energy Transition), Horizon Europe (cluster Climate, Energy and Mobility) en mogelijk de verschillende Interreg-programma's, afhankelijk van of en hoe die terugkomen in de volgende programmaperiode. Voor waterstofprojecten kunnen OP Zuid, JTF, LIFE, Horizon Europe (Clean Hydrogen Joint Undertaking) en mogelijk de verschillende Interreg programma's subsidiemogelijkheden bieden.

2. Kansen voor modal shift
   Projecten gericht op multimodale hubs ten behoeve van de mobiliteitstransitie komen in aanmerking voor subsidie binnen CEF. Indien de focus ligt op het verminderen van CO2 uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit bieden ook LIFE (subprogramma circular economy &

quality of life) en de verschillende Interreg programma's (afhankelijk van of en hoe deze terugkomen in volgende programmaperiode) mogelijkheden voor subsidie.

3. Kansen voor circulaire economie
   Voor projecten gericht op het stimuleren van de transitie naar een circulaire economie zijn er verschillende mogelijkheden binnen het LIFE programma (subprogramma circular economy & quality of life), OP Zuid (binnen het thema grondstoffentransitie) en Horizon Europe (cluster food, bioeconomy, natural resources, agriculture and environment). Ook binnen de verschillende Interreg programma's is circulaire economie op dit moment een prioriteit, of dit terugkomt in de nieuwe periode is op dit moment nog onzeker.

Voor alle fondsen en programma's geldt dat een goede voorbereiding noodzakelijk is. Het is, zeker in het geval van een eerste aanvraag, een proces van de lange adem, waarvoor ambtelijke inzet nodig is.

6.3 Vervolgstappen

Na vaststelling van het Toekomstperspectief zet de gemeente de vervolgstap door een Omgevings- c.q. uitvoeringsprogramma op te stellen. In dit programma worden de ambities uit de realisatiestrategie vertaald naar concrete acties, projecten en samenwerkingen. Daarmee ontstaat een duidelijke agenda voor uitvoering, die richting geeft aan beleid en investeringen. Zo wordt verzekerd dat de vastgestelde koers daadwerkelijk handen en voeten krijgt in de praktijk.

Bijlage 1 Factsheet van de haven van Oss



HAVEN OSS

FACTSHEET

Een haven voor bulk- en containeroverslag

- Twee havenarmen:
  1. Zuidelijk: Burgemeester Jansenhaven
  2. Noordelijk: Burgemeester Van Veldhuizenhaven
- Plezier- en recreatievoorzieningen niet toegestaan (enkele uitzonderingen)
- Toegang bij Macherse brug - bediening door RWS
- Schutsluis bij hoog water in de Maas
- Ebkering bij laag water in de Maas
- 1 walstroompunt aanwezig

Grootste binnenhaven van Nederland in het agri-complex

- Jaarlijkse overslag meer dan 2 miljoen ton graan en feed/foodstoffen

Ambitie

- Een betrouwbare, bereikbare en veilige industriële binnenhaven voor de scheepvaart en watergebonden bedrijven.
- Innemen en behouden van sterke positie in de economie, multimodale mobiliteitsketen en duurzame mobiliteitstransitie in Oss.

bureau buiten

GEMEENTE Oss

DE HAVEN IN CIJFERS

In de periode 2015 - 2023:

- Aantal schepen in de haven: 2.582 > 2.039 -21,0%
- Bulk in tonnage: 3.325 > 2.144 -35,5%
- Aantal volle containers: 19.026 > 9.217 -51,6%
- Totale omzet: €481.000 > €403.000 -16,2%

Tarieven

- Haventarief: € 0,151 per ton
- Overslag volle containers: € 2,40 per volle container
- Schepen die langer dan 14 dagen in de haven liggen, betalen opnieuw het haventarief
- Het minimale haventarief is € 10,-.

Diepgang / vaarklasse

- Burgemeester Delenkanaal en havengebied Oss zijn CEMT-klasse Va vaarweg
- Lengte van schepen tussen 110-135 meter
- Geladen diepgang en breedte is 3,5 meter en 11,4 meter

Kadegebruik

- 10 bedrijven maken gebruik van het water
- 1 bedrijf maakt gebruik van water & spoor
- 15 bedrijven maken geen gebruik van water & spoor

DE HAVEN IN DE GEMEENTE

Tri-modaal logistiek knooppunt

- Huidig rangeerterrein heeft beperkte lengte van 570 meter
- Ontwikkelingen: uitbreiding van de kade en uitbreiding van de sporen langs de Waalkade
- Verkenning: uitplaatsing rangeerterrein van de spoorzone naar de haven

DE HAVEN IN BREDER PERSPECTIEF

Betekenis in de regionale economie

- Samenwerking in Brabant Ports
- Een bereik van ca 40 km om Oss voor zeecontainers, bouwgrondstoffen en reststromen
- Een regio van ruim 80 km om Oss voor diervoeder-grondstoffen en andere hoogwaardige producten
- Tussen 2 grote hoofd transport routes van het Trans-European (TEN-t) Netwerk: North Sea – Baltic (Oost – West corridor via de Betuweroute) en De Rhine – Alpine corridor

1

bureau buiten

economie & omgeving

Wittevrouwensingel 100
3514 AM Utrecht

+31 (0) 30 2318945
info@bureaubuiten.nl

www.bureaubuiten.nl