Brabant Ports









Brabant Ports

VISIE DOCUMENT

Oktober 2024

Brabant Ports

VOORWOORD

In 2021 is MCA Brabant (MCA) het project Brabant Ports gestart. Van verschillende gemeenten kwam de vraag hen te helpen met het verder professionaliseren van hun havenbeheertaken en deze aan te laten sluiten op elkaar en in verbinding met de goederenvervoercorridors.

Dit heeft ertoe geleid dat er in het eerste halfjaar 2022 met diverse stakeholders en actoren in het veld gesproken is over een mogelijke implementatie van de samenwerking tussen de Brabantse binnenhavens.



Aangezien er 12 watergebonden gemeenten zijn in Brabant met ieder zijn eigen (gemeente-) bestuur, is er een duidelijke behoefte aan een gezamenlijke visie en bijbehorend programma.

Dit document beschrijft op hoofdlijnen deze visie en de daarop gebaseerde strategische doelstellingen.



Ir. Hendrik-Jan van Engelen
Directeur MCA Brabant / CEO Brabant Ports

Inleiding

MCA Brabant (MCA) werkt al jaren aan het verbeteren en stimuleren van de Modal Shift/het multimodaal transport in de provincie Noord-Brabant.

MCA heeft hierdoor partnerships ontwikkeld met de provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, de havenbedrijven van Rotterdam en Moerdijk, Logistics Community Brabant en 12 watergebonden Brabantse gemeenten.

In de eerste helft van 2022 werd de behoefte uitgesproken door verschillende gemeenten voor hulp en support bij het uitvoeren van taken zoals haven-beheer en -ontwikkeling. Het bleek dat in veel gemeenten de kennis van havenzaken beperkt is; vaak lijkt dit ondergebracht te zijn bij slechts een enkel persoon. Dit brengt het risico met zich mee op vertraging van havenprojecten en de impact hiervan op de hele samenleving. Onbekend maakt immers onbemind.

Een havensamenwerking brengt echter zoveel meer mooie zaken met zich mee. Niet alleen kunnen bepaalde activiteiten efficiënter uitgevoerd worden; er wordt ook gezorgd voor een robuuste organisatie met kennis, expertise en ervaring, waardoor allerlei projecten en werkzaamheden met betrekking tot bijvoorbeeld duurzaamheid en veiligheid op een effectievere en meer uniforme manier kunnen worden uitgevoerd. Dit leidt ook weer tot een grotere kostenefficiency. Hiermee wordt ook nadrukkelijk aangesloten bij de wens om de welvaart voor de betrokken gemeenten in stand te houden en uit bouwen, waarbij nauwkeurig gekeken wordt naar leefbaarheid van de omgeving.

Samengevat is het doel een duurzame samenwerking tussen de Brabantse binnenhavens te realiseren, die leidt tot een integrale aanpak van havenontwikkelingen, -beheer, goederenstromen en ICT met behoud van economische welvaart en grotere verduurzaming van het goederen-vervoer. Dit levert schaalvoordelen op voor de havengemeenten.



Brabant Ports

Kerncijfers binnenhavens | Motor van de economie



Visie op ruimtelijke ontwikkeling

- Tekort aan beschikbare grond.
- Watergebonden bedrijven en de gewenste industrie in het havengebied.
- Grip en regie op (beschikbare) kavels.
- Gebiedsinrichting, brown-/ greenfields ontwikkeling.
- Balans tussen industrie en woningbouw, optimaliseren leefbaarheid.

8x aspirant binnenhavens Brabant Ports

Bergen op Zoom, Oosterhout, Tilburg, Waalwijk, 's-Hertogenbosch, Meierijstad, Oss en Land van Cuijk.

Verbonden met de Grote Oogst

6 binnenhavens maken deel uit van het Grote Oogst programma van de provincie om een impuls te geven aan de volgende gebieden:
Energie - Klimaat adaptie
Circulaire economie - Stikstof.

Aan de slag in de Brabantse binnenhavens

31.500
directe werkgelegenheid.

> 1 miljard €
toegevoegde waarde

Onderdeel van nationale en internationale Corridors

Noord-Brabant de multimodale draaischijf:

1.000.000 TEU per jaar

(590.000 containers)

via modal shift, weg naar water (2023).

Goederengroepen in de Brabantse binnenvaart

Droge bulk*	68%	= 34.000.000 ton
Natte bulk	14%	= 7.000.000 ton
Stukgoederen en containers	18%	= 9.000.000 ton

** Zand, grind, agri en metalen.*

Onderdeel van 2 nationale goederenvervoer corridor

Goederenvervoer corridors in Noord-Brabant:

- **Zuidoost** vanuit Rotterdam naar Duitsland.
- **Zuid** vanuit Amsterdam naar Vlaanderen.

Noord-Brabant verbindt intermodaal

- **13 landen** wereldwijd (Europa + China)
- **49 bestemmingen** / binnenhavens
- meer dan **30 operators**
- via **200 route** mogelijkheden.

Europees netwerk voor vervoer en transport

Noord-Brabant maakt deel uit van 3 TEN-T (Trans - Europese transport netwerken) goederenvervoer corridors:

Rijn-Alpencorridor
(Nederland - Italie)

Noordzee-Baltische corridor
(Finland - Polen - Duitsland - Nederland - België)

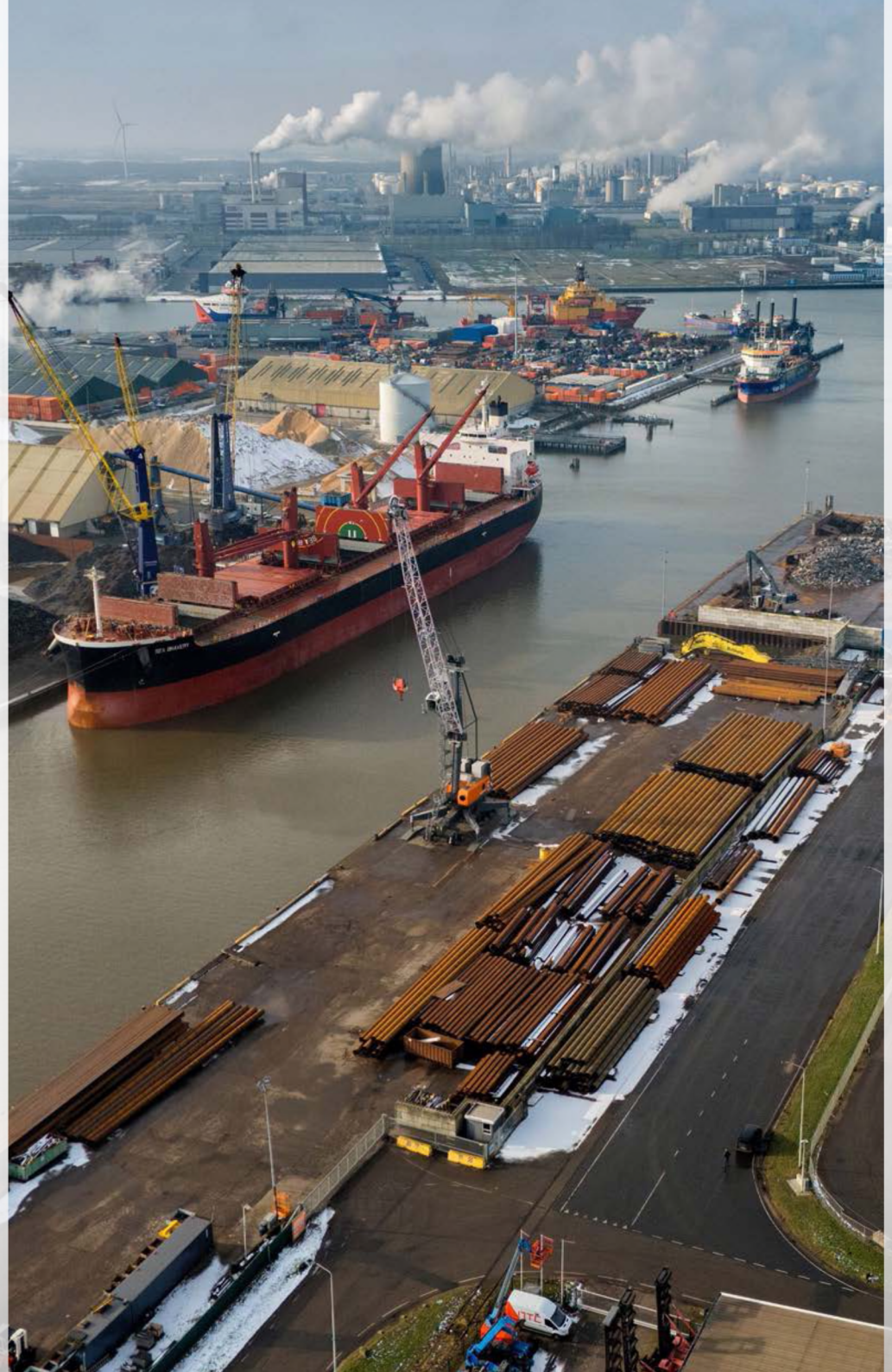
Noordzee-Middellandse zee corridor
(Schotland - UK - Ierland - Nederland - België - Frankrijk).

De erkende TEN-T knoopunten:
Tilburg, 's-Hertogenbosch, Moerdijk en Bergen op Zoom.

Brabant Ports

Uitdagingen

In Nederland stellen we alles in het werk om onze brede welvaart in stand te houden. We willen een gezonde en veilige samenleving waarin iedereen op zijn eigen manier kan wonen, werken en zich ontwikkelen. Een duurzame economie en economisch klimaat is hier een eerste vereiste voor. Binnen deze economie spelen de binnenhavens een steeds belangrijkere rol. Hier worden vele goederen niet alleen over- en opgeslagen, hier heeft zich ook de nodige industrie gevestigd. Binnenhavens liggen vrijwel altijd op watergebonden bedrijventerreinen/werklocaties. Deze maken gebruik van deze goederen en hebben hun impact op de regionale economie, werkgelegenheid en omgeving.



Brabant is op het gebied van containers een van de grootste achterland-gebieden van de haven van Rotterdam. Er worden meer containers per jaar overgeslagen op de Brabantse inland terminals dan op de inland terminals in Vlaanderen en Noord Rijn Westfalen. Ook qua bulk overslag speelt Brabant een grote rol, al zijn daar nog geen eenduidige cijfers over bekend.

DAARBIJ STAAN WE IN NEDERLAND VOOR EEN FLINK AANTAL UITDAGINGEN:

Klimaat/ CO2 reductie:
Vanuit het klimaatakkoord en de Green Deal Zee- en Binnenhaven ligt er een flinke opgave om 55% CO2 te besparen in het toepassingsgebied Corridors en Knooppunten. Dit betekent dat er van de bovengemiddelde knooppunten op de goederenvervoercorridors de nodige inspanningen worden verwacht, maar ook van de vervoersmodaliteiten zelf. Naast een reductie van CO2 zal ook nadrukkelijk gekeken moeten worden naar thema's als luchtkwaliteit in zijn algemeen, circulariteit van grondstoffen, stikstofproblematiek en andere zaken.

Vormgeven circulaire economie:
Het idee van circulaire economie klinkt simpel: Reststromen van verschillende activiteiten hergebruiken voor andere processen. Binnenhavens zullen hier een cruciale rol in gaan spelen. Veel reststoffen worden in bulk vervoerd hiervoor zijn goede laad- en losfaciliteiten nodig. Daarnaast worden er allerlei eisen gesteld vanuit de omgeving ten aanzien van de behandeling en verwerking van deze reststromen. Hiervoor zijn binnenhavens beter geschikt dan het gemiddelde bedrijventerrein. Binnenhavens maken immers onderdeel uit van watergebonden bedrijventerreinen. Echter het vormgeven een dergelijk cluster is geen sinecure. In de visie van Brabant Ports wordt dit integraal meegenomen in de verdere ontwikkeling van de binnenhavens.

Bereikbaarheid:
- Het achterland speelt een steeds belangrijkere rol om te zorgen voor een goede ontsluiting van de zeehavens en om tot een verbeterde mobiliteit te komen. De schaalvergroting, die in de zeehavens plaats-vindt, zal in het achterland opgevangen moeten worden.
- De druk op de wegen neemt toe. De trend is dat het wegvervoer zal blijven toenemen. Om het wegvervoer te ontlasten, wordt gepleit voor een shift van weg naar water of spoor voor het goederenvervoer.
- Modal shift wordt gezien als een van de oplossingen voor een grotere bereikbaarheid, maar ook de inland terminals hebben een maximale capaciteit.
- De containerterminals op de Maasvlakte 2 in Rotterdam gaan fors uitbreiden. De haven van Rotterdam wil toegroeien naar een totale overslagcapaciteit van 26,5 miljoen TEU. Dit is 7,8 miljoen TEU meer dan de huidige capaciteit. Dit gaat weer zijn impact hebben op de afhandelingscapaciteit in het achterland (wegen, spoor en binnen-vaart).

Digitale Transformatie:
Onze supply chains staan onder druk. Om goederen nog op tijd bij de klant te krijgen, is een vergroot inzicht nodig in de supply chains. Daarnaast worden beslissingsprocessen steeds meer op een data-gedreven manier aangepakt en opgelost. Dit vergt grote inspanningen op het vlak van digitale transformatie.

Brabant Ports

Onderhoudswerkzaamheden natte en droge infrastructuur:
De huidige infrastructuur is enigszins verouderd. De meeste kustwerken zijn gebouwd in de periode na de oorlog en bereiken een moment dat ze vervangen moeten worden of dat er groot onderhoud aan moet gebeuren. Dit vergt de nodige financiële uitdagingen. De vervangings-investeringen zijn significant en drukken op vele begrotingen.

Veiligheid en Ondermijning:
In een binnenhaven komt alles samen. Er bevinden zich bedrijven in de hogere milieu categorieën, die werken met gevaarlijke stoffen en die zich ook vaak dicht bij een woonwijk bevinden. Daarnaast wordt er met zwaar materieel gereden.

Helaas heeft het criminele circuit de weg naar de binnenhavens ook gevonden. Het uithalen van drugs gebeurt al lang niet meer in de zeehavens. Ook in de binnenhavens zijn soortgelijke activiteiten gesignaleerd. Daarnaast wordt er vanuit Brabant ook meerdere drugs geëxporteerd naar de rest van de wereld.

Beide vragen om een gezamenlijke aanpak die de binnenhavens overstijgt, waarbij samenwerking met de reeds betrokken instanties nadrukkelijk opgezocht moet worden.

Modal Shift:
Om de uitdagingen op de weg en milieu aan te pakken, wordt ingezet op Modal Shift. Dit vraagt om goede infrastructuur om deze uit te voeren. Daarnaast zullen nog vele verladers overtuigd moeten worden om de stap te maken.

Binnenhavens gaan steeds meer een cruciale rol spelen om de uitdagingen aan te gaan. Het zijn sterke knooppunten in de samenleving, die multimodaal ontsloten zijn (weg, water, spoor) en waar zich bedrijven hebben gevestigd in de zwaardere milieu categorieën.

Naast het verder opvangen van de groei in het goederenvervoer zullen de binnenhavens een rol gaan spelen in het verder vormgeven en mogelijk maken van de circulaire economie. Waarbij ze bijdragen aan de economische toegevoegde waarde, werkgelegenheid en leefbaarheid van de omgeving.

De vraag is hoe de binnenhavens zich op een goede manier kunnen blijven ontwikkelen om de uitdaging mee aan te gaan.

Havensamenwerking

Het beoogde doel

Er lopen landelijk al diverse programma's om invulling te geven aan verschillende aspecten van de hiervoor genoemde uitdagingen, waaronder het programma Topcorridors. Hierbij moet een goede vertaling gemaakt worden vanuit het rijk naar de regio's en gemeenten voor het realiseren van de oplossingen. Dit is vaak specialistisch en kennisintensief werk. De gevraagde deskundigheid is nog maar zelden te vinden bij iedere gemeente. Het is op dit vlak dat een organisatie als Brabant Ports toegevoegde waarde wil bieden. Enerzijds door het inbrengen van eigen kennis en kunde via MCA Brabant en anderzijds door het bundelen/gebruik maken van expertise binnen de aangesloten partijen. Behalve gemeenten worden hier ook de andere stakeholders van MCA Brabant bij betrokken: Rijkswaterstaat, Havenbedrijven Rotterdam en Moerdijk, Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, Provincie Noord-Brabant en Logistics Community Brabant.

Er is gekozen om Brabant Ports vorm te geven als een coöperatieve vereniging (Brabant Ports Coöperatief U.A.), waar de gemeenten lid van kunnen worden. Er wordt gestreefd om alle Brabantse binnenhavens uiteindelijk te verenigen in Brabant Ports.

Brabant Ports zal de deelnemende gemeenten adviseren en mogelijk ondersteunen ten aanzien van de exploitatie, ontwikkeling en het beheer en onderhoud van de binnenhavens.

ONZE VISIE

- We zien Brabant als een economisch sterk ecosysteem waar mensen wonen, werken en recreëren.
- Brabant is de draaischijf tussen verschillende zeehavens (Rotterdam, Antwerpen, North Sea Port, Duisburg en Moerdijk) en het Europese continent.
- In Brabant vinden veel activiteiten plaats die waarde toevoegen aan de supply chain, zowel voor container logistiek als voor circulaire stromen.

Het is onze visie om Noord-Brabant nog beter te laten ontwikkelen en positioneren als deze draaischijf. Binnenhavens zijn de essentiële knooppunten in dat geheel. Door de binnenhavens efficiënter te organiseren en te ontwikkelen wordt de economie toekomstbestendig.

Brabant Ports beoogd een optimale (samen-) werking van de Brabantse Binnenhavens, die bijdraagt aan werk, wonen, leven (brede welvaart) binnen de provincie.

Strategische doelstellingen

STIMULEREN MODAL SHIFT

We streven ernaar om in Noord-Brabant een groei in overslag naar 2 miljoen TEU te kunnen accommoderen in 2035.

De afgelopen jaren werden er in Noord-Brabant, circa 1 miljoen TEU aan containers overgeslagen op de Inland Container Terminals. Tegelijkertijd zien we de groeiprognoses en de capaciteitsuitbreidingen die gepland staan in de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen. Dit zal tezamen met het modal shift programma van het Rijk een verdere groei veroorzaken in het multimodaal transport. We maken Brabant klaar om deze groei op een duurzame manier op te vangen.

We versterken de overslagcapaciteit van droge bulkgoederen en stukgoed.

Het aandeel containers bedraagt slechts 20-30% van het totale goederenvervoer. Veel massagoederen worden per schip vervoerd over de Brabantse kanalen. Het betreft hier onder andere de zand- en grondhandel, agriproducten, bouwmaterialen, chemische producten, metalen en metaalschroot.

Naast de klassieke bulk- en stukgoederen wordt verwacht dat de toekomstige circulaire stromen zich in bulk laten vervoeren. Hiervoor zijn goede watergebonden overslagfaciliteiten essentieel.

We behouden onze positie als distributie draaischijf voor het Europese achterland met de focus op hoogwaardige goederen.

Brabant is nu al een belangrijke schakel voor goederen als draaischijf tussen de omringende zeehavens en het achterland. Hiervoor is door zowel overheid als bedrijfsleven geïnvesteerd in oplossingen voor multimodaal vervoer (water, spoor en wegen), infrastructuur en warehouses. We kunnen niet oneindig uitbreiden door het gebrek aan beschikbare ruimte. Daarvoor zal met alle partijen gekeken worden hoe Brabant haar positie als logistieke draaischijf kan behouden en verbeteren, gebruikmakend van de aanwezige infrastructuur.

OPTIMALISEREN RUIMTEGEBRUIK IN EN TUSSEN DE BINNENHAVENS

We creëren een gezamenlijke visie op het gronduitgifte- en verkavelingsbeleid.

Binnen Brabant Ports wordt een gezamenlijke visie gericht op de uitgifte/inname van gronden ontwikkeld. Hierbij wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen watergebonden en niet-watergebonden activiteiten en bijbehorende milieucategorieën (bescherming van bedrijven in de hoge milieucategorieën (>3.2)). Deelnemende gemeenten kunnen deze visie gebruiken voor het vormen van hun beleid hieromtrent.

We zetten in op maximale herontwikkeling van Brownfields als watergebonden locaties.

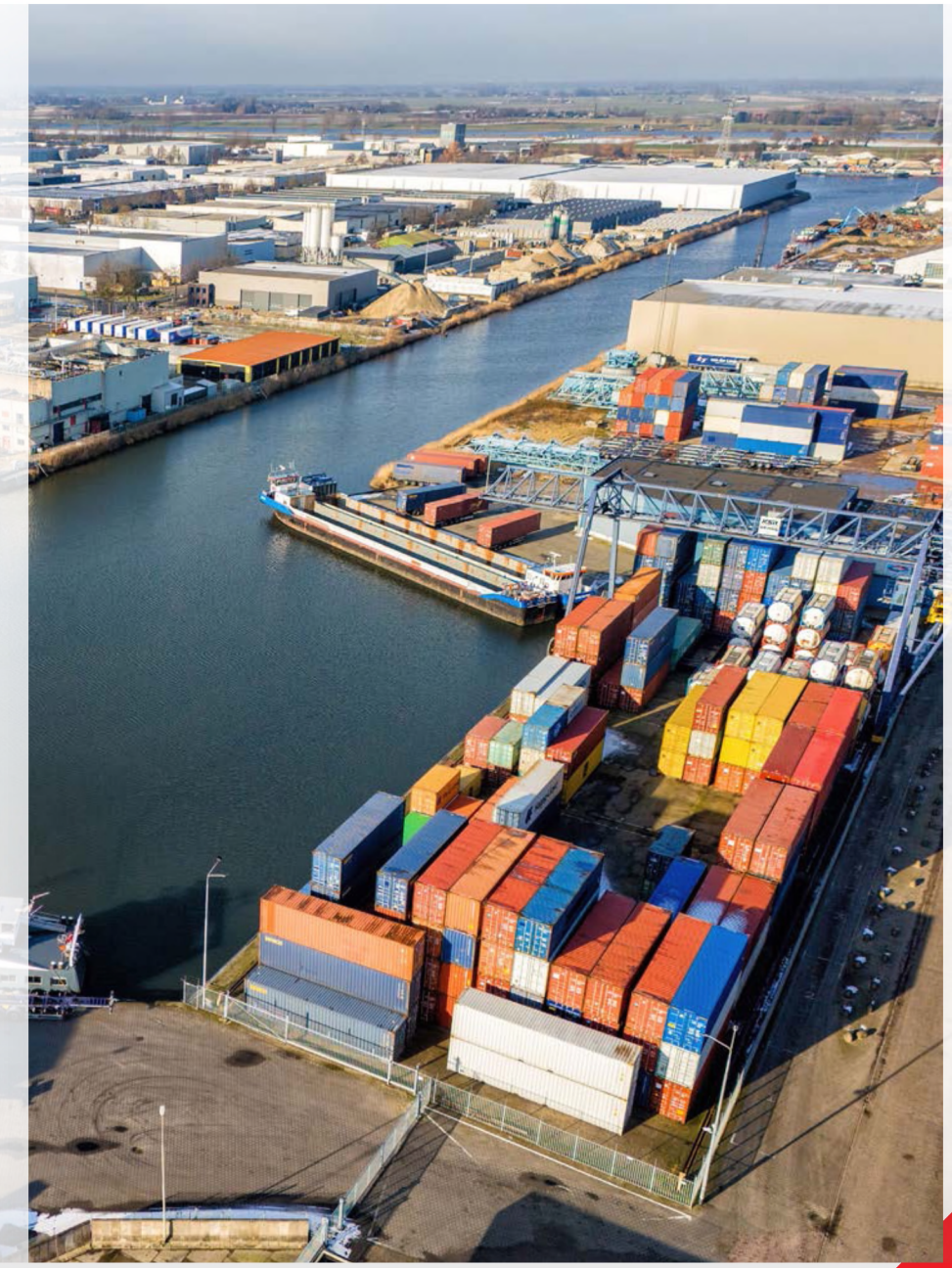
De grote vraag naar grond bedreigt de herontwikkeling van watergebonden Brownfield locaties. Brabant Ports streeft ernaar om bij de revitalisering/herontwikkeling van bedrijfsterreinen, deze locaties zoveel mogelijk beschikbaar te maken voor watergebonden bedrijven. Samen met betrokken partijen zal er een beleidsvisie worden ontwikkeld over hoe de Brownfields in de binnenhavens als watergebonden kavels beschikbaar blijven.

We streven naar een gezamenlijk en eenduidige visie qua vestigingsbeleid ten aanzien van watergebonden gronden en bedrijven.

Binnen Brabant Ports wordt gestreefd naar eenduidige visie qua vestigingsbeleid ten aanzien van de uitgifte van grond-/vestigingslocaties, zonder afbreuk te doen aan de autonomie van de betreffende binnenhaven. Hierbij wordt rekening gehouden met het Didam-arrest en de wet Voorkeursrecht gemeenten.

We stimuleren zo veel mogelijk clustervorming voor circulaire bedrijven.

We willen zo veel mogelijk clusteractiviteiten stimuleren tussen bedrijven in een enkele binnenhaven en tussen de binnenhavens onderling. Hierbij gaat het om het uitwisselen van bijvoorbeeld energie of grond- en reststoffen tussen bedrijven in een binnenhaven enerzijds en tussen de aangesloten binnenhavens anderzijds. We streven ernaar om binnen 5 jaar minimaal 1 cluster te hebben in elke aangesloten binnenhaven en minimaal 1 overstijgend cluster.



Brabant Ports

“Bij elkaar komen is een begin,
bij elkaar blijven is vooruitgang,
met elkaar samenwerken is succes”

Henry Ford

