



# Groei Nederlandse economie vertaalt zich in groei binnenhavens

JAAROVERZICHT 2017

De Nederlandse economie groeide in 2017 met meer dan 3 procent: de hoogste groei in tien jaar. De wereldhandel is daarbij een krachtige impuls en dat was goed te zien in de Rotterdamse haven waar de containeroverslag met 10,9 procent groeide. Dit hoge percentage had veel te maken met eenmalige factoren zoals het op stoom komen van de nieuwe containerterminals op Maasvlakte 2. Maar het had ook te maken met de voortgaande groei van de binnenhavens in ons land. Deze lieten een verdere groei van investeringen in grootschalige distributiecentra zien, onder impuls van internethandel. 2017 was niet voor niets het jaar waarin Amazon voor het eerst distributiefaciliteiten in ons land gebruikte.

## Internethandel blijft impuls

De groei van omvangrijk logistiek vastgoed in binnenhavens als Tilburg, Venlo of Bergen op Zoom ging door in 2017. Eind 2017 werd bekend dat Bergen op Zoom gaat investeren in een nieuwe buitendijkse terminal—de Markiezaat Container terminal—die in 2019 gereed moet zijn. Deze ontwikkelingen vinden ook plaats buiten de bekende locaties in Noord-Brabant en Limburg. Een goed voorbeeld is het XL Businesspark Twente waar ontwikkelaar Heylen opslagruimte bouwt voor logistiek dienstverlener Bleckmann, dat daar haar klant VTech—een bedrijf dat hoogwaardig elektronisch speelgoed levert—gaat faciliteren. De eerste fase in de bouw van een omvangrijk complex. XL Businesspark heeft de beschikking over een eigen containerterminal van CTT gelegen aan een zijkanaal van het Twentekanaal. Ook retailer Timberland heeft een groot distributiecentrum op het XL Businesspark.

## Congestie in de Rotterdamse haven spelbreker

Het binnenlands containervervoer is de groeimotor van de binnenvaart met een groei in aantallen standaardcontainers van 5,2 procent in 2017—en in gewicht zelfs een groei van 6,6 procent. Het is de vraag wat deze groei geweest zou zijn zonder de sterke vertraging van de afhandeling van



Bart Kuipers

binnenvaartcontainers op de diepzeeterminals in Rotterdam. Deze problematiek heeft geleid tot een zogenaamde 'negatieve modal shift', waarbij lading van de binnenvaart naar de weg verschoof. In het najaar van 2017 heeft het Havenbedrijf Rotterdam het initiatief genomen tot een sectorbreed containerbinnenvaartoverleg. Onderdeel daaruit is een stimuleringsregelingsregeling om te zorgen voor een sterkere bundeling van lading. De eerste bedrijven zijn inmiddels ingestapt in de regeling (Barge Terminal Tilburg, Combined Cargo Terminals, Moerdijk Container Terminals en Danser Group). Het is juist de binnenvaart die een belangrijke vestigingsplaatsvoorwaarde is voor logistiek vastgoed. Een niet optimaal fungerende binnenvaart verzwakt niet alleen de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven maar ook de potentie voor duurzame achterlandlogistiek en bedrijventerreinen.

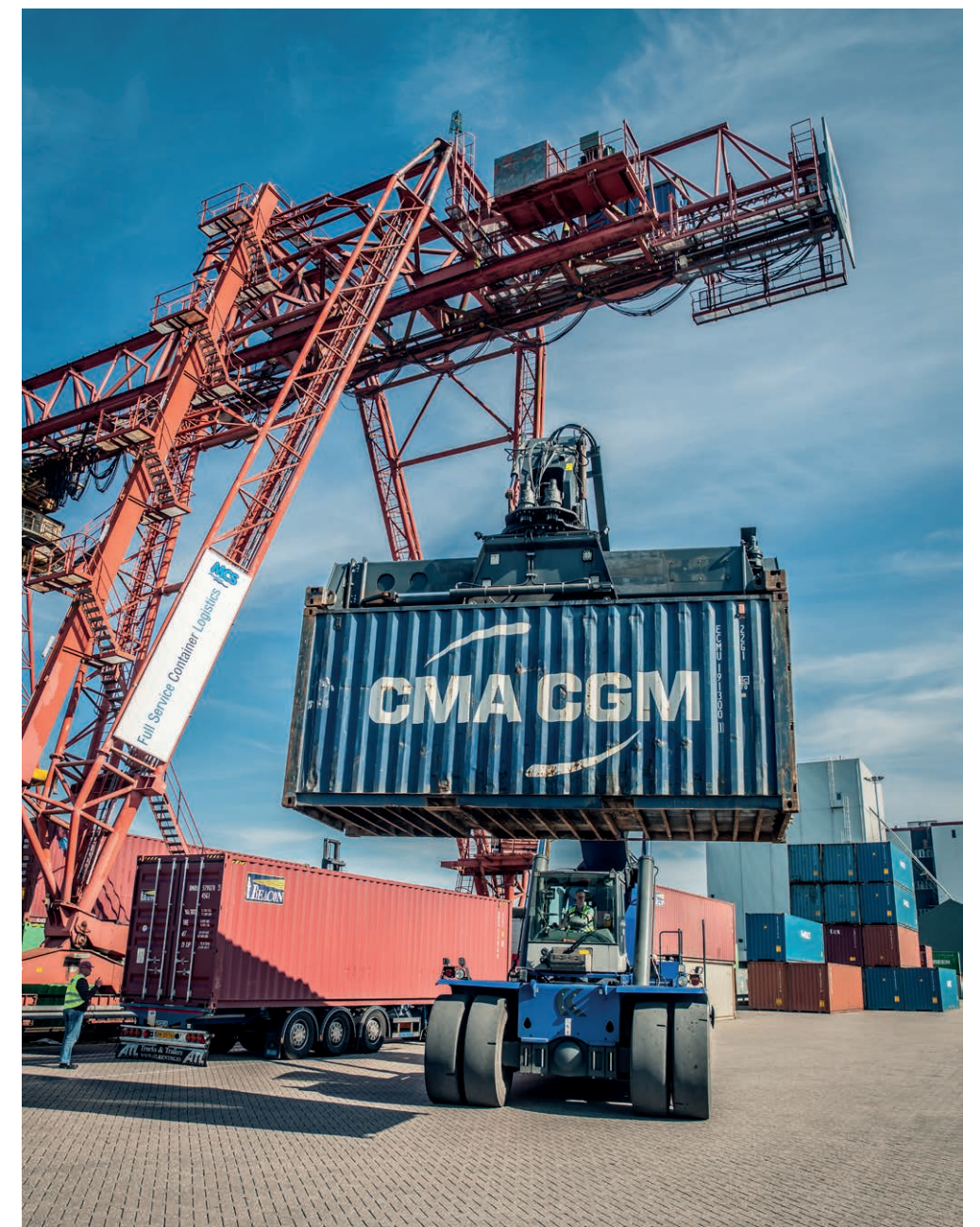
## Droge en natte bulk: lichte daling

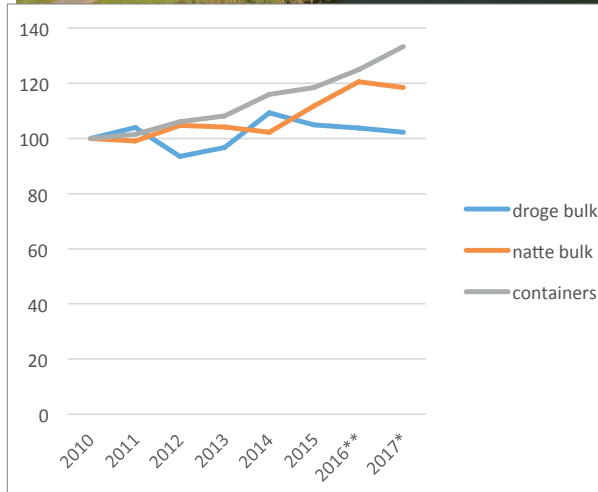
Het vervoer van droge en natte bulk binnen Nederland laat een lichte daling zien in 2017: het vervoerde volume droge bulk nam met 1,5 procent af van 62,4 naar 61,4 miljoen ton en het vervoer van natte bulk nam af met 1,7 procent van 35,8 naar 35,2 miljoen ton. Twee oorzaken liggen hier aan ten grondslag. Allereerst daalt het volume van kolenvervoer en wordt dat nog



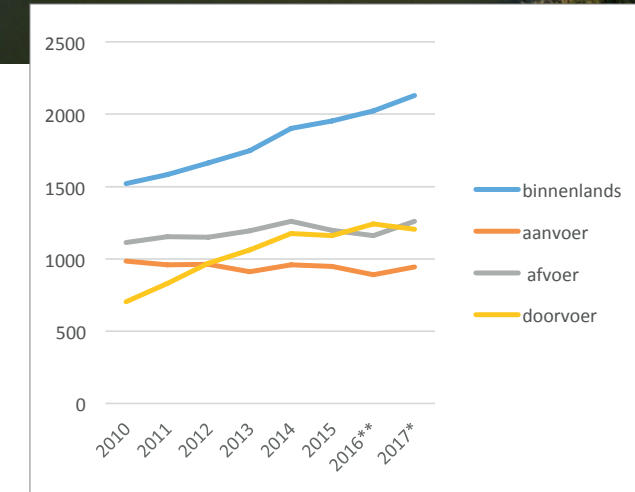
Containerterminal Doesburg: een initiatief van logistiek dienstverlener Koninklijke Rotra. Op de hoek van de kade is een LNG-installatie te zien.

Port of Zwolle, Zuiderzeehaven Kampen: circulaire en biobased activiteiten in moderne binnenhaven. Governance-model Port of Zwolle was in 2017 inspiratie voor diverse andere binnenhavens.





Tabel 1: Containers groeimotor binnenlands vervoer binnen-vaart (geïndexeerde groei binnenlands vervoer containerlading, droge en natte bulk, 2010=100). Bron: CBS Statline.



Tabel 2: Binnenlands containervervoer overtreft internationale aan-, af- en doorvoer. Bron: CBS Statline.

CTT Terminal: geopend in april 2017 en klaar voor de behandeling van containers voor distributiecentra aanwezig en in aanbouw op het XL Businesspark Twente.

niet voldoende gecompenseerd door biomassa. Daarnaast moet de bouw, die in 2017 nog maar beperkt groeide, vooral in 2018 gaan profiteren van de opleving van de woningbouw. De meeste binnenhavens in ons land richten zich op zand, grind en bouwmaterialen.

### Toegevoegde waarde en werkgelegenheid: groei op niveau Nederlandse economie

De Binnenhavenmonitor is in 2017 niet gemaakt, cijfers over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor de Nederlandse binnenhavens zijn dus niet beschikbaar. De hierboven beschreven ontwikkeling in goederenstromen geeft een indicatie. Ook de opening van steeds weer nieuwe terminals en binnenhavens in ons land geeft een indicatie. Een derde indicatie geeft de ontwikkeling van een aantal zeehavens dat ook een rol speelt als binnenhaven, zoals Delfzijl, Zaanstad,

Dordrecht en de Drechtsteden—havens die allen een sterke rol van de havengerelateerde industrie kennen. De toegevoegde waarde en werkgelegenheid van deze havens zijn in de Havenmonitor voor 2016 in kaart gebracht. Uit het beeld dat daar naar voren kwam blijkt groei van de havens van Delfzijl, Dordrecht en de Drechtsteden en een lichte afname van Zaanstad. In het algemeen groeit de logistiek licht en laat de metaalsector een daling zien. Overall is bij deze belangrijke binnenhavens sprake van een groei in werkgelegenheid van 2,6 procent en een groei van de toegevoegde waarde van 3,6 procent. Het lijkt gegeven de bovenstaande drie indicaties daarom niet overdreven te stellen dat de Nederlandse binnenhavens mede profiteren van de groei van de Nederlandse economie.

### 2018: alles is mogelijk

Een week voordat deze tekst werd geschreven leken de Nederlandse binnenhavens een sterk

2018 tegemoet te gaan: verder profiterend van de groei van de Nederlandse en de wereldeconomie, profiterend van de groei in de bouw en profiterend van de resultaten van verbeteringen in de afhandeling van containers in Rotterdam. Maar er lijkt zich een stevige handelsoorlog te gaan ontketenen. Ook is er nog steeds grote onzekerheid over de Brexit: uit onderzoek blijkt dat het Nederlandse exporterende bedrijfsleven rekening moet houden met beduidende vraaguitval richting het Verenigd Koninkrijk. Tenslotte is inmiddels sprake van een serieuze krapte op de arbeidsmarkt. Uit eerder onderzoek weten we dat de Nederlandse binnenhavens taai zijn in economisch opzicht: ze hebben 'Ausdauer'. Goed om ons daaraan vast te houden voor 2018. <<

Bart Kuipers  
Erasmus UPT, Erasmus Universiteit Rotterdam  
bkuipers@ese.eur.nl