provincie :: Utrecht

2009MME9 bijlage

Blue Ports

in de provincie Utrecht

d.d. 12 november 2008

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
1. Inleiding 3
2. Uitgevoerde werkzaamheden 4
3. Theoretische onderbouwing door TNO 5
4. Resultaten/conclusies 8
4.1. Provinciale visie en beleid 8
5. Hoe verder: Voorstel voor programma Blue Ports in de provincie Utrecht 12
5.1. Kostenraming 13
5.2. Financiële mogelijkheden 15

Bijlage 1: Samenvatting (on)mogelijkheden Utrechtse havengebieden 17
Bijlage 2: Overzichtstabel gemeenten 24
Bijlage 3: Overzicht capaciteiten van binnenvaartschepen versus vrachtwagens 25
Bijlage 4: Schematische weergave van dekkingsgebied containerterminals 26

1. Inleiding

Alle toekomstverkenningen wijzen op een enorme groei van het goederenvervoer in de komende jaren. Dit zal naar verwachting niet allemaal over de weg kunnen plaatsvinden. Door PS is inzicht gevraagd in de mogelijkheden in de provincie Utrecht om het goederenvervoer over water te stimuleren. In 2007/2008 is daarom een verkennende studie uitgevoerd naar de binnenhavens in (en nabij) de provincie Utrecht die potentie hebben voor het stimuleren van goederenvervoer over water. In deze nota wordt verslag gedaan van dit project.
Daarbij is het goed te bedenken dat het overgrote deel van het goederenvervoer in de provincie Utrecht doorgaand is. Voor de (asfalt)weg is dat 65% en voor spoor- en waterweg ongeveer 90%. Deze nota gaat dus niet over het doorgaand vervoer, maar over het goederenvervoer over water van en naar de bedrijven en bedrijventerreinen in de provincie. Uiteraard is de omgeving in de context meegenomen.
Aangegeven wordt welke binnenhavens potentie hebben voor het stimuleren van goederenvervoer (de zogenaamde Blue Ports) om zo het (asfalt)wegennet te ontlasten en welk implementatieprogramma nodig is om deze potenties te gaan benutten. Hierbij wordt tevens een inschatting gegeven van de inzet en kosten die hiermee gemoeid zullen zijn. Deze 'kosten' worden echter deels gecompenseerd door 'winst' doordat er minder filevorming op de weg zal plaatsvinden, per vervoerde ton goederen minder uitstoot zal zijn, per saldo de goederenstromen over het water verkeersveiliger worden afgewikkeld dan over de weg en door de verminderde groei van goederenvervoer over de weg, de slijtage van de wegen minder toenemen.

Tijdens de studie vonden twee ontwikkelingen plaats die hun invloed hebben gehad op de studie:

1. Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat werd in 2008 een subsidieregeling ingesteld voor het op kwaliteit brengen van de Nederlandse binnenhavens ('Varen voor een vitale economie: Quick Wins', totaal beschikbaar € 55 miljoen + gedurende 4 jaar nog eens 7 miljoen voor het uitvoeren van baggerwerkzaamheden.) Bij het indienen van projectvoorstellen is een onderbouwing door een netwerkvisie vereist. De resultaten van deze studie voldoen aan de eisen die aan een netwerkvisie worden gesteld.
2. Het verkrijgen van een subsidie van het ministerie van Economische Zaken voor het project Pieken voor bereikbaarheid (voorheen Amsbarge). De provincie Utrecht participeert in dit project dat getrokken wordt door het havenbedrijf van Amsterdam en waarbij o.a. gebruik wordt gemaakt van een schip met eigen laad-/losfaciliteit. Hierin worden de mogelijkheden voor vervoer over water verkend en gestimuleerd.

Bij het voorstel voor het implementatieprogramma wordt nadrukkelijk gebruik gemaakt van de mogelijkheden van deze twee ontwikkelingen.

2. Uitgevoerde werkzaamheden

Om tot een visie op de binnenhavens te komen, tezamen met een raming van de investering die nodig zijn om deze visie te realiseren zijn een aantal stappen doorlopen:

Stap 1: Bepalen uitgangssituatie
Op basis van een door TNO uitgevoerde studie (Blue Ports: Knooppunten voor de regionale economie, 2004) bestond reeds een overzicht met daarin alle laad- en los-mogelijkheden langs de waterwegen in de provincie Utrecht. Op basis van dit overzicht zijn per locatie factsheets opgesteld. Per locatie is vanuit de diverse beleidsafdelingen van de provincie Utrecht aangegeven wat de sterke en zwakke punten van deze locaties voor vervoer over water zijn. Deze factsheets zijn vervolgens in een breed samengestelde groep besproken en fijngeslepen.
Het betreft dan onderwerpen als:

- landszijdige ontsluiting door (asfalt)wegen;
- kwaliteit (klasse) van de vaarwegen waaraan de laad- en loslocatie gelegen is;
- aanwezigheid van laad- en losfaciliteiten;
- Ruimtelijke kansen, cq beperkingen (aanwezigheid recreatievaart, bestemmingsplannen, natuurwaarden)
- Eventuele belemmeringen vanuit milieuoogpunt.

Stap 2a:Praktische toetsing bij de gemeente(n) en eventueel bedrijfsleven
Met de gemeenten, waar zich een potentiële 'Blue Port' bevind, zijn individuele afspraken gemaakt om de factsheets door te spreken en verder in te vullen met de gemeentelijk beschikbare informatie. Daar waar bedrijven reeds nadrukkelijk gebruik maken van de laad- en loslocaties of er naar mening van het projectteam zinvol gebruik van zouden kunnen maken zijn ook met de bedrijven gesprekken gevoerd om meer zicht op de potenties van de locatie te verkrijgen.

Stap 2b: Theoretische onderbouwing door TNO
Naast de gesprekken met de gemeenten en het bedrijfsleven is door TNO een aanvullende studie uitgevoerd. Hier is:

- Op basis van een theoretisch kader een provinciale ambitie met een bijbehorende netwerkvisie opgesteld voor de binnenhavens in de provincie Utrecht in samenhang met elkaar en met de havens en kades buiten de provincie Utrecht.
- Daarnaast is voor zowel Lage Weide en 't Klooster als voor Amersfoort en het Eemgebied de netwerkvisie verder gedetailleerd. De uitwerking gaat in op de mogelijkheden voor bulk- en containervervoer en de synergiemogelijkheden voor deze locaties . Ook zijn hierbij de havens in de aanliggende provincies betrokken

Stap 3: Opstellen visie t.a.v. Blue Ports, inclusief implementatieplan
De in de factsheets verzamelde informatie en de door TNO geleverde onderbouwing hebben ertoe geleid dat de oorspronkelijke lijst met laad- en loslocaties zijn ingedeeld in drie categorieën:

1. Locaties die kansrijk zijn als Blue Port;
2. Locaties die nog nader onderzocht dienen te worden;
3. Locaties die geen extra provinciale aandacht behoeven
   (uitbreiding van de bestaande mogelijkheden is niet mogelijk of wenselijk)

3. Theoretische onderbouwing door TNO

TNO heeft op basis van haar kennis over vervoer over water, aangevuld met informatie uit gesprekken een analyse gemaakt hoe een zinvol netwerk van vaarwegen en binnenhavens eruit zou kunnen/moeten zien. Hierbij is speciaal ingezoomd op bulkvervoer over water (zand, grind, messtoffen, veevoeder) en containervervoer over water.

Voor de provincie Utrecht komt TNO tot de volgende conclusies:

- Utrecht is vooral een doorvoerprovincie
- Utrecht ondervindt grote problemen met de bereikbaarheid over de weg, vooral als gevolg van omvangrijke stromen woon-werkverkeer
- De weginfra en het spoorvervoer zijn onvoldoende in staat om de toekomstige groei van het goederenvervoer op te vangen, **de potenties van de binnenvaart moeten dus ten volle worden benut.**
- Niet alleen vanuit de bereikbaarheid, maar ook in het belang van de leefbaarheid (milieu) dienen de potenties van de binnenvaart ten volle te worden benut.
- Uitrecht beschikt over een redelijk verfijnd binnenvaartnetwerk met belangrijke hoofdvaarwegen zoals het ARK, de Nederrijk/Lek, het Lekkanaal, het Merwedekanaal alsmede kleinere vaarwegen, zoals de Eem, de Vecht, de Amstel, de Hollandse IJssel en de Oude Rijn.
- Utrecht beschikt relatief over weinig waterontsloten bedrijventerreinen. Wel heeft het de grootste binnenhaven van Nederland in Utrecht, met één van de grotere inland-containerterminals (CTU).

Samengevat is de huidige situatie in de provincie Utrecht:

Aard van de havens		
gemeente(n)	classificatie	overslag in milj. ton 2006 *)
Amersfoort/Baarn/Eemnes	beton, zand en grint	0,9
De Ronde Venen (amstelhoek)	beton	0,5
Nieuwegein	vooral bouwmaterialen	0,5
Utrecht	zand en grint, agrobulk en containers	4,1
Vianen	vooral zand en beton	0,2
Wijk bij Duurstede	afval/rycycling en beton	0,2

*) exclusief 0,5 milj. ton in de overige havens

Utrecht is hierbij de derde binnenhaven van Nederland en heeft een bovenregionale functie. Behoudens Amersfoort, dat een beperkt regionale functie heeft hebben alle havens een lokaal karakter. Naast genoemde overslag worden er in Utrecht 100.000 TEU[1] containers behandeld. Utrecht heeft momenteel de enige containeroverslag faciliteit in de provincie. Het dekkingsgebied omvat op dit moment vrijwel de gehele provincie.
Het huidige aandeel van de binnenvaart in de provincie Utrecht in de aan- en afvoerstromen wordt geraamd op 10%. Dit aandeel is ten opzichte van andere provincies laag te noemen en biedt zeker kansen voor provinciaal beleid. Ook wordt aangegeven dat de Lek/Nederrijn op zichzelf een hoge potentie heeft maar dat er door het ontbreken van havenfaciliteiten nauwelijks gebruik van wordt gemaakt. Overigens hangt dit samen met de natuurlijke kwaliteit van de oevers en de aanliggende terreinen.

[1] TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor **T**wenty feet **E**quivalent **U**nit. 1 TEU is een container van 20-voet lang, 8-voet breed en 8-voet hoog,

De binnenvaart levert een directe werkgelegenheid van zo'n 1200 werknemers een directe toegevoegde waarde van € 100 miljoen en een directe achterwaartse toegevoegde waarde van € 160 miljoen.

Uit de studie van TNO komt tevens naar voren dat voor de provincie Utrecht **een ambitie van een groei van 6,9 miljoen ton en 100.000 TEU naar 10 miljoen ton en 250.000 TEU** mogelijk is.
Ter oriëntatie: deze groei betreft dan circa 300.000 minder vrachtbewegingen met trucks op de weg.
Dit met de bijbehorende vermindering van filevorming, uitstoot en winst aan veiligheid. (Zie ook bijlage 3.)

Figuur 1: Een voorbeeld van een varende 'file'.
(Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart)

Het voorgestelde beleid heeft de potentie om in elk geval de groei op te vangen en daarnaast het relatieve aandeel te vergroten.
Berekend is dat de externe kosten voor de binnenvaart per vervoerde ton 6 maal lager liggen dan voor vervoer over de weg. Voor verkeersveiligheid is dat zelfs een factor 20.
In paragraaf 5.1 wordt ingegaan op de investeringen voor de overheid die daar tegenover staan.

Voor een succesvolle binnenhavenvisie hanteert TNO de volgende uitgangspunten:

1. Ontwikkel een netwerk met knooppunten (Blue Ports) die complementair zijn (netwerksynergie);
2. Streef naar een provinciaal dekkend netwerk van containeroverslagfaciliteit;
3. Benut bestaande binnenhavens met door water ontsloten bedrijventerreinen langs het hoofdvaarwegennet op een goede manier en ontwikkel indien ruimtelijk mogelijk nieuwe natte bedrijventerreinen;
4. Streef op de kleinere vaarwegen naar het behoud van de huidige gebruikers;
5. Maak duidelijke keuzes voor de ambities langs de kleinste waterwegen.

Het toepassen van deze uitgangspunten voor de provincie Utrecht levert het volgende voorstel voor een provinciale visie op Binnenhavens voor de provincie Utrecht:

I. In de provincie Utrecht bestaat het (hoofd)**vaarwegennet** voor goederenvervoer over water:

- Amsterdam-Rijn kanaal (ARK) (Cemtklasse[2] VIb)
- Lekkanaal (Cemtklasse VIa)
- Merwedekanaal (Cemtklasse IV)
- Nederrijn-Lek (Cemtklasse *Va – VIa)*
- *Eem (Cemtklasse III)*
- *Amstel (Cemtklasse II*)

  (nb. De Eem en Amstel laten minder grote schepen toe, maar zijn belangrijk voor de ontsluiting van enkele regio's over het water.)

[2] Cemtklasse = indeling bepaald door Conference Europeenne des Ministres de Transports.

II. Aan dit hoofdvaarwegennet zijn een aantal knooppunten belangrijk. Hierbij hebben niet alle knooppunten dezelfde zwaarte:

- Utrecht: Lage Weide (ARK)
- Nieuwegein: ’t Klooster (Lekkanaal/ARK))
- Amersfoort/Eemnes/Baarn (Eem)
- Wijk bij Duurstede (ARK/Lek/Nederrijn)
- Rhenen/Wageningen (Nederrijn)
- De Ronde Venen (Amstel)

Bulkvervoer (zand, grind, veevoeder, e.d.):
Al deze knooppunten vervullen een rol voor het bulkvervoer over water.
Voor een goede benutting van de Nederrijn/Lek zou aangesloten kunnen worden bij de Gelderse ontwikkelingen rondom de haven van Wageningen. Deze laatste oplossing brengt wel voor en natransport via de N225 met zich mee!

Container vervoer:
Lage Weide verzorgt als containerterminal reeds een groot deel van de provincie Utrecht. De capaciteit van Lage Weide is echter beperkt en naar verwachting onvoldoende om nog veel te kunnen groeien. Samenwerking met ’t Klooster vergroot de capaciteit in de provincie voor containers, zorgt voor een betere bediening van het zuidelijk deel van de provincie en ontlast het wegennet rondom Utrecht. Beide locaties dienen in samenhang ontwikkeld te worden.
Het Westen van de provincie wordt (in de toekomst) bediend vanuit Alphen a/d Rijn en/of Schiphol (Ringvaart). Voor de lokale bediening/ontsluiting van het oostelijk deel van de provincie Utrecht zou een containeroverslagfaciliteit in Wijk bij Duurstede of Rhenen mogelijk in aanmerking komen, complementair aan Lage Weide.

Figuur 2: Een container schip als alternatief voor 42 vrachtwagens.
(Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart)

Een containeroverslagfaciliteit langs de Eem zal concurrentie kunnen ondervinden van de geplande containerterminal in Almere en die in Harderwijk. Eventueel kan wel samenwerking met Lage Weide/’t Klooster gezocht worden voor lokale bediening in het noorden van de provincie.
Aansluiting bij het ‘Rondje IJsselmeer’ (= een binnenvaartdienst van Amsterdam langs containerterminals Kampen en Harderwijk met een kleiner schip) behoort ook tot de nog nader te verkennen mogelijkheden.

4. Resultaten/conclusies

4.1. Provinciale visie en beleid

De rol van de provincie
Het maatschappelijk belang van een haven/kade overstijgt vaak het gemeentelijk belang en niveau. Het maken van de meest wenselijke maatschappelijke afweging vereist dan provinciaal en soms nationaal beleid. De samenwerking en complementariteit van de havens en de synergie met het Kwaliteitsvaarwegennet voor goederenvervoer vragen om provinciale sturing. Deze sturing moet ook voorkomen dat verzorgingsgebieden elkaar overlappen. Dit vraagt een netwerkvisie die zelfs de provinciegrenzen overstijgt.
De rol van de provincie ligt hierbij in het verwerken van de kaders in de structuurvisie en de meer sectorgerichte beleidsplannen. In deze plannen moeten de provinciale uitgangspunten worden geborgd. Daarnaast ligt de rol van de provincie in het steunen van gemeenten bij de verwerving van rijkssubsidies en het door de provincie leveren van een eigen aandeel daarin. Voorts in het nemen van initiatief en participatie in haalbaarheidsstudies. Tot slot kan genoemd worden het samen met het bedrijfsleven zoeken naar samenwerkingsconstructies om de ambitie te realiseren. In de huidige aanpak is er immers vaak een afwachtende wisselwerking tussen een overheid die wacht op investeerders en het bedrijfsleven dat wacht op voldoende zekerheid vanuit de overheid om te ondernemen.
Er wordt vanuit gegaan dat er voor de Provincie na realisatie van de overslaglocaties geen beheersfunctie van deze locaties is weggelegd.

Deze uitgangspunten zijn bij het opstellen van het programma Blue Ports en de bijbehorende financiering in hoofdstuk 5 gehanteerd.

Het kwaliteitsnet Goederenvervoer: modaliteit Water
Voor de provincie Utrecht worden primair de volgende binnenwateren van belang geacht voor substantieel vervoer over Water:

- Amsterdam-Rijnkanaal;
- Lekkanaal;
- Lek/Nederrijn;
- Merwedekanaal;
- Eem;
- Amstel.

Essentieel voor het stimuleren van goederenvervoer over water is dat deze wateren op kwaliteit blijven. Voor ‘de Eem’ is de provincie zelf verantwoordelijk. De overige wateren vallen onder het beheer van andere overheden.(Rijk en waterschappen).
Belangrijk hierbij is dat genoemde wateren niet allemaal van het zelfde niveau zijn.

Het kwaliteitsnet verbindt de havens rekeninghoudend met een samenhang tussen de verzorgingsgebieden. Bovengenoemd net sluit aan bij de eerder in GOVERA[3] en SMPU+ gemaakte keuzen en is de ‘natte’ invulling van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR).

[3] GOVERA: GoederenVervoer Randstad, een samenwerkingsverband t.b.v. goederenvervoer van de provincies Noord- en Zuid-Holland en Utrecht, RWS Noord- en Zuid-Holland, IJsselmeergebied en Utrecht, de gemeenten Den Haag, Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en vanuit het bedrijfsleven/maatschappelijke organisaties: EVO, TLN, Bureau Voorlichting Binnenvaart, Kamers van Koophandel Amsterdam en Rotterdam, Haags Milieucentrum.

Het spreekt voor zich dat de ontwikkeling van een haven afgestemd moet worden op de capaciteit van het vaarwater. In samenhang met de capaciteit van het vaarwater speelt ook de aard van het bedrijventerrein een rol. De scope (nationaal, regionaal en lokaal) kan verschillen, maar ook de aard van de goederen (bulk, containers). Zo heeft een haven als Lage Weide een geheel andere functie dan bijvoorbeeld Amstelhoek.

Kansrijke binnenhavens (Blue Ports)
Alvorens in te gaan op de havens is het belangrijk vast te stellen welke definitie we verbinden aan de term "Blue Port" en wat verstaan wordt onder kansrijk.
"Blue Port" is een begrip dat voor het eerst is gebruikt in de eerder genoemde nota van TNO uit 2004. Verschillende overheden hebben op hun eigen wijze inhoud gegeven aan dit begrip.
In deze nota wordt het begrip gebruikt als eenmalige term voor havens/kades die provinciale aandacht behoeven om de ambitie van "meer goederenvervoer over water" waar te kunnen maken en daar ook uitvoerend beleid aan te kunnen verbinden.
Havens worden kansrijk genoemd als ze vanuit het perspectief van goederenvervoer over water potentie hebben om daar een aandeel in te vervullen. Uiteraard is een globale inschatting gemaakt of deze kans vanuit economisch en ruimtelijk opzicht ook reëel is om nader uit te werken.
Als hier op een van deze punten twijfel aan bestaat, zijn de havens opgevoerd als "nader te onderzoeken"

Er blijken zes locaties kansrijk te zijn, om tezamen een netwerk van binnenhavens te vormen dat geschikt is om het goederenvervoer over water te stimuleren en faciliteren.
Deze **kansrijke binnenhavens** zijn:
- Amersfoort – Baarn – Eemnes (cluster Eem);
- Lage Weide – 't Klooster (Port of Utrecht);
- WERV (Wageningen al dan niet in combinatie met Rhenen-Kern);
- Vianen;
- Wijk bij Duurstede (Langshaven);
- De Ronde Venen
  (Amstelhoek,tegenover CINDU. Het betreft hier faciliteiten voor vier bedrijven, waarbij het wegennet in de omgeving (en kern) van De Ronde Venen aanzienlijk wordt ontlast.)

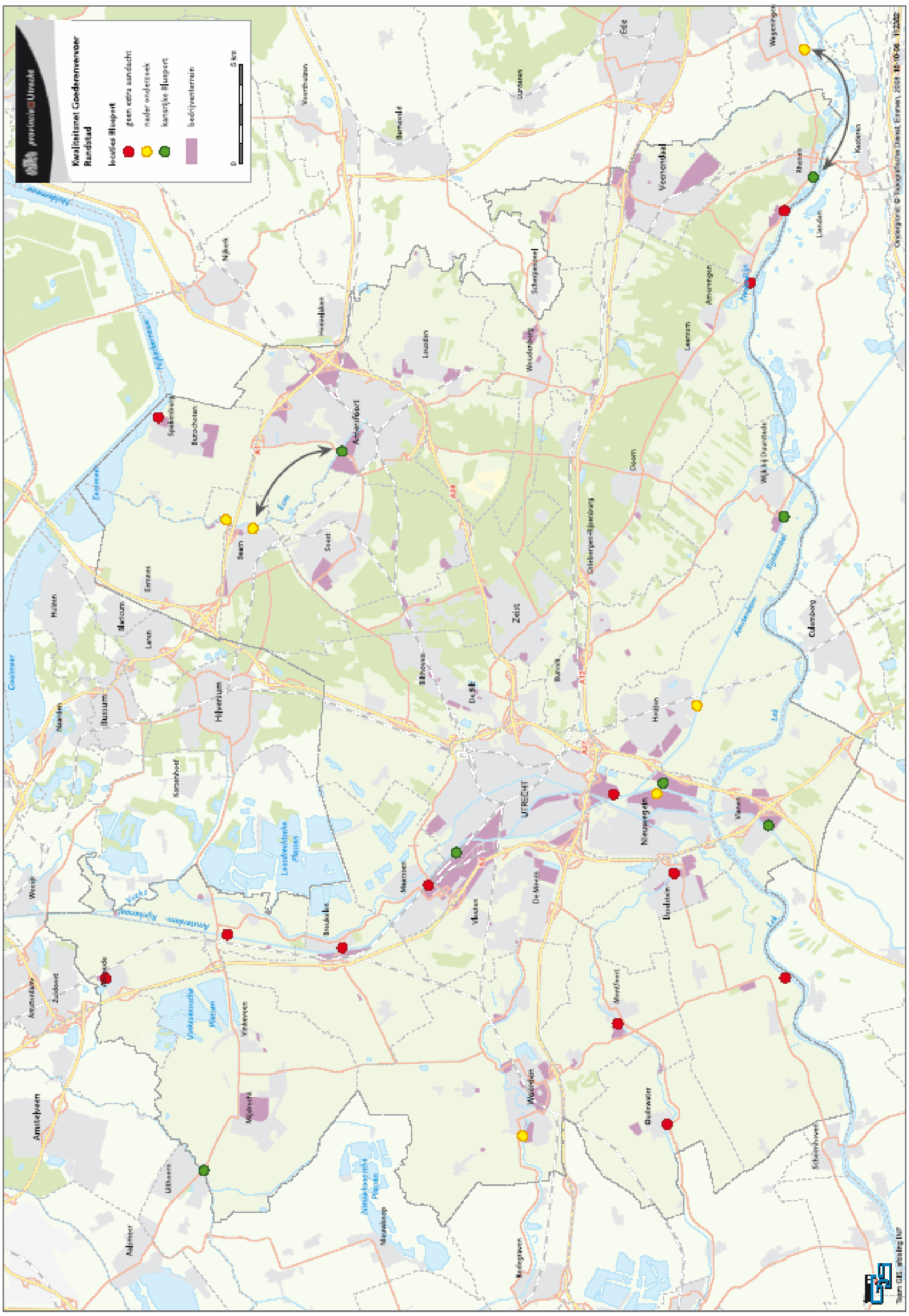
Het op gewenste kwaliteit brengen van deze locaties voor het stimuleren van goederenvervoer over water wordt door de provincie Utrecht tezamen met de betreffende gemeente(n) projectmatig opgepakt.

Nog nader te onderzoeken binnenhavens
Naast de kansrijke locaties, zijn er nog enkele locaties die **nader onderzoek** behoeven alvorens een besluit te nemen over hun mogelijkheden om het goederenvervoer over het water te stimuleren. De nadere onderzoeken kunnen zowel ruimtelijke als logistieke aspecten omvatten. Dit betreft de locaties:
- Nieuwegein (Plettenburg / de Wiers)
- Houten (bij spoorbrug)
- Woerden (veevoeder)

Binnenhavens die <u>geen</u> potentie hebben voor substantieel vervoer over water
Van de huidige binnenhavens en overslaglocaties is een groot aantal dusdanig gelegen dat zij geen kansrijke locatie zijn om het vervoer over water te gaan stimuleren. Zij behoeven geen extra provinciale aandacht. Voor enkele locaties gaat het om "houden wat je hebt".
Het betreft hier de locaties:
- Abcoude
- Breukelen
- Bunschoten
- IJsselstein
- Loenen

- Lopik
- Maarsen
- Montfoort
- Oudewater
- Rhenen (Elst, Opslag, Remmerden)

Voor de globale ligging van de havens zie kaart 1
In bijlage 1 is van alle hiervoor genoemde locaties kort beschreven welke motivatie tot bovenstaande indeling heeft geleid.



Kaart 1: Binnenhavenlocaties in de Provincie Utrecht

5. Hoe verder: Voorstel voor programma Blue Ports in de provincie Utrecht

Naast het fysiek ontwikkelen van Blue Ports zijn enkele organisatorische aspecten van belang. Dit betekent dat om tot een zinvol netwerk van Utrechtse Blue Ports te komen de volgende activiteiten nodig zijn:

I Voor een goede verankering van het beleid en om te komen tot een samenhangend en -werkend geheel van binnenhavens is een platform nodig waar generiek over Blue Ports wordt gesproken en het beleid in de vertaling naar de uitvoering zo nodig verder verfijnd kan worden. Voorgesteld wordt het UVVB – met als voorportaal het Platform Goederenvervoer Utrecht (PGU) – te benutten voor het verankeren en doorvertalen van het Utrechtse Blue Port beleid.

II Het 'Blue Port'-beleid is reeds verankerd in het Provinciale Waterplan 2010-2015 en het SMPU+. In de structuurvisie wordt reeds op hoofdlijnen het Blue Port beleid aangegeven. Een deel van de locaties is terug te vinden. Echter zodra de structuurvisie wordt aangepast, dient de Blue Port visie duidelijker verwoord te worden, zodat ook locaties als Vianen, De Ronde Venen (Amstelhoek) en de locaties langs de Eem terug te vinden zijn
Daarnaast dient ook verankering en afstemming met acties als herstructurering bedrijventerreinen, samenwerkingsagenda e.d. plaats te vinden.

III Naast de Utrechtse visie op vervoer over water is ook een Randstedelijke visie nodig. Dit zal in GOVERA-verband tezamen met de provincies Noord- en Zuid-Holland worden opgepakt.

IV Afstemming met AVU (Afvalverwerking Utrecht), met name aanbesteding gericht op meer vervoer over water.

V Participatie in Pieken voor bereikbaarheid (voorheen bekend onder de naam Amsbarge).
De provincie Utrecht participeert sinds 2008 voor € 75.000,- in dit project (looptijd circa 2 jaar).
Qua menskracht is inzet vanuit de afdelingen ECV en/of Mobiliteit gewenst om een goede verankering/wisselwerking met het programma Blue Ports te behouden.

Op basis van de categorisering van de binnenhavens wordt voorgesteld de volgende projecten te starten:

VI Tezamen met de betreffende gemeenten en/of het bedrijfsleven projecten starten voor:
1. Utrecht (Lage Weide)/Nieuwegein ('t Klooster)
2. De Eem/Amersfoort (Flevoland/Almere bij betrekken)
3. De Ronde Venen (Amstelhoek)
4. Wijk bij Duurstede
5. Vianen
6. WERV: Wageningen/Rhenen (Hierbij Gelderland en Wageningen/Ede betrekken)

VII Tezamen met gemeente(n) en/of bedrijven nader onderzoek doen naar de potentie en realisatiemogelijkheden van:
1. Nieuwegein (Plettenburg / de Wiers
2. Houten (bij spoorbrug)
3. Woerden (veevoeder)

VIII Quick Wins benoemen:
Tezamen met de gemeente(n) en/of bedrijven Quick Wins benoemen, die kunnen worden ingediend voor het benutten van de subsidieregeling "Varen voor een vitale economie" van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze Quick Wins dienen in maart 2009 in concept gereed te zijn en uiterlijk 2013 uitgevoerd. Alleen overheidsprojecten komen voor financiering in aanmerking.
Op dit moment zijn in ieder geval al Quick Wins voor de gemeentes De Ronde Venen en Wijk-bij-Duurstede mogelijk. Het is mogelijk dat op basis van de besluitvorming rond deze nota en de verdere uitwerking ervan nog voorstellen op kleinere onderdelen worden gedaan.

5.1. Kostenraming

Voor het uitvoeren van de voorgestelde activiteiten is menskracht en geld nodig. In de onderstaande paragraaf wordt dit nader uitgewerkt. In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op mogelijke financieringsbronnen.

Activiteit I t/m IV : Organisatie georiënteerde activiteiten:

Personele inzet vanuit de provincie
Voor het begeleiden van de onderzoeken, de implementatie in beleidsnota's, de rapportering aan het bestuur en onderdelen als AVU en 'Pieken voor bereikbaarheid', wordt geraamd dat gedurende twee jaar een inzet van circa 2 dagen per week gewenst zal zijn. Na deze tijd zal het goederenvervoer zodanig in beleidsnota's zijn verwerkt en ingebed zijn in de reguliere organisatie, dat geen extra inzet meer nodig is.

Activiteit V, VI en VII: Projecten met investeringen

Kansrijke havens/kades inclusief Quick Wins

Lage Weide/'t Klooster

Voor Lage Weide en 't Klooster moet in eerste instantie de visie op de gezamenlijke aanpak van de overheden en het bedrijfsleven en de verdere vertaling van het project worden opgepakt. Het resultaat hiervan zijn zowel organisatorische als inhoudelijke producten. Het gaat om globale schetsen die verdere besluitvorming op projectbasis mogelijk maken. Hiervoor zal externe ondersteuning nodig zijn. In dit stadium wordt hiervoor gerekend op € 200.000,-. Dit bedrag zal door de partners (betrokken overheden en relevante bedrijven) moeten worden ingebracht.
In dit stadium zijn de totale investeringen niet te overzien. Een tweetal projecten zal in deze fase moeten worden geregeld omdat ze voorwaarde zijn om het proces op te starten.
Het gaat om:

a. Aanleg van de haven 't Klooster, dit is voorwaarde om het "Port of Utrecht" concept te realiseren. Alhoewel vele varianten nog mogelijk zijn, moet als reëel gemiddelde gerekend worden op een investering van € 9.000.000.-.
b. De uitdieping van de haven van Lage Weide; hiertoe is overigens reeds besloten. Aan de totale kosten van € 6.500.000,-. draagt de provincie € 1.084.000,- bij.
Vanwege de tijdsdruk is dit bedrag voorlopig gedekt uit het budget 'herstructurering bedrijventerreinen'. Dit met de afspraak dat dit bedrag later in het implementatieprogramma Blue Ports zou worden meegenomen, met als aanvullende voorwaarde dat als dit niet mogelijk zou blijken er opnieuw een afweging plaats zou vinden omtrent de inzet van het herstructureringsprogramma.

c. Omdat de subsidiemogelijkheid "Varen voor een vitale economie" 'Quick Wins' betreft, dient een project dat hier gebruik van wil maken uiterlijk in 2013 te worden opgeleverd.
Dit is voor de haven van 't Klooster naar verwachting **niet** haalbaar. *Financiering van beide projecten vanuit de Pakketstudie ligt het meest voor de hand.*

Vianen
In Vianen is het herstel van de kaden opgenomen als investering. Dit is een eerste stap om een basis te hebben waarop samen met het bedrijfsleven aan de activering van de haven kan worden gewerkt. Het gaat om een bedrag van € 3.500.000,-.
In Vianen wordt in november 2008 in samenwerking met de provincie een (pilot) gestart om de knelpunten in de private terreinen aan te pakken (bedrijventerrein De Hagen/De Biezen). Hierbij wordt met marktpartijen bekeken wat de ontwikkelingsmogelijkheden voor delen van het terrein of leegstaande panden zijn. Vanuit Blue Ports gezien betekent dit dat het inzetten van de mogelijkheden van de haven hierbij de eerste optie is die aan de orde komt. Dit vraagt om nader onderzoek en overleg tussen gemeenten, provincie en bedrijfsleven. Ter ondersteuning hiervan is in het implementatieprogramma een bedrag opgenomen van € 50.000,-. *Financiering van de investering vanuit de Pakketstudie ligt het meest voor de hand.*

Amersfoort
Uit de onderzoekingen rond Blue Ports is gebleken dat de Eem voldoende potentie heeft. Veel uitwerking is echter nog nodig. Uitwerking met name op het gebied van:
- welke rol kunnen de bedrijventerreinen bij Baarn/Eemnes spelen;
- de mogelijke verplaatsing van de kade in Amersfoort en
- de potentie voor containervervoer.

De projectmatige uitwerking hiervan zal een bedrag van € 150.000,- vragen.
Voor de mogelijke verplaatsing van de kade naar de Neonweg moet gerekend worden op een investering van € 5.000.000,-. Voor deze verplaatsing geldt dat ze redelijkerwijs niet in 2013 gereed kan zijn.
Dekking vanuit de Pakketstudie (Driehoek) wordt voorgesteld.

Wijk bij Duurstede
Bij Wijk bij Duurstede is de invulling van de Langshaven in volle gang. Met name de ontsluiting naar het wegennet behoeft nog verbetering. Direct gerelateerd aan de haven is hiervoor nog een investering nodig van € 2.500.000,-. Deze investering voldoet in principe aan de regels van de subsidieregeling "Varen voor een vitale economie".

Ronde Venen
De kade voor de 4 samenwerkende bedrijven blijft van de gemeente en komt als zodanig in aanmerking voor subsidie uit "Varen voor een vitale economie". Het is dan wel zaak dat de kade in 2013 wordt opgeleverd. Dit vraag direct om alle energie en tempo, bijvoorbeeld middels een accountmanager van de gezamenlijke betrokken overheden. (zie ook bijlage 1 bij De Ronde Venen). Voor ondersteuning van het proces en aanvullend onderzoek wordt een bedrag geraamd van € 20.000,-.
De kosten van de kade zijn geraamd op € 1.700.000,- . Voorwaarde is dat het ruimtelijke proces spoedig wordt opgestart en afgerond.

Rhenen/WERV
In de provincie Gelderland loopt een soortgelijk proces als Blue Ports. In dat proces komt Wageningen naar voren als mogelijke regionale haven. Besluitvorming moet nog plaatsvinden.
Voor Wageningen, met name voor de wegontsluiting, is een subsidie gevraagd in de eerste tranche van "Varen voor een vitale economie". In Gelderland wordt ook nagegaan of rechtstreekse ontsluiting naar de regionale weg (de Nude) mogelijk is.
Voor de provincie Utrecht gaat het nu in eerste instantie niet om investeren, maar om het maken van afspraken en zoeken naar verdere mogelijkheden de haven van Wageningen maximaal te gebruiken.

Daarbij behoort het nagaan of de kade in Rhenen vanuit de ruimtelijke optiek nog een beperkte rol kan vervullen. De kosten van onderzoek, overleg en uitwerking worden geraamd op € 150.000,- .

Nader onderzoek naar de potentie van enkele locaties

In het kader van de onderzoeken en het overleg rond BluePort zijn rond de havens Nieuwegein (Plettenburg de Wiers). Houten (Schonauwenseweg) en Woerden nog vraagpunten blijven bestaan. Nader onderzoek en overleg is nodig om gefundeerde uitspraken te doen.
Voor dit onderzoek wordt een bedrag van € 50.000,- geraamd.

5.2. Financiële mogelijkheden

In paragraag 5.1 is per Blue Port een raming van de kosten gegeven.
In de tabel op de volgende pagina wordt een totaaloverzicht gegeven, inclusief mogelijke financieringsbronnen.
Om tot een inschatting te komen van de kosten voor de provincie Utrecht, is bij de totale onderzoekkosten uitgegaan van een provinciaal aandeel van 45%. Dit is een gemiddelde en zal per project bij verdere uitwerking moeten worden bekeken.
Hetzelfde geldt voor de investeringskosten. Daarbij is consequent uitgegaan van een provinciaal aandeel van 25%. Ook dit moet als een gemiddelde worden beschouwd. Het geven van een indicatie maak het enerzijds voor de provincie mogelijk een reële reservering te doen en anderzijds geeft het de partners een indicatie waarop gerekend kan worden.
Met name de onderdelen waar sprake is van subsidie vragen om een snelle besluitvorming.

‘Blue Port’	Onderzoek- c.q. projectkosten	Investerings-kosten	t.l.v. Provincie		Mogelijke dekking via:
			menskracht	Investerings-kosten	
Lage Weide	€ 150.000,-	€ 6.500.000,-	± 0,4 fte gedurende 2 jaar	€ 1.084.000,-*	Extra geld via PS
‘t Klooster		€ 9.000.000,-		€ 2.250.000,-	Pakketstudie/ gemeente/bedrijven/provincie/ misschien deel via ‘Varen voor …”
Amersfoort/Eem	€ 150.000,-	€ 5.000.000,-		€1.250.000,-	Pakketstudie/ gemeente/bedrijven/provincie/ misschien deel via ‘Varen voor …”
Vianen	€ 50.000,-	€ 3.500.000,-		€ 875.000,-	Pakketstudie/ gemeente/bedrijven/provincie/ misschien deel via ‘Varen voor …”
Ronde Venen	€ 20.000,-	€ 1.700.000,-		€425.000,-	‘Varen voor …’
Wijk bij Duurstede		€ 2.500.000,-		€ 625.000,-	‘Varen voor …’
Rhenen/ Wageneningen	€ 150.000,-			PM	gemeente/ bedrijven/ provincie/
Nieuwegein: Plettenburg de Wiers	€ 50.000,-	PM		PM	gemeente/ bedrijven/ provincie/
Houten: Schonauwenseweg		PM		PM	gemeente/ bedrijven/ provincie/
Woerden		PM		PM	gemeente/ bedrijven/ provincie/
Totaal investeringskosten		€28.200.000,-		€ 6.509.000,-	
Totaal onderzoek-, c.q. projectkosten	€ 570.000,-			€250.000,- + (begeleidings kosten van circa 0,4 fte schaal 11/12 gedurende 2 jaar	Reeds beschikbaar € 238.000,00 (resterend budget uit coalitieakkoord voor ‘Onderzoek realisatie Blue Ports’)

*: Provinciale aandeel in het uitdiepen van de havens op Lage Weide, dit is in 2008 door PS vastgesteld. In afwachting van instellen van een implementatieprogramma Blue Ports is dit bedrag gedekt vanuit ‘herstructureren bedrijventerreinen’. Conform afspraak moet dit bedrag bij de instelling van een implementatieprogramma Blue Ports worden overgeheveld naar het benodigde budget voor het implementatieprogramma.

Bijlage 1: Samenvatting (on)mogelijkheden Utrechtse havengebieden

De 'binnenhavenlocaties' in de provincie Utrecht zijn in drie categorieën onder te verdelen:

I. Kansrijke locaties: verder uitwerken als project. (de Blue Ports);
II. Mogelijk kansrijke locaties: nader onderzoek starten;
III. Locaties zonder (extra) potentie: geen speciale provinciale aandacht nodig.

I. Kansrijke projecten, verder uitwerken

1. Cluster Eem

De Eem is een vaarweg van klasse III. Onderzoek toont aan dat de Eem potentie heeft voor goederenvervoer over water. Om dit verder te ontwikkelen is een samenhangend beleid nodig rond de voorzieningen bij Baarn/Eemnes (bij de A1) en in Amersfoort. Ook de ontwikkeling van naburige havens als Almere en Harderwijk spelen hierbij een rol. De afweging hierbij gaat dan vooral om de keuze: samenwerking of competitie.
Het bulkvervoer is reeds een bestaand gebruik. Onder voorwaarden is er ook ruimte voor de ontwikkeling van containervervoer. In het implementatieprogramma worden twee stappen voorgesteld:

1. Samen met de drie gemeenten en het bedrijfsleven de visie op de realisatie van de rol van de Eem voor goederenvervoer verdiepen. Tevens het maken van keuzen ten aanzien van de locaties en de aard van het vervoer.
2. Projectmatig binnen de gemeenten de uit de visie volgende projecten uitwerken en realiseren.

Gemeente Amersfoort
De gemeente Amersfoort verkent momenteel een heroriëntatie van de haven. Daarbij is een kansrijke optie dat de huidige kade van de Havenweg meer gebruikt wordt voor woonschepen en recreatie en dat er een nieuwe kade komt bij de Neonweg (rioolwaterzuivering). De beschikbare milieuruimte lijkt daar groter te zijn. Vervoer van huisvuil via het water is eveneens een optie. De AVU wil meewerken aan verdere uitwerking hiervan. De insteekhaven kan zijn huidige functie behouden. Wel is aandacht nodig voor de beperkte milieuruimte. De projecten moeten samen met de bedrijven binnen het voor de Eem vast te stellen kader (zie boven) worden uitgewerkt.
Gemeente Baarn
Het bedrijventerrein "de Drie Eiken" ligt te ver van de Eem. De gemeente Baarn heeft maximaal potentie voor de bestaande bedrijven in het bestemmingsplan Eembrugge 2008.
Het woongebied in Baarn (Eembrugge 2008) is nauw verweven met mogelijke ontwikkelingen in Eemnes. Een mogelijke ontwikkeling van het goederenvervoer over water dient vooraf gegaan te worden door een visie op de totale Eem en de haven van Amersfoort.
Eemnes
Het bedrijventerrein heeft onder voorwaarden naast het huidige vervoer potentie voor regionale aanlanding van containers. De ruimtelijke beperkingen zullen een creatieve planningsinspanning vragen.
Al naar gelang de gekozen oplossing zal nieuwe infrastructuur nodig zijn.
Een mogelijke ontwikkeling van het goederenvervoer over water dient vooraf gegaan te worden door een visie op de totale Eem en de haven van Amersfoort.

2. Cluster Amsterdam Rijnkanaal Utrecht/ Nieuwegein

Het bestaande bedrijventerrein Lage Weide in Utrecht en het te ontwikkelen terrein 't Klooster hebben een strategische ligging langs het Amsterdam-Rijnkanaal met goede verbinding naar Amsterdam en Rotterdam/Antwerpen. De aansluiting op het wegennet is goed en Lage Weide beschikt over een spooraansluiting.
Het lijkt verstandig beide terreinen in samenhang te ontwikkelen. Deze aanpak biedt meer kansen dan een competitieve aanpak. Een PPS- constructie waarbij nauw wordt samengewerkt met het bedrijfsleven lijkt de meeste kansen te bieden. In het kader van de gesprekken is hier de term "Port of Utrecht" gevallen om een denkrichting aan te geven. Een denkrichting die vraag en aanbod (infrastructuur en het daadwerkelijk gebruik ervan) koppelen en die bedrijven een meerjaren-beeld kunnen geven waarop ondernemen mogelijk is.
Voorgesteld wordt spoedig een sessie te houden met bedrijven en bestuurders over kaders, doelen en wenselijkheid van een "Port of Utrecht" aanpak voor de combinatie Lage Weide/'t Klooster. Een en ander zo mogelijk uitmondend in concrete actiepunten. Meerdere sleutelbedrijven hebben toegezegd aan een dergelijke start te willen meewerken. Een kleine groep uit overheid en bedrijfsleven kan deze sessie voorbereiden. Het initiatief hiervoor kan zowel uit de overheid als het bedrijfsleven komen. Vervolgens zal de ontwikkeling projectmatig plaats moeten vinden.
Het spreekt voor zich dat een dergelijke aanpak de lopende projecten niet moet vertragen, maar juist ondersteunen met elan, korte lijnen en sturing. De genoemde samenhangende visie is overigens noodzakelijk om medefinanciering te krijgen uit dekkingsmiddelen als Pakketstudie en Rijkssubsidie (Varen voor een vitale economie).

Nieuwegein, 't Klooster

Uit de gesprekken met de gemeenten en bedrijven blijkt dat 't Klooster alleen een goede positie kan krijgen als het complementair werkt met Lage Weide (optimalisatie van combinaties en marketing). 't Klooster is niet alleen een gemeentelijk project, maar ook een regionale verantwoordelijkheid.
TNO geeft dit ook aan in haar studie met betrekking tot de Blue Ports. Voor bedrijven is het van belang zekerheid te krijgen vanuit de overheid. Zonder dit zijn investeringen door bedrijven lastig en is er geen basis voor PPS-achtige aanpak.
De bouw van de derde kolk bij de Beatrixsluis geven mogelijkheden en een momentum om in samenhang faciliteiten voor een eerste fase te realiseren. Nagegaan moet worden of vervoer van en naar Plettenburg de Wiers (Vianen) hier een rol bij kan spelen.
Alvorens tot verder uitwerking over te gaan is het raadzaam in eerder genoemde sessie de visie en kaders voor te bereiden.

Utrecht. Lage Weide

Rond lage Weide speelt op dit moment veel. Zo is er onder meer de herstructurering (vernieuwing bestemmingsplan), de activiteiten rond het project: Bereikbaarheid Utrecht –West, de verdieping van de havens waarvoor recent subsidie is verkregen en het opzetten van een havenvisie door het bedrijfsleven (ILW).
Voor de concretisering van daaruit voortvloeiende projecten is het van groot belang dat er een samenhangende (regionale) visie op goederenvervoer komt.
Alvorens tot verder uitwerking over te gaan is het raadzaam in eerder genoemde sessie de visie en kaders voor te bereiden.

3. Overige op te pakken kansrijke terreinen

De Ronde Venen
Het bedrijventerrein Amstelhoek waarover momenteel overleg plaatsvindt heeft de potentie om voor vier bestaande bedrijven uit de gemeente veel vrachtverkeer van de weg te halen en optimaal gebruik te maken van het water.
Ten aanzien van de leefbaarheid is de invloed op de kernen van Ronde Venen positief.
Belangrijkste knelpunt is de ligging en opzichte van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De uitspraak hierover wordt spoedig verwacht. Om snel het resultaat te kunnen halen en gebruik te kunnen maken van subsidieregelingen wordt voorgesteld om spoedig na de besluitvorming rond de EHS een accountmanager te benoemen. Deze accountmanager krijgt de opdracht om samen met de overheden alle procedures in elkaar te schuiven en af te stemmen.
Aanbevolen wordt de huidige intensieve samenwerking met de bedrijven daarbij te betrekken en gezien de aard van het gebied afspraken te maken over het gebruik van de voorzieningen.

Wijk bij Duurstede
Gelet op de gunstige ligging aan Amsterdam-Rijnkanaal en Lek en mede gelet op de mogelijkheden voor wat betreft het bestemmingsplan verdient deze locatie nader uitgewerkt te worden. Ook ligt er nog een kans bij de uitgifte van de laatste percelen. Uitwerken voor een lokale functie van containervervoer, waarbij zowel aan- als afvoer over water kan, is eveneens een mogelijkheid.
Mogelijk kan gebruik worden gemaakt van de subsidie uit het programma van V&W “Varen voor een vitale economie” voor een verbetering van de ontsluiting over de (asfalt)weg.

Vianen
In Vianen gaat het om twee locaties:
1. De Industriehaven
2. De Betonfabriek ten zuiden van A2.
Geconstateerd moet worden, dat er zeker in de beton veel ontwikkelingen zijn.
Gekoppeld aan de Industriehaven is naast de betoncentrale de fabricage van beton onlangs uitgebreid. Hetzelfde geldt voor de betonfabriek ten zuiden van de A2 , waarvan het terrein is gesplitst en waar een tweede betonfabriek komt. Het gaat om bekende bedrijven als Bonna en Kijlstra.
Aan de Industriehaven is op de kop een openbare kade waar een trechter staat. Er is ook een trechter aan de zuidzijde. Veel zand gaat er naar de werken aan de A2.
De kade aan de noordzijde van de Industriehaven wordt gebruikt voor houtopslag van het bijbehorende bedrijf. De kade is slecht. De opslagruimte mag dan ook niet gebruikt worden tot aan de waterkant. Het hout wordt overigens momenteel allemaal per as aangevoerd.
De gemeente beraadt zich momenteel op de haven, mede in het licht van dergelijke investeringen. In elk geval moeten we nagaan of de rijkssubsidie uit het V&W programma “Varen voor een vitale economie” aangesproken kan worden.
In principe liggen er op het terrein mogelijkheden voor lokale afhandeling van containers. Dit moet dan wel een samenwerking zijn met alle bedrijven. Uit een inventarisatie van Haven Amsterdam (2005) blijkt dat er in Vianen twee verladers zitten met een potentieel van 2300 containers (import).
Een ander plus punt is dat er een actieve bedrijvenvereniging is waarmee de gemeente reeds goed contact heeft.
Belangrijk knelpunt is de beschikbare geluidsruimte op beide plaatsen. Er is woonbebouwing aan de overzijde van het kanaal en de geluidscontouren liggen vast. Belangrijk hierbij is dat de aanpak niet per bedrijf kan geschieden, maar een geheel moet zijn.

Het terrein van voormalig Beko-staal ligt in deze zin strategisch.

Het meer gebruiken van de haven om vrachtwagens van de weg te halen kan waarschijnlijk het best gebeuren in het kader van het herstructureringsplan Plus.
De havenaccommodaties van Vianen hebben de potentie het goederenvervoer over water te ontwikkelen. Het is dan wel van belang een aantal lopende processen op elkaar af te stemmen en te richten op dit beleid.
Een gesprek tussen provincie, gemeente en bedrijven is nodig.

Rhenen
De kade in Remmerden is door de situering en de aard van de bedrijven niet geschikt.
Voor de kade in Rhenen is nader overleg en onderzoek naar de ruimtelijke aspecten noodzakelijk. De kade lijkt maximaal geschikt voor beperkt lokaal gebruik.
De potentie van de Nederrijn voor de bestaande bedrijven enerzijds en de natuurwaarden anderzijds maken het nodig (bij voorkeur in WERV-kader) nader te bezien of een regionale Blue Port mogelijk is. Hierbij wordt voor de locatie dan primair gedacht aan Wageningen.

II. Mogelijk kansrijke locaties: nader onderzoek starten

Houten
Uit onderzoek is gebleken dat naast ’t Klooster, zeker voor containers, geen extra capaciteit wenselijk is. Er wordt vanuit gegaan, dat zolang de ontwikkeling van ’t Klooster in beeld is, de ontwikkeling van havencapaciteit bij Houten (bijvoorbeeld de Meerpaal) niet aan de orde is. De loswal bij de spoorbrug in het ambtelijk concept van het bestemmingsplan “Schonauwenseweg” moet nog wel nader worden bekeken op de ruimtelijke merites.

Nieuwegein: Plettenburg / de Wiers
Op basis eerdere rapporten (Harris 2000 en Ecorys 2003) ziet Nieuwegein weinig mogelijkheden voor goederenvervoer over water voor Plettenburg / de Wiers.
Gelet op de aard van de bedrijvigheid en de concrete vraag van Sara Lee lijkt het verstandig dit nader te toetsen aan de huidige ontwikkelingen rond goederenvervoer over water.
Voorgesteld wordt om samen met de gemeente en de bedrijven de mogelijkheden voor vervoer over water globaal te beoordelen en zonodig een vervolgtraject af te spreken.

Woerden
De huidige voorziening bij het veevoederbedrijf in elk geval behouden. De woonomgeving geeft beperkingen aan verdere ontwikkelingen. Het vaarwater staat slechts klasse I toe met een dieptebeperking.
Uit een inventarisatie van Haven Amsterdam (2005) blijkt dat in Woerden een verlader zit met een potentieel van 200 containers (import)
Nader onderzoeken of uitbreiding mogelijk is.

III. Locaties zonder (extra) potentie: geen speciale provinciale aandacht nodig.

Abcoude
De laad-/loskade in Abcoude is ongeschikt voor goederenvervoer.
1. De woonomgeving, de aansluitende wegen en de ligging van het bedrijventerrein maken laad/losactiviteiten niet realistisch.
2. Het vaarwater, de Angstel is nu en op termijn ongeschikt voor goederenvervoer.
3. Er is geen vraag vanuit de bedrijven.

Gezien de aard van de Angstel ligt het meer in de rede de recreatieve functie van het water te ontwikkelen.

Breukelen
Het gaat tot nu toe om tijdelijke loswallen. Het beleid van het rijk is erop gericht het Amsterdam-Rijnkanaal primair een nationale functie te geven. Dit maakt het gebruik van insteekhavens of tenminste driehoekshavens noodzakelijk (duur). Het lokale debiet in Breukelen is niet van dien aard dat het een dergelijke investering rechtvaardigt. Dit temeer daar Lage Weide dichtbij gelegen is. De tijdelijke loswal bij Breukelen vervalt. Dat neemt niet weg dat tijdelijk gebruik van de kade mogelijk zou moeten blijven, met name voor bouwlogistiek.

Gemeente Bunschoten/Spakenburg
De haven van Spakenburg is ongeschikt voor ontwikkeling naar goederenvervoer
1. De ontwikkelingen rond de bestaande haven maken uitbouw voor goederenvervoer onmogelijk.
2. De haven ligt aan het Nijkerkernauw en zou van de waterzijde geschikt zijn.
   Echter: De bedrijven liggen aan de zuidzijde van de gemeente. Als er al aanbod van bijvoorbeeld containers zou zijn, dient dit via Eembrugge of verder te verlopen.

De haven van Spakenburg wordt afgevoerd als potentiële haven voor goederenvervoer. Een nieuw aan te leggen haven aan het Nijkerkernauw is niet reëel.

IJsselstein
De haven van IJsselstein is ongeschikt voor goederenvervoer over water.
1. De woonomgeving, de aansluitende wegen en de in gang gezette ontwikkelingen met betrekking tot woningbouw maken laad-/losactiviteiten niet meer realistisch.
2. De aard van de Hollandse IJssel maakt ook dat het niet realistisch is aan ontwikkeling te denken.
3. De bedrijven in IJsselstein zijn aangewezen op Nieuwegein en Utrecht voor vervoer over water.

Alleen als de Hollandse IJssel een duidelijke functie zou krijgen als transportwater is het zinvol verder te zoeken naar mogelijkheden.

Loenen
De tijdelijke loswal in Loenen heeft geen potentie om te ontwikkelen tot haven.
Er is geen aansluitend bedrijventerrein.

Lopik
De laad-/loskade bij de voormalige veevoederfabriek is niet meer geschikt voor goederenvervoer.
1. De woonomgeving en de aansluitende wegen maken laad-/losactiviteiten niet meer realistisch. Dit te meer daar transformatie naar woningbouw is voorzien.
2. De kade ligt aan de Lek en zou van de waterzijde wel geschikt zijn.
3. Er is geen vraag vanuit de bedrijven. De afstand is te groot. Het alternatief is Nieuwegein.

Maarssen
Er heeft een grenswijziging plaatsgevonden waarbij het gebied ten zuiden van de N230 tot de gemeente Utrecht behoort. Dit is juist het gedeelte waar de bedrijvigheid interessant is voor goederenvervoer over water.
Het betreffende bedrijventerrein wordt meegenomen met de beschouwing over Lage Wijde.
Binnen de gemeente ligt verder nog het haventje van Ballast Nedam (Oostkanaaldijk). Dit is niet geschikt voor verdere ontwikkeling.

Montfoort
1. De laad-/loskade in Montfoort is niet meer geschikt voor goederenvervoer.
   De woonomgeving en de aansluitende wegen maken laad-/losactiviteiten niet meer realistisch.
2. De kade in Montfoort kan maximaal gebruikt worden door een partieel geladen spits. Er is geen vraag vanuit de bedrijven. Wel is er een bestaande laad- en loskade op het bedrijventerrein IJsselveld. Deze kade wordt momenteel gebruikt als opslagplaats. De kade is in goede staat. De eigenaar van het terrein geeft aan dat er geen aanbod via het water meer is. Dit hangt samen met de bevaarbaarheid van de Hollandse IJssel. Als er aanbod zou zijn, zou hij de kade weer openstellen als daarmee een sluitende businesscase te maken is. De kade kan gebruikt worden voor incidenteel zwaar transport. Structureel transport ligt niet voor de hand.
3. Het bedrijventerrein heeft een bedrijvenvereniging. Nader overleg met de bedrijven is alleen zinvol als de Hollandse IJssel tot het Kwaliteitsnet Goederenvervoer zou behoren.

Nieuwegein, Laagraven en Liesbosch
Op basis van eerdere rapporten (Harris 2000 en Ecorys 2003) ziet Nieuwegein weinig mogelijkheden voor goederenvervoer over water voor de Liesbosch.
Gelet op de huidige ontwikkelingen lijkt dit gevoelsmatig reëel.

Oudewater
De laad-/loskade in Oudewater is niet meer geschikt voor goederenvervoer.
1. De woonomgeving en de aansluitende wegen maken laad-/losactiviteiten niet meer realistisch. Dit te meer daar transformatie naar woningbouw is voorzien.
2. De kade in Oudewater ligt aan de Hollandse IJssel en kan maximaal gebruikt worden door een partieel geladen spits.
3. Er is geen vraag vanuit de bedrijven. Wel is er een bestaande laad- en loskade ten oosten van Oudewater, richting Willeskop. Deze kade wordt door Zand- en grinthandel van Dam gepacht van domeinen. Van Dam geeft aan de kade nog open te houden maar feitelijk niet meer te gebruiken. Dit hangt samen met de bevaarbaarheid van de Hollandse IJssel. De kade kan gebruikt worden voor incidenteel zwaar transport. Structureel transport ligt niet voor de hand.

Rhenen (Elst)
De laad-/loskade aan de Opslag en bij de voormalige machinistenschool zijn ongeschikt. Als er in de gemeente Rhenen een keuze gemaakt moet worden, dan ligt de kade in Rhenen meer voor de hand.

1. De natuurwaarden bij Elst en de woonomgeving alsmede de ontsluitende wegen maken dat beide kaden ongeschikt zijn.
2. De kaden liggen aan de Nederrijn en zouden van de waterzijde geschikt zijn voor een zwaardere functie.
3. Er is buiten de steenfabriek geen feitelijke vraag vanuit de bedrijven. De bedrijven liggen niet direct aan het water, wegtransport blijft nodig. Mogelijk wijst onderzoek uit dat gebruik gemaakt kan worden van de gemeentelijke kade bij Rhenen. De haven van Wageningen is in WERV-kader een beter alternatief voor goederenvervoer over water.

Bijlage 2: Overzichtstabel gemeenten

Blueports

dd oktober 2008

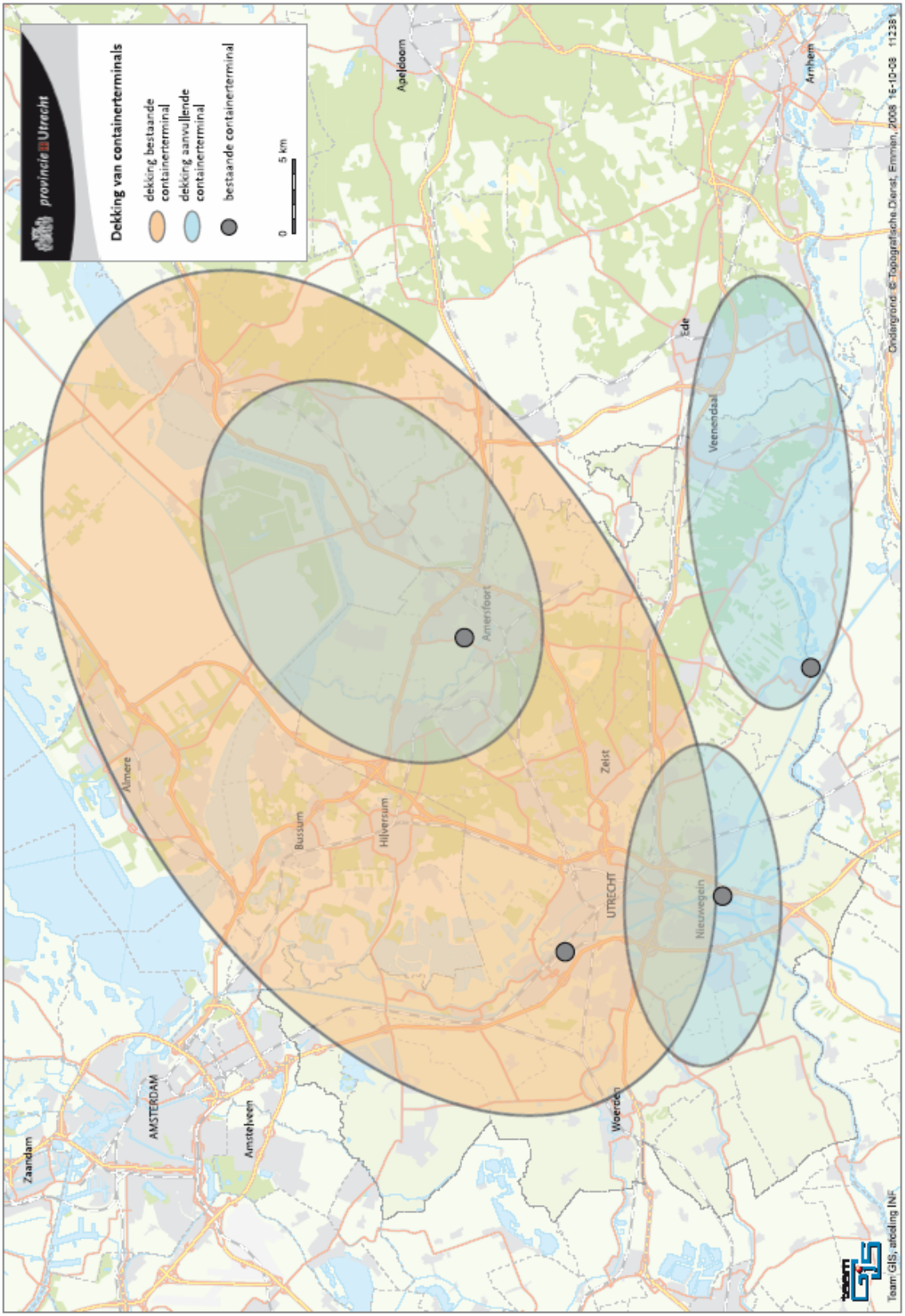
Geen provinciaal initiatief
Nader onderzoeken
Kansrijk, verder uitwerken
Onderzoek containers
Blue Port, aandacht prov.

) A=cluster Eem (regionaal project)
) B=cluster A'dam-Rijnk.(regionaal proj. met nationale uitstraling)
) C=solitair (lokaal cq beperkt regionaal)

Nr.	Gemeente			A	B	C	Status
1	Abcoude						Niet geschikt door lokale bebouwing
2	Amersfoort						Onderzoek cluster Eem
3	Utrechtse Heuvelrug						Elst naar gemeente Rhenen, zie aldaar
4	Baarn						Onderzoek cluster Eem
5	Breukelen						Niet geschikt (mogelijk incidenteel voor bouwlogistiek)
6	Bunschoten						Niet geschikt vanwege situering bedrijfsterreinen
7	De Ronde Venen						Nader onderzoek omtrent RO aspecten, alleen lokale bedrijven
8	Eemnes						Onderzoek cluster Eem
9	Houten						Nader onderz. RO betreffende losplaats Schonauwen
10	IJsselstein						Niet geschikt doorwoningbouw en ontsluiting
11	Loenen						Niet geschikt, geen bijbehorend bedrijventerrein
12	Lopik						Ruimtelijk niet meer mogelijk
13	Maarssen						Niet geschikt, ligt ook te dicht bij Lage Weide
14	Montfoort						Alleen niet gebruikte particuliere kade, geen actie
15A	Nieuwegein Liesb.						Niet geschikt, mede vanwege gebruik bedrijventerrein
15B	Nieuwegein PL.deW.						Nader onderzoek o.a. samenhang 't Klooster
15C	Nieuwegein 't Klooster						Onderzoek cluster Lage Weide/Het Klooster
16	Oudewater						Alleen niet gebruikte particuliere kade, geen actie
17A	Rhenen Elst/Opslag						Niet geschikt vanwege RO aspecten
17B	Rhenen Kern						Nader onderzoek in WERV kader (rol Wageningen)
	Remmerden						Niet geschikt door situering en aard bedrijven
18	Utrecht						Onderzoek cluster Lage Weide/Het Klooster
19	Vianen						Nader onderzoek herwaardering gebruik
20	Wijk bij Duurstede						Nader onderzoek uitgifte terrein en ontsluiting
21	Woerden						Nader onderzoek naar markt

Bijlage 3: Overzicht capaciteiten van binnenvaartschepen versus vrachtwagens

Spits lengte 38,50 meter - breedte 5 meter - diepgang 2,20 meter - laadvermogen 350 ton	14x
Kempenaar lengte 50 meter - breedte 6,60 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 550 ton	22x
Europaschip lengte 85 meter - breedte 9,50 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.350 ton	54x
Vierbaksduwstel lengte 193 meter - breedte 22,80 meter - diepgang 2,50/3,70 meter - laadvermogen 11.000 ton	440x
Standaard tankschip lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 3.000 ton	120x
Tankschip lengte 135 meter - breedte 21,80 meter - diepgang 4,40 meter - laadvermogen 9.500 ton	380x
Autoschip lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 600 auto's	600x
Containerschip Kempenaarsklasse lengte 63 meter - breedte 7 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 32 TEU	32x
Standaard containerschip lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 200 TEU	200x
Containerschip Jowi-klasse lengte 135 meter - breedte 17 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 470 TEU	470x
Ro-ro schip lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 2,50 meter	72x
Palletschip lengte 63 meter - breedte 7,20 meter - diepgang 2,75 meter - laadvermogen 540/680 pallets	18x Bron: BVB

(Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart)

Bijlage 4: Schematische weergave van dekkingsgebied containerterminals