

Behoeftetoets kadeverlenging containerhaven Doesburg

Aan : Claudia Swart (Sweco)
Van : Juriën Poulussen & David van Doesburg (Stec Groep)
Kopie : -
Datum : 23 juli 2021
Onze referentie : 21.164

1 Aanleiding

Op dit moment werkt u aan de herontwikkeling van het bedrijventerrein aan de Verhuellweg in Doesburg, waar onder andere de bedrijven Kuehne+Nagel, CTD BV en Ubbink zijn gevestigd. Met de herontwikkeling beogen de initiatief nemende bedrijven het bedrijventerrein toekomstbestendig te maken, opdat zij de komende jaren hun bedrijfsactiviteiten concurrerend en efficiënt kunnen ontplooiën. Voor het mogelijk maken van deze herontwikkeling wordt op dit moment het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' opgesteld.

Onderdeel van de herontwikkeling is een verlenging van de bestaande laad- en loskade voor containervervoer. De huidige Container Terminal Doesburg (hierna: CTD) is in 2017 in gebruik genomen en de overslagcijfers zijn de laatste jaren structureel toegenomen. De CTD beschikt nu over een kade met een lengte van 130 meter, één kraan voor het laden en lossen en stackruimte voor de korte termijnopslag van aan- en afgevoerde containers. Met de herontwikkelingsplannen wordt voorzien in een verdubbeling van de kadelengte (van 130 naar 260 meter) en uitbreiding van de stackruimte.

Omdat de verlenging van de kade buiten de bebouwingskaders van het bestaande bestemmingsplan valt, is voor het nieuwe bestemmingsplan op dit punt een onderbouwing van de behoefte noodzakelijk. Daar gaan we in deze notitie op in. Overige aspecten van de herontwikkeling laten we in deze notitie buiten beschouwing. Dit, omdat het overige deel van de herontwikkelingsplannen binnen de bestaande bebouwde omgeving plaatsvinden en omdat het nieuwe bestemmingsplan daar niet voorziet in een wezenlijk groter planologisch beslag op de ruimte en/of functiewijziging. Deze overige aspecten van het bestemmingsplan laten we daarom in deze notitie buiten beschouwing, tenzij voor de kadeverlenging relevant.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 stellen we een profiel van de beoogde kadeverlenging op. Daarin zetten we relevante informatie en uitgangspunten in de huidige en (gewenste) toekomstige situatie helder uiteen. Dit profiel vormt het toetsingskader voor het vervolg van deze notitie.

In hoofdstuk 3 voeren we een kwalitatieve toets uit, waarin we de beoogde ontwikkeling toetsen aan relevante trends, ontwikkelingen en beleidsambities die van invloed kunnen zijn op het toekomstig ruimtegebruik van de CTD.

In hoofdstuk 4 voeren we een kwantitatieve toets uit, waarin we de beoogde ontwikkeling toetsen aan de groeiverwachtingen voor containervervoer en de mogelijkheden om deze groei binnen de bestaande kaders te realiseren.

In hoofdstuk 5, tot slot, vatten we onze conclusies ten aanzien van de behoefte aan de kadeverlenging beknopt samen.

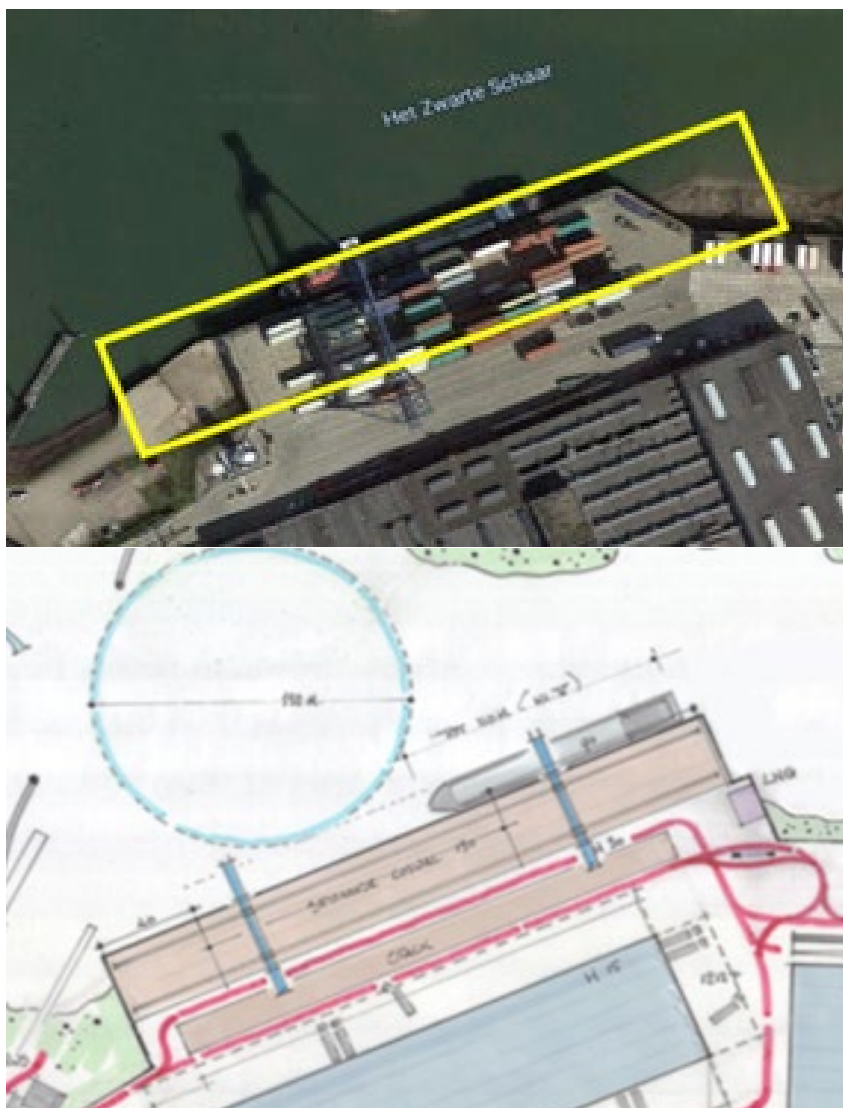
2 Locatieprofiel

In onderstaande tabel zetten we relevante informatie en uitgangspunten in de huidige en de beoogde toekomstige situatie uiteen. Dit profiel vormt het toetsingskader voor het vervolg van deze notitie.

Tabel 1: Huidige en toekomstige situatie kade CTD

Aspect	Huidige situatie	Beoogde toekomstige situatie
Kadelengte	130 meter	260 meter
Scheepsklasse	Klasse IV / M6 – lengte 85 meter NB. Haveninvaart en kade zijn al geschikt voor klasse Va / M8, maar zwaairom te krap voor dit type schepen).	Klasse Va / M8 – lengte 110 meter
Afvaarten per week	Max. 2 afvaarten per week	Max. 10 afvaarten per week
Stackruimte	Ca. 5.000 m ² .	Ca. 10.000 m ²
Stackhoogte	12 meter (4 containers)	12 meter (4 containers)

Figuur 1: Huidige kade met indicatief ingetekende kadeverlenging (boven) en toekomstige situatietekening (onder)



Bron: Ontwerp Bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' (2020)

3 Kwalitatieve toets

In dit hoofdstuk toetsen we de beoogde ontwikkeling aan de relevante trends, ontwikkelingen en beleidsambities die van invloed kunnen zijn op het toekomstig ruimtegebruik van de CTD: sluit het plan voor de verlenging van de kade binnen de marktontwikkelingen en beleidsambities die we voor de komende jaren verwachten?

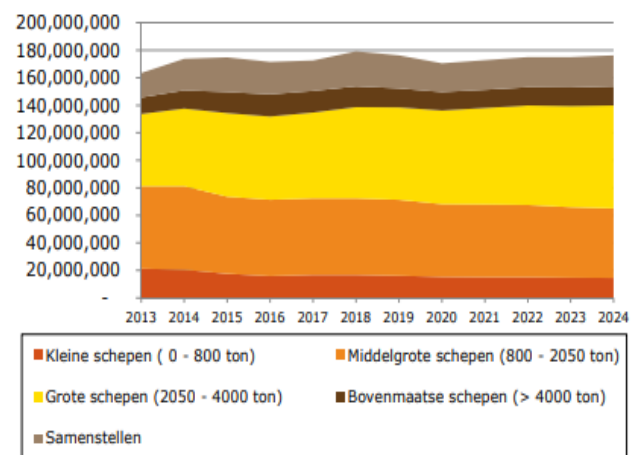
3.1 Trends en ontwikkelingen

Schaalvergroting in de binnenvaart

Binnenvaartschepen worden steeds groter van omvang (in lengte en breedte). Grotere schepen kunnen een grotere lading per transportbeweging meenemen, waarmee vervoer over water efficiënter kan worden georganiseerd. Dat heeft geleid tot steeds hogere eisen aan de Nederlandse binnenvaartwegen en binnenhavens.

Onderzoek van Panteia (2020) laat zien hoe de schaalvergroting de afgelopen jaren heeft doorgezet. De omvang van het tonnage aan droge bulkgoederen en aantallen containers is toegenomen in 'grote' (vaarklasse Va en Vb) en 'bovenmaatse' (vaarklasse ≥ VI) schepen en afgenomen in 'kleine' en 'middelgrote' schepen. Voor binnenhavens met een containerterminal leidt deze ontwikkeling tot een behoefte aan langere kades, meer manoeuvreerruimte en meer diepgang in de havenmonden. Op die manier kunnen de steeds grotere schepen op een goede manier gefaciliteerd blijven worden en blijven de binnenhavens toekomstbestendig.

Figuur 2: Scheepsomvang neemt toe



Bron: Panteia (2020)

De komende jaren zet deze schaalvergroting in de binnenvaart door. In eerdergenoemd onderzoek spreekt Panteia de verwachting uit dat het aandeel 'grote' schepen in het containervervoer met nog eens in totaal met ongeveer 4% toeneemt in de periode 2019 t/m 2024. Het ligt daarnaast in de lijn der verwachting dat deze ontwikkeling zich in de jaren na 2024 verder voortzet en dat scheepvaarders 'kleine' en 'middelgrote' schepen aan het einde van hun levensduur steeds vaker vervangen door een 'grote' variant.

Verschuiving in goederenstromen zorgt voor veranderende binnenvaart, containers 'corona-proof'

De huidige verdeling van de goederenstromen in de binnenvaart is stabiel. Het binnenvaartschip wordt als een gangbaar vervoermiddel voor containers over langere afstanden gezien. Het aantal vervoerde containers per binnenvaartschip neemt naar verwachting toe, ondanks de coronacrisis.

Net als veel (transport)sectoren, ondervindt ook de binnenvaart de effecten van de coronacrisis. Zowel in vervoerd volume als vervoersprestatie is in 2020 (landelijk gezien) een sterke afname te zien. Opvallend is dat de binnenvaart als geheel niet wordt verwacht terug te veren naar de normale volumes. Onderzoeksbureau Panteia heeft scenario's opgesteld voor de ontwikkeling en herstel na de pandemie.

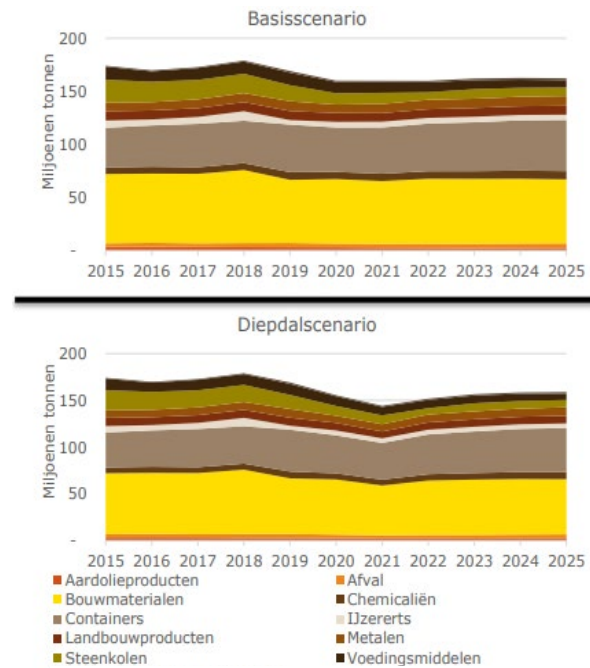
- In het minst slechte scenario ontwikkelt de binnenvaart zich van een totaal volume van 314 miljoen ton vervoerde lading in 2019 zich naar een volume van 291 miljoen ton in 2025 (-7,3% t.o.v. 2019). Hierbij wordt in 2023 een volumedip bereikt van 284 miljoen ton lading (-9,6% t.o.v. 2019).

- In het meest negatieve scenario ontwikkelt de binnenvaart zich naar een totaal volume van 285 miljoen ton in 2025 (-9,3% t.o.v. 2019). In 2021 bereikt de binnenvaart als gevolg van de lockdowns en de negatieve effecten daarvan op zowel de industriële productie als het consumentenvertrouwen een volume van 260 miljoen ton. Nadien vindt versneld herstel plaats richting het initiële groeipad.

Tegelijkertijd groeit de overslag van containers juist sterk, ondanks de coronacrisis. In 2019 werden er in Nederland circa 45 miljoen ton containers overgeslagen en ondanks een dip in de coronacrisis van 2020, wordt voor 2025 wordt een autonome stijging richting 47 à 48 miljoen ton aan gecontaineriseerde goederen verwacht. Dat is een stijging van ruim 5% ten opzichte van 2019 (en een stijging van circa 15% ten opzichte van de 'dip' in overslag in 2020).

Het sectorrapport van de Rabobank *'Binnenvaart terug naar 'normaal' in 2021?'* onderstreept de toenemende overslag van containers in de komende jaren. Onder de term 'containerisatie' wordt er volgens het rapport steeds vaker gekozen om goederen per container te vervoeren wat leidt tot een gestage toename van de containeroverslag per binnenvaart. In tegenstelling tot Panteia, was er volgens de Rabobank ook in 2020 sprake van groei in het aantal vervoerde containers.

Figuur 3: Ontwikkeling volume ladingsoort per binnenvaartschip



Bron: Panteia, 2020

3.2 Relevant beleid, ambities en de impact op de binnenvaart

Europese en nationale verduurzaming goederenvervoer

De komende jaren wordt er vanuit regionale, nationale en Europese overheden een stimulerend beleid gevoerd om vervoer over water te stimuleren, ten koste van vervoer over de weg. Op Europees niveau is er bijvoorbeeld de 'The European Green Deal' (2019), waarin de ambitie is opgenomen om driekwart van het huidige Europese goederenvervoer over de weg te verplaatsen naar spoor- en waterwegen. Op nationaal en landsdelig niveau benoemen we hier het 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT, 2020), waarin "stimuleren goederenvervoer over water" als actie is opgenomen, en de 'Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens' (2019), waarin is afgesproken dat het Ministerie van I&W en provincies "een actief modal shift-beleid voeren en een stimulerende rol spelen in de vergroening van de binnenvaartvloot".

Ook heeft het ministerie van I&W in november 2020 bekend gemaakt dat er een stimuleringsregeling van 40 miljoen euro komt voor bundeling en verplaatsing van lading van de weg naar de binnenvaart en het opzetten en opschalen van frequente bargelijndiensten. Het doel is minstens 1.000 vrachtwagens van de weg te halen.

Europese 'Mobility pack' zorgt naar verwachting voor duurder worden wegvervoer

In 2020 is door de EU het Mobility Pack gepubliceerd. Dit brengt een aantal wijzigingen in de wetgeving met zich mee die bij elkaar opgeteld van grote invloed kunnen zijn (en kostenverhogend werken) voor het Europese goederenvervoer via de weg. Hiermee wordt de binnenvaart relatief goedkoper en daarmee interessanter voor verladende partijen. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- **Vestigingseis:** Het aantal voertuigen waarover de onderneming op permanente basis beschikt en het aantal chauffeurs dat is gestationeerd op de exploitatievestiging moet in verhouding staan tot het volume van de vervoersactiviteiten in de onderneming.
- **Terugkeer van de chauffeur:** Verplichting voor de vervoersonderneming dat de chauffeur eens in de drie of vier weken naar zijn woonplaats of naar de exploitatievestiging van de werkgever waar de chauffeur normaal gesproken is gestationeerd, terug kan keren.
- **Terugkeer voertuig:** Een voertuig moet eens in de 8 weken terugkeren naar een van de exploitatievestigingen in de lidstaat waar hij geregistreerd staat.
- **Gelijke beloning voor chauffeurs:** De werknemer heeft recht op het minimum- of CAO loon in de lidstaat waar hij laadt en/of lost, mits dat loon hoger is dan het loon in zijn thuisland

Inzet provincie Gelderland op verduurzaming (goederenvervoer) en knooppuntgedachte

De Provincie Gelderland zet onder de noemer 'Gelderse Corridor' in om de provincie beter aan te laten sluiten op internationale transportcorridor Rhine-Alpine corridor (van Rotterdam naar Genua). Ook zet Gelderland in haar 'Visie voor een bereikbaar Gelderland' onder meer in op het realiseren kwalitatief hoogwaardige (logistieke) hubs op de juiste locaties. Enkele relevante maatregelen die de provincie Gelderland onderneemt:

- **Logistics Valley:** onder de noemer Logistics Valley werkt de provincie samen met de Gelderse logistieke hotspots, onderwijsinstellingen en uitvoeringsorganisatie OostNL om Gelderland als logistieke hotspot op de kaart te zetten. Ook het verduurzamen van vervoer en het realiseren van modal shift staat hoog op de agenda.
- **New Ways Gelderland:** dit programma heeft als doel verschillende verladers hun goederen te laten bundelen en een modal shift te realiseren, om zo de distributie toekomstbestendiger te maken. Vanuit New Ways is recentelijk het project 'Kansen voor Water' opgericht, waarin wordt ingezet op het beter benutten van de multimodale bereikbaarheid van de provincie. CTD Doesburg, BCTN Nijmegen en CTU Tiel zijn hierbij aangesloten.
- **Subsidieregeling multimodaal goederenvervoer:** bedrijven kunnen subsidie aanvragen voor haalbaarheidsstudies, investering in voorzieningen voor multimodaal vervoer en voor proeven met multimodaal of efficiënt en schoon goederenvervoer.

Modal shift ambities Havenbedrijf Rotterdam voor de Maasvlakte

In de Havenvisie 2030 van het Rotterdamse Havenbedrijf is het streven opgenomen dat in 2030 maximaal 35% van de containers van en naar de Maasvlakte over de weg wordt vervoerd. Nu is dat nog circa 47%. Voor de Tweede Maasvlakte streeft het Havenbedrijf zelfs nog ambitieuzere ambities na: in 2035 moet 45% van de containers via de binnenvaart worden aan- en afgevoerd (spoor 20% en weg 35%).

De CTD speelt een belangrijke rol in het 'extended gate concept' van het Rotterdamse havenbedrijf. In dit concept worden activiteiten die niet perse in Rotterdam hoeven plaats te vinden (zoals administratieve- en douaneafhandeling) uitgevoerd in de inlandterminals. Het grootste deel van de scheepsbewegingen van- en naar de CTD staan dan ook in verbinding met de Rotterdamse haven. Hierdoor is de modal shift ambitie van het Havenbedrijf dan ook extra relevant voor de CTD. Als belangrijke inlandport leidt dit naar verwachting tot een hogere frequentie van de verbinding CTD van/naar Rotterdam.

CONCLUSIES KWALITATIEVE TOETS

- Al over een langere periode in het verleden, en ook komende jaren, is er sprake van een schaalvergroting in de binnenvaart. In de binnenvaart worden 'grote' en 'bovenmaatse' schepen, met een scheepslengte van minimaal 110 à 135 meter (vaarklasse Va of Vb) steeds meer de norm bij het transporteren van containers. Deze schaalvergroting in de binnenvaart gaat ten koste van de kleinere (kortere) schepen: het aandeel 'kleine' en 'middelgrote' schepen neemt de komende jaren steeds verder af. Vaarwegen en haveninfrastructuur moeten in staat zijn deze grotere schepen te kunnen faciliteren, onder meer door voldoende kadelengte te realiseren.
- Indien een kade geëquipeerd moet zijn om meer dan één ('groot' of 'bovenmaats') schip tegelijkertijd aan te meren, bijvoorbeeld vanwege de omvang van de totale goederenstroom en/of vanuit efficiëntieoverwegingen, ligt een verdubbeling van de kadelengte dan ook voor de hand. Door in Doesburg de kade te verlengen van 130 naar 260 meter wordt de mogelijkheid geboden om twee 'grote' schepen tegelijkertijd aan te meren. Daarmee is de CTD goed geëquipeerd voor de binnenvaartvloot van de komende jaren.
- De komende jaren wordt door regionale, nationale en Europese overheden en marktpartijen vanuit duurzaamheidsoverwegingen een stimulerend beleid gevoerd om vervoer over water te stimuleren, ten faveure van vervoer over de weg. Tegelijkertijd ontstaan er ook marktprikkels die vervoer over water stimuleren. We verwachten bijvoorbeeld dat het vervoer van goederen over de weg de komende jaren relatief duurder zal worden door onder andere de invoering van het Europese 'Mobility Pack'. Deze maatregelen zullen zorgen voor een hoger aandeel van de binnenvaart in de totale 'modal split' van de goederenstromen.
- Om deze groei te kunnen faciliteren is voldoende capaciteit in containerhavens noodzakelijk. Naar verwachting neemt het aantal vaarbewegingen op de Nederlandse waterwegen toe om meer containervolume te kunnen vervoeren. De verlenging van de kade van de CTD is een ontwikkeling die aansluit op deze verwachte ontwikkeling, leidt ertoe dat ook de bedrijven op bedrijventerrein Verhuellweg deze 'modal shift' kunnen volgen en daarmee een toekomstbestendige propositie hebben.

4 Kwantitatieve toets

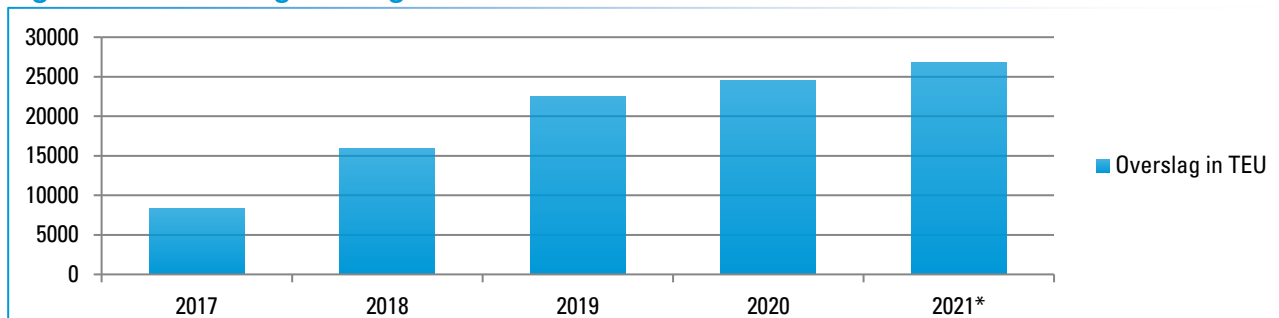
In dit hoofdstuk voeren we een kwantitatieve toets uit, waarin we de beoogde ontwikkeling toetsen aan de groeiverwachtingen voor containervervoer en de mogelijkheden om deze groei binnen de bestaande kaders te realiseren. Daarbij kijken we over een lange termijn, richting 2040, die enerzijds aansluit bij de scope van het voorliggende herontwikkelingsplan en anderzijds ook past bij de scope van algemeen aanvaarde prognoses.

Historische ontwikkeling van de overslag

De CTD is in Q1 2017 in gebruik genomen. De overslag (in TEU) is in de periode 2017 t/m 2020 met bijna 300% toegenomen. Deze forse toename is voornamelijk het resultaat van een succesvolle startfase van de terminal. Nu de terminal enkele jaren operationeel is, lijkt een meer reguliere groei van enkele procenten per jaar meer voor de hand liggend, in lijn met andere terminals in Nederland.

Opvallend is dat in het 'coronajaar' 2020 de overslag in de CTD met ongeveer 9% toenam ten opzichte van het voorgaande jaar, terwijl veel containerterminals in Nederland een afname of stagnatie in overslag zagen. Naar verwachting zal er in 2021, op basis van de nu bekende halfjaarcijfers, bijna 27.000 TEU zijn overgeslagen. Dat is wederom een groei van ongeveer 9% ten opzichte van het voorgaande jaar.

Figuur 4: Ontwikkeling overslag CTD



Bron: Container Terminal Doesburg, 2021. Bewerking Stec Groep. * Cijfers 2021 op basis van halfjaarcijfers

Verwachte ontwikkelingen in overslag containers per binnenvaart

Voor een robuuste prognose van de toekomstige overslagcijfers op de CTD maken we gebruik van meerdere onderzoeken. Zo hanteren we de 'Middellange Termijnprognose Binnenvaart 2021' (Panteia), het rapport 'Benutting Multimodale Achterlandknooppunten' (Ministerie van I&W), aangevuld met cijfers uit onder andere de Binnenhavenmonitor en onze eigen kengetallen uit eerder advieswerk. Omdat de CTD een belangrijke 'extended gate' is voor Rotterdam en ook het gros van de scheepsbewegingen van- en naar Rotterdam gaat, gaan we in onze prognose uit van de ontwikkeling van het binnenlands vervoerd volume.

1. Panteia: sterk herstel en groeiverwachting binnenlandse markt

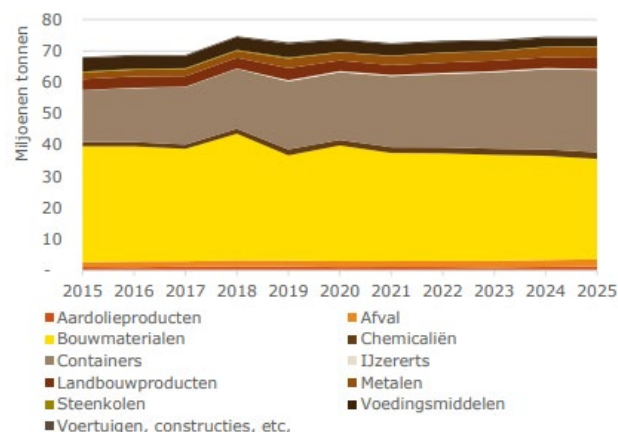
Voor de overslag van containers via de binnenvaart wordt een relatief sterk herstel uit de coronacrisis verwacht. In 2020 daalde het volume aan overgeslagen containers landelijk licht (-/- 2%) als gevolg van de coronacrisis en de beperkte productie van fabrieken in het binnenland. Naar 2025 wordt, uitgaande van het basisscenario van Panteia, een groei verwacht van circa 20% ten opzichte van 2019. In dit scenario wordt uitgegaan van economisch herstel in 2021. Gezien de huidige halfjaarcijfers en de groeiverwachtingen voor 2021 van het CBS en PBL lijkt dit scenario dan ook het meest realistisch.

Panteia gaat in haar prognose uit van kerncijfers voor de ontwikkelingen van de Nederlandse economie vanuit het CBS. Ook wordt de ontwikkeling van de olieprijs meegenomen als relevante ontwikkeling. De Panteia-prognose is dus relatief beleidsarm: modal shift ambities van overheden en verladers zijn niet meegenomen in de prognose.

2. Ministerie van I&W: overslag containers per schip neemt sterk toe

Een tweede bron die we gebruiken is het rapport 'Benutting Multimodale Achterlandknooppunten' van het Ministerie van I&W. In dit rapport wordt uitgegaan dat de containeroverslag op en van de binnenvaart in 2030 toeneemt met circa 34% (laag groeiscenario) tot 52% (hoog groeiscenario) ten opzichte van basisjaar 2017. Richting 2040 wordt uitgegaan van een groei van circa 44 tot 69% ten opzichte van basisjaar 2017.

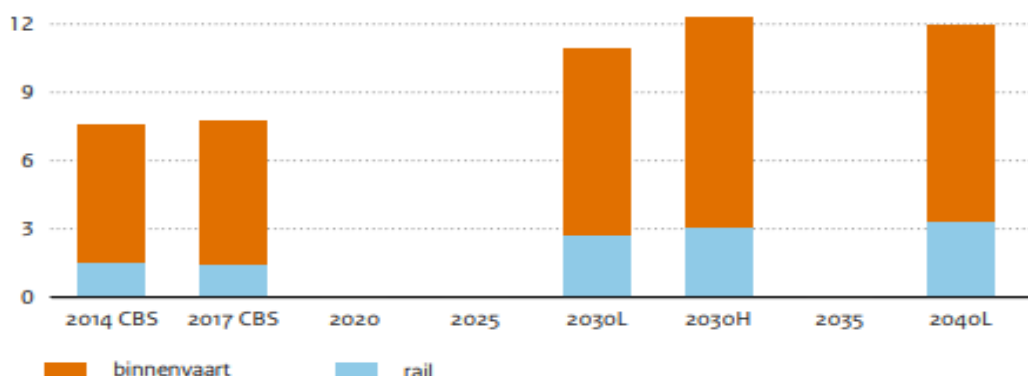
Figuur 5: Ontwikkeling vervoerd binnenlands volume per binnenvaart



Bron: Middellange Termijnprognose Binnenvaart, Panteia 2021

Deze prognose gaat uit van groeiverwachting opgesteld in het door Rijkswaterstaat beschikbaar gestelde strategisch rekenmodel BasGoed 2018. Hierin wordt tot op zekere hoogte rekening gehouden met modal shift ambities. Wel wordt de kanttekening gemaakt dat er wordt uitgegaan van het gedeeltelijk behalen van deze ambities: indien ze volledig worden behaald zal dit leiden tot een grotere overslag van containers in de binnenvaart. Hierbij maken we wel de kanttekening dat dit rapport is opgesteld voor de coronacrisis. In een herijking¹ van de opgestelde prognose in dit rapport wordt de verwachte impact van de coronacrisis besproken. Hierin wordt gesteld dat er naar verwachting een afname van overslag in 2020 zal zijn, maar op de langere termijn de impact beperkt is: er is volgens de herijking geen aanleiding de prognose bij te stellen.

Figuur 6: Modal split geprognosticeerde overslag (in mln. TEU) per binnenvaart



Bron: Benutting Multimodale Achterlandknooppunten, Ministerie van I&W, 2018

Prognose overslag CTD: circa 36.500 tot 41.500 TEU in 2040

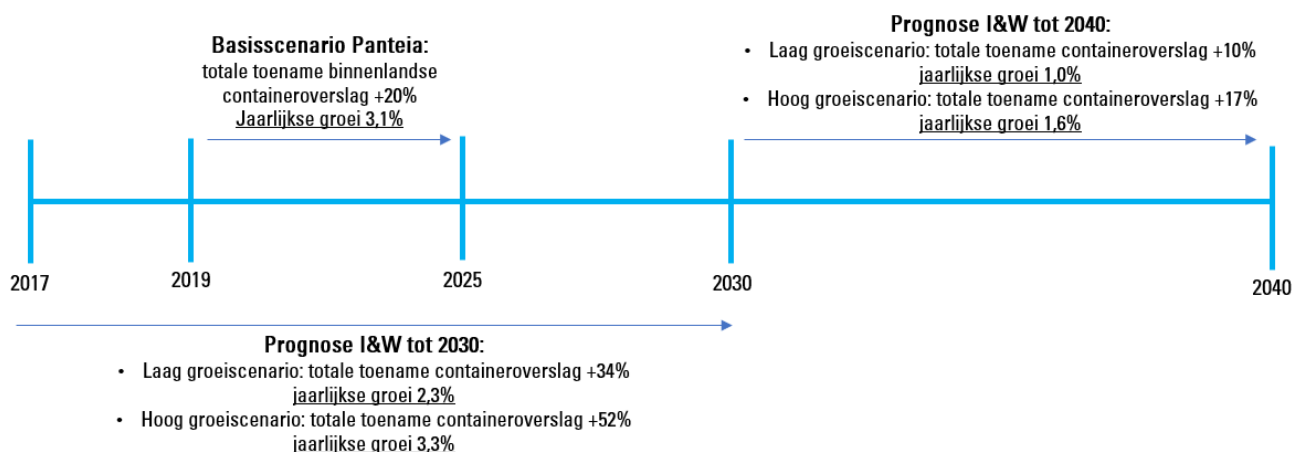
Voor de prognose van de toekomstige overslag in TEU op de CTD stellen we – op basis van de bovengenoemde onderzoeken – een hoog en een laag groeiscenario's op.

- Laag groeiscenario tot 2030: jaarlijkse groei van 2,3% in containeroverslag per binnenvaart. Dit scenario is gebaseerd op het lage groeiscenario uit de prognose van het ministerie van I&W.

¹ Zie de herijkte beleidslijn

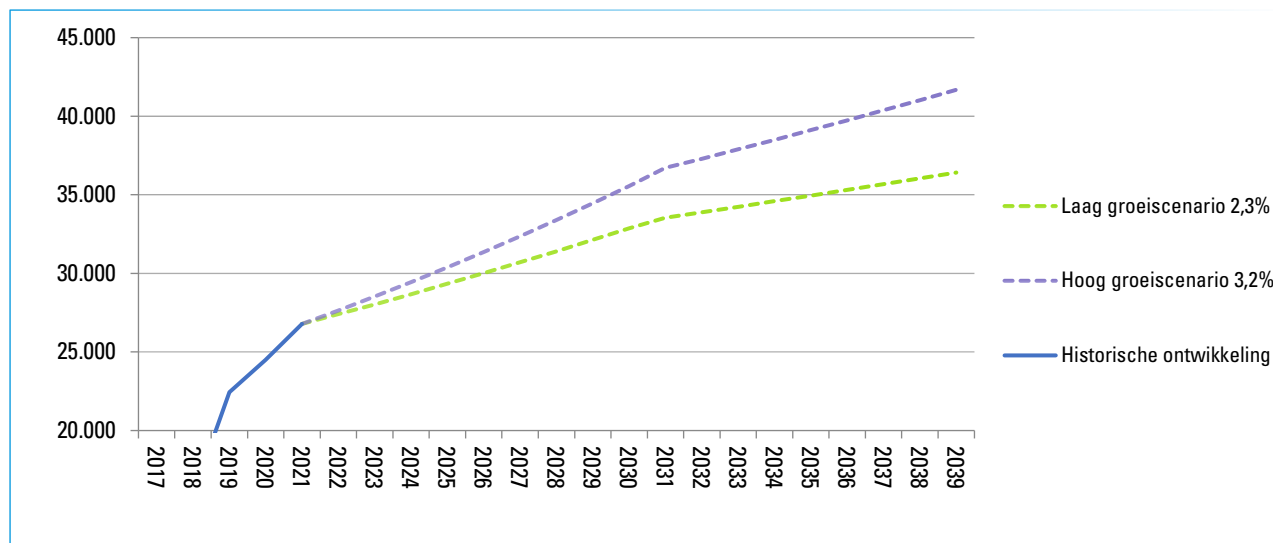
- Hoog groeiscenario tot 2030: jaarlijkse groei van 3,2% in containeroverslag per binnenvaart. Dit scenario is gebaseerd op het gemiddelde van het basisscenario van Panteia en het hoge groeiscenario van het ministerie van I&W.
- Voor de periode ná 2030 gaan we uit van de groeiscenario's van het ministerie van I&W in de periode tot 2040. Hierin wordt – ten opzichte van 2030 – een jaarlijkse groei van 1,0% in het lage scenario en 1,6% in het hoge scenario verwacht. De jaarlijkse groei ligt aanzienlijk lager dan in de periode vóór 2030, omdat de WLO-scenario's waarop deze prognose gebaseerd is na 2030 een lagere groei van de economie voorspellen.

Figuur 7: Schematische weergave ramingsmethode



We stellen onze prognose op vanaf het basisjaar 2021; het laatste jaar waarvoor er relatief betrouwbare verwachte overslagcijfers voor de CTD beschikbaar zijn. Op basis van de geprognosticeerde groei, zal de overslag op de CTD in 2040 toenemen tot circa 36.500 tot 41.500 TEU: een groei van circa 35% à 55% ten opzichte van de verwachte overslagcijfers van 2021. Hierbij merken we op dat de modal shift ambities, zoals eerder beschreven, slechts beperkt zijn meegenomen in de geraadpleegde prognoses. Ervan uitgaande dat zowel overheden als verladers zich actief inzetten op het verwezenlijken van deze ambities, lijkt het hoge groeiscenario ons het meest aannemelijk.

Figuur 8: Prognose ontwikkeling overslag in TEU op de CTD tot en met 2040



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Laag	26.785	27.401	28.031	28.676	29.336	30.010	30.701	31.407	32.129	32.868	33.206	33.548	33.894	34.243	34.596	34.952	35.312	35.676	36.043	36.415
Hoog	26.785	27.642	28.527	29.440	30.382	31.354	32.357	33.393	34.461	35.564	36.133	36.711	37.298	37.895	38.501	39.118	39.743	40.379	41.025	41.682

Bron: Panteia (2021), Ministerie van I&W (2018), Binnenhavenmonitor 2020 en bureauexpertise Stec Groep, 2021

Toename van overslag CTD leidt tot behoefte aan een langere kade

De verwachte toename in containeroverslag op de CTD van circa 35 à 55% leidt naar verwachting tot een toename van het aantal schepen dat (wekelijks) de terminal aandoet. In het vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat er maximaal 2 schepen per week mogen aanmeren. De terminaloperator wil dan ook inspelen op een toekomstige groei van het aantal schepen: in het (ontwerp) bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Verhuellweg' is een maximum van 10 schepen per week opgenomen.

De verlenging van de kade is naar verwachting noodzakelijk om het toenemend aantal schepen te kunnen faciliteren, vanwege de verwachte toename van de containeroverslag per binnenvaart en hierdoor meer scheepsbewegingen per week van- en naar de CTD. De huidige kade is geschikt voor de afhandeling van één klasse Va-schip met een maximale lengte van 110 meter. Gemiddeld blijft een schip ongeveer 12 uur aangemeerd bij de CTD (zie bijlage A), maar regelmatig ook langer (tot ruim een dag). Met maximaal twee schepen per week² zorgt dit momenteel niet voor capaciteitsproblemen. Indien meer dan twee schepen per week de terminal aan gaan doen, zal het regelmatig voor gaan komen dat er twee schepen tegelijkertijd aangemeerd (en afgehandeld) zullen moeten worden. De huidige kade (130 meter) heeft hiervoor onvoldoende lengte. Om twee schepen tegelijkertijd af te kunnen handelen, is het noodzakelijk de kade te verlengen. Rekening houden met de schaalvergroting in de binnenvaart is toevoeging van 130 meter kade om tegelijkertijd twee Klasse Va schepen te kunnen afhandelen een realistische toevoeging.

Toename van overslag CTD leidt tot behoefte aan meer stack- en opslagruimte

De huidige terminal omvat circa 3 hectare. Hieronder vallen niet alleen de stack- en opslagruimte, maar ook manoeuvreerruimte voor vrachtwagens, stackkranen, toegangspoorten en overige infrastructuur (zoals een LNG-bunkerstation). Deze circa 3 hectare terminalruimte van de CTD heeft naar verwachting een capaciteit van circa 10.000 tot 12.000 TEU per hectare (op jaarbasis). Dit baseren we op de volgende twee aspecten:

- Conform het bestemmingsplan kunnen containers maximaal 4 hoog worden gestapeld. Ook is de huidige portalkraan op de CTD niet geschikt om containers 5 hoog te kunnen stacken. Bij een optimaal functionerende containerterminal gaan we uit van een ruimtegebruik van circa 20.000 TEU per hectare³ als norm. Deze 20.000 TEU per hectare kan echter alleen worden gerealiseerd bij een stackhoogte van 5 containers, maximaal efficiënt ruimtegebruik, een logische vorm van de terminal (rechthoekig) en waar mogelijk automatisering van transport voor maximale efficiëntie. Over het algemeen zien we dat het ruimtegebruik op terminals lager ligt dan de ideale situatie, ook bij een hoogte van 5 containers. Zo heeft BCTN Nijmegen een ruimtegebruik van 17.000 TEU per hectare, MCT/DTT Moerdijk circa 16.000 TEU en haalt BCTN Wansum circa 11.000 TEU per hectare. Bij het vasthouden aan een hoogte van 4 containers ligt de capaciteit per hectare evident lager.
- Door de beperkte diepte van terminal is er relatief veel manoeuvreerruimte en infrastructuur nodig om de opslagruimte te kunnen bereiken en benutten. Hierdoor blijft er minder ruimte over voor de daadwerkelijke opslag van containers.

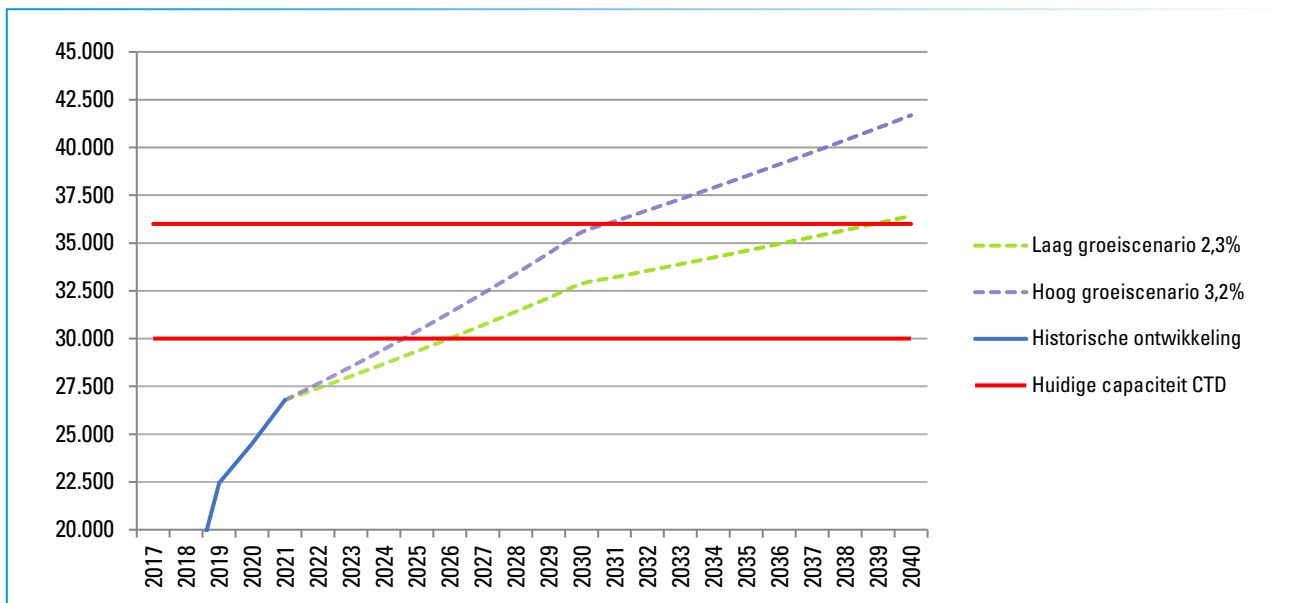
² Een maximum van twee schepen per week is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan.

³ Op basis van het rapport [Dynamische capaciteit containerterminals](#) en een benchmark van de maximale capaciteit van verschillende binnenvaartterminals in Nederland.

In de huidige situatie is er dan ook geen sprake van een ruimtegebrek. De huidige circa 27.000 TEU op jaarbasis kan goed worden verwerkt binnen de huidige omvang. Dit blijkt ook uit navraag bij de terminaloperator zelf: er is in de huidige situatie geen direct tekort aan stack- of opslagruimte.

Uitgaande van een toename van de overslag naar circa 36.500 tot 41.500 TEU in 2040 en een maximale benutting van 10.000 tot 12.000 TEU per terminalhectare, is onze verwachting dat de huidige ruimte en capaciteit op de CTD in 2040 niet meer volstaat. Zeker op piekmomenten in overslag zal de terminalcapaciteit onvoldoende zijn. Met het verlengen van de kadellengte van 130 naar 260 meter, wordt ook de effectieve stackruimte onder de portalkranen verdubbeld, waarmee de terminalcapaciteit toeneemt en in de toekomstige op- en overslagbehoefte zonder problemen kan worden voorzien.

Figuur 9: Prognose overslag in scenario's en maximale capaciteit op jaarbasis CTD



Bron: Panteia (2021), Ministerie van I&W (2018), Dynamische Capaciteit Containerterminals en bureauexpertise Stec Groep, 2021

CONCLUSIES KWANTITATIEVE TOETS

- Naar verwachting neemt de overslag op de CTD in 2040 toe tot circa 36.500 tot 41.500 TEU, afhankelijk van het groeiscenario. Op basis van relevante trends, ontwikkelingen en beleidsambities omtrent het stimuleren van multimodaal vervoer lijkt het hoge groeiscenario het meest realistisch.
- Het toenemende transport van containers via de binnenvaart zorgt voor een toename van het aantal containerschepen dat zal moeten worden afgehandeld op de CTD. De huidige terminal is uitgerust om maximaal één klasse Va schip te kunnen afhandelen. Dat is voldoende om de in het huidige bestemmingsplan vastgelegde twee schepen per week te kunnen faciliteren. Indien door toekomstige toename van de containeroverslag op de CTD echter meer dan twee schepen per week de terminal aan zullen doen, verwachten we dat vaker twee schepen tegelijkertijd aan moeten meren (en afgehandeld moeten/kunnen worden). Op basis van de groeiverwachtingen beantwoordt de verlenging van de kade van de terminal om twee klasse Va schepen te kunnen faciliteren dan ook aan de te verwachte behoefte.
- De bestaande capaciteit van de CTD (circa 30.000 tot 36.000 TEU per jaar) is voldoende om in de huidige vraag naar op- en overslag te kunnen voorzien. Op basis van de groeiprognose verwachten we dat de capaciteit op de huidige terminal in 2040 echter niet voldoende is om in de overslag te kunnen voorzien. Al eerder treden op piekmomenten waarschijnlijk al knelpunten op in de beschikbare stackruimte. De verdubbeling van de kadelengte (van 130 naar 260 meter) zorgt ook voor een verdubbeling van de stackruimte onder de portalkranen. Hiermee wordt de op- en overslagcapaciteit van de terminal verhoogd om te kunnen voorzien in de verwachte groei.

5 Conclusie

Kwalitatieve behoeftetoets

Het voorliggende plan beantwoordt aan de belangrijkste marktontwikkelingen en trends voor de containervaart en voorziet daarmee in een kwalitatieve behoefte. Dat lichten we toe aan de hand van twee relevante marktontwikkelingen:

- Al over een langere periode in het verleden, en ook komende jaren, is er sprake van een schaalvergroting in de binnenvaart. In de binnenvaart worden 'grote' en 'bovenmaatse' schepen, met een scheepslengte van minimaal 110 à 135 meter (vaarklasse Va of Vb) steeds meer de norm bij het transporteren van containers. Deze schaalvergroting in de binnenvaart gaat ten koste van de kleinere (kortere) schepen: het aandeel 'kleine' en 'middelgrote' schepen neemt de komende jaren steeds verder af. Vaarwegen en haveninfrastructuur moeten in staat zijn deze grotere schepen te kunnen faciliteren, onder meer door voldoende kadelengete te realiseren.
- Indien een kade geëquipt moet zijn om meer dan één 'groot' schip tegelijkertijd aan te meren, bijvoorbeeld vanwege de omvang van de totale goederenstroom en/of vanuit efficiëntieoverwegingen, ligt een verdubbeling van de kadelengete dan ook voor de hand. Door in Doesburg de kade te verlengen van 130 naar 260 meter wordt de mogelijkheid geboden om twee 'grote' schepen tegelijkertijd aan te meren. Daarmee is de CTD goed geëquipt voor de binnenvaartvloot van de komende jaren.
- De komende jaren wordt door regionale, nationale en Europese overheden en marktpartijen vanuit duurzaamheidsoverwegingen een stimulerend beleid gevoerd om vervoer over water te stimuleren, ten faveure van vervoer over de weg. Tegelijkertijd ontstaan er ook marktprikkels die vervoer over water stimuleren. We verwachten bijvoorbeeld dat het vervoer van goederen over de weg de komende jaren relatief duurder zal worden door onder andere de invoering van het Europese 'Mobility Pack'. Deze maatregelen zullen zorgen voor een hoger aandeel van de binnenvaart in de totale 'modal split' van de goederenstromen.
- Om deze groei te kunnen faciliteren is voldoende capaciteit in containerhavens noodzakelijk. Naar verwachting neemt het aantal vaarbewegingen op de Nederlandse waterwegen toe om meer containervolume te kunnen vervoeren. De verlenging van de kade van de CTD is een ontwikkeling die aansluit op deze verwachte ontwikkeling, leidt ertoe dat ook de bedrijven op bedrijventerrein Verhuellweg deze 'modal shift' kunnen volgen en daarmee een toekomstbestendige propositie hebben.

Kwantitatieve behoeftetoets

Het voorliggende plan voorziet in het vergroten van de afhandeling- en terminalcapaciteit van de CTD en voorziet daarmee in de kwantitatieve behoefte. Dat lichten we:

- Naar verwachting neemt de overslag op de CTD in 2040 toe tot circa 36.500 tot 41.500 TEU, afhankelijk van het groeiscenario. Op basis van relevante trends, ontwikkelingen en beleidsambities omtrent het stimuleren van multimodaal vervoer lijkt het hoge groeiscenario het meest realistisch.
- Het toenemende transport van containers via de binnenvaart zorgt voor een toename van het aantal containerschepen dat zal moeten worden afgehandeld op de CTD. De huidige terminal is uitgerust om maximaal één klasse Va schip te kunnen afhandelen. Dat is voldoende om de in het huidige bestemmingsplan vastgelegde twee schepen per week te kunnen faciliteren. Indien door toekomstige toename van de containeroverslag op de CTD echter meer dan twee schepen per week de terminal aan zullen doen, verwachten we dat vaker twee schepen tegelijkertijd aan moeten meren (en afgehandeld moeten/kunnen worden). Op basis van de groeiverwachtingen beantwoordt de verlenging van de kade van de terminal om twee klasse Va schepen te kunnen faciliteren dan ook aan de te verwachte behoefte.
- De bestaande capaciteit van de CTD (circa 30.000 tot 36.000 TEU per jaar) is voldoende om in de huidige vraag naar op- en overslag te kunnen voorzien. Op basis van de groeiprognose verwachten we dat de capaciteit op de huidige terminal in 2040 niet voldoende is om in de toekomstige

overslag te kunnen voorzien, in het bijzonder op piekmomenten. Verdubbeling van de kadelengte (van 130 naar 260 meter) zorgt ook voor een verdubbeling van de stackruimte onder de portalkranen. Hiermee wordt de op- en overslagcapaciteit van de terminal verhoogd om te kunnen voorzien in de verwachte groei.

Bijlage A: Aanmeertijden binnenvaartschepen CTD

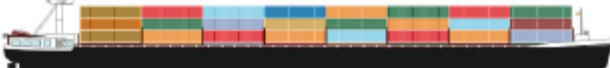
Maritiem onderzoeksbureau Aktis heeft in 2020 onderzoek gedaan naar (onder andere) de scheepsmanoeuvres rond de CTD. Op basis van door de Havenmeester verstrekte gegevens blijkt dat een binnenvaartschip gemiddeld gezien 12 uur aangemeerd blijft. Afhankelijk van het tijdstip van binnenkomst en de operationele venstertijden van de terminal kunnen schepen ook 24 uur blijven liggen. In het weekend zijn er geen terminalactiviteiten.

Figuur 10: aankomst en vertrektijden schepen CTD

	Aankomst/vertrek			Aankomst/vertrek	
Week 25				Za 20 juni	12:11 uur
Week 26				Ma 22 juni	12:01 uur
	Di 23 juni	22:32 uur			
	Wo 24 juni	10:03 uur			
				Wo 24 juni	12:01 uur
				Do 25 juni	05:40 uur
	Vr 26 juni	09:32 uur			
	Vr 26 juni	18:32 uur			
Week 26				Za 27 juni	10:51 uur
Week 27				Ma 29 juni	12:41 uur
	Di 30 juni	19:44 uur			
	Wo 1 juli	05:19 uur			
				Wo 1 juli	16:03 uur
				Do 2 juli	05:22 uur
	Vr 3 juli	09:11 uur			
	Vr 3 juli	18:23 uur			
Week 27				Za 4 juli	08:46
Week 28				Ma 6 juli	12:01 uur
	Di 7 juli	22:59 uur			
	Wo 8 juli	10:14 uur			
				Wo 8 juli	10:41 uur
				Wo 8 juli	16:51 uur

Bron: Aktis, 2020

Bijlage B: Indeling scheepsklassen volgens het Bureau Voorlichting Binnenvaart

Scheepstypen		Bureau Voorlichting Binnenvaart	
Klasse			380 x
Vb	Grote tanker Lengte 135 meter - breedte 21,80 meter - diepgang 4,40 meter - laadvermogen 9.500 ton		
Va	 Autoschip Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 2,00 meter - laadvermogen 530 auto's		60 x
III	 Containerschip Kempenaarsklasse Lengte 63 meter - breedte 7 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 32 TEU		16 x
Va	 Standaard containerschip Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 200 TEU		100 x
Vb	 Groot containerschip Lengte 135 meter - breedte 17 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 500 TEU		250 x
Va	 Ro-roschip Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 2,50 meter		72 x
Vlb	 Koppelverband (schip met duwbak) Lengte gemiddeld 185 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 6.000 ton		240 x
Vlb	 Koppelverband (schip met schip) Lengte gemiddeld 185 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 6.000 ton		240 x