



Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



Quickscan onderzoek voor twee belangrijke bedrijventerreinen / terminals in de MIRT-corridor Oost

Onderzoek gericht op trends, kansen en bedreigingen richting 2020 en 2030 – terminal BCTN



Panteia

Research to Progress



Inhoudsopgave

1. Regionale doorvertaling van trends
2. Detailanalyse vervoersstromen naar terminals
3. SWOT analyse BCTN
4. Discussiepunten





Doel

- **Algemeen doel MIRT goederencorridor Oost:**
Optimaliseren van multimodale logistieke knooppunten en terminalnetwerkvoorzieningen
- **Doel project:**
We maken een quickscan, waarin wordt ingegaan op trends en ontwikkelingen en de uitwerking daarvan op de terminallocaties
- **We beperken ons tot twee locaties:**
BCTN Nijmegen en de terminal te Medel
- In dit document wordt de locatie van BCTN in Nijmegen behandeld.





Bronnen

- CBS publicatiebestanden wegverkeer
- Binnenvaart Analyse Systeem data
- **WLO voorspellingen rail, weg, binnenvaart (laag groeiscenario)**
 - o *De voorspellingen zijn gebaseerd op goederenvervoer bestanden van 2011 voor zowel binnenvaart, spoorvervoer en wegvervoer. Er worden vier scenario's doorgerekend; onze voorspellingen zijn gebaseerd op het scenario dat het dichtst bij de gerealiseerde groei-cijfers in de periode 2011-2015 ligt. Ook Bart Kuipers signaleert in zijn presentatie dat een hoog groeiscenario niet waarschijnlijk is*
 - o *De voorspellingen zijn gebaseerd op de ontwikkeling van het **vervoerde volume**. Dit zegt niets over de vervoersprestatie (volume x afstand) of het aantal reizen. Hoogwaardige goederen, zoals containers, hebben per eenheid vaak een lager gewicht dan traditionele bulkgoederen. Om eenzelfde hoeveelheid (in tonnen) aan containers te vervoeren dan traditioneel bulkgoederen, zijn dus meer reizen benodigd.*
- Korte, Middellange Termijnvoorspellingen
- IBIS bedrijventerrein informatie
- Bestemmingsplannen terminallocaties



Conclusies WLO-prognoses

Waarnemingen

- **Binnenlands vervoer per binnenvaartschip stagneert; geen significante groei verwacht naar 2020 en 2030**
 - o Wel groei aanwezig in deelmarkten (overige goederen waaronder containers, voedingsmiddelen)
 - o Daarentegen terugval van bouwmaterialen (zand/grind)
- **Internationaal zien we alleen een toename van de importstromen. Bij de exportstromen daarentegen een stagnatie van de groei**
 - o Wel groei aanwezig in deelmarkten (overige goederen waaronder containers, voedingsmiddelen)
 - o Daarentegen terugval van bouwmaterialen (zand/grind)
- **Voor het binnenlandse vervoer over de weg zien wij tot 2020 en 2030 beperkte groeicijfers**
 - o Wegverkeer groeit in tegenstelling tot de binnenvaart wel. Dit heeft met name te maken met de samenstelling van het goederenpakket; weinig vervoer van vaste brandstoffen (kolen), ertsen en bouwmaterialen en veel vervoer van overige goederen, waaronder containers
- **Internationaal wegvervoer kent voor zowel de importstromen als de exportstromen forse groeicijfers**
 - o De groei is het sterkst in de periode tot 2020. Na 2020 vlakt de groei af

Conclusies

Zonder verdere maatregelen, zal de *modal split* van de binnenvaart verslechteren, kijkende naar het vervoerde volume

- Dit komt met name doordat de traditionele markten van de binnenvaart (kolen, erts, bouwmaterialen) minder hard groeien of zelfs dalen ten opzichte van de markten waarin het wegverkeer sterk is
- **Om de positie van de binnenvaart toch te handhaven, is de ontwikkeling van de markt voor containers cruciaal. In deze markt kunnen binnenvaart en weg met elkaar concurreren; multimodale terminals faciliteren deze groei**



Regionale uitwerking prognoses Nijmegen

Waarnemingen

- **Naar 2020 wordt zowel een daling van de import- als de exportstromen per binnenvaartschip verwacht**
 - o Het dalen van de exportstromen komt met name door verminderde winning van zand- en grind
 - o De dalingen bij zowel de import- als exportstromen worden gedeeltelijk gecompenseerd door een stijging van het containervervoer
- **Naar 2030 zien we een herstel van de import-volumes per binnenschip. Bij de exportvolumes zien we stagnatie ten opzichte van 2020**
 - o De incidentele daling als gevolg van het sluiten van de centrale van GDF/SUEZ wordt volledig gecompenseerd door groei in het containersegment
 - o Dit geldt ook voor de exportstromen. De bouwmaterialen blijven dalen, maar de nog altijd aanwezige groei van containers compenseert
- **In het wegvervoer zien we zowel bij import als export lagere groeicijfers dan nationaal**

Conclusies

- De afname van de import kan volledig verklaard worden door de sluiting van de kolencentrale van GDF/SUEZ. *Er is geen alternatieve bestemming van het terrein verondersteld; biomassa is echter wel een optie*
- Bij herbestemming van GDF/SUEZ terrein (biomassa centrale) is het belangrijk om de randvoorwaarden zodanig te scheppen dat een groot gedeelte van de aanvoer per binnenvaartschip gefaciliteerd kan worden. Biomassa leent zich, anders dan kolen, eerder voor aanvoer per truck



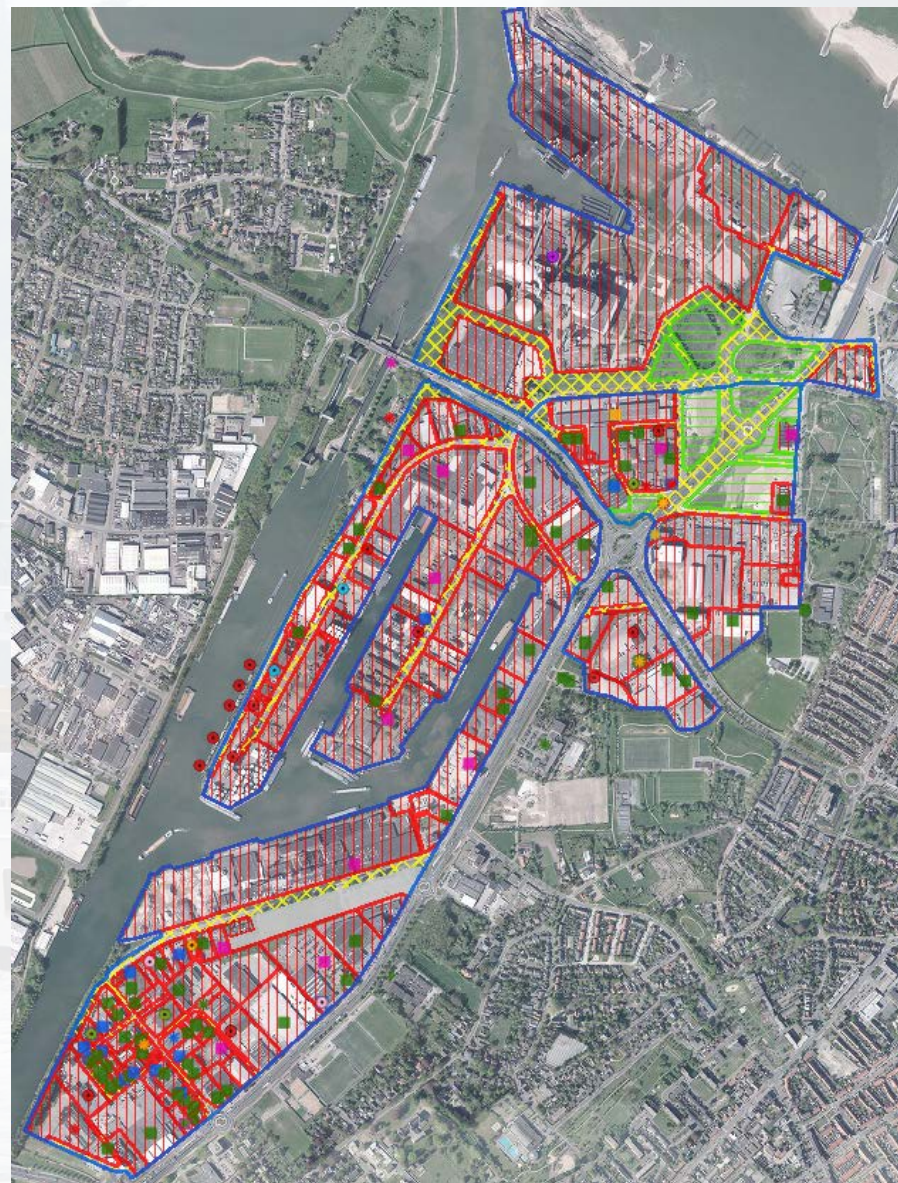
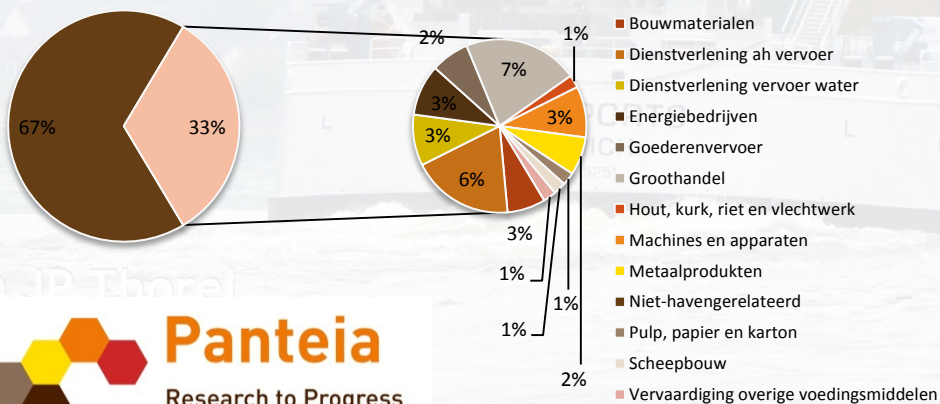
Verzorgingsgebieden terminals





Inland terminal BCTN Nijmegen

- **Industrieel bedrijventerrein, met gemengde, zware en watergebonden industrie**
 - o Diverse grote bulkpartijen actief in de haven:
 - GDF SUEZ, Nutsbedrijf
 - Mebin, betonindustrie
 - Asfaltcentrale
 - Koole tankstorage, eetbare oliën, bio-brandstof
 - Diverse schroothandelaren
 - Duynie/Novidon: voedingsmiddelen
 - *Innovio Papers, papierindustrie (faillissement op 11-8-2015)*
- **Bedrijven kunnen zelf op- en overslag regelen; geen nut en noodzaak tot containerisatie**
- **Veel bedrijven zijn echter ook niet-havengebonden**





Noord- en Oostkanaalhavens Nijmegen

- 175 hectare, circa 150 bedrijven, bijna 6.000 werknemers
- **Overslag haven van Nijmegen: 3.534.560 ton**
 - o 100.228 TEU met daarin 563.540 ton
 - o 4.002 ton aan gevaarlijke stoffen;
 - o 2.173.327 ton aan droge bulk;
 - o 797.692 ton aan natte bulk;
- **Importstromen: 2.147.635 ton**
- **Exportstromen: 1.386.924 ton**

Overslagcijfers gemeente Nijmegen (2014)





Inland terminal BCTN

BCTN NIJMEGEN

LAATSTE AUDIT OP
01-06-2015



BCTN Nijmegen

Winselingseweg 80,
6541 AH Nijmegen
NETHERLANDS

[Klik hier voor de kaart](#)

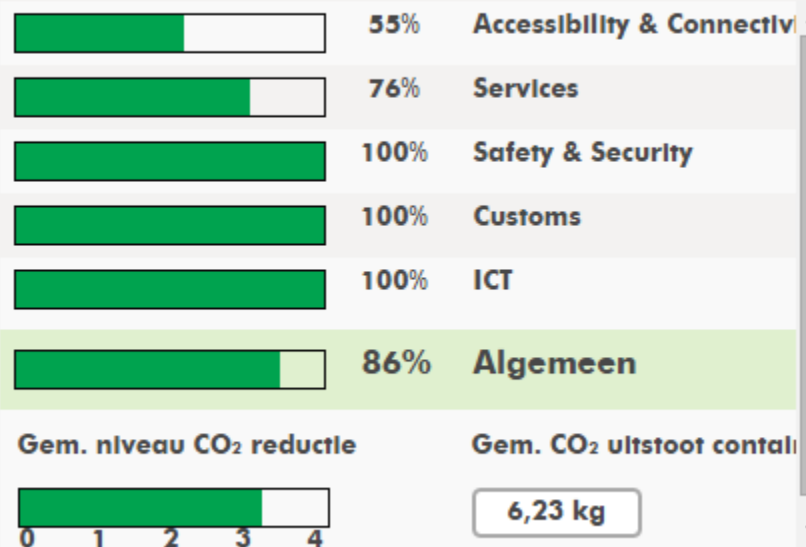
Telefoon: 0243743303

Fax:

E-mail: offerte@bctn.nl

Internet: www.bctn.nl

Contact:



Bron: inlandlinks (<https://www.inlandlinks.eu/nl/terminals/container-terminal-nijmegen>)



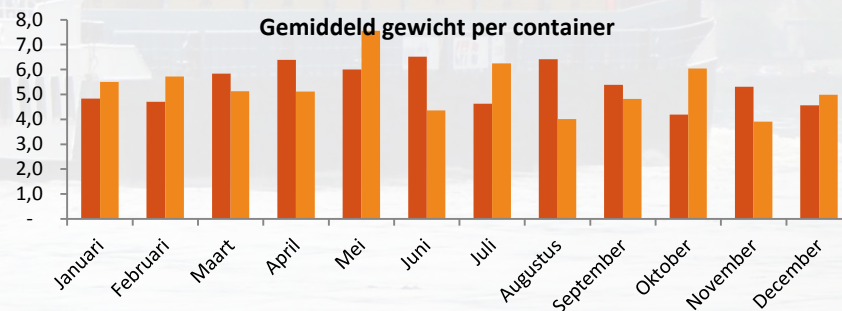
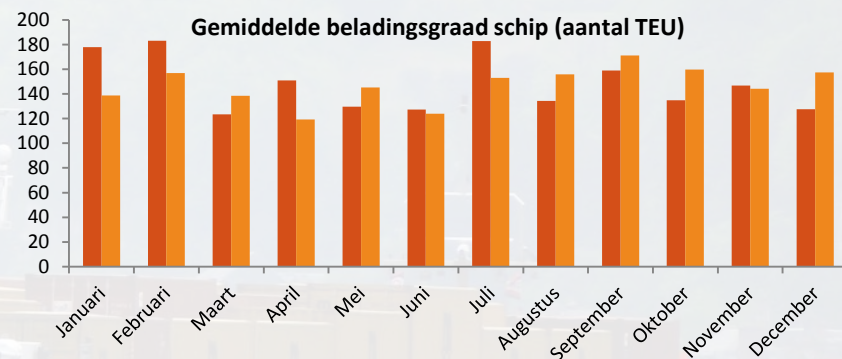
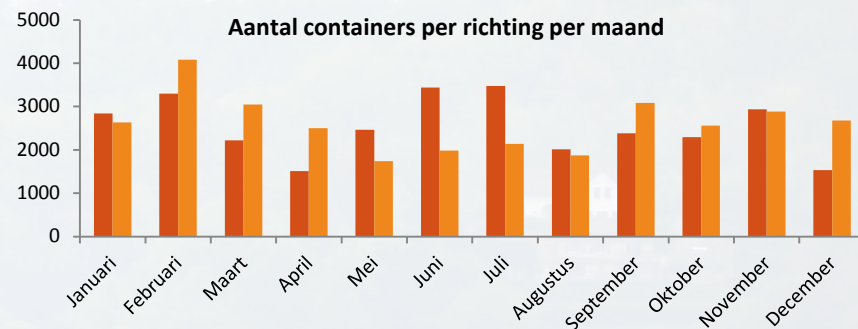
Panteia

Research to Progress

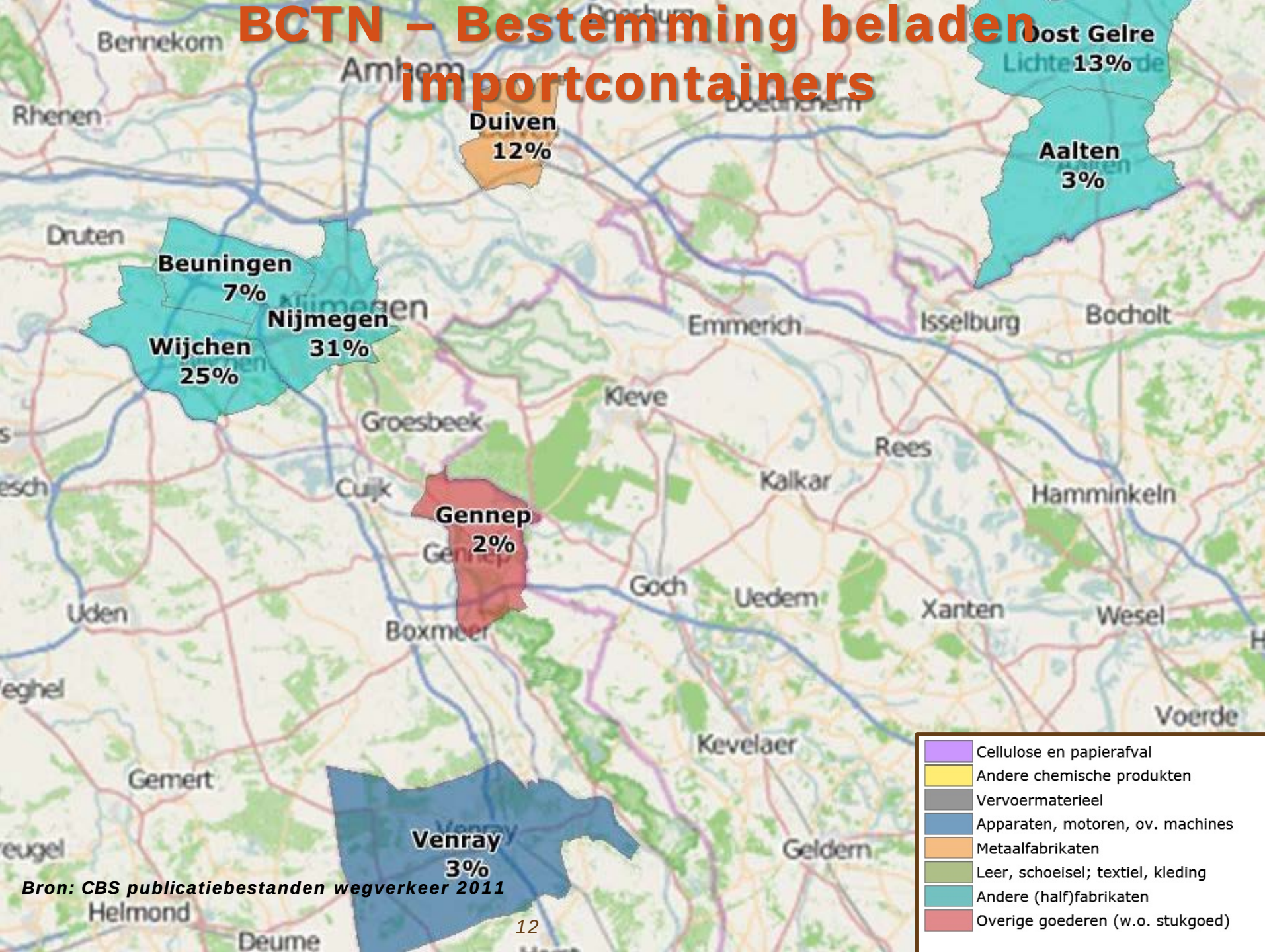


Inland terminal BCTN

- **In 2014 een aanvoer van 43.763 TEU**
 - o 30.405 TEU vanaf Rotterdam (69%)
 - o 5.951 TEU vanaf Antwerpen (14%)
 - o 7.330 TEU vanaf overige terminals (*feitelijk zijn dit exportcontainers*)
 - 4.327 TEU vanaf Maasterminals (Wanssum, Venlo en Born)
 - 519 TEU vanaf overige BCTN-terminals (Den Bosch, Meerhout (B))
 - 1.843 TEU vanaf Rijnterminals
 - 487 TEU vanaf overige, binnenlandse terminals (bv. Hengelo, Utrecht)
 - o Gemiddeld gewicht per container naar Rotterdam: 5,4 ton
- **In 2014 zijn er vanaf BCTN 48.465 TEU afgevoerd**
 - o 31.196 TEU naar Rotterdam (55%)
 - o 11.989 TEU naar Antwerpen (21%)
 - o 13.280 TEU naar overige terminals (*feitelijk zijn dit importcontainers*)
 - 1.642 TEU naar Maasterminals (Wanssum, Venlo en Born)
 - 309 TEU naar overige BCTN-terminals (Den Bosch, Meerhout (B))
 - 1.706 TEU naar Rijnterminals
 - 1.187 TEU naar overige binnenlandse terminals (bv. Hengelo, Utrecht)
 - o Gemiddeld gewicht per container naar Rotterdam: 5,3 ton
- **Onbalans in aan- en afvoer: Beladen, tijdkritische containers zullen eerder per vrachtauto naar het verzorgingsgebied van BCTN worden gebracht. Afvoer van deze containers wel per schip**



BCTN – Bestemming beladen importcontainers



BCTN – Herkomst beladen exportcontainers





Inland terminal BCTN Nijmegen

Vijf van de elf kolencentrales gaan sluiten

De totale capaciteit van de energiecentrales in Nederland ligt rond de 41 gigawatt (GW). Eén gigawatt is duizend megawatt, oftewel een miljoen kilowatt. Een centrale met een vermogen van 1 megawatt kan per uur 1000 kilowattuur elektriciteit leveren, genoeg voor 1000 huishoudens. De gezamenlijke kolencentrales hebben opgeteld een vermogen van 7,3 GW. Gascentrales kunnen ruim 20 GW leveren.

Door uitval en onderhoud liggen sommige centrales stil. De werkelijke opwekcapaciteit in Nederland is daardoor geen 41 maar 32,6 GW. Daarvan is een kleine 20 GW nodig voor de binnenlandse vraag van industrie en huishoudens. De marge is dus bijna 13 GW. Als alle kolencentrales worden stilgelegd, blijft er nog 5,4 GW aan reservecapaciteit over.

Er zijn nu nog elf kolencentrales in Nederland. Daarvan gaan op grond van de afspraken in het Energieakkoord vijf oudere exemplaren dicht.

Op 1 januari sluiten drie centrales, Amercentrale 8 in Geertruidenberg van Essent (uit 1981, 645 megawatt), Borssele van Delta (uit 1988, 406 MW) en Nijmegen van GDF Suez (uit 1981, 602 MW). Op 1 juli 2017 sluiten dan nog Maasvlakte 1 en 2 van Eon (uit 1988 en 1989, totaal 1000 MW).

Nijmeegse papierfabriek InnovioPapers failliet

11 augustus 2015 | Laatste update: 11 augustus, 17:20

1 REACTIES (19)   



NIJMEGEN - De Nijmeegse papierfabriek Innoviopapers, voorheen Sappi, is failliet. Bij het bedrijf werken 150 mensen. De werknemers zijn dinsdagmiddag geïnformeerd. De curator gaat onderzoeken of er mogelijk overnamekandidaten zijn van de fabriek.

Bekijk ook...

> Sappi Nijmegen heeft nieuwe

Het faillissement komt als een dreun voor de werknemers. Meer dan een jaar hebben ze gevochten om te overleven. De fabriek aan de Ambachtsweg hing sluiting boven het hoofd, het Zuid-Afrikaanse moederbedrijf Sappi wilde van



Inland terminal BCTN Nijmegen

GDF Suez wil lng-station bij Maas-Waalkanaal

19 december 2013 | Laatste update: 05 maart, 09:35

1 REACTIES (2) f t v



Het terrein van de energiecentrale. ©Theo Peeters

NIJMEGEN - GDF SUEZ, eigenaar van de elektriciteitscentrale aan de kop van het Maas-Waalkanaal, wil in de loop van 2014 op het terrein een mobiel vulstation plaatsen voor vloeibaar aardgas, lng.

Steun voor biomassa-installaties van 30 miljoen

05 juni 2013 | Laatste update: 05 juni, 16:42

1 REACTIES (7) f t v



De energiecentrale van GDF Suez in Nijmegen. ©DG

NIJMEGEN - GDF Suez, de eigenaar van de elektriciteitscentrale bij het Maas-Waalkanaal, krijgt van de provincie toestemming voor de bouw van 2 biomassacentrales. Die centrales, een investering van 30 miljoen euro, moeten in de toekomst 'hitte' leveren aan het warmtenetwerk in de stad.

Gelderland heeft deze week een vergunning afgegeven voor de bouw.



Inland terminal BCTN

• Kansen

- o Energietransitie GDF Suez; aanvoer biomassa per schip. Vanwege broei, beperkte voorraadvorming mogelijk, daardoor mogelijk aanvoer per containers
- o LNG is een kans. Op korte termijn zijn de volumes nog niet voldoende om aanvoer per schip (zoals nu benzine en diesel vervoerd worden) te realiseren. Distributie met behulp van tankcontainers kan kansen opleveren voor BCTN
- o BCTN geldt als een van de weinige terminals in Oost-Nederland met regelmatige afvaarten op Antwerpen. Het verder uitbouwen van de nationale hub-functie voor containers richting Twente en de Maas kan BCTN versterken
- o Vanwege de gunstige ligging langs de hoofdtransportas Waal, is Nijmegen de terminal bij uitstek om continentale ladingstromen per binnenvaartschip af te wikkelen
- o BCTN geldt als empty depot voor enkele van de grootste diepzeereederijen (Maersk, CMA-CGM)

• Knelpunten

- o Beperkte regionale gebondenheid met het bedrijfsleven (bijvoorbeeld hoogwaardig logistieke bedrijven of een dominante verlader zoals Heineken, AKZO) maakt de terminal kwetsbaar; verladende partijen kunnen gemakkelijk overstappen naar naburige terminals in Cuijk, Oss, Emmerich en, *in de toekomst*, Doesburg
- o Lokaal bedrijfsleven heeft de wind tegen; energiecentrale sluit en zal op korte termijn eerder per truck dan per schip aanvoeren, papierfabriek failliet
- o Weinig grote distributiecentra in de buurt; Heinz ontwikkelt met Nabuurs een EDC in De Grift; stromen worden nu echter via Cuijk afgewikkeld
- o Geen verdere uitbreiding van de terminal meer mogelijk



BCTN 2015

STRENGTHS

- Voldoende beschikbare terminalcapaciteit om containers af te wikkelen.
- Uitstekende ligging aan vaarwater: zowel ontsloten via Maas-Waalkanaal (noord-zuid) als via de Waal (oost-west) verbinding. De grootste schepen uit de vaart kunnen aan de kade aanmeren
- Verbinding over de weg aanzienlijk verbeterd door nieuwe brug bij Nijmegen. Er hoeft nauwelijks door bewoond gebied gereden te worden.
- Dagelijkse afvaarten op zowel Rotterdam als Antwerpen.
- Onafhankelijk opererende terminal met toch een uitstekend netwerk onder *carriers* en verladers. BCTN geldt als empty depot voor enkele van de grootste diepzeereederijen (Maersk, CMA-CGM)

WEAKNESSES

- Beperkte regionale gebondenheid maakt de terminal kwetsbaar; verladende partijen kunnen gemakkelijk overstappen naar naburige terminals in Cuijk, Oss, Emmerich en, in de toekomst, Doesburg
- Lokaal bedrijfsleven heeft de wind tegen; energiecentrale sluit en zal op korte termijn eerder per truck dan per schip aanvoeren, papierfabriek failliet
- Weinig grote distributiecentra in de buurt; Heinz ontwikkelt met Nabuurs een EDC in De Grift; stromen worden nu echter via Cuijk afgewikkeld



BCTN 2015

OPPORTUNITIES

- Energietransitie GDF Suez; aanvoer biomassa per schip. Vanwege groei is er **beperkte voorraadvorming mogelijk** op de laadlocatie. **Aanvoer met containers is daarvoor een oplossing.** Er hoeft niet geïnvesteerd te worden in een overslagpunt bij BCTN, dit versterkt de businesscase.
- **LNG is een kans.** Op korte termijn zijn de volumes nog niet voldoende om aanvoer per schip (zoals nu benzine en diesel worden vervoerd) te realiseren. Distributie met behulp van tankcontainers kunnen kansen opleveren voor BCTN.
- **Meer inzetten op netwerkfunctie van inlandterminals en bargeservices.** BCTN geldt als een van de weinige terminals in Oost-Nederland met regelmatige afvaarten op Antwerpen. Het verder uitbouwen van de nationale hub-functie voor containers richting Twente en de Maas kan BCTN versterken.
- Vanwege de gunstige ligging langs de hoofdtransportas Waal, is Nijmegen de terminal bij uitstek om **continentale ladingstromen** per binnenvaartschip af te wikkelen.

THREATS

- Beperkte regionale gebondenheid maakt de terminal kwetsbaar; verladende partijen kunnen gemakkelijk overstappen naar naburige terminals in Cuijk, Oss, Emmerich en, *in de toekomst*, Doesburg
- Lokaal bedrijfsleven heeft de wind tegen; energiecentrale sluit en zal op korte termijn eerder per truck dan per schip aanvoeren, papierfabriek failliet
- Weinig grote distributiecentra in de buurt; stromen Heinz worden nu echter via Cuijk afgewikkeld



Hoe voorkomen we dit in Nijmegen?

650 ton biomassa per dag over de weg naar Utrecht

De nieuw te bouwen biomassa warmte-installatie (BWI) aan de Utrechtse industriehaven Lage Weide gaat 650 ton biomassa per dag verwerken en die grondstof aanvoeren over de weg. Dat meldt De Telegraaf.

- **PVV zet vraagtekens bij 'milieuvriendelijke' warmte-installatie**

'De aanlevering hiervan gaat voor meer verkeer zorgen, ongeveer 35 à 50 vrachtwagens per dag. **Eneco** ziet af van vervoer over water omdat dit teveel zou kosten. De kosten voor de bouw van nieuwe havenfaciliteiten zouden niet opwegen tegen de baten. De plannen staan in een brief die Eneco naar de omwonenden heeft verstuurd. Het energiebedrijf heeft deze week vergunning aangevraagd voor de bouw van de centrale. Eneco nam dit jaar Nuon over aan de Atoomweg en schrapte de plannen voor een grootschalige biomassa energiecentrale. In plaats daarvan komt de nu half zo grote BWI. De nieuwe installatie zal geen elektriciteit produceren, maar alleen warmte leveren aan het stadsverwarmingsnet in Utrecht.'

Gerelateerd nieuws

- 'Nooit eerder onveilige situaties door afstandsbediening'
- **PVV Flevoland vraagt extern onderzoek naar sluisklem Confianza**
- **In de krochten van Zr.Ms. Rotterdam**
- **Van Oord realiseert sterke groei in offshore windsector**

Meer over

- **Vervoermarkt**

Het bericht was aanleiding voor de PVV-fractie in Provinciale Staten om kritische vragen te stellen aan het College van Provinciale Staten. Het Statenlid Ubaghs vraagt zich onder meer af of de binnenvaart mogelijk schoner vervoer kan opleveren. Maar de **PVV** ziet sowieso niet veel milieuvoordelen in de installatie. 'Wat is nu de veronderstelde milieuwinst, als er ook nog eens 50 vrachtwagens - die naar alle waarschijnlijkheid diesel als brandstof gebruiken - per dag meer gaan rijden vanuit Zuid-Duitsland voor de aanvoer van de biomassa?' En 'is het niet wat hypocriet om in de stad enkele dieselauto's te weren, om vervolgens 50 vrachtwagens te laten rijden op de Atoomweg?'



BCTN 2020 / 2030

STRENGTHS

- Doorgetrokken A15 versterkt de positie van BCTN in oostelijke richting; verbeterde concurrentiepositie in vergelijking tot de terminal in Emmerich
- Grotere volumes binnenvaart en verregaande netwerkvorming (synchromodaal) maken BCTN Nijmegen tot een nationale hub. Containerdiensten naar Maasterminals en richting Twente worden via Nijmegen afgewikkeld.
- Voldoende capaciteit beschikbaar om groei containervervoer over water te accommoderen.

WEAKNESSES

- Geen extra weaknesses ten opzichte van 2015.





BCTN 2020 / 2030

OPPORTUNITIES

- Groei in segment voedingsmiddelen biedt een kans voor BCTN. Versterk banden met Koole Tankopslag en Duynie/Novidon en biedt multimodale achterlandverbindingen aan met tankcontainers
- Het vervoer van LNG blijft een kans. Tegen 2030 zal LNG de volledige potentie in de binnenvaart uitgerold hebben; er zullen dedicated bunkerschepen varen om walstations en schip-schip bunkerboten te bevoorraden. Voor de distributie ten behoeve van het wegverkeer kunnen tankcontainers worden gebruikt
- Ombouw van de GDF Suez kolencentrale naar een biomassa gestookte centrale. Kleine partijen van bijvoorbeeld gemeentelijk afvalhout kunnen met containers naar BCTN vervoerd worden om daar overgeslagen te worden
- Hubverbindingen naar Maascorridor en Twente in relatie tot de hoogfrequente verbindingen over de Waal richting zowel Rotterdam als Twente maken dat continentale diensten per container uitstekend per schip geleverd kunnen worden. Hierbij is de binnenvaart met name geschikt voor **laagwaardige** stromen
- Nijmegen is opgenomen als binnenhaven in het TEN-T kernnetwerk. Dit biedt kansen voor Europese ondersteuning voor initiatieven die bijdragen aan het Europese transportbeleid

THREATS

- De terminal te Doesburg zal een groot gedeelte van het verzorgingsgebied van de terminal in Nijmegen overnemen.
- Bodemerosie Waal vermindert de beschikbare diepgang en daardoor het concurrentie-voordeel ten opzichte van het wegverkeer. Ook verslechtert de concurrentiepositie ten opzichte van de terminals in Noord-Brabant; deze worden via de gestuwde Maas bevoorrad en kennen dus geen problemen met diepgang.
- Voor intermodaal transport wordt de nabijheid van een terminal nog belangrijker dan de transportkosten vanaf die terminal, door steeds hogere kosten van het wegverkeer als gevolg van stijgende brandstofprijzen en toenemende congestie. De terminal voor BCTN heeft als Unique Selling Point de lage kosten voor aanvoer per binnenvaartschip; dit belang neemt dus af



Discussiepunten BCTN Nijmegen

- Hoe kan de terminal van BCTN helpen om de ombouw van het GDF/SUEZ terrein van kolencentrale naar biomassacentrale te faciliteren en zo de terminal meer regionale binding te geven? Welke acties zijn hiervoor benodigd, waar komt de lading vandaan en kan dit eventueel gecontaineriseerd worden. Zijn er overige stromen te vinden die aangetrokken kunnen worden?
- Een sterk punt van BCTN is de ligging langs de hoofdvaarweg en de aftakkingen naar de Waal en IJssel. Welke acties kunnen ondernomen worden om de Hub-functie van de terminal verder te versterken, om zo ondanks het gebrek aan regionale binding en de sterkere concurrentie met omliggende terminals toch bestaansrecht te garanderen?
- Het doortrekken van de A15 vergroot het verzorgingsgebied van de terminal in Nijmegen in oostelijke richting. Liggen hier mogelijkheden om bijvoorbeeld lading te verwerven in Duitsland?
- Welke continentale ladingstromen kunnen per binnenvaartschip afgewikkeld worden in Nijmegen? Om hoeveel lading gaat het en hoe verwerven we deze lading?
- Hoe kunnen sterktes verder uitgebaat worden en weaknesses weggenomen worden door gebruik te maken van Europese subsidiegelden? Zijn daar al concrete plannen voor?



Bijlagen

- Prognoses per modaliteit
 - o Binnenvaart
 - o Wegverkeer
- Per goederengroep
- Per richting (import, export, intra)
- Detailoverzicht kwaliteit terminals via inland links
- Presentatie Kuipers.





Trends en ontwikkelingen

- Zandwinning Maasplassen zal afnemen; zand en grind zullen meer en meer worden gewonnen in het Rijnstroomgebied en vanaf zee. Dit leidt tot een afname van het binnenlandse transport van zand/grind en een toename van de import uit België, Duitsland en Frankrijk
- De staalindustrie in het Saar/Moezelbekken zal naar verwachting sluiten. Verplaatsing van staalproductie naar Oost-Europa of zelfs overzee (Rusland, China, India). Dit betekent een verminderde aanvoer van grondstoffen (ertsen, schroot) en een verhoogd volume van halffabrikaten. Het spoorvervoer is hiervoor echter de meest geschikte modaliteit
- Kolenmijnen in Duitsland zullen per 2018 sluiten. Dit zal leiden tot een toename van importkolen vanuit de ARA-zeehavens. Echter, groeiend aandeel hernieuwbare energie zal voor lagere energievraag zorgen
- Energie zuinigere voertuigen en schepen zorgen voor een verminderde vraag naar aardolieproducten en -derivaten (brandstoffen). Ook de omschakeling van diesel naar LNG in het vrachtverkeer over water en weg zal leiden tot minder transport; LNG is energie-efficiënter dan diesel
- Tevens zal de raffinage in de ARA-havens en in het Europese achterland verminderen. Hierdoor zullen er minder schepen met ruwe aardolie over de Rijn varen, maar zal het transport van raffinageproducten (nafta, benzine, diesel) naar het achterland toenemen. Dit heeft een positieve invloed op de inzet van multimodale transportmiddelen
- Diepzeereederijen zoals Maersk proberen hun supply chains zoveel mogelijk zelf te regelen; een toename van *carrier haulage* ten koste van *merchant haulage*. Dit leidt tot meer gebruik van multimodaal transport. Rederijen nemen aandelen in inland-terminals en faciliteren zo door-to-door supply chains om toch marges te behalen
- Schaalvergroting in de zeescheepvaart leidt tot enorme vervoerspieken in de havens. Binnenscheepvaart is de enige modaliteit die voldoende vrije capaciteit kan bieden om deze vervoersstromen snel naar het achterland te transporteren
- E-commerce zal toenemen. Dit leidt tot meer strategisch geplaatste distributiecentra van grote logistieke dienstverleners



Trends en ontwikkelingen

- De containerbinnenvaart gaat steeds slimmere diensten verlenen. Terminals evalueren van traditionele overslaglocaties, naar hubs waar ook Value Added Logistics plaats kan vinden. Slimme lijndiensten maken het mogelijk om de verblijfstijden in zeehavens te verkorten; tevens kunnen continentale ladingstromen van met name laagwaardige goederen geacommodeerd worden
- Het vervoer van landbouwproducten zal toenemen, met name als gevolg van grotere stromen biomassa (energie). Deze kunnen zowel worden gebruikt voor directe energieopwekking (houtafval om te verbranden) maar ook als energiedrager voor voertuigen en schepen (bio-brandstoffen)
- *Modal shift* doelstellingen van de zeehavens zullen er toe gaan leiden dat containers meer en meer per binnenvaartschip en trein zullen worden afgevoerd. Op korte afstanden (<200 km) zijn binnenvaartschepen competitief voor hoogwaardige importgoederen, op langere afstanden zullen treinen ingezet worden. De binnenvaart blijft een zeer geschikte modaliteit voor lege containers (strategische verplaatsingen) en maritieme exportcontainers.)
- *Circulaire economie*; afvalstromen bestaan niet meer, het zijn grondstoffen voor de volgende cyclus in de supply chain. Verschillende verschijningsvormen: granulaat, schroot, huisvuil, bedrijfsafval, houtafval (biomassa). Opslag is vaak niet langdurig mogelijk omwille van milieueisen. De goederen zijn veelal laagwaardig en kleine partijen kunnen prima per schip afgevoerd worden
- Milieu-eisen zullen het gebruik of de productie van meststoffen (zowel natuurlijk als kunstmatig) terugdringen. Dit heeft ook zijn weerslag op het vervoer van zowel dierlijke mest, als het vervoer van grondstoffen voor kunstmest
- **Vervoerstechnische ontwikkelingen:**
 - o Aandeel high-cube containers groeit. Dit leidt er toe dat de vastgestelde brughooften (5,25 meter voor twee lagen, 7 meter voor drie lagen en 9,1 meter voor vier lagen) in de toekomst meer en meer onvoldoende zullen blijken
 - o De schaalvergroting zal een halt worden toegeroepen; extreem grote eenheden kunnen niet efficiënt worden ingezet. Daarentegen zal het gemiddelde laadvermogen van de vloot nog groeien; dit is het gevolg van een teruglopend aantal kleine schepen. Deze worden gebruikt om hoge frequenties te bieden bij het containervervoer op korte afstanden
 - o De LZV in het vrachtwagenvervoer zal de concurrentiepositie van de binnenvaart ten aanzien van het vervoer van lege containers licht verzwakken. Voor geladen eenheden verwachten wij geen verschillen

Volume binnenvaart binnenlands

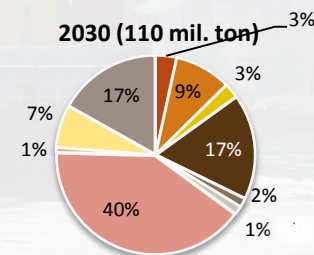
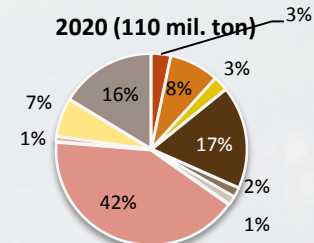
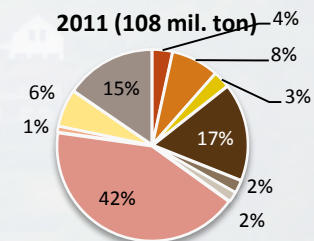
- **Binnenlands volume per binnenvaartschip groeit in 2020 met +2% ten opzichte van 2011**

- o Grootste groei in de overige goederen (containers): +8%
- o Ook aanzienlijke groei in de voedingsmiddelen (+6%), aardolieproducten(+7%) en chemicaliën (+5%)
- o Daarentegen sterke dalingen bij vervoer van meststoffen (-13%), ijzererts en metaalresiduen (-24%), metaalproducten (-13%) en vaste brandstoffen (-12%)
- o Geen significante trends bij vervoer van landbouwproducten en bouwmaterialen

- **Trends zetten door naar 2030: volumegroei van +2% ten opzichte van 2011**

- o Grootste groei zal optreden in de voedingsmiddelen (+17%).
- o Overige goederen, chemicaliën, vaste brandstoffen en aardolieproducten laten ook groei zien: ongeveer +5% à +15% ten opzichte van 2011
- o Vervoer van bouwmaterialen zal licht afnemen (-3%)
- o Sterke afname van vervoer voor metaalindustrie (-31% / -19%) en meststoffen (-18%)

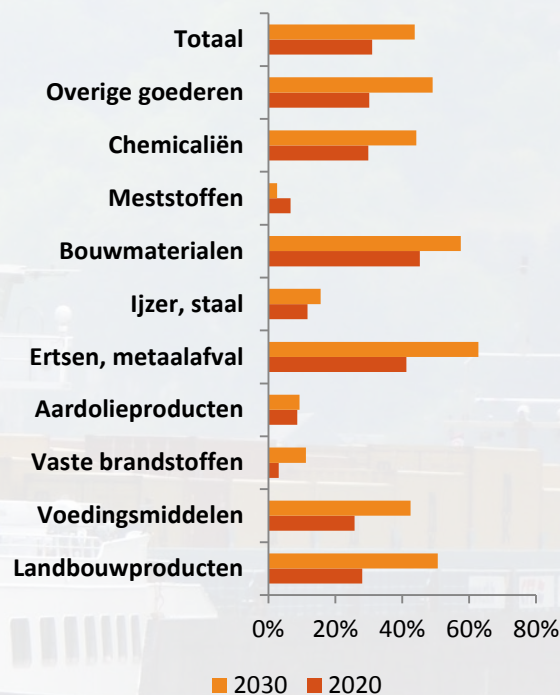
Ontwikkeling per goederensoort



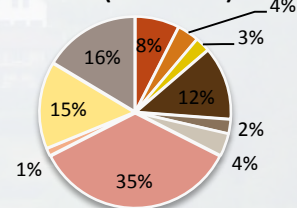
Importstromen binnenvaart

- **Naar 2020 wordt sterke groei (+31%) verwacht van importstromen (België, Duitsland)**
 - o Relatief gezien sterke groei van bouwmaterialen en 'ertsen en metaalafval'
 - o In absolute zin neemt vooral de import van bouwmaterialen sterk toe; een groei van meer dan 10 miljoen naar 2020
 - o Ook sterke toenames van landbouwproducten (verschuiving productie naar buitenland) en voedingsmiddelen
 - o Zeer beperkte groei (0-10%) van meststoffen, ijzer- en staalproducten, aardolieproducten en vaste brandstoffen
- **Groei neemt af richting 2030, maar blijft aanwezig! In vergelijking met 2011 een groei van (+44%)**
 - o Weinig significante verandering ten opzichte van groei zoals zichtbaar in 2011
 - o Echter, wel stagnatie van groei in aardolieproducten merkbaar
 - o Export van meststoffen neemt af in vergelijking tot 2020, maar groeit in vergelijking tot 2011

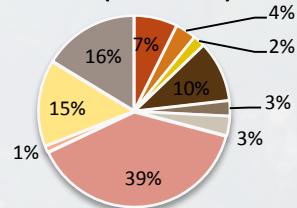
Ontwikkeling per goederensoort



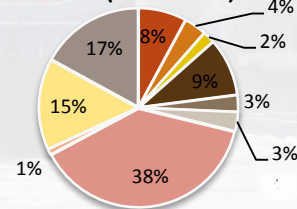
2011 (64 mil. ton)



2020 (83 mil. ton)



2030 (91 mil. ton)





Exportstromen binnenvaart

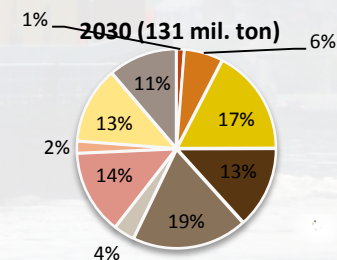
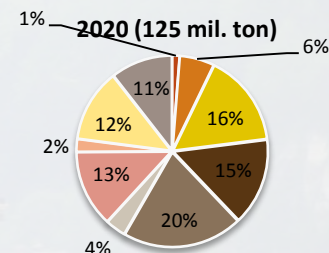
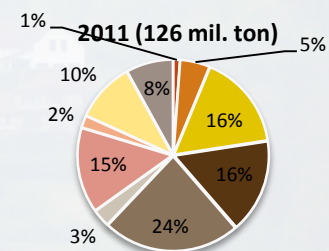
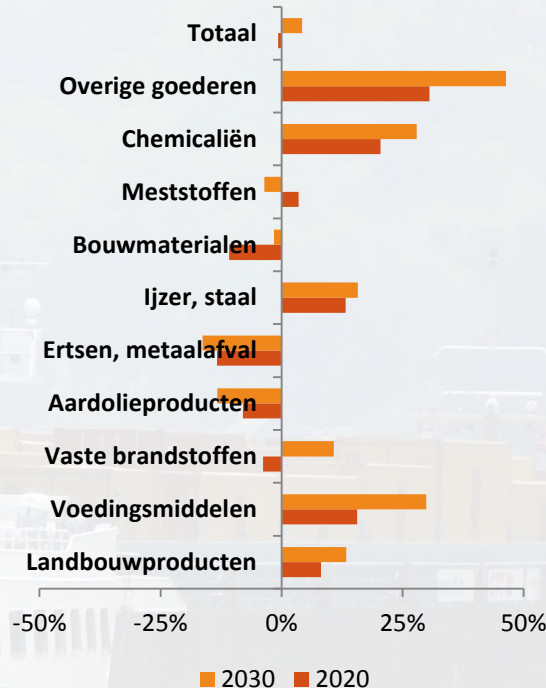
- **Zeer beperkte daling exportstromen (-1 %) binnenvaart tot 2020 waarneembaar**

- o De daling wordt vooral veroorzaakt door een afname in het vervoer van grondstoffen voor de metaalindustrie (-4 miljoen ton, ofwel -13%); verschuiving productie naar zee of zelfs overzees
- o Daarentegen constateren wij een stijging van invoer van ijzer- en staalproducten (+13%)
- o Ook de export van bouwmaterialen neemt af (-11%)
- o Dit geldt ook voor aardolieproducten (-8%)
- o Sterke stijging van de export van chemicaliën (+20%), overige goederen waaronder containers (+31%), landbouwproducten (+8%) en voedingsmiddelen (+16%)

- **Exportvolume zal beperkt stijgen in 2030 (+4 %)**

- o Daling grondstoffen voor metaalindustrie houdt aan (-16%)
- o Nog altijd constateren wij een stijging van invoer van ijzer- en staalproducten (+16%)
- o Vervoer van bouwmaterialen zal weer stijgen, echter nog altijd daling ten opzichte van 2011 (-2%)
- o Sterke stijging van de export van chemicaliën (+28%), overige goederen waaronder containers (+46%), landbouwproducten (+13%) en voedingsmiddelen (+30%)

Ontwikkeling per goederensoort





Volume wegverkeer binnenlands

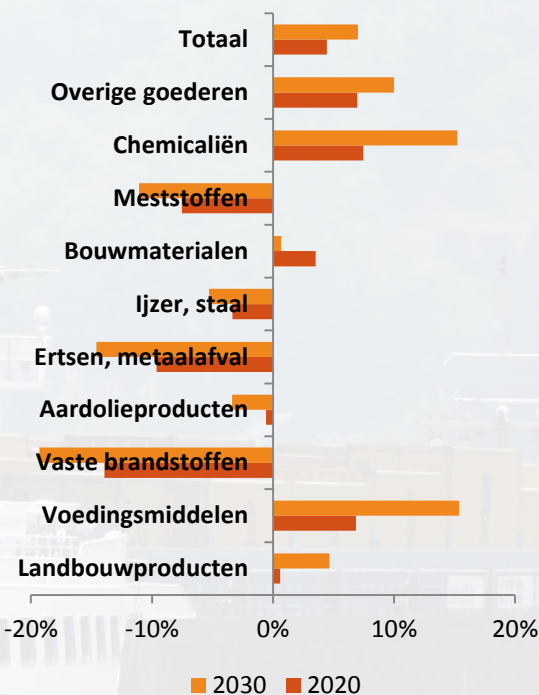
- **Groei van binnenlands wegverkeer met +4 % in 2020 ten opzichte van 2011**

- o Totale groei bedraagt ongeveer 22 miljoen, ook wel 4%. Hiermee wint het wegverkeer marktaandeel ten opzichte van binnenvaart
- o Deze wordt vooral veroorzaakt door groei van:
 - voedingsmiddelen, bouwmaterialen, chemicaliën (elk +4 miljoen ton)
 - en in sterke mate de overige goederen, waaronder containers (+10 miljoen ton)
- o Het vervoer van vaste brandstoffen, ertsen en metaalafval en meststoffen zal afnemen. Dit zijn echter kleine deelsegmenten in het wegvervoer
- o De groei in het vervoer van landbouwproducten is relatief zeer beperkt, dit geldt ook voor de afname in het vervoer van aardolieproducten
- o Groei aantal ritten: **+6 %** ten opzichte van 2011.

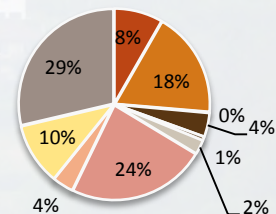
- **De groei zet door richting 2030: daar +7 % ten opzichte van 2011**

- o De trends voor 2020 zetten zich min of meer voort. Wel stagneert de groei van bouwmaterialen over de weg en is er een significante stijging waarneembaar bij de landbouwproducten
- o Groei aantal ritten: **+9 %** ten opzichte van 2011.

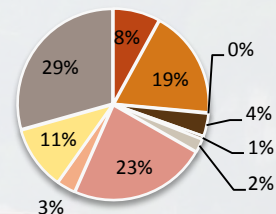
Ontwikkeling per goederensoort



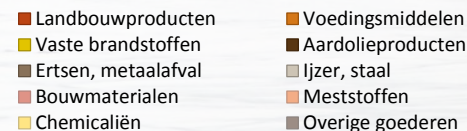
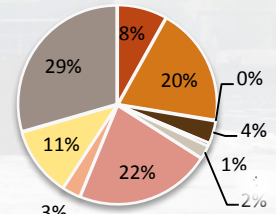
2011 (498 mil. ton)



2020 (520 mil. ton)



2030 (533 mil. ton)

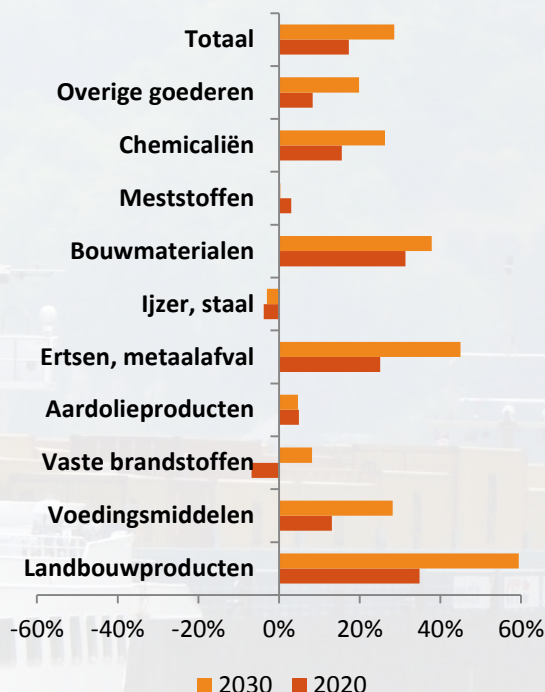




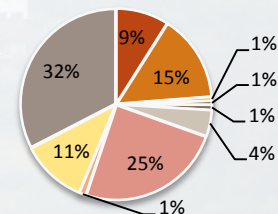
Importstromen wegverkeer

- **Voor 2020 wordt sterke groei (+17 %) verwacht van importstromen in het wegverkeer**
 - o Relatief gezien sterke groei van bouwmaterialen en 'ertsen en metaalafval'
 - o In absolute zin neemt vooral de import van bouwmaterialen sterk toe; een groei van meer dan 6 miljoen naar 2020
 - o Ook sterke toename van landbouwproducten (+35%) (verschuiving productie naar buitenland)
 - o Beperkt groei van overige goederen (containers), chemicaliën, voedingsmiddelen, meststoffen en aardolieproducten
 - o Een daling van het transportvolume wordt verwacht bij de vaste brandstoffen (-7%) en ijzer- en staalproducten (-4%)
 - o Groei aantal ritten: +17% ten opzichte van 2011
- **Groei neemt af richting 2030, maar blijft aanwezig! In vergelijking met 2011 een groei van (+29 %)**
 - o De meeste goederengroepen blijven hard groeien (overige goederen, chemicaliën, ertsen en metaalafval, voedingsmiddelen en landbouwproducten)
 - o Daarentegen stagneert de groei van bouwmaterialen, meststoffen en aardolieproducten
 - o Weer een lichte groei zichtbaar bij vaste brandstoffen
 - o Groei aantal ritten: +26% ten opzichte van 2011

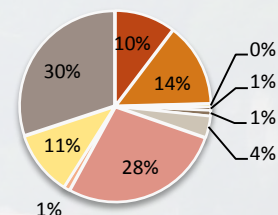
Ontwikkeling per goederensoort



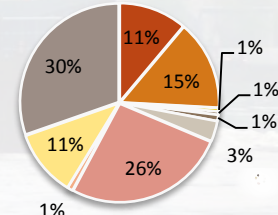
2011 (79 mil. ton)



2020 (92 mil. ton)



2030 (101 mil. ton)



Exportstromen wegverkeer

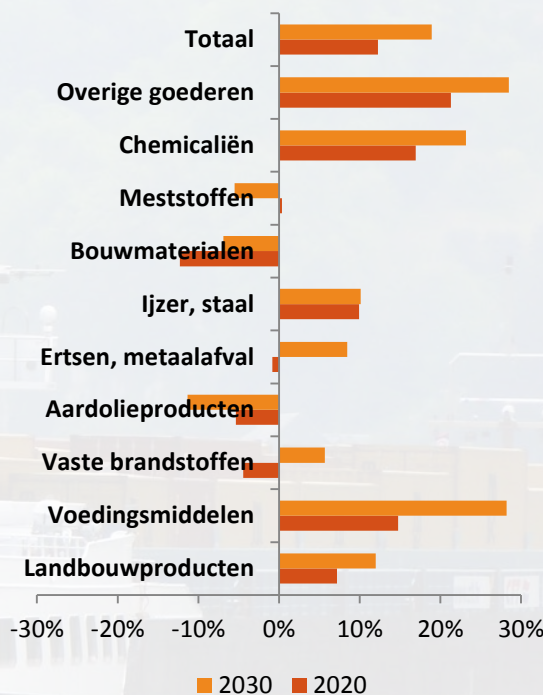
- Exportstromen zullen, in tegenstelling tot binnenvaart, groeien voor het wegverkeer (+12%)**

- o Het vervoer van overige goederen (waaronder containers) groeit het hardst
- o In absolute zin gaat het om een toename van **vijf miljoen ton**, in relatieve zin betekent het een groei van **21%**
- o Andere sectoren die hard groeien zijn de chemicaliën (**+17%**, 2 miljoen ton) en voedingsmiddelen (**+15%**, eveneens 2 miljoen ton)
- o Bij de landbouwproducten (**+7%**) en ijzer- en staalproducten wordt beperkte groei verwacht
- o Er wordt geen groei verwacht van meststoffen, ertsen en metaalafval
- o Dalingen zien we bij bouwmaterialen (**-12%**, -1 miljoen ton), vaste brandstoffen (**-4%**) en aardolieproducten (**-5%**)
- o Groei van het aantal ritten ten opzichte van 2011: **+15%**

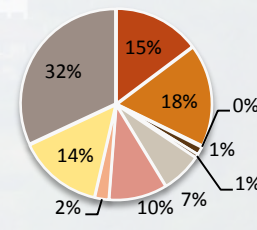
- Exportvolume zal blijven stijgen tot 2030 (+19%)**

- o Ook hier komt de belangrijkste contributie in absolute zin van de overige producten, waaronder containers. We verwachten een groei van 6,5 miljoen ton (+28%)
- o Een zelfde groeicijfer kan genoteerd worden voor de voedingsmiddelen. Relatief gezien constateren we hier echter een stijging van 3,5 miljoen ton
- o Ook het vervoer van chemicaliën zal blijven groeien (+23%)
- o Stagnatie van het groeicijfer van ijzer- en staalproducten
- o Vervoer van vaste brandstoffen zal weer beperkt groeien
- o Groei van het aantal ritten ten opzichte van 2011: **+22%**

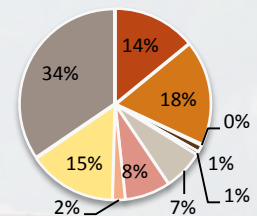
Ontwikkeling per goederensoort



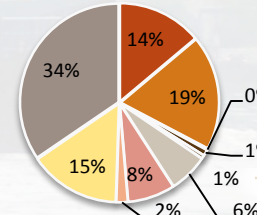
2011 (71 mil. ton)



2020 (81 mil. ton)



2030 (85 mil. ton)



- Landbouwproducten
- Voedingsmiddelen
- Aardolieproducten
- Ijzer, staal
- Meststoffen
- Overige goederen
- Chemicaliën
- Bouwmaterialen
- Vaste brandstoffen
- Ertsen, metaalafval

Panteia

Research to Progress

Voorspellingen zijn gebaseerd op een laag WLO-groeiscenario van Rijkswaterstaat



Importstromen regio Arnhem / Nijmegen (binnenvaart)

- **Daling van de aanvoer per binnenvaartschip met -2 % in 2020 ten opzichte van 2011**

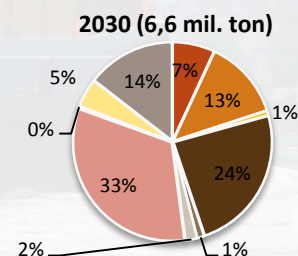
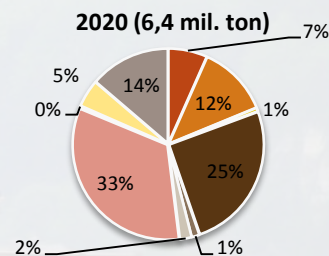
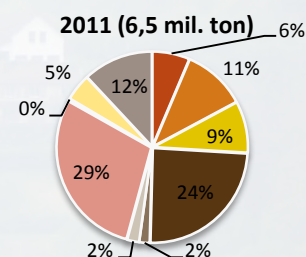
- o Deze daling is voornamelijk het gevolg van het sluiten van de energiecentrale van GDF/SUEZ. *Hierdoor valt circa 530.000 ton aan aanvoer (2011) weg*
- o Tegenover de verminderde aanvoer van kolen (vaste brandstoffen) staan stijgingen van de aanvoer van:
 - overige goederen, waaronder containers (+13%)
 - Bouwmaterialen (+13%)
 - voedingsmiddelen (+11%)
- o De aardolieproducten worden met name vervoerd naar de bunkerstations aan de Waal en het Shell-depot te Arnhem (ca. 1 miljoen ton/jaar)

- **In 2030 wordt een groei verwacht van +1 % ten opzichte van 2011 voor het importvolume**

- o De groei van bouwmaterialen stagneert, het volume blijft nagenoeg gelijk aan dat van 2020
- o De gerealiseerde groei komt met name door verdergaande containerisatie; +23% ten opzichte van 2011
- o Ook de groei van voedingsmiddelen (+23%) zet door, en ook de landbouwproductie (+10%) zal toenemen. De landbouwproducten zullen deels gebruikt worden als biomassa

Onder importstromen wordt verstaan: alle goederen die vanuit buiten Arnhem/Nijmegen gelegen regio's (nationaal en internationaal) naar Arnhem/Nijmegen getransporteerd worden.

Ontwikkeling per goederensoort



Panteia

Research to Progress

Voorspellingen zijn gebaseerd op een laag WLO-groeiscenario van Rijkswaterstaat



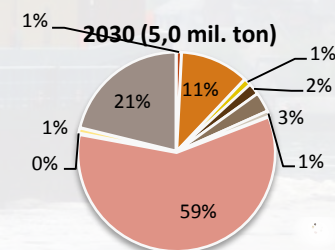
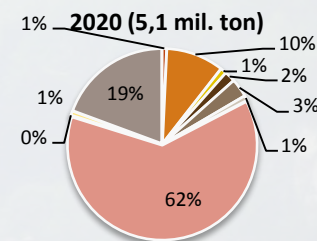
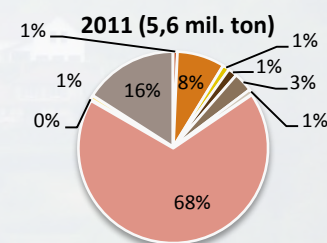
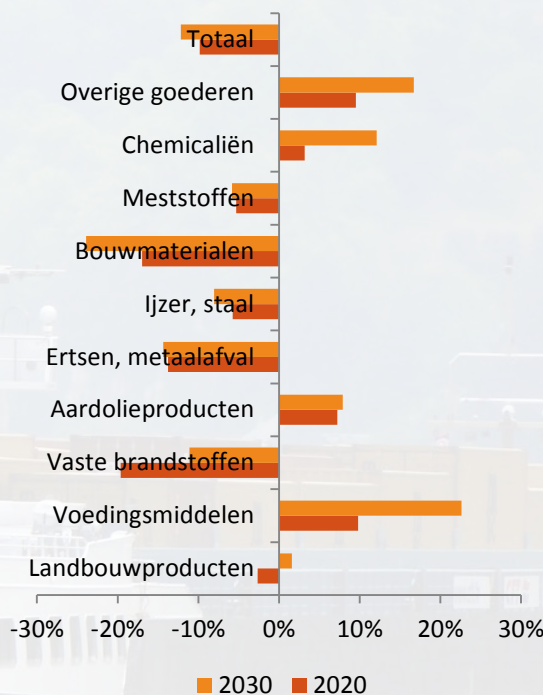
Exportstromen regio Arnhem / Nijmegen (binnenvaart)

- **Exportstromen vanuit Arnhem / Nijmegen zullen dalen in 2020 met -10 %**
 - o Dit komt met name door verminderde winning van zand- en grind in de regio Arnhem/Nijmegen. De volumes lopen in 2020 terug met **17 %**
 - o Daarentegen stijgt de uitvoer van overige goederen waaronder containers. Een stijging van **+10 %** wordt verwacht in 2020
 - o Ook de export van voedingsmiddelen zal stijgen, naar verwachting met **+10 %**
- **In 2030 wordt een terugval van -11 % verwacht ten opzichte van 2011**
 - o De dalende tendens van de bouwmaterialen houdt aan. Voor 2030 wordt **-24 %** verwacht
 - o De daling wordt gecompenseerd door toenemende exportstromen van containers. We verwachten een stijging van **+17 %** in 2030
 - o Ook de uitvoer van voedingsmiddelen per schip stijgt, naar verwachting met **+23 %** in 2030

Onder importstromen wordt verstaan: alle goederen die vanuit Rivierenland naar buiten Rivierenland gelegen regio's (nationaal en internationaal) getransporteerd worden.

De grote stijging in de categorie 'overige goederen' kan deels verklaard worden door het operationeel worden van de inland terminal te Medel in 2013.

Ontwikkeling per goederensoort



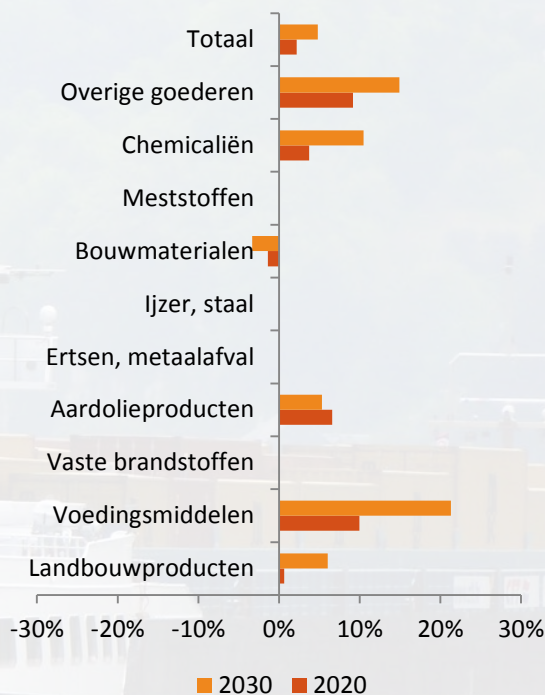
- Landbouwproducten
- Vaste brandstoffen
- Ertsen, metaalafval
- Bouwmaterialen
- Chemicaliën
- Voedingsmiddelen
- Aardolieproducten
- Ijzer, staal
- Meststoffen
- Overige goederen



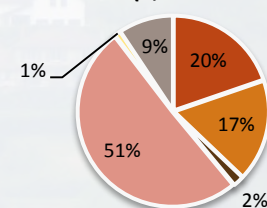
Intraregionale stromen regio Arnhem / Nijmegen (bvrt)

- Binnen de regio Arnhem / Nijmegen vindt beperkt intraregionaal vervoer plaats per binnenvaartschip. Op jaarbasis wordt iets meer dan 400.000 ton vervoerd
 - o Het betreft hierbij met name bouwmaterialen, landbouwproducten, voedingsmiddelen en overige goederen (waaronder containers)
- De groeiverwachtingen voor 2020 zijn beperkt: **+2 %** groei
- In 2030 zullen de intraregionale transportstromen per binnenvaartschip naar verwachting groeien met **+4 %**

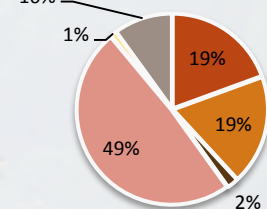
Ontwikkeling per goederensoort



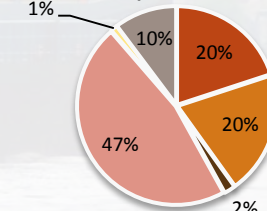
2011 (0,43 mil. ton)



2020 (0,44 mil. ton)



2030 (0,45 mil. ton)



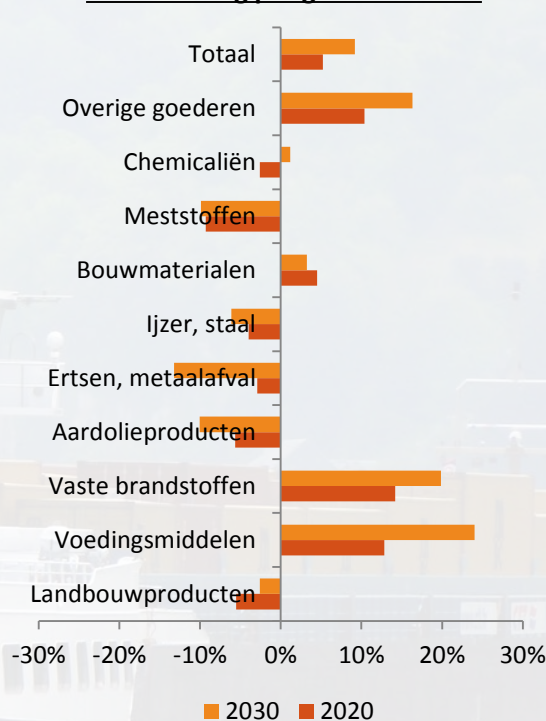
- Landbouwproducten
- Vaste brandstoffen
- Ertsen, metaalafval
- Bouwmaterialen
- Chemicaliën
- Voedingsmiddelen
- Aardolieproducten
- Ijzer, staal
- Meststoffen
- Overige goederen



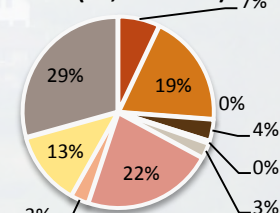
Importstromen regio Arnhem / Nijmegen (wegverkeer)

- **Importstromen per truck naar regio Arnhem / Nijmegen zullen naar 2020 met +5 % groeien**
 - o In absolute zin, zijn de overige goederen waaronder containers (+16%) en de voedingsmiddelen (+13%) de grootste groeisectoren
 - o Er vindt beperkte groei plaats bij de bouwmaterialen (+5%)
 - o Groei aantal ritten ten opzichte van 2011: +7%
- **Importstromen per truck naar regio Arnhem / Nijmegen zullen naar 2030 met +9 % groeien**
 - o Grootste groeimarkten blijven de overige goederen (+16%)
 - o De groei bij de bouwmaterialen stagneert (+3%), afnemend volume in vergelijking tot 2020
 - o Groei aantal ritten ten opzichte van 2011: +12%.

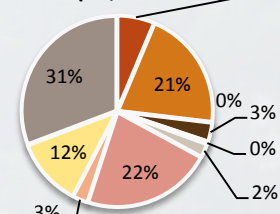
Ontwikkeling per goederensoort



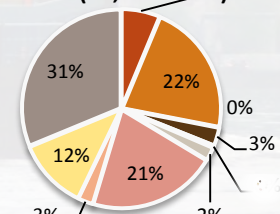
2011 (11,8 mil. ton)



2020 (12,4 mil. ton)



2030 (12,8 mil. ton)



- Landbouwproducten
- Vaste brandstoffen
- Ertsen, metaalafval
- Bouwmaterialen
- Chemicaliën
- Voedingsmiddelen
- Aardolieproducten
- Ijzer, staal
- Meststoffen
- Overige goederen

Voorspellingen zijn gebaseerd op een laag WLO-groeienscenario van Rijkswaterstaat



Exportstromen regio Arnhem / Nijmegen (wegverkeer)

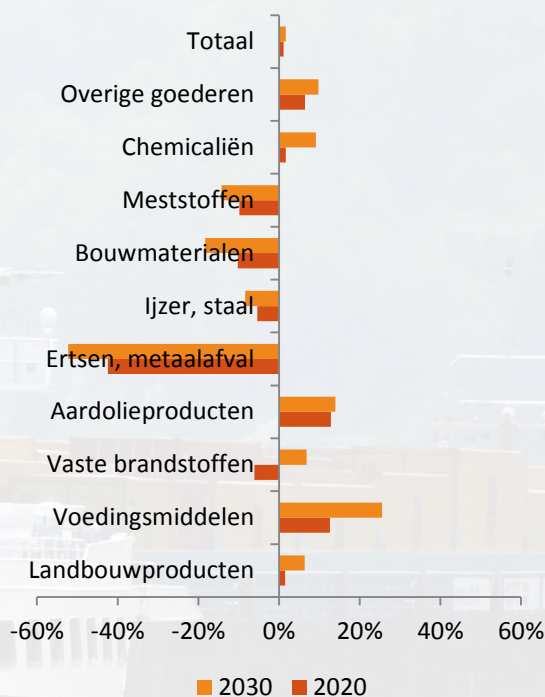
- **Exportstromen vanuit regio Arnhem / Nijmegen zullen nauwelijks groeien (+1 %) naar 2020**

- o Dit is voornamelijk het gevolg van een verminderde zandwinning langs de Waal en de Gelderse IJssel. Het volume loopt 400.000 ton terug (-10%)
- o Daar staat tegenover dat het transport overige goederen (waaronder containers) een groeiverwachting kent van +10%. Dit compenseert voor 350.000 ton
- o Ook de uitvoer van voedingsmiddelen (+13%) en aardolieproducten (+13%) kent groei
- o Aantal ritten zal met +4% stijgen.

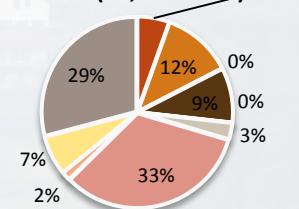
- **De export vanuit de regio Arnhem / Nijmegen zal naar 2030 stijgen met +2 %.**

- o Dit lage groeicijfer wordt vooral gedrukt door dalende uitvoervolumes van bouwmaterialen (-18%)
- o Het uitvoervolume van de overige goederen, waaronder containers, stijgt met +16% naar 2030
- o Binnen de goederengroep 'voedingsmiddelen' blijft groei waarneembaar: +24% ten opzichte van 2011
- o De groei van aardolieproducten zal stagneren: +14% ten opzichte van 2011
- o Stijging van het aantal ritten met +6%.

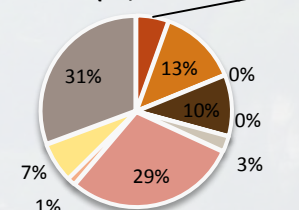
Ontwikkeling per goederensoort



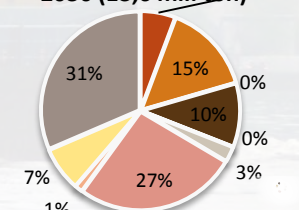
2011 (13,3 mil. ton)



2020 (13,5 mil. ton)



2030 (13,6 mil. ton)

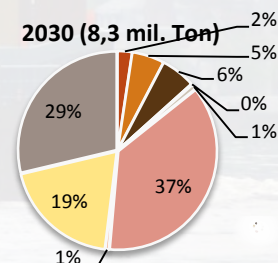
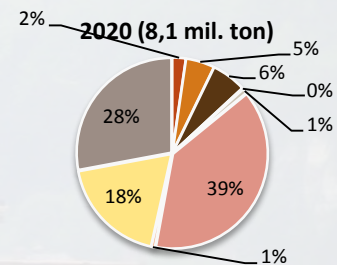
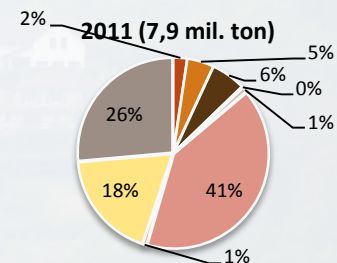
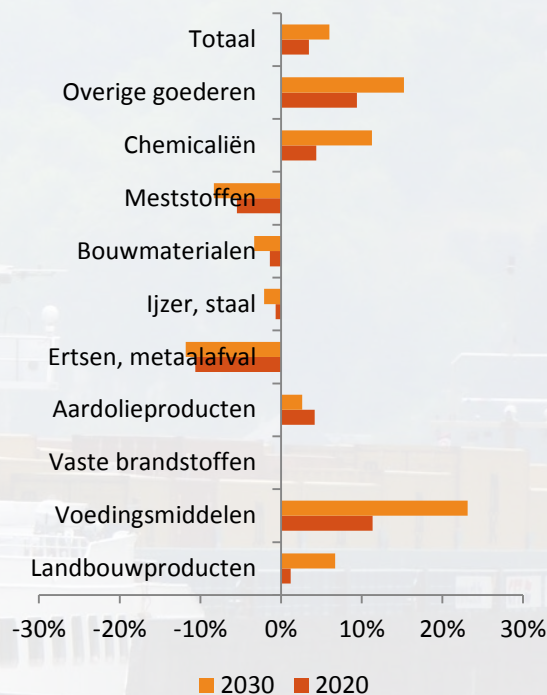




Intraregionale stromen regio Arnhem / Nijmegen (weg)

- De intraregionale vervoersstromen over de weg in de regio Arnhem Nijmegen bestaan met name uit de goederensoorten bouwmaterialen, chemicaliën en overige goederen (waaronder containers)
- Andere goederensoorten worden ook vervoerd, maar het betreft hier kleine volumes
- Naar 2020 zien we de volgende ontwikkeling:
 - Minimale daling van het volume van bouwmaterialen (-1%)
 - Beperkte toename van het vervoer van chemicaliën (+4%)
 - Aanzienlijke toename van het vervoer van overige goederen (+9%)
 - Het totale intraregionale volume per truck groeit met +3 %**
 - Het aantal intraregionale ritten groeit met +6 % ten opzichte van 2011.**
- Naar 2030 wordt de volgende ontwikkeling verwacht:
 - Beperkte daling van het volume van bouwmaterialen (-3%)
 - Behoorlijke toename van het vervoer van chemicaliën (+11%)
 - Aanzienlijke toename van het vervoer van overige goederen (+15%)
 - Het totale intraregionale volume per truck groeit met +6 %**
 - Het aantal ritten groeit naar 2030 met +10 % ten opzichte van 2011.**

Ontwikkeling per goederensoort



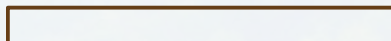


Accessibility & Connectivity

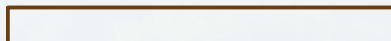
Binnenvaartverbinding van/naar Rotterdam



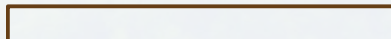
Transittijd per binnenvaart



Spoorverbinding van/naar Rotterdam



Transittijd per spoor



Aantal binnenvaartverbindingen per week. Een dagelijkse verbinding levert een score van 100% op. **BCTN biedt zeven verbindingen per week.**

7 uur

Geen spoorverbinding aanwezig

n.v.t.

Toegang terminal

Toegestane vaarklasse op terminal



Spoorlengte op terminal



Aanvoer door derden



CEMT klasse geeft de afmetingen van vaarwegen aan. In totaal zijn er zeven klassen waarbij per klasse de maximale afmetingen van het schip zijn vastgelegd. CEMT klasse 5 en hoger levert een score van 100% op. **Medel is toegankelijk voor schepen van CEMT klasse V (Lengte 110 meter, breedte 11,40 meter, diepgang 3,50 meter)**

Deze score is gebaseerd op de spoorlengte waarbij een spoorlengte van 750 meter 100% oplevert

De mogelijk voor derde partijen om lading aan te leveren op de terminal levert een 100% score op.

Services

Voor- en natransport



Warehousing



Overslag gevaarlijke ladingen



Opslag gevaarlijke lading



Aanbod van warehousing, op terminal, in eigen beheer of via partners

Gevaarlijke lading is geclassificeerd. De classificatie is hetzelfde voor elke modaliteit. Voor overslag van geclassificeerde goederen is een vergunning nodig. Het hebben van deze vergunning levert een score op van 100%.

Reeferaansluiting



De aanwezigheid van reeferaansluitingen levert een score op van 100%.

Gasmeter en geforceerd ontgassen



Gasmeter: het meten van lading/container gassen om te kijken of het veilig is om een container te openen. Indien niet veilig, dient geforceerd ontgast te worden.

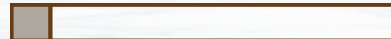
Empty depot services



Empty depot services bestaan uit: cleaning, repair, pre-trip inspection en estimeren. Elke aangeboden service levert 25% op.

Research to Progress

Tank cleaning



Aanbod van tankcleaning, op terminal, in eigen beheer of via partners



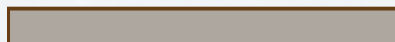
Panteia

Research to Progress



Safety and security

AEO Veiligheid



Toegangscontrole



Cameratoezicht



Veilig werken



Het certificaat voor Authorized Economic Operator Veiligheid levert een score van 100% op. Dit onderdeel weegt voor 40% mee binnen Safety & Security

De terminal beschikt over een systeem waarmee bezoekers zich moeten registreren om toegang te krijgen tot de terminal. Dit onderdeel weegt voor 10% mee.

Dit onderdeel weegt voor 10% mee binnen Safety & Security.

De onderdelen "mensen" en "materieel" leveren elk een score van 50% op, als aan minstens vier van de vijf voorwaarden wordt voldaan.

Customs

AEO Douane



Douane entrepot



Domiciliëringsprocedure



Het certificaat voor Authorized Economic Operator Veiligheid levert een score van 100% op.

Goederen kunnen onder douane toezicht worden opgeslagen. Hiervoor bestaan verschillende mogelijkheden: intern en extern. Het kunnen aanbieden van een entrepot levert een score op van 100%.

Domiciliëringsprocedure is een vereenvoudigde aangifteprocedure voor de aangifte bij de douane voor het in het vrije verkeer brengen van goederen. Het aanbieden levert een 100% score op.

ICT

Track & trace ladinggegevens



EDI communicatie mogelijk



Elektronisch volgen van lading tijdens transport. Aanbieden levert 100% op.

Electronische informatie uitwisseling.



Panteia

Research to Progress



Sustainability

Energiebehoefte reduceren - Monitoring gebruik brandstof



De organisatie heeft een energie management systeem/ programma (conform ISO 50001 of gelijkwaardig van aard) opgesteld. De doelstellingen uit dit programma worden gemeten en gemonitord, focus is op continue verbeteren van de energie efficiëncy.

Energiebehoefte reduceren - Efficiënt gebruik materieel



Chaufeurs krijgen een eenmalige training gericht op brandstofbesparing (sturen op gebruik van aantal liters) (bij aanschaf nieuw voertuig volgt vervolg/ nieuwe training)Energie in panden (loodsen, Warehouse en kantoren) wordt gereduceerd door licht/tijdsschakelaars

Energiebehoefte reduceren - Efficiënte operatie



Er is een automatisch locatie systeem aanwezig gericht op het minimaliseren van lege kraanbewegingen. Laad en losbewegingen worden gecombineerd met opslag/locatieverplaatsingen

Externe oriëntatie - Communicatie



De Organisatie communiceert intern en extern over haar duurzaamheidsbeleid en initiatieven De Organisatie heeft duurzaamheids-KPI's (bijvoorbeeld binnen het Lean & Green award programma van Connekt) opgesteld en legt hier intern en extern verantwoording over af

Externe oriëntatie - Innovatie



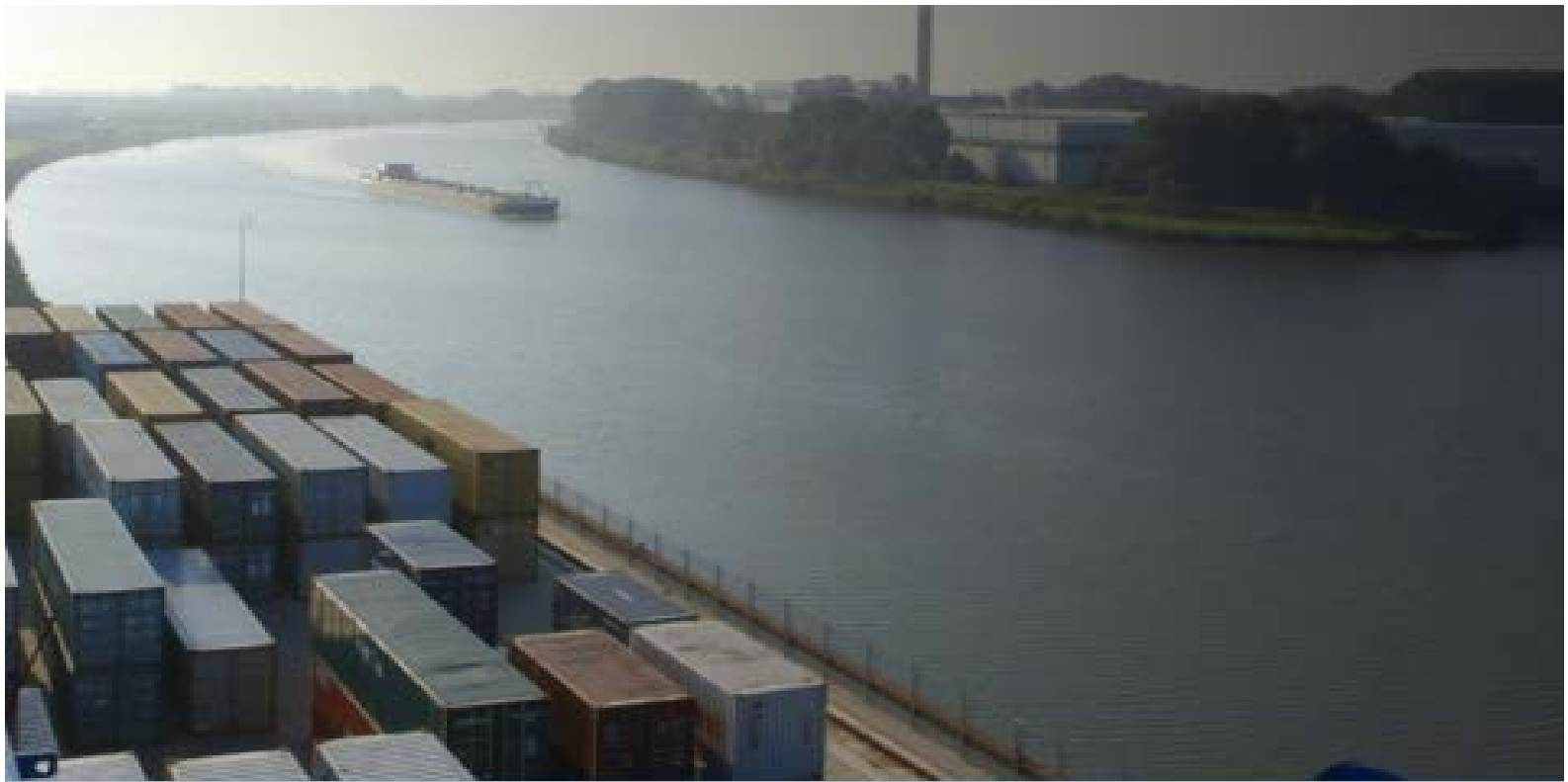
De organisatie heeft als doel om binnen 20 jaar CO2 neutraal te opereren. Hiervoor is een plan aanwezig. De organisatie investeert in uren en geld in ontwikkelingen, innovaties en initiatieven op het gebied van duurzaamheid

Externe oriëntatie - Samenwerking/Keteninitiatieven



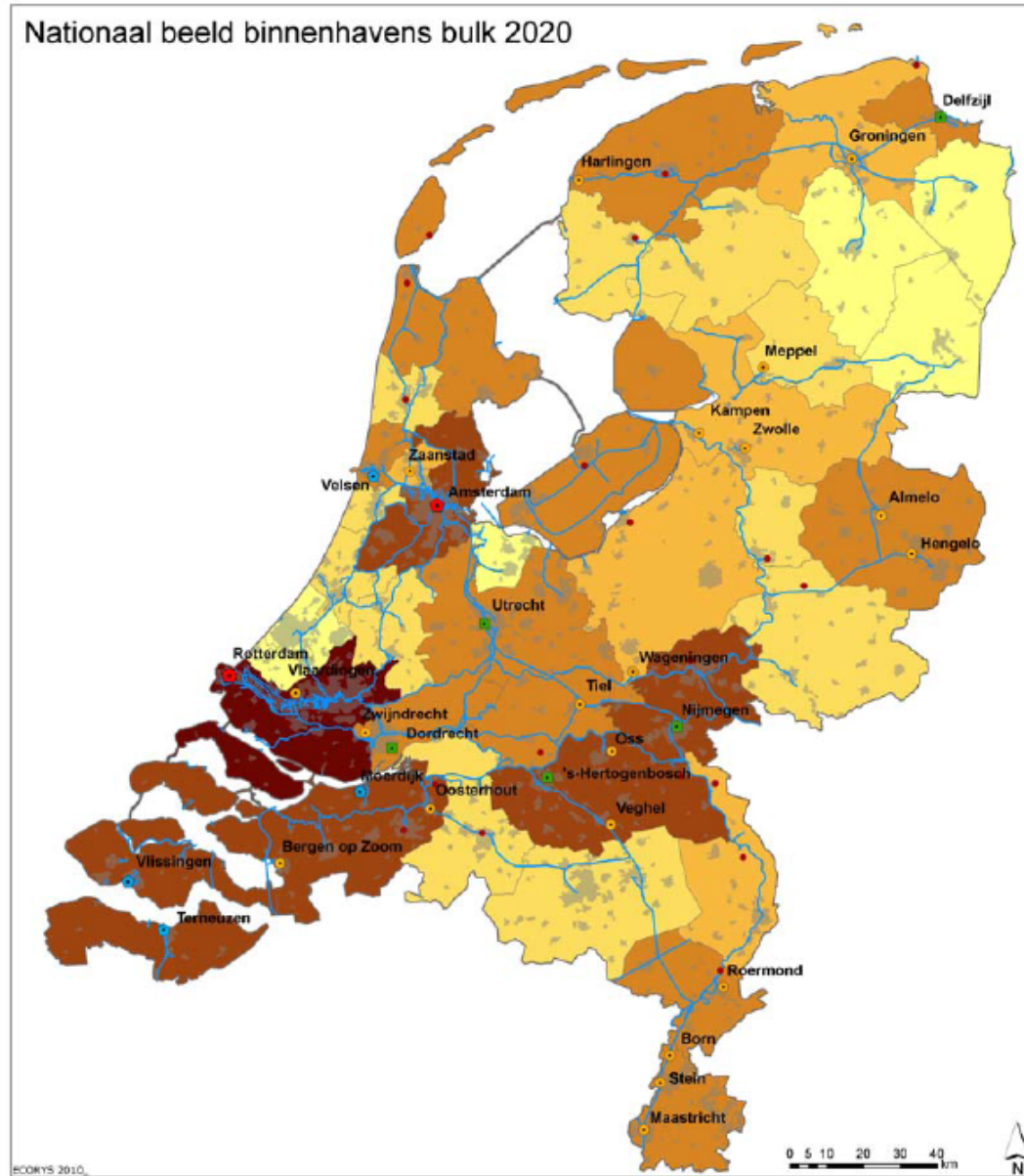
De organisatie neemt deel aan minimaal één CO2 reductie initiatief in de keten/sector

Visie op logistieke trendbreuken en impact op de binnenhavens in Gelderland



Bart Kuipers, Erasmus Universiteit Rotterdam, Provincie Gelderland, 21 april '15

Nationaal beeld binnenhavens bulk 2020

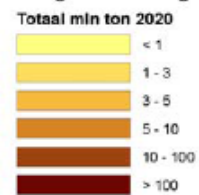


ECORYS 2010.

Zeehavens en binnenhavens (bulk) Nederland

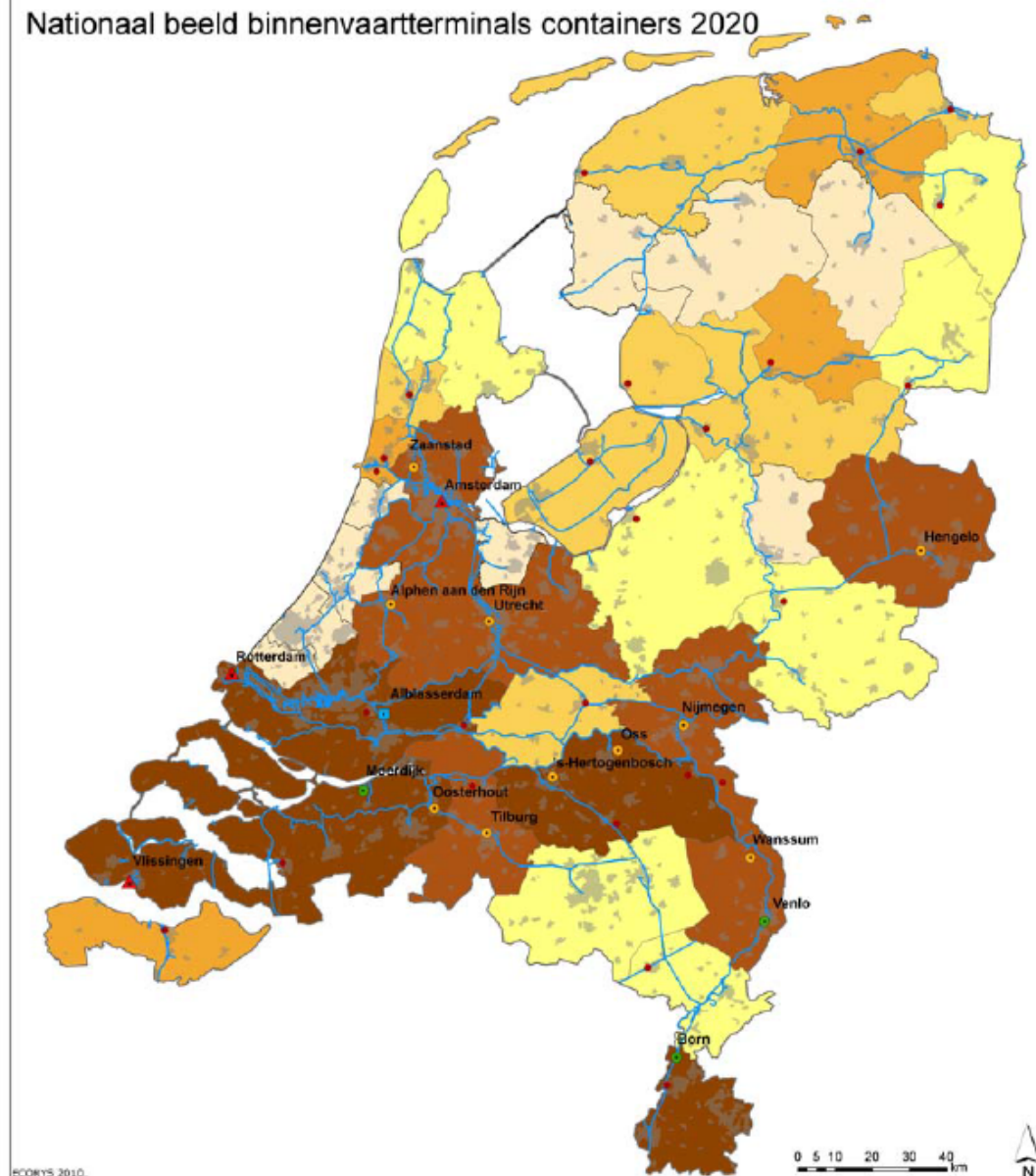
- ★ Zeehavens (Amsterdam en Rotterdam)
- ★ Zeehavens met binnenhavens
- ★ Multifunctionale binnenhavens
- ★ Binnenhavens met nationale functie
- Binnenhavens met regionale functie

Vraag- bulkoverslag binnenvaart 2020



Bron: Ecorys, 2010

Nationaal beeld binnenvaartterminals containers 2020



Functie binnenvaartterminal containers 2020

- ▲ Zeehavens met internationale hubfunctie
- Terminals met nationale trimodale functie
- Terminals met containertransferiumfunctie
- Terminals met nationale functie
- Terminals met regionale functie

Vraag-containeroverslag binnenvaart 2020

TEU Containers

- Geen containeroverslag
- < 20.000
- 20.000 - 40.000
- 40.000 - 80.000
- 80.000 - 200.000
- > 200.000

Bron: Ecorys, 2010

Logistieke kaart van Nederland 2014

Top tien hotspots

1. Venlo-Venray
2. Tilburg-Waalwijk
3. West Brabant (Moerdijk, Breda, Roosendaal en Oosterhout)
4. Oss-Veghel-Eindhoven
5. Haven Rotterdam
6. Schiphol
7. Arnhem-Nijmegen
8. Zwolle-Kampen-Meppel
9. Roermond
10. Haven Amsterdam

Overige logistieke hotspots

11. Maasvlakte
12. Almere-Zeewolde
13. Delfzijl-Eemshaven
14. Rivierland (Tiel-Geldermalsen)
15. Emmen-Coevorden
16. Hengelo-Enschede
17. Den Haag-Westland
18. Heerlen
19. Vlissingen-Terneuzen
20. Heerlen (Trilandis/Avantis e.o.)

Legende



Verantwoording

Voor het toepassen van de toetsing benodigde logistieke hotspots van Nederland heeft Logistiek Magazine diverse experts vergaderd op basis van zes criteria: (1) beschikbaarheid grond en panden, (2) aanwezigheid goede infrastructuur, (3) beschikbaarheid logistieke knooppunten, (4) beschikbaarheid personeel en opleidingen en (5) inzetbaarheid/motivatie medewerkers. Per criterium heeft een panel van logistieke experts op een scoreformulier zijn/haar voorkeurs rangen ingevuld. Telling van de voorkeurs rangen leide tot lijst van 20 logistieke hotspots op.

Acht logistieke trends die het beeld van de LCA van 2010 verstoren

1. Groei containeroverslag Rotterdam vlakkt af
2. Nieuwe logistieke concepten versterken afname
3. Synchromodaal vervoer & extended gates
4. Nieuw zelfbewustzijn van regionale terminals
5. Verschuiving zwaartepunt naar Oost-Europa
6. Komst mega-DC's door internetwinkelen
7. Opkomst biobased economy
8. Opkomst circulaire economie

1. Groei containeroverslag Rotterdam neemt af

Voortgangsrapportage 2014 Havenvisie 2030

Lage economische groei

Ondanks tekenen van herstel lijkt het komende decennium gekenmerkt te worden door een gemiddeld lage economische groei. De totale overslag in de Rotterdamse haven kwam in 2013 met 440,5 miljoen ton uit onder de koers van het Low Growth Scenario van de Havenvisie (450 mln ton). De verwachting is dat bij een aanhoudende lage economische groei en de toegenomen concurrentie, de groei in overslag de komende jaren op dit lage scenario blijft.

1. Groei containeroverslag Rotterdam neemt af

- Achtergrond
 - Relatie GDP, wereldhandel, containertrades
 - Groei vindt elders plaats
 - Wederuitvoermodel (EDC's) verzadigd?
- Impact
 - Groei containerstromen inlandterminals minder
 - Groei containerbinnenvaart vlakt af bij verwachting
 - Ruimte voor 'klassieke' EDC's beperkt

2. Nieuwe logistieke concepten versterken deze afname van groei containers

- Near sourcing
- Re-shoring
- Additive manufacturing/3D-printen
- Nieuwe routes

Meer bedrijven halen productiewerk terug naar Nederland



36



20



2



Share



January 2010

CONTAINERISATION

INTERNATIONAL

LINKING THE SUPPLY CHAIN

Closer to home

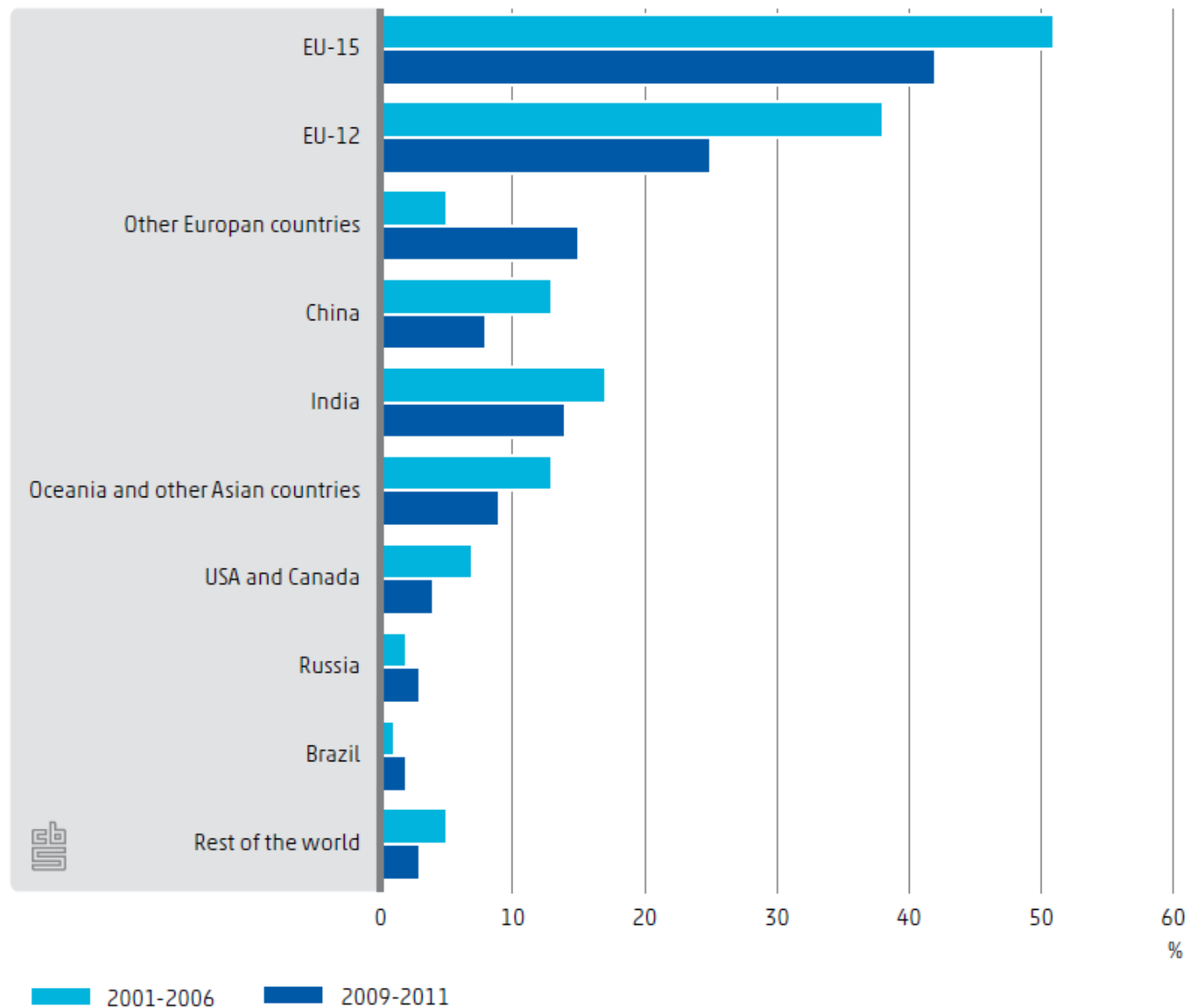
More companies are sourcing products closer to their home market. What are the implications for the containerised trade?

China seeks supply chain consolidation

Shipowners dash for cash

A radical reversal of the system of global production related to declining globalization patterns and local production

5.4.6 Destinations of international sourcing, as a percentage of enterprises engaged in international sourcing



Additive manufacturing: 3D printing



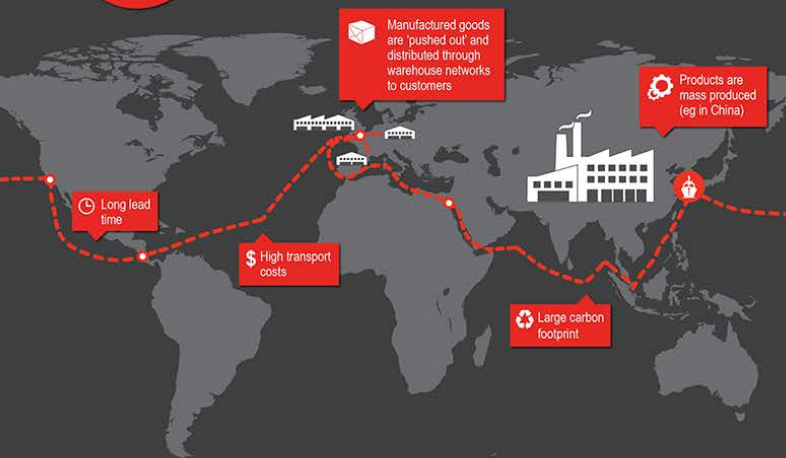


The impact of 3D printing on supply chains

Whilst modest at present, 3D printing has the potential to transform certain parts of manufacturing, and supply chains, over the longer term.

In addition, instead of taking place in bespoke factories, 3D printing will create demand for smaller and more standard premises, opening up opportunities for developers and investors.

A traditional supply chain



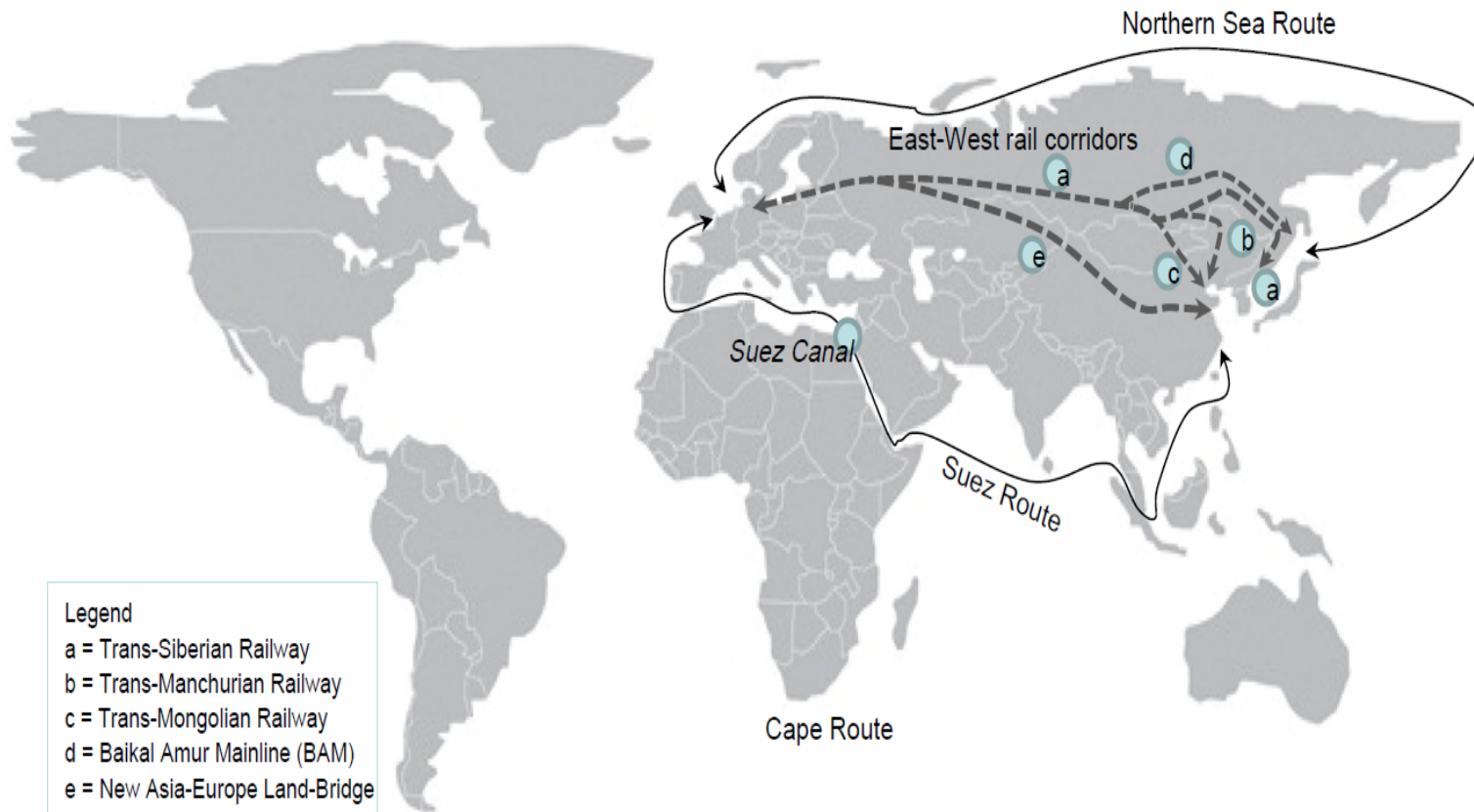
Jones Lang Lasalle geeft de impact van 3D printing op supply chains weer.

Opvallend:

- Lokaal geprint en gedistribueerd
- Klantspecifieke productie
- Korte lead times
- Lage transport kosten
- Lage carbon footprint

Impact lokale logistieke concepten: bescheiden, groot of nieuwe revolutie—met sterke gevolgen voor intercontinentaal transport?

Alternatieve routes Azië-Rotterdam: spoor!



Source: L.
Tavasszy et al.
/ Journal of
Transport
Geography 19
(2011) 1163–
1172

Spoor snoept veel containervracht af van diepzeevaart

15 april 2015 10:53 CONTAINERSVERVOER



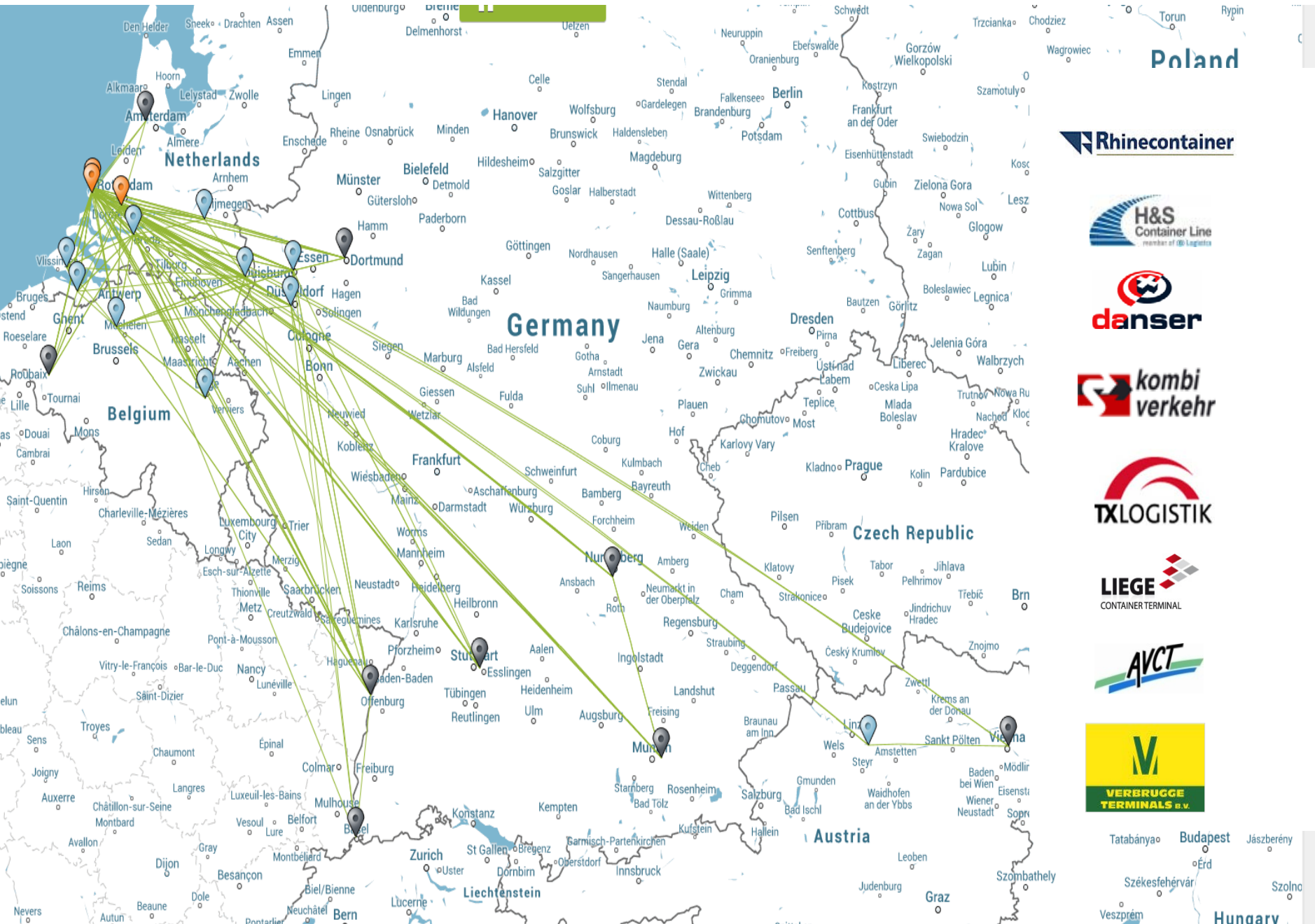
Containervracht tussen Azië en Europa over spoor groeit veel harder dan over het water. Logistieke bedrijven kiezen vaker voor snelheid en flexibiliteit van de trein.

Dat blijkt uit onderzoek van het Deense maritieme onderzoeksbureau SeaIntel. Komend decennium zal het containervervoer over spoor tussen Azië en Europa tussen de 100 en 200% toenemen. Daarmee groeit

2. Nieuwe logistieke concepten versterken deze afname van groei containers

- Impact
 - Groei containerstromen inlandterminals minder
 - Groei binnenvaart vlakkt af bij verwachting
 - Ruimte voor 'klassieke' EDC's beperkt

3. Synchromodaal vervoer & extended gates



3. Synchromodaal vervoer & extended gates

- Tiel & Nijmegen geen extended gates ECT
- Impact
 - Netwerk met deepseaterminal voor premium containerproduct
 - Versterken containerinfrastructuur verladend bedrijfsleven regio
 - In de praktijk: 60-65% modal split via de binnenvaart

NIEUW: DAILY ANTWERP



Met onze barge terminals in Den Bosch, Nijmegen, Wanssum en Meerhout (B) bieden wij een uitstekend alternatief voor het vervoer van containers over de weg. Wij hebben een dagelijkse verbinding van onze terminals met de zeehavens Rotterdam, Antwerpen & Zeebrugge.

Vervoer over water is niet alleen een duurzamere, maar ook een goedkopere manier van transport. En omdat onze klanten grotendeels binnen een straal van 30 km van onze terminals gevestigd zijn, zijn wij zeer flexibel en accuraat in het leveren of afhalen van containers.



4. Nieuw zelfbewustzijn regionale containerterminals



Het laatste nieuws

Nieuwsbericht 1



Hub & Spoke
22-10-2014

Samen met Danser Containerline heeft BCTN het zogenaamde Hub and Spoke concept opgezet. Hierbij fungeert de BCTN Nijmegen terminal als naaf (hub) en de connecties van... [Lees meer](#)

Nieuwsbericht 2



Nieuwsbericht 3

Onze locaties



CO₂ calculator

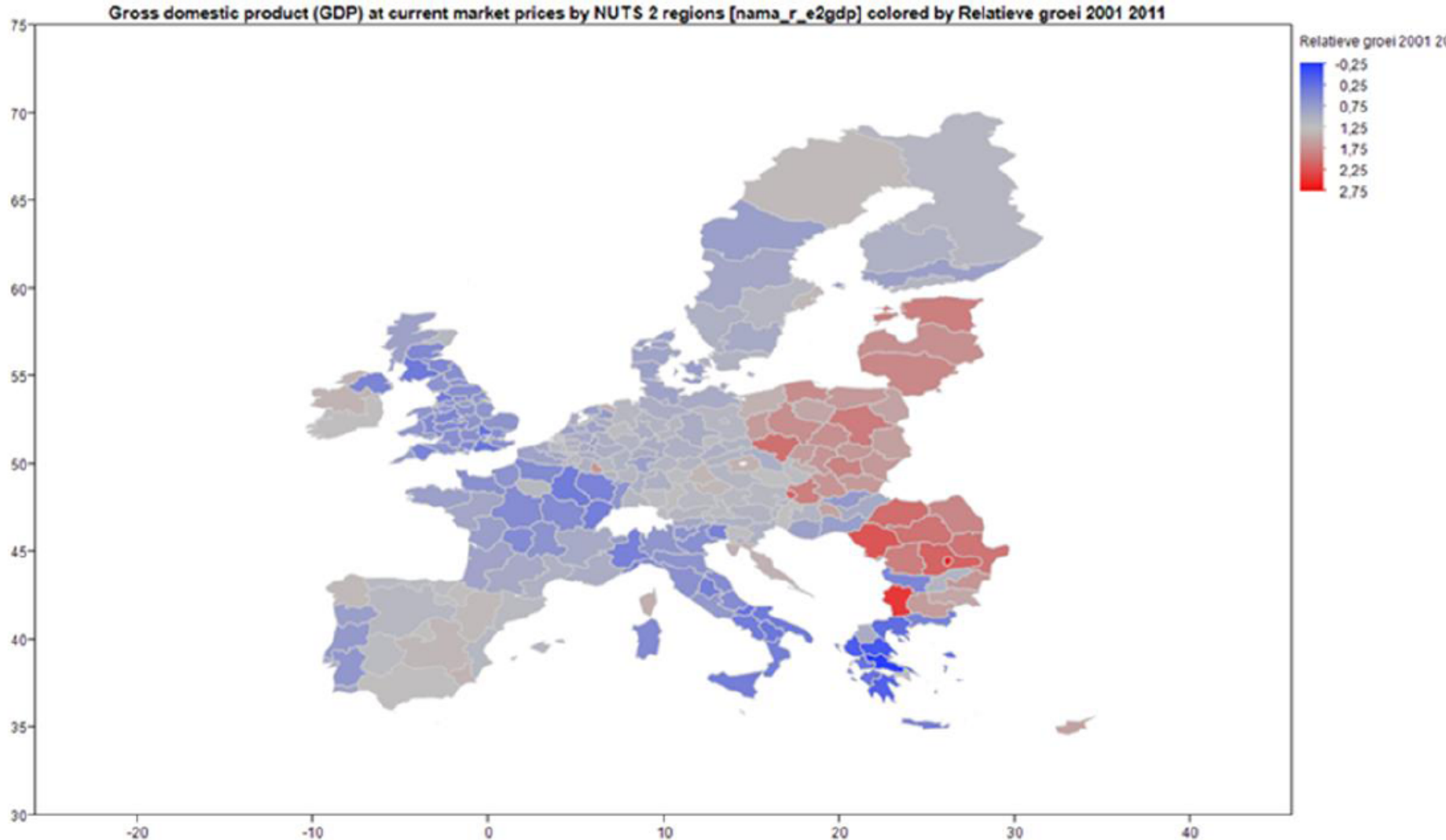


Your simulated transport of 1 40ft container(s) to Wehl shows that you can save up to 30 percent in CO₂ emissions by using our services.

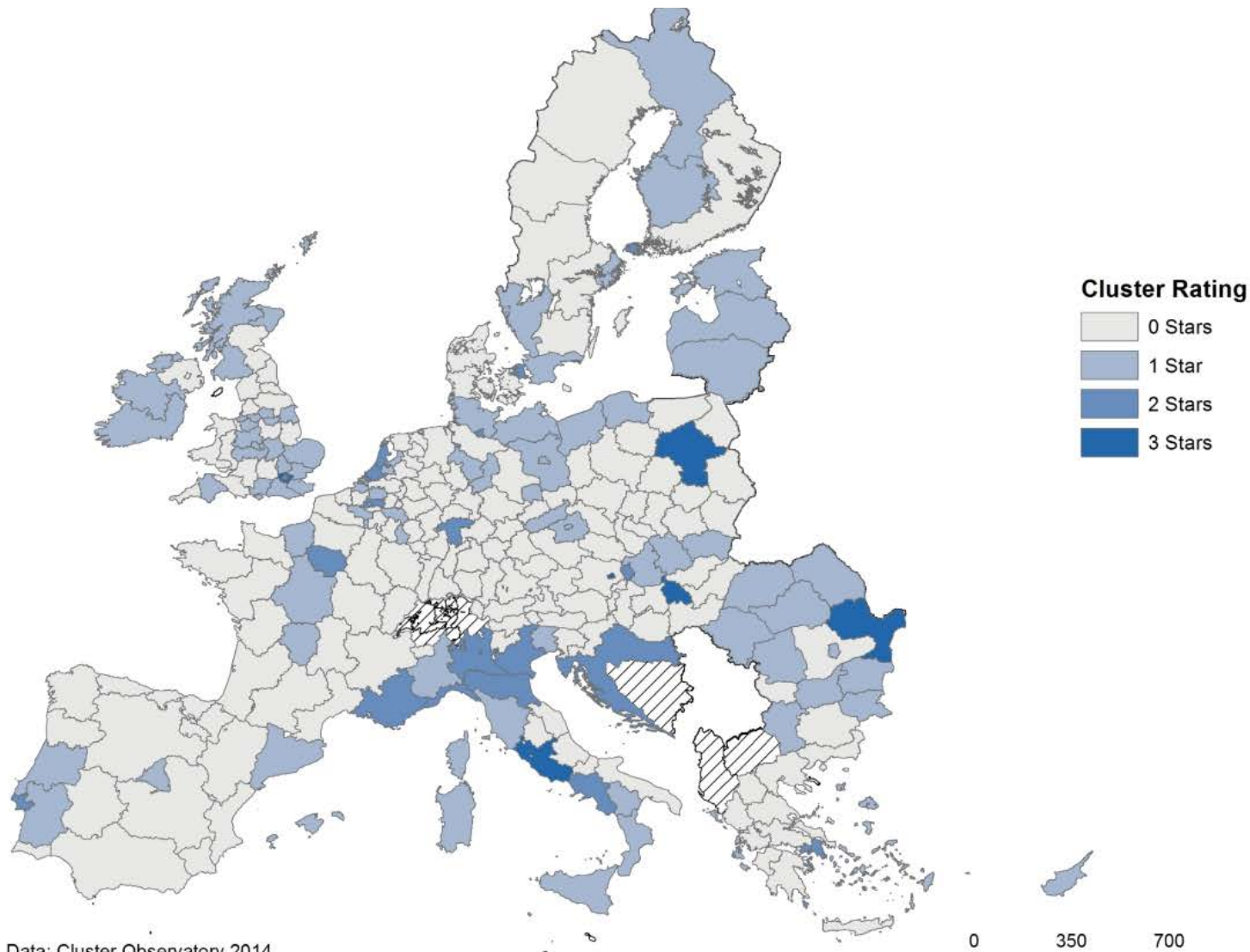
This will take your cargo by ship from Rotterdam by shipping lanes via our terminal in Nijmegen to it's destination in Wehl.

[Contact our sales team for more information](#)

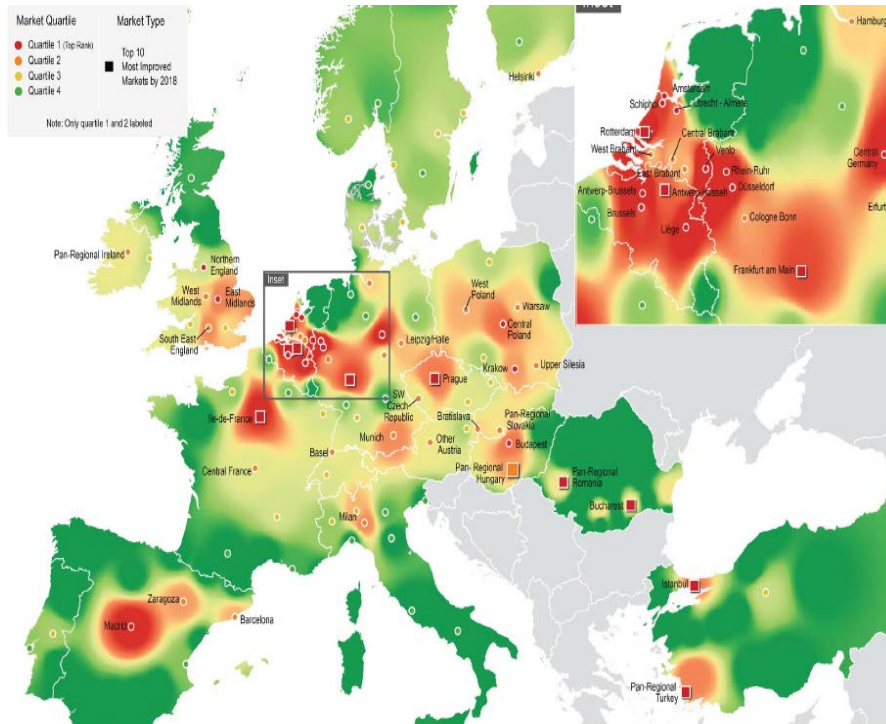
5. Verschuiving zwaartepunt BNP naar Oost Europa



Oost Europa rukt op als locatie voor logistiek vastgoed



Vlaams-Nederlandse Delta nog zwaartepunt maar logistiek vastgoed in Europa verschuift.



Top 10 locations in Europe

2013	2018
1. Venlo	Venlo
2. Antwerp-Brussels	Rotterdam
3. Rotterdam	Antwerp-Brussels
4. Rhein-Ruhr	Rhein-Ruhr
5. Madrid	➔ Pan-Regional Romania
6. Liège	Ile-de-France
7. Central Germany	Madrid
8. Pan Regional Romania	Liège
9. Ile-de-France	Frankfurt am Main
10. Düsseldorf	Central Germany

Bron: ProLogis, 2013

Impact:

- groei elders & afname concurrentievoordeel Nederland

Nederland krijgt er nog twee mega-warehouses bij

16 maart 2015 11:08 LOGISTIEK



Artist's impression van het distributiecentrum op Holtum-Noord in Sittard-Geleen.

In Waalwijk en Sittard-Geleen verrijzen binnenkort distributiecentra die met elkaar wedijveren om de titel 'grootste van Nederland'.

6. Komst XXL warehouses

- Internet primaire driver
- Toename schaal tot 20ha
- Impact op regionale arbeidsmarkt (2.000 werknemers)
- Niet havengerelateerd: maar klantgeoriënteerd, toch locatie havens-achterland genoemd
- Binnenvaart optie aanvoer vanuit havens



NIEUWS

VERDIEPING

INFORMATIE

EVENTS

PRODUCTS

SERVICE

VACATURES

VOLG ONS



Modaliteiten ▾

Havens

Economie

Overheid

Logistiek ▾

Bestemmingen



De krant in pdf

20 april 2015

ProDelta verlengt contract met DHL in Tiel

16 januari 2015 10:22 WEGVERVOER



Het contract tussen ProDelta en DHL Supply Chain op grond waarvan DHL het distributiecentrum in Tiel huurt, is langjarig verlengd.

[NIEUWS](#)[VERDIEPING](#)[INFORMATIE](#)[EVENTS](#)[PRODUCTS](#)[SERVICE](#)[VACATURES](#)[VOLG ONS](#)[De krant in pdf](#)

20 april 2015

Nieuw dc Kuehne + Nagel in Tiel gereed

02 december 2014 11:33 DISTRIBUTIE



Kuehne + Nagel heeft in Tiel een distributiecentrum geopend voor voedingsmiddelen en artikelen voor de persoonlijke verzorging. Het meet 63.000 vierkante meter.

7. Opkomst biobased economie: lange termijn

- Arnhem: grootste binnenhaven aardolie/aardolieproducten
- daarnaast concentratie aan chemie/procesindustrie
- veel agribulk langs de Rijn (veevoeder etc.)
- biobased: toekomst ipv chemie voor de lange termijn
- biobased stromen toekomstige markt binnenvaart
- Wageningen #1 kenniscentrum: toppositie in de wereld



Circulaire Economie slaat aan in de regio



REGIO – De circulaire economie slaat aan in Arnhem en omstreken. Het Green Industry Event dat Industriepark Kleefse Waard (IPKW) aanstaande donderdag over dit onderwerp houdt zit met 480 aanmeldingen nagenoeg vol.

8. Circulaire economie: middenlange termijn

- Watergebonden terreinen bij uitstek geschikt voor bedrijvigheid op het gebied van recycling:
 - Bouwpuin
 - IJzerschroot en overig metaalschroot
 - Oliepers rest en bijproducten
 - GFT
 - Kunststoffen
 - Oud papier
 - Huishoudelijk afval (Arnhem/Nijmegen)
 - Tapijt
 - Autobanden etc.
- Commerciële haalbaarheid nog zwak
- Regelgeving vaak bottleneck

Conclusies in drie stellingen

1. De groei van de Rotterdamse haven als motor voor containers zwakt af. Door nieuwe logistieke concepten gericht op snelheid en nabijheid wordt Oost-Europa een belangrijke bedreiging.
2. De komst van mega-DC's door internetwinkelen is een belangrijke trend. Er zijn echter maar enkele van dergelijke DC's nodig—en wat biedt Gelderland?
3. De opkomst van de biobased en circulaire economie is ontegenzeggelijk een feit, maar vooral voor de lange termijn door de huidige afhankelijkheid van regelgeving en het gebrek aan commerciële haalbaarheid.