

Lage Weide en Het Klooster

Een lange termijn visie op de multi-modale toekomst van de Port of Utrecht

17-03-2010



In opdracht van:

Gemeente Utrecht

Gemeente Nieuwegein

Bestuur Regio Utrecht

Provincie Utrecht

Kamer van Koophandel Midden Nederland

Industrievereniging Lage Weide





Maritime & Transport Business Solutions

Wijnhaven 3-E adres

P.O. BOX 601

3000 AP

Rotterdam

Nederland

+31 (0)10 286 59 40 Telefoon

info@mtbs.nl e-mail

www.mtbs.nl internet

The Pearl in the Shell: Unlocking Value in the Maritime & Transport Industry - Symbolizing the mtbs mission for the maritime & transport industry. On the interface of land and water, positioned between public and private interests, ports are the most strategic nodes in the global transport network. Therefore, mtbs believes that ports offer a unique value proposition. It is the mission of mtbs to unlock and protect this value by offering its Clients entrepreneurial business solutions and creating the quality profits they seek. Welcome to mtbs.

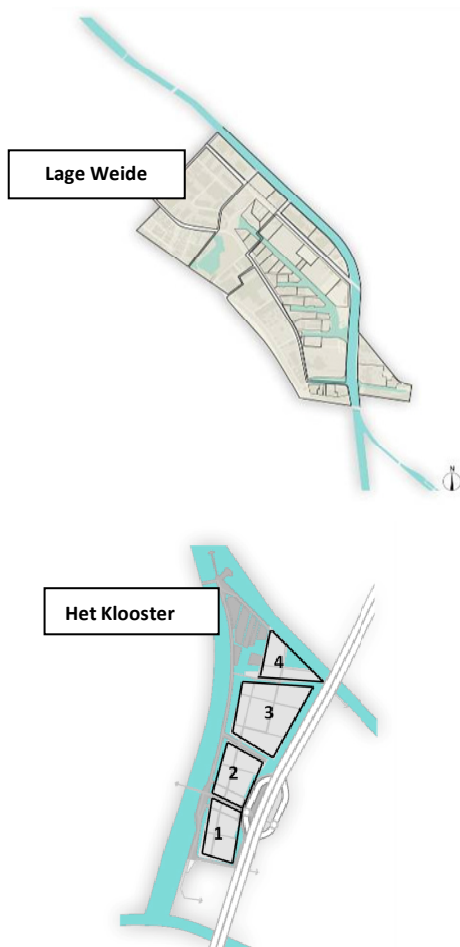
visit www.mtbs.nl for more information

Management Samenvatting

De Gemeente Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Provincie Utrecht, Gemeente Nieuwegein, Kamer van Koophandel Midden-Nederland en de Industrie Vereniging Lage Weide hebben Maritime & Transport Business Solutions B.V. (mtbs) gevraagd een integrale lange termijn visie voor Lage Weide en Het Klooster op te stellen.

Opdrachtformulering:

Het project heeft tot doel het ontwikkelen van een integrale lange termijn visie ter optimalisatie van de multi-modale mogelijkheden voor bedrijventerrein en binnenhaven Lage Weide in samenhang met het te ontwikkelen terrein Het Klooster in Nieuwegein en een actieprogramma voor 2012 aan de hand waarvan de gemeente Utrecht tevens de aanpassing van het bestemmingsplan kan starten.



De titel van dit rapport luidt: “Lage Weide en Het Klooster: Een lange termijn visie op de multi-modale toekomst van de Port of Utrecht”. Met het concept Port of Utrecht wordt aansluiting gezocht bij de nota “Blue Ports in de provincie Utrecht” (TNO, 2008). De nota benoemt de combinatie Lage Weide – Het Klooster als kansrijke binnenhaven, waarvoor het concept ‘Port of Utrecht’ is bedacht.

Lage Weide is een bestaand bedrijventerrein met een industriële en logistieke functie gelegen aan de noordwest kant van Utrecht en is omsloten door de stad en enkele infrastructurele assen, namelijk rijksweg A2, de N230, de spoorlijnen Utrecht - Amsterdam en Utrecht- Den Haag / Rotterdam en het Amsterdam Rijnkanaal.

Het Klooster is een braakliggend terrein met een in potentie industriële of logistieke functie gelegen aan de oostzijde van Nieuwegein. In het ontwerp van de gemeente is Het Klooster verdeeld in vier deelgebieden. Het meest noordelijke deel langs het Amsterdam

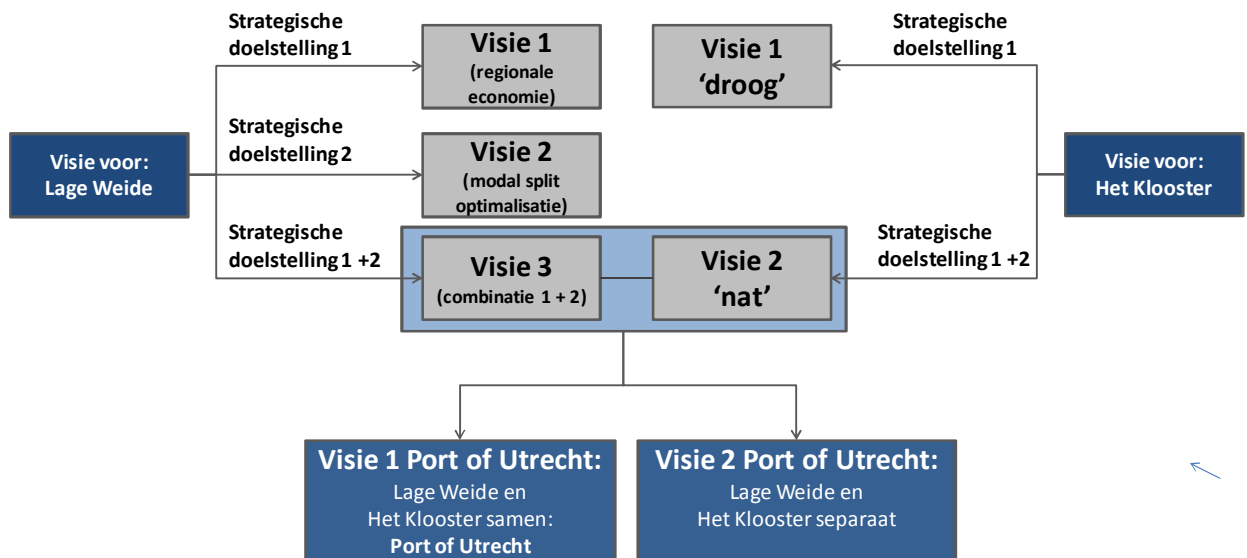
Rijnkanaal, deelgebied 4 (zie figuur), komt in aanmerking voor ontwikkeling van (natte) overslagfaciliteiten, echter hiervoor bestaan nog geen concrete plannen en over de invulling van deelgebied 4 heeft nog geen besluitvorming in de gemeente Nieuwegein plaatsgevonden.

Voor zowel Lage Weide als voor Het Klooster is een visie opgesteld met een tijdshorizon tot 2035. Tevens is de meerwaarde van samenwerking tussen Lage Weide en Het Klooster bekeken. Dit heeft geleid tot een visie voor de 'Port of Utrecht', waarin de visies voor Lage Weide en Het Klooster zijn gecombineerd. Aan de lange termijn visies ligt een tweetal strategische doelstellingen ten grondslag. Deze doelstellingen vormen door het gehele rapport het beslissingsraamwerk waaraan alle acties zijn getoetst.

Strategische doelstellingen:

1. Ruimte bieden aan (een cluster van) economische activiteiten die de meeste waarde creëren voor de regio Utrecht.
2. Optimalisatie modal split: maximalisatie vervoer over water en per spoor, ten gunste van het terugdringen van vervoer over de weg.

Onderstaande figuur toont de samenhang tussen de verschillende visies.



Figuur 1: Overzicht samenhang tussen de verschillende visies

Voorkeursvisie voor Lage Weide:

Voor Lage Weide heeft visie 3, zoals aangegeven in de vorige figuur, de voorkeur. Het streven binnen deze visie is om de som van de bijdragen aan doelstelling 1 (versterking regionale economie) en doelstelling 2 (optimalisatie modal split) te maximaliseren. Regionale bedrijvigheid kan worden geaccommodeerd en projecten ter bevordering van de multi-modaliteit kunnen worden uitgevoerd. In deze visie wordt door de overheid alleen geïnvesteerd in een modaliteitproject als de business case sluitend is of als het publieke belang significant wordt geacht. Er zijn goede kansen in de markt om aan te sluiten op binnenvaartnetwerken en innovatieve logistieke concepten. Er wordt verwacht dat vanuit de private sector voldoende interesse is voor multi-modale projecten. Dit maakt het mogelijk om goede PPS financieringsconstructies op te zetten, waardoor multi-modale projecten ook zonder enkel en alleen overheidsinvesteringen van de grond kunnen komen.

Ruimtelijke Indeling



Figuur 2: Ruimtelijke indeling (vlekkenplan) voorkeursvisie voor Lage Weide

Vanwege het hoofdzakelijk private eigendom van de kavels op Lage Weide is het essentieel om de implementeerbaarheid van de plannen mee te nemen in de invulling van de voorkeursvisie. Daardoor

sluit de ruimtelijke indeling zoveel als mogelijk aan bij de bestaande situatie. Er vindt geen actieve uitplaatsing plaats, wel is er sprake van gerichte (her)uitgifte. Figuur 2 geeft de ruimtelijke indeling weer, passend bij de voorkeursvisie van Lage Weide. Het verschil in de ruimtelijke invulling zit in de ruimtelijke allocatie van logistieke innovatieve concepten, zoals de fysieke multi-modale infrastructuur.

Sectoren in de A2-zone

Momenteel bevinden zich in de A2-zone voornamelijk bedrijven binnen de transport- en distributie sector. In de voorkeursvisie zouden bedrijven in de A2-zone voor hun transport bij voorkeur zo veel mogelijk (indirect) gebruik maken van spoor of water en zoveel als mogelijk moeten bijdragen aan de versterking van de regionale economie. Momenteel zijn er veel transport- en distributiebedrijven gevestigd die geen gebruik maken van de modaliteiten spoor en water. Gezien het uitgangspunt dat er wordt gestreefd naar om zo min mogelijk bedrijven uit te plaatsen, behouden deze bedrijven hun plek. Wel is het mogelijk om het uitgiftebeleid aan te scherpen op het zoveel mogelijk bijdragen aan de optimalisatie van de modal split en aan de ontwikkeling van de regionale economie in Utrecht. Wanneer er kavels vrijkomen, krijgen bedrijven die aan beide doelstellingen voldoen, prioriteit.

Via CTU kunnen de bedrijven in de A2-zone gebruik maken van gecontaineriseerd vervoer over water. De meeste bedrijven in de A2-zone hebben op hun terrein geen directe toegang tot overslagfaciliteiten aan het water en/of spoor en zullen dit waarschijnlijk in de toekomst ook niet krijgen. Het beschikbaar maken van dergelijke faciliteiten vereist investeringen in de infrastructuur, bijvoorbeeld in een openbare spoorterminal. Daarnaast is het zinvol om laagdrempelige en goedkope wijzen van transport te introduceren die lading van de kade en of spoor naar deze bedrijven vervoert, bijvoorbeeld een Multi Trailer Systeem. Dit levert de noodzakelijke kostenvoordelen op en bovendien blijft transport beperkt tot Lage Weide zelf. De technische en financiële haalbaarheid van een zogenaamde interne baan (of Multi Trailer System) zal onderzocht moeten worden. Een belangrijk aspect daarbij vormt de prijszetting. Als potentiële gebruikers aangeven een overstap naar het systeem te duur te vinden, kan de gemeente een initiërende rol spelen. De mogelijke beschikbaarheid van subsidies dient daarbij onderzocht te worden. Afspraken over prestaties en over tarieven dienen gemaakt te worden met de vervoerder evenals maatregelen om deze zaken af te dwingen.

Sectoren in de ARK-zone

In de voorkeursvisie hebben sectoren die over water of spoor vervoeren én bijdragen aan de Utrechtse economie de voorkeur boven sectoren die slechts bijdragen aan één of zelfs geen van beide doelstellingen. Indien sectoren bijdragen aan één van beide doelstellingen heeft de bijdrage aan de ene doelstelling geen voorkeur boven de andere. Sectoren in de ARK-zone die relatief sterk bijdragen aan beide doelstellingen zijn:

- **Containers:**
De containersector is sterk kadegebonden en heeft bovendien veel potentie, gezien de kansen in de markt (bijvoorbeeld netwerkontwikkelingen, containerisatie).
- **Bouw:**
Veel bedrijven in de bouwsector zijn kadegebonden, voornamelijk vanwege aanvoer van grondstoffen over water. Verder dragen veel bedrijven op Lage Weide die actief zijn in de bouwsector bij aan bouwprojecten in de regio en ondersteunen op die manier de regionale economie.
- **Vuilnis:**
Vuildistributie vervult een regionale maatschappelijke functie en ondersteunt zo de lokale economie. Bovendien wordt vuilnis afgevoerd over water.
- **Transport en distributie:**
Over het algemeen verschaft deze sector relatief veel arbeidsplaatsen, zeker als er naast opslag ook activiteiten plaatsvinden die waarde toevoegen. Bovendien heeft de sector veel potentie om de aan- en afvoer van containers via het water (bijvoorbeeld CTU) te laten lopen. Bedrijven maken op deze manier indirect gebruik van de kade.

Enkele bestaande bedrijven op Lage Weide die in hoge mate voldoen aan de criteria zijn:

- CTU
- Bonder
- Van Heezik
- Theo Pouw B.V. (bouw activiteiten)
- Oskam

Bedrijven die een rol kunnen spelen in innovatieve logistieke concepten of ketenclustering, gerelateerd aan de functie in een transport- of productieketen, krijgen prioriteit. Hierbij valt te denken aan de rol van CTU binnen de transportketen van zeehaven tot consument en bedrijven die zich bezig houden met fijndistributie of stadsdistributie (bijvoorbeeld Van Hoek Transport).

Modaliteiten

De gemeente Utrecht en/of Provincie Utrecht zal actief moeten inzetten op vervoer over water of spoor zowel ten behoeve van regionale bedrijven als ten behoeve van (inter-)nationale bedrijven. Dit stimulerende beleid kan op verschillende manieren worden ingevuld, bijvoorbeeld door een investeringsproject dat bijdraagt aan de multi-modaliteit te subsidiëren of risicodragend te financieren, of door de nodige randvoorwaarden te scheppen en faciliteiten aan te bieden. Investeringsprojecten betreffen niet alleen de fysieke infrastructuur, maar tevens logistieke concepten. Dit kunnen logistieke concepten zijn waarbij gebruik kan worden gemaakt van overslag van water op water, van water op

spoor of van spoor op spoor. Tabel 1 geeft een overzicht van enkele bestaande logistieke concepten die van betekenis kunnen zijn voor Lage Weide.

Logistieke concepten
Stadsdistributie (bijvoorbeeld Cargohopper of Bierboot)
Samenwerking CTU / Sara Lee / Kuehne & Nagel (Koffieboot)
Netwerkontwikkeling in de Nederlandse binnenvaartsector
Interne baan (Multi Trailer System)
Tabel 1: Logistieke concepten

In de voorkeursvisie wordt door de overheid alleen geïnvesteerd in een modaliteitproject als de business case sluitend is of als het publieke belang significant wordt geacht. In het geval van een sluitende business case kan het zijn dat de overheid financiert maar niet bekostigt, bijvoorbeeld door bedrijven via een beschikbaarheidsvergoeding of huur de initiële investering over de jaren terug te laten betalen. Bij een dergelijke structuur draagt de overheid een financieringsrisico. In de voorkeursvisie wordt er rekening gehouden met het feit dat voor Lage Weide vervoer per binnenvaart meer potentie heeft dan vervoer per spoor. Dit heeft te maken met het feit dat in Nederland meer voorzieningen zijn voor vervoer over water dan over spoor en dat vervoer over water rendabel is over kortere afstanden dan over spoor.

Tabel 2 geeft inzicht in de korte termijn ontwikkelingen die passen binnen de voorkeursvisie voor Lage Weide.

	Proactief beleid	Reactief beleid /initiatief privaat	nee
Openbare spoorterminal		BC opstellen	
Uitbreiding parkmanagement concept	X		
Inzetten op innovatieve logistieke concepten	X	X	
Zeehavenstatus – pilot	X		
Uitplaatsen Motorcross t.b.v. uitbreiding Theo Pouw	X		
Aanscherping uitgiftebeleid (1): juiste bedrijf op juiste plek	X		
Aanscherping uitgiftebeleid (2): Via uitgiftebeleid inzetten op clustering binnen productie- en logistieke ketens, waardoor deze sectoren grotere regionale economische waarde leveren (bv. Veevoedercluster → 'Proton Island')	X		
Nieuwe beheersstructuur (o.a. REM LW/HK, zie hoofdstuk 7)	X		
Tabel 2: Korte termijn ontwikkelingen passend bij voorkeursvisie voor Lage Weide			

Voorkeursvisie voor Het Klooster

Op basis van de analyse wordt aanbevolen om Het Klooster als 'nat' bedrijventerrein te ontwikkelen. Een belangrijke doelgroep voor deelgebieden 2 en 3 van Het Klooster is de transport- en distributiesector. Om voor deelgebied 4 aansluiting te vinden bij deze doelgroep is een containerterminal de meest geschikte invulling. Deze clustering levert efficiëntievoordelen op en maakt het vestigingsklimaat van deelgebieden 2 en 3 van Het Klooster gunstiger, waardoor de waarde van Het Klooster toeneemt. Voor verladings die met een opslagloods gevestigd zijn op Het Klooster wordt het vestigingsklimaat veel attractiever als men kan besparen op transportkosten door gebruik te maken van vervoer over water. De benodigde goederen voor de waardetoevoegende activiteiten van transport en distributiebedrijven (deelgebieden 2 en 3) kunnen op deze manier worden aangevoerd in containers. Een overslagpunt voor containers op Het Klooster zelf is dan onontbeerlijk.

Binnen de transport- en distributie sector is het nuttig om in te zetten op hoogwaardige activiteiten: 'Value-added Logistics' (VAL). Met VAL-activiteiten wordt aangesloten bij de doelgroepen voor deelgebieden 2 en 3. De hoogwaardigheid van VAL-activiteiten kan sterk verschillen. Enkele hoogwaardige activiteiten zijn:

- Assemblage tot eindproducten
- Testen van producten (Quality control)
- Voorraadbeheer
- Order picking & labelling
- Klantspecifiek maken van orders

Het Klooster is in de positie om hoogwaardige VAL-activiteiten aan te trekken, het voldoet namelijk aan veel belangrijke vestigingscriteria voor hoogwaardige distributiecentra, bijvoorbeeld:

- Vrije kavels
- Centraal gelegen t.o.v. de consumentenmarkten
- Goede bereikbaarheid
- Goede arbeidsmarkt
- Krachtige lokale economie

Een eventueel te plaatsen containerterminal op Het Klooster dient bij voorkeur niet te concurreren met CTU op Lage Weide. De te verwachte groei van CTU kan namelijk gefaciliteerd worden op Het Klooster. In dat geval is de ontwikkeling van een regionale containerdistributie-dienst over water, vergelijkbaar met de 'koffieboot' voor Sara Lee, zeer interessant. De regionale fijndistributie van containers verloopt zoveel mogelijk over het water, Het Klooster krijgt de beschikking over een containeroverslagfaciliteit, de capaciteit voor containeroverslag in de regio wordt vergroot en het ruimtebeslag binnen Lage Weide

blijft beperkt. Met een dergelijk perspectief is het denkbaar dat de opstartmoeilijkheden van de koffieboot kunnen worden overwonnen.

Voorkeursvisie voor Port of Utrecht:

Op basis van deze studie wordt er de voorkeur aan gegeven dat Lage Weide en Het Klooster gaan samenwerken, waarbij op Het Klooster een containerterminal wordt ontwikkeld die complementair is aan de bestaande containerterminal op Lage Weide. Belangrijke overwegingen om voor dit samenwerkingsconcept te kiezen zijn:

- Door samenwerking neemt niet alleen de waarde van Het Klooster toe, maar ook van Lage Weide: intern zijn er meer uitbreidingsmogelijkheden en overslagfaciliteiten beschikbaar.
- Voor twee op zichzelf staande containerterminals is de markt te klein.
- Samenwerking maakt 'intra-port concepten' voor regionale fijndistributie, zoals het concept van CTU, Sara Lee en Kuehne & Nagel, beter mogelijk.
- Door de twee bedrijventerreinen onder te brengen onder één autoriteit, worden synergie- en efficiëntievoordelen behaald. Taken worden niet 'dubbel' gedaan, er is minder afstemming benodigd en er kan een gezamenlijk promotie- en acquisitiebeleid worden geïmplementeerd.

Met deze visie worden de sterke kanten van Lage Weide en Het Klooster, zoals de centrale ligging en de aanwezigheid van CTU, benut. Met deze visie sluit de Port of Utrecht aan bij marktontwikkelingen, zoals binnenvaartnetwerken, containerisatie, verduurzaming van transport en innovatieve logistieke concepten in de regio Utrecht. Tevens wordt met de ontwikkeling van Het Klooster interne uitbreidingsruimte gecreëerd.

Beheersstructuur Port of Utrecht

De samenwerking zal tevens geïnstitutionaliseerd moeten worden door middel van een nieuwe beheersstructuur 'Port of Utrecht'. Deze nieuwe structuur heeft als doel om de continuïteit van de ontwikkeling van de Port of Utrecht te waarborgen. De voorgestelde beheersstructuur is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Een meer geconcentreerde (centrale) sturing van publieke taken
- Duidelijke verantwoordelijkheden van publieke en private partijen
- Duidelijke (beslissings-) bevoegdheden
- Constructieve samenwerking voor Lage Weide en Het Klooster

De volgende overheden zijn betrokken bij de Port of Utrecht:

- Gemeente Utrecht: verschillende gemeentelijke diensten en afdelingen zijn vanuit hun beleidsveld betrokken bij het beheer van Lage Weide: Stadswerken, Stadsontwikkeling, Economische Zaken, Verkeer en Vervoer.
- Gemeente Nieuwegein: ook voor het Klooster geldt dat verschillende afdelingen en diensten vanuit hun eigen verantwoordelijkheid betrokken zijn bij (de ontwikkeling van) Het Klooster.
- Provincie Utrecht: de provincie is pleitbezorger van een gecoördineerde ontwikkeling van kansrijke havens; in de nota "Blueports in de provincie Utrecht" (TNO, 2008) is het concept 'Port of Utrecht' geïntroduceerd voor de combinatie van Lage Weide – Het Klooster.

Om de visie Port of Utrecht succesvol en met continuïteit te kunnen implementeren, adviseren wij om een organisatievorm te kiezen waarin het beheer voor Lage Weide en Het Klooster samenvalt. Wij achten daarbij de vorm van een 'Gemeenschappelijke Regeling' het beste toepasbaar. Een 'Gemeenschappelijke Regeling' is een publieke samenwerkingsvorm met een publiekrechtelijke structuur, waarbij uitvoeringsbevoegdheden van de betrokken gemeentes worden ondergebracht in een organisatie die is gebaseerd op een tussen de betreffende gemeenten overeengekomen Gemeenschappelijke Regeling. Voordeel van deze variant is dat aan de samenwerking tussen Lage Weide en het Klooster organisatorisch invulling gegeven wordt door het samenbrengen van de uitvoeringsbevoegdheden voor Lage Weide en voor Het Klooster.

Voor het vormgeven van de publiek private afhankelijkheid in de implementatie van de visie Port of Utrecht adviseren wij om een structureel (publiek-privaat) Havenoverleg op te zetten, waarin wordt afgestemd over de voortgang en de samenwerking in de realisatie van de visie. De visie kan daarbij als basis dienen voor een Havenconvenant, dat ten grondslag ligt aan een dergelijk Havenoverleg.

In Figuur 3 is de voorgestelde beheersstructuur voor de Port of Utrecht weergegeven. Centraal daarin staat het hiervoor geïntroduceerde 'Strategisch Havenoverleg' met alle betrokken publieke en private stakeholders:

- Publiek: bestuurders van de gemeenten Utrecht en Nieuwegein en van de provincie Utrecht;
- Privaat: bestuurders van de Industrievereniging Lage Weide en de equivalent voor Het Klooster (of soortgelijk).

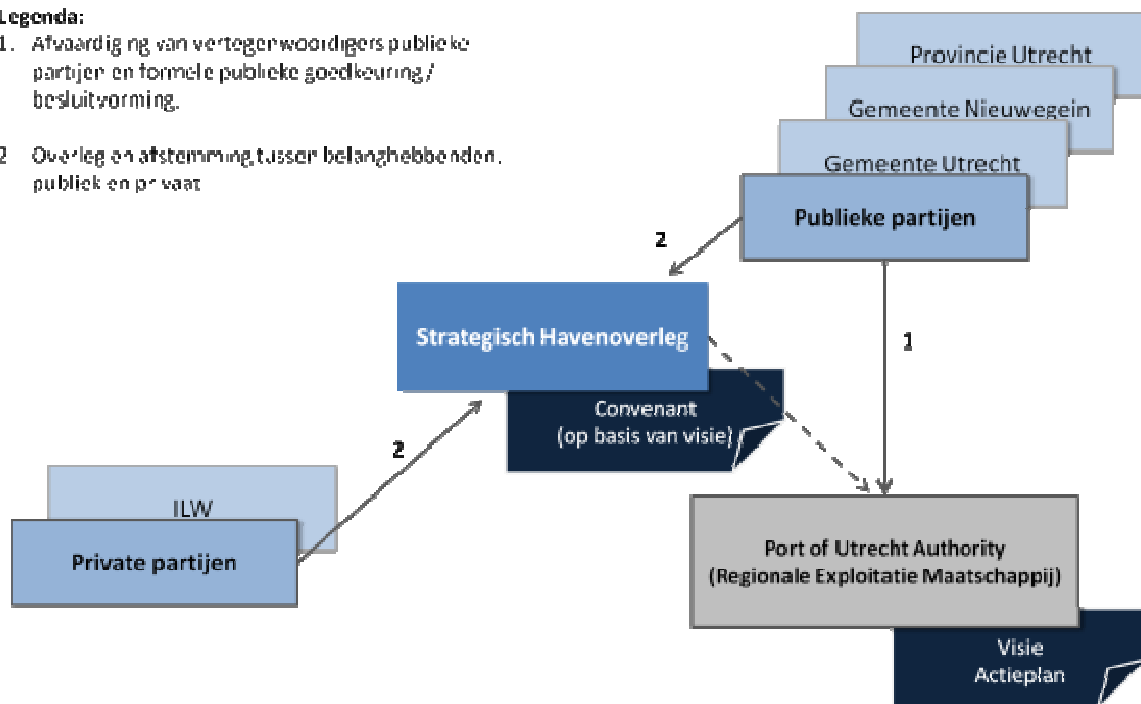
Voor de dagelijkse uitvoering wordt een Regionale Exploitatie Maatschappij Lage Weide en Het Klooster ('Port of Utrecht Authority') opgericht. De havenmeester met zijn medewerkers maakt hier deel van uit. Verder is het wettelijk bepaald dat de voorzitter van het dagelijks en algemeen bestuur een lid van Gedeputeerde Staten is. De leden van het algemeen bestuur zijn de wethouders en/of raadsleden van

de gemeenten. Het dagelijks bestuur wordt gevormd door leden uit het algemeen bestuur. De nieuwe beheersstructuur komt in plaats van de oude. Op deze manier wordt er geen extra laag in de organisatie wordt gecreëerd. Er wordt gestreefd naar meer autonomie van de beheersautoriteit.

Dit orgaan is verantwoordelijk voor de realisatie van de strategische visie en zal uitvoering moeten geven aan de projecten zoals in het actieplan staan vernoemd. Door deze organisatie te separeren van de gemeentes ontstaat een zelfstandige instantie die verantwoordelijk is voor de realisatie van deze visie en het bijbehorend actieplan. Op deze manier is het beheer niet meer versnipperd, ontstaat er duidelijkheid en wordt de afrekenbaarheid bevorderd.

Legenda:

1. Afvaardiging van vertegenwoordigers publieke partijen en formele publieke goedkeuring/ besluitvorming.
2. Overleg en afstemming tussen belanghebbenden, publiek en privaat



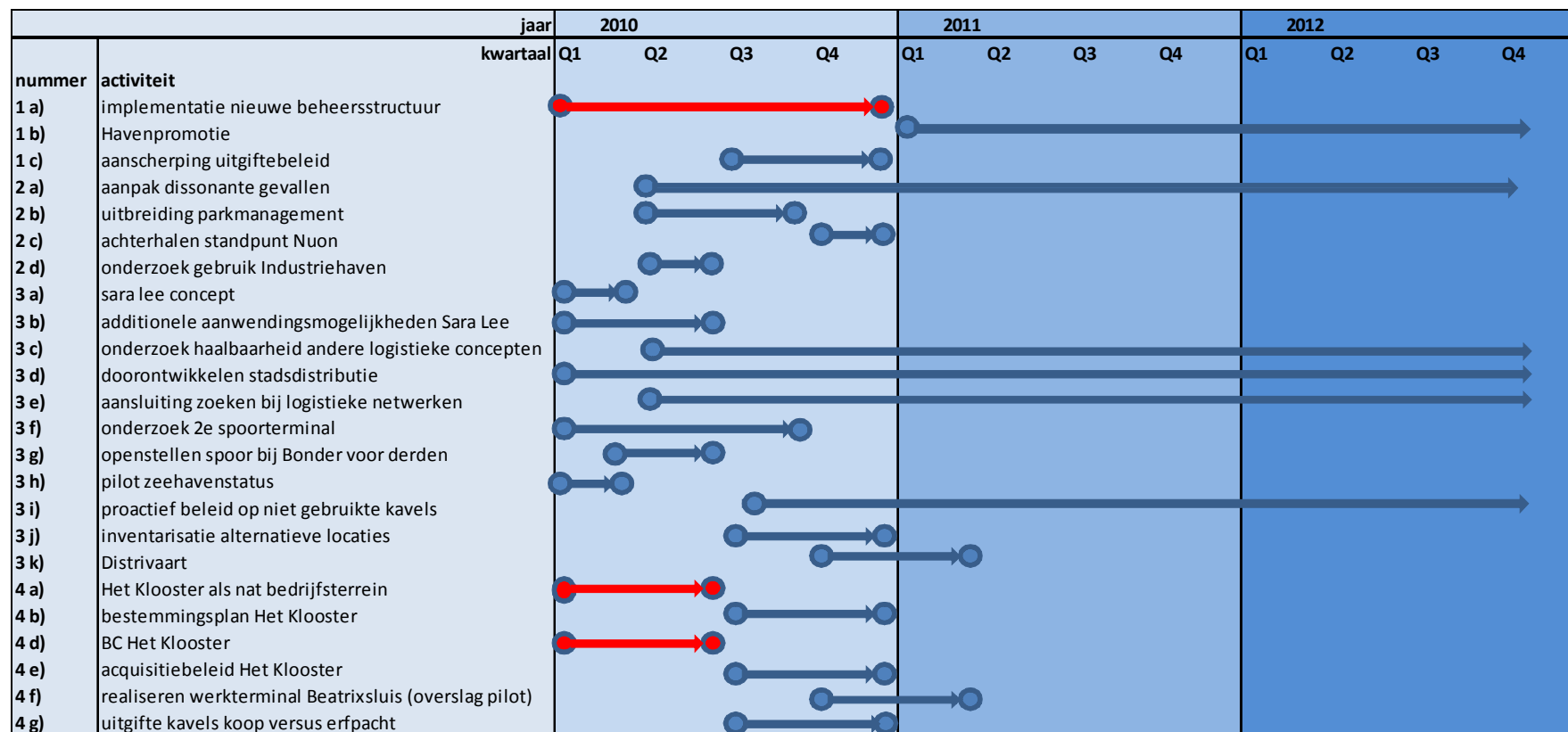
Figuur 3: Toekomstige beheersstructuur Port of Utrecht

Implementatie

Om de lange termijn visie succesvol te kunnen implementeren is een actieplan voor de kortere termijn (2012) opgesteld. In dit Actieplan worden korte termijn acties voorgesteld die bijdragen aan de invulling van de lange termijn visie. Deze acties hebben betrekking op:

1. Beheer
2. Lage Weide: ruimte
3. Logistieke concepten
4. Het Klooster

In onderstaande tabel staan de acties uit het actieplan vermeld met een prioritering.





Maritime & Transport Business Solutions

Wijnhaven 3-E address
P.O. BOX 601
3000 AP
Rotterdam
The Netherlands
+31 (0)10 286 59 40 telephone
info@mtbs.nl e-mail
www.mtbs.nl internet