

# BORGEN BINNENHAVENS ALS ANKER VOOR CIRCULAIRE ECONOMIE

## MANIFEST

### Zeven aanbevelingen voor de publieke professional om - vanwege hun rol in de circulaire economie - meer te doen met binnenhavens

Binnenhavens en 'bedrijventerreinen aan water' spelen een cruciale rol in de overgang naar een circulaire economie. Door de grote druk op de ruimte en het negeren van het belang van deze locaties voor de circulaire transitie worden watergebonden locaties onderbenut en worden ze steeds vaker bedreigd. Dit komt bijvoorbeeld door woningbouwplannen (in de omgeving) en (her)ontwikkelingen waarbij niet-watergebonden bedrijvigheid op deze locaties landt of niet wordt gehandhaafd. Bijkomend probleem is dat circulaire bedrijven ook 'vies kunnen zijn, lawaai kunnen maken en extra milieuruimte nodig hebben', wat leidt tot *Not In My Backyard*-gedrag op lokaal niveau. Nog te vaak zijn bedrijventerreinen - binnenhavens in het bijzonder - een blinde vlek in het ruimtelijk beleid.

Vanuit het NWO-SIA onderzoeksproject RAAK 'Samen Beter - Samenwerken om de circulaire potentie van bedrijventerreinen te benutten' roepen we op tot veel meer liefde, aandacht en actie voor binnenhavens in de circulaire transitie. Met dit manifest willen we de publieke professional aansporen om hiermee actief aan de slag te gaan en voorkomen dat de circulaire transitie ruimtelijk vastloopt. Inventarisaties van het Planbureau voor de Leefomgeving laten immers zien dat de circulaire transitie leidt tot extra ruimtevrage naar grootschalige locaties voor recycling en (bio)grondstofverwerking, maar ook naar binnenstedelijke locaties voor reparatie en deeleconomie.

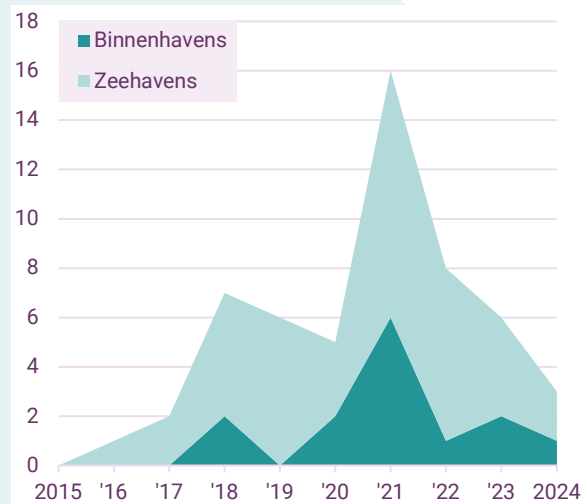
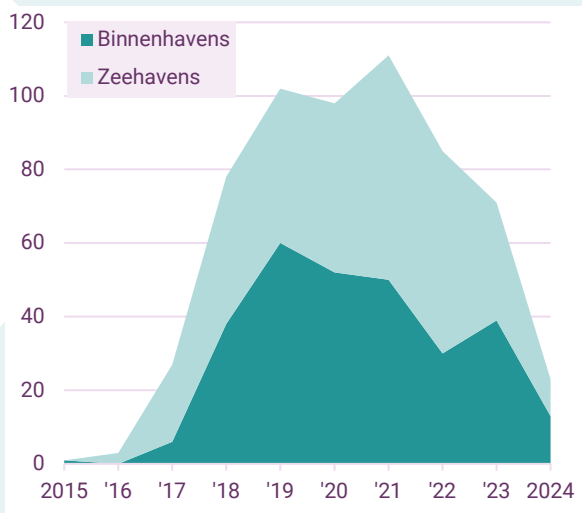
## KEN DE FEITEN



Nederlandse binnenhavens zijn knooppunten in de regionale economie. Uit de laatst beschikbare Binnenhavenmonitor (UPT Erasmus, 2021) blijkt dat de binnenhavens €12,1 miljard aan toegevoegde waarde opleveren. En goed zijn voor een kleine 65.000 werkzame personen. De economische bijdrage hangt af van de karakteristieken van de binnenhaven. De grootste economische bijdrage leveren de industriehavens, gevolgd door de binnenvaart in zeehavens en de zand- en grindhavens.

De economische betekenis van binnenhavens uit zich ook in vestigingsdynamiek van bedrijven. Uit de Database Locatiebeslissingen Nederland

van de Stec Groep (2000-heden) blijkt dat over de afgelopen 10 jaar 290 verhuizingen, uitbreidingen en nieuwe vestigingen in 52 Nederlandse binnenhavens hebben plaatsgevonden (Nederland telt in totaal 231 binnenhavens zo blijkt uit de Binnenhavenmonitor 2021 van UPT Erasmus). Het gaat om binnenhavens verspreid door het hele land, zoals de havens van Oss, Waalwijk, Werkendam, Oosterhout, Bergen op Zoom, Nijmegen, maar bijvoorbeeld ook Kampen, Almelo, Heerenveen, Drachten, Meppel en Maastricht. De gemiddelde omvang van deze dynamiek is circa 1 hectare. In 117 (40%) gevallen gaat het om een investering op een kavel aan het water. Wrang is dat het in 35% van deze situaties een bedrijf betreft dat het water niet gebruikt voor zijn activiteiten.



Totale locatiedynamiek in binnen- en zeehavens (links) en dynamiek vanuit circulaire bedrijven (rechts) tussen 2015-2024. Bron: Database Locatiebeslissingen Nederland, Stec Groep (2024)

Een deel van de locatiedynamiek in binnenhavens komt nu al voor rekening van circulaire activiteiten. Hoewel het nog maar om een beperkt aantal gaat (14 registraties sinds 2015; circa 1,5 per jaar in periode

2015-2024), neemt de dynamiek vanaf 2020 wel duidelijk toe. De circulaire economie krijgt dus zichtbaar een vlucht in de locatiedynamiek in binnenhavens. Het gaat dan bijvoorbeeld om een bouwhub en

recyclingactiviteiten. De meeste locatiedynamiek (75%) vanuit de circulaire economie zien we vooralsnog in de zeehavens. De zeehavens zijn vaak een schakel vooraan in de productieketens. In het kielzog hiervan én naarmate hergebruik van goederen en grondstoffen toeneemt, ontstaat ook meer dynamiek in binnenhavens in het achterland. Bedrijven in bijvoorbeeld de (petro)chemische of kunststoffenindustrie gaan over van fossiele naar circulaire grondstoffen. Deze grondstoffen komen onder meer uit de regio en moeten via een netwerk van natte

bedrijventerreinen naar de zeehavens worden vervoerd.

Voor het aan- afvoeren van bulkgoederen en grondstoffen zijn binnenhavens bij uitstek geschikt. In de circulaire economie wordt het bovendien steeds interessanter om wat met deze goederen en grondstofstromen te doen in plaats van alleen “dozen te schuiven”. Binnenhavens krijgen kortom een wezenlijk andere en waardevollere (regionale) functie in de circulaire economie.

## VERGROOT BEWUSTWORDING EN URGENTIEGEVOEL



Breed wordt gedeeld dat de rol van bedrijventerreinen aan het water voor de circulaire transitie totaal wordt onderschat. Bedrijven in havengebieden gaan volgens de Vereniging van binnenhavens steeds meer afvalstoffen als nieuwe grondstoffen aanvoeren en verwerken, in plaats van het afvoeren van (afval)stoffen uit havens. Er ontstaat nieuwe maakindustrie en natte bedrijventerreinen gaan zo een cruciale rol spelen in de circulaire economie. Deze transitie zal een grotere ruimtevrage met zich meebrengen. Daarnaast is het verwerken van ruw materiaal naar grondstoffen (o.a. recycling) een activiteit die over het algemeen hoge milieucategorieën vraagt. Inmiddels hebben de partijen die betrokken zijn bij het organiseren van binnenhavens en die

transport- en maakbedrijven vertegenwoordigen zonder uitzondering circulaire economie centraal staan in hun strategische opgave. Het is zaak deze woorden snel om te zetten in daden en uitvoering. Menig locatie aan water staat onder druk.

We roepen gemeenten op om met feiten en concrete voorbeelden van bedrijven in de hand, te laten zien dat bedrijventerreinen aan het water cruciaal zijn voor de circulaire economie. Organiseer vooral ook het lokaal bedrijfsleven om de lokale keten in beeld te brengen, deel *best practices* en neem ondernemersparticipatie serieus. Neem dit mee bij de noodzakelijke professionalisering van de (parkmanagement)organisatie van bedrijventerreinen.

## BRENG DE KANSRIJKE TRANSITIEPADEN VOOR CIRCULAIRE BINNENHAVENS IN BEELD

3

De ene haven is de andere niet. Zo zijn er havens waar vooral op- en overslag (logistiek) gebeurt en weer andere havens waar juist veel industrie zit. In de ene haven worden vooral bouwgrondstoffen verwerkt, terwijl in de andere haven landbouwproducten en voedingsmiddelen de dominantie goederenstromen zijn. Het karakter van een haven hangt af van de economische structuur van de omliggende regio en de rol die de haven hierin heeft. Deze uitgangssituatie bepaalt ook waar de kansen liggen van een haven in de toekomstige circulaire economie. Wat zijn logische circulaire bedrijfsactiviteiten kijkende naar de huidige havenkarakteristieken? Wat zijn de dominante reststromen in de regio en welke stromen bieden kansen voor bestaande en nieuwe circulaire activiteiten in de haven? Als dit duidelijk is dan

ontstaat er een wenkend perspectief. En kan ook gekeken worden wat hiervan de verwachte ruimtelijke impact hiervan is.

Een mooi voorbeeld is Port of Zwolle (PoZ) dat heeft onderzocht welke kansen er zijn voor doorontwikkeling naar een duurzame en circulaire haven in 2050 en hiervoor een ambitiedocument heeft opgesteld (zie [hier](#)<sup>2</sup> het onderzoek en [hier](#)<sup>3</sup> het ambitiedocument). PoZ zet in op bestaande en nieuwe circulaire bedrijvigheid langs drie transitiepaden: (1) circulaire en biobased bouw, (2) groene landbouw (eiwittransitie) en (3) duurzame energie, met logistiek als belangrijke *enabler*. Deze transitiepaden sluiten logisch aan op de huidige havenkarakteristieken van PoZ, borgen én boosten de huidige economische motoren van de haven en de omliggende regio en dragen bij aan de *modal shift* en reductie van uitstoot in de haven

<sup>2</sup> <https://portofzwolle.nl/en/rapport-duurzame-havenontwikkeling-port-of-zwolle>

<sup>3</sup> <https://portofzwolle.nl/en/sturen-op-de-toekomst-ambitiedocument>



## BBBB: BENUT BESTAANDE BINNENHAVENS BETER



Er is een toenemend tekort aan locaties met hoge milieucategorieën en geschikte kadefaciliteiten voor de industrie. Deze

locaties zijn zeldzaam en lastig en kostbaar om nieuw te ontwikkelen. Daarom is het essentieel om de ruimte die er is in binnenhavens en op kavels aan het water te behouden, te reserveren en optimaal te benutten voor de circulaire economie. In de gemiddelde binnenhaven wordt namelijk 30 tot 40% van de kavels aan het water gebruikt door niet-watergebonden bedrijven<sup>1</sup>. Dat ligt vaak niet aan de kavels zelf. In zo'n driekwart van de gevallen zijn deze kavels gezien ligging, vorm, omvang, milieucategorie en bereikbaarheid prima in te zetten voor watergebonden (circulaire) activiteiten. Hier blijft dus een fors circulair potentieel onderbenut.

<sup>1</sup> Onderzoeken van Stec Groep voor vele havens door het hele land en Database Locatiebeslissingen Nederland - Stec Groep

Voor het realiseren van circulaire ambities en optimaal benutten van de ruimte is het bemachtigen en/of reserveren van strategische locaties in binnenhavens cruciaal. Zet hiervoor als gemeente bijvoorbeeld het voorkeursrecht in. Maar ga vooral ook het gesprek aan met bedrijven en investeerders en pas waar nodig het omgevingsplan aan. Voorkom zo dat schaarse locaties aan het water ten prooi vallen aan droge en/of niet-circulaire bedrijven. Ontwikkel met hogere overheden en private partijen een fonds voor 'BBBB-bedrijventerreinen' vergelijkbaar met de Ontwikkelmaatschappij Utrecht (NMU), Herstructureringsmaatschappij Overijssel (HMO) en Ontwikkelmaatschappij Midden-Limburg en leg link met ruimte voor economie budget Ministerie EZ.

## INVESTEER IN DE TOEKOMSTBESTENDIGHEID VAN BINNENHAVENS



Er valt veel te winnen met het aantrekkelijker en toekomstbestendig maken van binnenhavens. In een circulaire economie

huisvesten binnenhavens activiteiten met meer en hoogwaardigere werkgelegenheid. Er gebeurt immers meer dan alleen op- en overslag en (door)schuiven van dozen. Dit vraagt om een impuls aan het werkklimaat in de havens. Dus meer groen, meer waterberging, meer plekken om te lunchen, wandelen en ontmoeten en betere auto-, fiets- en OV-verbindingen. Zogenaamde 'zachte' locatiekenmerken zijn voor circulaire bedrijven steeds meer een 'harde' locatiefactor geworden, onder meer door

de krapte op de arbeidsmarkt, zo blijkt uit het recent onderzoek Locatiekenmerken circulaire bedrijvigheid in en rondom de stad (EUR/UPT en Rienstra Beleidsonderzoek en Beleidsadvies). Kortom, investeren hierin is broodnodig om ervoor te zorgen dat binnenhavens prettige en gezonde plekken zijn waar de werknemer van de toekomst wil werken en circulaire bedrijven goed kunnen ondernemen. Maak van binnenhavens een 'Werklandschap van de Toekomst' en zet de gebieden in voor klimaatadaptatie. Betrek hierbij cruciale spelers als Rijkswaterstaat, waterschappen en investeer in de organisatiegraad in de havens.



Investeren in de toekomstbestendigheid van havens betekent daarnaast natuurlijk ook investeren in de kades, diepgang van havenarmen, (faciliteiten voor) *smart shipping* en duurzame brandstoffen voor schepen. Plus ruimtelijke regels waardoor binnenhavens optimaal benut kunnen worden. Koppel subsidies en leningen voor

natte infrastructuur nadrukkelijk aan circulaire doelstellingen. De natte bedrijventerreinen hebben een unieke positie in het economische ecosysteem. We roepen Steven van Eijck, als Speciaal Regeringsvertegenwoordiger Circulaire Economie, op deze circulaire transitie van havengebieden verder aan te jagen.

## VERSTERK DE POSITIE VAN BINNENHAVENS IN CIRCULAIRE KETENS



Binnenhavens zijn geen eilanden, maar onderdeel van de economie in de regio en het totale netwerk van binnen- en zeehavens. In de circulaire economie worden deze verbindingen nog belangrijker dan in de huidige lineaire economie. Er ontstaan meer en sterkere relaties tussen bedrijven, aangezien ze bijvoorbeeld afhankelijk worden van elkaars reststromen. Locaties waar ruimte is voor circulaire bedrijven worden – vergelijkbaar met kennis en innovatiecampussen – een cruciaal onderdeel van het regionale vestigingsklimaat en innovatie-ecosysteem. We zien nu al een toename in *co-siting* van bedrijven. *Co-siting* wil zeggen dat een bedrijf op de bestaande locatie van een ander bedrijf intrekt, bijvoorbeeld om gebruik te maken van elkaars reststromen, voorzieningen en/of kennis. Een voorbeeld is de productielocatie van papierbedrijf Essity in de haven van Cuijk, waar Alucha

Works de afvalstromen zoals papierslib hoogwaardig gaat verwerkt tot bio-olie en mineralen. Maar bijvoorbeeld ook Chaincraft – producent van circulaire chemicaliën – in de haven van Amsterdam. Zij gaan naast Avebe in Ter Apelkanaal een fabriek bouwen om de reststroom van aardappelsap om te zetten in hoogwaardige circulaire vetzuren en meststoffen. En het Schotse Enough dat een mycoproteïnefabriek bouwde op het terrein van Cargill in Sas van Gent. Enough zet de suiker uit het graan om in voedselproteïne. De reststoffen van Enough, zoals afvalwater, gaan terug naar Cargill die het weer opwaardeert en de resten gebruikt voor de productie van bio-ethanol.

Breng deze ontwikkelingen voor gemeente en regio in kaart en communiceer hierover. Laat de afhankelijkheid en de toenemende clustering van verschillende activiteiten zien. Laat daarbij ook zien hoe deze

afhankelijkheden zijn tussen de binnenhavens met een groot deel van het MKB in de omliggende regio en andere binnen- en zeehavens. Help zo mee de urgentie te laten zien vanuit grotere

nationale belangenverenigingen en havenbedrijven voor de regio. En bouw en stimuleer sterke netwerken binnen en tussen de regio's.

## KORTOM: GA AAN DE SLAG!



Natte bedrijventerreinen bieden unieke kansen voor de transitie naar een circulaire economie. Door slim gebruik te maken van deze locaties kunnen economische groei, (inclusieve) werkgelegenheid, verbetering van de werkomgeving en duurzaamheid hand in hand gaan. Publieke professionals spelen met werkgevers, parkmanagementorganisaties en betrokkenen bij de Vereniging van binnenhavens een sleutelrol. Door

samenwerking, slimme investeringen en politieke prioriteit te combineren, kan een duurzame toekomst worden versneld. Begin met kleine concrete voorbeelden en resultaten, maar denk groot. Deze aanpak kan de transitie naar een circulaire economie daadwerkelijk verder in beweging brengen. Laten we er niet omheen draaien. Als we circulaire transitie echt serieus nemen, vraagt dit extra liefde, aandacht, mensen én middelen voor binnenhavens.





> FOR SOCIETY

**stec  
groep**



**Cees-Jan Pen – Fontys Hogeschool**  
**Evert-Jan de Kort - STEC groep**  
**Joep Janssen – Ginder**

Onderzoeksproject SAMEN BETER  
Samenwerken om de circulaire potentie van bedrijventerreinen te benutten

Onderzoek medegefinancierd door Regieorgaan SIA,  
onderdeel van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO)

