

Quick wins vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland

*Selectie, beoordeling en prioritering
tbv aanvraag rijksbijdrage*

- concept 27 augustus 2008 -

Datum : 22 augustus 2008
Onderwerp : Quick wins Vaarwegen en Binnenhavens Noord-Holland
Directie/Sector : BEL / Verkeer en Vervoer

Inhoud

Deel I. Selectie en prioritering quick wins.....	1
I.1. Inleiding.....	2
I.2. Selectie quick win-projecten op basis van rijkscriteria.....	2
I.3. Kosten-batenanalyse	5
I.4. Prioritering provincie Noord-Holland	5
I.5. Totaalbeoordeling en advies.....	9
 Deel II. Uitwerking per quick win.....	 10
II.1. Verdieping van de Zaan.....	11
II.1.1. Omschrijving.....	11
II.1.2. Analyse kosten en baten.....	12
II.1.3. Randvoorwaarden	14
II.2. RHB Anna Paulowna.....	16
II.2.1. Omschrijving.....	16
II.2.2. Analyse kosten en baten.....	21
II.2.3. Randvoorwaarden	25
II.3. Containerterminal Haringhaven IJmuiden	27
II.3.1. Omschrijving.....	27
II.3.2. Analyse kosten en baten.....	30
II.3.3. Randvoorwaarden	32
II.4. Haven 't Horntje Texel.....	35
II.4.1. Omschrijving.....	35
II.4.2. Analyse kosten en baten.....	37
II.4.3. Randvoorwaarden	41
II.5. Verlenging kade HoogTij	43
II.5.1. Omschrijving.....	43
II.5.2. Analyse kosten en baten.....	46
II.5.3. Randvoorwaarden	49

Deel I. Selectie en prioritering quick wins

I.1. Inleiding

In het voorjaar van 2008 is de *Concept-Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens Noord-Holland* door GS vastgesteld en in de Statencommissie WVV behandeld. Onderdeel van de Netwerkstrategie is een overzicht van projecten en mogelijke 'quick wins'. Dit overzicht is in samenwerking met stakeholders uit Noord-Holland (bedrijfsleven en overheid) samengesteld en bevat projecten en projectideeën die van belang kunnen zijn voor de realisatie van de Netwerkstrategie.

In de zomer van 2008 is door de ambtelijke werkgroep voor de Netwerkstrategie opnieuw gekeken naar deze projecten met het doel om in oktober namens de provincie Noord-Holland te komen tot een aanvraag voor de rijksregeling voor de zogeheten 'quick wins voor binnenhavens en vaarwegen'.

Hierbij is uiteraard goed gekeken naar de voorwaarden en criteria die Verkeer en Waterstaat stelt in het kader van deze regeling. Echter, ook moet nadrukkelijk worden gesteld dat de provincie Noord-Holland haar eigen beleid bepaalt voor de vaarwegen en binnenhavens met de daarbij horende geprioriteerde uitvoeringsmaatregelen. Mochten quick wins of andere projecten niet in aanmerking komen voor een rijksbijdrage, dan wil dat nog niet zeggen dat ze afvallen voor provinciale steun (financieel of anderszins). In het eerste deel van deze notitie gaan we eerst in op de 'score' van de quick wins op de criteria van V&W, vervolgens beoordelen we de quick wins aan de hand van een aantal criteria die voor de provincie van belang zijn.

I.2. Selectie quick win-projecten op basis van rijkscriteria

Door de ambtelijke werkgroep zijn de mogelijke projecten uit het overzicht gelegd naast de criteria voor de genoemde rijksregeling die in juli door het ministerie definitief zijn bekendgemaakt. Hierbij is gebruik gemaakt van onderzoek door DHV naar kosten en baten van de quick win-maatregelen en of er mogelijk sprake kan zijn van staatssteun als gemeente, provincie en/of rijk financieel bijdragen.

In de brief van het ministerie (dd. 1 juli 2008) is een aantal criteria genoemd waaraan quick win-projecten moeten voldoen:

- de maatregel is in principe bedoeld voor regionale en lokale overheden (provincies en gemeenten), private ondernemingen komen niet in aanmerking voor subsidie. Onder regionale/lokale overheden worden ook verstaan publiekrechtelijke rechtspersonen die zijn gebaseerd op een gemeenschappelijke regeling (bijv. een schap of een openbaar lichaam). Ook kunnen projecten in aanmerking komen waarbij de investering wordt gedaan in het kader van een publiek-private samenwerking;
- alleen investeringsprojecten komen in aanmerking. Structureel beheer en onderhoud en exploitatie die voortkomt uit een investering komen niet in aanmerking;

- alleen investeringen die structureel een extra impuls geven aan het transport van goederen over water komen in aanmerking. Dat wil zeggen: geen extra wachtplaatsen, bunker- of reparatievoorzieningen, hoe nuttig die ook kunnen zijn;
- investeringen in zeehavens met een binnenvaartfunctie komen niet in aanmerking met uitzondering van ontsluitende natte infrastructuur;
- de plannen moeten onderbouwd worden met een maatschappelijke kosten-batenanalyse op hoofdlijnen¹. Alleen projecten met een positieve kosten-batenverhouding komen in aanmerking;
- de plannen dienen gebaseerd te zijn op een netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen. Hierbij moet duidelijk zijn welk streefbeeld de regio heeft voor verdere versterking van binnenhavens en welke keuzes daarbij worden gemaakt;
- het project is op het moment van indiening nog niet aanbesteed en zal uiterlijk in 2011 aanvangen. Duidelijk moet worden gemaakt dat dan alle vereiste vergunningen geregeld zullen zijn. Het project dient uiterlijk op 31 december 2013 te worden opgeleverd;
- het rijk gaat ervan uit dat de provincie heeft getoetst of er sprake zal zijn van staatssteun en of het project derhalve ter goedkeuring moet worden aangemeld bij de Europese Commissie. Een project zal pas in aanmerking komen nadat duidelijk is geworden dat de overheidsbijdrage door de EC is goedgekeurd.

Het blijkt dat van de ruim 20 projecten die in het overzicht van de Netwerkstrategie zijn opgenomen een vijftal projecten in aanmerking komt om op korte termijn te worden aangemeld bij het rijk voor subsidie in het kader van de eerste tranche van deze regeling. De overige projecten zijn voor een groot deel afgefallen vanwege het feit dat veel projecten nog in een beginfase zijn en er nog niet voldoende duidelijk is over kosten, mogelijke financiële dekking en uitvoerbaarheid. Dit geldt bijvoorbeeld voor het 'Kistenplan' in Beverwijk en de Hogesluisbrug in Amsterdam. Over deze projecten was de benodigde informatie niet voorhanden om tot een oordeel te komen. Daarnaast zijn projecten afgefallen omdat ze niet aan andere (technische) eisen van de rijksregeling voldoen. Zo zijn projecten, zoals het realiseren van ligplaatsen en walstroomfaciliteiten, afgefallen vanwege het feit dat ze geen directe transportbaten genereren en daarom niet in aanmerking komen voor subsidie in het kader van deze regeling. Ook heeft meegespeeld dat sommige projecten niet leiden tot openbare voorzieningen maar duidelijk ten bate van een of enkele bedrijven zullen zijn en om die reden de Europese toets voor ongeoorloofde staatssteun niet zouden kunnen doorstaan, een aspect overigens dat voor de provincie even zwaar weegt als voor het rijk.

¹ Een kosten-batenanalyse (KBA) geeft het rendement van een investering voor de investeerder weer. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) geeft het rendement van een investering voor de gehele maatschappij weer. Het doel van een MKBA is het inzichtelijk maken van *alle* voor- en nadelen (economie, milieu, leefbaarheid etc.) van een investering voor de samenleving, waar die ook terecht komen.

Het is belangrijk te vermelden dat projecten zijn afgefallen vanwege een technische toets en niet inhoudelijk zijn beoordeeld. Dat betekent dat afgefallen projecten toch potentieel van groot belang kunnen zijn voor de kwaliteit van het binnenvaartnetwerk in Noord-Holland. In de definitieve versie van de Netwerkstrategie die naar verwachting in september 2008 gereed komt, wordt nader ingegaan op het belang van projecten voor het realiseren van de doelen van de Netwerkstrategie. In onderstaand schema zijn de voor deze 'tranche' afgefallen projecten opgenomen, met daarbij de reden om ze op dit moment niet als quick win in te dienen:

Project	Reden om nu niet in te dienen als quick win
Haven/draaikom Alkmaar: ontwikkeling regionaal overslagcentrum, mogelijk in combinatie met realiseren draaikom	Project is in nog te vroege fase, mogelijk in tweede tranche. Keerproblematiek wordt in najaar 2008 nader geïnventariseerd
Havenontwikkeling Oude Zeug. Aanleg overslagfaciliteiten, w.o. containerterminal	Nog te pril stadium van planvorming
Haven De Pijp Beverwijk. Verplaatsing droge bedrijven van natte kavels ikv herstructurering / Kistenplan	Plannen nog niet concreet. Over Kistenplan te weinig informatie voorhanden om aanvraag te onderbouwen. Eventueel in tweede tranche
Aanleg van nieuwe goed geoutilleerde wachtplaatsen in Noordzeekanaalgebied	Past niet in QW-regeling
Madagascarhaven Amsterdam: aanleg overslagfaciliteiten binnenvaartcontainers	Het openbare karakter van de terminal kon onvoldoende worden aangetoond
Vervoer afval over water (HVC/AEB)	Geen concreet project
Havenmanagementsysteem Pontis fase2. Verkeerssysteem voor o.a binnenvaart op Noordzeekanaal	Loopt via andere programma's.
Vaart in de Zaan! Programma ter verbetering bevaarbaarheid de Zaan	Programma loopt via MIRT en is te groot voor QW-regeling. Heeft relatie met aanvraag voor verdieping van de Zaan
Bouwlogistieke terminal Hoorn: pilot (Ro-Ro-schip)	Er wordt door de initiatiefnemers geen overheidsbijdrage gevraagd
Containerterminal Schiphol-Oost	Nog in te vroeg stadium
Krabbersplaat Enkhuizen. Uitbreiding haven met o.m. containerterminal	Project kan passen in de QW-regeling, maar geen publieke investeringen te verwachten voor 2012
AMSbarge/stimulering containervervoer	Is al project ikv Pieken in de Delta. In voorbereiding, (nog) geen concrete investeringen
Bediening bruggen/verkeersmanagement Noordhollands Kanaal/ de Zaan	Past niet in QW-regeling. Bevindt zich in verkenningsfase
Opwaarderen Ringvaart Haarlemmermeer naar hogere vaarwegklasse	(Nog) geen concreet project
Westfiese kanalen: versneld baggeren en geschikt maken voor kleine containervaart t.b.v. bereikbaarheid Agriport	(Nog) geen concreet project
Pontveer Akersloot. Vervang verouderde kettingveer i.v.m. veiligheid.	De maatregel past niet in QW-regeling; wel van belang voor vlotte en veilige doorstroming scheepvaartverkeer

De vijf quick wins die naar het oordeel van de ambtelijke werkgroep in aanmerking komen om op dit moment te worden aangemeld voor de eerste tranche van de rijksregeling zijn:

1. Verdiepen van de Zaan

2. RHB Anna Paulowna
3. Containerterminal IJmuiden
4. Haven 't Horntje Texel
5. Verlenging kade Hoogtij Zaanstad

I.3. Kosten-batenanalyse

Volgens de criteria van de rijksregeling zijn de vijf quick wins onderworpen aan een globale kosten-batenanalyse. De vorm van de kosten-batenanalyse is voorgeschreven in de toelichting bij de rijksregeling. De resultaten van deze analyse staan in onderstaand schema.

EFFECT	RHB Anna Paulowna	IJmuiden	HoogTij	Texel 't Horntje	Verdiepen Zaan
Directe Kosten (mln)					
Investeringskosten	€ 5.982.207	€ 4.907.800	€ 11, 5 mln	€ 5.426.735	€ 2,25mln
Directe baten (mln)					
Transportbaten	€ 1.266.305	€ 686.385	€ 1.474.955	€ 781.842	€ 637.000
Directe baten (grondverkoop)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
<i>SALDO opbrengsten – kosten (netto contant)</i>	€ 12.441.678	€ 4.090.935	€ 8.701.049	€ 4.791.931	€ 5.656.971
Effecten leefomgeving					
Externe veiligheid	0	0	0	–	0
Geluid	0	–	+	+	+
Emissie	PM	PM	PM	PM	PM
Werkgelegenheid	+	+	+	0	0
Modal shift	+	+	+	+	+
TOTAAL	+	+	+	+	+
KBA score	6,15	2,03	1,89	2,09	4,11
Maximale subsidie quick win	€ 1.495.552	€ 2.453.900	€ 4.896.779	€ 2.713.368	€ 1.125.000

Bron: DHV

I.4. Prioritering provincie Noord-Holland

De rijksregeling vereist ook dat de aangemelde projecten door de provincie worden voorzien van een prioriteitsvolgorde. Daartoe zijn de vijf projecten beoordeeld op basis van de volgende criteria:

1. belang van het project in het kader van de Netwerkstrategie;
2. regionaal economische uitstraling van het project;
3. draagvlak van het project in de markt;
4. kosten -batenverhouding van het project;
5. risico's die nog spelen bij de uitvoering van het project.

Hieronder wordt kort aangegeven wat het betreffende criterium inhoudt en hoe de vijf projecten door de ambtelijke werkgroep worden beoordeeld op deze criteria.

1. Belang van het project in het kader van de Netwerkstrategie

In de Netwerkstrategie wordt aangegeven hoe het Noord-Hollandse netwerk voor de binnenvaart eruit ziet, wat de sterke en zwakke kanten ervan zijn en hoe het provinciale bestuur daar samen met andere partijen verbetering in aan kan brengen. Een belangrijk concept in de Netwerkstrategie is de 'slagader' in het binnenvaartnetwerk, dat wil zeggen de belangrijkste vaarwegen die qua bevaarbaarheid op orde moeten zijn om de gewenste groei in vervoer te kunnen opvangen. Bovendien wordt in de Netwerkstrategie aangegeven dat de provincie op een aantal plekken specifieke kansen ziet om vooral de groei van het containervervoer te accommoderen.

Hieronder wordt een voorlopige beoordeling van de projecten gegeven op dit criterium:

project	score	motivering
Verdiepen van de Zaan	+++	Project beoogt verbetering bevaarbaarheid van een van de slagaders in het vaarwegennet
RHB Anna Paulowna	+	(Beperkte) positieve invloed op modal split in het goederenvervoer
Containerterminal IJmuiden	+	(Beperkte) positieve invloed op modal split in het goederenvervoer
Haven 't Horntje Texel	+	(Beperkte) positieve invloed op modal split in het goederenvervoer
Verlenging kade HoogTij	+	(Beperkte) positieve invloed op modal split in het goederenvervoer

2. Regionaal economische uitstraling van het project

Bij dit criterium gaat het erom in hoeverre er verwacht wordt dat het project een economische impuls voor de omgeving zal kunnen betekenen. Faciliteert/stimuleert een project een groei van (nieuwe)werkgelegenheid of innovatie in andere sectoren dan leidt dat tot een positieve score.

project	score	motivering
Verdiepen van de Zaan	+	Van belang voor behoud en kostenverlaging bestaande industriële bedrijven
RHB Anna Paulowna	+++	Project moet mede de ontwikkeling van een 84 ha groot haventerrein mogelijk maken
Containerterminal IJmuiden	++	Project betekent versterking van een belangrijk cluster van werkgelegenheid in de IJmond
Haven 't Horntje Texel	+	Project heeft beperkte uitstraling naar vooral lokale bedrijven
Verlenging kade HoogTij	+	Project betekent beperkte vergroting van aantrekkingskracht van regionaal nat terrein

3. Draagvlak van het project in de markt

Dit criterium geeft aan in hoeverre het project kan rekenen op draagvlak bij het bedrijfsleven. Het daarbij vooral om de vraag of de toekomstige gebruikers van de nieuwe infrastructuur bekend zijn. Een project dat rekt op een te verwachten marktgroei maar waarbij nog niet duidelijk is welke gebruikers er zullen komen scoort op dit criterium niet hoog.

project	score	motivering
Verdiepen van de Zaan	+++	Gebruikers zijn vooral grote industriële bedrijven langs de Zaan
RHB Anna Paulowna	++	Project faciliteert ruimtebehoefte bestaande bedrijven en beoogt nieuwe bedrijvigheid aan te trekken
Containerterminal IJmuiden	+++	Grote gebruikers (Koel en vriessector) zijn bekend en participeren in het project
Haven 't Horntje Texel	++	Project mikt op bekende bedrijven op Texel maar moet deze gedeeltelijk nog overtuigen
Verlenging kade HoogTij	+	Project beoogt nieuwe bedrijvigheid aan te trekken

4. Kosten-batenverhouding van het project

Dit criterium heeft betrekking op de kosten-batenverhouding die door DHV berekend is op basis van het door het ministerie verstrekte format. Daarbij moet aangetekend worden dat in het rekenmodel van het ministerie een grote nadruk ligt op de transportbaten die bovendien worden berekend aan de hand van capaciteiten en niet op basis van een marktverwachting over het daadwerkelijk gebruik. Dat wil zeggen dat projecten op afgelegen plekken per definitie al kunnen rekenen op hoge transportbaten, omdat vandaar lange vervoerstrajecten moeten worden afgelegd.

project	score	motivering
Verdiepen van de Zaan	4,11	Hoge transportbaten tegenover relatief lage investering
RHB Anna Paulowna	6,15	Hoge transportbaten o.m. vanwege lange aanvoertrajecten
Containerterminal IJmuiden	2,03	Project scoort laag in transportbaten omdat de helft van de gegenereerde afvaarten korte afstand betreft
Haven 't Horntje Texel	2,09	Relatief hoge transportbaten door lange aanvoertrajecten tegenover eveneens relatief hoge investering
Verlenging kade HoogTij Zaanstad	1,89	Hoge investeringskosten vanwege de diepte van de kade (12 meter) die ook geschikt is voor zeeschepen

5. *Risico's bij de uitvoering van het project.*

Bij dit criterium gaat het om afbreukrisico's die in het uitvoeringstraject (nog) kunnen spelen. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke vertraging in het financiële traject omdat de dekking van een project afhankelijk is van anderen, om planologische problemen die bij sommige projecten nog spelen en om juridische risico's zoals het risico dat het projecten de toets op staatssteun in Brussel zou vereisen. In dit kader moet worden benadrukt dat de provincie zelf al zorgvuldig op mogelijke staatssteun toetst:

De provincie Noord-Holland ziet bij alle plannen waar zij mogelijk financiële steun aan zal verlenen op toe dat er geen sprake is van staatssteun. Als een dergelijk risico bestaat zal de provincie een externe, juridische toets vragen. Immers, dit is niet alleen in belang van de provincie maar ook in die van de (semi)publieke en private partners. In voorkomende gevallen zal de provincie een extern, juristenkantoor concept-overeenkomsten laten toetsen op staatssteun en het aanbestedingsrecht. Indien nodig, worden concept-overeenkomsten op basis van dit externe, juridische advies aangepast zodanig dat staatssteun implicerende maatregelen in deze overeenkomsten worden gewijzigd zodat eventuele risico's worden geminimaliseerd.

Ook de kans dat een project de fatale startdatum van 31 december 2011 niet zou halen is een van de risico's waarop is beoordeeld. Scores bij dit criterium zijn uitsluitend negatief.

project	score	motivering
Verdiepen van de Zaan	0	Geen kans op staatssteun, cofinanciering rond
RHB Anna Paulowna	-	Solide project, geringe kans op staatssteun, financieel/planologisch bijna rond
Containerterminal IJmuiden	-	Solide project, geen kans op staatssteun, geringe kans op vertraging door planologische procedures
Haven 't Horntje Texel	---	Planologisch risico op vertraging (PKB Waddenzee), financieel afhankelijk van ontwikkelingen elders, mogelijk toets op staatssteun nodig
Verlenging kade HoogTij Zaanstad	---	Grote investering, mogelijk toets op staatssteun nodig

I.5. Totaalbeoordeling en advies

In het schema vindt u het overzicht van de score van de projecten op alle vijf genoemde criteria.

Project	Belang voor netwerkstrategie	Regionaal-economische uitstraling	Draagvlak in de markt	Kosten/ baten verhouding	Risico's bij uitvoering
Verdiepen van de Zaan	+++	+	+++	4,11	0
RHB Anna Paulowna	+	+++	++	6,15	-
Containerterminal IJmuiden	+	++	+++	2,03	-
Haven 't Horntje Texel	+	+	++	2,09	---
Verlenging kade HoogTij	+	+	+	1,89	---

Op grond van de beoordeling van de projecten en op de hierboven weergegeven criteria adviseert de ambtelijke werkgroep om alle vijf genoemde projecten aan te melden bij het rijk voor subsidie in het kader van de eerste tranche quick win-projecten. Daarbij zou de volgende prioriteitsvolgorde en gevraagd subsidiebedrag moeten worden gebruikt.

Prioriteit	Project	Totale investering	Gevraagde subsidie rijk	Andere investeerders
1	Verdiepen van de Zaan	€ 2,25 miljoen	€ 1.125.000	gemeente Zaanstad
2	RHB Anna Paulowna	€ 5,982 miljoen	€ 1.495.552	Provincie, NHN, gemeente Den Helder
3	Containerterminal IJmuiden	€ 4,907 miljoen	€ 2.453.900	Zeehaven IJmuiden
4	Haven 't Horntje Texel	€ 5,427 miljoen	€ 2.713.368	private investeerders
5	Verlenging kade HoogTij	€ 11,5 miljoen	€ 4.896.779	RON

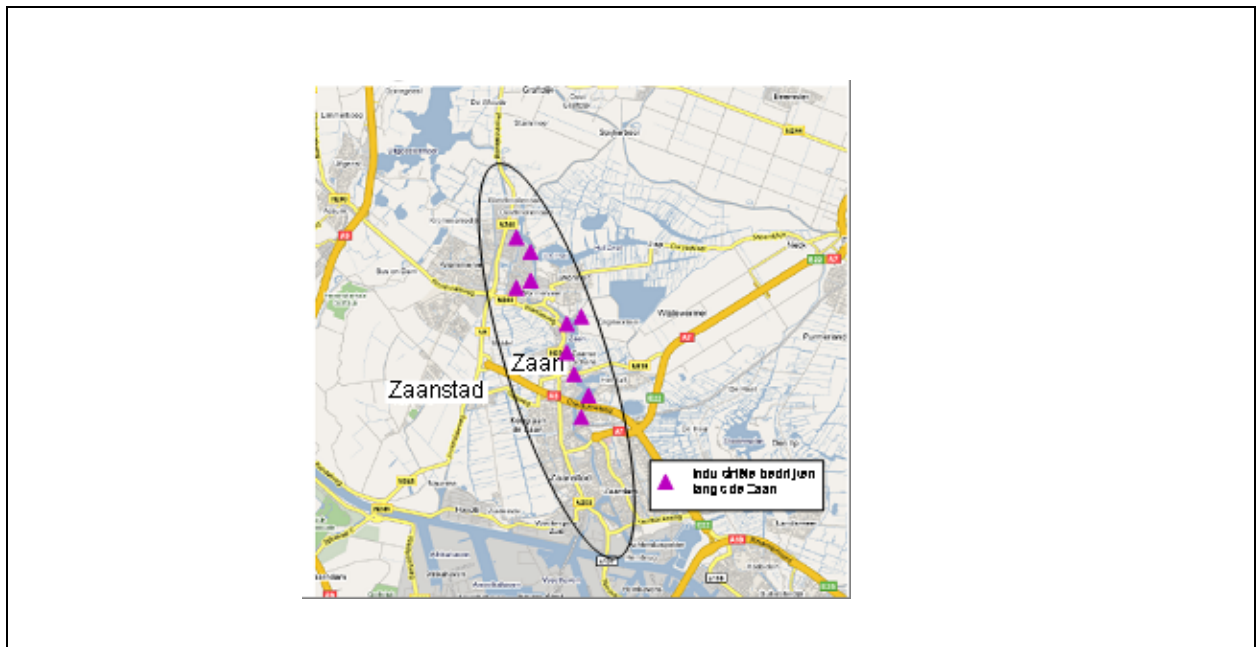
Deel II. Uitwerking per quick win

II.1. Verdieping van de Zaan

II.1.1. Omschrijving

Quick win-maatregel

De Zaan is, zoals de Netwerkstrategie aangeeft, een belangrijke 'slagader' in het vaarwegennet in de provincie Noord-Holland. De quick win-maatregel 'Verdieping van de Zaan', waarvoor een rijksbijdrage wordt gevraagd is het door uitbaggeren verdiepen van de vaarweg naar vaarwegklasse Va. Het verdiepen van de vaargeul betreft geen onderhoud waarin het oude profiel gehandhaafd blijft. Er is al twee keer eerder gebaggerd op de Zaan in het kader van 'Vaart in de Zaan'. Dit is beschreven in het *Verkenningrapport verbetering vaarweg de Zaan* (april 2000).



Context: Programma Vaart in de Zaan!

De quick win 'verdiepen van de Zaan' is onderdeel van een bredere verbeteringsprogramma van de Zaan 'Vaart in de Zaan' dat in het MIRT als planstudie is opgenomen en waarover de regio in discussie is met het rijk.

Betrokken partijen

Bij de quick win zijn de provincie Noord-Holland (trekker en initiatiefnemer van 'Vaart in de Zaan!') en de gemeente Zaanstad (vaarwegbeheerder) betrokken.

Werkingsveld

In de Netwerkstrategie speelt de Zaan een belangrijke rol als essentiële schakel in het basisnet voor de beroepsvaart in Noord-Holland. De Zaan is van groot belang als aan- en afvoerroute voor de aan de Zaan gevestigde voedings- en genotmiddelenindustrie. Maar de Zaan is niet alleen van belang voor Zaanstad. De uitstralingseffecten lopen via het Noord-Hollands Kanaal van Alkmaar (vervoer van huisvuil naar de Huisvuilcentrale) tot aan de binnenhavens van Den Helder.

II.1.2. Analyse kosten en baten

Kosten en uitgaven

Het projectalternatief, het verdiepen van de Zaan maakt onderdeel uit van het grotere project 'Vaart in de Zaan'. Gezien de hoge investeringssom van dit gehele project (circa € 60 mln) wordt voor de quick win alleen het verdiepen van de Zaan in ogenschouw genomen. De investeringssom voor alleen het verdiepen (baggeren) van de Zaan bedraagt € 2,25 mln.

Baten

De verwachte baten zijn afhankelijk van zowel de verdieping van de Zaan, het aanpassen van het sluiscomplex en de Zaanbrug. Wanneer deze 3 maatregelen zijn uitgevoerd is de vaarweg voor alle klasse Va-schepen geschikt.

Vergroting vervoersomvang

Door verruiming van de Zaan neemt de beladingsgraad toe door gebruik van grotere schepen (dieper en breder). Hierdoor zijn minder schepen nodig voor dezelfde hoeveelheid lading. Eerder is onderzoek (*Planstudie de Zaan*) gedaan naar de vervoerseffecten als gevolg van verbetering van de Zaan. Conform deze berekeningen² is er een groei van het goederenvervoer over de Zaan van 1 tot 4 procent per jaar te verwachten. De gehanteerde groei in de KBA is de middenvariant met een groei van het goederenvervoer van 1 procent. Het uitgangspunt hierbij is dat de voorgenomen verruiming van de vaarweg uitsluitend effect zal hebben voor de ladingstromen die met de grootste schepen worden vervoerd die nu over de Zaan kunnen varen.

Verandering aantal scheepsbewegingen

De verruiming van het laadvermogen is in de Planstudie alleen bepaald voor schepen die in potentie zwaarder beladen kunnen worden. Het aantal scheepsbewegingen betreft alleen de grotere schepen (CEMT klasse Va). De belading en inzet van kleinere schepen verandert niet door de verdieping van de Zaan. De bezettingsgraad van schepen (CEMT klasse Va met

² BCI (2006), *Planstudie de Zaan, Onderzoek naar kosten en effecten van verbetering van de vaarweg*.

minder dan 80 procent benutting van hun capaciteit) zal toenemen naar een beladingsgraad van 90 procent. De jaarlijkse besparing op de marktprijs is € 637.000,-³. De betere belading van schepen of de inzet van grotere schepen zorgt voor een beïnvloeding van de kostprijs van vervoer over de Zaan.

Opbrengsten beheerder

Er zijn geen direct aan de beheerder toe te kennen voordelen door verkoop of verhuur van vrijkomende grond.

Niet gemonetariseerde effecten

Externe veiligheid en geluid

Het plan betreft enkel het uitbaggeren van de Zaan, waardoor er geen toename van de populatiedichtheid plaatsvindt. Gezien de afname van het aantal schepen zal de geluidsbelasting naar verwachting afnemen.

Werkgelegenheid

Het verdiepen van de Zaan zal geen direct effect op de werkgelegenheid hebben. Wel betekent het project een verbetering van de vestigingscondities van bestaande industriële bedrijven langs de Zaan en kan het daardoor indirect een positief effect op de werkgelegenheid hebben.

Modal shift

De uitvoering van het project heeft een positief effect op modal shift van transport over de weg naar transport over water.

EFFECT	BEOORDELING
Directe Kosten (mln)	Verdiepen van de Zaan
Investeringskosten	€ 2.250.000
Directe baten (mln)	
Transportbaten	€ 637.000
Directe baten (verkoop grond)	n.v.t
<i>SALDO Opbrengsten – kosten maatschappelijk (netto contant)</i>	€ 5.656.971
Effecten leefomgeving	
Externe veiligheid	0
Geluid	+
Emissie	PM
Werkgelegenheid	0
Modal shift	+
TOTAAL	+

³ BCI (2006), *Planstudie de Zaan*, tabel 4.8 pagina 48.

KBA score	4,11
Maximale subsidie quick win	€ 1.125.000

Tabel. Overzicht effecten t.o.v. referentiealternatief (prijspeil 2008)

II.1.3. Randvoorwaarden

Regionale inbedding/relatie andere quick wins en Netwerkstrategieprojecten

De Zaan is een belangrijke vaarweg voor de aan- en afvoer van goederen voor de foodindustrie langs de Zaan. Het belang van deze sector voor de regio is met circa 6.000 werkzame personen (direct en indirect) groot. Daarnaast is de Zaan van belang als doorgaande route van/naar Alkmaar en Den Helder. Echter, ten noorden van het Alkmaardermeer, waar de Zaan overgaat in het Noordhollands Kanaal heeft de vaarroute een lagere CEMT-klasse. Voor de scheepvaart met bestemming of herkomst in het noordelijke deel van de provincie heeft uitbaggeren geen direct nut, afgezien van van de snellere doorvaart door de Zaan.

Staatssteun

Uit staatsmiddelen

- bekostigd voordeel?** Baggerkosten ter waarde van € 2,25 miljoen
- Onderneming?** Er wordt vanuit gegaan dat de beheerder van de Zaan, zijnde de gemeente Zaanstad, tevens de aanvrager van de steunmaatregel is. Dit is geen onderneming. Alleen al door dit feit zou er geen sprake zijn van staatssteun.
- Marktconform?** Er wordt vanuit gegaan dat de steunmaatregel op niet markt-conforme voorwaarden wordt gefinancierd uit overheidsmiddelen.
- Selectief voordeel?** De baggeractiviteiten hebben betrekking op infrastructuur die op niet-discriminerende basis toegankelijk is voor alle potentiële gebruikers

Conclusie staatssteun

Er is in beginsel geen sprake van staatssteun, mits de baggerwerkzaamheden conform de Europese regels worden aanbesteed.

Bestuurlijk draagvlak

De provincie werkt samen met de gemeente Zaanstad in het programma Vaart in de Zaan! en heeft zich daaraan bestuurlijk gecommitteerd. De gemeente heeft als beheerder van de Zaan middelen vrijgemaakt voor Vaart in de Zaan! en voor het baggeren van de Zaan waarvoor een bijdrage wordt aangevraagd. De maatregel is met name van belang voor de voedings- en genotmiddelenindustrie ('foodsector') langs de Zaan, die de gemeente Zaanstad in samenwerking met anderen stimuleert in het kader van het programma 'First in Food'. Voorts wordt door provincie, gemeenten, havenbeheerders en bedrijfsleven

Quick wins vaarwegen Noord-Holland; selectie en beoordeling tbv aanvraag rijksbijdrage

samengewerkt in het Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied. Het Bestuursplatform wil het goederenvervoer over water stimuleren. Zij ziet de binnenvaart als essentieel onderdeel van de uitvoering van het Masterplan NZKG.

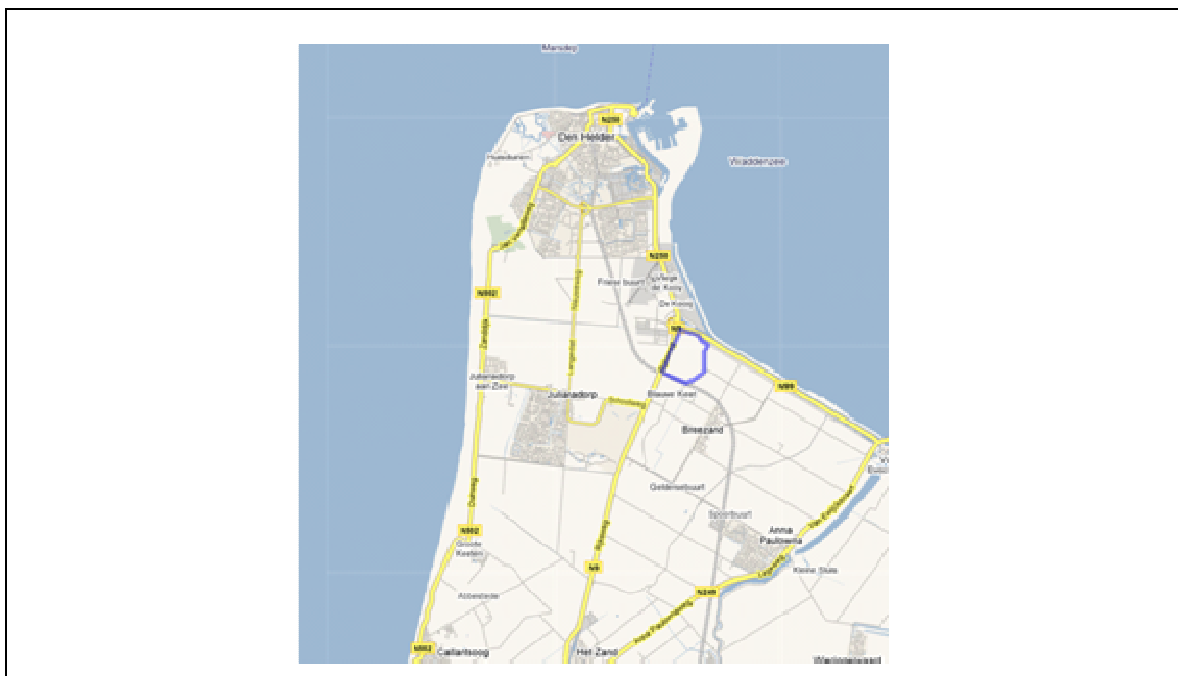
Andere aanvragen

De quick win-maatregel is onderdeel van het programma Vaart in de Zaan! waarvoor een bijdrage aan het rijk is gevraagd, maar nog niet is toegekend.

II.2. RHB Anna Paulowna

II.2.1. Omschrijving

In de Kop van Noord-Holland ligt het plangebied van het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB). Het gebied van circa 84 hectare ligt ten zuidoosten van het Helderse bedrijventerrein Kooypunt, op grondgebied van de gemeente Anna Paulowna. Het gebied wordt ten noorden begrensd door de N99 en het Balgzandkanaal, ten oosten door de Schorweg, ten zuiden door de spoorlijn en ten westen door het Noord-Hollands Kanaal. In de noordwesthoek van dit gebied bevindt zich de Kooybrug, de verbinding van de N99 over het Noord-Hollands Kanaal (zie kaart).



Kaart. Ligging plangebied RHB (1^e fase)

Op dit moment is de grond van het plangebied in gebruik als landbouwgrond (bollenteelt). Aan de randen van het gebied bevinden zich woningen, de meeste aan de Schorweg. Harde randvoorwaarde voor ontwikkeling van het RHB is, zoals de naam zegt, dat de te vestigen economische activiteiten zowel regionaal als havengebonden zijn. Er is sprake van een regionaal bedrijventerrein wanneer het gaat om een terrein dat vooral bestemd is voor stuwende bedrijvigheid met een bovenregionale afzetmarkt, die dus inkomsten voor de regio genereert. Verwacht wordt dat het terrein zich zal specialiseren in offshore en/of duurzame energie.

Er zal volgens de plannen gezocht worden naar een optimale verdeling tussen openbare en private kades. Het project moet een oplossing bieden voor de vraag naar kadegebonden en

kadegerelateerde kavels in de Kop van Noord-Holland op zowel de korte als de lange termijn. Potentiële *kadegedebonden* activiteiten op het RHB zijn:

- goederenvervoer over water waarbij een goede natte ontsluiting van het terrein essentieel is;
- overslagbedrijven in droge en natte bulk, stukgoederen en containers;
- assemblage, (grootschalig) onderhoud en reparatie (bijvoorbeeld windturbines);
- aanvoer/overslag/verwerking van bouwmaterialen (zand/grind);
- bouw- en reparatiefaciliteiten voor zeil- en motorjachten.

Bij *kadegerelateerde* activiteiten moet aan de volgende opties worden gedacht:

- producerende bedrijven in de zwaardere milieuhindercategorieën (tot en met milieuhindercategorie 4), zoals procesindustrie en baggerslibverwerking;
- transport en transportgerelateerde bedrijven;
- ondersteunende bedrijven: toeleveranciers van bijvoorbeeld offshore bedrijven;
- onderhoud scheepvaart, offshore en marine.

Over de weg is het plangebied bereikbaar via de rijkswegen N99 en N9. Ontsluiting van het terrein over het water zal via het Noord-Hollands kanaal plaats gaan vinden. Onderdeel van het project is het creëren van een langs- dan wel insteekhaven aansluitend op het Noord-Hollands kanaal. Door de specifieke keuze voor een havengebonden bedrijventerrein zal het transport over de weg beperkt blijven maar niet verwaarloosbaar zijn. De verwachting is dat, indien de juiste aanpassingen worden gedaan, er geen congestieproblemen rondom het terrein zullen ontstaan.

Betrokken partijen

De Europese aanbesteding van het RHB in 2004 werd gewonnen door Heijmans. Na deze procedure heeft het project een aantal jaren stilgelegen, mede doordat de gemeenteraad van Anna Paulowna nog niet overtuigd was van nut en noodzaak. In 2007 is de raad na aanvullend onderzoek door Decisio⁴ alsnog akkoord gegaan, waarna het project opnieuw is opgepakt. In maart 2008 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord (NHN) en Heijmans als risicodragende partijen, mede ondertekend door de gemeenten Anna Paulowna en Den Helder. Anna Paulowna heeft die overeenkomst vanuit planologisch perspectief mede ondertekend, Den Helder vanuit het oogpunt van afstemming van het bedrijventerrein op haar havenfuncties. De provincie Noord-Holland heeft een coördinerende rol bij het project. NHN is als vertegenwoordiger van de publieke partijen in de regio in de plaats gekomen van het opgeheven Gewest Kop van Noord-Holland dat in 2004 nog betrokken was bij het project.

⁴ Decisio, *Nut en noodzaak Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Kop van Noord-Holland*. Amsterdam, juni 2007.

Werkingsveld en concept

Het logistieke/vervoersconcept van het terrein is het zoveel mogelijk stimuleren en ondersteunen van vervoer over water en het gebruik maken van de ligging van Den Helder aan de Noordzee in relatie tot het achterland. Bedrijven die zich willen vestigen op het RHB zijn voor hun bedrijfsvoering afhankelijk van af- en/of aanvoer over water.

Het project is onder andere bedoeld ter ondersteuning van de havenfuncties van de gemeente Den Helder. Helderse bedrijven die afhankelijk zijn van vervoer over water, maar vanwege omvang of overlast niet op hun huidige locatie kunnen blijven, kunnen hun bedrijfsvoering verplaatsen naar het RHB. Daarnaast richt het project zich op bedrijven die geïnteresseerd zijn in het ontwikkelen van duurzame vormen van energie op zee, zoals windturbinebouwers, en faciliterende bedrijven op dat gebied.

Planning procedures

Na ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst in maart 2008 is gestart met de uitwerking van de plannen. In het kader daarvan zijn op dit moment diverse onderzoeken en procedures opgestart en gepland. Zo ligt onder andere de Startnotitie MER ter inzage, loopt een verkeerskundig onderzoek, wordt toegewerkt naar een stedenbouwkundig PvE en een beleid omtrent bedrijfstypologie. Doel is om eind 2008 het MER en het Voorontwerp Bestemmingsplan gereed te hebben, waarna vervolgens begin 2009 een realisatieovereenkomst kan worden getekend en kan worden gestart met de realisatie.

Kosten

Voor het RHB worden de volgende kosten geraamd⁵. Voor grondverwerving € 15,1 miljoen, kosten bouw- en woonrijp maken € 15,8 miljoen, VTU (voorbereiding, toezicht en uitvoering) € 3,1 miljoen. De totale investeringskosten bedragen daarmee € 34,0 miljoen.

Opbrengsten

Aan opbrengsten worden verwacht:

Uitgifte kadegebonden kavels: € 10,1 miljoen, uitgifte van kadegerelateerde kavels € 28,1 miljoen. Aan subsidies en bijdragen wordt circa € 5,5 miljoen verwacht. De totale opbrengsten zijn daarmee circa € 43,8 miljoen groot. Meegenomen zijn aan inflatie van de investeringskosten € 2,4 miljoen en aan opbrengstenstijging € 8,1 miljoen, rentetoerekening bedraagt € 7,2 miljoen. Het saldo op de investering ultimo (1-1-2025) bedraagt een negatief bedrag van € 8,2 miljoen. Contante waarde (1-1-2009) is € 3,4 miljoen negatief.

⁵ Samenvatting geactualiseerde grondexploitatie tbv Vragenlijst Quick wins. Een actualisatie van de bieding van Heijmans met kosten- en prijsindex op basis van 84 hectare bruto (opgeplust).

Het project wordt in principe gefinancierd uit de opbrengsten van de uitgifte van de kavels. Uit de berekeningen bij het voorlopige ontwerp (de bieding van Heijmans) kwam echter een tekort naar voren op de grondexploitatie. Ook de geactualiseerde grondexploitatie laat een tekort zien. De gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland hebben, onder voorwaarden, aangegeven (een deel van) die onrendabele top te willen dragen. Na actualisatie van de cijfers (verwacht in september 2008) kan meer over de exacte hoogte van de tekorten worden gezegd.

Transportvoordelen

Transportvoordelen zijn:

- In de eerste plaats zullen met de komst van het RHB de mogelijkheden voor transport van 'gewone' goederen over water aantrekkelijker worden voor bedrijven in Noord-Holland. Aangezien een schip vele malen de inhoud van een vrachtwagen bevat, ontstaat een positief effect op de wegbelasting en daarmee de milieubelasting.
- Een tweede voordeel is dat het RHB voorziet in de behoefte van een groot aantal bedrijven in Noord-Holland dat voor hun bedrijfsvoering vervoer over water nodig heeft, maar op dit moment op een gebrek aan natte kavels stuit. Op dit moment worden daarom grote goederen, die in feite niet geschikt zijn voor vervoer over de weg, toch over de weg getransporteerd, terwijl dit beter over het water zou kunnen gebeuren. Het RHB voorziet in de behoefte van die bedrijven door vervoer van dergelijke omvangrijke goederen over water mogelijk te maken. Daarmee wordt de weg ontlast.
- Als derde voordeel kan worden genoemd dat de transporten van gevaarlijke stoffen die nu nog over de weg door Den Helder gaan, na de komst van het RHB via het Noord-Hollands kanaal kunnen verlopen. Dit heeft een gunstig effect op de (verkeers)veiligheid.

Voorts kan worden opgemerkt dat de initiatiefnemers van mening zijn dat voor windmolenbouwers geen andere reële opties zijn in Noord-Holland. Zij zijn hoe dan ook afhankelijk van vervoer over water. Er is geen haven zo dicht bij Noordzee als de nieuw te creëren binnenhaven op het RHB die in de ruimtevrage van windmolenbouwers kan voorzien. De ligging van het RHB ten opzichte van de Noordzee en de plaats waar de windmolenparken waarschijnlijk zullen komen, is qua afstand dan ook de meest efficiënte. Andere mogelijke locaties voor windmolenbouwers zijn bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Denemarken.

Effecten

De Startnotitie MER ligt op dit moment ter inzage. Na de zomer zal het effectenonderzoek in het kader van de MER starten. Een van de voornemens is er voor te zorgen dat geen van de bedrijven die zich op het RHB vestigt overlast zal veroorzaken buiten het plangebied.

Daarnaast heeft de gemeenteraad van Anna Paulowna een aantal eisen aan de ontwikkeling gesteld, waaruit blijkt dat milieucategorie 4 de hoogste is die zal worden toegestaan.

Uit het eerder genoemde rapport van Decisio komt naar voren dat een gemiddelde werkgelegenheid van 26,3 directe arbeidsplaatsen per bruto hectare watergebonden bedrijventerrein kan worden verwacht. Daar komt het aantal indirecte arbeidsplaatsen nog bij, werkgelegenheid die ontstaat in de regio (en daarbuiten) als gevolg van onderlinge producten en diensten aan/door bedrijven die in te toekomst op het RHB gevestigd zijn. Hiervoor wordt uitgegaan van 50 procent van het aantal directe arbeidsplaatsen. Deze gegevens zijn geverifieerd aan de hand van een ondernemersenquête in de regio, waaruit een gemiddelde van 32 directe arbeidsplaatsen per bruto hectare naar voren kwam. De economische groei wordt daarnaast gestimuleerd doordat watergebonden bedrijven uit de Kop die op hun huidige locatie niet meer kunnen/mogen groeien met het RHB een alternatief geboden krijgen in de regio zelf, waardoor zij hun bedrijfsvoering kunnen verplaatsen/uitbreiden naar het RHB. Zo blijven de bedrijven ten eerste behouden voor de regio en kunnen zij ten tweede uitbreiden.

Negatieve effecten

Tegenover de gunstige effecten van het RHB staan de ongunstige effecten voor de regionale bollenteelt. Het plangebied gaat verloren voor de bollenteelt, wat een negatief werkgelegenheidseffect meebrengt van 1 arbeidsplaats per hectare.

Maatschappelijke effecten

De voornemens van bedrijven om in plaats van over de weg meer goederen over het water te gaan vervoeren, kunnen een positief effect hebben mbt congestie, milieu en leefbaarheid. Een ander positief gevolg van de toename van de werkgelegenheid in de regio kan zijn dat er minder woon-werkverkeer plaatsvindt naar de Randstad, omdat mensen uit de regio werk kunnen vinden op het RHB. Een negatief effect is dat het open, groene karakter van het gebied wordt aangetast. Dit kan gecorrigeerd worden door compensatiemaatregelen als landschappelijke inpassing, waarover overleg is met de direct omwonenden.

Conclusie

Ontwikkeling van het RHB heeft een positief effect op de modal shift en versterkt de regionale economie. Ook zijn de nodige maatschappelijke baten aanwezig. Realisatietermijn is gezien de planologische procedures wel kritisch. De startnotitie MER ligt nu ter inzage en de vervolgpcedures van MER en bestemmingsplan moeten doorlopen worden. Uitgifte in 2010 is relatief optimistisch. De private partij Heijmans en de publieke partij NHN gaan in beginsel uit van een joint venture voor de ontwikkeling van het RHB waarbij beide partijen voor 50 procent risico dragen.

II.2.2. Analyse kosten en baten

De ontwikkelingsinvestering valt in de tweede helft van 2009 met het bouwrijp maken van natte kavels. In 2010 start de uitgifte van de kavels met een totale omvang van 25 tot 35 ha tot 2014⁶. Voor de quick win komt alleen de investering in de laad- en loskade in aanmerking.

Het project is een publiek-private samenwerking van Heijmans (50 procent) en het ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord (50 procent). De KBA dient conform de voorwaarden uit te gaan van de kosten en baten voor de infrastructuurbeheerder. Voor de KBA wordt dan ook de helft van de investering en baten meegenomen. Het gebied kan worden aangedaan door schepen van maximaal CEMT-klasse 4 (tot 1.300 ton). Gemiddeld worden er 26,3 directe arbeidsplaatsen per bruto hectare watergebonden bedrijventerrein verwacht. Het indirecte aantal arbeidsplaatsen bedraagt 50 procent van de directe arbeidsplaatsen. De baat bestaat voornamelijk uit het aantrekken van arbeidskracht en verkoop van kavels. De kosten bestaan uit de investering. Het extra gegenereerde scheepvaartverkeer zal voornamelijk een verzwaring van de emissies zijn (een conform de eisen aan de KBA niet te monetariseren onderdeel).

Kosten en uitgaven

De investeringskosten bedragen € 5.982.207 (prijspeil 2008). Van deze investering wordt slechts 50 procent in rekening gebracht omdat het een 50 procent publiek private samenwerking is. De publieke partij is het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord (NHN). Het in rekening gebrachte investeringsbedrag is 50 procent x € 5.982.207 = € 2.991.104,-.

Effecten op de transportkosten

De vervoerstromen hangen af van de te vestigen bedrijven met aan- en afvoer van goederen per schip, hetgeen nu vrijwel altijd per vrachtauto zal plaats vinden. Het voornemen is om een openbare kade te plannen. Deze wordt gefaseerd uitgevoerd en in de eerste fase meegenomen.

Deze kade biedt naar verwachting plaats aan 1 schip: lengte CEMT klasse IV (Rhein-Herne schip kan maximaal zo'n 1.000 à 1.350 ton (meestal zo'n max. 1.300/1.350 ton) vervoeren en heeft een maximale diepgang van 2,50 meter. Deze schepen zijn circa 80 meter lang en maximaal 9,50 meter breed.

Omdat momenteel nog niet precies duidelijk is welke bedrijven met grote ladingstromen zich zullen vestigen en gebruik zullen maken van de openbare kade wordt ervan uitgegaan dat de openbare kade, gemiddeld 1 schip per dag zal ontvangen met bulkgoederen (zand,

⁶ Startnotitie Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Kop van Noord-Holland, ontwikkelingsbedrijf NHN, Heijmans Vastgoed B.V.

grind en stukgoed). Dit is gebaseerd op de eerder genoemde profilering van het terrein met kadegebonden en kadegerelateerde bedrijven/activiteiten.

Uitgaande van 1 schip per dag, 250 operationele dagen per jaar en een schip van CEMT klasse IV leidt dit tot de volgende verwachte stromen:

- 250 dagen x 1 schip x 1.300 ton = 325.000 ton per jaar extra tot aan 2014;
- 250 dagen x 1 schip x 1.300 ton = 325.000 ton per jaar extra van 2015 tot aan 2030;

Besparing aantal ritten over de weg:

- tot aan 2014: $(325.000/20 \text{ ton per vrachtauto}) = 16.250$ ritten per jaar;
- 2014 tot aan 2030: $(325.000/20 \text{ ton per vrachtauto}) =$ extra 16.250 ritten per jaar.

Het verwachte voordeel zit alleen in de aanvoer van natte en droge bulk. De afvoer zal overwegend per vrachtauto plaatsvinden (stukgoed en eventueel containers).

Transportkosten per ton

- Binnenvaart: waardering conform VenW-tabel: € 137 per uur en € 20.9 per kilometer;
- Wegvervoer: waardering € 60 per uur.

Transporttijden en afstanden

- 40 procent van de lading komt uit Den Helder, 60 procent uit Amsterdam;
- Afstanden: Anna Paulowna-Den Helder: Weg: 18km, water: 35 km;
- Transporttijden: Den Helder-Anna Paulowna: weg: 1 uur, water: 4 uur (gemiddelde snelheid 8km per uur i.v.m. bruggen en sluisen);
- Afstanden: Anna Paulowna- Amsterdam: weg 85 km; water 95 km;
- Transporttijden: weg: 3 uur, water (gemiddelde snelheid 8 km i.v.m. bruggen en sluisen: 12 uur.

De jaarlijkse besparing bij transport per schip ten opzichte van transport per as voor de hierboven geschetste vervoersstromen is € 817.675,-. Deze baten komen voor 100 procent ten goede voor het project.

Opbrengsten beheerder

Er zijn geen direct aan de beheerder toe te kennen voordelen door verkoop of verhuur van vrijkomende grond.

Niet gemonetariseerde effecten

Externe Veiligheid

- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Grenzend aan het plangebied bevinden zich de rijkswegen N9 en N99. Het invloedsgebied van deze risicobronnen is ongeveer 250 meter. Aangezien het plangebied zich binnen de 250 meterzone bevindt van de rijkswegen en de ontwikkeling van het plangebied leidt tot een toename van de populatiedichtheid, kan de ontwikkeling een toename van het groepsrisico tot gevolg hebben. Dit is een verslechtering van de externe veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

- Transport van gevaarlijke stoffen over het water

Nabij het plangebied bevinden zich enkele vaarroutes waarover beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Volgens het concept basisnet water kan voor deze vaarroutes worden gesteld dat bij RO besluiten geen groepsrisico verantwoording nodig is. Maar volgens de circulaire RNVGS gelden beperkingen aan het ruimtegebruik in het gebied dat op minder dan 200 meter van een route of tracé ligt. Aangezien het plangebied zich binnen deze 200 meter zone bevindt kan worden gesteld dat het plangebied invloed heeft op het externe veiligheidsniveau.

- Transport van gevaarlijke stoffen per spoor

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen spoorlijnen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarom heeft het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.

- Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding

Ten zuiden van het plangebied is een aardgasleiding gelegen. Aangezien het plangebied binnen de inventarisatieafstand (conform brief van de Gasunie 'eisen omgevingsdata in het kader van groepriscoberekeningen bij ruimtelijke plannen, revisie 3') ligt en de ontwikkeling van het plan leidt tot een toename van de populatiedichtheid, kan de ontwikkeling een toename van het groepsrisico tot gevolg hebben. Dit is een verslechtering van de externe veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen per buisleiding.

- Inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen

In de omgeving van het plangebied is de risicovolle inrichtingen 'DWV' gelegen. Aangezien het invloedsgebied (1 procent letaliteit) van de inrichting niet over het plangebied valt, heeft het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen.

Risicobron	Score
Transport van gevaarlijke stoffen over de weg	—
Transport van gevaarlijke stoffen over het water	—
Transport van gevaarlijke stoffen per spoor	0
Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding	—
Inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen	0
<i>Totale waardering Externe Veiligheid</i>	—

Tabel. Waardering externe veiligheid voor RHB Anna Paulowna

Geluid

Ondanks dat het project een modal shift effect heeft van weg naar water zal er ten opzichte van het referentiealternatief meer geluid optreden. Gezien de geplande activiteiten zal er in de directe omgeving een verhoging van geluid plaatsvinden voor (met een lage dichtheid) woningen. Mogelijk leidt extra vrachtverkeer tot geluidsoverlast in de afwikkeling naar de A9. Het effect van de quick win maatregel is dan ook negatief voor het aspect geluid.

Werkgelegenheid

Het te ontwikkelen oppervlak van maximaal 84 ha bruto, waarvan 25 ha netto (tot aan 2014) en 35 ha netto tot aan 2030. Voor de KBA wordt alleen gerekend met het aantal ha tot 2014.

- 25 ha netto: 500 tot 625 directe arbeidsplaatsen;
- 35 ha netto: 700 – 875 directe arbeidsplaatsen.

Totaal direct en indirect = 1.200 tot 1.500 direct en indirect (multiplier 0,5 volgens Decisio = 600 tot 750 indirecte arbeidsplaatsen⁷). De aanleg van het RHB heeft een positief effect op de werkgelegenheid.

Modal shift

De uitvoering van het project heeft een positief effect op modal shift van transport over de weg naar transport over water.

EFFECT	BEOORDELING
Directe Kosten (mln)	RHB Anna Paulowna
Investeringskosten	€ 2.991.104
Directe baten (mln)	
Transportbaten	€ 1.266.305
Directe baten (verkoop grond)	n.v.t.
<i>SALDO Opbrengsten – kosten maatschappelijk (netto contant)</i>	€ 12.441.678
Effecten leefomgeving	
Externe veiligheid	0
Geluid	0
Emissie	PM
Werkgelegenheid	+
Modal shift	+
TOTAAL	+
KBA score	6,15
Maximale subsidie quick win	€ 1.495.552

Tabel. Overzicht effecten t.o.v. referentiealternatief (prijspeil 2008)

⁷ Startnotitie MER RHB, d.d. 25 april 2008

II.2.3. Randvoorwaarden

Regionale inbedding/relatie andere quick wins en Netwerkstrategieprojecten

De ontwikkeling van het RHB betekent een versterking van de binnenvaart als vervoersmodaliteit op het traject Texel-Den Helder-Alkmaar-Zaanstad. Door de ontwikkeling wordt tegemoet gekomen aan het tekort aan natte bedrijventerreinen in Noord-Holland-Noord en wordt de positie van Den Helder als havenstad versterkt. Ook levert het welkome (stuwende) werkgelegenheid op voor de Kop.

Staatssteun

De provincie Noord-Holland zal er bij de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein RHB bij NHN en haar samenwerkingspartner op aandringen dat het risico inzake het verlenen van eventuele staatssteun tot een minimum beperkt gaat worden. Bij een eerdere participatie van NHN in de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Distriport Noord-Holland is dat bijvoorbeeld eveneens het geval geweest. In dit traject heeft de provincie Noord-Holland een externe, juridische toets gevraagd ten aanzien van risico's van staatssteun en aanbestedingen. De provincie Noord-Holland acht een dergelijke toets voor het RHB eveneens van belang. Immers, dit is niet alleen in belang van NHN en de provincie maar ook in het belang van de medeparticipanten in de ontwikkeling van het terrein. De provincie is voornemens te allen tijde door een extern, juristenkantoor concept-overeenkomsten te laten toetsen op staatssteun en het aanbestedingsrecht. Indien nodig, worden concept-overeenkomsten op basis van dit externe, juridische advies aangepast zodanig dat staatssteun implicerende maatregelen in deze overeenkomsten worden gewijzigd zodat eventuele risico's worden geminimaliseerd.

Conclusie toets op staatssteun door DHV

Er is DHV vooralsnog niet gebleken dat de betreffende kade op non-discriminatoire basis toegankelijk zal zijn voor alle potentiële gebruikers. Deze omstandigheid maakt dat de subsidie voor de aanleg van de kade niet zonder meer buiten het bereik van de staatssteunregels in de zin van het EG-Verdrag kan worden geplaatst. Er lijkt voldaan te zijn aan het feit dat er een uit staatsmiddelen bekostigd, niet-marktconform voordeel wordt verstrekt aan een onderneming in de zin van het EG-Verdrag. Ten aanzien van het selectiviteitsvereiste geldt dat door het houden van een openbare aanbesteding in beginsel kan worden voorkomen dat aan dit criterium wordt voldaan; uiteraard mits aan alle aanbestedingsbeginselen werd voldaan tijdens de procedure. Voor het onderhavige project is in 2004 een Europese aanbestedingsprocedure gehouden welke is gewonnen door Heijmans. Het lijkt erop dat hiermee wordt voorkomen dat er sprake is van een 'selectief voordeel' en daarmee dat er sprake zou zijn van staatssteun in de zin van het EG-Verdrag.

Quick wins vaarwegen Noord-Holland; selectie en beoordeling tbv aanvraag rijksbijdrage

Hier moet wel bij worden opgemerkt dat DHV geen kennis heeft kunnen nemen van de aanbestedingsdocumentatie anders dan het Gunningsdocument (met name met betrekking tot de exploitatie en het beheer van het RHB is het niet duidelijk of dit ook al in de fase vóór de gunningfase is meegenomen in de communicatie naar de geïnteresseerde partijen toe en is DHV er niet mee bekend of alle aanbestedingsbeginselen nageleefd werden tijdens de procedure.

Bestuurlijk draagvlak

De provincie Noord-Holland is op basis van haar bedrijventerreinbeleid, met een bijzondere focus op de ontwikkeling van regionale bedrijventerrein, nauw betrokken bij de ontwikkeling van het RHB. De ontwikkeling van dit terrein heeft, net als de andere regionale bedrijventerrein, de hoogste prioriteit. Dit is onder andere aangegeven in het Collegeprogramma GS 2006-2010. De provincie is direct betrokken bij de toekomstige ontwikkeling van het RHB middels haar participatie van 50 procent in het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord (NHN).

De gemeenten Anna Paulowna en Den Helder hebben de samenwerkingsovereenkomst voor de ontwikkeling van het terrein mede-ondertekend en zijn conform deze overeenkomst bezig de vergunningen en planologische randvoorwaarden voor het project te regelen.

Andere aanvragen

Er zijn geen andere aanvragen gedaan voor een financiële bijdrage van het rijk.

II.3. Containerterminal Haringhaven IJmuiden

II.3.1. Omschrijving

Project

Deze quick win-maatregel betreft de realisatie van een containerterminal voor de koel- en vriessector in de haven van IJmuiden. De sector die hier voornamelijk gebruik van zal maken is de vissector. De investeringen omvatten de aanleg van een kade, verharding en stroom, verlichting en hekwerk.

Achtergrond

De haven van IJmuiden is een groeiende ladingbasis voor reefercontainers (koelvriescontainers). Ook is sprake van een groeiende aanvoer van verse vis met containers vanuit Noord-Europa. De recente samenwerking tussen Kloosterboer en de grootste Europese Shortsea-rederij Samskip vormt hierbij een impuls. Om het vervoer van containers over de weg terug te dringen en over water te stimuleren, is een containerfaciliteit aan de Loggerkade gewenst en noodzakelijk.



In de strategische visie *Haven in zicht, Zeehaven IJmuiden N.V. 2007-2012* zijn de ontwikkelingen in de 'pelagische' visserij (diepzeevisserij) en koel- en vriessector nader beschreven. In de eerste plaats de groeiende afzetmarkt in Midden- en Oost Europa. Daarnaast de wereldwijd verminderde handelsbarrières in de WTO-rondes. En als laatste het gegeven dat transportmiddelen sneller zijn geworden, waardoor fysieke afstanden in tijd en plaats steeds makkelijker te overbruggen zijn. Containerisatie is hierbij een kernbegrip.

De diepgevroren visserij neemt in belang toe. Een viertal bedrijven bezit 17 schepen die op zee de vis invriezen. 70 procent van de diepgevroren vis wordt met de vrachtwagen afgevoerd. Dit levert voor de haven twee nadelen: geen huurinkomsten van reeferen vrachtauto's rijden wegen kapot. Kortom wel kosten, maar geen opbrengsten voor de haven.

Betrokken partijen

Zeehaven IJmuiden is een NV waarvan 72 procent van de aandelen in bezit is van ter plaatse gevestigde bedrijven. Conform opgave van Zeehaven IJmuiden is de NV volgens de Europese regels een publieke haven. Dit is gepubliceerd in de Staatscourant. Zeehaven IJmuiden is relatief klein en heeft beperkte middelen om zelf te kunnen investeren.

Realisatietermijn

De realisatie van het project wordt naar verwachting uiterlijk 2011 uitgevoerd. Fase 1 kan volgens verwachting in 2009/2010 gerealiseerd worden.

Status

Het project bevindt zich in de initiatieffase. Zeehaven IJmuiden N.V. heeft een koopovereenkomst gesloten voor een perceel van 10.000 m² op de beoogde locatie, hetgeen aangeeft dat het project concreet en reëel is.

Volgende fasen zijn het uitwerken van de nodige technische bestekken (voorlopig en definitief ontwerp van kade en verharding en voorbereidende werkzaamheden als sloop van opstallen en opruimen van bestrating), waarvoor de benodigde (bouw)vergunningsprocedures doorlopen moeten worden. Deze procedures vormen volgens Zeehaven IJmuiden geen probleem, mede omdat een en ander past binnen de bestemming en de milieuvergunning van het havengebied.

Werkingsveld

De pelagische vissoorten worden inmiddels aan meer dan dertig landen verkocht (belangrijkste exportlanden zijn China, Japan, Nigeria, Egypte, en Polen). Door de mondiale ontwikkelingen in het transport vindt de verwerking van deze soorten tot een voor consumptie geschikt product meer en meer in China plaats. Halffabrikaten, zoals filets en blokjes voor kibbeling, worden vervolgens vanuit China per reefercontainer weer naar IJmuiden terug getransporteerd om hier te worden verwerkt en verkocht.

De verwachte groei van de reefercontainers vraagt om een containerterminalfaciliteit in de havens van IJmuiden. In een pilotproject is Zeehaven IJmuiden stap voor stap en op 'low cost' basis gestart op de Kotterkade bij de Haringhaven. In de loop van 2008 is gestart met het op incidentele basis direct op de kade laden en lossen van reefercontainers naar binnenvaartschepen. Deze en andere barges (binnenvaart dus) brengen de containers naar de deepsea-containerterminals in Rotterdam en Amsterdam.

Het aantal verwerkte containers groeit met de week. Deze groei wordt nu geremd door ruimtegebrek op de huidige locatie, waar de proef wordt uitgevoerd. Bovendien neemt het risico op ongevallen op deze locatie als gevolg van het groeiende aantal te verwerken containers, toe. In totaal wordt nu al circa 8.000 TEU⁸ afgehandeld in IJmuiden. Dit aantal zal in enkele jaren uit kunnen groeien tot circa 20.000 TEU.

Kosten

Voor de containerterminal worden de volgende kosten begroot.

- Kade en verharding Nieuwbouw kade Loggerstraat (220 m1): € 4 miljoen (fase 1)

⁸ 1 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) is 6,1 meter lang.

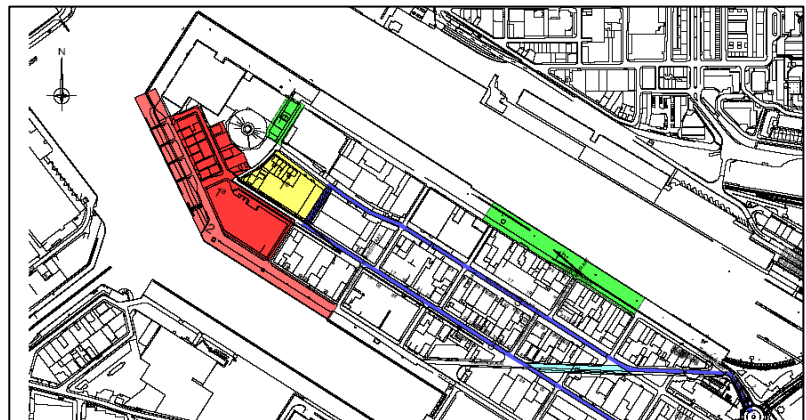
- Kade en verharding Nieuwbouw kade Kaarweg (220 m1): € 4 miljoen (fase 2)
- Faciliteiten:
 - Stroomvoorziening: € 199.450,--
 - Verlichting: € 115.850,--
 - Hekwerk: € 222.500,--
 - Kraan: € 300.000,--

De totale investeringskosten van de kade (fase 1 en fase 2), terreininrichting en containerfaciliteiten en kraan bedragen circa € 9 miljoen.

In deze begroting zijn de totale kosten weergegeven voor de realisatie van de in de kleur roze aangegeven kades in onderstaande figuur. Nu bevinden zich hier voor het grootste deel taluds en - voor containerafhandeling niet bruikbare - houten steigers. Daarnaast zijn de kosten voor terreinverharding, stroomvoorziening, verlichting, hekwerk en kraan opgenomen. Het project kan in twee fasen worden uitgevoerd, waarbij gestart kan worden in de eerste met de aanleg van 220 meter kade. Wanneer het te verwerken volume containers daartoe noodzaakt kan uitvoering worden gegeven aan de tweede fase van aanleg van 220 meter kade.

Figuur: Locatie Loggerkade

De te ontwikkelen locatie en kades zijn met respectievelijk rood en roze aangegeven in de afbeelding.



Baten

De maximaal te behalen opbrengst uit havengelden is begroot op een bedrag van circa € 120.000 per fase van te realiseren nieuwe kade per jaar. In totaal komen de verwachte inkomsten uit havengelden daarmee op een bedrag van € 240.000 per jaar. Deze inschatting is gebaseerd op de gemiddelde inkomsten uit al bestaande kade(lengte) in de haven.



Conclusie

Het project bevindt zich in de initiatieffase, maar de nodige onderhandelingen zijn al in gang gezet en een koopovereenkomst is gesloten. De investeringskosten zijn begroot en realisatie is binnen de gestelde termijnen naar verwachting haalbaar. In het kader van de quick win-regeling van Verkeer en Waterstaat komen investeringen in zeehavens met een binnenvaartfunctie niet in aanmerking, met uitzondering van ontsluitende natte infrastructuur. Dit laatste is het geval. Om deze reden, omdat Zeehaven IJmuiden een publieke organisatie is en omdat het openbare karakter van de kade duidelijk is aangetoond, is besloten het project in te dienen als quick win.

II.3.2. Analyse kosten en baten

Kosten en uitgaven

Voor de eerste fase is een totale investering van € 4.907.800 voorzien. Deze investeringssom omhelst een kade en verharding en containerfaciliteiten (stroom, verlichting en hekwerk). Een second opinion door DHV op de investering geeft aan dat de kosten in lijn met de verwachtingen zijn. Er is echter geen inzicht in een onderbouwde kostenraming. De second opinion kon daarom niet diepgaand uitgevoerd worden. De investering zal door Zeehaven IJmuiden worden gepleegd.

Huidige situatie

Aantal TEU 's in de huidige situatie: 8.000 TEU naar Amsterdamse en Rotterdamse containerterminals voor export (en deels import). Gezien de bestemmingen van de reefercontainers CTB, Beverwijk en een containerterminal in Rotterdam wordt een verdeling van 50 procent-50 procent aangehouden:

- 4.000 TEU naar de CTB in Beverwijk;
- 4.000 TEU naar Rotterdamse containerterminals (Maasvlakte).

Toekomstige situatie

De binnenvaartoverslag zal naar verwachting aanzienlijk toenemen doordat enkele grote bedrijven in de internationale vishandel in IJmuiden hebben toegezegd gebruik te willen maken van de containerterminal. De terminal kan op de huidige plek niet verder groeien. DHV verwacht dat de terminal 20.000 TEU kan bereiken na voltooiing van beide fasen voor 2012. De eerste fase wordt in 2010 operationeel en de tweede fase in 2011.

De volgende doorzet wordt dan verwacht op de terminal (1 container is 1,5 TEU):

- 2008: 8.000 TEU, of wel 5.333 containers;
- 2009: 10.000 TEU, of wel 6.666 containers;
- 2010: 15.000 TEU, of wel 10.000 containers;
- 2011: 20.000 TEU, of wel 13.333 containers.

Effect op de model shift (per vrachtauto rit wordt gemiddeld 1,5 reefercontainer vervoerd):

- 2008: geen;
- 2009: 1.333 containers en $1.333/1,5= 888$ ritten over de weg naar Beverwijk (50 procent) en Rotterdam (50 procent);
- 2010: 4.667 containers en $4.667/1,5= 3.111$ ritten over de weg naar Beverwijk (50 procent) en Rotterdam (50 procent);
- 2011: 8.000 containers en $8.000 /1,5=5333$ ritten over de weg naar Beverwijk (50 procent) en Rotterdam (50 procent).

Afstanden en tijden over de weg:

- afstand tot terminal Beverwijk (CTB): 10 kilometer; 30 minuten;
- afstand tot Delta Terminal in Rotterdam (ECT): 85 kilometer; 2 uur.

Afstanden en tijden over water:

- afstand tot terminal Beverwijk (CTB): kilometer 10 (30 minuten);
- afstand tot Delta Terminal in Rotterdam (ECT): 170 kilometer; 17 uur (gemiddeld 10 km per uur i.v.m. sluisen).

Jaarlijks is er een maatschappelijk transportvoordeel van € 366.212 bij een volledige bezetting van de kade.

Opbrengsten beheerder

Er zijn geen direct aan de beheerder toe te kennen voordelen door verkoop of verhuur van vrijkomende grond.

Niet-gemonetariseerde effecten

Externe Veiligheid

Dit aspect speelt alleen bij inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen. In de omgeving van het plangebied zijn enkele risicovolle inrichtingen gelegen. Aangezien het invloedsgebied van de inrichting Kloosterboer IJmuiden BV over het plangebied ligt, en de ontwikkeling van het plangebied leidt tot een toename van de populatiedichtheid, kan de ontwikkeling een toename van het groepsrisico tot gevolg hebben. Dit is een verslechtering van de externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen.

Werkgelegenheid

De maatregel heeft een positief effect op de werkgelegenheid gezien de verwachte groei van activiteiten.

Modal shift

De uitvoering van het project heeft een positief effect op modal shift van transport over de weg naar transport over water.

EFFECT	BEOORDELING
Directe Kosten (mln)	IJmuiden
Investeringskosten	€ 4.907.800
Directe baten (mln)	
Transportbaten	€ 686.385
Directe baten (verkoop grond)	n.v.t.
<i>SALDO Opbrengsten – kosten maatschappelijk (netto contant)</i>	€ 4.090.935
Effecten leefomgeving	
Externe veiligheid	0
Geluid	-
Emissie	PM
Werkgelegenheid	+
Modal shift	+
TOTAAL	+
KBA-score	2,03
Maximale subsidie quick win	€ 2.453.900

Tabel. Overzicht effecten t.o.v. referentiealternatief (prijspeil 2008)

II.3.3. Randvoorwaarden*Regionale inbedding/relatie andere quick wins en Netwerkstrategieprojecten*

Zeehaven IJmuiden werkt met de provincie Noord-Holland, gemeenten, bedrijfsleven en andere havenbeheerders samen in het Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied. Het Bestuursplatform wil goederenvervoer over water stimuleren en ziet de binnenvaart als essentieel onderdeel van de uitvoering van het Masterplan NZKG. Het project speelt in op de trend van containerisatie en de sterke groei van het containertransport in het Noordzeekanaalgebied. Daarnaast is het project van strategisch belang voor IJmuiden als logistieke draaischijf voor de vissector.

*Staatssteun***Uit staatsmiddelen**

bekostigd voordeel? Maximale subsidie van circa € 2 miljoen uit de quick win-regeling.
Onderneming? Zeehaven IJmuiden N.V. (hierna: "Zeehaven IJmuiden"): 72 procent van de aandelen in het kapitaal van Zeehaven IJmuiden zijn in handen

Quick wins vaarwegen Noord-Holland; selectie en beoordeling tbv aanvraag rijksbijdrage

van ter plaatse gevestigde bedrijven. 28 procent is in handen van de overheid. De vennootschap is volgens haar eigen website (www.zeehaven.nl) een private beheerder, exploitant, ontwikkelaar en eigenaar van de havens van IJmuiden. Zeehaven IJmuiden verkoopt en ontwikkelt natte kavels en int havengelden. Voor wat betreft de activiteiten die door Zeehaven IJmuiden worden ontplooid, bestaat er concurrentie op de markt. Zeehaven IJmuiden kan derhalve beschouwd worden als onderneming.

- Marktconform?** Er wordt vanuit gegaan dat de steunmaatregel op niet markt-conforme voorwaarden wordt gefinancierd uit overheidsmiddelen.
- Selectief voordeel?** Zeehaven IJmuiden verwacht jaarlijks circa € 240.000 aan havengelden te kunnen innen. Er wordt echter vanuit gegaan dat deze havengelden geen winstmarge voor Zeehaven IJmuiden bevatten of anderszins voordeel voor Zeehaven IJmuiden opleveren doch uitsluitend worden geheven ter dekking van de onderhoudskosten.
- De aan te leggen infrastructuur zelf wordt na aanleg beheerd door een andere partij dan de overheid, namelijk Zeehaven IJmuiden. Er heeft hiervoor geen aanbestedingsprocedure plaatsgevonden. Voorts is het niet duidelijk of Zeehaven IJmuiden voor de ontwikkeling en het beheer van de nieuw aan te leggen infrastructuur nog een aparte (beheer)vergoeding zal ontvangen.

Conclusie toets DHV op staatssteun

De Europese Commissie is in algemene zin van oordeel dat openbare investeringen in infrastructuurvoorzieningen geen steunmaatregel inhouden, mits de infrastructuur op non-discriminatoire basis toegankelijk is voor alle potentiële gebruikers. Zeehaven IJmuiden heeft verklaard dat het haar doel is om de nieuw aan te leggen infrastructuur voor iedereen op non-discriminatoire basis toegankelijk te laten zijn. Daarbij komt dat de infrastructuur op basis van de ter beschikking gestelde gegevens niet commercieel geëxploiteerd zal worden door Zeehaven IJmuiden. Indien een onderneming die los staat van de overheid de infrastructuur ontwikkelt en/of beheert, moet volgens de Europese Commissie nog wel bekeken worden of er toch geen elementen van staatssteun aanwezig zijn. Om te voorkomen dat er in dat geval sprake is van staatssteun, kan een aanbestedingsprocedure worden gevolgd voor de ontwikkel- en/of beheeropdracht. Als er geen aanbestedingsprocedure wordt gevolgd, moet de overheid aantonen (liefst op basis van een rapport van een onafhankelijk deskundige) dat de overheidsfinanciering overeenkomt met de marktprijs en dat er geen sprake is van staatssteun.

Bestuurlijk draagvlak

De IJmond-gemeenten, de provincie en het bedrijfsleven werken samen in het regionaal-economische stimuleringsprogramma IJmond Veelzijdig, dat zich onder meer richt op 'versterking multimodale overslagpunten'. Het plan past binnen het vigerende bestemmingsplan en de milieuvergunning. Tevens zijn zowel de gemeente Velsen als Zeehaven IJmuiden lid van het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied dat het bevorderen van vervoer over water als een van zijn doelstellingen ziet. Het project containerterminal IJmuiden is een van de vier speerpunten in het 'Uitvoeringsprogramma vervoer over water NZKG'.

Andere aanvragen

Voor zover bekend zijn er geen andere subsidieaanvragen gedaan voor dit project bij het rijk.

II.4. Haven 't Horntje Texel

II.4.1. Omschrijving

De NIOZ- haven (NIOZ = Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee) is gelegen tussen de TESO-haven (veerboot naar Den Helder) en de haven van Oudeschild op Texel. Momenteel worden initiatieven ontwikkeld om deze haven een bredere functie als bedrijfshaven te geven. De NIOZ-haven is eigendom van het Rijk en is in gebruik bij het NIOZ die de haven gebruikt als uitvalsbasis voor het onderzoeksschip de Pelagia. De NIOZ-haven zal met de beoogde opwaardering geschikt worden voor schepen tot en met Klasse V.

De quick win-maatregel is gericht op het inrichten van de NIOZ-haven voor ander gebruik dan alleen het gebruik door de NIOZ. Het betreft hier onder andere:

- multifunctioneel grond- en watergebruik;
- verplaatsen van de RWS-opslagruimte aan de Laagwaalderweg te Oudeschild, een en ander ten behoeve van het beheer en onderhoud van de TESO-haven 't Horntje;
- verplaatsen van de zogenaamde steenloskadeterrein van Oudeschild naar de NIOZ haven, een en ander ten behoeve van de kustlijnzorg;
- afvoer afval in de meest brede zin;
- overslag overige goederen.

De gemeente Texel is voornemens om met ingang van 2009 de Rijkshaven van Oudeschild over te nemen van het rijk. Hierbij wordt verondersteld dat activiteiten die niet passen bij het gewenste toekomstige karakter van de haven van Oudeschild een plaats krijgen in de NIOZ-haven.

De haven zal dienst gaan doen als overslaghaven. Doel is het creëren van overslagcapaciteit voor onder meer:

- 'bietencampagne';
- Noordzee offshoreactiviteiten;
- huisvuiloverslagpunt;
- uitvalsbasis voor een mogelijke getijdencentrale in het Marsdiep.

Door het optimaliseren van de NIOZ-haven als bedrijfshaven, kan de haven van Oudeschild als toeristenhaven worden versterkt. Daarbij wordt het Wad meer ontzien dan nu. Het laatste als gevolg van het feit dat vervoersstromen zuidelijker gelegen zijn en dus in minder gevoelig Waddengebied liggen.

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn de gemeente Texel, het Ontwikkelingsbedrijf Noord Holland-Noord, en de combinatie Ooms, De Vries en Van der Wiel en Grontmij.

Realisatietermijn

Naar verwachting zal het 'Havenschap Oudeschild' per 1 januari 2009 een feit zijn. Op dat moment starten de onderhandelingen over de verplaatsingen van de eerder genoemde activiteiten naar de haven van het NIOZ. Parallel aan dit traject zullen onderzoeken en procedures opstarten die gemoeid zijn met de herinrichting van de NIOZ-haven. Het huidige bestemmingsplan van de haven geeft aan dat de bestemming een bedrijfshaven is. De verwachting op dit moment is dat er geen MER hoeft plaats te vinden, maar dat volstaan kan worden met een nieuw bestemmingsplan zoals bedoeld in de nieuwe wet WRO. Het onderzoek en de proceduretijd zullen naar verwachting een jaar beslaan. Op het moment dat er inzicht is in een positief vervolg zal gestart worden met het ontwerp en de voorbereiding waarbij de aanbestedingsfase medio 2010 zal aanvangen. De verwachte start van de aanleg is begin 2011. Oplevering en in gebruikstelling medio 2012. De PKB Waddenzee lijkt geen probleem op te leveren, omdat zeewaartse uitbreiding van de haven niet aan de orde is.

Stand van zaken

Het project bevindt zich in de initiatieffase.

Kosten

Wat betreft de grondverwerving wordt voorlopig uitgegaan van pacht van domeinen. Ook is een constructie mogelijk waarbij RWS (Domeinen) de haven overdraagt aan de gemeente, waarbij het onderhoud voor jaren wordt afgekocht. De aanlegkosten voor de verbetering van kade en opslagterrein voor de Noordzijde van de NIOZ-haven worden geraamd op circa € 5,8 miljoen. Het gaat hier om de uitbreiding van het terrein, kadewand, baggerwerk en terreinverlichting. Voor de verbetering en uitbreiding van de steiger aan de Zuidzijde worden investeringskosten ter grootte van € 4 miljoen. In totaal bedragen de investeringskosten voor dit project circa € 9,8 miljoen. Voor ontwerp, voorbereiding, advies, directie en toezicht zijn kosten ter grootte van bijna € 1 miljoen geraamd.

Baten

Aan inkomsten wordt marktconforme uitgifte, verhuur, verpachting van 400 m² (1 ha) kade en 2,5 ha overslagterrein verwacht. Tot de mogelijkheden behoort ook het langdurig verhuren aan bijvoorbeeld een exploitant van een offshore windenergiepark.

De verwachting is dat het project zonder subsidie met een exploitatietekort zal komen te zitten. Het project zal, op basis van aandeel, worden gefinancierd door de partijen die de samenwerking aangaan. Inzicht in de te verwachte exploitatie moet nog worden opgezet.

Een eventueel exploitatietekort is dan ook nog niet te geven. Er zijn (nog) geen subsidies voor het project ontvangen.

Effecten

Momenteel is de haven nagenoeg alleen in gebruik door het NIOZ. Straks zal naar verwachting bijna al het (bulk)goederentransport van en naar Texel over het water via deze haven verlopen. Dit betekent een betere routing van vaarbewegingen op het Wad, een positief effect op de milieucontour van de haven Oudeschild en beperking van het vrachtverkeer op Texel. Doordat de afstand over water met de helft wordt verkort wordt er tijdwinst geboekt. De afstand Den Helder naar de NIOZ haven is ca. 3 zeemijl, Den Helder naar Oudeschild is 6 zeemijl. Een niet onbelangrijk effect is dat er verwacht wordt dat met de te nemen maatregel maatschappelijk gezien meer rust in de kern en de haven van Oudeschild ontstaat. Door de verplaatsing van de RWS-activiteiten en de genoemde overige overslagactiviteiten van Oudeschild naar de NIOZ-haven ontstaan er kansen voor de toeristische sector met de daaraan gekoppelde werkgelegenheid. De groei van het aantal arbeidsplaatsen, in combinatie met de haven van Oudeschild, wordt geschat op ruim 40 fte. De maatregel levert tevens een (geleidelijke) bijdrage aan de versterking van de economische groei van Texel, voornamelijk door de ontwikkeling van het toerisme.

Conclusie

Het gaat om een maatregel met een positief effect op de modal shift en het versterkt de lokale economie. Ook zijn de nodige maatschappelijke baten aanwezig. Realisatietermijn is kritisch, maar met een voortvarende aanpak lijken de termijnen haalbaar. Versnelling van de verkenningsfase en een eerdere oprichting van het havenschap kunnen ervoor zorgen dat de planologische procedures eerder opgestart kunnen worden.

II.4.2. Analyse kosten en baten

Kosten en uitgaven

De aanlegkosten voor de verbetering van de kade en opslagterrein voor de Noordzijde van de NIOZ-haven worden geraamd op € 5,8 mln. Het gaat om uitbreiding van het terrein, kadewand, baggerwerkzaamheden en terreinverlichting. De verbetering aan de zuidzijde zijn de investeringskosten € 4 mln. Totaal investeringskosten inclusief ontwerpkosten en voorbereiding voor noord- en zuidzijde bedragen € 10.853.470,-. Een second opinion door DHV op de kosten geeft aan dat de kostenraming conform verwachting is. Het project betreft een publiek private investering. 50 Procent zal door het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord worden gedaan. De investeringsom voor de KBA berekening komt hiermee op € 5.426.735,-.

Effecten op de transportkosten

Het logistieke concept is gericht op transport over water, zowel voor binnenvaart als voor zeevaart. In principe kan de haven gaan dienen als overslagpunt voor alle goederen dus ook reststoffen (huisvuil), offshore materieel, bouw materiaal, en landbouwproducten die worden aangevoerd van en naar Texel. Op dit moment wordt er ruim 15.000 ton huisafval per jaar per vrachtwagens vervoerd naar de Afvalcentrale te Alkmaar. Vervoer per vrachtwagen gebeurt per containers (2 stuks van 10 – 12 ton) (wagen met aanhanger). Dit houdt in dat er ruim 1.350 ritten per jaar gemaakt worden van Texel naar Alkmaar. Nu gebeurt dat per vrachtwagen, terwijl dit straks per binnenvaart direct naar AVC vervoerd kan worden. Op dit moment is er al jaren achtereen een stijging van 1 á 2 procent van het vrachtvervoer via de TESO waarneembaar. Alleen al door het transport van het huisafval via het water te vervoeren, treedt er een direct effect op de modal shift op van circa 2.700 wagens (incl. aanhangertransport) over water zou alleen voor dit transport al een groot (milieu)economisch voordeel te behalen zijn.

Tijdens de bietencampagne op Texel (half september-half december) wordt in drie maanden ongeveer 50.000 ton per truck vervoerd naar het vasteland. Het gaat om 450 trailerbewegingen op jaarbasis (ruim 30 scheepsbewegingen per jaar). Deze stroom kan via de binnenvaart worden afgewikkeld, indien goede overslagfaciliteiten aanwezig zijn. Deze ontbreken nu op Oudeschild en dit was de reden waarom Suikerunie heeft besloten in 2000 om het vervoer per as te laten plaatsvinden.

Modal split

In principe verandert niets aan de huidige stromen, omdat de havenfunctie wordt verlegd van Oudeschild naar 't Horntje. Door de realisatie van de haven van 't Horntje ontstaan meer mogelijkheden voor het vervoer over water. Met name het huisvuilvervoer en de bietencampagnes kunnen worden verlegd van het wegvervoer naar de binnenvaart.

Dit levert de volgende effecten op:

- afvalvervoer; ruim 15.000 ton huisafval per jaar per vrachtwagens vervoerd naar de Afvalcentrale te Alkmaar. Vervoer per vrachtwagen gebeurt per containers (2 stuks van 10 – 12 ton) (wagen met aanhanger). Dit houdt in dat er ruim 1.350 ritten per jaar gemaakt worden van Texel naar Alkmaar;
- bietencampagne; Het gaat om 450 trailerbewegingen op jaarbasis: ruim 30 scheepsbewegingen (gemiddeld 1500 ton per schip) per jaar.

Transporttijden en afstanden:

- afval
 - 100 procent van de lading gaat naar Alkmaar;
 - afstanden Texel-Alkmaar over weg: 45 km, over water: 65 km;

- transporttijden: Texel-Alkmaar over weg: 3 uur (inclusief overtocht), over water: 2 uur;
- suikerbieten:
 - 100 procent gaat naar Suikerunie in Groningen;
 - afstanden: Texel-Groningen: weg: 160 kilometer, water 150 km;
 - transporttijden: weg: 5 uur (inclusief overtocht), water: 15 uur (gemiddelde snelheid 10 km per uur i.v.m. bruggen en sluizen).

De jaarlijkse besparing bij vervoer van bieten en afval over water is € 631.428,-.

Opbrengsten beheerder

Het is niet bekend of de vrijkomende grond in de Haven Oudeschild inkomsten voor de beherende partij oplevert. Er zijn dan ook geen baten hieruit in de berekening opgenomen.

Niet gemonetariseerde effecten

Externe Veiligheid

- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

In de omgeving van het plangebied ligt de provinciale weg N501. Op basis van ervaring kan worden gesteld dat het invloedsgebied van deze risicobron ongeveer 250 meter is. Aangezien het plangebied zich binnen de 250 meter-zone bevindt en de ontwikkeling van het plangebied leidt tot een toename van de populatiedichtheid, kan de ontwikkeling een toename van het groepsrisico tot gevolg hebben. Dit is een verslechtering van de externe veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water

Nabij het plangebied bevinden zich de vaarroute Den Helder-Texel, waarover beperkt transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Volgens het concept basisnet water kan voor deze vaarroutes worden gesteld dat bij RO-besluiten geen groepsrisico verantwoording nodig is. Maar volgens de circulaire RNVGS gelden beperkingen aan het ruimtegebruik in het gebied dat op minder dan 200 meter van een route of tracé ligt. Aangezien het plangebied zich binnen deze 200 meter zone bevindt kan worden gesteld dat het plan invloed heeft op het externe veiligheidsniveau.
- Transport van gevaarlijke stoffen over per spoor

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen spoorlijnen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarom heeft het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.
- Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen buisleidingen waarin transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarom heeft het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding.

- Inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen
 Noord-Holland In de omgeving van het plangebied is de risicovolle inrichting 'Joost Dourleinkazerne' gelegen. Aangezien het invloedsgebied van de inrichting niet over het plangebied valt, heeft het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen.

Samenvattend levert het de inventarisatie volgende beoordeling op:

Risicobron	Score
Transport van gevaarlijke stoffen over de weg	–
Transport van gevaarlijke stoffen over het water	–
Transport van gevaarlijke stoffen per spoor	0
Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding	0
Inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen	0
<i>Totale waardering Externe Veiligheid</i>	–

Tabel. Waardering externe veiligheid voor Texel 't Horntje

Geluid

Aangezien bij dit project activiteiten verplaatst worden van een bebouwd gebied naar een minder bebouwd gebied is er sprake van een positief effect.

De vermeerdering in de scheepvaart is evenredig met de vermindering in vrachtverkeer. Aangezien algemeen gesteld kan worden dat vrachtverkeer meer geluid dan vervoer per schip maakt kunnen we spreken van een algehele vermindering van geluid.

Werkgelegenheid

De maatregel heeft naar verwachting een beperkt positief effect op de werkgelegenheid.

Modal shift

De uitvoering van het project heeft een positief effect op modal shift van transport over de weg naar transport over water.

EFFECT	BEOORDELING
Directe Kosten (mln)	Texel 't Horntje
Investeringskosten	€ 5.426.735
Directe baten (mln)	
Transportbaten	€ 781.842
Directe baten (verkoop grond)	n.v.t
<i>SALDO Opbrengsten – kosten maatschappelijk (netto contant)</i>	€ 4.791.931
Effecten leefomgeving	
Externe veiligheid	-
Geluid	+
Emissie	PM
Werkgelegenheid	0
Modal shift	+
TOTAAL	+
KBA score	2,09
Maximale subsidie quick win	€ 2.713.368

Tabel. Overzicht effecten t.o.v. referentiealternatief (prijspeil 2008)

II.4.3. Randvoorwaarden

Staatssteun

Er wordt op dit moment gezocht naar een voor de haven juiste samenwerkingsvorm. Een PPS met verdeling van 50/50 procent privaat en publiek behoort tot de mogelijkheden, waarbij de PPS exploitant wordt van de haven. Wanneer het rijk en/of de provincie meefinanciert of subsidieert dan is mogelijk staatsteun aan de orde. In dit geval aan de private partners. Dit is geen onoverkomelijk probleem naar de mening van de initiatiefnemers omdat de kades openbaar blijven. Andere marktpartijen (niet gevestigd op Texel) tonen geen interesse. De exploitatie van de haven komt in handen van en voor verantwoordelijkheid van de PPS. Winsten worden eerst geïnvesteerd in de haven en in tweede instantie afgedragen aan partijen. Bij grote winsten kan terugbetaling mogelijk aan de orde zijn. Het beheer van de haven komt in handen van een nog op te richten havenschap "Texel". In het komende periode zal de samenwerking, evenals de haalbaarheid, nadrukkelijker op de agenda staan. De NIOZ is nu gebruiker van de hele haven.

Uit staatsmiddelen

bekostigd voordeel? Maximale subsidie van circa € 2,2 miljoen bestemd voor de aanleg van een laad- en loskade.

Onderneming? Betrokken partijen zijn gemeente Texel, ONHN en de combinatie Ooms, De Vries en Van der Wiel en Grontmij. Er staat nog niet vast in

welke vorm partijen met elkaar zullen gaan samenwerken; een PPS met verdeling 50 procent-50 procent privaat en publiek behoort tot de mogelijkheden.

Markt-conform? Er wordt vanuit gegaan dat de steunmaatregel op niet markt-conforme voorwaarden wordt gefinancierd uit overheidsmiddelen.

Selectief voordeel? Indien wordt gekozen voor een PPS-samenwerkingsvorm zal de PPS de exploitant worden van de haven. Ook wordt als mogelijkheid aangegeven dat het beheer van de haven in handen komt van een nog op te richten havenschap "Texel". Met de exploitatie van de haven gegenereerde winsten worden eerst geïnvesteerd in de haven en in tweede instantie afgedragen aan de betrokken partijen.

Conclusie toets DHV staatssteun

Op basis van de verstrekte informatie lijkt het erop dat - met name met het oog op het feit dat het (commerciële) beheer van de op te waarden haven niet zal worden aanbesteed - de voorgenomen staatssteunmaatregel moet worden aangemeld bij de Europese Commissie. Door betrokken partijen is al aangegeven dat het argument van marktfalen door hen wellicht kan worden aangetoond.

Bestuurlijk draagvlak

De gemeente Texel is ambtelijk betrokken bij het project maar de gemeenteraad heeft zich nog niet uitgesproken.

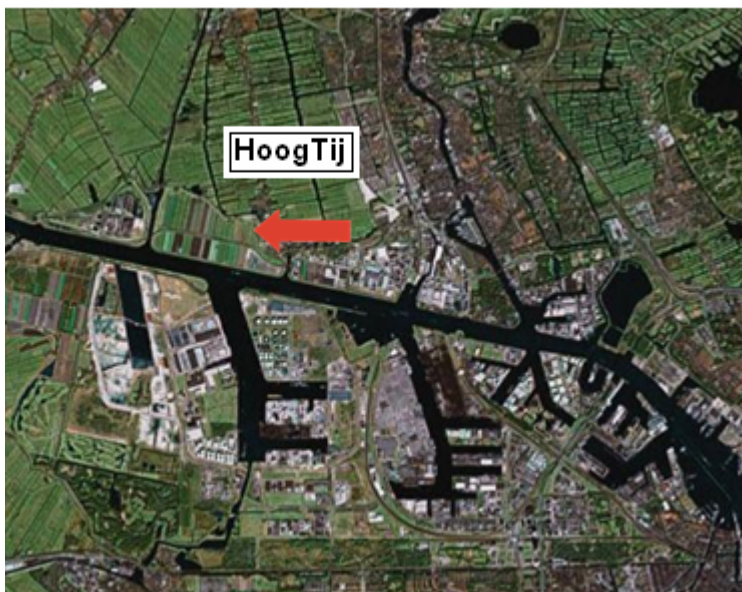
Andere aanvragen

Voor zover bekend is geen andere bijdrage aan het rijk gevraagd.

II.5. Verlenging kade HoogTij

II.5.1. Omschrijving

De Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied NV (RON) ontwikkelt het bedrijventerrein HoogTij, een terrein van 110 hectare aan het Noordzeekanaal in de gemeente Zaanstad. Circa 30 hectare is bestemd voor natte bedrijvigheid, waarbij de aanleg van een kade voorwaarde is. In de plannen is momenteel rekening gehouden met de aanleg van een kade van 550 meter. De behoefte aan meer kadelengte is echter toegenomen. Meer kadelengte versterkt de mogelijkheden van vestiging van bedrijven die gebruik willen maken van vervoer over water. Voor de meeste (potentiële) gebruikers geldt dat voldoende kaderuimte de belangrijkste voorwaarde is om vraag (ladingstromen) te ontwikkelen.



Voorgenomen maatregel is het verlengen van de kade van 550 meter naar 900 meter met een diepgang van 12 meter, zodat de kade daarmee geschikt is voor binnenvaart en coasters. De kade wordt niet verkocht, maar wordt verhuurd aan de gebruikers. De aanpalende terreinen van de gebruikers worden in erfpacht uitgegeven. RON ziet erfpacht als een belangrijk middel om tot duurzame ontwikkeling van bedrijventerrein te komen zodat blijvend op het gebruik kan worden gestuurd en de levensduur van een bedrijventerrein kan worden verlengd. Een deel van de te verlengen kade is gereserveerd voor 'multi use'-gebruik. Het gaat om circa 200 meter van de 900 meter lange kade. Multi use houdt in dat gebruikers die niet direct aan een kade zijn gevestigd, op dagbasis de kade kunnen huren en op deze manier gebruik kunnen maken vervoer over water. Voor de aanpalende bedrijven met havengebonden activiteiten als voor toeleveranciers van HoogTij en omgeving, is deze openbaar toegankelijke faciliteit een belangrijke aanwinst.

Figuur. Artist impression HoogTij



Betrokken partijen

Initiatiefnemer en enig (financieel) verantwoordelijke voor de verlenging van de kade is RON NV. De RON heeft negen aandeelhouders: ABN AMRO, gemeente Amsterdam, gemeente Beverwijk, Corus, provincie Noord-Holland, ORAM (Ondernemingsvereniging Regio Amsterdam), gemeente Velsen, gemeente Zaanstad en Zeehaven IJmuiden. Met behulp van het investeringsfonds van de aandeelhouders gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland investeert de RON in aankoop van terreinen en in ontwikkeling, herontwikkeling, herstructurering en duurzaam beheer.

Realisatietermijn

Het bestemmingsplan (vastgesteld in 2002) staat een kade van 900 meter toe. Wel zijn er vergunningen nodig en voor de aanleg van de kade loopt bij het waterschap nog een vergunningprocedure die nog niet is afgerond. Dit duurt volgens verwachting nog enkele maanden. Realisatietermijn van de kadeverlenging is circa 10 maanden. De realisatie kan direct beginnen zodra de benodigde dekking van middelen rond is en de vergunning is afgegeven. Intentie is om eind van 2008 het eerste gedeelte van de kade op te leveren.

Werkingsveld

Het zeehaventerrein waar de kadeverlenging voor bedoeld is, laat havengerelateerde bedrijvigheid tot en met categorie 5.1 toe. Bebouwing bestaat vooral uit grote bedrijfshallen met een maximale hoogte van 35 meter en kantoorunits. Het gaat om grootschalige bedrijven die voor hun productie/en logistieke proces afhankelijk zijn van vervoer over water. Te denken valt aan schrootbedrijven met overslag van ijzer/metalen, een containerterminal en high tech. Bedrijven die grootschalige vervoerscapaciteit nodig hebben

voor aanvoer van grondstoffen, dan wel afvoer van half- en eindproducten. HoogTij kent grondprijzen vanaf 190 euro per vierkante meter (exclusief BTW). De onderstaande tabel toont een inschatting van de verwachte overslag van vier van de vijf havengerelateerde bedrijven op HoogTij.

bedrijf	herkomst	modaliteit	2009 - 2013
containeroverslag	hele wereld	zeeschip, binnenvaart	1 miljoen ton
metaalrecycling	hele wereld	zeeschip, binnenvaart	1,575 miljoen ton

Tabel. Inschatting vervoerpotentieel

Stand van zaken

HoogTij is momenteel in uitgifte. Voor de natte kavels hebben zich meerdere klanten gemeld. Er is voor kavels direct aan de kade ruimte voor circa 5 bedrijven. Vier bedrijven hebben al serieuze belangstelling getoond. Momenteel worden intensieve onderhandelingen gevoerd met 2 bedrijven.

Kosten

De investeringskosten die met de verlenging van de kade gemoeid zijn, bedragen circa € 10,6 miljoen, op basis van volledig gebruik van de kade binnen 10 jaar. Er wordt een onrendabele top verwacht van € 4,1 miljoen. Uitgangspunt is dat de RON de financiering van de kade voor haar rekening neemt en het exploitatierisico. De kade wordt afgeschreven in 30 jaar, conform de landelijke richtlijnen (leidraad OEI). De aanleg van kranen, rails e.d., de zogenaamde suprastructuur, zal geheel ten laste komen van de te vestigen bedrijven.

Baten

Aan inkomsten wordt een bedrag begroot van in totaal circa € 4,1 miljoen. Deze inkomsten zijn opgebouwd uit verhuur van de kade (€ 180,- /m1 voor 900 m) circa € 1,9 miljoen, zeehavengelden voor overslag van ijzer/metaal (met een verwachte omvang van circa 750.000 ton ijzer/metaal in 2019) van circa € 1,4 miljoen, zeehavengelden voor en containerterminal (tot circa 800.000 ton in 2019) van circa € 0,8 miljoen.

Veiligheid: voor het gehele zeehaven- en binnenvaartterrein (30 ha) gaat een veiligheidsregime gelden. Van toepassing zal zijn de internationale standaard ISPS (Port Security). Dat betekent dat een beheerder namens alle havenbedrijven zal opereren en dat deze beheerder de toegang tot/veiligheid op het haventerrein coördineert. Alle bedrijven die zich vestigen op HoogTij worden van rechtswege lid van de vereniging van eigenaren. Deze VVE stuurt mede het parkmanagement aan. Een financiële bijdrage is verplicht en afdwingbaar. Het fenomeen 'free riders' (bedrijven die wel van voorzieningen profiteren maar niet mee betalen) wordt hiermee voorkomen. Andere duurzaamheidsmaatregelen: gezamenlijke opstelplaatsen vrachtwagens, energielevering bedrijven door middel van

koude/warmte opslag. Geluid levert gezien de afstand tot woningbouw geen probleem op. Overige effecten zijn niet gekwantificeerd of nader bekend.

Economische effecten

Werkgelegenheid: momenteel worden intensieve onderhandelingen gevoerd met 2 bedrijven. Vestiging van deze bedrijven creëert een geschatte werkgelegenheid van totaal 750 tot 950 fte. De overige drie havengerelateerde bedrijven zullen eveneens arbeidsplaatsen opleveren.

Conclusie

Harde investering, noodzaak en urgentie aanwezig. Realisatie op korte termijn te bereiken (2009). Kanttekening is wel dat het effect van de maatregel op het bevorderen van meer vervoer per binnenvaart moet worden gedestilleerd uit de gegevens. Ook zal slechts een deel van de investering, namelijk het gedeelte van de kade voor multi use-gebruik, aan de regeling kunnen worden toegewezen.

II.5.2. Analyse kosten en baten

Kosten en uitgaven

Het multi use-gedeelte van de kade bedraagt 200 meter. De investeringssom bedraagt € 11,5 mln. Het RON zal deze investering doen. De second opinion van DHV op de kostenraming resulteert in de conclusie dat dit een hoog bedrag is. Er is ten tijde van deze second opinion echter geen inzicht in de bouwwijze en belasting van de kade.

Modal split

Met de totstandkoming van 200 meter kade voor multi-use ontstaan mogelijkheden voor maximaal 2 binnenschepen om af te meren. Uitgaande van 2 schepen per dag (één zeeschip en één binnenschip), 250 operationele dagen per jaar en een schip van CEMT klasse V (Groot Rijnschip: 2500 ton) leidt dit tot de volgende verwachte stromen in 2014-2030:

- 625.000 ton bulk per jaar;
- 36.000 TEU per jaar.

Transportkosten per ton:

- bulk: Groot Rijnschip: 2500 ton;
- containers: Groot Rijnschip: 144 TEU;
- binnenvaart: waardering conform VenW tabel: € 137,- per uur en € 20,90 per kilometer;
- wegvervoer: waardering € 60,- per uur.

Transporttijden en afstanden

- bulk:
 - 30 procent van de lading blijft in Groot Amsterdam, 70 procent gaat naar Duitsland;
 - afstanden: Zaanstad – Groot Amsterdam: Weg: 15 km , water: 15 km;
 - transporttijden: Zaanstad- Groot Amsterdam: weg: 1 uur, water: 2 uur;
 - afstanden Zaanstad-Duitsland (Roergebied) Weg 200 km: water: 250 km;
 - transporttijden: weg: 5 uur, water: 20 uur;
- containers:
 - 30 procent gaat naar CERES-terminal, 70 procent gaat naar grote terminals in Rotterdam;
 - afstand Zaanstad-CERES-terminal: weg: 10 kilometer, water: 12 km;
 - afstand Zaanstad Delta-terminal in Rotterdam (ECT): 85 kilometer, water 160 km;
 - afstand Zaanstad-CERES-terminal: weg: 30 minuten, water: 1 uur
 - afstand Zaanstad-ECT Delta-terminal: weg 2 uur, 16 uur (gemiddeld 10 km per uur. i.v.m. sluisen).

Jaarlijks is er een maatschappelijk transportvoordeel van € 1.004.668,-.

Opbrengsten beheerder

Er zijn geen direct aan de beheerder toe te kennen voordelen door verkoop of verhuur van vrijkomende grond.

Niet gemonetariseerde effecten

Externe Veiligheid

- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen wegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarom heeft het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over de weg.
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water

Nabij het plangebied bevindt zich de het Noordzeekanaal waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De risicoatlas hoofdvaarroutes gevaarlijke stoffen 2002 geeft aan dat het plaatsgebonden risicocontour 10^{-8} van het Noordzee Kanaal 0 meter is. Het groepsrisico is alleen voor de ontwikkeling van het plangebied relevant indien de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-8} over het plangebied valt, dit is niet het geval. Hieruit wordt opgemaakt dat het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het water.
- Transport van gevaarlijke stoffen per spoor

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen spoorlijnen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarom heeft het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.

- Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding
 Ten zuiden van het plangebied is een buisleiding gelegen waarin transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Aangezien de buisleiding buiten de 'toetsingsafstand' ligt, heeft het plan geen invloed op de externe veiligheid met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding.
- Inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen
 In de omgeving van het plangebied zijn enkele risicovolle inrichtingen gelegen, waardoor de ontwikkeling een toename van het groepsrisico tot gevolg kan hebben. Dit is een verslechtering van de externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen.

Samenvattend levert het de inventarisatie volgende beoordeling op:

Risicobron	Score
Transport van gevaarlijke stoffen over de weg	0
Transport van gevaarlijke stoffen over het water	0
Transport van gevaarlijke stoffen per spoor	0
Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding	0
Inrichtingen met opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen	-
<i>Totale waardering Externe Veiligheid</i>	-

Tabel. Waardering externe veiligheid voor HoogTij

Geluid

Mogelijk is er sprake van een positief effect door de afname van vrachtverkeer in de omliggende kernen. Er zal naar verwachting een verschuiving van vrachtwagens naar binnenschepen optreden. De effecten op het totale vrachtverkeer op bijvoorbeeld de snelweg A10 wordt niet meegenomen, omdat dit naar verwachting zeer marginaal. Mogelijk hebben omwonenden last van de toename van het scheepvaartverkeer. De activiteit op het terrein neemt toe. De druk op de geluidscontour zal naar verwachting dan ook toenemen. Deze contour wordt al op enkele plaatsen overschreden. Om dit vast te stellen zal nader onderzoek nodig zijn.

In het algemeen neemt de hinder door dit bedrijventerrein af. In het algemeen kan gesteld worden dat de geluidhinder door vracht groter is dan de geluidhinder door binnenvaart.

Werkgelegenheid

Het industrieterrein HoogTij zal een positief effect op de werkgelegenheid hebben

Modal shift

De uitvoering van het project heeft een positief effect op modal shift van transport over de weg naar transport over water.

EFFECT	BEOORDELING
Directe Kosten (mln)	HoogTij
Investeringskosten	€ 11.500.000
Directe baten (mln)	
Transportbaten	€ 1.474.955
Directe baten (verkoop grond)	n.v.t.
<i>SALDO Opbrengsten – kosten maatschappelijk (netto contant)</i>	€ 8.701.049
Effecten leefomgeving	
Externe Veiligheid	0
Geluid	+
Emissie	PM
Werkgelegenheid	+
Modal shift	+
TOTAAL	+
KBA score	1,89
Maximale subsidie quick win	€ 5.750.00

Tabel. Overzicht effecten t.o.v. referentiealternatief (prijsspeil 2008)

II.5.3. Randvoorwaarden*Regionale inbedding/relatie andere quick wins en Netwerkstrategieprojecten*

HoogTij ligt aan het Noordzeekanaal waar verreweg de grootste binnenvaartstromen- en overslag in Noord-Holland zijn te vinden. De Netwerkstrategie zet met name in op versterking van de binnenvaart in deze 'slagaders'. De ontwikkeling van HoogTij zorgt voor overslagmogelijkheden voor containers en andere goederen, waar met name met het oog op de groeiende containeroverslag grote behoefte bestaat in het Noordzeekanaalgebied. Natte logistieke activiteiten die ruimtelijk en milieutechnisch klem zitten in verstedelijkte gebieden kunnen hier ruimte vinden om uit te breiden.

*Staatssteun***Uit staatsmiddelen**

bekostigd voordeel? Een subsidie van maximaal € 4,9 miljoen uit de Quick Win regeling bestemd voor de aanleg van 200 meter nieuwe kade; deze kade zal gereserveerd worden voor Multi Use gebruik.

Onderneming?	Initiatiefnemer en enig financieel verantwoordelijke voor het project is RON. De RON is een investeerder in en ontwikkelaar van (deels commerciële) projecten, in dit geval op het gebied van 'natte kavels'. Op dit gebied bestaat er concurrentie op de markt. Het lijkt er derhalve op dat de RON te kunnen worden aangemerkt als onderneming in de zin van de staatssteunregels.
Marktconform?	Er wordt vanuit gegaan dat de steunmaatregel op niet markt-conforme voorwaarden wordt gefinancierd uit overheidsmiddelen.
Selectief voordeel?	De RON verwacht na realisatie van het project voor wat betreft het Multi use-gedeelte van de kade de volgende inkomsten: <ul style="list-style-type: none"> • € 1,4 miljoen (zeehavengelden voor overslag van ijzer/metaal) • € 0,8 miljoen (zeehavengelden voor containerterminal) Er wordt vanuit gegaan dat deze havengelden geen winstmarge voor de RON bevatten of anderszins voordeel voor de RON opleveren doch uitsluitend worden geheven ter dekking van de onderhoudskosten. Ook hier geldt dat de aan te leggen infrastructuur na aanleg wordt beheerd door een andere partij dan de overheid, namelijk RON N.V. Er heeft hiervoor geen aanbestedingsprocedure plaatsgevonden. Voorts is het niet duidelijk of de RON voor de ontwikkeling en het beheer van de nieuw aan te leggen infrastructuur nog een aparte (beheer)vergoeding zal ontvangen

Conclusie toets DHV op staatssteun

De Europese Commissie is in algemene zin van oordeel dat openbare investeringen in infrastructuurvoorzieningen geen steunmaatregel inhouden, mits de infrastructuur op non-discriminatoire basis toegankelijk is voor alle potentiële gebruikers. RON N.V. heeft verklaard dat het haar doel is om de nieuw aan te leggen infrastructuur voor iedereen op non-discriminatoire basis toegankelijk te laten zijn. Daarbij komt dat de infrastructuur op basis van de ter beschikking gestelde gegevens niet commercieel geëxploiteerd zal worden door RON N.V.

Bekeken moet worden of er toch geen elementen van staatssteun in het kader van de ontwikkeling en het beheer aanwezig zijn. Om te voorkomen dat er in dat geval sprake is van staatssteun, kan een aanbestedingsprocedure worden gevolgd voor de ontwikkel- en/of beheeropdracht. Als er geen aanbestedingsprocedure wordt gevolgd, moet de overheid aantonen (liefst op basis van een rapport van een onafhankelijk deskundige) dat de overheidsfinanciering overeenkomt met de marktprijs en dat er geen sprake is van staatssteun.

Indien er geen sprake zou zijn van elementen van staatssteun op het gebied van ontwikkel en/of beheervergoedingen, uit te betalen aan RON N.V., zou wellicht afgezien kunnen worden van aanmelding van de steunmaatregel bij de Europese Commissie

Bestuurlijk draagvlak

HoogTij is een ontwikkeling die bestuurlijk wordt gedragen, in zowel de gemeente als de regio.

Andere aanvragen

Niet bekend.