

Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens Noord-Holland

Datum : 9 september 2008
Onderwerp : Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens Noord-Holland
Directie/Sector : BEL / Verkeer en Vervoer

Inhoud

Management samenvatting	i
1. Achtergrond en streefbeeld	1
1.1. Achtergrond.....	1
1.2. Streefbeeld.....	2
1.3. Rol provincie Noord-Holland	2
1.4. Opbouw.....	3
2. Analyse Noord-Hollandse binnenvaartnetwerk.....	4
2.1. Overslag en goederenstromen	4
2.2. Ontwikkelingen en verwachtingen.....	7
2.3. Conclusie.....	11
3. Regionale uitwerking	13
3.1. Deelnetwerken/corridors	13
3.2. Analyse per regio.....	14
3.3. Resumerend.....	26
4. Strategie	28
4.1. Inspelen op de kansen voor Noord-Holland	28
4.2. Strategie.....	28
4.3. Uitwerking naar projecten langs drie sporen	30
5. Projecten en maatregelen	31
5.1. Inleiding	31
5.2. Selectiecriteria provincie.....	31
5.3. Beheer en onderhoud	33
5.4. Uitwerking projecten en maatregelen.....	35
5.5. Acties korte termijn	45
5.6. Middelen	45
Bijlage 1. Quick wins.....	47
Bijlage 2. Afgevalen projecten 1e tranche quick win-regeling	50

Management samenvatting

Achtergrond en ambitie

De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid netwerk van vaarwegen en is wat betreft binnenvaartoverslag de tweede provincie van Nederland. Hoewel er zeker nog een slag gemaakt moet worden, is de binnenvaart gemeten in uitstoot en brandstofverbruik *per ton vervoerd gewicht* een milieuvriendelijke vervoerswijze die kan bijdragen aan een minder snelle groei van de congestie op de weg en die goede perspectieven heeft voor een krachtige verdere ontwikkeling. Het College van Gedeputeerde Staten heeft zichzelf daarom tot doel gesteld om vanuit oogpunt van bereikbaarheid, economie en duurzaamheid de binnenvaart verder te stimuleren. Hiermee volgt GS de wens van Provinciale Staten, ingegeven door het PS-initiatiefvoorstel *Wegen om te bevaren*. In de voorliggende 'Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens' wordt beschreven op welke manier de provincie Noord-Holland de binnenvaart van, naar en binnen Noord-Holland wil stimuleren. Het streefbeeld hierbij is:

- een optimale *snelheid, betrouwbaarheid en bevaarbaarheid* van de belangrijke vaarwegen - de zogeheten 'slagaders' - door te zorgen voor goed beheer en onderhoud en door invoering van verkeersmanagement;
- voldoende *ruimte* (waarbij rekening wordt gehouden met milieunormen) in binnenhavens voor overslag en andere activiteiten waarvoor vestiging aan of nabij water een vereiste is. De focus ligt hier met name op het containervervoer;
- een goede *bereikbaarheid*, zowel over het water als per weg en waar mogelijk per spoor, van de binnenhavens;
- vergroting van de *duurzaamheid en innovatie* in de binnenvaart;
- meewerken aan *projectinitiatieven* van de markt die bijdragen aan het bereiken van bovenstaande doelstellingen.

Analyse van het netwerk (hoofdstuk 2)

Analyse van de huidige en verwachte ontwikkelingen in de binnenvaart in Noord-Holland leert dat het vervoer per binnenvaart in Noord-Holland in de afgelopen tien jaar sneller is toegenomen dan in andere provincies en - gemeten in vervoersprestatie - ook ten opzichte van het wegvervoer. De verwachting is dat de groei in de komende jaren zal doorzetten, zij het in een wat lager tempo, en dat deze groei zich met name zal manifesteren in overslag en vervoer van containers en - zij het in mindere mate - in de sectoren recycling, gepalletiseerde lading, off shore en duurzame energie.

Uitdagingen en initiatieven in de regio's (hoofdstuk 3)

Het zwaartepunt, nu en in de toekomst, ligt in Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied, waar met name het containertransport sterk zal doorgroeien. Het is zaak dat hier voldoende overslagmogelijkheden zijn, dat de bereikbaarheid over weg en water is geregeld en dat er voldoende ruimte is en blijft voor havenactiviteiten. Projectvoorstellen zijn of worden uitgewerkt op diversie locaties: verdiepen van de Zaan, realisatie containerterminal Zeehaven IJmuiden, uitbreiding overslagmogelijkheden in Zaanstad (Hoogtij) en Amsterdam (Madagascarhaven) en uitbreiding ligplaatsen/walstroom (verspreid over het NZKG). Uitdagingen voor overige delen van de provincie liggen in de eerste plaats in de 'corridor' Noordhollands Kanaal-Zaan om het vervoer van huisvuil, containers, off shore-producten en bouwgrondstoffen en -materialen te stimuleren. Op verschillende plekken liggen hier kansen: Texel, Den Helder/Anna Paulowna, Schagen, Alkmaar, Zaanstad. In de tweede plaats worden in West-Friesland initiatieven ondernomen om een bouwlogistieke terminal te ontwikkelen, biedt Oude Zeug kansen voor realisatie van een regionaal overslagcentrum en wordt gezocht naar mogelijkheden van een betere natte benutting van Krabbersplaat, onder meer voor containeroverslag. In het zuidelijke deel van de provincie, te weten in de Haarlemmermeer, ligt de uitdaging om in samenhang met de grootschalige ontwikkeling rond Schiphol de binnenvaart een stevige plek te geven met de realisatie van een containerterminal aan de Ringvaart-Oost. Een andere kans is om het bedrijventerrein Noord in Weesp een aansluiting te geven op het Amsterdam-Rijnkanaal, waarmee ook hier havenactiviteiten ontplooid kunnen worden.

Strategie (hoofdstuk 4)

In lijn met het streefbeeld richt de Netwerkstrategie zich op de volgende punten:

- snelheid, betrouwbaarheid en bevaarbaarheid slagaders;
- bereikbaarheid over weg en water;
- ruimte voor havenactiviteiten en scheepvaart;
- duurzaamheid en innovatie;
- aansluiting bij initiatieven van de markt.

Uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 5)

Totaal zijn 24 projecten geïnventariseerd die een bijdrage kunnen leveren aan het bereiken van de doelen van de Netwerkstrategie. Voor vijf hiervan is bij het rijk een aanvraag ingediend voor een financiële bijdrage in het kader van de zogeheten quick win-regeling. Voor deze in de 'eerste tranche' ingediende quick wins zijn geen extra investeringen van de provincie nodig. Van de overige 19 projecten waarbij mogelijk een rol van de provincie wenselijk en/of noodzakelijk is, zal een verdere uitwerking worden gedaan zodat deze rol en de financiële consequenties inzichtelijk worden.

De projecten zijn ingedeeld in drie sporen:

Schema S.1. Projecten Spoor 1: Bereikbaarheid, bevaarbaarheid, betrouwbaarheid

1	Verdiepen van de Zaan (ingediend als quick win)
2	Vaart in de Zaan!: Wilhelminasluis
3	Kistenplan Beverwijk
4	Bediening bruggen/verkeersmanagement Noordhollands Kanaal/ de Zaan
5	Opwaarderen Ringvaart Haarlemmermeer naar hogere vaarwegklasse
6	Westfriese kanalen: versneld baggeren
7	Hogesluisbrug in Amsterdam: vernieuwing

Schema S.2. Projecten Spoor 2: Ruimte voor havenactiviteiten en binnenvoart

8	RHB Anna Paulowna (ingediend als quick win)
9	Containerterminal IJmuiden (ingediend als quick win)
10	Haven 't Horntje Texel (ingediend als quick win)
11	Verlenging kade HoogTij (ingediend als quick win)
12	Haven/draaikom Alkmaar
13	Havenontwikkeling Oude Zeug
14	Krabbersplaat Enkhuizen
15	Bouwlogistieke terminal Hoorn
16	Herstructurering haven De Pijp Beverwijk
17	Realisatie goed geoutilleerde lig- en wachtplaatsen NZKG en daarbuiten
18	Madagascarhaven Amsterdam
19	Containerterminal Schiphol-Oost
20	Havenontwikkeling bedrijventerrein Noord Weesp

Schema S.3. Projecten Spoor 3: Duurzaamheid en innovatie

21	AMSbarge/stimulering containervervoer
22	Pontveer Akersloot (vervanging verouderde kettingveer i.v.m. veiligheid)
23	Havenmanagement- en informatiesysteem Pontis fase2
24	Realisatie walstroomvoorzieningen

Acties korte termijn

Quick wins

Er is op ambtelijk niveau een aanvraag ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor een bijdrage aan de eerste tranche quick wins. De voorliggende concept *Netwerkstrategie* is daartoe het kader en de onderbouwing. Vóór 1 oktober 2008 zal een formele, bestuurlijke aanvraag worden ingediend. In 2009 zal een aanvraag worden ingediend voor de tweede tranche quick wins. In dit kader zullen

in elk geval vier projecten nader worden onderzocht: Kistenplan Beverwijk, Hogesluisbrug Amsterdam, Haven/draaikom Boekelermeer Alkmaar en Havenontwikkeling bedrijventerrein Noord Weesp.

Onderzoeken benutting, beheer en onderhoud; Routeoverleggen

De uitkomsten van het onderzoek naar de 24-uurs bediening worden verwerkt in een brede verkeersmanagement-aanpak. In samenwerking met de andere vaarweg- en havenbeheerders zal een inventarisatie worden gedaan van de problematiek en mogelijkheden op het gebied van lig- en wachtplaatsen en walstroomvoorzieningen. Dit maakt ook deel uit de Routeoverleggen op de slagaders worden opgestart.

1. Achtergrond en streefbeeld

1.1. Achtergrond

Ambitie van rijk en regio: zorgen voor een goed binnenvaartnetwerk

Het stimuleren van goederenvervoer over water staat al geruime tijd op de agenda van de provincie Noord-Holland en haar partners op mobiliteitsgebied. Dit blijkt onder meer uit het provinciale programma 'Water als Economische Drager' (WED), het 'Actieplan Vervoer over water' van het Masterplan Noordzeekanaalgebied en het beleid dat Rijkswaterstaat Noord-Holland sinds jaar en dag voert om de vaarwegen bevaarbaar te houden en de doorstroming te bevorderen. Ook veel Noord-Hollandse gemeenten hebben beleid dat is gericht op het faciliteren en stimuleren van de binnenvaart en werken hierin samen.

Gemeten in verbruik en uitstoot per ton vervoerd gewicht, is de binnenvaart een duurzame en betrouwbare manier om goederen te vervoeren. De vaarwegen bieden in tegenstelling tot de autowegen bovendien nog capaciteit voor verdere groei en vormen daarmee een aantrekkelijke alternatieve modaliteit. De binnenvaart in Noord-Holland is daarnaast een economisch gezonde en groeiende sector, waar veel initiatieven spelen die relevant zijn voor het provinciale beleid. Gedeputeerde Staten stelt tegen deze achtergrond in *Krachtig, in balans* - het collegeprogramma voor de periode 2007-2011 - transport over water als belangrijk alternatief voor het wegverkeer actief te zullen stimuleren. Hiermee volgt GS een duidelijke wens van Provinciale Staten op dit terrein, die is ingezet met een initiatiefvoorstel van de heer Berkhout van D66 uit 2006¹. In de voorliggende Netwerkstrategie beschrijft GS op welke wijze zij aan de wens van PS invulling wil geven.

Passages over transport over water Collegeprogramma Noord-Holland 2007-2011

"Wij zullen de planologische reservering voor natte bedrijventerreinen handhaven. Transport over water is een belangrijk alternatief voor het wegverkeer. Wij zullen deze wijze van transport actief stimuleren. (...) Wij bevorderen het transport over water, dat een bijdrage kan leveren aan de ontlasting van de wegen en aan een vermindering van de belasting van het milieu."

Eind 2007 was de rijksnota *Varen voor een vitale economie* aanleiding voor de provincie om deze Netwerkstrategie op te stellen als opmaat naar een extra impuls voor de binnenvaart in Noord-Holland. In deze nota geeft het kabinet aan een rijkssubsidie van € 62 miljoen beschikbaar te stellen voor quick wins die de bereikbaarheid van

¹ Zie: Berkhout, H. (februari 2006), *Wegen om te bevaren; initiatiefvoorstel D66 PS Noord-Holland*.

binnenhavens verbeteren². Hiervan is 7 miljoen euro beschikbaar voor het uitbaggeren van vaarwegen.

1.2. Streefbeeld

Streefbeeld

Het streefbeeld van de provincie Noord-Holland voor de vaarwegen en binnenhavens is:

- een optimale *snelheid, betrouwbaarheid en bevaarbaarheid* van de belangrijke vaarwegen - de zogeheten 'slagaders' - door te zorgen voor goed beheer en onderhoud en door invoering van verkeersmanagement;
- voldoende *ruimte* (waarbij rekening wordt gehouden met milieunormen) in binnenhavens voor overslag en andere activiteiten waarvoor vestiging aan of nabij water een vereiste is. Hier hoort ook de zorg voor voldoende wachtplaatsen bij;
- een goede *bereikbaarheid*, zowel over het water als per weg en waar mogelijk per spoor, van de binnenhavens;
- vergroting van de *duurzaamheid en innovatie* in de binnenvaart, door samenwerking met landelijke programma's, maar ook door maatregelen als de invoering van walstroom;
- meewerken aan *projectinitiatieven* van de markt die bijdragen aan het bereiken van bovenstaande doelstellingen.

'Scope' van de Netwerkstrategie vaarwegen en binnenhavens

De netwerkstrategie behandelt het goederenvervoer over water en niet het personenvervoer of de recreatievaart. Het binnenvaartnetwerk omvat zowel rijksvaarwegen als regionale vaarwegen die de binnenhavens (overslagpunten, terminals, haventerreinen) ontsluiten. De quick wins en lange termijnmaatregelen moeten aansluiten op marktontwikkelingen en investeringen door het bedrijfsleven. Hierbij mag uiteraard geen sprake zijn van staatssteun.

1.3. Rol provincie Noord-Holland

Ten aanzien van het beleid voor de vaarwegen en binnenhavens ziet de provincie Noord-Holland voor haarzelf een belangrijke rol om in samenspraak met gemeenten, havenbeheerders, bedrijfsleven en intermediaire organisaties een samenhangende beleidsvisie en -strategie te formuleren voor het provinciale netwerk als geheel en om als kanaal te fungeren voor subsidieaanvragen aan V&W. Ook heeft de provincie tot

² Zie ook: Ministerie van V&W (2007), *Varen voor een vitale economie*, pp. 29-30.

taak om te zorgen voor beheer, onderhoud en optimalisatie van haar vaarwegen en de regionale bereikbaarheid. Op deze terreinen mag een regie- en voortrekkersrol van de provincie worden verwacht. Als het gaat om de herstructurering en nieuwe ontwikkeling van haven- en kadeterreinen en de lokale bereikbaarheid daarvan, verwacht de provincie dat gemeenten en havenbeheerders in samenwerking met het bedrijfsleven het voortouw nemen. Ten aanzien hiervan kan en wil de provincie hooguit stimuleren, 'smeeroliën' en, mits het past binnen de gestelde beleidsprioriteiten, (financieel) ondersteunen. Wel zal de provincie zorgen voor regionale afstemming van initiatieven, bijvoorbeeld om een overaanbod aan terminalfaciliteiten in regio's te voorkomen.

Relatie ander provinciaal beleid en programma's

De Netwerkstrategie heeft veel raakvlakken met andere beleidsthema's en andere programma's van de provincie. Een van de belangrijkste is het programma *Water als Economische Drager (WED)*. De Netwerkstrategie fungeert als kader voor het WED-programma 2008-2011. Beoordeling van WED-aanvragen gebeurt op basis van de doelen, criteria en prioriteiten die in de Netwerkstrategie worden benoemd. Ook is er bijvoorbeeld een relatie met de HIRB-regeling, de huidige discussie over het waterbeheer, het beleid voor de recreatievaart en met al lopende inspanningen als het provinciaal baggerprogramma en de onderhoudsprogramma's voor kunstwerken, vaarwegen en oevers. Er wordt nauwlettend op toegezien dat de beleidsinzet in de Netwerkstrategie hierop aansluit en dat er geen dubbelingen in beleid en financiële bijdragen ontstaan.

1.4. Opbouw

In hoofdstuk 2 wordt een analyse gegeven van het Noord-Hollandse netwerk van vaarwegen en binnenhavens. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens per regio een uitwerking van de netwerkanalyse, als opmaat naar de strategie (hoofdstuk 4) en de projecten en acties voor de korte termijn (hoofdstuk 5).

2. Analyse Noord-Hollandse binnenvaartnetwerk

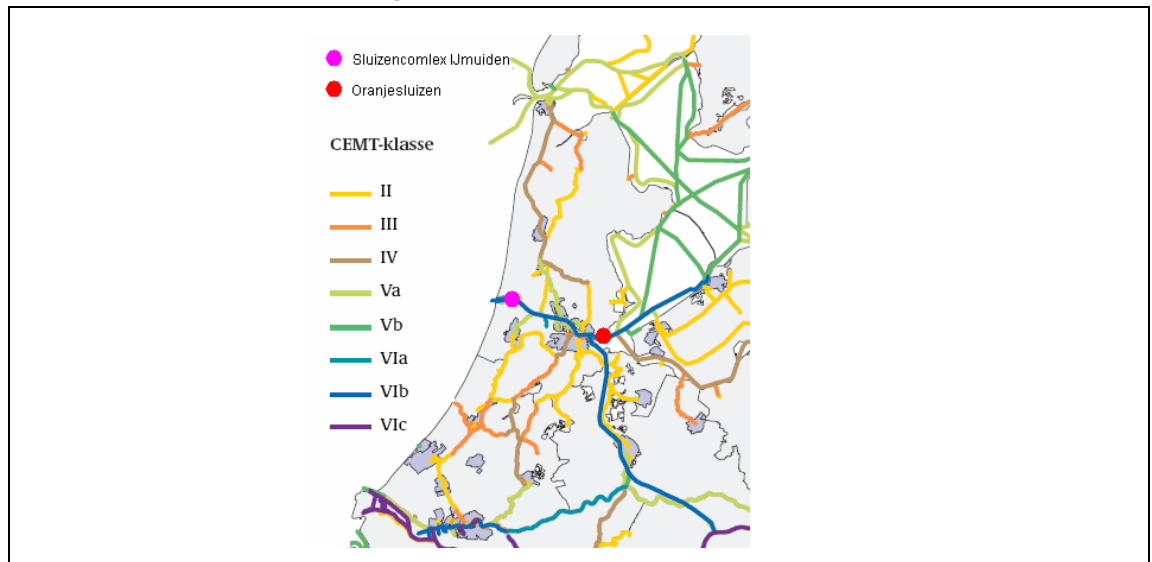
2.1. Overslag en goederenstromen

Het huidige netwerk: prioriteit bij de slagaders

Op kaart 2.1 is het netwerk van vaarwegen naar CEMT-klasse³ weergegeven. Het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de routes over het IJsselmeer, de Zaan en het Noordhollands Kanaal zijn de routes met de hoogste CEMT-klassen. Deze vaarwegen laten zoals mag worden verwacht de 'dikste' goederenstromen zien. De focus van de Netwerkstrategie en de hoogste prioriteit in het provinciale binnenvaartbeleid ligt dan ook bij deze 'slagaders' en de grote(re) en/of perspectiefrijke havens aan deze vaarwegen, zoals Amsterdam, Velsen, Zaanstad en Den Helder.

Overigens houden de vaarwegen uiteraard niet op bij de provinciegrens. Om te zorgen dat de zaken voor kanalen en vaarten die provinciegrenzen overschrijden goed geregeld worden, vindt circa vijf keer per jaar interprovinciaal overleg plaats waaraan ook de Rijkswaterstaatsdirecties deelnemen.

Kaart 2.1. Netwerk van vaarwegen in Noord-Holland



Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het netwerk van 'slagaders' komt overeen met het basisnet dat reeds leidend is voor het provinciale beleid zoals geformuleerd in het PVVP.

³ Hoe hoger de CEMT-klasse, hoe groter/dieper/breder de schepen zijn die van de vaarweg gebruik kunnen maken.

Noord-Holland tweede binnenvaartprovincie van Nederland

Noord-Holland is wat betreft binnenvaartoverslag de tweede provincie van Nederland. Met 74 miljoen ton (2006) heeft ze een marktaandeel van bijna 20 procent. Zuid-Holland is wat dit betreft de grootste provincie. Gelderland en Limburg met hun belangrijke internationale vaarwegen Maas, Rijn en Waal hebben omvangrijke doorgaande stromen maar relatief weinig overslag.

Amsterdam, Velsen en Zaanstad havens met de meeste binnenvaartoverslag

Binnen Noord-Holland is Amsterdam met afstand de gemeente met de meeste binnenvaartoverslag (46,1 miljoen ton in 2006), gevolgd door Velsen (9,2 miljoen ton) en Zaanstad (3,2 miljoen ton). De overslagcijfers fluctueren behoorlijk. De overslag in Amsterdam laat vanaf 2003 (een jaar met zeer lage waterstanden) een stijgende lijn zien. In de andere regio's en gemeenten is de ontwikkeling moeilijker te duiden.

Kaart 2.2. Basisnet vaarwegen goederenvervoer (uit PVVP)



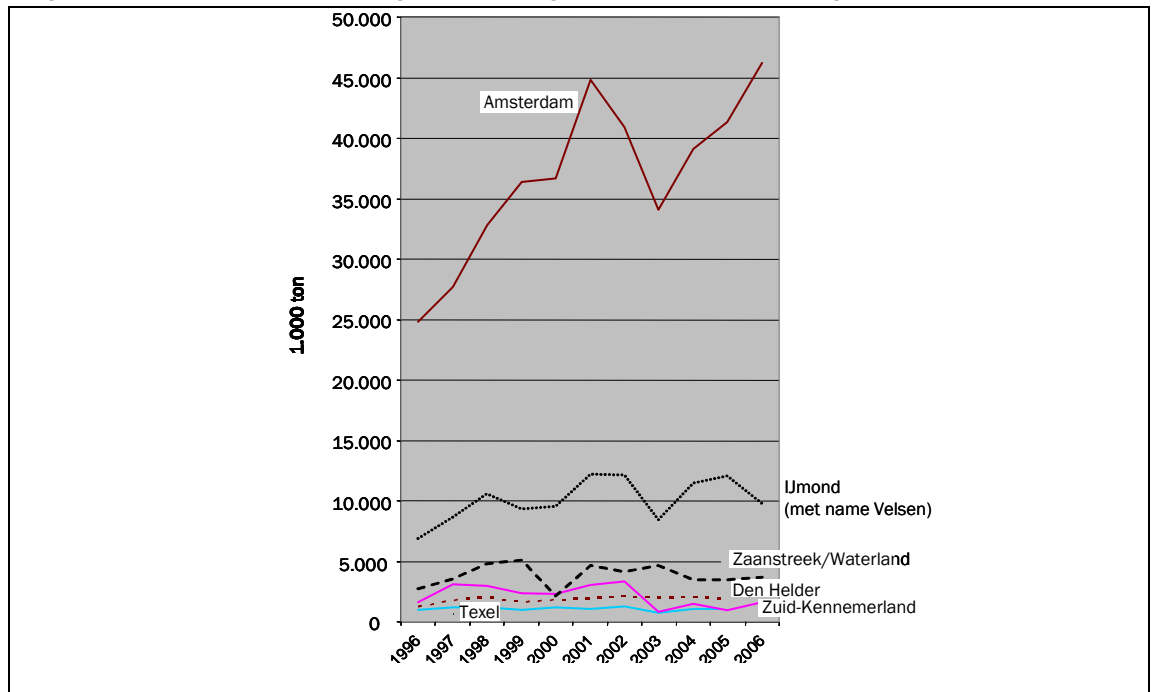
Tabel 2.1. Noord-Hollandse gemeenten met binnenvaartoverslag

Gemeente	Binnenvaartoverslag 2006 (mln ton)	Gemeente	Binnenvaartoverslag 2006 (mln ton)
Amsterdam	46,1	Schagen	0,3
Velsen	9,2	Huizen	0,2
Zaanstad	3,2	Edam-Volendam	0,2
Den Helder	1,9 *	Wieringen	0,2
Texel	1,1 *	Heiloo	0,1
Alkmaar	1,0	Wieringermeer	0,1
Haarlem	0,8	Diemen	0,1
Haarlemmermeer	0,7	Zijpe	0,1
Beverwijk	0,6	Aalsmeer	0,1
Hoorn	0,4	Haarlemmerliede en Sp.	0,1
Bergen	0,4	Weesp	0,1
Muiden	0,3	Hilversum	0,04
Wormerland	0,3	Uithoorn	0,04

* Betreft het jaar 2005. De CBS-cijfers over 2006 voor Texel en Den Helder bleken onjuist.

Bron: CBS

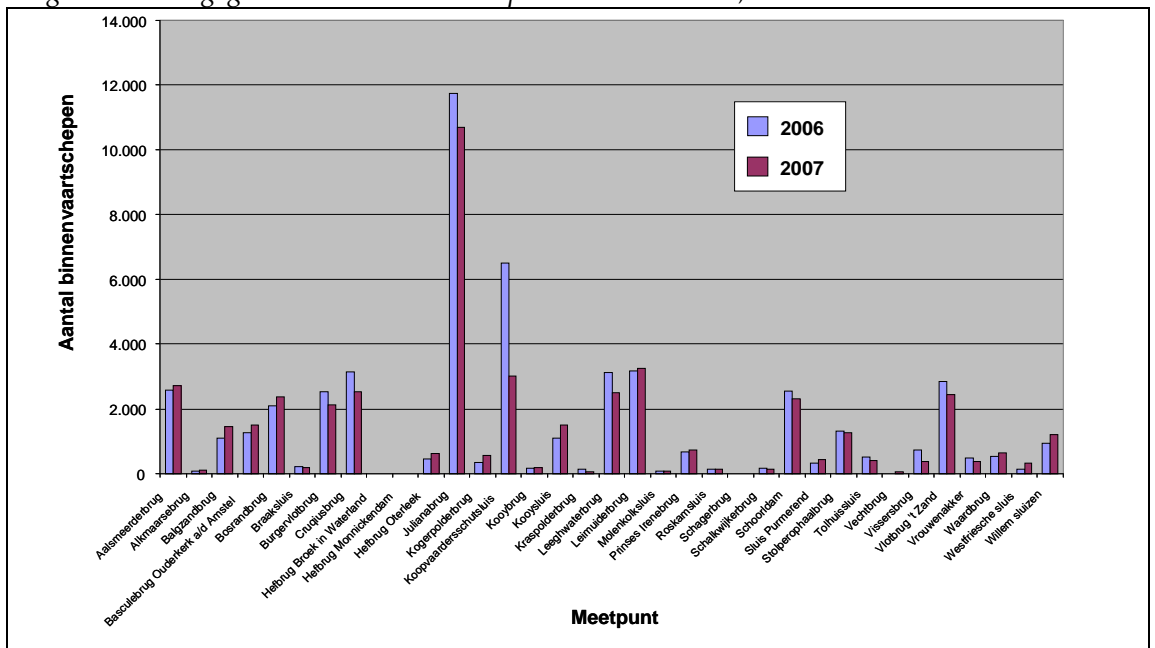
Figuur 2.1. Binnenvaartoverslag in de zes regio's met meeste overslag, 1996-2006



Bron cijfers: CBS

Kijken we naar het aantal scheepvaartbewegingen, dan ontstaat een vergelijkbaar beeld. De Zaan, het Noordhollands Kanaal en de Ringvaart-Oost zijn de provinciale vaarwegen met het meeste scheepvaartverkeer.

Figuur 2.2. Telgegevens binnenvaartschepen Noord-Holland, 2006 en 2007

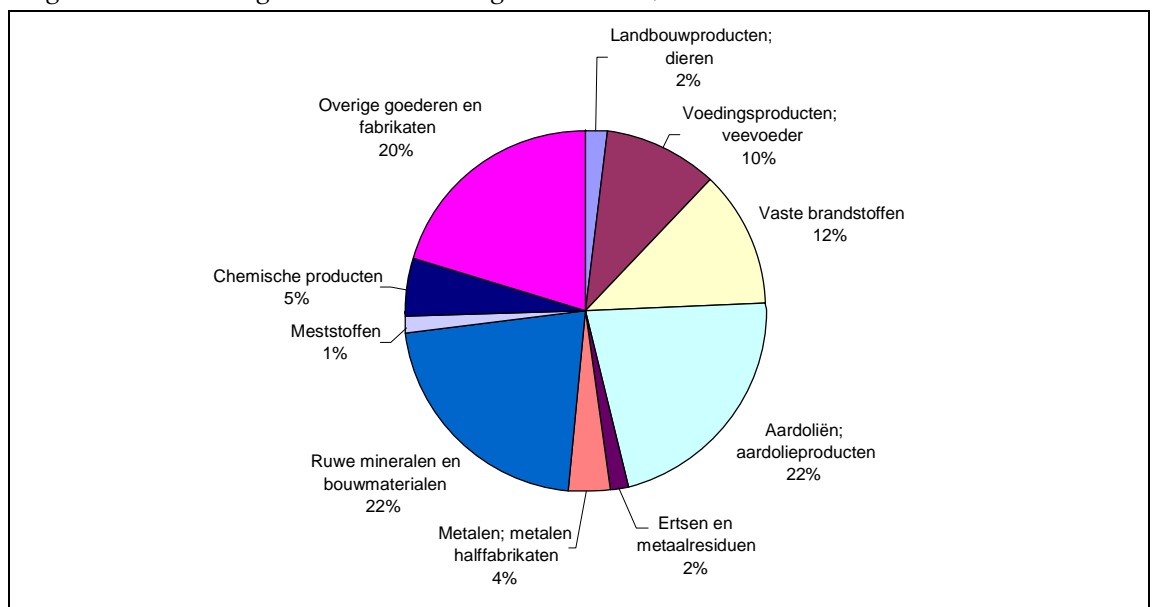


Op de rijkswaarwegen Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal varen echter aanzienlijk meer schepen. In 2006 gingen 44.457 binnenvaartschepen door de Oranjesluis (2007: 44.154), ruim 3,5 keer zoveel als het aantal schepen dat de Julianabrug (Zaan) passeerde.

Goederensoorten

Ruwe mineralen (waaronder zand en grind) en bouwmaterialen, aardoliën en aardolieproducten, overige goederen (waaronder containers) en vaste brandstoffen (waaronder kolen) en voedingsproducten zijn de belangrijkste door de binnenvaart overgeslagen goederen in Noord-Holland (figuur 2.3).

Figuur 2.3. Overslag binnenvaart naar goederensoort, 2006



Bron cijfers: CBS

2.2. Ontwikkelingen en verwachtingen

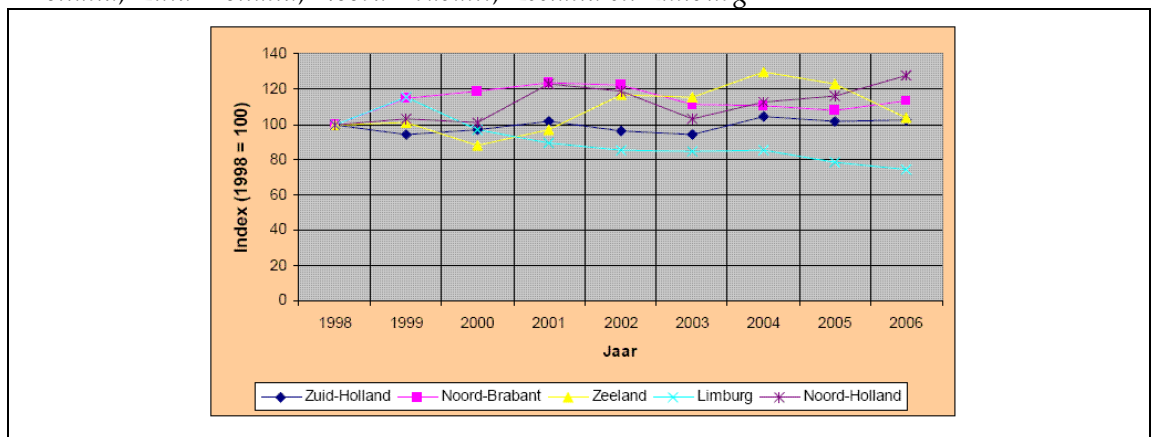
Goederenstromen

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft DHV/NEA in de eerste maanden van 2008 onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van de goederenstromen per binnenvaart van, naar en binnen Noord-Holland. Opvallende uitkomsten zijn:

- het naar, van en binnen Noord-Holland per binnenvaart vervoerd gewicht is in de periode 1994-2006 met 52 procent gegroeid;
- gemeten in verkeersprestatie (vaartuigkilometers) is de toename in deze periode 46 procent, te danken aan de stijging vaartuigkilometers van (62 procent) en naar (40 procent) Noord-Holland. Binnen Noord-Holland is sprake van een daling (-/- 36 procent);

- met name de exportstromen nemen sterk toe, waarbij tevens sprake is van een toename van de gemiddelde afstand waarover de goederen worden vervoerd;
- in een vergelijking met Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland en Limburg blijkt dat de relatieve groei van de binnenvaart (vervoerd gewicht) tussen 1998 en 2006 in Noord-Holland het hoogst is (figuur 2.4);

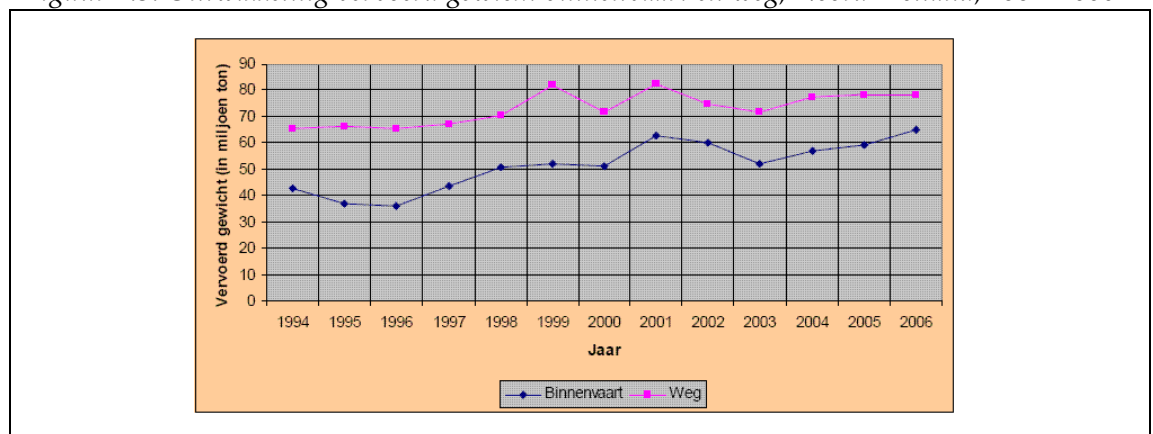
Figuur 2.4. Ontwikkeling vervoerd gewicht (indexcijfer, 1998=100), 1998-2006, Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland en Limburg



Bron: CBS, DHV/NEA

- gemeten in vervoerd gewicht blijkt de binnenvaart in Noord-Holland in de periode 1994-2006 sneller gegroeid te zijn dan het wegvervoer;

Figuur 2.5. Ontwikkeling vervoerd gewicht binnenvaart en weg, Noord-Holland, 1994-2006

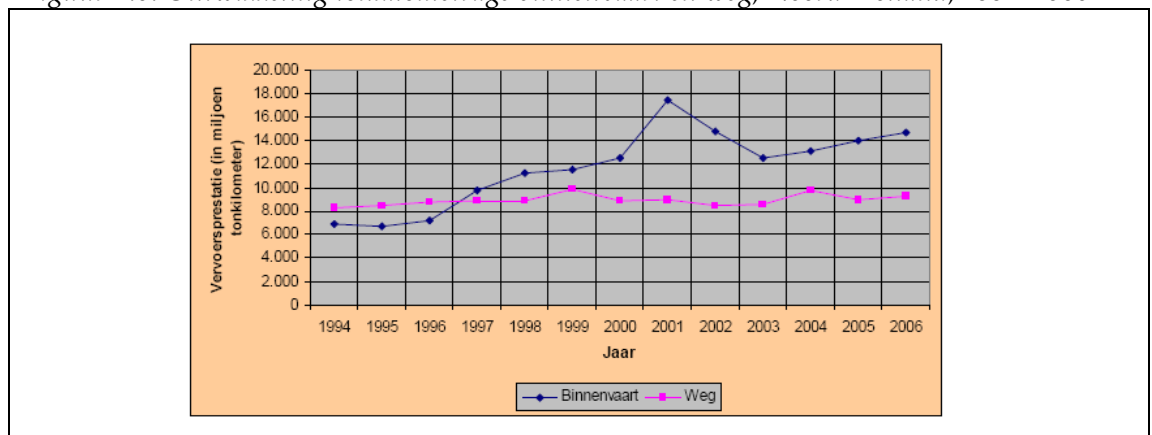


Bron: CBS, DHV/NEA

- belangrijkste groeisector is het vervoer van containers. In absolute zin is dit nog een bescheiden verschijningsvorm (in 2006 2,1 miljoen ton van totaal 65 miljoen ton). Droge bulk is met bijna de helft de belangrijkste verschijningsvorm, gevolgd door de natte bulk (30 procent) en stukgoed (19 procent);

- de belangrijkste vervoersrelaties (zwaarte van goederenstromen) van en naar Noord-Holland zijn nationaal met Rotterdam, Noord-Brabant en Vlissingen en internationaal met België, het Roergebied, Zwitserland, Baden-Wurtemberg en Noordrijn-Westfalen. Amsterdam en in mindere mate IJmuiden zijn de havens waar vandaan en naartoe deze dikke binnenvaartstromen lopen. Binnen Noord-Holland zijn met name in de Kop van Noord-Holland en in het Noordzeekanaalgebied vervoersrelaties per binnenvaart;
- in tonkilometers groeit de binnenvaart met 10 procent per jaar tegen 1 procent voor het wegvervoer. Vanaf 1997 overtreft de vervoersprestatie van de binnenvaart die van het wegvervoer. Kijkend naar de vervoersprestatie van containers loopt de binnenvaart in absoluut opzicht nog achter bij het wegtransport (42,7 tegen 58,6 miljoen TEUkilometer), maar de groei van de binnenvaart is ook in dit opzicht beduidend groter, met name sinds de ingebruikname van de CERES-terminal in Amsterdam;

Figuur 2.6. Ontwikkeling tonkilometrage binnenvaart en weg, Noord-Holland, 1994-2006



Bron: CBS, DHV/NEA

- voor de komende jaren wordt verdere groei voor de binnenvaart verwacht, zij het met een enigszins lager groeitempo dan de afgelopen jaren.

Groeipotentie containeroverslag

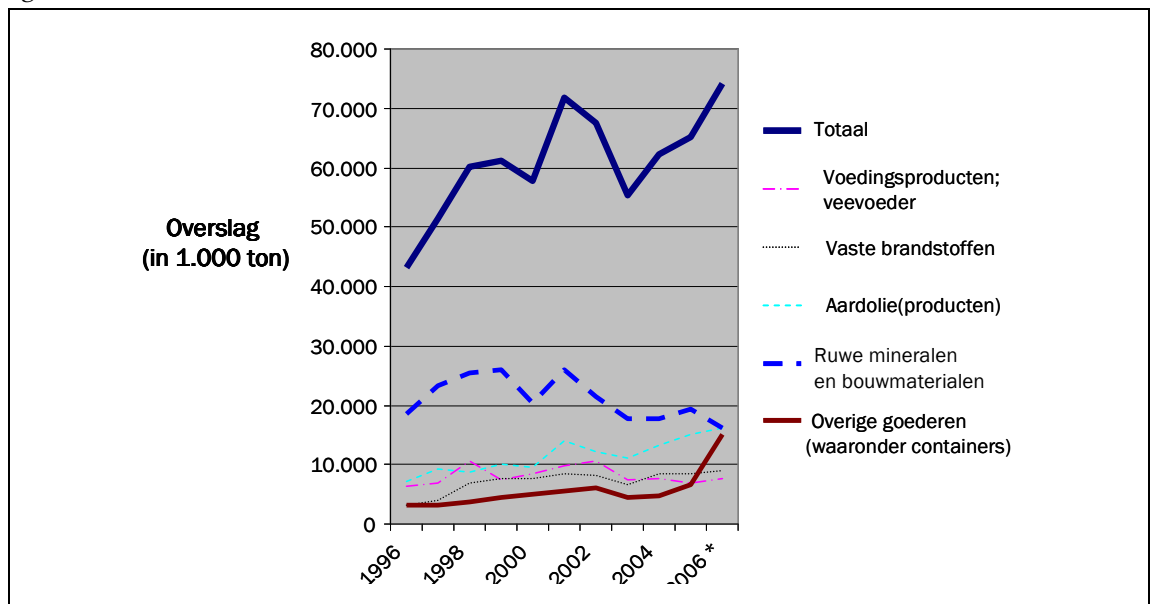
De groei van de containervaart is zowel terug te zien in de goederenstromen als in de overslagcijfers. Voor de toekomst liggen er naast het containervervoer kansen op het gebied van recycling, gepalleteerde lading (distributievervoer) en off shore / duurzame energie.

Tabel 2.1. Vervoerd gewicht (in miljoen ton) binnenvaart naar verschijningsvorm per jaar van, naar en binnen Noord-Holland

	1994	1996	1998	2000	2002	2003	2004	2005	2006	Groei '94 - '06
Droge bulk	25,8	24,4	36,3	34,5	38,3	32,7	34,1	33,1	31,3	21%
Natte bulk	7,3	7,7	9,9	11,0	14,4	13,1	15,3	17,6	19,5	167%
Container	0,2	0,4	0,2	1,0	1,7	1,4	1,5	1,5	2,1	950%
Stukgoed	9,6	3,7	4,4	4,8	5,8	5,1	6,2	6,9	12,1	26%
Totaal	42,9	36,1	50,8	51,2	60,3	52,3	57,1	59,1	65,0	52%

Bron: CBS, DHV/NEA

Figuur 2.7. Ontwikkeling binnenvaartoverslag Noord-Holland, totaal en belangrijkste goederensoorten, 1996-2006



* Voorlopig cijfer

Bron cijfers: CBS

In een onderzoek uit 2006 wordt door TNO⁴ geconcludeerd dat er een behoorlijke potentie is voor gecontaineriseerde binnenvaart. De overslag van containers kan echter momenteel slechts op een beperkt aantal locaties in deze regio efficiënt uitgevoerd worden: Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Alkmaar. Op de eerste drie bovengenoemde locaties vindt momenteel daadwerkelijk openbare overslag van containers voor diverse bedrijven plaats, terwijl in Alkmaar alleen huisvuilcontainers worden overgeslagen.

⁴ TNO (2006), *Inventarisatie mogelijkheden vervoer over water in de Noordoleugel*.

Buiten deze locaties zijn er soms wel overslagmogelijkheden, bijvoorbeeld door inzet van een bestaande kraan bij een betoncentrale, maar dit is erg inefficiënt en is in de praktijk alleen mogelijk voor sporadische containeroverslag. Door dit beperkte aantal containerterminals wordt de aanwezige potentie voor de containerbinnenvaart in niet optimaal benut.

Knelpunten en kansen voor uitbreiden containeroverslag

De schaarste aan containerterminals in Noord-Holland betekent dat de groei van de containeroverslag door het wegvervoer moet worden opgevangen. In dit verband zijn de laatste jaren diverse innovatieve binnenvaartconcepten op de markt gezet, waarbij het schip zelfladend en -lossend is. De twee belangrijkste voorbeelden zijn 'distrivaart' en AMSbarge. Dit betreft echter tot nu toe relatief kleinschalige en ad hoc-overslag. Voor het opzetten van structurele en dikke containerstromen moet gekeken worden naar uitbreidingsmogelijkheden van bestaande of nieuwe overslaglocaties. In 2008 is in het kader van Pieken in de Delta een project opgestart met als doel bedrijventerreinen (beter) te laten aansluiten op de containerbinnenvaart.

Om de potentiële ontwikkeling van de binnenvaart in Noord-Holland en Flevoland in kaart te brengen is het van belang om te weten hoe bedrijven in de Noordvleugel denken over binnenvaartgebruik. De EVO heeft in 2005 in een onderzoek voor de Provincie Noord-Holland 12 verladingsgevraagd of zij (een uitbreiding van) het gebruik van binnenvaart als kansrijk zien. Uit dit onderzoek bleek inderdaad interesse in containervervoer per binnenvaart, vooral gedreven door toenemende congestie en klanteisen. In praktijk speelt echter dat wanneer binnenvaartpartijen ook daadwerkelijk met een passende en aantrekkelijke vervoersoplossing komen, dit vervolgens in het eigen logistieke proces ingepast moet worden.

Naast de vijf reeds bekende locaties voor containeroverslag zijn er op dit moment verschillende locaties waar initiatiefnemers de kansen voor een binnenvaart(container)terminal onderzoeken en de realisatie voorbereiden, waaronder in de Haarlemmermeer (Schiphol-Oost), West-Friesland, Oude Zeug, Alkmaar, Anna Paulowna, Texel en in het Noordzeekanaalgebied.

2.3. Conclusie

De binnenvaart in Noord-Holland maakt zowel absoluut als relatief een sterke ontwikkeling door, waarbij de perspectieven voor de komende jaren goed zijn. In het bijzonder zullen het vervoer en de overslag van containers nog verder ontwikkelen. Echter, als we niet investeren in het faciliteren hiervan, is de kans groot dat de groei van het containervervoer toch weer snel terugvloeit naar de weg. Daarnaast zijn er kansen in de recycling, gepalletiseerde lading (distributie), off shore en duurzame

energie. De groei zal vooral te zien zijn in het vervoer *van en naar* Noord-Holland, op de grotere afstanden derhalve. Het binnenvaartvervoer *binnen* Noord-Holland neemt af, op deze korte afstanden is het moeilijk concurreren met het wegvervoer. Op de langere afstanden daarentegen laat de binnenvaart hogere groeicijfers zien dan het wegtransport. In de volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de ontwikkelingen per regio, de kansen, knelpunten en ontwikkelingen in Noord-Holland voor de binnenvaart en de inhoudelijke en beleidsmatige keuzes/ambities die uit deze analyse voortvloeien.

3. Regionale uitwerking

3.1. Deelnetwerken/corridors

Om de in hoofdstuk 1 beschreven ambities concreet te maken, wordt hier ingezoomd op de relevante deelnetwerken en corridors. Daarbij wordt gekeken naar vervoerrelaties en trends in de sector, die kansen bieden voor een binnenvaartbeleid met hoger maatschappelijk rendement (economie en bereikbaarheid). De potentiële winst voor de binnenvaart ligt in:

- herkomst-bestemmingrelaties waar de binnenvaart concurreert met het wegvervoer;
- relaties in de afstandsklassen grofweg 61-100 km;
- natte vervoerrelaties/directe vaarwegaansluitingen (ook concurrerend < 60 km);
- containervervoer, en daarvoor vergroten mogelijkheden voor containeroverslag;
- andere kansrijke ontwikkelingen/sectoren als recycling, gepalleteerde lading en off shore/recycling.

Vanuit deze ontwikkelingen is een selectie gemaakt van regio's met bijbehorende voornaamste vaarwegen in Noord-Holland (schema 3.1).

Schema 3.1. Deelnetwerken vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland

<i>Regio/deelnetwerk</i>	<i>Havengemeenten</i>	<i>Vaarwegen</i>	<i>Voornaamste goederen</i>
Noordzeekanaalgebied	Amsterdam Zaanstad Velsen Beverwijk	Noordzeekanaal Zaan	Zeehavenoriëntatie Sectoren: staal en vis (IJmond), food (Zaanstad, A'dam), kolen en brandstoffen (A'dam), containers
Zaanstreek/Waterland	Zaanstad Wormerland Edam-Volendam Purmerend	Zaan Noordhollands Kanaal	Food
Zuid-Kennemerland/ Meerlanden/Gooi- en Vecht	Haarlem Haarlemmerliede Haarlemmermeer Aalsmeer Uithoorn Weesp	Kostverloren Vaart Ringvaart Zijkanaal C Spaarne Amsterdam-Rijnkanaal	Bouwgrondstoffen en materialen
Noord-Holland-Noord	Alkmaar Schagen Den Helder Wieringermeer Den Oever Texel	Noordhollands Kanaal IJsselmeer	Olie(producten) Bouwgrondstoffen en materialen
West-Friesland	Enkhuizen Hoorn Medemblik	IJsselmeer	Bouwgrondstoffen en materialen

3.2. Analyse per regio

Noordzeekanaalgebied

Logistieke draaischijf

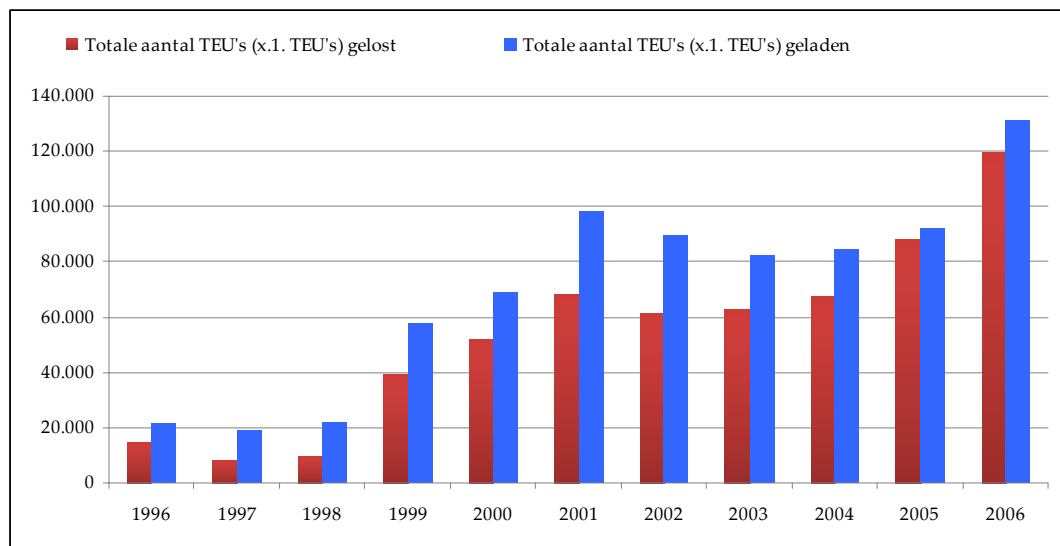
Binnen de Noordvleugel van de Randstad is het Noordzeekanaalgebied samen met Schiphol dé industrieel-logistieke motor. In het totale NZKG - Amsterdam, Zaanstad (wordt in de volgende paragraaf apart behandeld), Velsen (IJmuiden) en Beverwijk - is het totaal tonnage aan vervoerd gewicht per binnenvaart tussen 1996 en 2006 toegenomen van 23.000 ton tot 37.000 ton. De voornaamste groei is zichtbaar bij de overslag van containers en olieproducten.



Amsterdam belangrijkste haven

Voor de binnenvaart is met name Amsterdam van belang: zo'n 63 procent van de totale binnenvaartoverslag in de provincie vindt hier plaats. Sinds 2005 beschikt de Amsterdamse haven over een moderne containerterminal waar deepsea-containers kunnen worden behandeld. Hierdoor kan Amsterdam een rol spelen in de snelgroeiende intercontinentale containermarkt. Vooral het vervoer van industriële producten van Azië naar West Europa is een groeimarkt. Tussen 2005 en 2007 is het jaarlijks aantal vervoerde containers in Zeehaven Amsterdam gestegen van 53.000 naar 245.000.

Figuur 3.1. Binnenvaartcontainers (TEU's) geladen en gelost in het NZKG



Bron cijfers: Haven Amsterdam

Ambities Amsterdam mbt binnenvaart (uit de concept Havenvisie)

“In 2020 is de Amsterdamse haven een van de meest duurzame havens in Europa. We dringen het vrachtvervoer over de weg terug van 53% tot 45%, ten faveure van het vervoer over water en per spoor. De CO2-uitstoot wordt ingrijpend teruggedrongen, waarmee de haven haar bijdrage levert aan de gemeentelijke doelstellingen op dit gebied. We stimuleren schepen schonere brandstof te gebruiken en, waar mogelijk, dwingen we dat af. Minimaal voldoen we aan de normen voor geluidshinder en fijnstof, en waar mogelijk gaan we verder. Voor binnenvaartschepen komt er walstroom en ook voor zeeschepen gaan we na of toepassing van walstroom een zinnige manier is om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast terug te dringen. We vergroten het aantal busdiensten waardoor werknemers en bezoekers de haven gemakkelijker kunnen bereiken. We maken gebruik van onze sterke positie in de energiesector om biobrandstoffen een serieuze plek te geven in de op- en overslag van energieproducten. In Zeehavens Amsterdam zijn de interne en externe veiligheid, inclusief het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitstekend geregeld en de haven hoort op dit punt bij de beste havens van de wereld. Om verdere duurzaamheidsinitiatieven financieel te stimuleren, stelt de gemeente Amsterdam met ingang van 2009 een Duurzaamheidsfonds in waarin de gemeente jaarlijks € 1 miljoen euro stort. (...) De ervaringen met Amsbargo zijn zo goed, dat we zorgen voor een sluitend netwerk van innovatieve binnenvaart, ook op korte afstanden. We zijn met verschillende andere gemeenten (o.a. Almere) in gesprek over het uitbreiden van havencapaciteit daar, zodat de relatief milieuvriendelijke modaliteit van binnenvaart maximaal kan worden benut. Daarnaast komen er meer nieuwe ligplaatsen voor de binnenvaart. We gaan, samen met de gemeente Zaanstad en andere partijen, na hoe een verdieping en verbreding van de Zaan kan worden gerealiseerd, zodat ook die waterweg beter kan worden benut.”

Een andere snelgroeiende havenfunctie is het blenden van olieproducten, in het bijzonder biobrandstoffen (biodiesel, ethanol). In Amsterdam worden autobrandstoffen gemengd en aangepast aan de eisen van vooral de Amerikaanse markt. De daarvoor benodigde grondstoffen worden via shortsea en per binnenvaarttanker aangevoerd. Ook in andere goederenstromen als de cacao, agribulk en kolen vervult Amsterdam een belangrijke rol. In deze sectoren wordt eveneens groei verwacht, echter minder uitbundig dan bij containers en olieproducten.

IJmond

De westkant van het NZKG, de IJmond, is een industriële regio waar de staalproductie de economie domineert. De productie bij Corus stijgt bij een gelijkblijvende werkgelegenheid en de aan de staalproductie verbonden logistiek (schroothandel, wegvervoer) floreert.

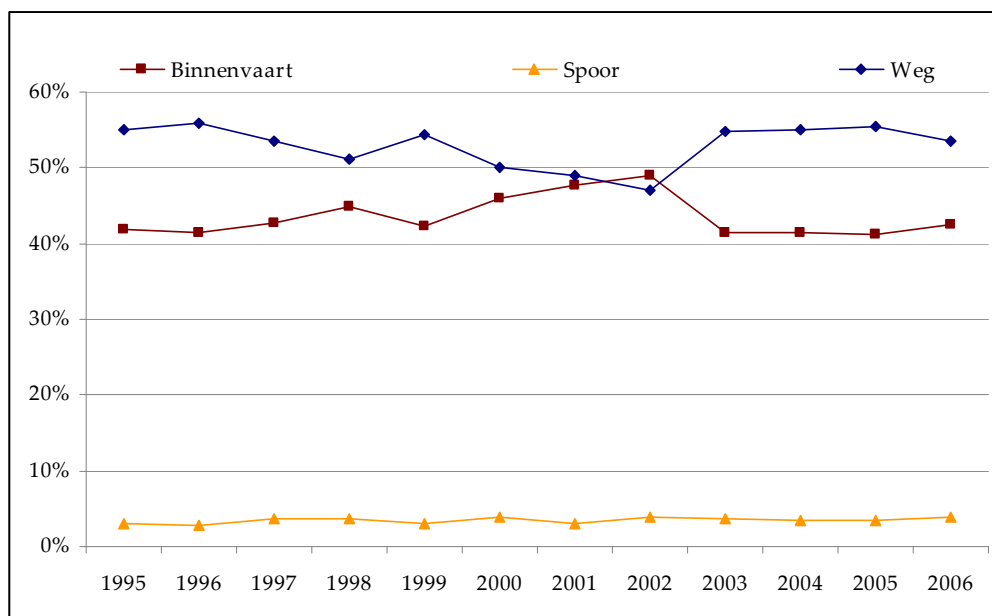
In IJmuiden vindt een substantieel deel van de Noord-Hollandse binnenvaartoverslag plaats (18 procent). De IJmuidense haven heeft belangrijke kansen in offshore (olie en gaswinning en de laatste jaren ook windmolens) en RoRo-(ferry)diensten. Daarnaast speelt IJmuiden een centrale rol in de nichemarkt

van verse en diepgevroren vis. Deze laatste wordt steeds vaker per (reefer)container vervoerd. Door de toenemende visproductie- en consumptie zijn er goede perspectieven voor deze sector. Een nieuwe containerterminal in IJmuiden - waarvoor plannen bestaan - kan deze ontwikkelingen verder faciliteren.

Positie en perspectief voor de binnenvaart in het NZKG

Net als andere Nederlandse havens hebben de havens in het Noordzeekanaalgebied het voordeel van een uitstekende binnenvaartontsluiting naar het gehele achterland. De *modal split* in het achterlandvervoer is in vergelijking met Duitse, Belgische en Franse havens dan ook veel gunstiger in het voordeel van de binnenvaart: de binnenvaart verzorgt 43 procent van het achterlandvervoer.

Figuur 3.2. Ontwikkeling achterlandvervoer havens Noordzeekanaalgebied 1995 – 2006



Bron: Haven Amsterdam

De groeiverwachtingen van diverse maritieme goederenstromen, vooral het containervervoer, leiden tot nieuwe kansen. De bestaande binnenvaartcontainerterminals in het gebied (in Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam) zullen hun capaciteit moeten vergroten en aangevuld met nieuwe locaties waar binnenvaartcontainers kunnen worden behandeld.

Het regionale project AMSbarge is erop gericht om met een containerkraan op een binnenvaartschip een concurrerende vervoersdienst voor kleinere hoeveelheden containers te realiseren. In dit verband is het van belang dat bestaande

bedrijfslocaties met een kade niet voor andere functies worden benut en dat de milieuzones rondom overslagpunten worden gerespecteerd.

Trends, ontwikkelingen en perspectief zee- en binnenhavens Noordzeekanaalgebied

Trends

- Toenemende containerisatie
- Toenemend belang doorvoer van olieproducten
- Cruisevaart gestaag groeiend
- Blijvend grote diversiteit aan activiteiten

Kansen

- Vervoerstromen wereldwijd groeiend
- Energie: toenemende inzet van biobrandstoffen
- Offshore windenergie in opkomst
- Steeds meer grootschalige logistiek in nabijheid van havens en luchthavens

Bedreigingen

- Verbetering zeetoegang noodzakelijk voor verdere groei
- Uitbreidingspotentieel natte terreinen beperkt
- Bereikbaarheid achterlandverbindingen (multimodaal) onder druk
- Grote vervangingsvraag voor technisch personeel
- (Te) weinig ruimte

Perspectief

De Noordzeekanaalhavens weten op veel gebieden hun marktaandeel in West-Europa te handhaven of te verbeteren. De jaren 2006 en 2007 zijn topjaren wat betreft groei van overslag en uitgifte van natte terreinen. Belangrijke groeisectoren zijn energiedragers (kolen, olieproducten en biobrandstoffen), containers en de daaraan verbonden logistieke dienstverlening en offshore activiteiten (oliewinning, pijpleidingen en windindustrie).

Productievoorwaarden onder druk

Tegelijkertijd neemt door de snelle groei de druk op de omgeving toe. Het toenemend scheepvaartverkeer en de schaalvergroting in de scheepvaart vergroten de urgentie om de zeetoegang te verbeteren. Ook de capaciteit van de achterlandverbindingen wordt een groter knelpunt. De grenzen van de milieuruimte komen in zicht. Daarnaast is de fysieke ruimte voor natte activiteiten beperkt. Kon in het verleden nog een groot gedeelte van de ruimtebehoefte door herstructurering van bestaande terreinen worden opgevangen, in de toekomst is dat onzeker. Voorlopige berekeningen over de ruimtevrage in de toekomst tonen aan dat bij een optimistisch groeiscenario voor 2020 zeker een tekort aan natte zeehaventerreinen in het Noordzeekanaalgebied ontstaat.

Bron: MP NZKG (2004), *Kracht door diversiteit*

Op dit moment is congestie voor de binnenvaart op het Noordzeekanaal nog niet aan de orde. Wel is er een groeiende problematiek rondom het aantal ligplaatsen en wachtplaatsen voor binnenvaartschepen. Het aantal ligplaatsen moet worden uitgebreid en waar mogelijk worden voorzien van goede faciliteiten, waaronder walstroom.

Belangrijke voorwaarden voor een gezonde economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied zijn de zeetogankelijkheid (de regio pleit voor een snelle beslissing voor een tweede grote zeesluis bij IJmuiden) en voldoende vestigingsruimte. Wat dit laatste betreft zet de regio sterk in op intensivering van het ruimtegebruik en herstructurering van zeehavengebieden.

Opgaven en projecten Noordzeekanaalgebied

- Uitbreiding ligplaatsen/wachtplaatsen voor binnenvaart (gemeente Amsterdam: Kompaseiland/Houthavens)
- Invoeren walstroom (regionaal project wordt ingediend in kader EFRO)
- Aanleg containerterminal IJmuiden (Haringhaven)(project Zeehaven IJmuiden)
- Herinrichting Madagascarhaven (Amsterdam) t.b.v. containeroverslag (project Haven Amsterdam)
- Aanleg 400 meter extra kade op Hoogtij Zaanstad (project RON)
- Verbetering overslagfaciliteiten ('kistenplan') en herinrichting haven de Pijp Beverwijk(met name bedrijfsverplaatsing om natte kavels vrij te spelen) (projecten gemeente Beverwijk)
- Behoud nat gebruik kadekavels Achtersluispolder Zaanstad (oplossing planschade-problematieken actieve projectontwikkeling op diverse natte locaties) (project gemeente Zaanstad i.s.m. RON)
- Ontwikkeling en marketing netwerk pick-up/delivery points AMSbarge (regionaal project 'Pieken in bereikbaarheid' ingediend in kader Pieken in de Delta Noordvleugel, trekker Haven Amsterdam)
- Invoering fase 2 Pontis haven management systeem (Haven Amsterdam)

Zaanstreek

Zaanse economie kwetsbaar

De Zaanse economie ontwikkelt zich niet gunstig. Zaanstad kent tussen 2000 en 2006 een dalend aantal banen. In 2007 is de werkgelegenheid weer toegenomen. Voor een deel wordt de daling in de laatste jaren veroorzaakt door het vertrek of faillissement van een aantal grote werkgevers, zoals HEBO, Achmea, Ahold, PWN en dr. Oetker. Daarnaast speelt de sectorstructuur een belangrijke rol. Hoewel Zaanstad steeds meer een dienstestad wordt, is de industrie, een sector met afnemende werkgelegenheid, in Zaanstad met 18 procent van de totale werkgelegenheid sterk vertegenwoordigd. Landelijk is dit circa 12 procent.

De totale werkgelegenheid die direct aan de havenfunctie van Zaanstad is verbonden, omvat circa 4.300 werkzame personen, wat ongeveer 9 procent van de totale werkgelegenheid van Zaanstad is. De toegevoegde waarde van de haven is 23 procent van de totale toegevoegde waarde in Zaanstad en 8 procent van de toegevoegde waarde van het Noordzeekaanaalgebied.

Havenfunctie Zaanstad

De voedings- en genotmiddelenindustrie ('food') en de logistiek zijn de belangrijkste havengerelateerde activiteiten van Zaanstad. De containeroverslag, de jachtbouw en de recreatievaart zijn groeisectoren. De binnenvaart zorgt voor ruim 90 procent van de 3 miljoen ton havenoverslag (2006) in Zaanstad, wat 4% is van de totale Noord-Hollandse binnenvaartoverslag. Het overige deel is zeevaartoverslag, deze neemt in omvang de laatste jaren licht af. Bij de totale binnenvaartoverslag in Zaanstad is juist een licht stijgende trendlijn te zien. Van de Zaanse binnenvaartoverslag is het grootste deel aanvoer (70 procent) van schepen afkomstig uit Frankrijk/Duitsland, Amsterdam/Zaanstreek en de Rijnmond-regio. De schepen die in de Zaanstreek laden hebben als bestemming voornamelijk de regio Rijnmond en de Zaanstreek zelf. De belangrijkste goederensoorten zijn landbouwproducten, voedingsproducten, mineralen/bouwmaterialen en containers. Vooral de containeroverslag laat de laatste jaren een groei zijn.

De havens van Zaanstad bestaan uit twee deelgebieden: Zaanoevers en Kanaalzone. Aan de Zaanoevers is de food de meest bepalende havengebonden economische activiteit. In de Kanaalzone bevinden zich uiteenlopende zee- én binnenhavengebonden activiteiten, met name op het gebied van logistiek, industrie, scheepsreparatie en bouw. De Zaanse havenfunctie is onlosmakelijk onderdeel van de rest van het Noordzeekanaalgebied, waarmee intensieve relaties zijn op het

gebied van toelevering en uitbesteding, goederenstromen en de bedrijventerreinen- en arbeidsmarkt.

Positie en perspectief voor de binnenvaart

Sterkten van Zaanstad zijn de ligging, de industriële en logistieke basis, het innoverend vermogen en de hoge arbeidsproductiviteit. De mogelijkheden om de havenfunctie te versterken zijn goed. De overslag in het NZKG ontwikkelt zich gunstig, de regionale samenwerking is constructief, nieuwe havengebonden activiteiten zijn in opkomst en er wordt geïnvesteerd in infrastructuur en ruimte. De positie en het perspectief voor de Zaanse havens zijn dus goed, maar deze positie is verre van onbedreigd. Er dreigt een groot tekort aan (milieu)ruimte, woningbouw ruikt verder op, wegen slibben dicht, de gemeentelijke financiële middelen zijn beperkt en de lokale en regionale binding van bedrijven wordt steeds minder. De vestigingsmogelijkheden voor nieuwe natte activiteiten zijn beperkt; eigenlijk is alleen op Hoogtij nog substantieel aanbod (27 ha).

Vaart in de Zaan!

Een belangrijk knelpunt is de bevaarbaarheid van de Zaan. Het programma Vaart in de Zaan!, dat wordt getrokken door de provincie, omvat diverse maatregelen om dit te verbeteren. Het doel van Vaart in de Zaan! is “een betere toegang tot het waternetwerk van Noord-Holland, betere en efficiëntere aan- en afvoer over water voor bedrijven van bulk en containers, waardoor transport over water wordt gestimuleerd en de voertuig(ton)kilometers over de weg worden verminderd.”⁵ De Zaan moet geschikt gemaakt worden voor schepen van CEMT klasse Va/Vb (schepen tot 3.000 ton, duwstellen tot 6.000 ton), waarmee ook de bevaarbaarheid voor de meerlaagse containervaart wordt vergroot. Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee deelprojecten:

- Zaanbruggen: vervanging van de Julianabrug (eigendom provincie Noord-Holland, oplevering 2009 verwacht), Zaanbrug (eigendom 50 procent Zaanstad, 50 procent Wormerland) en Bernhardbrug (eigendom Zaanstad, inmiddels vervangen). Hier lift de opwaardering van de Zaan mee met de noodzakelijke vervanging van de bruggen. Deze projecten lopen of zijn al afgerond;
- overige opwaarderingactiviteiten: vervanging van de Wilhelminasluis (eigendom Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen) en de baggerwerkzaamheden.

⁵ Bron: Provincie Noord-Holland (mei 2003), Ruimte voor mobiliteit - verkeers- en vervoersplan Noord-Holland; Beleidsagenda.

Langs de Zaan ten slotte, waar de foodsector overheerst, staan de haven- en industrieactiviteiten onder ruimtelijke druk van oprukkende woningbouw en onder maatschappelijke druk van klagende omwonenden.

Opgaven en projecten

De twee grootste opgaven voor Zaanstad zijn:

- verbetering bevaarbaarheid De Zaan. Het programma Vaart in de Zaan moet hier een oplossing voor bieden;
- herstructurering verouderde haventerreinen, behoud natte kavels en kades. De gemeente wil overleg met de RON en de regiopartners over de organisatie en de (co)financiering van 'vernatten'/nat houden.

Projecten en voornemens voor de Zaanse havenfunctie zijn:

- vinden additionele financiële middelen tbv uitvoering programma Vaart in de Zaan!: vernieuwing van de Wilhelminasluis, baggeren Zaan tbv verdieping vaargeul naar voren halen;
- onderzoek mogelijkheden vergroting aantal ligplaatsen;
- optimalisatieonderzoek brugbediening.

Zuid-Kennemerland/Meerlanden/Gooi en Vechtstreek

Haarlem

In de gemeente Haarlem werd in 2006 0,8 miljoen ton aan goederen overgeslagen: 65 procent afvoer en 35 procent aanvoer. De afvoer bestaat vooral uit stukgoederen (overige goederen/fabricaten) en in mindere mate uit ruwe mineralen en bouwmaterialen. De aanvoer bestaat grotendeels uit deze goederensoort.

Haarlemmermeer

In de gemeente Haarlemmermeer werd in 2006 0,7 miljoen ton aan goederen overgeslagen. Het betreft voornamelijk ruwe materialen/ bouwmaterialen en overige goederen (waaronder containers). Verder vindt in Aalsmeer nog beperkte overslag plaats. Een mogelijk project is de realisatie van een binnenvaartcontainerterminal aan de Ringvaart-Oost nabij Schiphol in het kader van de grootschalige plannen voor Amsterdam Connecting Trade (ACT).

Weesp

Weesp is strategisch gelegen, nabij Amsterdam, aan het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK). Het bedrijventerrein Noord ligt aan het ARK, maar heeft er geen ontsluiting op. De gemeente is voornemens de herstructurering en revitalisering van dit terrein in gang te zetten. Recent is in dit kader een haalbaarheidsstudie gedaan naar onder

meer de realisatie van een haven aan het Amsterdam Rijnkanaal op de noordwestflank van het bedrijventerrein. De haven kan ruimte bieden aan diverse watergebonden bedrijven in Weesp (en wellicht in de regio).

Noord-Holland-Noord: Kop van Noord-Holland

Smalle economische basis, perspectief offshore vraagt ruimte

Het economisch toekomstperspectief van de dunbevolkte Kop van Noord-Holland leunt grotendeels op de pijlers Marine en offshore (olie, gas en windenergie) en op kansen op het gebied van (water)toerisme en agribusiness. Daarnaast liggen op het terrein van kennis en innovatie mogelijkheden, door de aanwezigheid van kennisinstellingen op het gebied van energie (ECN, ATO) en zeeonderzoek (NIOZ).

Zwakten van de Kop zijn de ligging en de bereikbaarheid, en het beperkte aanbod aan zowel zee- als binnenhavengebonden bedrijventerreinen. Bedreigingen voor de economie van Den Helder en omgeving zijn het ruimtelijk klem zitten van een groot aantal bedrijven op bedrijventerreinen in Den Helder, de korte afstand op sommige plekken tussen (milieuhinderlijke) bedrijvigheid en woningbouw (Westoever) en de toename van de nu al op piektijden problematische verkeerscongestie.



Goederenstromen

In de Corop-regio Kop van Noord-Holland, waartoe ook West-Friesland behoort, werd in 2005 4,2 miljoen ton goederen overgeslagen⁶. Er worden iets meer goederen aangevoerd (56 procent) dan afgevoerd (46 procent). De belangrijkste goederenstromen bevinden zich binnen de eigen regio, waar 1,3 miljoen ton per binnenvaart wordt vervoerd. Het gaat hierbij voornamelijk om het vervoer van suikerbieten vanaf de Wieringermeer naar de loswal bij Oude Zeug. Daarnaast vindt er veel zand- en grind vervoer plaats naar bouwlocaties, via aanvoerpunten langs het Noordhollands Kanaal. Van de in de Kop van Noord-Holland en West-Friesland geladen goederen heeft 72 procent (in 2005) een bestemming binnen de eigen regio, daarnaast gaat een groot deel naar de regio Rijnmond (16 procent). Van de goederen met bestemming Kop van Noord-Holland en West-Friesland is 62 procent ook in deze regio geladen. De overige goederen die in het gebied worden aangevoerd zijn afkomstig uit diverse delen van het land.

⁶ Waarvan 0,7 miljoen ton in West-Friesland, de gemeenten Hoorn en Enkhuizen

In 2005 werd in Den Helder 1,9 miljoen ton binnenvaartvracht overgeslagen (4 procent van het Noord-Hollandse totaal). Het betreft vooral stukgoed (54 procent). Daarnaast gaat het om (aard)olie en olieproducten (25 procent) en zand en grind (20 procent).

Positie en perspectief voor de binnenvaart in de Kop van Noord-Holland

Ongeveer 6 procent van de werkgelegenheid in Den Helder is direct aan de (zee)haven gerelateerd. Het gaat om 1.400 arbeidsplaatsen (in 2004)⁷, daarnaast is er ook nog indirecte werkgelegenheid. De toegevoegde waarde van de havengerelateerde bedrijvigheid bedroeg in 2004 € 162 mln. In de *Havenvisie* (2006) van Den Helder wordt de uitbreiding van binnenvaartoverslag met regionale (beperkt tijdgevoelige) ladingstromen zoals bouwmaterialen, schroot en biomassastromen als kansrijk geacht.

Er is een 'push' om meer over water in plaats van over de weg te gaan vervoeren vanwege de congestie in Den Helder en de leefbaarheids- en veiligheidssituatie van de routes naar de zeehaven. Dit geldt met name voor de beleving van de offshore-activiteiten.

Opgaven en projecten Kop van Noord-Holland

- De totale regionale stromen in de dunbevolkte Kop zijn bescheiden en de overslagcijfers zijn de afgelopen jaren niet eenduidig in stijgende lijn. Dit heeft mede te maken met een gebrek aan haven- en kadeterreinen. In Den Helder zelf is vrijwel geen ruimte meer voor nieuwe (binnen)havengebonden activiteiten. Ook elders in Noord-Holland-Noord is slechts zeer beperkt aanbod aan haventerreinen. Alleen Waterpark Wieringen heeft aanbod (2,7 ha). Om groei van de binnenvaartoverslag in de Kop mogelijk te maken, is een nat bedrijventerrein met een binnenhaven dan wel laad- en loskade nodig, met voldoende ruimte voor opslag en een goede wegontsluiting. Onderzoek van Decisio (2007)⁸ geeft aan dat er een concrete korte-termijnvraag is naar een binnenhaventerrein in de Kop van Noord-Holland. Het bestaande Helderse binnenhaventerrein Westoever kan dit vanwege ruimtelijke en milieubeperkingen niet faciliteren. Het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB, ook wel Kooypunt-Zuidoost genoemd) kan hier een oplossing voor bieden. Het RHB ligt op het grondgebied van de gemeente Anna Paulowna.
- Op Texel werd in 2005 1,1 ton binnenvaartvracht overgeslagen (2 procent van de totale Noord-Hollandse binnenvaartoverslag). Momenteel wordt door de

⁷ Exclusief de werkgelegenheid bij de Koninklijke Marine (circa 7.500 arbeidsplaatsen). Tezamen met de Marine is de havengerelateerde werkgelegenheid in Den Helder 40% van de totale werkgelegenheid.

⁸ Decisio (2007), *Nut en noodzaak Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Kop van Noord-Holland*.

gemeente Texel bekeken of de huidige binnenvaartactiviteiten in Oude Schild verplaatst kunnen worden naar de NIOZ-haven. De haven van Oude Schild zal in dit plan alleen nog worden gebruikt voor de recreatievaart en de visserij. De NIOZ-haven zal worden gebruikt voor de overslag van zand en grind en mogelijk voor de off shore.

- In de gemeente Schagen werd in 2005 in totaal 0,26 miljoen ton aan goederen per binnenvaart overgeslagen, voornamelijk bouwmaterialen. Op het bedrijven/haventerrein Lagedijk in Schagen wordt 11 ha bruto haventerrein ontwikkeld; de planning is dat dit aan het Kanaal Stolpen-Kolhorn gelegen terrein op 1 januari 2009 bouwrijp is. Het terrein is al vrijwel geheel uitgegeven aan watergebonden bedrijven.
- De haven van Oude Zeug aan het IJsselmeer wordt sinds jaren gebruikt als campagnehaven voor suikerbieten, voor zand en grindoverslag en scheepsbouwactiviteiten. Er worden plannen ontwikkeld voor uitbreiding van de haven voor overslag van zand en grind en containers.

Noord-Holland-Noord: Noord-Kennemerland/Alkmaar

Economie ontwikkelt zich krachtig

Een derde van de werkgelegenheid in Noord-Holland-Noord is te vinden in Noord-Kennemerland, met Alkmaar als belangrijke centrumstad voor Noord-Holland-Noord op het gebied van detailhandel, zorg en onderwijs. Noord-Kennemerland laat de afgelopen 10 jaar een sterke economische ontwikkeling zien. In deze periode is de groei in Noord-Kennemerland meer dan twee maal zo groot geweest als in de Kop van Noord-Holland. In 2006 ging de regio West-Friesland nog aan kop, maar die regio is het afgelopen jaar ingehaald door Noord-Kennemerland. De sectorstructuur is hierin bepalend. Groeisectoren zijn de groothandel en de dienstverlening, die sterk zijn vertegenwoordigd in Noord-Kennemerland. De krimpende sector landbouw en visserij daarentegen is meer dan gemiddeld aanwezig in de Kop van Noord-Holland en West-Friesland.



85 Procent van de in totaal 1,4 miljoen ton binnenvaartoverslag in Noord-Kennemerland betreft goederen die worden aangevoerd, voornamelijk uit het Noordzeekanaalgebied. Slechts 15 procent van de 1,4 miljoen ton wordt in Noord-Kennemerland geladen met als belangrijkste bestemmingen Duitsland, Zaanstreek of het Veluwemeer.

In de gemeente Alkmaar wordt in totaal om 0,9 miljoen ton (1 procent van de totale Noord-Hollandse binnenvaartoverslag) overgeslagen⁹. Het betreft in 2006 nagenoeg alleen ruwe mineralen en bouwmaterialen. In de jaren 2001-2005 was er ook sprake van overslag van huisvuilcontainers (aangevoerd vanuit Flevoland), maar dit is sterk afgenomen.

Project: haven/draaikom Alkmaar

Momenteel worden plannen verkend voor het maken van een combinatie in de Boekelermeer in Alkmaar van overslag van (huisvuil)containers, bouwstoffen en materialen en stukgoed met het realiseren van een insteekhaven/keerom, zodat schepen niet meer door de brug (N242) hoeven om te keren. In het najaar van 2008 worden nut en noodzaak van de draaikom onderzocht.

West-Friesland

Ruimte voor werken om uitgaande pendel te verminderen

De nabijheid van de Randstad kan volgens het *Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord* (2004) beter worden benut voor verdere ontwikkeling en verbreding van nieuwe bedrijvigheid. Het aantal nieuwe vestigingen was de afgelopen jaren aanzienlijk, vooral door nieuw opgerichte bedrijven. Problemen die tot 2030 op de regio afkomen zijn met name de scheve woon/werkbalans en de verslechterende externe bereikbaarheid.



De opgave voor de regio West-Friesland is tegen deze achtergrond versterking van de economische positie en het bevorderen van de werkgelegenheid, onder meer door het bieden van ruimte aan bedrijven en de verbetering van de bereikbaarheid en de ontsluiting van bedrijfslocaties.

Ontwikkeling van binnenhavengebonden activiteiten waarmee een impuls aan de economie en het vervoer over water wordt gegeven, past goed in deze strategie.

Positie en perspectief binnenvaart

De binnenvaartoverslag in West-Friesland is in omvang niet groot en groeit ook in bescheiden mate. In 2006 ging het in totaal om zo'n 0,7 miljoen ton aan goederen, waarvan 58 procent in Hoorn en 42 procent in Enkhuizen. Het betreft met name overslag van ruwe mineralen en bouwmaterialen.

⁹ Daarnaast vindt in Noord-Kennemerland in de gemeente Heiloo enige binnenvaartoverslag plaats.

Partijen in de regio zien kansen om bouwgrondstoffen en materialen die nu over de weg vanuit Zuid-Nederland worden aangevoerd, per binnenvaartschip te gaan vervoeren. In Enkhuizen wordt gekeken naar een betere natte benutting van Krabbersplaat door herstructurering/herplaatsing van bedrijven en uitbreiding van de haven met een containerterminal.

Projecten

- Ontwikkeling bouwlogistieke terminal (Hoorn), start pilot in 2008, vervolg kan mogelijk quick win zijn. Trekker: RWS-NH. Betrokkenen: DOT, gemeente, eigenaar havengrond, verladers en vervoerders;
- Herstructurering en uitbreiding Krabbersplaat. Trekker: gemeente Enkhuizen. Betrokkenen: Ontwikkelingsbedrijf NHN, provincie (relatie Westfrisiaweg).

3.3. Resumerend

Uit de analyse van de ontwikkelingen en knelpunten in de regio's in Noord-Holland komt een aantal opvallende zaken naar voren (zie ook schema 3.2).

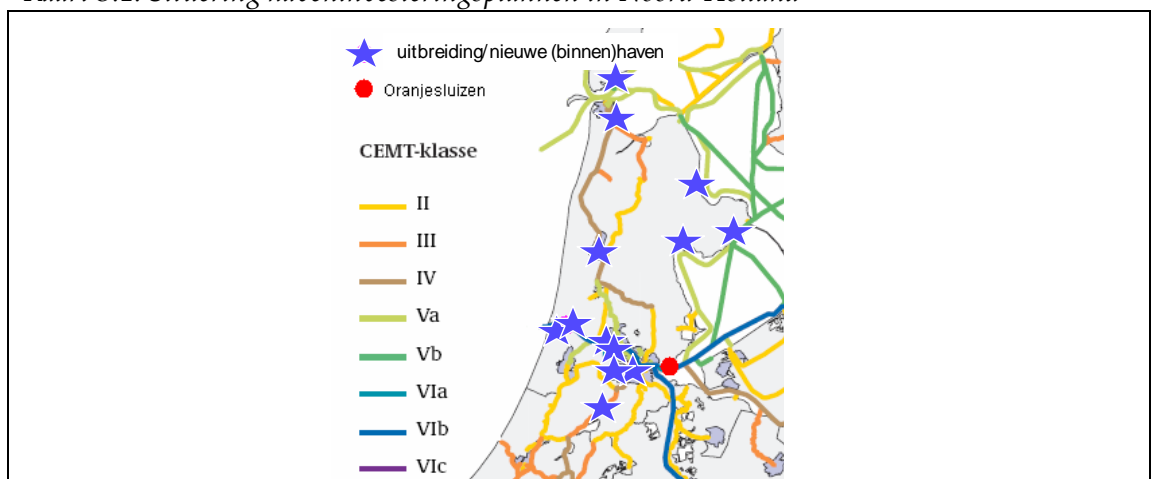
Schema 3.2. SWOT-analyse binnenvaart Noord-Holland

<p style="text-align: center;">Sterk</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Industriële, handels- en logistieke basis (food, staal, containers, Schiphol, bloemen, vis, off shore) ○ Bulkstromen (olieproducten, kolen, bouwstoffen en -materialen) ○ Ligging in noordelijke Randstad ○ Enkele sterke 'slagaders': NZK, Zaan, NH Kanaal 	<p style="text-align: center;">Zwak</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Robuustheid netwerk beperkt: vaarwegen naar slagaders vaak te klein ○ Barrières in netwerk ○ Tekort aan containerterminals ○ Versnippering beheer en eigendom ○ Krappe brugbedieningstijden ○ Marginale instandhouding ○ Achterland/thuismarkt NH-Noord.
<p style="text-align: center;">Kans</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Groei in het containervervoer ○ Transport huisvuil over water ○ Ontwikkelingen Agriport ○ Ontwikkelingen off shore (m.n. windenergie) ○ Ontwikkelingen economische kerngebieden ○ Creëren vertrouwen in het netwerk (vergroten robuustheid, snelheid, betrouwbaarheid) ○ Groei goederenvervoer in combinatie met toenemende congestie op de weg en stijgende maatschappelijke waardering van duurzaamheid en leefbaarheid, 'politiek momentum' ○ Betere 'natte' ontsluiting Noord-Holland-Noord ○ Vervoer over water stimuleren via aanbestedingsvoorwaarden. 	<p style="text-align: center;">Bedreiging</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Congestie Noord-Holland-Zuid ○ Verdwijnen natte terreinen en kades ○ Oprukkende woningbouw ○ Beperkt/afnemend vertrouwen bij verladers en vervoerders in binnenvaart als modaliteit ○ Wet- en regelgeving ○ Congestie zeesluis (ivm overslag van en naar binnenvaart) ○ Economische potentie binnenvaart in rekenmethodieken ondergewaardeerd ○ Tekort aan ligplaatsen

In de eerste plaats dat het Noordzeekanaalgebied te maken heeft met een dreigend tekort aan binnenvaart(container)terminals en (kade)faciliteiten, waardoor het wegvervoer de groei moet blijven opvangen. Door ontwikkeling en uitbreiding van kades en terminals en door de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten wordt hierop geanticipeerd. Voorts dreigt hier een tekort aan wachtplaatsen voor de binnenvaart en komen havens in het gedrang door de voortschrijdende verstedelijking. Oprukkende woningbouw langs de vaarwegen vormt een bedreiging voor natte activiteiten en voor het vervoer over water. De provincie hecht grote waarde aan het behoud van kades en haventerreinen voor natte activiteiten. Dit betekent niet alleen voldoende fysieke ruimte, maar ook voldoende milieuruimte. Maatregelen als het realiseren van ligplaatsen en walstroomvoorzieningen en herstructurering van natte terreinen om deze ook voor havenactiviteiten te behouden moeten worden genomen om de binnenvaart een blijvend perspectief te bieden. In andere delen van Noord-Holland zijn de goederenstromen en de overslag minder omvangrijk, maar hier liggen wel goede kansen om de binnenvaart een impuls te geven.

In vrijwel alle delen van de provincie zijn harde en minder harde plannen voor uitbreiding van havenactiviteiten.

Kaart 3.1. Situering haveninvesteringsplannen in Noord-Holland



Deze plannen bevinden zich allemaal aan de nu reeds belangrijkste vaarslagaders: Noordzeekanaal, Zaan, Noordhollands Kanaal en IJsselmeer. Het binnenvaartverkeer en de overslag zullen hier zowel absoluut als relatief sterker groeien dan op de kleinere vaarwegen. Wel zal een aantal toevoerroutes van belang zijn en blijven, zoals de route Schagen-Noordhollands Kanaal, een deel van de zijkanalen van het Noordzeekanaal, de Amstel en de Kostverlorenvaart.

4. Strategie

4.1. Inspelen op de kansen voor Noord-Holland

De provincie investeert jaarlijks veel geld in het onderhouden en beheren van de 250 kilometer provinciale vaarwegen en daarbij horende kunstwerken. Daarnaast zijn er andere organisaties - zoals de waterschappen, gemeenten en RWS - die investeren in de watersystemen, bruggen, bereikbaarheid binnenhavens. Het maatschappelijke en economische rendement van deze investeringen kan worden vergroot als er ook daadwerkelijk meer gebruik wordt gemaakt van de vaarwegen voor het goederenvervoer. De binnenvaart kan helpen om de congestie op de weg minder snel te laten groeien en heeft per ton vervoerde goederen minder uitstoot en brandstofverbruik. Gedeputeerde Staten hebben zichzelf daarom tot doel gesteld om vanuit overwegingen op het gebied van bereikbaarheid, economie en duurzaamheid de binnenvaart verder te stimuleren. De provincie wil met binnenvaart een alternatief bieden voor het groeiende transport over de weg.

De voorgaande hoofdstukken hebben laten zien dat de verwachtingen voor binnenvaart gunstig zijn: er zijn vele ontwikkelingen die erop wijzen dat binnenvaart nog potentie heeft om een groter deel van transport op zich te nemen.

In het algemeen zijn er meer kansen dan bedreigingen voor de binnenvaart in Noord-Holland. Dit ondersteunt het streven van de provincie om haar waternetwerk optimaal te benutten door de goederenvervoersector te stimuleren de nog onbenutte capaciteit van het water meer te gaan gebruiken. Het is een doelstelling met een dubbel rendement: de economische potentie van het water beter aanspreken en de druk op de wegen door het vrachtverkeer te verminderen. De hoogste prioriteit hierbij ligt bij de 'slagaders' van het vaarwegennet en bij de vaarwegen en binnenhavens waar de meeste groei wordt verwacht. Ook blijkt uit de analyse dat er met name moet worden ingespeeld op de verwachte groei in het containervervoer, daar ligt dus ook prioriteit.

4.2. Strategie

In lijn met het streefbeeld richt de strategie ter versterking van de Noord-Hollandse binnenvaart zich op de volgende aspecten.

Optimale snelheid, betrouwbaarheid en bevaarbaarheid slagaders

Een optimale snelheid, betrouwbaarheid en bevaarbaarheid van de belangrijke vaarwegen - de zogeheten 'slagaders' - door te zorgen voor goed beheer en onderhoud en door invoering van verkeersmanagement. In dit kader loopt een onderzoek naar 24-uurs brugbediening, zullen topeisen worden benoemd,

Routeoverleggen worden opgestart en knelpunten en plannen worden geïnventariseerd op het gebied van lig- en wachtplaatsen en walstroom.

Bereikbaarheid over weg en water

Een goede bereikbaarheid is van belang, zowel over het water als per weg en waar mogelijk per spoor, van de binnenhavens. Op het punt van de algemene regionale bereikbaarheid in Noord-Holland over de weg voert de provincie haar beleid, zoals vastgelegd in het PVVP. Ten aanzien van de natte bereikbaarheid is de provincie trekker van het programma Vaart in de Zaan! in welk kader zij bezig is oplossingen te zoeken voor de onderhouds- en capaciteitsproblematiek van de Wilhelminasluis en is de quick win 'Verdiepen van de Zaan' ingediend.

Ruimte voor havenactiviteiten en scheepvaart

Voldoende *ruimte* (waarbij rekening wordt gehouden met milieunormen) in binnenhavens voor overslag en andere activiteiten waarvoor vestiging aan of nabij water een vereiste is. Wat betreft overslag is de grootste groei is waar te nemen in het containervervoer. Om te zorgen dat deze verwachte potentie ook daadwerkelijk kan leiden tot een positief economisch effect voor Noord-Holland, ligt er een uitdaging om te zorgen voor voldoende faciliteiten. Daarvoor is het nodig dat er voldoende kaderuimte en haventerreinen zijn, en dat binnenhavens ook landzijdig bereikbaar zijn. De provincie zal haar ruimtelijke-orderingsbeleid op dit punt voortzetten en gemeenten en havenbeheerders (financieel) faciliteren en stimuleren bij uitbreiding of nieuwbouw van havens en kades. Een van de instrumenten hierin is het stimuleringsprogramma Water als Economische Drager, waarmee de provincie de regionale economie langs en nabij de Noord-Hollandse vaarwegen stimuleert.

Duurzaamheid en innovatie

Vergroting van de *duurzaamheid en innovatie* in de binnenvaart, door samenwerking met landelijke programma's, maar ook door maatregelen als de invoering van walstroom. Duurzaamheid, leefbaarheid etc. zijn overigens sowieso harde randvoorwaarden, ook bij andere projecten.

Aansluiting bij initiatieven van de markt

Naast haar eigen beleid op het gebied van beheer, onderhoud en aanleg en de regierol onder meer mbt de Routeoverleggen, zal de provincie meewerken aan projectinitiatieven van de markt die bijdragen aan het bereiken van bovenstaande doelstellingen.

4.3. Uitwerking naar projecten langs drie sporen

In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de projecten en (beheers- en onderhouds)maatregelen als uitwerking van de in de vorige paragraaf beschreven strategie op hoofdlijnen. Hierbij is, voortbouwend op de bovengenoemde strategische focuspunten, een indeling in drie categorieën gehanteerd:

1. projecten en maatregelen die een bijdrage leveren aan een betere **bereikbaarheid, bevaarbaarheid, snelheid en betrouwbaarheid** van vaarwegen en/of binnenhavens;
2. projecten en maatregelen die een oplossing bieden voor het **gebrek aan ruimte** voor havenactiviteiten, inclusief lig- en wachtplaatsen;
3. projecten en maatregelen die een bijdrage leveren aan de **duurzaamheid (milieu, leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit etc.) en innovatiekracht** van de binnenvaartsector.

5. Projecten en maatregelen

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de projecten en maatregelen die voortvloeien uit de in de vorige hoofdstukken beschreven streefbeeld en analyse. De projectenlijst 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 doelen van de Netwerkstrategie.

Aanvraag rijksbijdrage quick wins

In de zomer van 2008 is de projectenlijst nader bekeken met het doel om in september 2008 te komen tot een aanvraag voor de rijksregeling voor de zogeheten 'quick wins voor binnenhavens en vaarwegen' (zie ook bijlage 1). De provincie dient deze aanvraag in, waarmee zij overigens niet per se trekker is van de projecten of er een financiële bijdrage aan zal leveren. Bij de quick wins is uiteraard goed gekeken naar de voorwaarden en criteria die Verkeer en Waterstaat stelt in het kader van deze regeling. Nadrukkelijk moet echter 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 (beleidsmatig, financieel of anderszins).

5.2. Selectiecriteria provincie

De selectie en prioritering van projecten door de provincie Noord-Holland is gebaseerd op vijf criteria:

1. Belang van het project voor de binnenvaart en de doelen van de Netwerkstrategie

In hoofdstuk 1 is het streefbeeld beschreven dat de provincie heeft voor de binnenvaart. We zijn vooral op zoek naar projecten die hier een substantiële bijdrage aan leveren. 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 is al eerder aangegeven dat de provincie op een aantal plekken specifieke kansen ziet om vooral de groei van het containervervoer te accommoderen. Projecten die bijdragen aan het oplossen van de eerdergenoemde knelpunten, zoals het tekort aan (container)terminals, het gebrek aan ligplaatsen, die de bereikbaarheid van de vaarwegen en binnenhavens verbeteren en/of die ervoor zorgen dat goederen niet meer over de weg maar over het water vervoerd gaan worden, scoren dus hoog op dit criterium.

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.

3. *Draagvlak van het project in de markt*

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

4. *Omgevingsaspecten*

Aspecten als duurzaamheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn van groot belang in het provinciale beleid. Projecten en maatregelen die hieraan een positieve bijdrage leveren, scoren dan ook hoog. Denk hierbij bijvoorbeeld aan vermindering van overlast van scheepsmotoren doordat van walstroom gebruik gemaakt kan worden of terugdringing van het aantal vrachtwagens met gevaarlijke stoffen dat door woongebieden moet.

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, om gebrek aan bestuurlijk draagvlak, om onvoldoende 'hardheid' van de plannen 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 zeer 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 conceptovereenkomsten laten toetsen op staatssteun en het aanbestedingsrecht. Indien nodig worden conceptovereenkomsten op basis van dit externe, juridische advies aangepast zodanig dat staatssteun implicerende maatregelen in deze overeenkomsten worden gewijzigd zodat eventuele risico's worden geminimaliseerd.

5.3. Beheer en onderhoud

Knelpunten en oplossingsrichtingen

Ten aanzien van het beheer en onderhoud zijn de volgende (potentiële) knelpunten en bijbehorende voornemens benoemd.

1. *Baggeren*

Het baggerprogramma van Noord-Holland is sinds 2003 in uitvoering. Hiermee zijn de meeste knelpunten in de diepgang in het basisnet beroepsvaart binnen een aantal jaren opgelost. De komende jaren worden de laatste vaarwegen op diepte gebracht en in stand gehouden. De benodigde breedte voor het profiel van vrije ruimte voor de vaarweg wordt bedreigd door de aanleg van steigers en het beleid op woonschepen. Er wordt op toegezien dat de benodigde zichtlijnen en breedtes gewaarborgd blijven. Met de instandhoudingsplannen van de provincie blijven de vaarwegen op diepte.

2. *Verkeersmanagement*

Verkeersmanagement is erop gericht de regionale bereikbaarheid over het water van havens zo lang en goed mogelijk te garanderen. Het netwerk is zo sterk als de zwakste schakel. Door deze schakels aan te wijzen, is de beschikbaarheid en betrouwbaarheid beter te garanderen. Er zullen 'topeisen' worden benoemd, vergelijkbaar met de prestatie-indicatoren voor het vaarwegennet (PIN's) die Rijkswaterstaat sinds 1 januari 2008 hanteert ten aanzien van onder meer de passeer/wachttijd bij sluisen en bruggen, (het melden van) stremmingen, de vaarwegprofielen en de vaarwegmarkering.

De provincie is daarbij voornemens aan te sluiten bij het landelijke programma *Betrouwbaar op de Vaarweg* en *Corridor Gericht Benutten* (CGB), waarmee per deelnetwerk routes worden benoemd die over beheersgrenzen heen gaan.

Opzetten Routeoverleggen

Met de betreffende beheerders van de route worden in Routeoverleggen afspraken gemaakt over de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de betreffende route (vergelijkbaar met RegioRegie). De afspraken worden vastgelegd in een routeakkoord (SLA – Service Level Agreement), zoals bijvoorbeeld 'Staande Mast Route tussen het IJsselmeer en de Deltawateren'. Doel van de Routeoverleggen is het "optimaal benutten van de beschikbare infrastructuur, door het regelmatig afstemmen van alle activiteiten (werkzaamheden en bediening) van de beheerders met de evenementen, eisen en wensen van de gebruikers". Met als resultaat een vlotte en efficiënte doorstroming.

3. Brug- en sluisbediening

Momenteel loopt een onderzoek naar 24-uursbediening. Doel hiervan is het aantal conflicten tussen (spoor)weg en water te minimaliseren. Op basis van de uitkomsten hiervan zal de provincie een standpunt innemen over het al dan niet op afstand bedienen van kunstwerken. Ook de bijbehorende discussie over verkeerscentrale(s) voor vaarwegen speelt een rol om een compromis te vinden tussen de wensen van de gebruiker en de mogelijkheden van de (vaar)wegbeheerders. De vaarweggebruiker moet erop kunnen vertrouwen dat de beschikbare informatie juist is en dat de vaarweg beschikbaar en bevaarbaar is. Via het Infocentrum Binnenwateren van RWS worden eventuele stremmingen van de vaarweg doorgegeven. Deze berichten zijn voor de beroepsvaart een betrouwbaar middel om op de hoogte te zijn van stremmingen. Per route wil de provincie afspraken maken over de reistijd, gemiddelde snelheid en wachttijden.

4. Ligplaatsen

Recreatie- en beroepsvaart hebben verschillende belangen met betrekking tot ligplaatsen. Voor de beroepsvaart moeten aparte ligplaatsen beschikbaar zijn voor gevaarlijke stoffen (blauwe kegel). In verband met leefbaarheid, veiligheid en milieu leeft de wens om bij de ligplaatsen voorzieningen met walstroom te treffen. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid, veiligheid en doorstroming vormt de 'wildgroei' van ligplaatsen een probleem. Dit is een onwenselijke situatie. Havenbeheerders en gemeenten worden gevraagd met knelpunten en plannen voor lig-/wachtplaatsen en faciliteiten als walstroom te komen. De provincie zal dit doen voor de vaarwegen die zij in beheer heeft. Vervolgens zullen de knelpunten en plannen in het kader van het Routeoverleg in beeld worden gebracht en zal in overleg met de verschillende beheerders gezocht worden naar een oplossing.

Onderhoud aan de bruggen en sluisen van de vaarwegen

Het onderhoud aan de bruggen en sluisen wordt uitgevoerd op basis van de beheersstrategie zoals die in 2006 is vastgesteld en die is gebaseerd op algemeen landelijk geldende onderhoudsniveaus voor bruggen en sluisen. Deze beheersstrategie wordt de komende jaren, op basis van nieuw ontwikkelde inzichten opnieuw beschouwd en indien nodig aangepast. Er zullen beheerplannen worden opgesteld waarin de wijze waarop wordt beheerd inzichtelijk wordt gemaakt door het beleid, zowel functionele als technisch op basis van kwaliteitsafspraken met de politiek worden vastgelegd. Voor alle objecten worden instandhoudingsplannen gemaakt met de onderbouwing van noodzakelijke inspectie- en onderhoudsmaatregelen. Deze plannen zijn de basis voor de meerjarenprogramma's waarin integraal afgestemde projecten (renovatie en vervanging) zijn benoemd en gepland en is aangegeven op welke wijze de financiering plaatsvindt.

Vervangingsprogramma kunstwerken

Veel provinciale bruggen en sluizen stammen uit de jaren '30 van de vorige eeuw. De komende jaren bereiken zij het einde van hun levensduur. Dit houdt in dat instandhouding met de gebruikelijke maatregelen van onderhoud niet meer mogelijk is, maar vervanging van de gehele constructie nodig is. Vanaf 2007 wordt een vervangingsprogramma op basis van een eenmalig krediet van € 20 miljoen uitgevoerd. Inmiddels is in de lentenota 2008 door Provinciale Staten een bedrag van 29 miljoen euro beschikbaar gesteld voor een 2e tranche vervanging kunstwerken. Voor de langere termijn wordt een investeringsprogramma opgesteld waarbij is besloten is om deze middelen in de provinciale begroting op te nemen. In de huidige begrotingssystematiek is niet voorzien in structurele middelen voor het vervangen van kunstwerken, dit wordt door middel van de instandhoudingsplannen geregeld.

5.4. Uitwerking projecten en maatregelen

In de schema's 5.1, 5.2 en 5.3 zijn per spoor de projecten opgenomen die uit de inventarisatie zijn gekomen - inclusief die als quick win zijn aangemeld¹⁰. Deze lijst is niet statisch en/of uitputtend: er zullen ongetwijfeld projecten bijkomen en afvallen.

Schema 5.1. Projecten Spoor 1: Bereikbaarheid, bevaarbaarheid, betrouwbaarheid

1	Verdiepen van de Zaan (ingediend als quick win)
2	Vaart in de Zaan!: Wilhelminasluis
3	Kistenplan Beverwijk
4	Bediening bruggen/verkeersmanagement Noordhollands Kanaal/ de Zaan
5	Opwaarderen Ringvaart Haarlemmermeer naar hogere vaarwegklasse
6	Westfriese kanalen: versneld baggeren
7	Hogesluisbrug in Amsterdam: vernieuwing

Schema 5.2. Projecten Spoor 2: Ruimte voor havenactiviteiten en binnenvaart

8	RHB Anna Paulowna (ingediend als quick win)
9	Containerterminal IJmuiden (ingediend als quick win)
10	Haven 't Horntje Texel (ingediend als quick win)
11	Verlenging kade HoogTij (ingediend als quick win)
12	Haven/draaikom Alkmaar
13	Havenontwikkeling Oude Zeug
14	Krabbersplaat Enkhuizen

¹⁰ In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de oorspronkelijke projectenlijst met daarbij de reden waarom ze niet zijn aangemeld voor de eerste tranche van de quick win-regeling.

(Vervolg schema 5.2)

15	Bouwlogistieke terminal Hoorn
16	Herstructurering haven De Pijp Beverwijk
17	Realisatie goed geoutilleerde lig- en wachtplaatsen NZKG en daarbuiten
18	Madagascarhaven Amsterdam
19	Containerterminal Schiphol-Oost
20	Havenontwikkeling bedrijventerrein Noord Weesp

Schema 5.3. Projecten Spoor 3: Duurzaamheid en innovatie

21	AMSbarge/stimulering containervervoer
22	Pontveer Akersloot. Vervang verouderde kettingveer i.v.m. veiligheid.
23	Havenmanagement- en informatiesysteem Pontis fase2
24	Realisatie walstroomvoorzieningen

Beschrijving en beoordeling projecten en vervolgacties

1. Verdiepen van de Zaan (ingediend als quick win)

De Zaan is, zoals de Netwerkstrategie aangeeft, een belangrijke 'slagader' in het vaarwegennet in de provincie Noord-Holland. De Zaan is van groot belang als aan- en afvoerroute voor de aan de Zaan gevestigde voedings- en genotmiddelenindustrie. De maatregel 'Verdiepen van de Zaan', waarvoor een rijksbijdrage wordt gevraagd is het door uitbaggeren verdiepen van de vaarweg naar vaarwegklasse Va. Het bedrijfsleven geeft aan hieraan behoefte te hebben. 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. Het verdiepen van de vaargeul betreft geen onderhoud waarin het oude profiel gehandhaafd blijft. Het verdiepen van de Zaan is onderdeel van het 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. Er is een relatie met de renovatie en capaciteitsuitbreiding van de Wilhelminasluis; zonder deze maatregel heeft baggeren weinig nut.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Het verdiepen van de Zaan heeft een groot belang voor de bevaarbaarheid van de Zaan, zie ook bijlage 1. Project is ingediend voor eerste tranche quick win-regeling.

2. Vaart in de Zaan!: Wilhelminasluis

De bevaarbaarheid van de Zaan is een knelpunt voor de binnenvaart. Het programma Vaart in de Zaan!, dat wordt getrokken door de provincie, omvat diverse maatregelen om dit te verbeteren. Het doel is een betere toegang tot het waternetwerk van Noord-Holland, betere en efficiëntere aan- en afvoer over water

voor bedrijven van bulk en containers, waardoor transport over water wordt gestimuleerd en de voertuig(ton)kilometers over de weg worden verminderd. De Wilheminasluis is momenteel het grootste probleem. Schepen die de Zaan op willen, kunnen als gevolg van de drempel in de sluis niet volledig worden geladen. Economisch voordeel wordt hier al direct behaald wanneer de sluis wordt verbeterd. De sluis vernieuwen, verbreden en verdiepen heeft hoogste prioriteit in het programma Vaart in de Zaan!.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Het programma Vaart in de Zaan! Is van groot belang voor het oplossen van de knelpunten in de bevaarbaarheid van de Zaan. Vernieuwing en vergroting van de Wilhelminasluis is noodzakelijk om de Zaan slagader te laten zijn. Intensieve samenwerking tussen provincie, gemeente, Hoogheemraadschap en rijk is nodig om hier een oplossing voor te vinden.

3/16. Haven De Pijp Beverwijk: verplaatsen bedrijven / Kistenplan

In het kader van de herstructurering van bedrijven/haventerrein De Pijp zijn voornemens om droge bedrijven te verplaatsen die nu op natte kavels zijn gevestigd. Dit betreft nog geen concreet plan met financiële dekking.

Het 'Kistenplan' is onderdeel van de versterking van de haven De Pijp en komt er op neer dat er een kistendamconstructie benodigd is om 'board tot board'-overslag tussen zeeschepen en binnenvaart mogelijk te maken.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Kistenplan is volgens de gemeente van belang voor een efficiëntere overslag in de haven. Project zal nader worden bekeken in het kader van de tweede tranche quick win-regeling.

4. Verkeersmanagement

Doel van het opzetten van verkeersmanagement op de vaarwegen is een vlotte en efficiënte doorstroming op de vaarweg teneinde de betrouwbaarheid en snelheid te optimaliseren. In dit kader worden 'topeisen' benoemd ten aanzien van onder meer de passeer/wachttijd bij sluizen en bruggen, (het melden van) stremmingen, de vaarwegprofielen en de vaarwegmarkering. Met de beheerders van de route worden in Routeoverleggen afspraken gemaakt over de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de betreffende route (vergelijkbaar met RegioRegie). Doel hiervan is het optimaal benutten van de beschikbare infrastructuur, door het regelmatig afstemmen van alle activiteiten (werkzaamheden en bediening) van de beheerders met de evenementen, eisen en wensen van de gebruikers.

(Zie ook paragraaf 5.3.)

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Verkeersmanagement (waaronder brugbediening) is van belang voor een vlotte en efficiënte doorstroming op de vaarwegen. Het onderzoek naar 24 uren bediening loopt en de routeoverleggen met de vaarwegbeheerders worden opgestart.

5 en 6. Opwaarderen Ringvaart Haarlemmermeer naar hogere vaarwegklasse en versneld baggeren Westfriese kanalen

Zijn nog geen concrete projectideeën waarvan voorts nut en noodzaak niet duidelijk zijn.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Nut en noodzaak voor beroepsvaart vooralsnog niet duidelijk. Westfriese kanalen zijn geen slagader in de Netwerkstrategie. Maatregelen voor Ringvaart zijn afhankelijk van mogelijke ontwikkeling van een containerterminal bij Schiphol-Oost. Actie afhankelijk van ontwikkelingen rond Masterplan ACT.

7. Hogesluisbrug in Amsterdam

De Hogesluisbrug is instabiel en geeft stremmingen in land- en scheepvaartverkeer. De Hogesluisbrug heeft reeds sinds het begin van de vorige eeuwwisseling (1900) problemen met openen en sluiten van de brug. Met name bij warmteperiodes moet de brug gekoeld worden om vastzitten door uitzetting te voorkomen. Sinds 2004 is de brug enkele dagen gestremd geweest voor de tram in verband met de uitzetting. Sinds enige jaren wordt het vervorminggedrag van deze brug onderzocht. De gemeente heeft nu concrete plannen om de brug te vernieuwen.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Door onderhoudssituatie van de Hogesluisbrug ontstaan stremmingen voor het scheepvaartverkeer in Amsterdam. Het project zal nader worden bekeken in het kader van de tweede tranche quick win-regeling.

8. Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Anna Paulowna (ingediend als quick win)

Dit project betreft de ontwikkeling van een haventerrein aan het Noordhollands Kanaal. Het gebied van circa 84 hectare ligt ten zuidoosten van het Helderse bedrijventerrein Kooypunt, op grondgebied van de gemeente Anna Paulowna. Op dit moment is de grond van het plangebied in gebruik als landbouwgrond (bollenteelt). Harde randvoorwaarde voor ontwikkeling van het RHB is, zoals de naam zegt, dat de te vestigen economische activiteiten zowel regionaal als havengebonden zijn. Verwacht wordt dat het terrein zich zal specialiseren in offshore en/of duurzame energie. 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.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Realisatie van het RHB (gelegen aan de slagader Noordhollands Kanaal) voorziet in een duidelijke behoefte aan haventerreinen in de Kop van Noord-Holland en zal een impuls aan de regionale economie geven, zie ook bijlage 1. Project is ingediend voor eerste tranche quick win-regeling.

9. Containerterminal IJmuiden (ingediend als quick win)

Deze 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. 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. 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.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Het project Containerterminal IJmuiden biedt een oplossing voor de behoefte aan een binnenvaartcontainerterminal voor de koelvriessector, zie bijlage 1. Project is ingediend voor eerste tranche quick win-regeling.

10. Haven't Horntje Texel (ingediend als quick win)

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. Het is de bedoeling dat activiteiten die niet passen bij het gewenste toekomstige karakter van de haven van Oudeschild een plaats krijgen in de NIOZ-haven. Het project is gericht op het inrichten van de NIOZ-haven voor ander gebruik dan alleen door het NIOZ. Het betreft onder andere:

- multifunctioneel grond- en watergebruik;
- verplaatsen van de RWS-opslagruimte aan te Oudeschild;
- verplaatsen steenloskadeterrein van Oudeschild naar de NIOZ haven;
- afvoer afval;
- overslag overige goederen.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

De aanleg van een bedrijfshaven in de NIOZ-haven geeft een lagere belasting door scheepvaart van de Waddenzee en biedt kansen voor versterking van de (water)recreatie-functie van Texel (bijlage 1). Project is ingediend voor eerste tranche quick win-regeling.

11. Verlenging kade HoogTij (ingediend als quick win)

De Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied (RON) ontwikkelt het bedrijventerrein HoogTij, een terrein van 110 hectare aan het Noordzeekanaal in de gemeente Zaanstad. 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. Meer kadelengete 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. Een deel van de te verlengen kade is gereserveerd voor 'multi use'-gebruik. 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.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Door verlenging van de kade van HoogTij worden de mogelijkheden vergroot voor hier gevestigde bedrijven om vervoer over water gaan doen. Project is ingediend voor eerste tranche quick win-regeling. (Zie bijlage 1.)

12. Realisatie overslagterminal/draaikom Alkmaar

In de beginjaren van dit millennium is de Leeghwater-haventerminal gerealiseerd bij de Huisvuilcentrale (HVC) op het bedrijventerrein de Boekelermeer. Momenteel worden plannen verkend voor het maken van een combinatie in de Boekelermeer van overslag van (huisvuil)containers, bouwstoffen en materialen en stukgoed met het realiseren van een insteekhaven/keerkom, zodat schepen niet meer door de brug (N242) hoeven om te keren. De noodzaak van deze draaikom zal in het najaar van 2008 nader worden onderzocht. Er is weinig kaderuimte in Alkmaar, terwijl er bij nabij gevestigde bedrijven behoefte is om meer over water te gaan vervoeren. DOT¹¹ is samen met een aantal bedrijven bezig om de plannen te concretiseren en wil de gemeente Alkmaar hierbij betrekken. De gemeente geeft op dit moment prioriteit aan optimalisatie van de Leeghwaterhaven en de droge ontwikkeling van de Boekelermeer.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Belang voor het stimuleren van vervoer over water lijkt aanwezig. Het project zal nader worden bekeken in het kader van de tweede tranche quick win-regeling.

¹¹ DOT (Duurzame Ontwikkeling Transportstromen en bereikbaarheid) zet zich in voor een verschuiving van vervoer over de weg naar water en spoor.

13. Havenontwikkeling Oude Zeug

Dit betreft plannen voor uitbreiding van de haven voor overslag van zand en grind en containers. (Zie ook paragraaf 3.2.)

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Belang voor het stimuleren van vervoer over water lijkt aanwezig. Plannen zijn nog niet concreet. Er wordt overleg gevoerd met de initiatiefnemers over de verdere uitwerking. Afstemming (regie) van deze plannen met die voor containerterminals in Hoorn en Enkhuizen is van belang.

14. Krabbersplaat Enkhuizen

Verschillende partijen hebben aangegeven de openbare laad- en loswal op Krabbersplaat in Enkhuizen te willen gebruiken voor de overslag van bulk, stukgoed en containers. Echter, de ontsluiting van het terrein en de dimensies (35 meter diep) maken het lastig om op grote schaal overslagactiviteiten uit te voeren. De gemeente Enkhuizen is bezig om het vervoer over water te stimuleren, maar concrete projecten staan nog niet op stapel. Dit kan veranderen als een nieuwe publieke laad- en loswal wordt gecreëerd aan de overzijde van de vaarweg naar de Krabbersplaat. Op dit moment bestaat een plan om een nieuwe laad- en loswal te creëren van 9 ha (100 meter diep, 900 meter lang). Deze laad- en loswal kan worden ingepast met het plan om de doortrekking van de N23 via een tunnel naar de Markerwaardweg (Dijk Enkhuizen-Lelystad).

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Belang voor het stimuleren van goederenvervoer over water lijkt aanwezig. Plannen zijn nog niet concreet, uitvoering wordt na 2012 voorzien. Er wordt overleg gevoerd met de gemeente over de verdere planuitwerking. Afstemming (regie) van de plannen in Enkhuizen met die voor (container)terminals in Hoorn en Oude Zeug is van belang.

15. Bouwlogistieke terminal Hoorn

Op dit moment worden voorbereidingen getroffen voor het uitvoeren van een testvaart voor het vervoer van trailers met bouwmaterialen per RoRo -schip tussen Hoorn en Tiel. De testvaart is gepland op 1 oktober 2008. Na de testvaart wordt verwacht dat de initiatiefnemers een permanent samenwerkingsverband zullen opzetten voor een vaste RoRo-verbinding tussen Tiel en Hoorn. De praktijk leert dat veel van deze initiatieven in de aanloopfase niet rendabel zijn en de initiatiefnemers willen graag een beroep doen op financiële ondersteuning van de provincie om de onrendabele top van de exploitatie in de startfase af te dekken. Vooralsnog zijn geen fysieke investeringen voorzien voor de gemeente Hoorn. Ooms BV legt zelf een nieuwe kade wand aan en aanvullende faciliteiten zijn (op dit moment) niet nodig.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Belang voor het stimuleren van goederenvervoer over water is aanwezig, de markt heeft het initiatief. Er loopt nu een pilot, mogelijk zal in een volgende fase een investering van de overheid worden gevraagd. De provincie blijft in overleg met de trekkers van dit project. Afstemming (regie) van de ontwikkeling in Hoorn met de plannen voor (container)terminals in Enkhuizen en Oude Zeug is van belang.

17. Realiseren lig/wachtplaatsen

Er is een tekort aan wachtplaatsen in het NZKG, met name in Amsterdam. Door onder meer strengere security-eisen en het terugdringen van wachttijden bij de terminals zijn meer wachtplaatsen nodig. Het aantal ligplaatsen moet dan ook worden uitgebreid en waar mogelijk worden voorzien van goede faciliteiten, waaronder walstroom. Haven Amsterdam is al bezig hier oplossingen voor te zoeken, in de Minervahaven bijvoorbeeld, maar ook regionaal.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Er is behoefte aan extra lig- en wachtplaatsen in de slagader Noordzeekanaal, waarmee er een belang is voor de binnenvaart. Initiatief ligt bij Haven Amsterdam en andere havenbeheerders in het NZKG. Voor de behoefte elders in Noord-Holland zal in het kader van de Routeoverleggen worden geïnventariseerd welke knelpunten en plannen er zijn.

18. Madagascarhaven Amsterdam: aanleg overslagfaciliteiten binnenvaartcontainers

Het project Madagascarhaven betreft de realisatie van een multimodale binnenvaartterminal in het Amsterdamse havengebied (Afrikahaven). De kade van de Madagascarhaven is beschikbaar voor elke binnenvaartschipper die lading wil/kan overslaan ten behoeve van de achterliggende binnenvaartterminals waarin meerdere bedrijven in zijn gehuisvest.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Project is wel van belang voor de binnenvaart in het Noordzeekanaal. Rol provincie is in dit project beperkt, Haven Amsterdam is trekker.

19. Containerterminal Schiphol-Oost

Een binnenvaartterminal bij Schiphol kan kansen bieden omdat er veel Europese distributiecentra gevestigd zijn op Schiphol-Rijk en op overige plaatsen in de regio Haarlemmermeer. Deze Europese distributiecentra hebben naast aanvoer via de lucht ook vaak veel aanvoer van containers via de Rotterdamse haven. De binnenvaartterminal is een onderdeel van de multimodaliteit van het Masterplan Amsterdam Connecting Trade (ACT) dat er naar streeft efficiënte verbindingen aan elkaar te koppelen. In dit kader is er bestuurlijk draagvlak voor het uitwerken van een plan voor containeroverslag aan de Ringvaart-Oost. Het programmabureau ACT zal het initiatief nemen voor de economische onderbouwing en gebiedsinpassing.

Planning: in 2009 worden deze ontwerpen voorgelegd aan de bestuurlijke cockpit van ACT. Trekker: gemeente Haarlemmermeer. Vanwege de complexiteit van gebiedsinpassing en de samenhang met grotere ontwikkeling binnen ACT, is de verwachting dat de mogelijke ontwikkeling van een containerterminal pas op de langere termijn te realiseren zal zijn.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Belang lijkt op basis van de plannen aanzienlijk. Het project is echter nog niet concreet en bevindt zich nog in de verkenningsfase. De (financiële) haalbaarheid moet nog worden onderzocht. In het kader van het Masterplan ACT, waar de provincie bij is betrokken, zal het project verder worden uitgewerkt.

20. Havenontwikkeling bedrijventerrein Noord Weesp

Het noordelijk deel van bedrijventerrein Noord in Weesp wordt nu beperkt gebruikt. Met de creatie van een haven aan het Amsterdam Rijnkanaal kan het terrein veel intensiever benut worden en wordt de ligging van het terrein aan het kanaal ook optimaal gebruikt. De haven biedt ruimte voor een bestaand bedrijf op Noord dat nu geen groeimogelijkheden meer heeft. Daarnaast biedt het ruimte voor een bedrijf dat nu afhankelijk is van de Vecht. Ten slotte biedt de haven kansen voor andere watergebonden bedrijven in de regio.

De haven kan gecreëerd worden op het voormalige marinecomplex op het bedrijventerrein. Daarbij is een combinatie met het terrein waarop thans een rioolwaterzuivering is gevestigd, dat aan zuidzijde grenst aan het marinecomplex, mogelijk. De haven geeft een impuls aan het bestaande terrein, het krijgt daarmee een multimodale ontsluiting die ook voor andere bedrijven nuttig is. Voor het procesmanagement is bij de provincie Noord-Holland een HIRB-aanvraag gedaan.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Belang voor het stimuleren van vervoer over water lijkt aanwezig. De provincie voert overleg met de gemeente over de verdere planuitwerking, er is een HIRB-aanvraag ingediend. Het project zal nader worden bekeken in het kader van de tweede tranche quick win-regeling.

21. AMSbarge/stimulering containervervoer

Haven Amsterdam heeft in samenwerking met een aantal bedrijven in de regio een innovatief logistiek concept ontwikkeld om goederencontainervervoer binnen de noordelijke Randstad te verplaatsen van weg naar water en nauw te laten aansluiten op de internationale vervoersverbindingen over water en spoor. Dit concept heet AMSbarge. AMSbarge wordt gesteund via het rijksprogramma Pieken in de Delta. Infrastructurele maatregelen die uit het project volgen zijn niet subsidiabel in het kader van Pieken in de Delta. Het voornemen is om deze infrastructurele maatregelen gedurende de looptijd van het project (2008 t/m 2010) voor te dragen in

andere subsidieprogramma's waar infrastructurele maatregelen wel gesteund worden zoals *Varen voor een Vitale Economie* en *Water als Economische Drager*.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Project heeft duidelijke betekenis voor het stimuleren van vervoer over water en loopt reeds. Project krijgt nader vorm in het kader van de (rijks)regeling Pieken in de Delta, waaraan ook de provincie financieel bijdraagt.

22. *Pontveer Akersloot*

Het gaat hier om een maatregel om de verouderde kettingveer van de pontveer Akersloot te vervangen. De veiligheid van de binnenvaart is hier in het geding. Meerdere keren ontstaan ongelukken met binnenvaartschepen. In 2008 bijvoorbeeld heeft een binnenvaartschip de kabels van het pontveer bij Akersloot stukgetrokken. Hierdoor is schade ontstaan aan het pontveer en de aan- en afmeerplaatsen.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Dit project is van belang voor een vlotte en veilige doorstroming op de slagader Noordhollands Kanaal. De provincie zal initiatieven van de gemeente Castricum steunen om het probleem aan te pakken.

23. *Havenmanagement- en informatiesysteem Pontis fase 2*

Dit betreft een verkeersinformatie- en managementsysteem voor onder meer de binnenvaart op het Noordzeekanaal. Gegevens die in Pontis worden ingevoerd, worden doorgestuurd naar andere systemen, zoals het havengeldsysteem. Het systeem zorgt voor een snelle en betrouwbare afhandeling van het scheepvaartverkeer in de Zeehavens van Amsterdam.

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Project van Haven Amsterdam dat via andere programma's wordt gesteund.

24. *Inventarisatie/realisatie walstroomvoorzieningen*

In het kader van de Routeoverleggen zullen de knelpunten en plannen t.a.v. lig- en wachtplaatsen en walstroomvoorzieningen in beeld worden gebracht en in overleg met de andere beheerders gezocht worden naar een oplossing. (Zie ook paragraaf 5.3.)

Beoordeling op basis van de criteria en vervolgstappen

Voldoende walstroomvoorzieningen bij lig- en wachtplaatsen is van belang voor de duurzaamheid in de binnenvaart. Provincie zal in het kader van de Routeoverleggen in samenwerking met de vaarweg- en havenbeheerders inventariseren welke behoefte er is en welke plannen er zijn. Heeft een nauwe relatie met project 17 (lig- en wachtplaatsen).

5.5. Acties korte termijn

Quick wins eerste tranche

Er is op ambtelijk niveau een aanvraag ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor een bijdrage aan de quick wins. Ook is de voorliggende concept *Netwerkstrategie* aan V&W gestuurd. In september 2008 zal in ambtelijk overleg met het rijk en met Rijkswaterstaat de aanvraag worden aangescherpt, met als doel om vóór 1 oktober 2008 een formele, bestuurlijke aanvraag in te dienen. In het MIRT-overleg (najaar 2008) zullen de *Netwerkstrategie* en de quick wins worden besproken.

Quick wins tweede tranche

In 2009 zal een aanvraag worden ingediend voor de tweede tranche quick wins. Van in elk geval vier projecten zal in samenspraak met de trekkers nader worden onderzocht of zij kansrijk zijn om in te dienen:

- Kistenplan Beverwijk;
- Hogesluisbrug Amsterdam;
- Haven/draaikom Boekelermeer Alkmaar;
- Havenontwikkeling bedrijventerrein Noord Weesp.

Onderzoeken benutting, beheer en onderhoud; Routeoverleggen

Het onderzoek naar de 24-uurs bediening is vrijwel afgerond. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in een brede verkeersmanagement-aanpak. In samenwerking met de andere vaarweg- en havenbeheerders zal een inventarisatie worden gedaan van de problematiek en mogelijkheden op het gebied van lig- en wachtplaatsen en walstroomvoorzieningen. Tegelijkertijd worden op de slagaders Zaan en Noordhollands Kanaal Routeoverleggen opgestart.

Uitwerken uitvoeringsprogramma

Van de (nog) niet als quick win ingediende projecten waarbij mogelijk een rol van de provincie wenselijk en/of noodzakelijk is, zal een verdere uitwerking worden gedaan zodat deze rol en de financiële consequenties inzichtelijk worden.

5.6. Middelen

De projecten op de projectlijst verschillen op dit moment zeer van status en concreetheid. Daarom is er voor gekozen in deze netwerkstrategie het kader voor prioritering op te nemen, welke doelstellingen hebben een hogere prioriteit. Zodra de projecten verder uitgewerkt zijn en de financiële consequenties inzichtelijk kan de uiteindelijke afweging gemaakt worden welke projecten de hoogste prioriteit hebben.

Het uiteindelijke uitvoeringsprogramma zal zodra afgerond aan Provinciale Staten worden voorgelegd en vervolgens bij de begrotingsbehandeling worden meegenomen. Voor de in de eerste tranche ingediende quick wins zijn geen extra investeringen van de provincie nodig.

Bijlage 1. Quick wins

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: 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 hoofdlijnen. 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 voorliggende stuk bevat deze analyse;
- 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.

Een vijftal projecten komen in de visie van de provincie in aanmerking om op korte termijn te worden aangemeld bij het rijk voor subsidie in het kader van de eerste tranche van de quick-winregeling:

- Verdiepen van de Zaan;
- RHB Anna Paulowna;

- Containerterminal IJmuiden;
- Haven 't Horntje Texel;
- Verlenging kade Hoogtij Zaanstad.

De overige projecten zijn voor een groot deel afgefallen in dit stadium 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 vallen projecten af 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 één of enkele bedrijven zullen zijn en om die reden de Europese toets voor ongeoorloofde staatssteun niet doorstaan. Een aspect overigens dat voor de provincie even zwaar weegt als voor het rijk.

Kosten-batenanalyse

Volgens de criteria van de rijksregeling zijn de vijf quick wins onderworpen aan een globale kosten-batenanalyse.

Schema B1.1. Uitkomsten kosten-batenanalyse quick wins

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	€ 817.675	€ 366.212	€ 1.004.668	€ 631.428	€ 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	-	-	-	-	-
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

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.

In schema B1.2 is beknopt aangegeven hoe de vijf projecten scoren op deze criteria¹².

Schema B1.2. Score quick wins op de criteria

Project	Belang voor Netwerkstrategie	Regionaal-economische uitstraling	Draagvlak in de markt	Kosten/batenverhouding	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 zijn alle vijf genoemde projecten aangemeld bij het rijk voor subsidie in het kader van de eerste tranche quick win-projecten. Daarbij is de volgende prioriteitsvolgorde en gevraagd subsidiebedrag mee gemoeid.

Schema B1.3. Investering en gevraagde subsidie quick wins

Prioriteit	Project	Totale investering	Gevraagde subsidie	Andere investeerders
1	Verdiepen van de Zaan	€ 2,25 miljoen	€ 908.119	gemeente Zaanstad
2	RHB Anna Paulowna	€ 5,982 miljoen	€ 1.207.234	provincie, NHN, gemeente Den Helder
3	Containerterminal IJmuiden	€ 4,907 miljoen	€ 1.980.829	Zeehaven IJmuiden
4	Haven 't Horntje Texel	€ 5,427 miljoen	€ 2.190.276	gemeente, private investeerders
5	Verlenging kade HoogTij	€ 11,5 miljoen	€ 4.896.779	RON

¹² Voor een uitgebreide beschrijving van de quick win-projecten, de kosten-batenanalyse en de beoordeling van de quick wins zij verwezen naar Provincie Noord-Holland (2008), *Quick wins vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland; selectie, beoordeling en prioritering tbv aanvraag rijksbijdrage* en DHV (2008), *Kosten-batenanalyse quick win-projecten Noord-Holland*.

Bijlage 2. Afgevalen projecten 1e tranche quick win-regeling

Project	Reden om nu niet in te dienen als quick win
Haven/draaikom Alkmaar	(Nog) geen concreet project, mogelijk 2e tranche. Inventarisatie keerproblematiek najaar 2008
Havenontwikkeling Oude Zeug	(Nog) geen concreet project
Haven De Pijp Beverwijk. Verplaatsing droge bedrijven van natte kavels ikv herstructurering / Kistenplan	(Nog) geen concreet project. Over Kistenplan was het in de beperkte beschikbare tijd niet mogelijk de informatie te verkrijgen om aanvraag te onderbouwen. Mogelijk 2 ^e tranche.
Aanleg van nieuwe goed geoutilleerde wachtplaatsen in Noordzeekanaalgebied	Past niet in quick win-regeling
Madagascarhaven Amsterdam: aanleg overslagfaciliteiten binnenvaartcontainers	Het openbare karakter van de terminal kon onvoldoende worden aangetoond
Vervoer afval over water (HVC/AEB)	(Nog) geen concreet project
Havenmanagement- en informatiesysteem Pontis fase2	Loopt via andere programma's.
Vaart in de Zaan!: in concreto Wilhelminasluis	Programma loopt via MIRT en is te groot voor QW-regeling. Heeft relatie met aanvraag voor verdieping van de Zaan
Bouwlogistieke terminal Hoorn: Ro-Ro-pilot	Geen overheidsbijdrage gevraagd
Containerterminal Schiphol-Oost	(Nog) geen concreet project
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, (nog) geen nut en noodzaak
Westfriese kanalen: versneld baggeren	(Nog) geen concreet project, Westfriese kanalen zijn geen slagader
Pontveer Akersloot. Vervang verouderde kettingveer i.v.m. veiligheid.	Past niet in QW-regeling; wel belang voor vlotte en veilige doorstroming scheepvaartverkeer
Hogesluisbrug in Amsterdam: vernieuwing	Op moment van indienen te weinig informatie