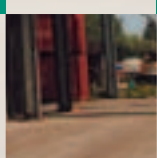
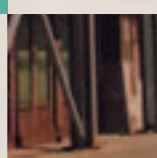
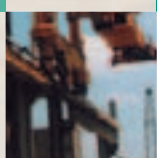
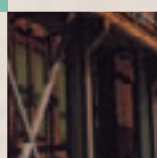
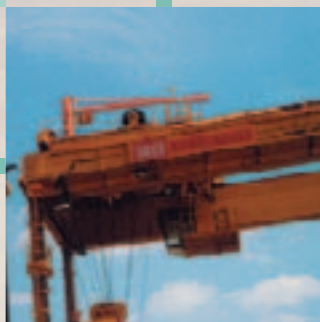
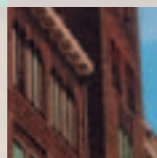
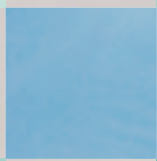
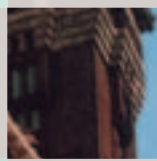
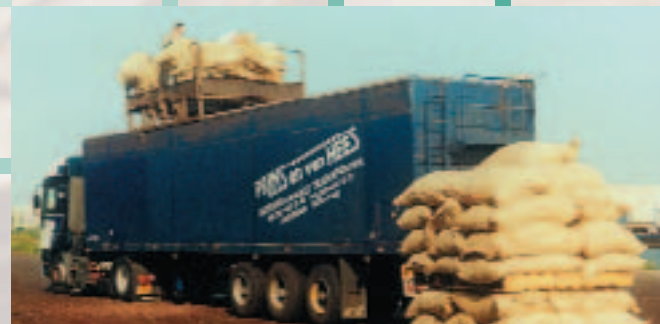


*Actieplan*

# Binnenvaart Noord-Holland 2000-2003

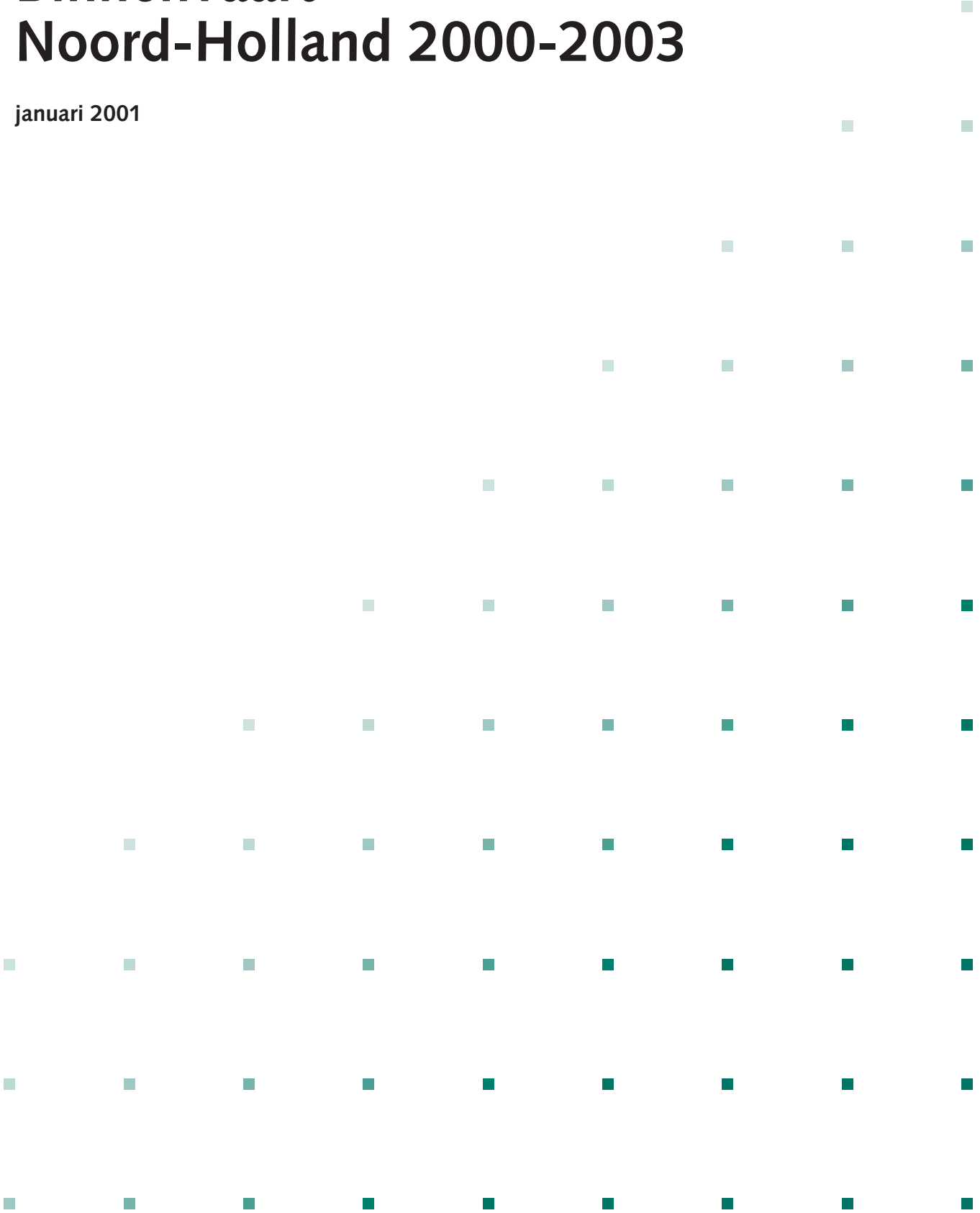


*Actieplan*



# Binnenvaart Noord-Holland 2000-2003

januari 2001







# Inhoud

5	1	<b>Inleiding</b>
9	2	<b>Vaarwegen in Noord-Holland</b>
13	3	<b>Beleidskader Binnenvaart</b>
15	4	<b>Ontwikkelingen</b>
19	5	<b>Verbeterpunten, inventarisatie door binnenvaartsector</b>
23	6	<b>Het Actieplan Binnenvaart 2000–2003</b>
25	7	<b>Actiepunten nader bekeken</b>
		<b>Bijlagen</b>
35	1	Afgeronde actiepunten 1996-1998
36	2	Toelichting afgeronde actiepunten 1998-2000
39	3	Bron

## **Colofon**



### Aanleiding

Eén van de belangrijke pijlers van het goederenvervoerbeleid van de provincie Noord-Holland betreft het stimuleren van vervoer over water. De overstap van vervoer over de weg naar vervoer over water is niet voor ieder bedrijf uitvoerbaar. Voorwaarde is in ieder geval een goede vaarweginfrastructuur, zodat vervoer over water als voldoende concurrerende transportwijze in aanmerking komt. Hiervoor aanwezig kansen dienen maximaal benut te worden. Gelukkig zijn deze mogelijkheden ook in de provincie Noord-Holland aanwezig. Dit vraagt wel om een voortdurende overheidsinspanning in voorwaarden-scheppende zin. Met het Actieplan Binnenvaart 2000-2003 herijkt de provincie Noord-Holland haar inspanningen op dit vlak.

### Doel van het actieplan

Het Actieplan Binnenvaart Noord-Holland 2000-2003 wordt richtinggevend voor de provinciale inspanning in haar streven om te komen tot meer vervoer over water. Prognoses geven aan dat het goederenvervoer het komend decennium fors toeneemt. Het grootste deel van deze groei zal nog worden afgewikkeld met de vrachtauto. Steeds vaker zijn de economische centra in de randstad en Nederland slecht bereikbaar door congestie op de weg. De bereikbaarheidsproblemen worden groter en groter en ook gaat het goederenvervoer over de weg gepaard met milieuproblemen.

Het bedrijfsleven zoekt steeds vaker naar andere transportwijzen. De mogelijkheden van efficiëncymaatregelen worden verkend<sup>1)</sup>. Daarnaast zijn er programma's voor de bevordering van intermodaal vervoer, waarbij een deel van de transportketen wordt verzorgd door de binnenvaart<sup>2)</sup>.

Voor het realiseren van een verschuiving van het goederenvervoer over de weg naar vervoer over water (en spoor) dient de benodigde infrastructuur in stand gehouden te worden en verbeterd.



Het Actieplan Binnenvaart is een antwoord op de vraag waarop de provinciale overheid moet inzetten om de modal split daadwerkelijk te veranderen ten gunste van de modaliteit 'vervoer over water'. Het actieplan bevat zowel concrete initiatieven voor maatregelen die de voorwaarden invullen om meer vervoer over water te accommoderen, als activiteiten die indirect bijdragen in de stimulering van de binnenvaart. Schematisch is dit weergegeven in afbeelding 1 op de volgende bladzijde.

Het vigerende beleidskader is de 'Visie basisnet beroepsvaart Noord-Holland' dat door het provinciaal bestuur in 1996 is vastgesteld. In dit rapport was een actieprogramma opgenomen,

1) Gedacht kan worden aan de efficiëncyscans bij bedrijven, in het kader van het 'TRANSACTIE-programma'.

2) Binnen het programma 'MODAL-SHIFT' heeft de EVO de kansen voor multimodaal vervoer verkend. In 1999 zijn beide programma's in elkaar geschoven (TMS).

dat in 1998 voor de eerste maal is geactualiseerd. Het Actieplan Binnenvaart Noord-Holland 2000-2003 is de derde uitgave van het actieprogramma.

Het provinciale Actieplan Binnenvaart richt zich zowel op eigen vaarwegen, alsook op vaarwegen in beheer en eigendom bij anderen. Gelet op de

beschikbaarheid van financiële middelen zal het initiëren van acties selectief plaatsvinden. Bij voorrang zal worden gewerkt aan de verbetering van vaarwegen die onderdeel uitmaken van het basisnet voor de beroepsvaart, zoals dat is vastgelegd in de 'Visie basisnet beroepsvaart Noord-Holland' (zie hoofdstuk 2).

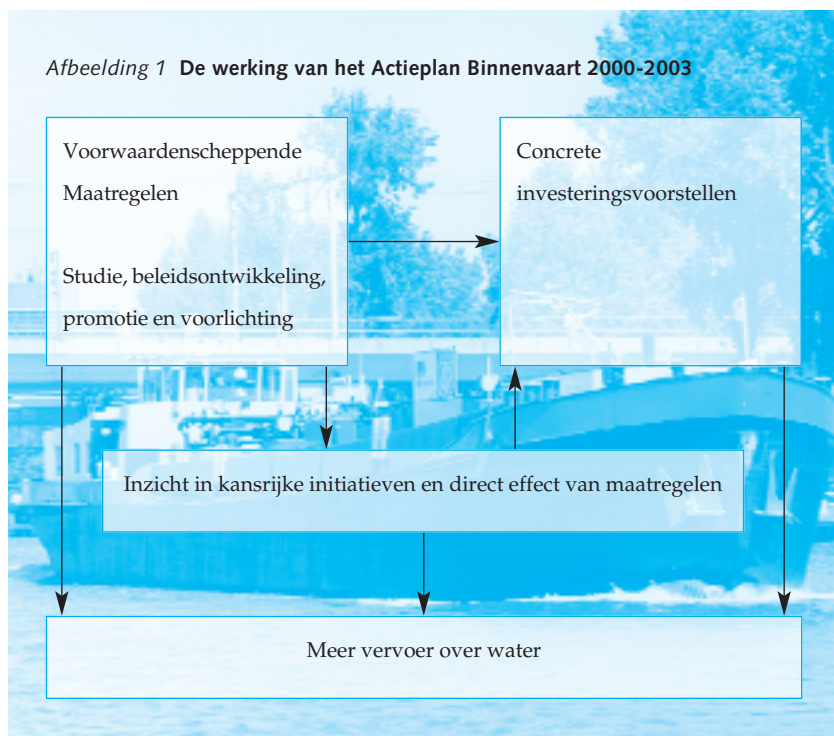
Dit actieplan is geen investerings-schema. Voor de financiering van structurele verbeteringen op en aan de provinciale vaarwegen is het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) het plannings-instrument. In het PMI wordt het totaal aan activiteiten en werkzaamheden die de provincie voornemens is te doen aan de 'eigen'

infrastructuur inzichtelijk gemaakt. Het gaat dan niet om beheer en onderhoud, maar om uitbreiding of vernieuwing van de vaarweginfrastructuur. Vanaf 2001 wordt het PMI jaarlijks bij de begroting vastgesteld.

Voorzover acties uit het actieplan resulteren in provinciale bijdragen voor de verbetering van vaarwegen in beheer en onderhoud bij derden, dan zal hierover in aparte besluitvorming door Provinciale Staten over worden beraadslaagd.

Het Actieplan Binnenvaart is geen beheersplan voor vaarwegen en spreekt zich derhalve ook niet uit over bv. het gewenste vaarwegprofiel of het benodigde baggerprogramma. Het doet evenzeer geen uitspraken over de mogelijke overdracht van vaarwegen naar de provincie of van de provincie naar bv. waterschappen.

Afbeelding 1 De werking van het Actieplan Binnenvaart 2000-2003



### Inhoud van het actieplan

Het is goed om op deze plaats aan te geven wat het Actieplan Binnenvaart inhoudt. Uit discussies met de binnenvaartsector, politici en ambtenaren blijkt dat niet altijd duidelijk is wat men kan en mag verwachten van dit actieplan. In het kort zal daarom worden ingegaan op wat het Actieplan Binnenvaart wél en wat het niet is.

Het Actieplan Binnenvaart geeft een overzicht van de acties en projecten waarbij de provincie een rol speelt. Het gaat daarbij om concrete acties en projecten. In het actieplan is per activiteit de stand van zaken beschreven en wordt aangegeven of deze als actie wordt voortgezet. Gelet op de lange doorlooptijd van veel projecten is ervoor gekozen om de werkingsduur van het Actieplan Binnenvaart te brengen op 3 jaar.



Met als uitgangspunt de actiepunten uit 1998, nieuwe ontwikkelingen en de inbreng van de binnenvaartsector is een nieuwe lijst actiepunten opgesteld. Het resultaat staat in hoofdstuk 6; de meeste inspanningen worden gecontinueerd, een aantal nieuwe acties zijn toegevoegd. In hoofdstuk 7 worden de actiepunten nader bekeken en wordt de actuele stand van zaken beschreven.

### **Leeswijzer**

De inhoud van het actieplan is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat over de vaarwegen in Noord-Holland. Welke zijn bij de provincie in beheer en hoe ziet het Basisnet voor de Beroepsvaart eruit? In hoofdstuk 3 wordt het bestaande beleidskader geschetst, waarna in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op recente ontwikkelingen binnen de binnenvaartsector. Deze kunnen aanleiding geven om bestaande actiepunten bij te stellen of nieuwe te introduceren. In hoofdstuk 5 is verslag gedaan van de uitvraag aan de georganiseerde beroepsvaart naar verbeterpunten aan het vaarwennet in Noord-Holland.





## Vaarwegen voor de beroepsvaart

De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid net van vaarwegen. Hiervan is ca. 500 km in principe beschikbaar voor de binnenvaart, al is de onderlinge verscheidenheid groot. Een aantal vaarwegen kan door hun geringe afmeting niet of nauwelijks door de beroepsvaart worden aangedaan. In afbeelding 2 zijn de vaarwegen in Noord-Holland weergegeven, die in principe voor de beroepsvaart bevaarbaar zijn. Op de kaart is per vaarweg aangegeven wie het technische vaarwegbeheer voert. Hieronder wordt verstaan het geheel aan fysieke maatregelen dat nodig is om een watergang te laten beantwoorden aan zijn functie als vaarweg. Bij het technisch vaarwegenbeheer moet gedacht worden aan maatregelen als baggeren, het zorgen voor de oever (onderhouden van de schroeiing, maaien van de berm), aanleg en onderhoud en bediening van sluizen en het ijsvrij houden van de vaarweg.

Het technisch beheer van vaarwegen in Noord-Holland is over verschillende instanties verdeeld. De provincie voert het technische beheer over meer dan 200 km vaarweg. Het noordelijk deel van het Noordhollandsch Kanaal, de vaargeul door het Alkmaardermeer, de Markervaart en de Tapsloot zijn provinciale vaarwegen die van belang zijn voor de beroepsvaart.

Het Rijk beheert het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal, ofwel de hoofdtransportassen binnen het totale vaarwegennet in Noord-Holland.

Ook zijn er vaarwegen in beheer bij gemeenten en waterschappen. Globaal gesteld kan worden, dat gemeenten de voor de beroepsvaart belangrijke vaarwegen beheren en waterschappen meer de waterwegen met een functie voor de waterhuishouding.

Het technisch vaarwegenbeheer in Noord-Holland is sterk historisch bepaald. De groei van de binnenvaart en de pleziervaart maakt dat de eisen die aan vaarwegen worden gesteld steeds zwaarder worden. Volgens de Waterschapswet valt het beheer van vaarwegen met een (duidelijke) scheepvaartfunctie vanaf 1 januari 1995 primair onder het gezag van de algemene democratie.

Voor de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder had dit als consequentie dat het vanaf die datum een onbeheerd ('heerloos') waterstaatsobject werd. Tot die tijd beruste het beheer bij het waterschap Groot-Haarlemmermeer. Onderhandelingen tussen waterschap en provincie Noord-Holland hebben ertoe geleid dat de provincie met ingang van maart 2000 verantwoordelijk is voor het technisch vaarwegbeheer van het oostelijk, zuidelijk en westelijk deel van de Ringvaart. Voor het noordelijk deel van de ringvaart ligt alleen het feitelijk beheer bij de provincie.

Een tweede oorzaak van veranderingen komt door het streven van het Rijk naar een decentralisatie van de natte infrastructuur. Zo heeft inmiddels Rijkswaterstaat het Noordhollandsch Kanaal in beheer overgedragen aan de provincie en de Vecht aan het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

## Huidig gebruik van de vaarwegen

Ten behoeve van een betere benutting van het Noord-Hollandse vaarwegennet wordt in het provinciale beleid het accent gelegd op de belangrijkste vaarwegen. Aan de hand van het feitelijk gebruik, te beschouwen als een afspiegeling van de vraag kan het net van belangrijke vaarwegen in Noord-Holland worden bepaald.

De binnenvaart vervult een belangrijke rol in het nationaal en internationaal vervoer van goederen

**Afb.2 Technisch vaarwegbeheer in Noord-Holland per 1-7-2000**



**Afb.3 Huidig gebruik vaarwegen (vervoerd tonnage)**



**Afb.4 Vaarwegen naar CEMT-klasse**

- CEMT Klasse 0
- CEMT Klasse 1,2 en 3/tonnage 400, 650 en 1000
- CEMT Klasse 4/tonnage 1500
- CEMT Klasse 5/tonnage 3000
- CEMT Klasse 6/tonnage > 3000



**Afb.5 Basisnet vaarwegen Noord-Holland**

— > 1 miljoen ton vervoerd tonnage



van het havengebied rond het Amsterdamse Noordzeekanaal naar het Nederlandse en Europese achterland. Vooral in het vervoer van bouwstoffen als zand en grint, ertsen, landbouwproducten, oliën en chemische producten vervult het binnenvaartschip een sleutelrol. Groeimarkten, zoals het containervervoer worden inmiddels ruimschoots bediend. De aanvoer per binnenvaartschip naar het zeehavengebied, alhoewel geringer van omvang, komt steeds meer op gang.

Op afbeelding 3 is aangegeven welk tonnage aan binnenvaartvervoer over de vaarwegen in Noord-Holland wordt getransporteerd. Het beeld is de laatste jaren redelijk constant, met uitzondering van het oostelijk deel van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Hier is het vervoerd tonnage licht gedaald, door het nagenoeg verdwijnen van de kerosinevaart naar Schiphol-Oost.

Een nadere analyse leidt tot de onderkenning van enkele belangrijke hoofdstromen. Het overgrote deel van het binnenvaartvervoer naar en van de provincie, betreft het natransport van goederen die via de zeehavens zijn binnengekomen. Het gros van deze goederen wordt vervoerd via het Amsterdam-Rijnkanaal. Een tweede belangrijke hoofdstroom wordt gevormd door het goederenvervoer naar en van het industriële complex in de Zaanstreek. De Zaan is een vaarweg in het midden van Noord-Holland die belangrijke industrieën in de Zaanstreek en de regio Alkmaar ontsluit. Inmiddels wordt op jaarbasis al meer dan 4,7 miljoen ton goederen vervoerd over de Zaan.

### **Vaarwegen volgens CEMT-classificatie**

Naast het huidig gebruik is ook het toekomstig gebruik van vaarwegen van belang. De potentie die een vaarweg bezit komt tot uitdrukking in de zogenaamde CEMT-klasse. De met de vaarweg

corresponderende afmetingen bepalen immers de maximaal toelaatbare grootte van het binnenvaartschip. Hoe ruimer de afmeting, des te meer potentie voor toekomstig gebruik.

Op afbeelding 4 is de huidige CEMT-classificatie voor de vaarwegen in Noord-Holland weergegeven. De internationaal gestandaardiseerde CEMT-indeling onderscheidt 6 klassen en is voor de laatste maal herzien in 1992. Geconcludeerd kan worden dat de provincie Noord-Holland beschikt over een fijnmazig net van vaarwegen voor kleine schepen en diverse belangrijke transportassen voor schepen groter dan 1.000 ton, die op basis van hun CEMT-classificatie over een grote potentie beschikken.

### **Basisnet voor de beroepsvaart**

In 1996 is het basisnet van vaarwegen voor de beroepsvaart in Noord-Holland vastgelegd. Op basis van het toenmalig gebruik kwamen hiervoor in aanmerking vaarwegen met een vervoervolume van één miljoen ton. Op afbeelding 5 zijn deze vaarwegen aangegeven. De volgende vaarwegen maken deel uit van het basisnet voor de beroepsvaart in Noord-Holland: Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal, het westelijk en oostelijk deel van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, het Spaarne en Zijkanalen C en G in Spaarnwoude, Het Binnen- en Buiten IJ en Kostverlorenvaart/Schinkel/Nieuwe Meer in Amsterdam, De Tapsloot, Zaan en Voorzaan in de Zaanstreek en de Stierop, vaargeul Alkmaardermeer en het Noordhollandsch Kanaal van Alkmaardermeer tot aan Den Helder.

Het basisnet voor de beroepsvaart zal richtinggevend zijn voor de inzet van middelen om te komen tot meer vervoer over water.

In hoofdstuk 3 wordt meer specifiek aangegeven wat het opnemen van vaarwegen in het basisnet betekent voor de uitvoering van het beleid.

## Rol van de provincie

De rijksoverheid stelt de centrale beleidskaders, welke recent zijn geactualiseerd in het nieuw verschenen Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. Het rijk streeft naar een optimale ontwikkeling van de binnenvaart en benutting van het vaarwegen-net. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de groeiende vraag naar vervoer over water. Het netwerk van hoofdvaarwegen moet daarom voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen<sup>3)</sup>.

De vervoerswijzen die de zeehaven Amsterdam verbindt met het achterland zijn van toenemende belang. In het streven naar meer multimodaal vervoer blijkt dat het wegvervoer de belangrijkste modaliteit is voor het achterlandvervoer.

De ontwikkeling van de binnenvaart (en het spoorvervoer) blijft achter bij de groei voor het wegvervoer, waardoor sprake is van onvoldoende modal shift. In het realiseren van meer multimodaal vervoer dient de organisatiegraad van het vervoer te worden verbeterd, onder andere door een gezamenlijke goederenvervoeraanpak van marktpartijen en overheden. De provincie ziet voor haarzelf vooral een taak in het creëren van omstandigheden die meer vervoer over water mogelijk maken.

De provincies hebben in het streven naar een modal shift ten gunste van water een gemeenschappelijk doel voor ogen. In de werkgroep Goederenvervoer van het Interprovinciaal Overleg is door de provincies het initiatief genomen voor het opstellen van een goederenvervoerconcept<sup>4)</sup>. Dit concept kan als kader fungeren voor verdere samenwerking en afstemming van beleid en uitwerking van grensoverschrijdende projecten.

<sup>3)</sup> Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, 2000, deel A – Hoofdlijnen van beleid, pag. 48.

<sup>4)</sup> Interprovinciaal Goederenvervoerconcept, een inventarisatie (augustus 2000).

Noord-Holland werkt al samen met Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland aan concrete projecten op het gebied van goederenvervoer in de randstad (GOVERA). In een visie presenteren zij drie netwerken waarin gelijksoortige goederenstromen zoveel mogelijk worden gebundeld<sup>5)</sup>.

Unit-net richt zich om het bundelen van maritieme containerstromen met een continentale herkomst of bestemming. Tempo-net voorziet in een bundeling van pakketten en pallets met een nationale en regionale herkomst of bestemming. Bulk-net bundelt volumineuze bulk- en afvalstromen met een nationale en regionale herkomst of bestemming. Voor elk van deze netten wordt gezocht naar corridors als dragers van het vervoer van gebundelde stromen. Het denken in netwerken ondervindt veel navolging (zie bv. de plannen voor een corridor voor zuidoost Nederland in het kader van Incodelta).

Zoals in hoofdstuk 2 naar voren is gebracht heeft de provincie in 1996 het basisnet voor de beroepsvaart vastgelegd. In de volgende paragraaf wordt aangegeven wat het vaststellen van het basisnet betekent voor de uitwerking van het beleid.

## Visie Basisnet

De provincie Noord-Holland heeft haar beleidskader voor vervoer over water vastgesteld met het opstellen van de 'Visie basisnet beroepsvaart Noord-Holland'. De stimulering van vervoer over water levert een bijdrage aan milieuvriendelijk transport en vergroot de multimodale bereikbaarheid van de provincie. Tegen de achtergrond van een sterke toename van het goederentransport wil de provincie een actieve rol spelen in het

<sup>5)</sup> In 1997 hebben Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland hun visie op het goederenvervoer neergelegd in de discussienota 'Naar een logistieke visie voor de Randstad'.

verbeteren van vervoermogelijkheden via het binnenwater.

Uiteraard streven vaarwegbeheerders naar het veiligstellen van de bevaarbaarheid van vaarwegen met het oog op de toekomst. In het onderhoudsprogramma dient aan vaarwegen uit het basisnet voor de beroepsvaart prioriteit gegeven te worden. Structurele knelpunten, die het functioneren van basisnetvaarwegen belemmeren, zullen met voorrang ter hand worden genomen. De provincie neemt voor de vaarwegen waarvoor zij het technisch vaarwegbeheer voert, hierin haar verantwoordelijkheid. Ook voor basisnetvaarwegen die niet in provinciaal beheer zijn, wil de provincie bevorderen dat de bevaarbaarheid in stand blijft.

De provincie heeft sinds het verschijnen van de Visie Basisnet Beroepsvaart zich ingespannen om samen met regionale overheden en marktpartijen de aanleg van overslagkades-, container inland-terminals van de grond te brengen. Een voorbeeld hiervan is de containerterminal De Vrede in Zaanstad, waar de provincie in samenwerking met de initiatiefnemer en Rijkswaterstaat de haalbaarheid heeft verkend.

De provincie voert een voorwaardenscheppend beleid voor de binnenvaart in Noord-Holland en ondersteunt dit door haar ruimtelijk ordeningsbeleid. Het is van belang dat bedrijventerreinen aan vaarwegen uit het basisnet worden benut voor de huisvesting van bedrijven die het vaarwater nodig hebben voor de aanvoer en afvoer van grondstoffen en eindproducten. De provincie stimuleert dit, waarbij de kaders van het streekplan richtinggevend zijn. Bij een streekplanherziening zal meer ruimte moeten worden geboden voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen aan vaarwegen uit het basisnet. Alleen dan kan de beschreven potentie ook daadwerkelijk worden benut. Het basisnet voor de beroepsvaart is het tevens

toetsingskader bij initiatieven die in het vaarwater komen van de binnenvaart. Als het gaat om de keuze om een bedrijventerrein droog of nat te ontwikkelen, dan zal in de beoordeling van plannen onderscheid gemaakt worden of het gaat om een vaarweg uit het basisnet of een vaarweg van minder belang voor de binnenvaart. Dezelfde afweging dient gemaakt te worden bij plannen voor bv. ecologische verbindingzones, routes voor de recreatievaart of wonen aan het water. Bij alle maatregelen om te komen tot meer vervoer over water gaat de aandacht vooral uit naar het basisnet. Het gebruik van overige vaarwegen door de binnenvaart wordt eveneens gestimuleerd, maar heeft een lagere prioriteit.

### **Naar een nieuw Actieplan Binnenvaart**

De Beleidsvisie Basisnet Beroepsvaart uit 1996 bevatte een 13-tal actiepunten waarbij de inzet van de provincie wenselijk werd geacht. De aandacht was in eerste instantie vooral gericht op vaarwegen van enige importantie. Schaalvergroting en containerisatie in de binnenvaartsector waren argumenten om te komen tot de vaststelling van het basisnet voor de beroepsvaart.

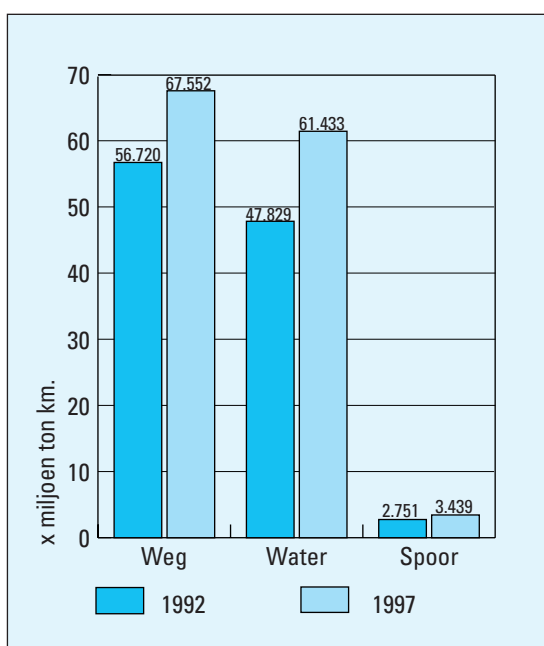
In het Actieplan Binnenvaart Noord-Holland van 1998 is deze beleidslijn doorgetrokken. De actiepunten zijn geactualiseerd, gerubriceerd en de inbreng van de binnenvaartsector vergroot. De beleidsvisie uit 1996 was gericht op de lange termijn. Door de inbreng van de binnenvaartbranche is vanaf 1998 de aandacht voor knelpunten in het onderliggend vaarwegennet vergroot. Dit wordt op dit moment gerechtvaardigd door ontwikkelingen in de scheepvaartsector, zoals het opnieuw in de vaart komen van relatief kleine schepen voor het transport van containers (zie ook hoofdstuk 4). In het nieuwe Actieplan Binnenvaart 2000-2003 zal hierop worden voortgeborduurd.

# 4 Ontwikkelingen

## 'Renaissance van de binnenvaart'

De binnenvaart is volop in beweging. Van oudsher neemt de binnenvaart een groot deel van het transport van grond- en bulkstoffen voor haar rekening. De kracht was immers gelegen in het vervoer van grote hoeveelheden over lange afstanden. In de praktijk betekende dit een aanzienlijk aandeel in het transport van zeehavens naar het achterland. Het vervoer naar de zeehavens in Nederland was minder omvangrijk. Dit beeld bestaat nog wel, maar is in verandering. Mede door liberalisering van de binnenvaartsector is deze branche door innovatief handelen in staat gebleken nieuwe vervoermarkten aan te boren. Een belangrijke groeiemarkt is het containervervoer. Ook op binnenlandse trajecten heroverft het binnenvaartschip terrein. Men kan zelfs spreken van een 'renaissance van de binnenvaart'. Ter illustratie enkele cijfers (zie ook afbeelding 6).

Afbeelding 6 Vervoerd tonnage per modaliteit in 1992 en 1997 (Staatdiagram uit brochure BVB).



Door de gunstige ligging aan de monding van enkele grote rivieren heeft Nederland een belangrijke functie als doorvoerhaven in Europa. Maar liefst 65% van het internationaal vervoer vindt plaats per binnenvaartschip. In totaal wordt per jaar circa 400 miljoen ton in Europa over water vervoerd. Binnen de Europese Unie zijn meer dan 10.000 vrachtschepen in de vaart. Ruim de helft hiervan behoort tot de Nederlandse binnenvaartvloot. In Nederland is in 1999 ruim 250 miljoen ton goederen over water vervoerd. Noord-Holland heeft hierin een aandeel van rond de 8%.

In 10 jaar tijd is het vervoer van containers per binnenvaartschip gestegen van 250.000 naar ruim 2.000.000 TEU (twenty feet equivalent units, standaard eenheid voor containers). Het binnenlands vervoer bedraagt al meer dan 500.000 containers en groeit jaarlijks met meer dan 10%. Circa 5% van dit totaal heeft Noord-Holland als herkomst of bestemming. Met extra terminalfaciliteiten in Amsterdam, de IJmond en Alkmaar zal dit aandeel naar verwachting fors groeien. De conclusie die getrokken kan worden is dat vervoer over water (verder) groeit, onder de voorwaarde dat de benodigde infrastructurele voorzieningen op orde zijn.

## Economische betekenis van de binnenvaart

De betekenis van transport voor de Nederlandse economie is aanzienlijk. Recent gevoerde debatten over de maatschappelijke kosten-baten verhouding van Nederland distributieland, doen hieraan geen afbreuk. De sector binnenvaart is in Nederland goed voor een omzet van ruim f 3,5 miljard. De totaal toegevoegde waarde bedraagt f 1,7 miljard<sup>6)</sup>.

6) De Nederlandse Binnenvaartsector, Economische betekenissen structuur, Prof. Dr. Chris Peeters e.a., Policy Research Corp. / Stichting Nederland Maritiem, 1999.



De Nederlandse binnenvaartsector biedt – direct en indirect – werkgelegenheid aan ongeveer 17.000 personen. Met name in de containervaart zijn de particuliere investeringen aanzienlijk en nemen nog altijd toe. De binnenvaartvloot wordt van jaar op jaar verder vernieuwd en aangepast aan de eisen van verladers.

Het belang van de binnenvaart voor producerende bedrijven in Nederland wordt steeds groter.

In Noord-Holland geldt dit in sterke mate voor productie- en overslagbedrijven in de IJmond (Corus), Amsterdamse havens (Cargill, OBA) en de Zaanstreek (Meneba, Amylum, ADM Cocoa en Gerkens Cacao). Het aantal bedrijven in Noord-Holland dat gebruik maakt van de modaliteit vervoer over water neemt jaarlijks toe.

Naast traditionele massaproducten als zand en grint wordt er over water steeds vaker andere lading vervoerd. Het gaat dan om containers met diverse producten (van bier en bloembollen tot computers en ijskasten) en stukgoederen als personenauto's en vrachtwagencombinaties. Het imago van de binnenvaart wordt hiermee opgevijseld.

### **Vernieuwing van de binnenvaartvloot**

De schaalvergroting in de binnenvaart zet door. Zo is de gemiddelde tonnage van het Nederlands binnenvaartschip in de periode 1982-1991 toegenomen van 791 tot 997 ton. In de periode 1991-1999 is die verder gestegen tot 1.134 ton. Maar er is meer aan de hand. Door de stormachtige groei van het transport van containers in de binnenvaart ontstaat een tekort van dergelijke schepen in het middensegment van circa 1.500 ton. Daarnaast blijven kleinere typen schepen gewenst voor een frequente bevoorrading van bedrijven die minder voorraad wensen aan te houden of simpelweg aan vaarwater van lagere orde gelegen zijn.

Een recente ontwikkeling is de bouw en inzet van een klein type containerschip. Tussen Rotterdam en Tilburg varen containerschepen met de afmeting van een Kempenaar (24-28 TEU).

De tewaterlating in het voorjaar van 2000 van de Neo Kemp, een nieuw type containerschip (32 TEU) voor het kleine segment, betekent een nieuw hoofdstuk in de binnenvaart. Met dit schip worden vele bedrijventerreinen en potentiële terminallocaties bereikbaar voor de containerbinnenvaart. Niettemin blijft een minimum volume noodzakelijk voor een rendabele exploitatie, zeker gelet op de relatief hoge bouwkosten van deze schepen.

Om het binnenlands vervoer per schip een impuls te geven is de laatste jaren onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van palletvervoer per binnenvaartschip door het Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek (NIM). Alleen al in Nederland worden 350 miljoen pallets per jaar over de weg vervoerd. Een deel daarvan zou volgens de initiatiefnemers ook per schip kunnen worden vervoerd. Inmiddels zijn de eerste schepen in aanbouw onder de naam Riverhopper. Een consortium bouwt de komende vijf jaar een tiental schepen met een capaciteit van circa 750 ton specifiek voor palletvervoer. De schepen hebben een capaciteit die gelijk staat aan 17 à 20 vrachtauto's. De relatief kleine schepen kunnen worden ingezet op een groot aantal bestemmingen in Noord-Holland, mits partijen willen investeren in dit systeem. De ontwikkeling van technieken en systemen waarbij de schepen volautomatisch worden geladen en gelost is veelbelovend.

Tot slot lijkt de ontwikkeling van de (container)-kraan op schip een impuls te krijgen door het beoogd afvaltransport in delen van Zuid-Holland over korte afstand. Vooral nog is dit concept slechts bewezen voor grotere typen schepen. De toepassing van het kraan-op-schip principe tegen geringe meerkosten op kleine schepen biedt

interessante nieuwe mogelijkheden. De conclusie is dat recente ontwikkelingen kunnen leiden tot een verbetering van de concurrentiepositie van de binnenvaart voor het vervoer van en naar bedrijven aan het onderliggend vaarwegennet. Deze ontwikkeling wordt door de provincie op de voet gevolgd en kan zonodig leiden tot een toekomstige bijstelling van het gedefinieerde basisnet. Dat vervoer over water de aandacht heeft in Noord-Holland is in het voorjaar van 2000 door Provinciale Staten bekrachtigd (motie 55-37).

### **Noordzeekanaalgebied in beweging**

De overslag van maritieme containers is voor de havens in het Noordzeekanaalgebied jarenlang van ondergeschikt belang geweest. Met het vertrek van enkele Zuid-Amerikaanse rederijen midden jaren negentig nam het overslagvolume af tot een aantal van minder dan 100.000 containers per jaar. Een deel betreft cacao voor opslag en verwerking in het Noordzeekanaalgebied. Een ander deel verlaat het gebied per vrachtauto, per binnenvaartschip en zelfs per trein. Bestaande binnenvaartshuttles tussen Antwerpen/Rotterdam en

Noord-Nederland halteren bij voldoende aanbod in Amsterdam. Het overslagvolume was lange tijd onvoldoende voor de ontwikkeling van dergelijke containerlijndiensten per binnenvaartschip. Recente ontwikkelingen rond de overslag van containers in in het westelijk havengebied van Amsterdam brengen hierin evenwel verandering.

In 2001 zal de nieuwe Ceres Paragon container-terminal operationeel zijn. Hiermee krijgt de overslag van containers in het Noordzeekanaalgebied een flinke impuls. Door aan beide scheepzijden gelijktijdig te lossen kan op de Ceres-terminal tot 300 containers per uur worden gelost. De capaciteit is (vooralsnog) 600.000 containers op jaarbasis. Daarnaast zijn onlangs plannen bekend gemaakt voor een tweede initiatief op de noordoever van het kanaal bij Beverwijk. Deze terminal, met een beoogde doorzet van 300.000 containers, zou in 2002 operationeel kunnen zijn. De verwachting is gerechtvaardigd dat de afvoer van containers per binnenvaartschip een grote impuls zal krijgen. Van deze aanvullende dienstverlening zullen veel verladers in het gebied kunnen profiteren, waardoor het (continentaal) vervoer van containers wordt bevorderd.



Organisatorisch is de samenwerking tussen havenbeheerders, overheden en bedrijven in het Noordzeekanaalgebied verder versterkt. Vijf gemeenten langs het Noordzeekanaal, de provincie, drie ministeries, de Kamer van Koophandel, Zeehaven IJmuiden en Corus hebben hun krachten gebundeld in het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. Dit bestuursplatform ziet toe op de werkzaamheden van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied (RON). De RON heeft als taak de

marketing, gemeenschappelijke promotie en projectontwikkeling in het gebied ter hand te nemen. Eén van de projecten waarbij de RON adviseert is de oprichting van een binnenvaart-terminal in de IJmond.

### **Een netwerk van binnenvaartterminals**

In Nederland zijn inmiddels circa 20 binnenvaart-terminals operationeel. Voor elk van deze terminals is het voor- en natransport van export en import-containers de basis voor exploitatie. Het vervoer van zogenaamde maritieme containers geeft bestaansrecht aan de inlandcontainerterminals in een bepaald verzorgingsgebied. De shuttle-verbindingen zijn nog vaak eenzijdig gericht op de zeehaven Rotterdam. Om ook het vervoer van continentale (containeriseerbare) lading per schip te verzorgen via de eerder genoemde inland-terminals moet de dienstverlening tussen de terminals versterkt worden. Dit betekent uitbreiding van onderlinge verbindingen en meer samenwerking tussen operators. Om de samenwerking te vergroten hebben de Nederlandse terminal-operators hun belangen ondergebracht bij een vereniging: de VITO. De operationele samenwerking moet nog verder vorm krijgen.

Om te komen tot een binnenvaartnetwerk van shuttleverbindingen zijn inmiddels meerdere initiatieven ontwikkeld, zoals het Waternet, het project Waterbox en het Unitnet/RCC. Meertal zijn binnenvaartreders of terminaloperators de motor achter deze initiatieven, die veelal worden ondersteund door de overheid.

Het project Unitnet/RCC is oorspronkelijk opgezet door de Nederlandse Onderneming voor Energie en Milieu (NOVEM) en de regionale overheden vertegenwoordigd in GOVERA. Met Unitnet/RCC kan één loket aangeboden worden aan verladers en vervoerders voor het van deur tot

deur transport van containers in Nederland en België. De uitvoering van dit concept berust bij een aantal marktpartijen die zich georganiseerd hebben in de Stichting Unitnet/RCC.

Het Waternet is een initiatief van twee reders c.q. expediteurs en is inmiddels operationeel.

De Zaanse containerterminal Vrede vervult een draaischijffunctie in dit concept.

# 5

## Verbeterpunten, inventarisatie door binnenvaartsector

In het Actieplan Binnenvaart Noord-Holland 1998-2000 is plaats ingeruimd voor een overzicht van door de binnenvaartbranche gesignaleerde knelpunten. Met dit overzicht ontstaat een compleet beeld van de bevaarbaarheid van de Noord-Hollandse vaarwegen.

Om te komen tot een geactualiseerd inzicht dat aansluit bij de praktijk is voor het actieplan 2000-2003 wederom een uitvraag gedaan naar knelpunten bij organisaties die het verladend en vervoerend bedrijfsleven vertegenwoordigen. Voor de inventarisatie van knelpunten is medio november 1999 een mailing uitgegaan naar een negental organisaties die actief zijn op het terrein van de binnenvaart. Hierop zijn 5 reacties binnengekomen. Voor de inzichtelijkheid wordt per knelpunten aangegeven op welke terrein het probleem zich voordoet.

We onderscheiden de volgende categorieën: opmerkingen ten aanzien van de vaargeul, beperkingen in de afmeting van kunstwerken (bruggen en sluisen), gewenste verruiming in brugbediening en het ontbreken van lig- en wachtplaatsen. Tevens is vermeld wie de vaarweg in beheer heeft, alsmede welke vaarwegen met knelpunten nieuw zijn ten opzichte van het vorige actieplan.

Door de binnenvaartbranche gesignaleerde knelpunten, welke als actiepunt al waren opgenomen in het actieplan 1998-2000 zijn niet in onderstaande tabel opgenomen. Het gaat dan om bv. de vaarweg de Zaan waarvan door verschillende organisaties de diepgangproblemen en de verouderde bruggen als knelpunten worden genoemd. Een nieuwe wens ten aanzien van de bediening is wel in de tabel opgenomen. In hoofdstuk 7 van dit actieplan wordt de actuele stand van zaken met betrekking tot verbetering van deze vaarweg beschreven.



Tabel 1 Gesignaleerde knelpunten door de binnenvaartsector

VAARWEG	BEHEERDER	AARD VAN DE PROBLEMATIEK OF GEUITE WENS			
		Vaargeul	Afmeting kunstwerk	Bediening brug	Lig- en wachtplaatsen bij bruggen
De Zaan	Gemeente Zaanstad			In de winter op zondag	Ruim onvoldoende
Spoorbrug over de Zaan*	NS			Bedreiging van regionet	
Noordzijde van de Zaan (Achterzaan)	Gemeente Zaanstad				geen voorziening kegelschepen
2 <sup>e</sup> Krabbegatssluis en naviadukt Enkhuizen	RWS				geen overnachtingsplaatsen
Alkmaardermeer	Provincie	Verleggen vaargeul			
Ringvaart van de Haarlemmer-meerpolder (m.n. Hillegom en Lisse)	Provincie	Vaarweg verdiepen		bediening in spits (geen marifoon)	i.v.m. spitsluiting
Vaarwegen in Amsterdam (incl. Noord-Hollandskan.)*	Gemeente Amsterdam			bediening in spits	i.v.m. spitsluiting
De Amstel (tussen A'dam en Uithoorn)	Provincie			aanleg afmeer-mogelijkheden	
Vice Adm. Moormanbrug (Den Helder)*	Koninklijke Marine			bediening in spits**	i.v.m. spitsluiting
Brug bij De Kooisluis (Noord-Hollands kanaal)*	Gemeente Den Helder			bediening in spits	i.v.m. spitsluiting
Spoorbruggen bij Koegras, Alkmaar, Purmerend) en Omval-Kolhorn*	NS			Vermelden van tel.nrs.	
Spaarne (Haarlem)	Gemeente Haarlem	Vaarweg verdiepen			
Westfrieze vaart (Wieringermeer)	Provincie	Vaarweg verdiepen	Westfrieze Sluis		
Slootvaart (Wieringermeer)	Waterschap Hollands Kroon	Vaarweg verdiepen			
Nauernasche Vaart*	Gemeente Zaanstad		Bruggen		
Spoorbrug en Jan Blankenbrug (Purmerend)*	NS en gemeente Purmerend			geen marifoon	
Spoorbrug Butterhuizen (bij Alkmaar)*	NS			Te korte bediening-tijden	
Oude Zeug (Wieringermeer)*	Gemeente Wieringermr	Benutten potentie			

\* Nieuw ten opzichte van Actieplan Binnenvaart 1998 – 2000. \*\* Spitsluiting is inmiddels opgeheven, ofwel probleem is opgelost.

De in hiernaaststaand overzicht opgenomen knelpunten zijn deels bekende knelpunten. Door de binnenvaartbranche waren een aantal van deze knelpunten al aangedragen ten behoeve van het actieplan 1998-2000.

Er tekenen zich een drietal clusters van knelpunten af. Het gaat vooral om stremmingen in de bediening van bruggen en in samenhang hiermee het ontbreken van voldoende lig- en wachtplaatsen bij bruggen. Overigens is uit nader overleg met de binnenvaartbranche naar voren gekomen dat de verwachte (extra) vraag naar wacht- en ligplaatsen, als gevolg van een nieuw (rijks)vaartijdenbesluit is uitgebleven. Daarnaast wordt door de beroepsvaart de diepgang van een aantal vaarwegen, al dan niet structureel, als onvoldoende ervaren. Een derde cluster van knelpunt betreft de afmeting van kunstwerken die als gevolg van hoogte-, diepte- en breedtebeperkingen een vlotte doorvaart belemmert.

Het is evenwel de vraag of in het kader van het Actieplan Binnenvaart concreet aan de oplossing van al deze knelpunten gewerkt kan worden. Wat betreft de bediening van bruggen in de spitsuren kan bijvoorbeeld tussen de beheerders van de verschillende modaliteiten (bv. weg- en vaarwegbeheerder) gezamenlijk aan een oplossing worden gewerkt. Voor de aangegeven knelpunten in vaarwegen van ondergeschikte betekenis dient de gevraagde investering afgezet te worden tegen het belang van de vaarweg voor de beroepsvaart. De provincie hanteert het in hoofdstuk 2 gepresenteerde basisnet voor de beroepsvaart als leidraad voor verdere uitwerking. In hoofdstuk 6 wordt aangegeven welke door de binnenvaartbranche gesignaleerde verbeterpunten in het nieuwe actieplan worden opgenomen.



De afgelopen jaren is door betrokkenen voortvarend gewerkt aan de uitvoering van het actieplan 1998-2000.

In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van het Actieplan Binnenvaart 2000-2003. Achtereenvolgens worden genoemd de projecten die nieuw zijn en die welke worden gecontinueerd.

Tabel 2 Overzicht van projecten uit het actieplan 2000-2003

Vaarweg/kunstwerk actie	Nr.	Beheerder	Omschrijving	Beoogd resultaat	Rol provincie	Jaartal Resultaat
<i>Projecten nieuw</i>						
Binnenvaartterminal Beverwijk	20	Privaat RON	Aanleg binnenvaart-terminal Beverwijk	Operationele terminal in binnenvaartnetwerk NH	bevordering aanleg, afstemming in regio	2001
Terminal Boekelermeer	21	HVC	Promotie gebruik overslagterminal	Multifunctioneel gebruik terminal	Symposium (zie ook 25)	2001
Kraan op schip	22	Onbekend	Toetsing bruikbaarheid concept kraan op schip	visie op toepassing in NH	Volgen ontwikkelingen, onderzoek toepassing in NH	2003
Brochure natte bedrijventerreinen	23	Diversen	Verschaffen informatie over natte terreinen	Promotiebrochure natte terreinen in NH	Promotie en voorlichting	2002
Kruisende verbindingen	24	Diversen	Opstellen visie over con-flicterende modaliteiten	visie en beleidsregels	Onderzoek en formuleren beleid	2001
Advies- en informatie-punt goederenvervoer	25	Onbekend	Vaststelling haalbaarheid (multimodaal) adviespunt	Operationeel advies- en informatiepunt	Haalbaarheidsstudie en oprichting (samen met RWS)	2001
<i>Projecten gecontinueerd</i>						
De Zaan	1	Gemeente Zaanstad	Verbeteren bevaarbaarheid	Ruimere brugbediening, baggeren en vernieuwen bruggen en sluis	Coördineren werkzaamheden, uitvoeren eigen aandeel (Julianabrug)	2001 - 2003
Wooschepen Zeglis	4	Provincie	sanering locatie	Urgentie bepalen en saneren	Onderzoek, overleg, inrichting alternatieve locatie	2002
Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder	5b/ 16	Provincie	Verbeteren bevaarbaarheid en extra wachtplaatsen	Uitvoeringsbesluit eventuele nieuwe werken	Studie	2002
Spaarne	7	Gemeente Haarlem	Verbeteren bevaarbaarheid	Vaststelling haalbaarheid verbeteringsvoorstellen	Overleg en onderzoek	2003
Noord-Hollandsch kanaalZuidelijk deel	8	Provincie	Verbetering bevaarbaarheid	Vaststelling haalbaarheid verbeteringsvoorstellen	Overleg en onderzoek	2003
Ontwikkeling ondersteunend ruimtelijk beleid	13	Diversen	Beleidsontwikkeling natte bedrijfsterreinen	Discussie met omgeving en vaststelling nieuw beleid	Onderzoek (in kader GOVERA) en symposium	2001
Vaargeul IJsselmeerroute	15	rijk	Verruiming vaargeul en aanpassing Lorentzsluizen	Vaststelling nut en noodzaak (afronding planstudie) en studie	Participeren in overleg	2002
Profielen - classificatie - baggeren	18/ 19	Diversen	Vaststellen (onderhouds) profielen vaarwegen NH	Vastgestelde profielen	Onderzoek, overleg en besluit profielen	2002



In tabel 3 worden de in de periode van 1998 tot 2000 afgeronde projecten vermeld. Een beschrijving van het resultaat van deze projecten is terug te vinden in bijlage 2<sup>7)</sup>.

Tabel 3 Overzicht van afgeronde projecten uit het actieplan 1998-2000

Vaarweg/kunstwerk actie	Nr.	Beheerder	Omschrijving	Beoogd resultaat	Rol provincie	Jaartal Resultaat
<i>Projecten afgerond</i>						
Krabbersgatssluis	3	Rijk	bouw naviduct	Gerealiseerde bouw	Bevorderen realisering	1999
Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder	5a	Provincie	Regelen van het beheer	Een geregeld beheer van de vaarweg	Onderhandelen, regelen, beheren en financieren	2000
Opwaardering Kanaal Stolpen – Schagen	9	Provincie	Verbeteren bevaarbaarheid	Vaststelling noodzaak verbeteringsvoorstellen	Overleg en onderzoek	1998
Stimulering gebruik kades/terminals	10	Privaat	Organiseren promotietoer	3 voorlichtings-bijeenkomsten	Organisatie en uitvoering	1999
Terminal Boekelermeer	12	HVC	Bouw multifunctionele overslagterminal	Operationele terminal		2000
Balgzandkanaal	14	Waterschap	Benutten potenties vaarweg	Realiseren potentieel vervoer over water	Studie Overleg met bedrijven	1999
Onderhoud Boordvoorzieningen	17	Provincie	Achterstallig onderhoud boordvoorzieningen	Inlopen achterstallig onderhoud	Uitvoering	1999

Het actieplan heeft een sterk voortschrijdend karakter. Een beschrijving van de stand van zaken van actiepunten maakt duidelijk dat, evenals dit het geval was in 1998, de realisatietermijn van veel van de te ondernemen acties de looptijd van het actieplan te boven gaat. In het nieuwe Actieplan 2000-2003 zal dit naar verwachting niet anders zijn.

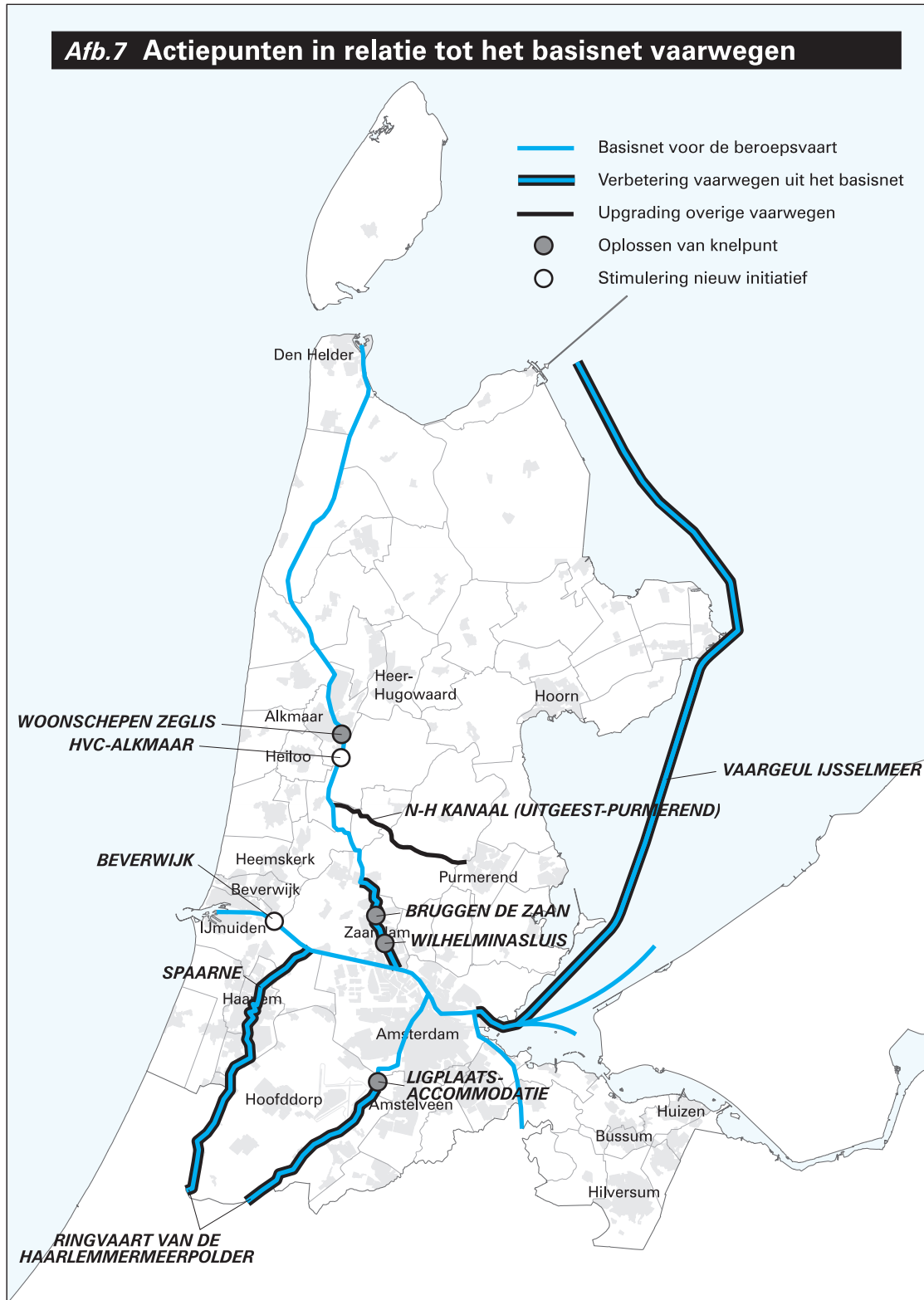
<sup>7)</sup> Voor een overzicht van afgeronde projecten uit het Actieplan Binnenvaart 1996-1998 wordt verwezen naar bijlage 1.

# 7

## Actiepunten nader bekijken

Voor de gecontinueerde en nieuwe actiepunten wordt in dit hoofdstuk de stand van zaken beschreven, alsmede te ondernemen (vervolg)acties.

Voor de geografische ligging van aan een locatie toe te wijzen projecten wordt verwezen naar afbeelding 7.





### De Zaan (1)

In 1997 is het plan van aanpak voor een verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan – Vaart in de Zaan! – vastgesteld door de Stuurgroep 'Vaart in de Zaan!' en bekrachtigd met een intentieverklaring. Het project is door het rijk in 1998 als verkenning opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

In de periode vanaf 1997 is de brugbediening verruimd en het meest urgente baggerwerk uitgevoerd. Om te komen tot een substantiële verbetering van de bevaarbaarheid (volgens de zogenaamde middenvariant) zijn voorbereidingen getroffen voor een grote baggeronde. Ten behoeve van de berging van het baggerslib uit de Zaan zijn in 1999 procedures gestart in het kader van de Wet Milieu-

beheer en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater. De financiering van het baggeren is geregeld. De provincie draagt hieraan bij f 1,8 miljoen. Het bestek is in voorbereiding. De uitvoering van het baggeren staat gepland voor 2001.

Naar de omvang van de kosten van de verbouw van het complex van de Wilhelminasluis is in 1999 een technische studie verricht. Met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is overleg gevoerd over de te doorlopen procedure in het MIT. Met het Verkenningenrapport de Zaan is in mei 2000 de verkenningfase afgerond en is het project voorgedragen aan de Minister voor promotie naar de planstudiefase. Medio 2001 wordt hierover een besluit verwacht. In het NVVP is de Zaan inmiddels geclassificeerd als hoofdvaarweg.<sup>8)</sup>

De gemeenten Zaanstad en Wormerland en de provincie Noord-Holland zijn in 2000 een studie gestart naar de wijze van (groot) onderhoud en (eventuele) verbouw van drie bruggen in de Zaan (Prins Bernhardbrug, Julianabrug en Zaanbrug), tegen de achtergrond van het streefbeeld uit Vaart in de Zaan!

**ACTIEPUNT:** continueren, gelet op promotie naar planstudiefase van het MIT.

### Woonschepen Zeglis (Alkmaar/ Noordhollandsch Kanaal) (4)

In de afgelopen planperiode is het overleg met Alkmaar over een oplossing van de woonschepenproblematiek in het Noord-Hollandsch Kanaal ter hoogte van het Zeglis zowel op ambtelijk- als op bestuurlijk niveau voortgezet. Tot concrete stappen

<sup>8)</sup> Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, 2000, deel A – Hoofdlijnen van beleid, pag. 49.

heeft dit nog niet geleid. De gemeente Alkmaar heeft in september 1999 besloten dat een gemeentelijke woonschepenhaven nabij de Omval – waarin tevens plaats zou zijn voor de woonschepen langs het Zeglis – financieel niet haalbaar is én ruimtelijk gezien niet gewenst. De gemeente is voornemens de woonschepen in een breder perspectief te plaatsen en op te nemen in de ‘Structuurvisie Kanaaloevers’. Waar dit toe leiden zal is onduidelijk. Naar alle waarschijnlijkheid kunnen de schepen wat de gemeente betreft blijven liggen. De provincie heeft steeds vastgehouden aan sanering van de locatie. Inmiddels zijn twee woonschepen daadwerkelijk vertrokken naar elders.

Uitgangspunt van de sanering is de richtlijn van de voormalige (rijks)dienst Verkeerskunde. Volgens die normen voldoet het kanaal ter plaatse niet aan de breedte-eis, indien aan beide zijden wordt afgemeerd. Mede als gevolg van een gewijzigde bestemming van het terrein aan de overzijde van het Zeglis zijn de watergebonden activiteiten ter plekke afgenomen. Afmeren van de beroepsvaart ter hoogte van het Zeglis is hierdoor bijna helemaal beëindigd. Nader onderzoek dient uit te wijzen of deze gewijzigde actuele situatie de sanering minder urgent maakt. De provincie neemt het voortouw voor een dergelijk onderzoek.

**ACTIEPUNT:** continueren, maar met onderzoek naar de nieuwe situatie.

### **Verbetering bevaarbaarheid Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (5b)**

Nu het beheer van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder is geregeld, is het zinvol om te onderzoeken op welke wijze een verbetering van de bevaarbaarheid van de Ringvaart het vervoer over water verder kan stimuleren. Het

resultaat van dit onderzoek bepaalt de wijze waarop het toekomstig beheer en onderhoud vanuit het verkeers- en vervoerbeleid zal plaatsvinden.

**ACTIEPUNT:** continueren als onderzoek naar upgrading.

### **Wacht-, los- en overnachtingplaatsen Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (16)**

In 1999 is samen met de provincie Zuid-Holland geïnventariseerd wat er concreet voorhanden is aan accommodatie op de route Rijn-Gouwe naar Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Wat betreft het Noord-Hollandse basisnet voor de beroepsvaart gaat het hierbij om de oostelijke en de westelijke tak van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Het onderzoek levert een tamelijk divers beeld op. Alle locaties zijn op kaart gezet, veel voorzieningen zijn in particulier beheer. De meeste zijn in de huidige staat niet geschikt als overnachtingsplaats. Een aantal is geschikt te maken. Vervolgonderzoek zal moeten uitwijzen welke dit zijn.

Een mogelijkheid zijn de sedert 1 januari 1999 niet meer bij de kerosinetankers in gebruik zijnde steigers/loswallen ter hoogte van Schiphol-Oost (250 meter lang). Drie van de vier loswallen zijn in beheer bij Aircraft Fuel Supply BV (AFS), de vierde is van de luchthaven Schiphol. Als de voorzieningen beschikbaar zouden komen voor algemeen gebruik, zou een deel van de steigers bestemd kunnen worden voor wacht- c.q. overnachtingsplaats. Daarmee zou een belangrijk knelpunt in de sfeer van wachtplaats-facilitering op de oostelijke Ringvaart zijn opgelost. Het overleg over het eventueel door AFS ‘om niet’ overdragen van de steigers aan de provincie bevindt zich in een



oriënterende fase. Een van de te onderzoeken zaken is de mate waarin er sprake is van bodemverontreiniging als gevolg van de overslag van kerosine uit het verleden. AFS rekent dit tot haar verantwoordelijkheid.

**ACTIEPUNT:** actiepunten continueren.

### **Vaarwegverbetering het Spaarne (7)**

In vorig actieplan is de vraag opgeworpen welke verbetering noodzakelijk en haalbaar is voor het Spaarne, ter stimulering van vervoer over water. De vaarweg door de binnenstad van Haarlem is door de aanwezigheid van vele bruggen en het bochtige tracé minder geschikt voor grotere binnenvaartschepen. De gemeente Haarlem heeft in de afgelopen periode geïnvesteerd in de beschoeiing en walkant. De recreatievaart is voor de gemeente een belangrijk aandachtspunt. Tegen deze achtergrond is een studie naar een mogelijke upgrading nu niet zinvol. Afhankelijk van de ontwikkeling in de containervaart met kleine schepen en de functie van de route via het Spaarne in het kader van de toekomstige binnenvaartterminal Hillegom zal worden bezien of de

vaarroute geoptimaliseerd moet worden.

Het volgen van deze ontwikkeling wordt derhalve als actiepunten voorlopig gecontinueerd.

**ACTIEPUNT:** continuering.

### **Verbetering bevaarbaarheid Noord-Hollandsch Kanaal Uitgeestermeer – Purmerend (8)**

Het huidige gebruik van deze vaarroute door de beroepsvaart blijft beperkt tot scheepvaartverkeer met bestemming Purmerend. De route maakt geen deel uit van het basisnet voor de beroepsvaart. In de visie basisnet voor de beroepsvaart is de vraag gesteld of een verbetering van de vaarweg het gebruik kan stimuleren. Op grond van het aantal gevestigde bedrijven aan en in nabijheid van de vaarweg ligt een groei van vervoer over water niet in de lijn der verwachting. Een forse uitbreiding van bedrijventerreinen voor watergebonden activiteiten zou dit beeld kunnen veranderen. Hierin is op dit moment niet voorzien in Purmerend. In deze behoefte wordt voorzien in de Boekelermeer te Alkmaar en de Westzanerpolder in de Zaanstreek. Deze bevindingen zullen in de vorm van een separate verkenning worden ingebracht in actiepunten 18, de bepaling van het toekomstige vaarwegprofiel van de provinciale vaarwegen en het hiertoe op te stellen baggerplan.

**ACTIEPUNT:** continueren, als (probleem)-verkenning inbrengen in actiepunten 18.

### **Ontwikkeling ondersteunend ruimtelijk beleid (13)**

Binnen het GOVERA-project BeBira zijn in 1999 enkele multimodale corridors in de Randstad verder onderzocht op de mogelijkheden om vanaf

bestaande bedrijventerreinen vervoer over water of per spoor te organiseren door middel van een eigen aansluiting.

Er zijn 7 corridors ruimtelijk begrensd. Per corridor zijn aan de hand van enkele (afstands)-criteria bedrijfslocaties geselecteerd, waar nader onderzoek op multimodaal vervoer kansrijk wordt geacht. De resultaten zijn aangeboden aan het rijksproject Transactie Modal Shift (TMS) waar middelen kunnen worden vrijgemaakt om gebiedsgewijs bedrijven te scannen op hun mogelijkheden voor gezamenlijk vervoer en/of multimodaal vervoer. Dit inzicht is belangrijk om te bepalen waar het beleidsinstrumentarium ruimtelijk beleid voor het goederenvervoer dient te worden ingezet.

De ontwikkeling van het ruimtelijk beleidsinstrumentarium is nadrukkelijk onderwerp van verdere studie in het programma van GOVERA. Het is immers van belang te zorgen dat schaarse locaties aan goed vaarwater worden uitgegeven aan bedrijven die daadwerkelijk over water vervoeren. Door herstructurering kan wellicht nieuwe ruimte worden gevonden voor deze categorie bedrijven. In november 2000 heeft GOVERA rond dit thema een symposium georganiseerd voor provincies en gemeenten, bedrijven en projectontwikkelaars.

**ACTIEPUNT:** continueren, uitvoering via het GOVERA project Bebira.

### **Vaarweg IJsselmeer-Medemblik-Harlingen (15)**

De noodzaak tot verbetering van de vaarroute Amsterdam naar Harlingen door het IJsselmeer is voor het rijk onderwerp van nadere studie. Sinds 1998 is dit project opgenomen als verkenning in het MIT. Het trekkerschap ligt bij Rijkswaterstaat

directie IJsselmeergebied. Voor de vaarroute via Enkhuizen en de Lorentzsluis te Kornwerderzand geldt een capaciteitstekort. Het betreft zowel de afmeting van de vaargeul als de schutcapaciteit van de Lorentzsluis. De eveneens op deze vaarroute gelegen Krabbersgatsluis is als separaat project eerder in uitvoering genomen. De afronding van de verkenning vaarroute Amsterdam-Harlingen staat – na enige jaren vertraging – gepland voor eind 2000. Het volgen van deze ontwikkeling blijft voor het actieplan 2000-2003 gehandhaafd.

**ACTIEPUNT:** continueren.

### **Vaststelling vaarwegprofielen en conform onderhouden – provinciale vaarwegen en overige vaarwegen (18/19)**

In het actieplan 1998 is voorgesteld voor vaarwegen met enig belang voor het goederenvervoer in Noord-Holland de bevaarbaarheid te meten en het normprofiel vast te stellen. Op basis hiervan kan de provincie voor haar vaarwegen een baggerplan opstellen en de omvang van de baggerwerkzaamheden bepalen. De profielen zijn bouwstenen voor het te formuleren vaarwegenbeheer voor provinciale vaarwegen.

Voor alle vaarwegen waarop de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995 van toepassing is zijn inmiddels concept-vaarwegprofielen vastgesteld. Echter, met uitzondering van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, die pas sedert maart 2000 onder provinciale verantwoordelijkheid valt. Als de profielen op grond van bovenstaande verordening door gedeputeerde staten definitief zijn vastgesteld, gelden ze als breedte- en dieptenormen voor het onderhoud. Het is de bedoeling alle profielen (voor provinciale

en niet provinciale vaarwegen) in één definitief besluit vast te stellen.

Om verantwoorde uitspraken te doen over de consequenties van het vaststellen van profielen van provinciale vaarwegen dient naast de omvang van de baggerspecie, de samenstelling (kwaliteit) van de specie vastgesteld te worden.

De kosten van baggeren worden in hoge mate bepaald door de samenstelling van de te verwijderen specie. Deze kan door middel van een globale bemonstering worden bepaald. Voor het Noordhollandsch Kanaal zal een nader onderzoek door het rijk worden uitgevoerd, alvorens het eigendomsrecht aan de provincie over te dragen. Voor de Westfriesche Vaart speelt een vergelijkbare kwestie in verband met de overdracht van het Waterschap Hollandsche Kroon naar de provincie.

Nu het formele beheer (voor het noordelijk gedeelte alleen het feitelijk beheer) bij de provincie is gelegen, zal voor de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder het huidige profiel en de samenstelling van de baggerspecie nader bepaald moeten worden. Voor haar andere vaarwegen zal de provincie een algemeen kwaliteitsonderzoek laten uitvoeren.

Het ziet er naar uit dat het profielonderzoek van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, inclusief het kwaliteitsonderzoek naar de bagger in de overige vaarwegen, medio 2001 kan worden afgerond. Bezien zal moeten worden of de in 1997 opgemeten profielen nog actueel zijn, gelet op de functie en onderhoudssituatie van de vaarwegen. Na vaststelling van de definitieve profielen dienen de vaarwegbeheerders baggerplannen op te stellen. De provincie zal op basis van prioriteiten het baggeren van haar vaarwegen ter hand nemen.

**ACTIEPUNT:** continueren.



### **Binnenvaartterminal Beverwijk (20)**

Voor het verzorgingsgebied van IJmond zijn enkele marktpartijen voorbereidingen aan het treffen voor de realisering van een binnenvaart-containerterminal in Beverwijk. De Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied begeleidt dit initiatief en adviseert hierbij. De vestiging van een openbare terminal kan in een regionale behoefte voorzien. Deze terminal zal een extra impuls betekenen voor het vervoer over water naar en van de IJmond. De provincie denkt mee over de kritische succesfactoren van dit initiatief. Een goede afstemming met bestaande en nog te realiseren terminals in Zaanstad, Alkmaar en op de zuidoever van het Noordzeekanaal is noodzakelijk.

**ACTIEPUNT:** opnemen als nieuw actiepunt.

### **Medegebruik terminal Boekelermeer Alkmaar (21)**

Medio april 2000 is de bouw van de binnenvaar-terminal te Alkmaar gestart. Het is van belang om te komen tot een zo groot mogelijk gebruik van de faciliteiten. De provincie wil de promotie van medegebruik door verladers en vervoerders in Noord-Holland actief ter hand nemen. Hiertoe zal een bijdrage worden geleverd aan een door de Huisvuilcentrale Noord-Holland te organiseren symposium in juli 2001.

**ACTIEPUNT:** opnemen als nieuw actiepunt.

### **Kraan op Schip (22)**

In het kader van het GOVERA-project Shafra (Shift in Afvaltransport Randstad) is een concept ontwikkeld voor grootschalig afvaltransport over water in de Randstad. Als aanvulling hierop wordt gewerkt aan de implementatie van een kraan-op-schip transportmiddel voor het vervoer van kleine afvalvolumes naar de eindverwerker. Hierdoor kan de investering op de plaats van inzameling beperkt blijven. De provincie Zuid-Holland start een proef voor het transport van afval met een schip met een zelfstandige kraan aan boord. Indien het principe van kraan-op-schip tegen aanvaardbare kosten vertaalbaar is naar kleinere scheepstypen kan de uitvoering verder ter hand worden genomen. De provincie Noord-Holland volgt deze ontwikkeling op de voet en zal bij een succesvolle technische implementatie een haalbaarheidsstudie entameren naar een mogelijke toepassing in Noord-Holland. Dit draagt bij aan een rendabele exploitatie van de containerterminal bij de huisvuilcentrale in Alkmaar.

**ACTIEPUNT:** opnemen als nieuw actiepunt en zodra opportuun een marktstudie starten.

### **Brochure natte bedrijventerreinen (23)**

Voor het stimuleren van meer vervoer over water is het belangrijk voldoende terreinen beschikbaar te hebben voor bedrijven die voor hun logistieke bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de ligging aan (diep) vaarwater. Een actueel inzicht in het bestaande areaal aan natte bedrijventerreinen per regio is gewenst. De Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied vervult hiertoe een belangrijk functie voor belanghebbenden in het Noordzeekanaalgebied. De provincie wil gemeenten en havenbedrijven ondersteunen in hun acquisitie-inspanningen door het bieden van actuele informatie op dit punt. Er zal een brochure worden uitgebracht waarin deze informatie is opgenomen. Deze actie sluit aan op het IPO-EZ-convenant wat betreft het onderdeel bedrijventerreinen en multimodaal vervoer.

**ACTIEPUNT:** nieuw actiepunt tot opstellen brochure.

### **Visie kruisende verbindingen (24)**

De afwikkeling van het vervoer over water op Noord-Hollandse vaarwegen vindt niet geheel ongehinderd plaats. Op veel plaatsen voorzien bruggen in een oversteek voor het 'landverkeer'. Vaak zijn deze bruggen te laag voor een ongehinderde doorgang van de binnenvaart. Bij belangrijke weg- en spoorverbindingen is een vlotte doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer gewenst. Met name in de ochtenden en avonds pits kan een eventuele brugopening grote invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Aan de andere kant past een stringent bedieningsregime niet bij een effectieve stimulering van vervoer over water. Met name de containervaart is gehouden aan strakke vaarschema's. Industrieën



zijn voor hun productieproces afhankelijk zijn van een regelmatige aan- en afvoer van goederen. Zij worden met de effecten van een beperkte brugopening geconfronteerd. Voor deze kruisende verbindingen blijkt behoefte te bestaan aan een afwegingskader, dat wil zeggen een visie op kruisende verbindingen. In een enkel geval zal alleen een structurele oplossing, een tunnel of aquaduct soelaas bieden voor beide modaliteiten. De provincie zal een visie ontwikkelen op de verkeersafwikkeling voor kruisende verbindingen. Ook de binnenvaartsector is gebaat bij meer duidelijkheid bij (potentiële) conflictsituaties.

**ACTIEPUNT:** nieuw actiepunt opstelling visie.

### **Advies en informatiepunt goederenvervoer (25)**

In toenemende mate krijgt de provincie vragen van ondernemers over bereikbaarheid en mogelijkheden van multimodaal vervoer. Het projectbureau GOVERA voorziet slechts in een deel van deze situaties in een antwoord. In veel gevallen gaat het om begeleiding of ondersteuning van logistieke projecten. Hiervoor zijn de provincies niet goed toegerust. In Noord-Brabant heeft men daarom enkele jaren geleden het Multimodaal Coördinatie- en Adviespunt opgericht. Om adequaat antwoord te geven op de vele vragen en tevens verder inhoud te geven aan de beleidsdoelstelling meer vervoer over water zal de provincie samen met Rijkswaterstaat een verkenning uitvoeren naar de haalbaarheid en wenselijkheid van een transport en informatie centrum voor uitvoerende taken rond het goederenvervoerbeleid voor ondernemers in Noord-Holland.

**ACTIEPUNT:** nieuw actiepunt, haalbaarheidsstudie naar oprichting van 'advies en informatiepunt goederenvervoer.'



# B

■ Bijlagen



## **Renovatie Oranjesluizen (2)**

Opgevoerd in actielijst visie basisnet uit 1996.  
Afgevoerd in het Actieplan Binnenvaart 1998-2000;  
uitvoering is in 1998 voltooid.

## **Bedieningstijden bruggen Lisse en Hillegom (6)**

In 1998 afgevoerd op grond van het bereikte compromisvoorstel. Een visie op kruisende verbindingen in algemene zin komt terug in actiepunt 24.

## **Netwerk binnenvaartcontainerterminals in de Randstad (11)**

Een visie op het een dekkend netwerk van binnenvaartcontainerterminals in de Randstad is ingevuld met het uitbrengen van de discussienota van GOVERA 'Naar een logistieke visie voor de Randstad' in 1997. Dit actiepunt is derhalve al afgevoerd bij het opstellen van het actieplan 1998-2000.

### Krabbersgatsluis/Naviduct (3)

Het actiepunt Krabbersgatsluis/Naviduct betreft het rijksproject waarmee het probleem wordt opgelost van het kruisend verkeer op de weg Lelystad-Enkhuizen (N302) en de scheepvaart door het Krabbersgat bij Enkhuizen. De bouw van de ongelijkvloerse kruising voor weg- en waterverkeer is gestart in 1999, na enige vertraging vanwege onduidelijkheid over de financiering. De oplevering is voorzien voor 2003. Met de start van de bouw is dit actiepunt voor de provincie afgerond.

**ACTIEPUNT:** afvoeren, want in uitvoering.

### Beheer Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (5a)

Vanaf het begin van de jaren negentig was de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (in formeel opzicht) zonder beheerder. Na langdurig overleg tussen provincie, waterschap Groot-Haarlemmermeer en het hoogheemraadschap Rijnland is medio maart 2000 een einde gekomen aan de heerloze situatie. De provincie Noord-Holland heeft het formele beheer gekregen van de oostelijke, zuidelijke en westelijke Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en het feitelijk beheer van het noordelijke deel. Hiermee is nu de provincie verantwoordelijk voor het op diepte en breedte houden van de Ringvaart vanuit nautisch oogpunt. Onderdeel van de regeling is een overeenkomst met het waterschap Groot-Haarlemmermeer inzake het onderhoud van de oeverbeschoeiing langs de 'binnenzijde' (d.w.z. Haarlemmermeerzijde) van de Ringvaart. Tussen provincie en waterschap is afgesproken dat het waterschap het onderhoud aan de binnenoever verricht en de provincie voor maximaal 75% bijdraagt in de kosten. Over het noordelijke deel

van de Ringvaart wordt – in elk geval tot een integrale visie op het provinciale vaarwegenbeheer is vastgesteld – 'slechts' het feitelijk beheer uitgevoerd.

**ACTIEPUNT:** dit onderdeel afvoeren want uitgevoerd.

### Opwaardering Kanaal Stolpen – Schagen (9)

Naar de noodzaak van een verbetering van de bevaarbaarheid van het Kanaal Stolpen-Schagen – volgens het streekplan uit 1994 een breed gekoesterde wens – is in 1998 uitgebreid onderzoek gedaan. Dit door een externe bureau uitgevoerde economisch onderzoek is toegespitst op de wensen van de huidige gebruikers van het kanaal en mogelijke toekomstige gebruikers van het (uit te breiden) bedrijventerrein Lagedijk. Hiervoor zijn diepte-interviews gevoerd met gevestigde ondernemers en potentieel geïnteresseerde bedrijven. Nagegaan is in hoeverre knelpunten de huidige bevaarbaarheid van de vaarweg beperken en in hoeverre het opheffen van deze knelpunten een rol kan spelen in de keuze voor Schagen als vestigingsplaats.

De conclusie is dat op basis van het verrichte onderzoek er geen noodzaak blijkt voor opwaardering van het Kanaal tot een CEMT-klasse IV vaarweg (van 1.000 naar 1.500 ton laadvermogen). Er blijkt wel belangstelling te bestaan voor natte kavels in Schagen en vergroting van de doorvaartbreedte ter hoogte van de Zijperbrug. De huidige vaarwegklasse kan vooralsnog worden gehandhaafd. Voor een uitbreiding van het terrein Lagedijk met natte kavels bestaat concreet belangstelling. Hierdoor zal het vervoer over water evenwel slechts in beperkte mate toenemen. Voor de hoge ontwikkelingskosten van kades kunnen bedrijven een beroep doen op de bijdrageregeling vaarweg-

aansluiting van de rijksoverheid. Voor een succesvolle uitgifte van kavels wordt een verbetering van de wegontsluiting ter plaatse van groter belang geacht dan een verbetering van de ontsluiting over water. Het verbreden van de Zijperbrug – één van de knelpunten in de bevaarbaarheid – heeft voor de bestaande bedrijven geen urgentie. In het onderzoeksrapport wordt de suggestie gedaan om na uitgifte van de kavels op het nieuwe bedrijventerrein Lagedijk II de noodzaak van een aanpassing van de Zijperbrug als een gefaseerde uitvoering van een vaarwegverbetering wederom aan de orde te stellen. Voor de provincie geven de uitkomsten van het onderzoek op dit moment geen aanleiding tot het opwaarderen van de vaarweg.

**ACTIEPUNT:** afvoeren, onderzoek afgerond, geen uitvoering verbeteringsmaatregelen.

### **Stimulering gebruik kades en terminals (10)**

In het najaar van 1998 is uitvoering gegeven aan actiepunt 10 uit het Actieplan Binnenvaart 1998-2000. Door de provincie Noord-Holland is een promotietour georganiseerd, in samenwerking met het Bureau Voorlichting Binnenvaart en met een financiële bijdrage van Rijkswaterstaat. Het doel van de STIGOWA-promotietour was om te komen tot een stimulering van het goederenvervoer over water. In Noord-Holland zijn een drietal bijeenkomsten georganiseerd op het varend congrescentrum 'De Hanzestad'. Op bijeenkomsten in achtereenvolgens Schagen, Amsterdam en Zaanstad is de vervoermodaliteit binnenvaart op een bijzondere en intensieve wijze onder de aandacht gebracht van vervoerders en verladers, politici, ambtenaren en journalisten.

In Schagen stond de invulling van het bedrijventerrein 'Lagedijk', dat ligt aan de Nieuwe Haven,

centraal. Het belang dat 'natte' kavels bij voorkeur moeten worden bestemd voor 'natte' bedrijvigheid is in Schagen nadrukkelijk voor het voetlicht gebracht van politici en ondernemers.

In Amsterdam is stilgestaan bij de talrijke projecten op het gebied van vervoer over water en de rol hierbij van de overheid in het coördineren van verschillende initiatieven.

In Zaandam hebben een aantal bedrijven iets verteld over praktijkervaringen met betrekking tot aanpassingen in het logistieke proces wat betreft het vervoer van eindproducten. Gelet op de bereikbaarheidsproblemen over de weg blijkt de binnenvaart voor veel bedrijven steeds meer een volwaardig alternatief te zijn voor het transport naar de Rotterdamse Haven.

Er stond eveneens een bijeenkomst gepland in Alkmaar. De plannen van de Huisvuilcentrale voor een multifunctionele containerterminal in de Boekelermeer, ten behoeve van de ontvangst van huisvuil waren in 1998 evenwel te pril om via een symposium belangstelling te wekken voor medegebruik van de terminal. Deze activiteit zal nu medio 2001 worden georganiseerd bij de opening van de containerterminal, waarvan de bouw in april 2000 is gestart.

**ACTIEPUNT:** afvoeren want uitgevoerd, promotieactiviteit in Alkmaar separaat terug laten keren (actiepunt 21).

### **Realisering kade- en containerterminal Boekelermeer Alkmaar (12)**

Sinds 1995 wordt in samenwerking met de Huisvuilcentrale Noord-Holland (HVC) en de gemeente Alkmaar gewerkt aan de realisering van een laad/loswal en multifunctionele containerterminal in de Boekelermeer. Hierdoor kan de aanvoer van afval uit Flevoland en Zaanstad naar Alkmaar per

binnenvaartschip plaatsvinden. Daarnaast kan een impuls worden gegeven aan een verder concentratie en groei van overslag van weg naar water in de Boekelermeer. In 1997 hebben provinciale staten in principe ingestemd met een substantiële financiële bijdrage en konden de plannen door de HVC verder worden uitgewerkt. Sindsdien is de interesse van enkele overslagbedrijven in zand en grint omgezet in een definitieve vestiging in de Boekelermeer. Teneinde het medegebruik van kade- en kraanvoorzieningen door andere bedrijven veilig te stellen is door de HVC een maatschappij opgericht tot exploitatie van de voorzieningen onder marktconforme voorwaarden. Het gebruik van de grond voor overslag van afval, containers en bulkgoederen is per deelgebied vastgelegd. In april 2000 is de eerste paal geslagen van de bouw van de kade en terminal. In 2001 zal het milieuvriendelijk afvaltransport naar Alkmaar een feit zijn.

**ACTIEPUNT:** afvoeren want uitgevoerd.

### **Benutting en opwaardering vaarweg Balgzandkanaal (14)**

In de visie basisnet beroepsvaart Noord-Holland is in 1996 de vraag opgeworpen of een grotere benutting van het Balgzandkanaal kan worden bevorderd door het verruimen van de bevaarbaarheid. Het blijkt dat het niet een beperkte bevaarbaarheid is die een groter gebruik belemmert. De afwezigheid van bedrijven en industrieën in de nabijheid van het kanaal is de oorzaak van het relatief geringe gebruik. De vaarweg is slechts in gebruik als route voor regionaal zandtransport. In dat kader krijgt deze vaarweg een lagere prioriteit dan vaarwegen die belangrijke industrieën ontsluiten.

**ACTIEPUNT:** afvoeren, geen prioriteit.

### **Goed onderhoud boordvoorzieningen (17)**

De laatste jaren bereiken de provincie steeds vaker signalen dat de status van de oevervoorzieningen van enkele belangrijke provinciale vaarwegen te wensen overlaat. Dit is de reden dat het onderhoud van boordvoorzieningen in 1998 als separaat actiepunt is opgenomen. Voor het onderhoud van vaarwegen – en tevens in te zetten voor een verbetering van de boordvoorzieningen – is door het provinciaal bestuur in het najaar van 1998 structureel extra budget beschikbaar gesteld. Hierdoor kan voor belangrijke provinciale vaarwegen een inhaalslag worden gemaakt, wat betreft het achterstallig onderhoud aan de boordvoorzieningen. De uitvoering vindt gefaseerd plaats en bestrijkt meerdere jaren.

**ACTIEPUNT:** afvoeren, want in uitvoering.

*Visie basisnet beroepsvaart Noord-Holland,* provincie Noord-Holland, oktober 1996.

*Vaart in de Zaan!*, plan van aanpak de Zaan, gemeente Zaanstad, EVO, Kamer van Koophandel voor Amsterdam, Hoogheemraadschap Uutwaterende Sluizen, Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, provincie Noord-Holland, april 1997.

*Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1998-2002*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 1997.

*Naar een logistieke visie voor de Randstad,* discussienota, GOVERA en BCI, oktober 1997.

*Actieplan Binnenvaart Noord-Holland 1998-2000,* provincie Noord-Holland, mei 1998.

*Opwaardering Kanaal Stolpen-Schagen,* Buck Consultants International, in opdracht van provincie Noord-Holland en de gemeente Schagen, november 1998.

*De Nederlandse Binnenvaartsector, Economische betekenis en structuur,* Prof. dr. Chris Peeters e.a., Policy Research Corp./Stichting Nederland Maritiem, 1999.

*Nederland en de scheepvaart op de binnenwateren, de actieve binnenvloot stand per 1-1-1999,* Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1999.

*Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2000-2004,* Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 1999.

*BEBIRA (Bedrijventerreinen binnen corridors in de Randstad):* Randstadcorridors, ruimtelijke vertaling van de Randstadcorridors op hun multimodale gevoeligheid, GOVERA en AGV, december 1999.

*Motie Vervoer over water,* motie 55-37, Provinciale Staten van Noord-Holland, 2000.

*Vaart in de Zaan!*, Verkenningenrapport verbetering vaarweg de Zaan, Stuurgroep Vaart in de Zaan, april 2000.

*MIT Projectenboek, stand van zaken 2001,* september 2000.

*Nationaal Verkeers- en Vervoersplan,* deel A – Hoofdpijnen van beleid, 2000.



## **Colofon**

### **Uitgave**

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123  
2000 MD Haarlem

### **Eindredactie**

Provincie Noord-Holland  
Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

### **Foto's**

Provincie Noord-Holland  
Bureau Voorlichting Binnenvaart

### **Grafische verzorging**

Provincie Noord-Holland  
Facilitair Bedrijf, MediaProductie

### **Oplage**

500 exemplaren

### **Meer weten?**

Voor meer informatie:  
Kees Langeveld (023) 514 34 16  
Jaap Oosters (023) 514 52 99  
Fax (023) 514 30 30  
E-mail: [langeveldc@noord-holland.nl](mailto:langeveldc@noord-holland.nl)

Haarlem, januari 2001