

EINDRAPPORTAGE

“Inventarisatie mogelijkheden vervoer over water Noordvleugel”

Aan: Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied
Van: TNO, Business Unit Mobiliteit & Logistiek
Auteurs: Sandra Krupe, Wieger Savenije, Kees Verweij (projectleider)
Datum: 20 november 2006

Inhoudsopgave

1.	Achtergrond: kansen voor gebruik binnenvaart in, van en naar de Noordvleugel.....	2
2.	Lopende beleidsinitiatieven gebruik binnenvaart Noordvleugel.....	2
3.	Probleemstelling, doel en resultaat van deze inventarisatie.....	4
4.	Huidige mogelijkheden/knelpunten op het vaarwegennet in Noord-Holland en Flevoland.....	5
5.	Huidige binnenvaartstromen in Noord-Holland en Flevoland ruim 68 miljoen ton.....	8
6.	Ruim 150 huidige overslaglocaties voor de binnenvaart in de twee provincies.....	12
7.	Potentiële vraag naar overslag in de binnenvaarthavens op de Noordvleugel.....	18
8.	Ontwikkeling binnenvaart in Noordvleugel: business case containers.....	20
9.	Ontwikkeling binnenvaart in Noordvleugel: business case Huisvuil.....	27
10.	Toekomstige mogelijkheden voor het gebruik van binnenvaart in de Noordvleugel.....	29
11.	Conclusies voor beleid regionale overheden inzake gebruik binnenvaart in de Noordvleugel.....	31
12.	Aanbevelingen voor beleid regionale overheden inzake gebruik binnenvaart in de Noordvleugel.....	33
13.	Gebruikte literatuur.....	34
14.	Aparte bijlagen.....	34

1. Achtergrond: kansen voor gebruik binnenvaart in, van en naar de Noordvleugel

- Kansen gebruik binnenvaart Noordvleugel 2006 en verder: In de toekomstige ontwikkeling van de regionale economie in de Noordvleugel spelen de mogelijkheden van de binnenvaart een niet te onderschatten rol. Een belangrijke reden is dat de congestie op het wegennet in de Noordvleugel rond Amsterdam en Schiphol nog jaarlijks toeneemt. Dit levert ieder jaar meer economische schade voor bedrijven op. De files op de A2 Amsterdam – Utrecht en de A1 Amsterdam – Muiden leveren de meeste economische schade op van alle snelwegen in Nederland (bron: EVO 2006). Het wordt dus steeds lastiger om goederen tijdig en betrouwbaar van, naar en in de Noordvleugel te distribueren. Het gebruik van de binnenvaart kan het bedrijfsleven een alternatieve mogelijkheid bieden om op een betrouwbare wijze vervoer te verrichten tegen een aantrekkelijke prijs. Omdat het vaarwegennet in de provincies Noord-Holland en Flevoland relatief uitgebreid is, en veel bedrijven op korte afstand van vaarwater liggen, biedt dit zeker kansen. Het benutten van de kansen in het gebruik van de binnenvaart is op termijn van wezenlijk belang voor de ontwikkeling van het havenindustriële complex in het Noordzeekanaalgebied.
- Afname volume binnenvaart 2002-2005: Een uitbreiding van het gebruik van de binnenvaart op de Noordvleugel biedt kansen, maar dit geldt niet voor alle goederensoorten. De cijfers van het CBS leren dat het totale vervoerde volume via de binnenvaart in Noord-Holland en Flevoland de afgelopen jaren niet gestegen maar juist iets is gedaald (bron: CBS 2002 en 2005):
 - Werd er in 2002 in Noord-Holland nog ruim 67,5 miljoen ton via de binnenvaart vervoerd, drie jaar later is dit volume gedaald naar 65,0 miljoen ton, een afname van ruim 3% in drie jaar.
 - Voor Flevoland is de daling in het gebruik van binnenvaart procentueel nog sterker: werd in 2002 in deze provincie nog 4,2 miljoen ton vervoerd, in 2005 was dit gedaald tot 3,2 miljoen ton, een forse afname van 24% in drie jaar.De reden voor de afname van de binnenvaart ligt voor een aanzienlijk deel aan de daling van het zand- en grindvervoer, dit is met ruim 5 miljoen ton afgenomen in 2002-2005. De groeimarkt containervervoer over water in Noord-Holland en Flevoland is gegroeid in deze periode, maar met een minder groot volume. Er zijn dus verschillende trends in het gebruik van de binnenvaart in Noord-Holland en Flevoland die door elkaar spelen. Het gebruik van binnenvaart biedt zeker kansen, maar voor bedrijven uit de regio is het niet altijd gemakkelijk deze te benutten. Er zijn recentelijk verschillende beleidsinitiatieven gestart om deze kloof te overbruggen, zie hoofdstuk 2.
- Inventarisatie mogelijkheden/knelpunten: Om de kansen beter te benutten en de beleidsinitiatieven te coördineren, hebben de gezamenlijke regionale bestuurders in twee opeenvolgende Noordvleugel conferenties in 2005 gevraagd om een concreet actieplan voor het bevorderen van de mogelijkheden voor vervoer over water in Noord-Holland en Flevoland in de komende jaren. Deze inventarisatie van de (on-)mogelijkheden van het gebruik van de binnenvaart in de twee provincies vormt de eerste stap van dit plan, en beoogt de feitelijke informatie te leveren die nodig is voor het formuleren van concrete acties voor bevordering van het gebruik van de binnenvaart in de Noordvleugel.

2. Lopende beleidsinitiatieven gebruik binnenvaart Noordvleugel

- Lopende beleidsinitiatieven: In de provincies Noord-Holland en Flevoland lopen reeds enige beleidsinitiatieven om het gebruik van de binnenvaart te stimuleren, waarbij de provincie Noord-Holland verder is dan Flevoland.

- Beleid Stimuleren binnenvaart Noord-Holland: In het verkeers- en vervoersplan Noord-Holland stelt de provincie Noord-Holland zich tot doel haar waternetwerk beter te benutten door de goederenvervoersector te stimuleren en de nog onbenutte capaciteit van het water meer te gaan gebruiken. De provincie pakt dit op diverse niveaus aan. Enerzijds worden projecten uitgevoerd op Randstad niveau via de projectorganisatie GOVERA, anderzijds worden initiatieven ontplooid op regionaal niveau via o.a. het Masterplan Noordzeekanaalgebied en het programma Water als Economische Drager, en actieplannen als Vaart in de Zaan.
- Programma Water als Economische Drager Noord-Holland (2005): De provincie Noord-Holland heeft in 2005 het programma Water als Economische Drager opgezet om o.a. het gebruik van goederenvervoer per water te bevorderen. Het programma wil nieuwe initiatieven in de provincie identificeren en ondersteunen die gericht zijn op het gebruik van de binnenvaart, en de eerste deelsector die als kansrijk wordt gezien is de containerbinnenvaart. Er werden echter medio oktober 2006 nog geen concrete projecten op het gebied van de containerbinnenvaart gestimuleerd binnen dit programma.
- Initiatiefvoorstel wegen om te bevaren Noord-Holland (2006): D66 heeft in februari 2006 met het initiatiefvoorstel *Wegen om te bevaren* meer aandacht gevraagd voor de positie van de binnenvaart in de transportketen in Noord-Holland. Dit voorstel richt zich op het mobiliseren van diverse partijen en specifiek de overheid om Nederland, en in eerste instantie de Randstad, bereikbaar te houden door een intensievere gebruikmaking van de binnenvaart bij de goederendistributie. De rijksoverheid heeft tot 2012 €700 miljoen gereserveerd voor het geschikt houden van de binnenvaartwegen. Deze middelen staan in contrast tot die welke voor de aanleg van wegen of sporen zijn uitgetrokken in de Nota Mobiliteit. Daarnaast is er een gemis aan duidelijkheid over de rol die de binnenvaart moet gaan krijgen in de toekomst. D66 roept de overheid op om zichtbaar te maken dat het ernst is met dit onderwerp, door enkele succesvolle voorbeelden neer te zetten ten aanzien van de binnenvaart. In het voorstel zijn een aantal concrete plannen uitgewerkt. Ten eerste dienen alle partijen bijeen te komen in een werkconferentie om de mogelijkheden van meer en geavanceerder vrachtvervoer over water te kunnen realiseren. Naast deze conferentie zijn er een tweetal voorbeeldprojecten voorgesteld voor de bevordering van de binnenvaart. Het Noordzeekanaalgebied en de verbinding vanuit Den Helder met het achterland (Alkmaar, Purmerend, en via het IJsselmeer Lelystad en Almere) zijn voorgesteld als gebieden voor verbeteringsinitiatieven. Het voorstel is in de Staten aangenomen en zal verder worden uitgewerkt.
- Beleid stimuleren binnenvaart Flevoland: In de Nota Mobiliteit Flevoland 2006 wordt erkend dat de provinciale vaarwegen te weinig gebruikt worden voor het vervoer van goederen. Meer dan 75 % van het goederenvervoer in Flevoland gaat over de weg, en het gebruik van de binnenvaart bevindt zich sinds 2001 in een dalende tendens: van 5,5 miljoen ton in 2001 tot 3,1 miljoen ton in 2005. De afmetingen van de sluisen in de Hoge en Lage Vaart zijn een beperking voor de binnenvaart. De provincie geeft in de Nota Mobiliteit niet voornemens te zijn de capaciteit van de sluisen en vaarten verder te vergroten. Om het vervoer over water te stimuleren ziet de provincie meer mogelijkheden in de realisatie van buitendijks gelegen multimodale overslagcentra in Lelystad (Flevokust) en Almere (mogelijke locatie bedrijventerrein Stichtse Kant). Daarnaast biedt overslag in Urk op termijn wellicht mogelijkheden. Het beleid van de provincie is er op gericht om ondernemers te steunen in de realisatie van dergelijke multimodale overslagcentra.
- Provinciaal verkeers- en vervoersplan Flevoland 2007 (komend): In Flevoland heeft zich de afgelopen jaren vooral in Almere een groot aantal nieuwe bedrijven gevestigd. Het gebruik van de binnenvaart is in Flevoland echter niet gegroeid maar juist afgenomen, terwijl Flevoland omringd wordt door water. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de overslaglocatie Flevocentrale niet meer gebruikt kan worden. In het komende PVVP zal daarom meer aandacht besteed gaan worden aan de mogelijkheden om vervoer over water in Flevoland te gaan verrichten.

- Ontwikkelingsplan Gaan voor Goud (2004): In het aanvalsplan “Gaan voor Goud” heeft de Kamer van Koophandel Amsterdam in 2004 in nauwe samenwerking met andere organisaties in Noord-Holland en Flevoland de ambities neergezet voor een blijvend krachtige economische ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad. De boodschap van “Gaan voor Goud” is dat de Noordvleugel een sterke uitgangspositie heeft om in de Europese top mee te draaien, maar dat deze positie niet onbedreigd is. Gaan voor Goud is daarom gericht op het versterken van de regionale economie en het uitbouwen van de internationale positie van de Noordvleugel. Binnen Gaan voor Goud wordt momenteel de Smart Cargo Hub ontwikkeld, waarin alle vervoersmodaliteiten worden ingezet om de bereikbaarheid van de regio Amsterdam/Schiphol/Almere optimaal te houden.

3. Probleemstelling, doel en resultaat van deze inventarisatie

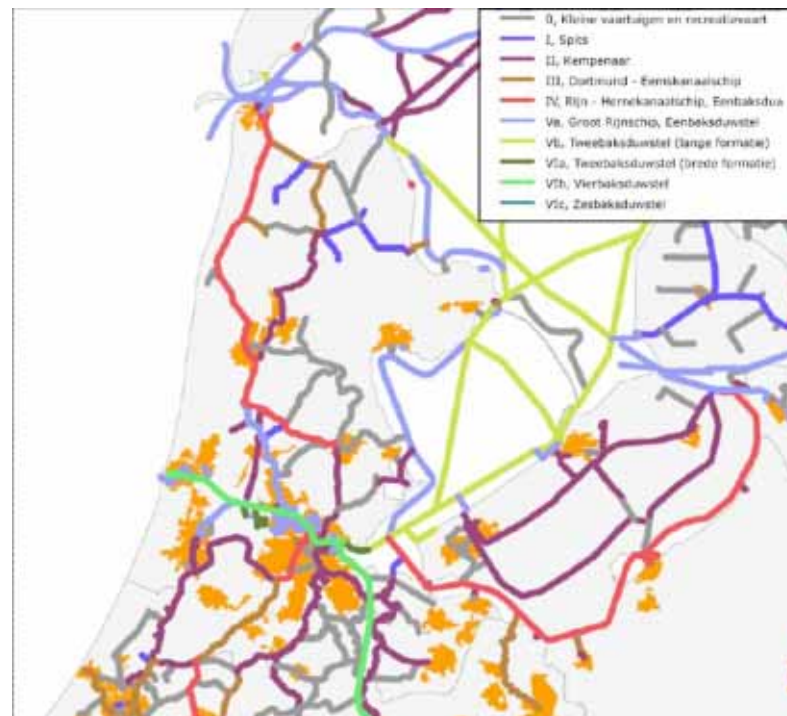
- Systematische inventarisatie mogelijkheden: De ambities voor het stimuleren van het gebruik van de binnenvaart door het bedrijfsleven in de provincies Noord-Holland en Flevoland zijn in de afgelopen tijd duidelijk uitgesproken, onder meer via de twee Noordvleugel conferenties in 2005, maar ook in het inmiddels aangenomen initiatiefvoorstel Wegen om te Bevaren van de Statenfractie D’66 Noord-Holland. Het Projectbureau Masterplan NZKG heeft in de afgelopen periode een Actieplan Vervoer over Water Noordvleugel geformuleerd dat tot de gewenste concrete acties moet leiden. Echter, het inzicht in de daadwerkelijke (on-)mogelijkheden voor het gebruik van de binnenvaart in, van en naar de Noordvleugel was nog beperkt. De volgende informatie was niet systematisch beschikbaar:

1. Wat zijn de huidige mogelijkheden en knelpunten op het vaarwegennet in de provincies Noord-Holland en Flevoland?
2. Welke binnenvaarthavens zijn er in de twee provincies, en welke bedrijven hebben daarnaast eigen overslagfaciliteiten?
3. Hoe groot zijn de huidige en verwachte toekomstige vervoersstromen per binnenvaart? Welke goederen worden overgeslagen? En welke sectoren/bedrijven zitten achter deze vervoersstromen?
4. Wat is de ontwikkeling van de overslag per locatie, en welke bedrijven hebben hierbij het initiatief?
5. Hoe zit het met de aan- en afvoer over land, vergunningen, uitbreidingsmogelijkheden, etc. per binnenvaartlocatie? (voor beantwoording zie bijgevoegde Excel sheet)
6. Welke locaties bieden in de nabije kansen voor (uitbreiding van) binnenvaartvervoer, en welke concrete verbeteringen zal hiervoor nodig?

Het Projectbureau Masterplan NZKG heeft TNO gevraagd om een inventarisatie te maken van het huidige gebruik en de groeimogelijkheden voor het gebruik van de binnenvaart in de provincies Noord-Holland en Flevoland.

- Probleemstelling: Het niet overzichtelijk ter beschikking staan van deze informatie over het gebruik van de binnenvaart op het vaarwegennetwerk in Noord-Holland en Flevoland maakt het lastiger om de meest effectieve acties voor het stimuleren van de binnenvaart in de Noordvleugel te formuleren. Het gevaar is dat op basis van ‘gevoel’ verbeteringsacties worden opgezet die later in resultaat achterblijven bij de verwachtingen. Met de resultaten van deze inventarisatie kan dit probleem worden ondervangen.
- Doel: Het doel van deze inventarisatie is om op basis van fragmentarische en bij verschillende partijen al beschikbare cijfers en gegevens een objectief en compleet beeld te krijgen van de mogelijkheden van het gebruik van het huidige vaarwegennetwerk en overslaglocaties in Noord-Holland en Flevoland. Dit beeld wordt aangevuld met een inschatting van de wenselijkheid en prioriteit van verbetermaatregelen voor de binnenvaart. Deze inventarisatie vormt de eerste stap in het Actieplan Vervoer over Water Noordvleugel.

- **Resultaat:** Het eindresultaat van deze inventarisatie is naast deze eindrapportage een overzicht in de vorm van toegankelijke landkaarten, waarin alle verzamelde informatie over de huidige en toekomstige mogelijkheden voor het gebruik van de binnenvaart in de twee provincies zoveel mogelijk grafische weergegeven zijn. Deze landkaart bevat een systematisch overzicht van de (on-)mogelijkheden voor praktisch gebruik van de binnenvaart per locatie, waarbij alle zes eerder in deze paragraaf benoemde punten behandeld worden (waar beschikbaar in detail). Als derde resultaat is er nog een Excel-sheet met informatie over alle laad- en loswallen voor de binnenvaart in de Noordvleugel, waar onder andere de antwoorden op vraag worden gegeven. De landkaarten en Excel-sheet zijn trouwens in vereenvoudigde vorm ook opgenomen in deze eindrapportage.



4. Huidige mogelijkheden/knelpunten op het vaarwegennet in Noord-Holland en Flevoland

- **Vaarwegennet:** Het vaarwegennet in Nederland is onder te verdelen in de Rijksvaarwegen, welke worden beheerd door Rijkswaterstaat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, en de provinciale vaarwegen, welke onder de verantwoordelijkheid van de provincies vallen. Ook in Noord-Holland en Flevoland zijn de vaarwegen onderverdeeld in rijks- en provinciale vaarwegen. De vaarwegen zelf zijn in de klassen I t/m V onderverdeeld.
- **Grotere vaarwegen:** De precieze indeling van het vaarwegennet in Noord-Holland en Flevoland is te zien in de figuur hiernaast. De belangrijkste vaarwegen (klasse V) zijn het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijn Kanaal, de doorgaande vaarwegen op het IJsselmeer, de Zaan en het Spaarne tot en met Haarlem. Het Noordzeekanaal van Den Helder tot Purmerend en de randmeren rond Flevoland zijn vaarwegklasse IV, terwijl de overige vaarwegen klasse III of lager zijn.

 Spits lengte 38,50 meter - breedte 5 meter - diepgang 2,20 meter - laadvermogen 350 ton	 14x
 Kempenaar lengte 50 meter - breedte 6,60 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 550 ton	 22x
 Neo kempenaar lengte 63 meter - breedte 7 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 32 TEU	 32x
 Palletschip lengte 63 meter - breedte 7,20 meter - diepgang 2,75 meter - laadvermogen 540/680 pallets	 18x

- Aandacht voor Kempenaar: In deze inventarisatie ligt de aandacht vooral op de mogelijke inzet van kleine binnenvaartschepen voor vervoer over water. Onder deze typen is momenteel vooral hernieuwde belangstelling voor de Kempenaar, die in principe op vaarwegen van klasse II en hoger kan varen. De dimensies van de Kempenaar staan, samen met een aantal andere gangbare type schepen, op de figuur hiernaast afgebeeld.
- Nieuwe typen schepen in opkomst: De dimensies van de Kempenaar zijn het uitgangspunt geweest voor de ontwikkeling van een aantal nieuwe scheepstypen, zoals de Neo Kemp (een containerschip van 32 TEU) en het Distrivaart palletschip, dat van 2003 tot begin 2005 gevaren heeft. Ook het AMSbarge zelfladend en -lossend containerschip (capaciteit 144 TEU) heeft dimensies die op de Kempenaar zijn gebaseerd. De innovatieve rederij achter de ontwikkeling van al deze scheepstypes is de Mercurius Group. De specifieke kansen voor de inzet van deze scheepstypen worden later in deze rapportage op een rij gezet.
- Lijst landelijke knelpunten: De kosten voor het onderhoud van de Rijksvaarwegen worden gereserveerd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Van de zes geïdentificeerde knelpunten (1 t/m 6 in figuur op de volgende pagina) in de provincies Noord-Holland en Flevoland voor de binnenvaart is oplossing van vier voorzien in het MIT. Dit wil niet zeggen dat deze knelpunten dan ook zeker opgelost worden, omdat er ook financiering vanuit regionale overheden nodig is om het knelpunt snel op te lossen. Ut een gesprek met een expert (de heer K. Roelse) van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) is wel gebleken dat er op dit moment en in de toekomst geen belangrijke extra knelpunten zich naast deze zes zullen voordoen voor het binnenvaartverkeer op de Rijksvaarwegen in Noord-Holland en Flevoland. De landelijke knelpunten, die op dit moment worden onderscheiden in de Nota Mobiliteit en het MIT zijn (aangegeven met een **rode driehoek ▲** in de figuur):
 1. De capaciteit van de Wilhelminasluis aan de monding van de Zaan in het IJ. In het MIT 2005-2010 wordt voor deze uitbreiding geld gereserveerd.
 2. Het vaarwegprofiel op de doorgang tussen het IJsselmeer en het Ketelmeer. Naar dit knelpunt heeft AVV al onderzoek gedaan en daarbij geconcludeerd dat het geen prioriteit heeft. Het Centraal



- Overleg Vaarwegen (COV) blijft echter van mening dat dit een knelpunt is en zodoende opgelost zou moeten worden.
3. Het vaarwegprofiel op de vaarweg tussen Amsterdam en Lemmer. In het MIT 2005-2010 wordt geld gereserveerd voor het verder uitdiepen van deze vaarweg. Het project is gestart in 2005.
 4. De zeetoegang van IJmuiden, dit knelpunt heeft indirect te maken met de binnenvaart. In 2004 is er een projectorganisatie opgezet om te zoeken naar een oplossing voor de zeetoegang in IJmuiden. Recent in 2005 heeft Minister Peijs een overleg gehad met de betrokkenen. De huidige inzichten van het Ministerie zijn dat, gezien de ontwikkeling van de Amsterdamse haven, op de langere termijn een nieuwe zeesluis nodig zal zijn.
 5. De sluisen bij Enkhuisen, de Krabbersgatsluisen, heeft een uitbreiding nodig om voldoende capaciteit te hebben. Hiervoor is geld gereserveerd (MIT 2005-2010).
 6. Een tekort aan ligplaatsen voor binnenvaart schepen ter hoogte van Lelystad. Ook voor een uitbreiding van het aantal ligplaatsen is reeds geld gereserveerd in het MIT 2005-2010.
- Lijst provinciale knelpunten: De knelpunten op de provinciale vaarwegen zijn voor het grootste deel te vinden in de provincie Noord-Holland. De meeste zijn afkomstig uit gesprekken met betrokkenen en uit een bijlage van het Baggerprogramma Noord-Hollandse Vaarwegen 2004-2008 van de provincie Noord-Holland. Verschillende van deze knelpunten worden door uitvoering van o.a. het baggerprogramma nu opgelost. De geïdentificeerde knelpunten op de provinciale vaarwegen zijn (aangegeven met een **rode stip** • in de figuur):

Provinciaal knelpunt		Opgelost in
1	NH Kanaal boven Alkmaar Vlielandbrug: diepgang max. 2,50 m.	2007
2	NH Kanaal onder Alkmaar: doorvaarhoogte max. 6,8 meter	2008
3	NH Kanaal bij De Stolpen/Schagerkanaal: diepgang max. 2,50 m	2007
4	NH Kanaal bij De Kooybrug: diepgangproblemen	2007
5	NH Kanaal Alkmaar Omval: diepgangproblemen	2008
6	Haven Schagen: toegang Waardkanaal max. 7,0 meter breed	Nog onbekend
7	IJsselmeer NH kant: diepgang havens < 2,20 meter	Nog onbekend
8	Westfriesevaart: diepgangproblemen	Nog onbekend
9	Waardkanaal: diepgang max. 2,70 meter	Nog onbekend
10	Vaarweg Alkmaar-Kolhorn: diepgang max. 2,50 meter	Baggerprogramma 2004-2008
11	NH Kanaal bij Purmerend Mandelabrug: Diepgang max. 2,50 m	2005
12	Kogerpolderkanaal	Nog onbekend
13	Zesstedenvaart Schouw/Edam km 6.1 t/m 6.5: diepgang 0,9 m	Nog onbekend
14	Zaan: 3 loswallen rond A8 diepgang < 2,0 meter	Baggerprogramma 2004-2008
15	Nauernasche Vaart: loswal Krommenie diepgang < 2,0 meter	Nog onbekend
16	Zijkanaal C/Spaarne: brug max. 10,4 meter breed	Nog onbekend
17	Ringvaart H'meer: diepgang < 2,5 meter op diverse punten	2005
18	Amstel Km paal 21,9: diepgang 1,0 m door puinval	Baggerprogramma 2004-2008
19	Veluwemeer: breedte sluisen max. 10 meter (niet te nemen door o.a. AMSBarge containerschip)	Nog onbekend
20	De ring van Alkmaar: diepgangproblemen	2008
21	Losplaats Otten te Hillegom: diepgangproblemen	2005

5. Huidige binnenvaartstromen in Noord-Holland en Flevoland ruim 68 miljoen ton

- Binnenvaart Noordvleugel ruim 68 miljoen ton in 2005: In 2005 bedroeg de totaal vervoerde volume in de Nederlandse binnenvaart 324,3 miljoen ton. De Noordvleugel, bestaande uit de provincies Noord-Holland en Flevoland, waren samen goed voor 68,2 miljoen ton aan goederenoverslag via de binnenvaart, gelijk aan ruim 21% van de totale binnenvaart over de Nederlandse wateren. Het overgrote deel van dit volume, namelijk 65,1 miljoen ton, werd verricht in de Provincie Noord-Holland.
- Amsterdam veruit grootste binnenhaven: Alle grote binnenhavens in de Noordvleugel zijn gelegen aan het Noordzeekanaal. De top 3 binnenhavens in de Noordvleugel in 2005 waren Amsterdam (41,2 miljoen ton), Velsen-IJmuiden (11,6 miljoen ton) en Zaanstad (2,7 miljoen ton). Amsterdam is dus veruit de grootste binnenvaarthaven in de Noordvleugel, in totaal vindt ca. 60% van de binnenvaartoverslag in de Noordvleugel daar plaats. De Noordvleugel kent in totaal zeven binnenhavens met een overslag groter dan 1 miljoen ton in 2005: naast Amsterdam, Velsen-IJmuiden en Zaanstad zijn dit Den Helder, Lelystad, Haarlem en Texel. Lelystad is dus de enige haven in Flevoland met een overslag van meer dan 1 miljoen ton, en dat terwijl de succesvolle containeroverslag vanaf de Flevocentrale beëindigd moest worden.
- Gebruik binnenvaart Noordvleugel licht dalend: Zoals al opgemerkt bevindt het totale binnenvaartvolume in de Noordvleugel zich de laatste drie jaar in een licht dalende lijn, die ook zichtbaar is in de tabel rechts. In de top-10 hebben alleen Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Edam-Volendam sinds 2002 een groei in de binnenvaartoverslag gekend, terwijl gemeenten als Velsen, Zaanstad, Den Helder, Lelystad, Texel en Almere allen met een daling van het overgeslagen volume te maken hebben gehad. Het volume in plaatsen als Alkmaar, Muiden en Wieringermeer is zelfs met tientallen procenten afgenomen, waardoor ze buiten de top-10 gevallen zijn. Deze daling in de overslag is voor een flink deel toe te kennen aan de daling in het zand en grindvervoer zoals blijkt uit de cijfers over de binnenvaart tot en met 2005 (bron: CBS, 14 augustus 2006). Deze daling wordt veroorzaakt door het feit dat in Nederland momenteel minder grote bouwprojecten worden uitgevoerd dan enkele jaren geleden. Zand en grind wordt vooral gebruikt in de beginfase van infrastructurele werken. Het aflopen van infrastructurele structuren als de Betuweroute en de HSL-Zuid leidde de afgelopen jaren tot een sterk verminderde vraag en dus tot een sterke afname van het vervoerde gewicht. Ook bij het wegvervoer werd er minder zand en grind getransporteerd. In de Nederlandse binnenvaart bestaat ongeveer 45% van het vervoerde gewicht (43 miljoen ton) ruwe materialen en bouw materiaal. Het leeuwendeel hiervan is zand en grind (36 miljoen ton). Doordat zand en grind relatief zware producten zijn, heeft een afname van dit vervoer een relatief sterke invloed op het totaal vervoerde gewicht in de binnenvaart. Ook in de Noordvleugel heeft zand en grind een groot aandeel in het totale binnenvaartvolume (32%), en drukt de afname van de overslag zwaar door in het totaalvolume.
- Overzicht binnenvaart overslag Noordvleugel: De gemeenten met binnenhavens in Nederland kunnen worden onderscheiden naar omvang en type goederenstromen op basis van een indeling naar goederensoort (10 NSTR groepen). De overslag per goederensoorten per gemeente in de Noordvleugel is weergegeven in onderstaande tabel.

	Binnenvaart (in miljoen ton)	2005	2002
1	Amsterdam	41,24	40,23
2	Velsen	11,59	11,92
3	Zaanstad	2,73	3,39
4	Helder, Den	1,87	2,15
5	Lelystad	1,58	1,64
6	Haarlem	1,13	0,73
7	Texel	1,07	1,27
8	Haarlemmermeer	0,94	0,47
9	Almere	0,66	0,82
10	Edam-Volendam	0,65	0

Regio	Totaal gewicht 1 000 ton	Gewicht per NSTR-hoofdstuk									
		Landbouw producten NSTR 0	Voedings producten; veevoeder NSTR 1	Vaste brand stoffen NSTR 2	Aardoliën; aardolie producten NSTR 3	Ertsen en metaal residuen NSTR 4	Metalen NSTR 5	bouw materialen NSTR 6	Mest stoffen NSTR 7	Chemische producten NSTR 8	Overige goederen NSTR 9
Noord-Holland	65053	865	6813	8503	15097	1283	2506	19268	1085	3098	6535
Flevoland	3168	38	10	-	22	7	2	2928	16	2	143
Amsterdam	41240	243	6189	7324	13706	674	402	7123	606	2966	2007
Velsen	11587	1	30	1170	364	473	2036	6688	389	72	364
Zaanstad	2732	559	570	-	2	38	2	831	7	6	717
Helder, Den	1867	3	1	-	459	-	1	373	14	8	1008
Lelystad	1581	4	7	-	18	1	-	1422	-	-	129
Haarlem	1131	1	3	-	30	10	2	579	1	7	498
Texel	1069	1	2	3	31	-	-	44	15	-	973
Haarlemmermeer	943	-	-	-	-	2	0	671	1	-	269
Almere	659	1	0	-	1	1	-	651	1	1	3
Edam-Volendam	650	-	1	-	2	-	-	625	-	-	22
Weesp	573	-	5	-	424	-	-	131	-	0	13
Zeewolde	519	10	2	-	-	-	-	498	6	-	3
Alkmaar	500	20	-	-	-	27	-	249	1	3	200
Beverwijk	464	3	3	1	4	59	62	81	18	0	233
Hoorn	398	3	-	-	15	-	-	282	2	-	96
Enkhuizen	394	2	-	-	3	-	1	362	1	0	25
Huizen	318	-	-	-	-	1	-	316	-	-	1
Urk	277	0	-	-	2	-	-	271	0	-	4
Muiden	259	-	-	-	-	-	-	259	-	-	-
Schagen	174	-	-	-	1	-	-	168	0	-	5
Wieringen	116	-	-	-	-	-	-	116	-	-	-
Noordoostpolder	90	5	-	-	1	5	2	71	1	1	4
Diemen	85	-	-	-	2	-	-	81	-	-	2
Wieringermeer	77	2	-	-	-	-	-	22	25	-	28
Zijpe	74	-	-	-	-	-	-	70	4	-	-
Uithoorn	71	1	1	-	7	-	-	3	-	30	29
Wormerland	70	-	7	-	41	-	-	20	-	-	2
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	64	23	0	-	-	-	-	2	-	-	39
Aalsmeer	42	3	1	4	0	-	-	33	-	-	1
Dronten	42	18	1	-	-	-	-	15	8	-	0
Andijk	41	-	-	-	-	-	-	35	-	6	-
Castricum	33	0	-	-	4	-	-	27	-	-	2
Hilversum	32	-	-	-	-	-	-	32	-	-	0
Heiloo	30	-	-	-	-	-	-	29	-	-	1

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen 2006-08-14

- Meeste overslag is zand en grind: De goederengroep 'Ruwe mineralen- en fabricaten en bouwmaterialen' (NSTR 6) betreft onder andere zand, grind en stenen, en was in 2005 in overslagvolume de belangrijkste goederensoort met 19,3 miljoen ton overslag in de Noordvleugel. Dit volume is wel flink gedaald ten opzichte van 2002, waarbij de zand- en grind overslag 24,9 miljoen ton was. Vrijwel elke gemeente aan een vaarweg in de Noordvleugel kent wel overslag van zand en grind, en bij flink wat gemeenten (o.a. Lelystad, Almere, Edam-Volendam, Zeewolde, Enkhuizen, Huizen, Urk) betreft dit in 2005 het overgrote deel van de overslag. In absolute hoeveelheden zijn Amsterdam en Velsen echter de belangrijkste overslagcentra voor zand en grind. Enkele grote regionale bedrijven in de zand en grind sector zijn Spaansen met vestigingen in Amsterdam, Den Helder en Schagen, De Vries & van de Wiel in o.a. Schagen en Ooms in Hoorn en Texel. Er is ook veel zand en grind vervoer richting de beton- en asfaltcentrales in Noord-Holland en Flevoland. Grote betoncentrales met dagelijkse

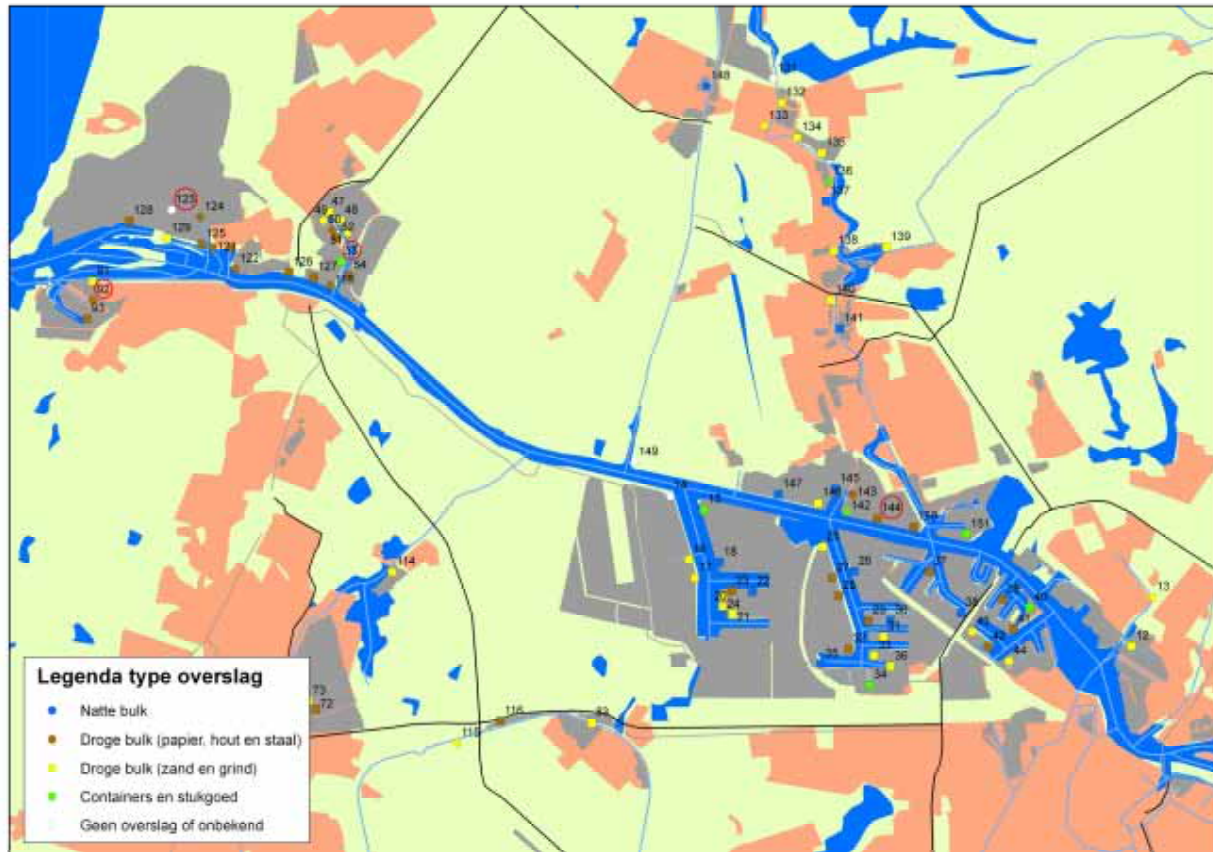
aanvoer zijn onder andere Mebin in Amsterdam en Beverwijk en de Betonmortelcentrale Flevoland in Almere en Lelystad. Amsterdam kent vier asfaltcentrales op korte afstand van elkaar in de Azië- en Amerikahavens, de grootste is Heijmans.

- Forse toename in aardolie overslag: Na de zand en grind overslag volgt op de tweede plaats de goederengroep 'aardoliën en aardolieproducten' (NSTR 3). In 2005 werd er voor bijna 15,1 miljoen ton aan aardolie(-producten) via de binnenvaart vervoerd naar en van de Noordvleugel, dit was nog 12,2 miljoen ton in 2002. Deze overslag vond voor een aanzienlijk deel plaats in Amsterdam, door grote spelers als BP, Oiltanking en Europoint. Andere grote partijen in de natte bulk zijn Gulf in Den Helder en Koole in Zaanstad. De haven van Amsterdam rapporteerde over het eerste half jaar van 2006 een groei van de overslag met 20% naar 31 miljoen ton en is daarmee de snelst groeiende haven van Noordwest Europa. De groei van de oliesector is een belangrijke motor achter deze groei, door de uitbreiding van de overslag bij Oiltanking en Europoint en de komst van Koninklijke Vopak NV naar de haven. Kerosine voor vliegtuigen werd tot 2002 nog per binnenvaart vervoerd (900.000 ton) over de waterwegen van Rotterdam naar Schiphol, maar tegenwoordig gaat dit via grotendeels via pijpleidingen. Vopak Oil Rotterdam heeft in 2005 met Q8 een meerjarig contract gesloten voor de opslag en distributie van vliegtuigbrandstof. Vanuit de terminal in Rotterdam zal Vopak ongeveer een miljoen ton brandstof per jaar leveren aan de luchthavens Schiphol, Frankfurt en Brussel.
- Kolenoverslag derde goederengroep: Ook de kolensector, vertegenwoordigd in de NSTR 2 goederengroep, groeide volgens de cijfers van het Havenbedrijf Amsterdam fors in de eerste helft van 2006. In 2005 was de goederengroep 'Vaste minerale brandstoffen' (NSTR 2) verantwoordelijk voor 8,5 miljoen ton overslag tegenover 8,3 miljoen ton in 2002. Dit werd grotendeels in Amsterdam overgeslagen door kolenproducenten als OBU en Rietvelden. De kolen worden vervolgens per binnenvaart doorgestuurd naar afnemers in Duitsland, vooral het Ruhrgebied. De tweede belangrijke gemeente in de kolenoverslag is uiteraard Velsen, waarbij de overslag geconcentreerd rond de activiteiten van Corus. Echter, slechts bij een beperkt deel van deze overslag is de binnenvaart betrokken.
- Overslag voedingsmiddelen dalende: Veel overslag in de sector 'Voedingsproducten en veevoeder' (NSTR 1) vindt plaats in Amsterdam, en naast Amsterdam is Zaanstad van oudsher een belangrijke schakel voor overslag in deze goederengroep. Langs de Zaan zijn diverse voedingsmiddelen producerende bedrijven gevestigd die vooral voor de aanvoer van grondstoffen in bulk gebruik maken van transport per binnenvaart. De bedrijfslocaties aan de Zaan zijn weergegeven in de figuur hiernaast. Belangrijke gebruikers van de binnenvaart langs de Zaan zijn ADM Cacao, Loders Croklaan (plantaardige oliën en vetten), Gerkens cacao, Meneba meel, Brokking, Amylum (zetmeel), Karlshams (plantaardige oliën en speciale vetten). De overslag van 'Voedingsproducten en veevoeder' in de Noordvleugel is met ruim 6,8 miljoen ton fors dalende ten opzichte van de 10,8 miljoen ton in 2002. Er kunnen diverse redenen aan ten grondslag liggen. Uit een analyse van de trends en ontwikkelingen in de cacaosector blijkt bijvoorbeeld dat door de omschakeling van zakgoed naar bulkcontainers in het logistieke proces er een verschuiving te zien is in de overslag van de Zaan naar Amsterdam, maar ook naar Rotterdam en Antwerpen. Cacao komt meer en meer in containers via Amsterdam en Antwerpen, en wordt hier meer en meer als tussenopslag in vemen opgeslagen. Het marktaandeel van Amsterdam is in 10 jaar gedaald van 60% naar 40%, terwijl Rotterdam en Antwerpen hun aandeel hebben zien groeien. De overslag van cacao in Antwerpen is tussen 1990 en 2003 gegroeid van 41.000 ton naar ruim 300.000 ton en Antwerpen is daarmee de 2^e haven in cacao geworden. Langs de Zaan is het behoud van de cacaoverwerkende bedrijven op de langere termijn niet vanzelfsprekend. Uit onderzoek naar de concurrentiepositie van de cacaosector in het Noordzeekanaalgebied (bron: TNO 2005) bleek dat vooral de bereikbaarheid over de weg, steeds striktere milieuwetgeving en beperkte



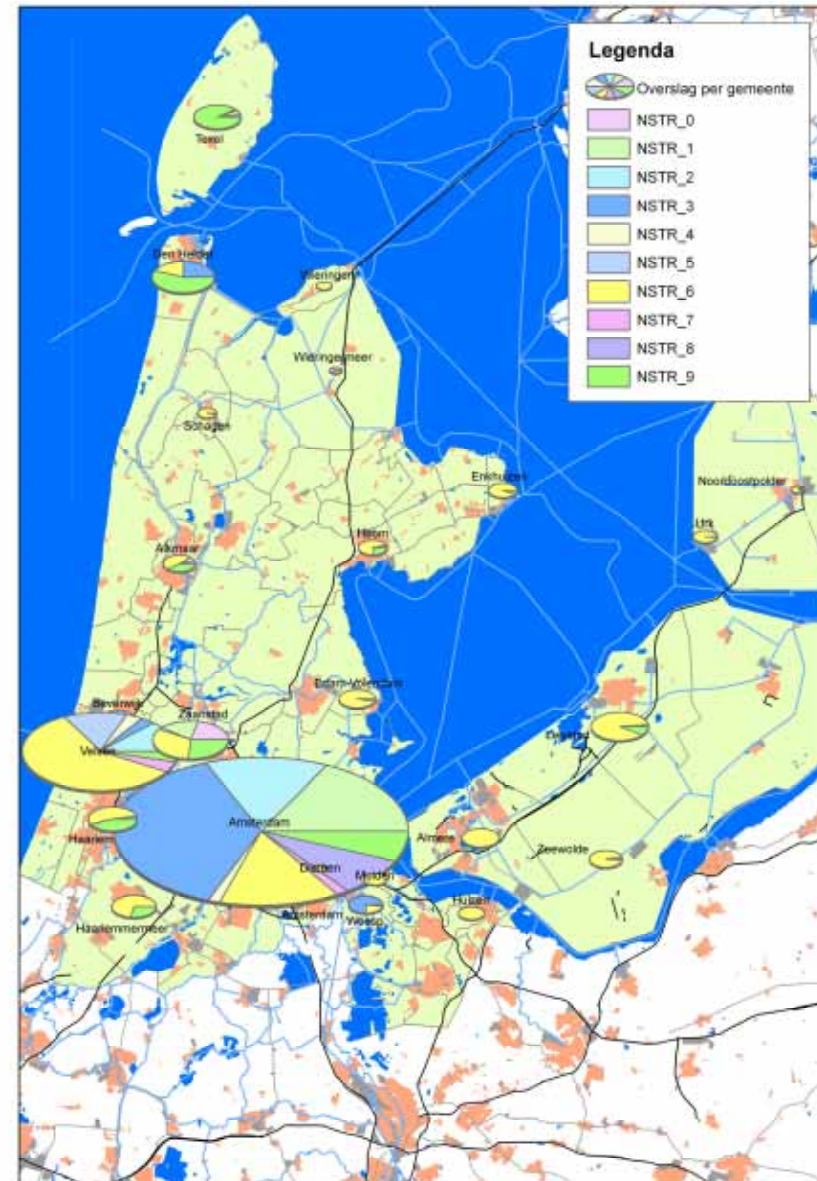
uitbreidingsmogelijkheden ervoor zorgen dat voor cacao overslag Rotterdam en Antwerpen echte concurrenten zijn voor Zaanstad en Antwerpen. Door ruimtelijke conflicten tussen verschillende functies als wonen, industrie en recreatie en afwezigheid van eenduidig beleid over plaatsing van puur watergebonden bedrijven langs de Zaan en Noordzeekanaal wordt de concurrentiepositie van de binnenvaart op de langere termijn uitgehouden.

- **Containeroverslag sterk groeiende:** De goederengroep NSTR 9, 'Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)' was in 2005 6,7 miljoen ton groot en omvatte onder andere het containervervoer en stukgoed. Naast in Amsterdam is er in Den Helder als zeehaven en Texel als eilandhaven veel stukgoed overslag te vinden, terwijl er in Amsterdam, Zaanstad en Beverwijk een procentueel fors groeiende containeroverslag is. De Overslag van 'Chemische producten' (NSTR 8) vind daarnaast grotendeels plaats in Amsterdam. In totaal is in deze groep bijna 3,1 miljoen ton per binnenvaart vervoerd.
- **Overige overslag:** Dan blijven er nog een aantal goederengroepen met beperkte hoeveelheden overslag over. De overslag van metalen/staalproducten (NSTR 5) is door de positieve ontwikkeling bij Corus flink gestegen van 1,6 miljoen ton in 2002 tot 2,5 miljoen ton in 2005. Ook de goederengroep 'Ertsen en metaalresiduen' (NSTR 4) is met deze ontwikkeling meegestegen van 1,1 naar 1,3 miljoen ton. De overslag van 'Landbouwgoederen' (NSTR 0), waaronder granen, is met 0,9 miljoen ton in 2005 echter fors gedaald ten opzichte van de 2,0 miljoen ton in 2002. De grote spelers hier zijn Meneba in Zaanstad en Cargill in Amsterdam, terwijl de overslag in de Wieringermeer in 2005 geheel is verdwenen. Ook de overslag in de goederengroep 'meststoffen' (NSTR 7) is mee gedaald en bedroeg in 2005 1,1 miljoen ton tegen 1,4 miljoen ton in 2002.



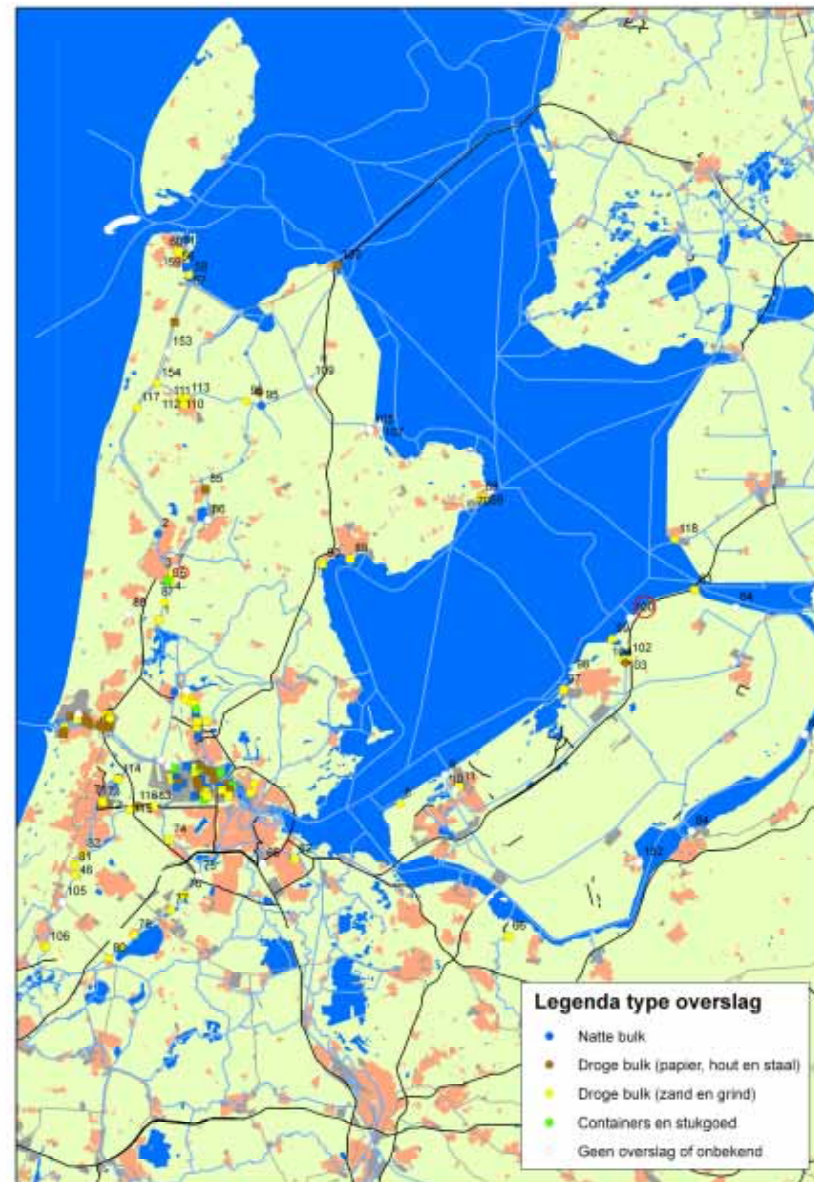
6. Ruim 150 huidige overslaglocaties voor de binnenvaart in de twee provincies

- 150 locaties voor binnenvaartoverslag: Noord-Holland is een provincie die van oudsher een uitgebreid vaarwegennet kent en hiermee ook een fors aantal overslagmogelijkheden voor de binnenvaart kent. TNO heeft op basis van diverse bronnen (o.a. onderzoek Grontmij 2006) en eigen aanvullend onderzoek een overzicht van meer dan 150 overslagfaciliteiten en loswallen in vooral Noord-Holland, maar ook in Flevoland, samengesteld. Dit overzicht is op de volgende pagina's in verkorte tabelvorm te vinden. Daarnaast is er voor de meeste locaties extra informatie beschikbaar in de vorm van diepgang van het vaarwater aan het terrein, lengte en breedte van het overslagterrein en ontsluiting van het terrein, deze informatie staat in een gescheiden opgeleverde spreadsheet. De binnenvaartmogelijkheden in de gemeenten met meer dan 1 miljoen ton overslag in 2005 worden hieronder beschreven.
- (1) Amsterdam: 41,4 miljoen ton (locaties 12 t/m 45): De gemeente met veruit de meeste binnenvaartoverslag in de Noordvleugel is Amsterdam, en de stad kent vooral in de Amerikahaven, Westhaven, Jan van Riebeeckhaven, Coenhaven en Mercuriushaven tientallen bedrijven en locaties waar van de binnenvaart gebruik wordt gemaakt. De groei van de binnenvaart in Amsterdam is onlosmakelijk verbonden met de groei van de overslag in de haven als geheel, en de laatste jaren en ook in de eerste helft van 2006 zijn de overslagcijfers in Amsterdam flink groeiende. Amsterdam kent wat volume betreft vooral veel aardolieoverslag (o.a. Oiltanking, Europoint en BP), kolenoverslag (o.a. OBA en Rietvelden), overslag van zand en grind (diverse beton- en asfaltcentrales) en overslag van voedingsmiddelen (o.a. Cargill, Beemsterboer, Vervenne, etc). De laatste jaren zit ook de overslag van stukgoed (o.a. Waterland terminal) en containers (o.a. Ceres en USA) fors in de lift.
- (2) Velsen: 11,6 miljoen ton (locaties 120 t./m 130): Velsen is met mede de aanwezigheid van Corus en de ENCI de tweede binnenvaart gemeente in de Noordvleugel, en kent naast een forse overslag van zand en grind voor voornamelijk de ENCI cementfabriek een relatief grote afvoer van staal(-producten)



van Corus via de binnenvaart naar voornamelijk Duitse en Franse klanten. De overslag van kolen van zeeschip naar binnenvaartschip, dat in de buitenhaven van Corus plaatsvindt, telt niet mee in de overslagstatistieken omdat het van zeeschip direct naar het binnenvaartschip (lichter) gaat en dus niet via een landzijdige overslagfaciliteit. In Velsen zit ook DSM Agro dat kunstmest produceert, en zowel grondstoffen per binnenvaartschip aanvoert als eindproducten afvoert. Dit komt ook herkenbaar terug in de overslagstatistieken.

- (3) Zaanstad: 2,7 miljoen ton (locatie 136 t/m 151): In het Zaanoeveergebied zijn diverse voedingsmiddelen producenten gevestigd die vooral voor de aanvoer van grondstoffen in bulk gebruik maken van transport per binnenvaart. Belangrijke gebruikers van de binnenvaart langs de Zaan zijn ADM Cacao, Loders Crocklaan (plantaardige oliën en vetten), Gerkens cacao, Meneba meel, Brokking, Amylum (zetmeel), Karlshams (plantaardige oliën en speciale vetten). Het transport via de binnenvaart voor deze bedrijven neemt de laatste jaren structureel af: een daling van meer dan 50% in 3 jaar. Dit heeft deels te maken met een herstructurering in de sector, en deels met een matige bereikbaarheid over water en over de weg (inefficiënties). In Zaanstad wordt daarnaast een groeiend aantal containers overgeslagen bij container terminal de Vrede en hout, zand en grind op diverse locaties.
- (4) Den Helder: 1,9 miljoen ton (locaties 56 t/m 62): In Den Helder betreft de overslag bouwmaterialen, olieproducten voor Gulf en relatief veel stukgoed. Dit laatste komt door het feit dat Den Helder als maritieme haven shortsea schepen ontvangt, waarvan de goederen worden overgeslagen op binnenvaartschepen. Ook Den Helder kende tussen 2002 en 2005 een kleine daling van de overslag.
- (5) Lelystad: 1,6 miljoen ton (locaties 100 t/m 105): De overslag in Lelystad betrof in 2005 voor het overgrote deel zand en grind voor verschillende grotere bouwprojecten in de nabije omgeving. Daarnaast was er nog beperkt overslag van olie voor eigen gebruik bij de Flevocentrale en stukgoed, o.a. zee- en huisvuilcontainers. Deze laatste overslag is medio 2005 van Lelystad naar Harderwijk verhuisd.



ID	Plaats	Laad/loswal	Vaarweg	Soort	Diepte	Lengte	Breedte	Terrein	Ontsluiting
1	Akersloot	Cementbouw BV Lutte, Boekel 25	NH Kanaal	niet openbaar	3,5 meter	150 meter	5 meter	150 x 50 meter	-
2	Alkmaar	BP Amoco, Helderseweg 85	NH Kanaal	niet openbaar	3,5 meter	100 meter	3 meter	-	-
3	Alkmaar	Sterk Beton, Herculesstraat 47	NH Kanaal	niet openbaar	3,5 meter	25 meter	5 meter	-	klinkers
4	Alkmaar	BEMA, Laandenderweg 43	NH Kanaal	niet openbaar	3,5 meter	100 meter	75 meter	-	beton
5	Alkmaar	HVC, Jadestraat 1	NH Kanaal	openbaar	3,5 meter	300 meter	30 meter	-	asfalt
6	Alkmaar	DC, Eindhovenstraat, Alkmaar	Alkmaar-Kolhorn	openbaar	3,7 meter	75 meter	-	400 x 200 meter	stelcon/beton
7	Alkmaar	Kraspolderweg, Alkmaar	Alkmaar-Kolhorn	openbaar	3,7 meter	70 meter	25 meter	-	beton
8	Almere	Pampushaven, Oostvaardersdijk, Almere	Markermeer	niet openbaar	3,0 meter	-	-	-	-
9	Almere	Blocq van Kuffeler, Oostvaardersdijk, Almere	Markermeer	openbaar	3,5 meter	-	-	-	-
10	Almere	Basal, Hefbrugweg 101, Almere	Lage Vaart	niet openbaar	2,5 meter	-	-	-	-
11	Almere	Betonmortelcentrale Flevoland, Hefbrugweg 93-95, Almere	Lage vaart	niet openbaar	2,5 meter	-	-	-	-
12	Amsterdam	Mebin Beton, Regulatorweg, Amsterdam	Papaverkan/Zijkanaal I	niet openbaar	2,5 meter	50 meter	-	100 x 10 meter	-
13	Amsterdam	Struyk Verwo, Klaprozenweg 51, Amsterdam	Papaverkan/Zijkanaal I	niet openbaar	3,0 meter	100 meter	-	150 x 100 meter	-
14	Amsterdam	Ceres Paragon terminal, Ruijgoordweg 100, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
15	Amsterdam	Voorbij Betoncentrale, Siciliweg 61, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
16	Amsterdam	Ter Haak/United Stevedoring, Kwadrantweg 11, A'dam.	Amerikahaven	openbaar	15,0 meter	300 meter	-	150 x 150 meter	asfalt
17	Amsterdam	Cargill, Cacaoweg 20, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
18	Amsterdam	BP Amoco, Hornweg 10, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
19	Amsterdam	Grانيت Import benelux, Amerikahavenweg 2, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
20	Amsterdam	AGM, Amerikahavenweg 12, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
21	Amsterdam	Wilde Beton, Amerikahavenweg 32, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
22	Amsterdam	Deto Beheer, Amerikahavenweg, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
23	Amsterdam	Rietlanden Stevedores, Amerikahavenweg 3, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
24	Amsterdam	Oiltanking A'dam, Koprweg, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
25	Amsterdam	Hanson Beton, Amerikahavenweg 2, A'dam	Amerikahaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
26	Amsterdam	Beemsterboer Cold Storage, Capriweg 2, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
27	Amsterdam	OBA, Westhavenweg 70, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
28	Amsterdam	Waterland terminal, Elbaweg 10, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
29	Amsterdam	Nissan terminal Europe, Corsicaweg 10-13, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
30	Amsterdam	ESHA, Sextantweg 10	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
31	Amsterdam	Heijmans Asfaltcentrale, Sextantweg 1, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
32	Amsterdam	HSK Metals, Kwadrantweg 2/12, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
33	Amsterdam	Vollers Commodity Logistics, Sardinieweg 4, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
34	Amsterdam	VCK Havenbedrijf, Valreep 13, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
35	Amsterdam	NE Wijnopslag, Moezelhavenweg 10, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
36	Amsterdam	Vervenne, Kretaweg 2, A'dam	Westhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
37	Amsterdam	Laad/loswal haven A'dam, Valreep, A'dam	Westhaven	openbaar	15,0 meter	75 meter	25 meter	-	beton
38	Amsterdam	Europoint terminals, v. Riebeeckhavenweg 9, A'dam	Jan van Riebeeckhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
39	Amsterdam	Hemwegcentrale, Methaanweg, A'dam	Jan van Riebeeckhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
40	Amsterdam	Eggerding & Co, Coenhavenweg 22, A'dam	Coenhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
41	Amsterdam	Fertilizer Factory, Fosfaatweg 48, A'dam	Coenhaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
42	Amsterdam	Laad/loswal Havenkom C, Pier Azie, A'dam	Coenhaven	openbaar	15,0 meter	600 meter	20 meter	-	beton
43	Amsterdam	Westport terminals, Vlothavenweg 10, A'dam	Mercuriushaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
44	Amsterdam	Spaansen, Vlothavenweg, A'dam	Mercuriushaven	niet openbaar	15,0 meter	-	-	-	-
45	Amsterdam	Van Gansewinkel, Nieuwe hemweg 8-10, A'dam	Mercuriushaven	niet openbaar	15,0 meter	600 meter	20 meter	-	beton
46	Anna Paulowna	De Vries & Van de Wiel, Jaagpad	NH Kanaal	openbaar	3,5 meter	15 meter	10 meter	40 X 10 meter	stelcon
47	Beinsdorp	GMK de Ringvaart, Hillegommerdijk, Beinsdorp	Ringvaart H'meer polder	niet openbaar	2,5 meter	100 meter	10 meter	100 x 100 meter	-
48	Beverwijk	Zanddistributie Beverwijk, Nieuwekade 25, Beverwijk	De Pijp/Zijkanaal A	openbaar	5,5 meter	80 meter	10 meter	-	beton
49	Beverwijk	Bouwcenter Filippo, Nieuwekade 25, Beverwijk	De Pijp/Zijkanaal A	niet openbaar	5,5 meter	100 meter	20 meter	-	-
50	Beverwijk	Zuiderkade, Beverwijk	De Pijp/Zijkanaal A	openbaar	5,5 meter	100 meter	20 meter	-	klinkers
51	Beverwijk	Mebin Beton, Zuiderkade 12, Beverwijk	De Pijp/Zijkanaal A	niet openbaar	5,5 meter	100 meter	200 meter	-	beton

ID	Plaats	Laad/loswal	Vaarweg	Soort	Diepte	Lengte	Breedte	Terrein	Ontsluiting
52	Beverwijk	Noorderkade	De Pijp/Zijkanaal A	openbaar	5,5 meter	900 meter	30 meter	-	stelcon
53	Beverwijk	CTB, Zuiderkade 14-16, Beverwijk	De Pijp/Zijkanaal A	niet openbaar	5,5 meter	350 meter	50 meter	300 x 50 meter	stelcon
54	Beverwijk	Koster Metalen, Zuiderkade 18, Beverwijk	De Pijp/Zijkanaal A	niet openbaar	6,5 meter	80 meter	-	150 x 100 meter	beton
55	Beverwijk	J. van Vliet, Kanaalweg, Beverwijk	De Pijp/Zijkanaal A	openbaar	6,5 meter	10 meter	10 meter	20 x 20 meter	-
56	Den Helder	Gulf Oil, Ambachtsweg 32	NH Kanaal	openbaar	3,5 meter	10 meter	3 meter	-	stelcon
57	Den Helder	laad/loswal Oostoeverweg	NH Kanaal	openbaar	3,5 meter	25 meter	10 meter	150 x 10 meter	asfalt
58	Den Helder	NAM, Oostoeverweg 10	NH Kanaal	niet openbaar	3,5 meter	115 meter	10 meter	-	stelcon
59	Den Helder	De Kooy, Oostoeverweg	NH Kanaal	openbaar	3,5 meter	700 meter	25 meter	-	stelcon
60	Den Helder	Nijverheidskade	Haven Den Helder	openbaar	4,5 meter	200 meter	20 meter	-	stelcon
61	Den Helder	HBC, Nijverheidsweg 6	Haven Den Helder	niet openbaar	4,5 meter	100 meter	-	50 X 30 meter	beton
62	Den Helder	Spaansen, Handelsweg 1	Haven Den Helder	niet openbaar	3,3 meter	100 meter	-	50 X 200 meter	-
63	Diemen	Betonmortel bedrijven Cementbouw, Sniep 20, Diemen	Weesportrekkvaart	niet openbaar	2,5 meter	30 meter	2 meter	30 x 200 meter	beton
64	Dronten	Loswal Ketelbrug, Visvijverweg, Dronten	Ketelmeer	openbaar	3,8 meter	-	-	-	-
65	Dronten	Loswal Elandweg, Dronten	Ketelmeer	openbaar	3,4 meter	-	-	-	-
66	Duivendrecht	Mebin, Maxit Groep, Van der Madeweg 30-38, Duivendrecht	Duivendrechtse vaart	niet openbaar	2,5 meter	-	-	-	-
67	Eemdijk	Laad/loswal Eem, Eemdijk	Gooimeer/Eemmeer	openbaar	3,0 meter	-	-	-	-
68	Elburg (Geld)	Haven Elburg	Veluwemeer/Drontermeer	openbaar	2,8 meter	-	-	-	-
69	Enkhuizen	Spaansen	IJsselmeer/Marken	-	2,0 meter	-	-	-	-
70	Enkhuizen	laad/loswal, krabbersplaat, stanfriesweg, Enkhuizen	IJsselmeer/Marken	openbaar	2,0 meter	100 meter	20 meter	100 x 20 meter	klinkers/beton
71	Enkhuizen	BEMOG, Vlakwater, Enkhuizen	IJsselmeer/Marken	-	2,0 meter	100 meter	-	100 x 75 meter	beton
72	Haarlem	Trefker Recycling, H. Frigeeweg 35, Haarlem	Spaarne/Zijkanaal C	niet openbaar	4,0 meter	-	-	-	-
73	Haarlem	Huybens, Nijverheidsweg 15, Haarlem	Spaarne/Zijkanaal C	niet openbaar	4,0 meter	-	-	-	-
74	Haarlem	Cementbouw, Ir Lelyweg 30, Haarlem	Spaarne/Zijkanaal C	niet openbaar	4,0 meter	150 meter	-	150 x 50 meter	beton
75	Haarlemmermeer	Smit Beton, Lijnderdijk 91, Haarlemmermeer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	2,5 meter	100 meter	1 meter	50 x 50 meter	asfalt
76	Haarlemmermeer	BC Haarlemmermeer, Nieuwemeerdijk, H'meer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	2,4 meter	25 meter	10 meter	50 x 30 meter	-
77	Haarlemmermeer	laad/loswal Jac Takkade, Aalsmeer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	2,4 meter	10 meter	5 meter	10 x 5 meter	asfalt
78	Haarlemmermeer	van der Bijl, Aalsmeerderdijk 74, H'meer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	2,4 meter	40 meter	5 meter	-	asfalt
79	Haarlemmermeer	Langhout Beton, Leimuiderdijk 64, H'meer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	3,0 meter	20 meter	5 meter	-	stelcon
80	Haarlemmermeer	Agrifirm, Leimuiderdijk 200, H'meer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	2,5 meter	5 meter	3 meter	-	asfalt
81	Haarlemmermeer	Laad/loswal Mr. Ed, Weteringweg, H'meer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	2,5 meter	15 meter	5 meter	-	asfalt
82	Haarlemmermeer	Cruquius Cementbouw, Bennebroekerdijk 244, H'meer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	1,7 meter	100 meter	3 meter	100 * 30 meter	asfalt
83	Haarlemmermeer	Dura Vermeer, Spaarneweg 39, H'meer	Ringvaart H'meer polder	openbaar	1,7 meter	20 meter	5 meter	-	onverhard
84	Halfweg	Zwetpolderfabriek	Ringvaart H'meer polder	-	2,6 meter	-	-	-	-
85	Harderwijk (Geld)	Haven Harderwijk	Wolderdijk	openbaar	2,8 meter	-	-	-	-
86	Heerhugowaard	Pannekeet, N242, Heerhugowaard	Alkmaar-Kolhorn	openbaar	3,0 meter	30 meter	5 meter	-	-
87	Heerhugowaard		Alkmaar-Kolhorn	openbaar	3,0 meter	30 meter	10 meter	-	halfverhard
88	Heiloo	Anema Trucks, Boekelerdijk 15	NH Kanaal	openbaar	3,5 meter	75 + 25 meter	5 meter	-	klinkers
89	Hillegom (ZH)	Xella van Herwaarden, Leidsestraat 244, Hillegom	Ringvaart H'meer polder	niet openbaar	2,5 meter	30 meter	5 meter	-	-
90	Hoorn	Schepenhoek BEMOG	IJsselmeer/Marken	niet openbaar	2,5 meter	100 meter	50 meter	-	-
91	Hoorn	Schepenhoek Ooms	IJsselmeer/Marken	niet openbaar	2,5 meter	200 meter	100 meter	-	halfverhard
92	Ijmuiden	Laad/loswal, Steigerweg, Velsen	Noordzeekanaal	openbaar	15,0 meter	165 meter	30 meter	-	klinkers
93	Ijmuiden	Halkade, Ijmuiden	Havens van Ijmuiden	openbaar	14,3 meter	700 meter	20 meter	-	klinkers
94	Ijmuiden	Trawlerkade, Ijmuiden	Havens van Ijmuiden	openbaar	14,3 meter	900 meter	20 meter	-	klinkers
95	Kolhorn	Oliehandel Marees & Kistemaker, Havenweg 14	Waardkanaal	niet openbaar	3,1 meter	100 meter	-	100 x 100 meter	onverhard
96	Kolhorn	Agrifirm, Havenweg 12, Niedorp	Waardkanaal	niet openbaar	3,1 meter	50 meter	20 meter	-	stelcon
97	Kolhorn	Spaansen, Groetweg, Niedorp	Waardkanaal	niet openbaar	3,1 meter	20 meter	-	30 x 150 meter	staalplaat
98	Lelystad	Oostvaardersdiep, Oostvaardersdijk, Lelystad	Markermeer	openbaar	3,8 meter	-	-	-	-
99	Lelystad	Hanzencompagne, Lelystad	Markermeer	niet openbaar	3,8 meter	-	-	-	-
100	Lelystad	OTL, IJsselmeerdijk, Lelystad	IJsselmeer/Flevoland	niet openbaar	3,8 meter	-	-	-	-
101	Lelystad	Flevolandcentrale, IJsselmeerdijk 101, Lelystad	IJsselmeer/Flevoland	niet openbaar	3,6 meter	-	-	-	stelcon
102	Lelystad	Betonmortelcentrale Flevoland, betonstraat 2, Lelystad	Oostervaart	niet openbaar	2,0 meter	200 meter	10 meter	200 x 50 meter	-

ID	Plaats	Laad/loswal	Vaarweg	Soort	Diepte	Lengte	Breedte	Terrein	Ontsluiting
103	Lelystad	Buko Materieeldienst, mortelstraat 4, Lelystad	Oostervaart	niet openbaar	2,0 meter	200 meter	10 meter	200 x 50 meter	
104	Lelystad	Staalservice Lelystad, Betonstraat 8, Lelystad	Oostervaart	niet openbaar	2,0 meter	75 meter	5 meter	75 x 100 meter	
105	Lelystad	Laad/loswal, mortelstraat, Lelystad	Oostervaart	openbaar	2,0 meter	100 meter	50 meter	100 x 50 meter	klinkers
106	Lisse (ZH)	Gebr. Otte BV, Heereweg 1, Lisse	Ringvaart H'meer polder	niet openbaar	2,5 meter	50 meter	10 meter	-	-
107	Lisserbroek	Lisserdijk	Ringvaart H'meer polder	-	2,5 meter	-	-	-	-
108	Medemblik	laad/loswal	IJsselmeer/Marken	openbaar	2,1 meter	100 meter	20 meter	100 x 20 meter	klinkers
109	Medemblik	laad/loswal	IJsselmeer/Marken	-	2,0 meter	-	-	-	-
110	Middenmeer	3 kleine laad/loswallen, industrieweg, Middenmeer	Wieringerwerfvaart	niet openbaar	2,0 meter	100 meter	4 meter	100 x 20 meter	halfverhard
111	Schagen	NH Asfaltcentrale, Langelooop 8, Schagen	Haven Schagen	niet openbaar	3,3 meter	125 meter	9 meter	200 x 100 meter	onverhard
112	Schagen	laad/loswal, Langelooop, Schagen	Haven Schagen	openbaar	3,3 meter	150 meter	25 meter	-	klinkers
113	Schagen	Spaansen, Langelooop, Schagen	Haven Schagen	niet openbaar	3,3 meter	100 meter	-	100 x 75 meter	-
114	Schagen	Cementbouw, Lagedijkerweg 8, Schagen	Haven Schagen	niet openbaar	3,3 meter	100 meter	6 meter	45 x 100 meter	beton
115	Spaarndam	Laad/loswal Spaarndam	Spaarne/Zijkanaal C	openbaar	3,5 meter	15 meter	20 meter	-	halfverhard
116	Spaarwoude	Meerrecycling Halfweg, Haarlemmerliedeweg 173	Ringvaart H'meer polder	niet openbaar	2,6 meter	80 meter	-	150 x 80 meter	-
117	Spaarwoude	BAM De Ruiters, Haarlemmerweg 79, Haarlemmerliede	Ringvaart H'meer polder	niet openbaar	2,6 meter	500 meter	-	-	-
118	St Maartensvlotbrug	laad/loswal Handelskade	NH Kanaal	openbaar	3,5 meter	10 meter	5 meter	-	beton
119	Urk	Haven Urk, Dormakade, Urk	IJsselmeer/Flevoland	openbaar	4,0 meter	-	-	-	-
120	Velsen	NBK, Olieweg, Velsen	De Pijp/Zijkanaal A	niet openbaar	6,5 meter	650 meter	-	-	klinkers
121	Velsen	Corus, Binnenkade 3, Velsen	3de RBH	niet openbaar	15,0 meter	212 meter	50 meter	-	-
122	Velsen	Velserkom, 3de RBH 39, Velsen	3de RBH	niet openbaar	15,0 meter	450 meter	-	500 x 20 meter	-
123	Velsen	Crown van Gelder, Pontweg, Velsen	3de RBH	openbaar	15,0 meter	110 meter	10 meter	-	stelcon
124	Velsen	Laad/loswal Corus, Mekogweg, Velsen	1ste RBH/Staalhaven	niet openbaar	15,0 meter	200 meter	5 meter	-	-
125	Velsen	DSM Agro, Mekogweg, Velsen	1ste RBH/Staalhaven	niet openbaar	15,0 meter	300 meter	10 meter	-	-
126	Velsen	ENCI, Noordersluisweg 75, Velsen	1ste RBH/Staalhaven	openbaar	15,0 meter	200 meter	10 meter	-	-
127	Velsen	Voormalig NAM terrein, Eendrachtstraat, Velsen	Noordzeekanaal	openbaar	15,0 meter	900 meter	400 meter	-	asfalt
128	Velsen	Eurobase, Wijkmeerweg 7, Velsen	Noordzeekanaal	openbaar	15,0 meter	220 meter	-	220 x 50 meter	-
129	Velsen	Corus Buitenkade 2, Ertskadeweg, Velsen	Havens van IJmuiden	niet openbaar	14,3 meter	550 meter	50 meter	-	-
130	Velsen	Corus, Binnenkade 1, Tuinderslaan, Velsen	Havens van IJmuiden	niet openbaar	14,3 meter	414 meter	30 meter	-	-
131	Wieringermeer	Klein Wieringen	IJsselmeer/Marken	-	2,1 meter	-	-	-	-
132	Wormer	Meneba, Noorddijk 70, Wormerveer	Zaan	niet openbaar	3,0 meter	300 meter	5 meter	-	stelcon
133	Wormer	Bouwcenter Floris, Knollendamstraat 154, Wormer	Zaan	openbaar	3,0 meter	150 meter	7 meter	-	stelcon/klinkers
134	Wormer	Gerkens Cacao, Veerdijk 82, Wormer	Zaan	niet openbaar	3,0 meter	-	-	-	-
135	Wormer	Rijstfabriek Lassie, Aanlegstraat 1, Wormer	Zaan	niet openbaar	3,0 meter	100 meter	10 meter	-	klinkers
136	Zaanstad	ADM Cacao, Veerdijk 18, Wormer	Zaan	niet openbaar	3,0 meter	300 meter	15 meter	-	tegels
137	Zaanstad	Loders Croklaan, Hogeweg 1, Zaanstad	Zaan	niet openbaar	3,0 meter	-	-	-	-
138	Zaanstad	Karlshamn Cacao, Lagedijk, Zaanstad	Zaan	niet openbaar	3,0 meter	100 meter	55 meter	-	tegels
139	Zaanstad	ADM Cacao, Stationsstraat 76, Zaanstad	Zaan	niet openbaar	3,0 meter	-	-	-	-
140	Zaanstad	Gerkens Cacao, 't Kalf, Zaandam	Zaan	niet openbaar	1,8 meter	-	-	-	-
141	Zaanstad	Amylum, Lagedijk 5, Zaanstad	Zaan	niet openbaar	2,0 meter	-	-	-	-
142	Zaanstad	Gerkens Cacao, Oostzijde, Zaanstad	Zaan	niet openbaar	2,0 meter	-	-	-	-
143	Zaanstad	Zaanse Schroothandel, Uiterdijk 10, Zaanstad	Zijkanaal G	niet openbaar	9,0 meter	250 meter	-	250 x 100 meter	asfalt
144	Zaanstad	Houtcentrum, Rijshoutweg 14, Zaanstad	Zijkanaal G	niet openbaar	9,0 meter	350 meter	50 meter	-	stelcon
145	Zaanstad	Koole Tankrederij, Sluispolderweg 48, Zaanstad	Zijkanaal G	niet openbaar	9,0 meter	200 meter	15 meter	-	stelcon
146	Zaanstad	Stoel van Klaveren/ZBC, Oud Saenden 10, Zaanstad	W. Thomassenhaven	niet openbaar	9,0 meter	75 meter	-	200 x 50 meter	asfalt
147	Zaanstad	Pieter Bon, Simon Spiersweg 18, Zaanstad	W. Thomassenhaven	niet openbaar	15,0 meter	110 meter	25 meter	-	asfalt
148	Zaanstad	Pontmeyer, Simon Spiersweg 15, Zaanstad	W. Thomassenhaven	niet openbaar	15,0 meter	500 meter	40 meter	-	asfalt
149	Zaanstad	Eurocol, Krommenie	Nau. Vaart/Zijkanaal D	-	2,0 meter	-	-	-	-
150	Zaanstad	Afvalzorg, Kanaaldijk, Zaanstad	Nau. Vaart/Zijkanaal D	niet openbaar	15,0 meter	25 meter	15 meter	-	beton
151	Zaanstad	CT De Vrede, Sluispolderweg 53 B, Zaanstad	Noordzeekanaal	niet openbaar	15,0 meter	250 meter	200 meter	-	-
152	Zeewolde	Haven Zeewolde, Gelderseweg, Zeewolde	Wolderwijd	openbaar	2,7 meter	-	-	-	-
153	Zijpe	Kuiper & Leeuwenkamp, Anna Paulownaweg	NH Kanaal	niet openbaar	3,5 meter	100 meter	30 meter	200 X 30 meter	asfalt
154	Zijpe	Stolpen, Anna Paulownaweg	NH Kanaal	openbaar	3,5 meter	30 meter	10 meter	-	asfalt

- (6) Haarlem: 1,1 miljoen ton (locaties 72 t/m 74): De binnenvaartoverslag in Haarlem vond in 2005 geheel plaats bij een cluster van bedrijven op het bedrijventerrein Waardepolder, aan het Spaarne. De overslag betrof voor een deel recyclingmaterialen, terwijl het andere deel zand en grind was. De overslag in Haarlem is groeiende, deze groei loopt parallel met de herstructurering van het bedrijventerrein Waarderpolder.
- (7) Texel: 1,1 miljoen ton: De overslag in Texel is geconcentreerd in de haven van Oudeschild, en betreft voor het grootste deel stukgoed dat wordt aangevoerd voor gebruik op het eiland zelf.
- Overige gemeenten met < 1 miljoen ton: De overige gemeenten kennen minder dan 1 miljoen ton overslag in 2005, en bij veel gemeenten is deze overslag voornamelijk zand en grind. Uitzonderingen hierop zijn de gemeenten (nr. 8) Haarlemmermeer, (nr. 11) Alkmaar, (nr. 13) Weesp en (nr. 14) Beverwijk. In de gemeente Haarlemmermeer vindt relatief veel overslag van recyclingmaterialen plaats langs de Ringvaart, in Alkmaar worden huisvuilcontainers voor de HVC overgeslagen (het overslagvolume is hier sterk dalende), in Weesp vindt vooral overslag van aardolie(-producten) plaats en Beverwijk kent een sterk groeiende haven met diverse activiteiten, o.a. containeroverslag bij de CT Beverwijk, kunstmestoverslag van shortsea naar binnenvaartschip (niet in de statistieken), houtoverslag en schroot.
- Conclusie groei/krimp overslag bij gemeenten: Het totale volume aan overslag bij via de binnenvaart gemeenten in de Noordvleugel is sinds 2002 licht dalende, maar er zijn grote verschillen per gemeente. Een inschatting van de mogelijkheden in de toekomst op basis van het huidige beleid staat hieronder (uiteraard is deze inschatting sterk afhankelijk van de economische ontwikkeling in Nederland en per sector):
 - In het algemeen geldt dat de overslagvolumes in de kleinere gemeenten voornamelijk zand- en grindvervoer betreft en naar verwachting in de toekomst verder zal dalen (afhankelijk van de ontwikkeling in de bouwsector).
 - De binnenvaartoverslag in Amsterdam is sterk afhankelijk van de groei van de haven als geheel, de kansen voor verdere groei in diverse sectoren (olie, kolen, voedingsmiddelen, containers) zijn echter groot.
 - De groei van de overslag in Velsen zal sterk afhankelijk van de ontwikkelingen in de staalsector die van invloed zijn op Corus, zoals het er nu naar uitziet kan een groei verwacht worden.
 - Zaanstad heeft te kampen met structurele problemen om de watergebonden bedrijvigheid vast te houden, en deze bedrijven maken daarnaast meer en meer gebruik van de overslagfaciliteiten en vemen in Amsterdam. De succesvolle containerterminal Vrede in Zaanstad loopt tegen de grenzen van haar capaciteit aan. Het gebruik van de binnenvaart zal hier zonder maatregelen naar verwachting verder dalen.
 - De overslag in Haarlem is groeiende, en die in Alkmaar dalende. Ondanks deze verschillende trends lijkt het perspectief voor beide gemeenten gelijk: een verdere groei van het overslagvolume is goed mogelijk. De (her-)ontwikkeling van bedrijventerreinen in beide gemeenten zal hier een leidende rol in moeten spelen.
 - De binnenvaartoverslag in Beverwijk ontwikkelt zich sterk, mede op basis van de groei op de containerterminal. Deze groei kan verder doorzetten.
 - Ook in de Haarlemmermeer is er veel potentie voor een verdere groei van de binnenvaart, mits er efficiënte overslaglocaties worden gerealiseerd. Een containerterminal nabij Schiphol is een van de mogelijkheden waaraan gewerkt wordt.
 - In Den Helder ontbreekt de potentie voor groei van het vervoer per binnenvaart, of de gemeente moet erin slagen nieuwe kustvaartstromen naar de gemeente te trekken.

- In Flevoland lijkt in Almere een flinke potentie voor binnenvaart te zitten, zeker nu het bedrijventerrein Stichtse Kant gerealiseerd wordt. Om deze kansen te verwezenlijken moeten er eerst overslagfaciliteiten komen. Hetzelfde geldt voor Lelystad, waar al eerder is getracht naast zand en grind ook andere vormen van binnenvaartoverslag te starten en waar nu een door het bedrijfsleven geïnitieerde planontwikkeling plaatsvindt. De groeipotentie van Lelystad is echter niet aanzienlijk vanwege haar ligging, er is betrekkelijk weinig industrie in de buurt.
- Als laatste zijn er in Urk ideeën om meer van de binnenvaart gebruik te maken, maar de vraag is of hier voldoende volume in de gemeente voor te vinden is.

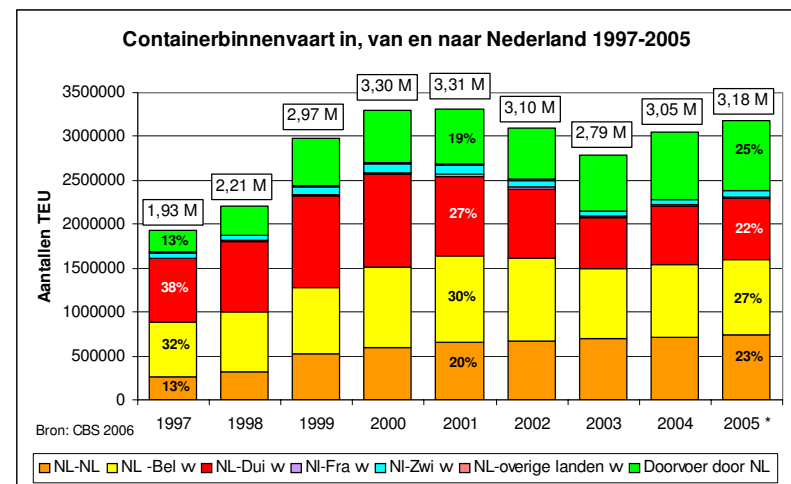
7. Potentiële vraag naar overslag in de binnenvaarthavens op de Noordvleugel

- Behoorlijke potentie voor gecontaineriseerde binnenvaart op Noordvleugel: De belangrijkste trend in de Nederlandse binnenvaart is de toenemende containerisatie van producten. Producten die vroeger als bulk en stukgoed werden vervoerd worden nu meer en meer in containers vervoerd. Voorbeelden zijn hout, staal, cacao en huisvuil. Het vervoerde volume aan containers met herkomst en bestemming in Nederland is de laatste 10 jaar meer dan verdubbeld. Deze trends betekent dat er meer en meer behoefte is aan overslagmogelijkheden om een toekomstige groei in het gebruik van de binnenvaart te faciliteren, ook op de Noordvleugel. Het vervoer van containers is de belangrijkste groeiemarkt voor de binnenvaart op de Noordvleugel in de komende jaren.
- Beperkt aantal containerterminals op Noordvleugel belemmert groei: De overslag van containers kan momenteel slechts op een beperkt aantal locaties in de Noordvleugel efficiënt uitgevoerd worden: Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Alkmaar. 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. Het beperkte aantal containerterminals op de Noordvleugel, er is bijvoorbeeld geen mogelijkheid voor containeroverslag in Flevoland, maakt het lastiger om de aanwezige potentie voor de containerbinnenvaart te benutten. Het is in de praktijk ook erg lastig om een containerterminal op te zetten op een locatie in de Noordvleugel omdat de ruimte schaars is.
- Innovatieve oplossingen voor containeroverslag komen op: Om het probleem van te weinig containeroverslagmogelijkheden te omzeilen zijn er de laatste jaren diverse innovatieve binnenvaartconcepten op de markt gezet, waarbij het schip zelfladend en –lossend is. De twee belangrijkste innovatie voorbeelden zijn het Distrivaart-schip en de AMSbarge. Deze innovaties worden in het volgende hoofdstuk nader besproken. Naast de toenemende containerisatie zijn andere belangrijke trends in de binnenvaart de toename van het transport richting de mainports Rotterdam en Antwerpen en andere grote overslaglocaties en de stagnatie van de overslag in het bulktransport per binnenvaart.
- Latente vraag binnenvaart bij deel bedrijven: 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. Hierbij gaat het zowel om (1) bedrijven die het huidige gebruik verder willen uitbreiden als (2) bedrijven die willen starten met het gebruik van binnenvaart. De EVO heeft in 2005 in een onderzoek voor de Provincie Noord-Holland 12 verladingsgebruikers gevraagd 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. De onderstaande tabel geeft een samenvatting van de resultaten.

Bedrijf	Goederenstromen	Knelpunten	Interesse binnenvaart
1. DHL Exel Supply Chain, Schiphol	Express, luchtvracht, dagelijks 60 trucks	Congestie, venstertijden, eisen flexibiliteit door klant, eisen security	Grotendeels onmogelijk door eisen aan lading, mogelijk alleen voor inkomende/uitgaande containers richting EU
2. Duyvis Production Zaandam	Noten, import R'dam 800 containers/jaar, 10-15 trucks uitgaand	Congestie, tijdvensters	In principe open voor containervervoer per binnenvaart, nog nooit onderzocht
3. Pipelife NL, Enkhuizen	Buizen, aanvoer 20 truck/week	Toenemende logistieke eisen klanten	In principe open voor gebruik binnenvaart
4. Simon Loos, Wognum	Levensmiddelenlogistiek, ca. 200 trucks onderweg per dag	Congestie, voertuigbeperkingen. Venstertijden	Waar mogelijk maakt Simon Loos al gebruik van container terminal Zaandam, rest vervoer lastig voor binnenvaart
5. Sigma Coatings Uithoorn	Verven en coatings, 40 trucks per week	Toenemende logistieke eisen klanten	Bedrijf ziet zelf weinig mogelijkheden, alleen voor emballage. Locaties staan echter aan water.
6. Corus Staal, Velsen	Staalproducten, 60.000 ritten over weg/jaar, binnenvaart 2,5 miljoen ton	Congestie, spoedtransport, afwijkend transport	Corus probeert sinds 7 jaar actief binnenvaart in te zetten, mogelijkheden worden benut, knelpunten vooral bij klanten
7. SCA Packaging, Zaandam	Verpakkingsmateriaal, 15 trucks per dag	Congestie, toenemende eisen klant	Bedrijf ziet weinig kansen, alleen inkomend transport containers uit havens kan wellicht via binnenvaart
8. Nestlé Purina Petcare, IJmuiden	Diervoeding, dagelijks in/uitgaand wegvervoer, vnl. naar Duitsland	Wachttijden havens, veerdienst naar UK uit vaart, wet/regelgeving	Gebruik binnenvaart van Beverwijk naar Rotterdam, mogelijk gebruik binnenvaart richting Duitsland
9. Bart Smit, Volendam	Speelgoed, 23 trucks per dag	Congestie, venstertijden	Gebruik containerterminal Zaandam voor ingaande stromen, gebruik uitgaande stromen geen optie
10. C.J. Hendriks, Amsterdam	Logistieke dienstverlening (o.a. dranken), eigen wagenpark	Congestie, gebrekkige handhaving verkeersregels	Nauwelijks gebruik binnenvaart, bedrijf doet vooral pendelen van containers
11. Albert Heijn DC, Zaandam	Levensmiddelen, wekelijks 2500 ritten	Congestie, venstertijden, wegen binnenstad, geluidsoverlast stad	Geen interesse vanwege korte levertijden, AH was betrokken bij Distrivaart maar is afgehaakt.
12. W. van Rijn Electro, A'dam	Witgoed, dagelijks 15 inkomende en uitgaande ritten	Congestie, aanvoertijdstip lastig te plannen	Nog geen gebruik, maar wel interesse in aanvoer witgoed per binnenvaart vanuit Zuid-Duitsland

De belangrijkste conclusie die uit deze 12 interviews getrokken kan worden is dat er onder bedrijven in Noord-Holland en waarschijnlijk ook Flevoland wel degelijk een potentie is voor het gebruik van de binnenvaart. Het benutten van deze potentie is in de praktijk echter niet gemakkelijk, omdat zowel (1) het eventuele gebruik van de binnenvaart in het eigen logistieke proces ingepast moet worden als (2) binnenvaartpartijen ook met een passende en aantrekkelijke vervoersoplossing moeten komen. Dit laatste is niet altijd gemakkelijk omdat er voldoende volume en een containerterminal in de buurt aanwezig moet zijn.

- Business cases onder de loep: containeroverslag en huisvuilvervoer: Uit de vraaganalyse blijkt dat er vooral interesse is in het gebruik van containeroverslag bij bedrijven, de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in deze sector worden om deze reden hieronder in een business case meer uitgebreid geanalyseerd in het volgende hoofdstuk. Daarnaast wordt er momenteel huisvuil per container via de binnenvaart vervoerd, voornamelijk vanuit gemeenten in Flevoland naar de HVC Alkmaar.



Omdat hier ook uitbreidingsmogelijkheden zijn wordt deze business case eveneens onder de loep genomen in een apart hoofdstuk.

8. Ontwikkeling binnenvaart in Noordvleugel: business case containers

- Toename containervervoer per binnenvaart in Nederland: Het vervoer van containers over de Nederlandse binnenwateren is de afgelopen 20 jaar spectaculair gegroeid. Werden er in 1985 nog vrijwel geen containers via de binnenvaart vervoerd, in 2005 waren dit er bijna 3,2 miljoen TEU (Twenty feet Equivalent Unit, een standaardmaat voor containers), waarvan 647.000 TEU zowel geladen als gelost in Nederland worden. De grafiek op de vorige pagina (gebaseerd op CBS-data 2006) laat de ontwikkeling in het containervervoer per binnenvaart zien. Opvallend hierbij is dat het totale containervervoer via de binnenvaart sinds een jaar of 5 stagneert, maar dat het containervervoer via de binnenvaart met herkomst en bestemming in Nederland nog steeds flink doorgroeit naar 747.000 TEU in 2005.
- Toename containervervoer Noordvleugel bleef achter tot 2005: Een schatting van de vervoerde aantallen TEU's per belangrijke vaarwegcorridor in Nederland staat in onderstaande tabel (bron: AVV 2005).

Corridor	Aantal TEU in 2004	Groei 2004 t.o.v. 2002
1. Rotterdam - Duitsland (o.a. Waal)	1.500.000	24%
2. Antwerpen – Rijn/Rotterdam	1.500.000	30%
3. Amsterdam – Rijn/Rotterdam (via ARK)	340.000	9%
4. Amsterdam - Noord NL (via IJsselmeer)	160.000	45%
5. Maasroute	100.000	25%
6. Westerschelde	58.000	36%
7. Rijn – Twente/Oost Nederland	41.000	41%

Opmerkelijk in deze tabel is de betrekkelijk geringe groei van het containervervoer op de corridor Amsterdam – Rijn/Rotterdam via het Amsterdam Rijn Kanaal in 2002-2004, terwijl de corridor Amsterdam – Noord-Nederland wel sterk groeide. De geringe groei op de corridor Amsterdam – Rijn/Rotterdam komt waarschijnlijk door het feit dat in 2004 nog maar betrekkelijk weinig container overslagmogelijkheden in Noord-Holland waren/gebruikt werden. Dit is anno 2006 echter sterk verbeterd door o.a. de groei van de overslag op de Ceres terminal en de succesvolle start van de Container Terminal Beverwijk, dit is nog niet in de nieuwe cijfers verwerkt.

- Containeroverslaglocatie in de Noordvleugel: De figuur op de volgende pagina (bron: AVV 2005) geeft een gedetailleerd overzicht van de volumes aan containervervoer via de binnenvaart in 2004, waarbij er in de figuur vijf overslagpunten in de Noordvleugel zijn onderscheiden.
 1. Amsterdam: Ceres terminal en United Stevedores Amsterdam (USA)
 2. Zaandam: Container Terminal Vrede
 3. Velsen/Beverwijk: Container Terminal Beverwijk
 4. Alkmaar: containeroverslag bij de huisvuilcentrale
 5. Lelystad: containeroverslag bij de elektriciteitscentrale

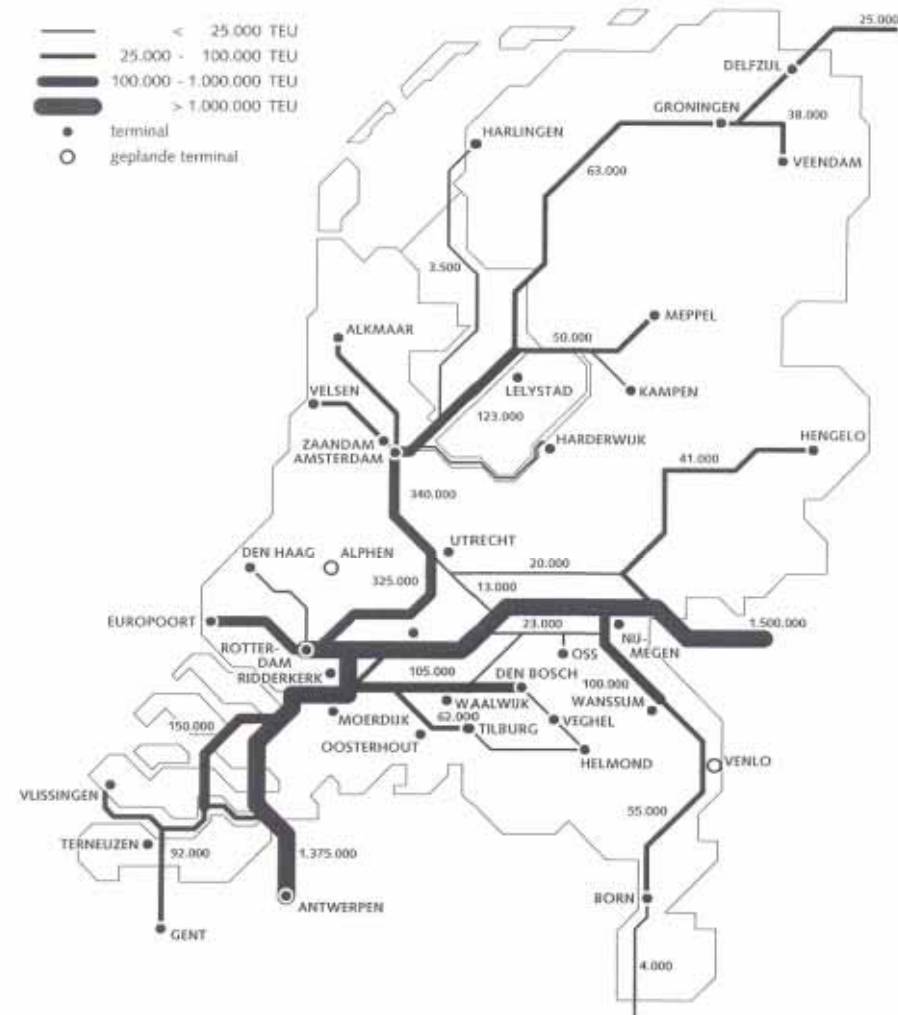
Op de eerste drie van deze locaties vindt momenteel daadwerkelijk openbare overslag van containers voor diverse bedrijven plaats, terwijl in Alkmaar alleen huisvuilcontainers worden overgeslagen. De overslag van maritieme en huisvuilcontainers is sinds medio 2005 in Lelystad (tijdelijk) gestaakt en vindt nu in Harderwijk plaats. Een nieuwe nabijgelegen overslaglocatie (Flevokust) is in ontwikkeling. (zie

business case Huisvuil in het volgende hoofdstuk). Daarnaast kan er verspreid in de Noordvleugel nog particuliere of onregelmatige overslag (bijv. overslag met een minder geschikte kraan) plaatsvinden, maar omdat deze niet op regelmatige basis door andere partijen gebruikt kan worden is dit in deze business case niet meegenomen.

- (1) Amsterdam: Ceres terminal en United Stevedores Amsterdam (USA): Ruim een derde van alle goederenvervoer van en naar Amsterdam gebeurt per binnenvaart. De groei van het containervervoer per binnenvaart in de komende jaren is voor een flink deel afhankelijk van de groei van het overslagvolume van de Ceres Paragon terminal. De cijfers over 2005 en het eerste halve jaar van 2006 wijzen erop dat deze terminal in 2006 een forse groei in overslag van containers zal kennen, hoofdzakelijk vanwege de stijging in de aanloop van schepen. De geschatte overslag op de Ceres terminal voor 2006 is rond de 200.000 TEU.

Een belangrijk deel van de containers tussen Amsterdam en Rotterdam en/of Antwerpen wordt vervoerd door de lijndienst van Barge Company Amsterdam (BCA). De BCA pendelt vanuit Amsterdam dagelijks op gezette tijden heen en weer tussen Amsterdam en Rotterdam, Antwerpen en Duitsland. De Barge Company Amsterdam (BCA) is het binnenvaartbedrijf van de Ter Haak Groep. Het containervervoer wat in 2003/04 nog over de weg ging, gaat meer en meer via de binnenvaart. De groeicijfers laten dit zien: verscheepte de BCA in heel 2004 nog maar 35.000 TEU tussen Amsterdam en Rotterdam/Amsterdam,, in het eerste kwartaal van 2005 was dit gegroeid naar 25.000 TEU. De BCA laat dagelijks vier binnenvaartschepen tussen Amsterdam en Antwerpen en/of Rotterdam varen. BCA haalt de containers op in Antwerpen en Rotterdam en brengt ze naar zijn klanten in Amsterdam, waaronder grote rederijen als Delmas, Grimaldi en Nile Dutch Shipping, ook als ze niet aan het water zitten. BCA regelt vervolgens ook de repositionering van de lege containers. Afhankelijk van het ladingaanbod zet BCA schepen in van 24 tot 156 TEU. Naast de BCA verzorgt ook Lucassen (eigendom van Maersk) een binnenvaartverbinding tussen Amsterdam/Zaandam, Rotterdam en Antwerpen. Lucassen bevracht nu twee schepen die tegen elkaar invaren, zodat er dagelijks afvaarten zijn in zowel Amsterdam/Zaandam als Rotterdam.

- (2) Zaandam: Container Terminal Vrede
De Container Terminal Vrede Zaandam B.V. is operationeel sinds december 1996 en sloeg in 2005 circa 70.000 TEU



Containervervoer over de binnenwateren in 2004

over. Het is hiermee een van de grotere binnenvaartterminals in Nederland geworden. De terminal is met deze overslag echter wel aan de grens van zijn capaciteit gekomen. De belangrijkste overslag op deze terminal betreft exportcontainers vanuit de Zaanstreek (o.a. cacao-poeder) en importcontainers voor wederom de bedrijven uit de Zaanstreek, maar ook voor bedrijven uit de regio Schiphol (oa. distributiecentra). De container terminal heeft een tweeledige functie:

1. CTV Zaanstad is het overslagpunt voor de binnenvaart shuttle-diensten die dagelijks varen van Zaandam-Amsterdamse haven naar Rotterdam en Antwerpen.
2. CTV Zaanstad is ingericht voor op- en overslag van containers in en uit binnenvaartschepen of shortsea coasters en op en af auto. De portaalkraan die hiervoor aanwezig is, heeft een hijscapaciteit van 42 ton. Ook aanwezig is een reachstacker, die 41 tons containers 4 hoog kan stapelen. Verder kunnen er nog 2 terminal trekkers ingezet worden.

Verdere gegevens over de terminal:

- De kadebreedte is 10 meter en de invaarbreedte is 15 meter en heeft een diepte van 5.70 meter.
- Op het empty depot is er een empty stacker aanwezig die de containers 4 hoog kan wegstacken. Er is een stackplaats van ruim 10.000m².
- Sinds 2000 is er een schoonmaakstraat aanwezig met een capaciteit van ongeveer 100 containers per dag voor het uitvegen en / of steam cleanen van containers. Eventuele reparatie werkzaamheden kunnen ook op de terminal plaats vinden.
- De douane is naast de terminal gevestigd, zodat de goederen eventueel ingeklaard kunnen worden op de terminal.
- Omdat onze terminal temidden van een groot aantal regionale verladere gevestigd is, kan er op specifieke wensen van verladere worden ingespeeld. Het stufen en strippen van containers kan plaatsvinden in loodsen en/of overdekte ruimtes.



De dagelijkse afvaart van Lucassen naar Rotterdam/Antwerpen is de belangrijkste dienst op de terminal. Deze vertrekt dagelijks om 17 uur van Vrede in Zaandam en vaart 's avonds en 's nachts naar Rotterdam. Overdag wordt daar gelost en geladen en daarna wordt weer naar Zaandam gevaren. Hoe laat het wordt hangt af van de vraag of het schip naar de ECT Delta moet. Van Rotterdam naar Zaandam bestaat de lading uit allerlei goederen, waaronder veel computers/electronica en ook cacao. Vanaf



Zaandam gaan veel houtproducten, linoleum van de Forbo en meelproducten van Meneba. Op deze dienst varen schepen van 117 TEU en 81 TEU en de bezettingsgraad is negentig procent.

- (3) Velsen/Beverwijk: Container Terminal Beverwijk

De Container Terminal Beverwijk (CTB) is operationeel sinds medio 2004 en zal in 2006 naar verwachting tussen de 15.000 tot 20.000 TEU overslaan. Dit betreft diverse ladingstromen, o.a. staal (Corus), schroot (Koster Metalen), cellulose/papier (voor Crown/Van Gelder), hout en vis (Daalimpex en Kloosterboer). De terminal is opgezet als samenwerkingsverband tussen de logistieke dienstverlener Schavemaker en Transko Stevedoring & Warehousing.

De container terminal is gevestigd op een terrein van 1,5 ha. Op dit moment wordt nog een reach stacker gebruikt voor de overslag, maar er is inmiddels een brugkraan geïnstalleerd voor het einde van het jaar in Beverwijk in gebruik wordt genomen. Dit betekent o.a. dat het mogelijk wordt tot maximaal 6 hoog te stapelen en dat de maximale capaciteit van de terminal ca. 60.000 TEU zal bedragen. Een verdere optie is nog dat 1 ha extra terrein van de gemeente wordt overgenomen, zodat de capaciteit verder kan groeien.

- Overige mogelijke locaties voor containeroverslag:

Schiphol-Oost: Naast de vijf reeds bekende locaties voor containeroverslag is er op dit moment één locatie waar een groep van initiatiefnemers concreet bezig is om de kansen voor een binnenvaartcontainerterminal te onderzoeken: Schiphol-Oost. Een binnenvaartterminal bij de luchthaven zou kansen kunnen bieden omdat er veel Europese Distributiecentra gevestigd zijn op Schiphol-Rijk en op overige plaatsen in de regio Haarlemmermeer, en deze Europese Distributiecentra hebben naast aanvoer via de lucht ook vaak veel aanvoer van containers via de Rotterdamse haven. Twee belangrijke verladers in de gemeente Haarlemmermeer met ieder enkele duizenden containers aanvoer vanuit Rotterdam per jaar zijn al geïdentificeerd. De initiatiefnemers mikten op een start met binnenvaartoverslag op de tijdelijke locatie Schiphol-Oost in 2007, om in een later stadium te verhuizen naar Schiphol-Rijk (locatie op Google Earth luchtfoto hiernaast ingetekend). Ze ondervinden echter tegenslag bij het opzetten van de containerterminal op de tijdelijke locatie, dit wordt verder uitgebreid toegelicht als business case in hoofdstuk 10.

- Overige mogelijke locaties voor containeroverslag: Almere, Lelystad, IJmuiden: In Almere zijn er mogelijkheden om een container terminal te ontwikkelen nabij het nieuw te ontwikkelen logistieke bedrijventerrein Stichtse Kant, de



plannen hiervoor zijn op dit moment nog in een oriënterende fase, De ontwikkeling van de overslaglocatie in Lelystad is al een stap verder, dit wordt verder toegelicht in het volgende hoofdstuk over vervoer van huisvuilcontainers. Uiteraard zijn er daarnaast ook mogelijkheden tot containeroverslag in Alkmaar. Tenslotte zijn er in IJmuiden initiatieven om in de Haring- of IJmondhaven een containerterminal in te richten voor vooral de aan- en afvoer van reefer containers met vis en visproducten. Deze terminal zal echter naar verwachting vooral gericht zijn op shortsea verkeer en minder op binnenvaartvervoer.

- Innovatieve alternatieven voor containervervoer: Naast de traditionele vormen van containeroverslag via de binnenvaart zijn er in de afgelopen 2-3 jaar diverse innovatieve concepten ontworpen en in de vaart gebracht waarbij het gebruik van automatische laad- en losfaciliteiten op het schip het mogelijk maakt(e) om overslag van gestandaardiseerde laadeenheden te doen zonder de aanwezigheid van een kraan op de wal. Twee van deze innovatieve alternatieven die van belang kunnen worden voor de Noordvleugel worden hier besproken: Distrivaart en AMSbarge.



- Innovatieve alternatief 1: Distrivaart: In de Business case Distrivaart hebben van 2001 tot 2004 in een wisselend verband grotere verladings- en logistieke dienstverleners samengewerkt in de distributie van volumineuze Fast Moving Consumer Goods (FMCG) vanuit Nederlandse productielocaties en/of warehouses naar de distributiecentra van grotere retailers in Nederland. Het onderscheidende element was dat hierbij de binnenvaart werd ingezet als vervoersmodaliteit naast het wegvervoer. De logistieke dienstverlener Riverhopper/Mercurius Shipping heeft een essentiële rol gespeeld in het beschikbaar maken en inzetten van een innovatief binnenvaartschip, terwijl Vos Logistics als 4PL-partij

de coördinatie van de transporten verzorgde. Na een jaar proefvaren in Distrivaart bleek dat het mogelijk was om het gebruik van de binnenvaart beter in te passen in de distributieprocessen van verladers en retailers. Ook werkte het systeem waarmee pallets automatisch konden worden geladen in de praktijk goed. Hiermee eindigde de pilot, en daarmee ook de deelname van de bierbrouwers in het samenwerkingsverband. Vervolgens is het samenwerkingsverband Distrivaart doorgegaan met Coca-Cola, Interbrew en een nieuwe verlader, Kimberly-Clark. In deze vernieuwde Distrivaart samenwerking is in eerste instantie alleen een lijndienst gevaren tussen Dongen en Drachten, om zo optimaal mogelijk gebruik te maken van de lange afstand, wat in het voordeel van de binnenvaart werkt. Uiteindelijk hebben de deelnemers begin 2005 unaniem besloten om de samenwerking te beëindigen vanwege praktische commerciële obstakels en een te gering volume. Potentiële marktpartijen bleken niet genoeg geprikkeld te kunnen worden om ook deel te gaan nemen in het samenwerkingsverband. Hierdoor kon de stap naar het berekende rendabele binnenvaartnetwerk met 5 diensten niet gezet worden.

Ondanks dat het samenwerkingsverband Distrivaart in 2004 haar operationele werkzaamheden voorlopig heeft gestaakt hebben marktpartijen er nog vertrouwen in dat het concept in de toekomst meer kans van slagen heeft. De toenemende congestie op de Nederlandse wegen is hiervoor de belangrijkste motivatie. Momenteel werken verschillende partijen dan ook aan een doorstart van Distrivaart, zowel in individuele diensten als in de netwerkgedachte.

- Individuele diensten: GOVERA is bezig met Distrivaart als oplossing voor pallettransport tussen specifieke herkomsten en bestemmingen in Noord-Holland, vooral aan de Zaan. Dit betreft voorsnog kleine volumes.
- Netwerkgedachte: Op grote schaal kan Distrivaart alleen als concept voor heel Nederland (of zelfs Noord-West Europa) functioneren. Er zijn wel diverse producenten (Lays, Duyvis, Nestlé, etc.) en supermarkketens (Albert Heijn, Etos, Dekamarkt, De Tuinen) in Noord-Holland aanwezig die in een Distrivaartnetwerk kunnen meedoen, maar de opbouw van een dergelijk Distrivaartnetwerk zal zeker nog 5 tot 10 jaar vergen.

- Innovatief alternatief 2: AMSbarge: AMSbarge is een recente en innovatieve binnenvaart oplossing in Groot-Amsterdam om bedrijven aan het water goed bereikbaar te houden. Het concept omvat vier onderdelen

1. een innovatief binnenvaartschip met een eigen kraan, dat dus 'overal' kan laden en lossen;



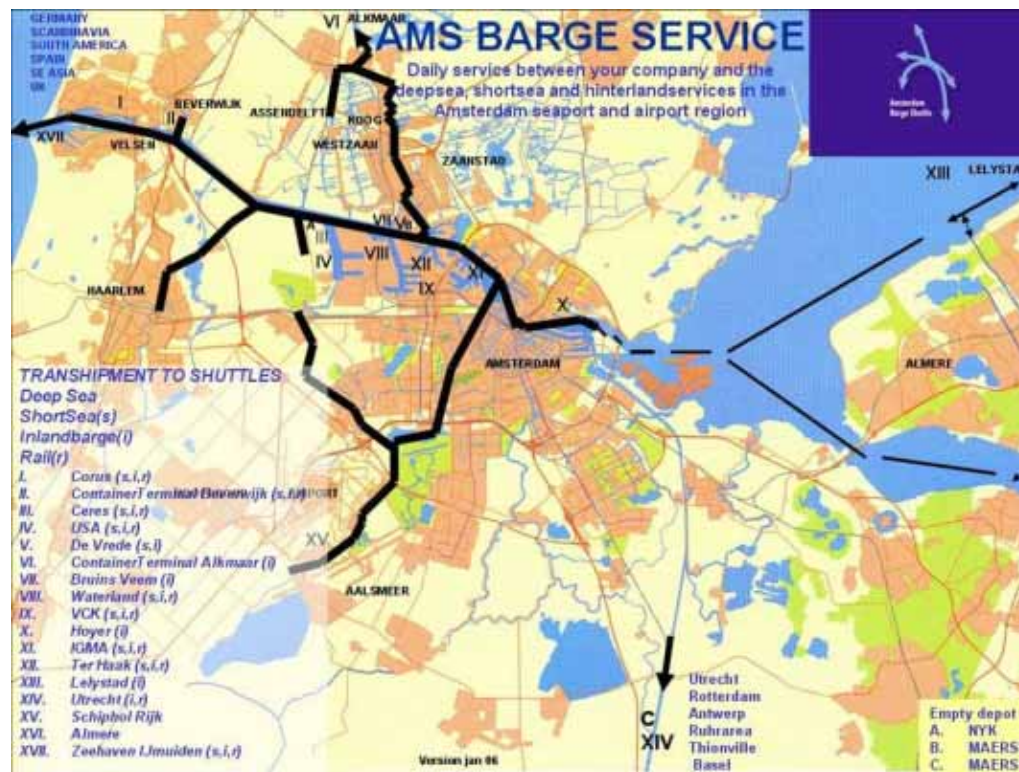
2. een logistiek door-to-door concept voor bedrijven die de AMSbarge dienst afnemen;
3. passende infrastructuur in de vorm van afzet/ophaal plaatsen langs vaarwater: pick up & delivery points;
4. het projectteam AMSbarge, waaronder het AMSbarge boekingskantoor.

Het concept houdt het volgende in: het AMSbarge containerkraanschip, eigendom van de Mercurius Scheepvaart Groep, vaart dagelijks langs bedrijven en bedrijfsterreinen langs vaarwater in de noordelijke Randstad om containers te halen en te brengen van resp. naar de overslagterminals in de regio, waaronder de Ceres terminals en de binnenvaartterminals in Zaanstad en Beverwijk. Ook andere standaard transporteenheden als pallets en big bags kunnen eventueel worden vervoerd. De dienst sluit aan op binnenvaartschepen of zeeschepen die daar vandaan diensten onderhouden naar achterland of overzee. Het AMSbarge containerschip is vanaf begin 2006 in de vaart.

In de eerste maanden van de AMSbarge heeft het zelfladend/lossend schip als pilot net als andere lijndiensten hoofdzakelijk gevaren tussen terminallocaties in de regio Amsterdam en de mainports Rotterdam en Antwerpen. De resultaten van deze pilot was goed, en de AMSbarge is sinds de zomer van dit jaar op de lijndiensten van Amsterdam naar Rotterdam begonnen met pick up & deliveries. Enkele malen per week worden containers met huisvuil in Nieuwegein opgepikt en naar Amsterdam vervoerd, terwijl er hout gaat als retourvracht in de andere richting.

De eerste resultaten van de AMSbarge zijn hiermee veelbelovend, de cruciale vraag is of het de komende jaren lukt om inderdaad een structurele pick up & delivery service in de regio Groot-Amsterdam op te zetten. Hiervoor moeten er voldoende bedrijven zijn die regelmatig van de AMSbarge gebruik willen maken, en daarnaast moeten er geschikte Pick Up & Delivery points in de regio Groot-Amsterdam zijn. Een punt dat ook speelt is dat de AMSbarge binnen een bepaalde lijndienst wil varen om een betrouwbare dienst te bieden, en dit betekent dat niet overal voor de overslag van enkele containers gestopt kan worden.

Het lijkt goed bij de stimulerende rol van de provincies Noord-Holland en Flevoland te passen om de opzet en inrichting van pick up & delivery points voor de AMSbarge in het Noordvleugel gebied te ondersteunen. Het Havenbedrijf Amsterdam heeft ook het initiatief genomen om samen met de betrokken overheden in de provincies Noord-Holland en Flevoland in kaart te brengen welke pick up & delivery points er voor de AMSbarge kunnen worden opgezet in de regio. Met deze pick up & delivery points aan op termijn een steeds fijnmaziger netwerk groeien van binnenvaartverbindingen van en naar Amsterdam. Hiermee lijkt de AMSbarge voor het gebruik van binnenvaart in de Noordvleugel op de kortere termijn betere vooruitzichten te beiden dan Distrivaart.



9. Ontwikkeling binnenvaart in Noordvleugel: business case Huisvuil

- Huisvuilcentrale HVC te Alkmaar: De Nederlandse overheid heeft de laatste jaren op diverse wijzen het containervervoer over de waterwegen gestimuleerd. Het vervoeren van huisvuil vanuit de provincie Flevoland naar de huisvuilcentrale in Alkmaar is hier een succesvol voorbeeld van. In 2000 is met behulp van overheidsfinanciering gestart met de bouw van de Leeghwater haventerminal bij de HVC op het industrieterrein Boekelermeer. Deze multifunctionele haven terminal aan het Noordhollands Kanaal op het terrein van de Huisvuilcentrale in Alkmaar wordt gebruikt voor overslag van afvalcontainers maar biedt ook nieuwe mogelijkheden voor vele andere bedrijven in de regio. De terminal is volledig in eigendom van de Huisvuilcentrale.

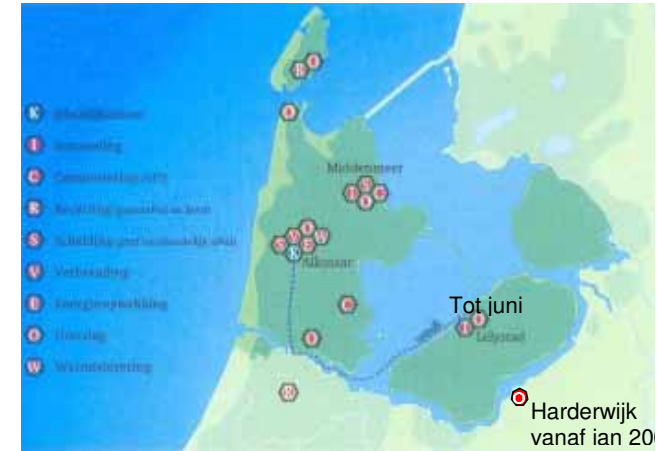


- Huisvuilcontainers via binnenvaart naar HVC:

De NV Huisvuilcentrale Noord-Holland (HVC) verwerkt het afval dat de gemeenten en bedrijven in het verzorgingsgebied, Noord-Holland boven het Noordzeekanaal en Flevoland, aanbieden. Zij verbrandt ruim 470.000 ton afval per jaar. Het meeste afval wordt, na inzameling, overgeslagen in containers op Texel, in Den Helder, Zaanstad, Lelystad, Urk, Emmeloord en Almere. De containers worden vervolgens per vrachtwagen naar Alkmaar vervoerd. De HVC heeft parallel met de bouw van de Leeghwater haven in 2000 een tender uitgeschreven voor het transport van huisvuil vanuit Flevoland naar de HVC in Alkmaar per binnenvaart. Multimodal Container Services (MCS) en Holwerda Logistics uit Almere, hebben deze opdracht verworven en hebben gezamenlijk in april 2001 een nieuwe containerterminal opgezet, genaamd Container Terminal Lelystad (CTL). De exploitatie van de terminal, betreffende het maritieme containertransport, wordt gedaan door MCS. Holwerda Logistics is verantwoordelijk voor het voor- en natransport betreffende de aanvullende

logistieke diensten. Alle gemeenten die meewerken in het initiatief zijn tevens aandeelhouder van CTL.

- Vervoer containers vanuit Flevoland: Vanaf april 2001 vervoert MCS in speciale containers van HVC het huis- en bedrijfsafval uit de Flevopolder, vanaf de CTL terminal gelegen op de Flevocentrale in Lelystad, over het water naar Alkmaar. Hiervoor wordt het schip Flevotrans van de firma Flevotrans VOF uit Swifterbant ingezet. Met dit initiatief zorgt de HVC ervoor dat ruim 30% van het aangeboden afval van de weg over de waterwegen vervoerd wordt. Het huisvuil werd tot juni 2005 per truck vanuit Dronten, Lelystad, Almere, Zeewolde en de Noord-Oost Polder naar Lelystad getransporteerd. Op het terrein van de Flevocentrale werd het huisvuil overgeslagen naar de binnenvaart en 2 á 3 keer per week per binnenvaart vervoerd naar Alkmaar. Per juni 2005 werd wegens ruimtegebrek op het terrein van de Flevocentrale Lelystad de container terminal gesloten. Sinds begin 2006 wordt er uitgeweken naar de container terminal te Harderwijk (CTH) voor de verzameling, overslag en transport van het huisvuil. In 2001 is gestart met een schip van 78 TEU. Tegenwoordig wordt er gevaren met een schip van 90 TEU. Op jaarbasis betekent dit een transport van 10.000 TEU per binnenvaart. Naast deze uitbreiding heeft



CTL zich geconcentreerd op een beter gebruik van de standaard containers waar al het afval in geperst kan worden. Voorheen werd grof afval in open containers gestort, wat meer ruimte in nam. Nu wordt ook dit afval in de standaardcontainer geperst.

- Toekomstmogelijkheden huisvuilcontainers per binnenvaart: HVC werkt aan een uitbreiding naar een 4^e en een 5^e afvalverwerkingsoven om meer maar ook andersoortig afval te kunnen verwerken. Voor CTL zal dit in de toekomst mogelijk leiden tot extra afvalstromen vanuit bestaande en/of nieuwe gebieden. CTL heeft zelf de ambitie om weer terug te keren naar Lelystad. Lelystad is voor CTL gunstiger gelegen vanwege het kortere noodzakelijke vortransport over de weg. CTL werkt in samenwerking met een aantal partners en de lokale overheden aan plannen voor een container terminal op het nieuw aan te leggen 'nat' industrieterrein, ten zuidoosten van de Flevocentrale. CTL wil zich daar naast de bestaande afvaltransporten ook gaan richten op maritiem containertransport. De betrokken partijen zijn al enkele jaren bezig met de ontwikkeling van dit initiatief, maar tot dusver kwam het nog niet van de grond. Redenen hiervoor zijn de trage besluitvorming door de betrokkenheid van diverse partijen, een voortgaande discussie over de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Lelystad en de uitdaging om het aanwezige marktpotentieel daadwerkelijk van weg naar water te krijgen. De CTL geeft aan dat met de gemeente Lelystad tot een oplossing is gekomen betreffende de exploitatie van de diverse bedrijventerreinen. Eind oktober 2006 is er een intentieverklaring getekend door de diverse betrokken partijen en zullen diverse onderzoeken en de MER procedure van start kunnen gaan. Nutte Visser heeft hoge verwachtingen van de binnenvaartmogelijkheden voor de provincie Flevoland door de aanleg van het bedrijventerrein en heeft het volste vertrouwen dat er voldoende marktpotentieel is om dit terrein te exploiteren. De verwachting is dat de aanleg rond 2010 - 2012 gerealiseerd is.



- Binnenvaartpotentieel Afvalenergiebedrijf Amsterdam (AEB): AEB verwerkt jaarlijks 900.000 ton stedelijk afval en zuiveringsslib. In 2007 zal met de ingebruikname van de nieuwe HR centrale de verwerkingscapaciteit toenemen tot 1.400.000 ton per jaar. Voor de aanlevering van afval naar AEB wordt momenteel volledig op het wegtransport ingezet. De binnenvaart is tot op heden geen voordelige optie geweest vanwege het vrij compacte verzorgingsgebied in en rondom Amsterdam en de korte afstand die het afval aflegt naar de afvalenergiecentrale. Toch erkent ook AEB dat de toenemende congestie en de brandstof leidt tot vervuiling. AEB is voornemens een bijdrage te leveren aan het terugdringen van deze problematiek. AEB heeft afgesproken dat de ingebruikname van de HR centrale niet zal leiden tot extra wegekilometers. Om dit te realiseren kijkt AEB zowel naar de mogelijkheden van het spoor als de binnenvaart, als de mogelijkheden voor efficiënter transport door gebruik te maken van perscontainers en 'walking floors'.

Voor het transport van afval over water moet een afvaloverslagstation gebouwd worden in het oostelijk deel van Amsterdam. AEB heeft concrete plannen gehad voor de bouw van een overslagstation op het eiland Zeeburg, maar deze zijn in 2005 echter stopgezet omdat de realisatie politiek niet haalbaar bleek. AEB werkt op dit moment aan een project om de binnenvaart in te zetten over de langere afstanden. Op de lijn Amsterdam – Nieuwegein zal mogelijk de AMSbarge, het al besproken innovatieve binnenvaartschip met een eigen kraan, vanaf september 2006 ingezet worden om afval vanuit Nieuwegein naar Amsterdam te varen. Terug zal het schip hout vervoeren vanuit Amsterdam naar Nieuwegein. Het gaat om een proef van 2 á 3 maanden waarin de voordelen ten opzichte van wegvervoer aangetoond dienen te worden. Bijkomend voordeel van het gebruik van de AMSbarge is dat er geen overslagstation gebouwd hoeft te worden.

- Succesfactoren bij binnenvaart initiatieven: De case transport van huisvuil over de waterwegen vanuit de provincie Flevoland toont aan dat met een goede samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven er zeer positieve resultaten geboekt kunnen worden bij het bevorderen van het gebruik van de binnenvaart in de transportketen. Ook in Amsterdam is men voornemens om binnenvaart in te zetten in de transportketen en met de afspraak dat uitbreiding van de capaciteit niet mag leiden tot extra wegilometers zal AEB ook alle opties overwegen ter stimulering van de binnenvaart. Wanneer we vanuit de huidige stand van zaken terugredeneren wat nu de belangrijke succesfactoren zijn om vervoer van huisvuil van weg naar water te krijgen kunnen de volgende punten aangemerkt worden. Ten eerste dient bij de betrokken partijen de wil aanwezig te zijn om gebruik te maken van de binnenvaart waarbij de overheid de rol van een stimulerende partner moet zijn die de randvoorwaarden schept om dergelijke initiatieven daadwerkelijk operationeel te krijgen. Ten tweede, om een lijndienst kostendekkend op te zetten dient er voldoende marktpotentieel aanwezig te zijn. Marktpartijen en overheden dienen samen bereid te zijn te investeren in de infrastructuur. Innovatieve concepten als AMSbarge kunnen de barrière voor het investeren in een overslagterminal met kraan wegnemen. Ook nieuwe technologieën ter verbetering van de efficiency van transport (perscontainers, standaardisatie van verpakkingseenheid) zijn belangrijk voor modal shift naar de binnenvaart. Daarnaast kan de overheid een belangrijke stimulerende rol spelen door wet- en regelgeving gericht op stimulering van binnenvaart te ontwikkelen. Uiteraard is het anderzijds dan ook gewenst dat de overheid een goede partner is in de ontwikkeling van binnenvaartinitiatieven. Ten slotte zal beschrijving en verspreiding van succesvolle initiatieven, waarin van wegvervoer naar vervoer over water is overgegaan, een belangrijk aandeel kunnen spelen in het ontwikkelen van nieuwe initiatieven.

10. Toekomstige mogelijkheden voor het gebruik van binnenvaart in de Noordvleugel

- Potentie voor groei binnenvaart in verschillende sectoren aanwezig: De analyse in de afgelopen 9 paragrafen hebben laten zien dat er ondanks de afname in het vervoer per binnenvaart in de periode 2002-2005 in Noord-Holland (-3% naar ruim 65 miljoen ton) en Flevoland (-24% naar ruim 3 miljoen ton) er wel degelijk mogelijkheden zijn voor een groei van het gebruik van de binnenvaart in de Noordvleugel. Deze potentie zit vooral in bepaalde sectoren (o.a. containers, natte bulk, huisvuil), terwijl een eventuele groei van het vervoer van zand en grind sterk afhankelijk is van het aantal grotere bouwprojecten in de regio. Wat betreft potentie moet er daarom niet alleen gekeken worden naar het totale volume dat via binnenvaart vervoerd kan worden, maar naar het aantal te vervoeren containers via de binnenvaart en het aantal bedrijven dat containers via de binnenvaart vervoerd.
- Latente vraag naar binnenvaart bij bedrijven in de Noordvleugel: Uit onder meer het onderzoek van de EVO blijkt dat er bij verschillende bedrijven in de Provincie Noord-Holland er nog onontgonnen mogelijkheden zijn voor het gebruik van de binnenvaart voor het vervoer van containers en andere standaard laadeenheden. Bedrijven als Duyvis (Zaanstad), Pipelife (Enkhuizen) en W. van Rijn (Amstelveen) zijn hier voorbeelden van, terwijl ook grote logistieke dienstverleners op en rond Schiphol, zoals DHL Exel, voor een deel van de goederenstroom binnenvaart kunnen gebruiken. Het aanboren van deze latente vraag wordt beter mogelijk door de sterke ontwikkeling van de Ceres terminal in Amsterdam en de binnenvaart terminals in Zaanstad en Beverwijk. Wat betreft de ontwikkeling van andere goederenstromen in de regio kan gezegd worden dat de mogelijkheden zich vooral concentreren in het Noordzeekanaalgebied, bijvoorbeeld de overslag van natte bulkproducten.
- Capaciteitsproblemen containeroverslag – ondersteuning nieuwe terminalontwikkeling nodig: Alhoewel er dus al enige tijd kansen liggen in de ontwikkeling van het containervervoer per binnenvaart in de Noordvleugel, is de ontwikkeling van containerterminals hierbij achtergebleven. De enige twee plaatsen buiten Amsterdam waar overslag van containers met algemene lading plaatsvindt zijn Zaanstad en Beverwijk, terwijl in Alkmaar weliswaar een containerterminal ontwikkeld is op dit moment maar slechts beperkt gebruikt wordt, namelijk

alleen voor huisvuil. Opmerkelijk is dat er in de afgelopen jaren nog geen containeroverslag activiteiten zijn ontwikkeld op Schiphol en Almere, twee locaties waar er in principe voldoende potentie aan te vervoeren containers van en naar Rotterdam en Antwerpen zou moeten zijn. Op dit moment is er een concreet initiatief gestart in Schiphol-Oost, dat ondersteund zou kunnen worden, terwijl er daarnaast bij de planning van het nieuwe bedrijventerrein Stichtse Kant in Almere er zeker rekening gehouden dient te worden met een binnenvaartterminal, mede omdat dit bedrijventerrein een logistieke focus zal krijgen.

- Initiatieven nieuwe terminalontwikkeling nog onvoldoende ondersteund door provincie: De business case Schiphol, waar diverse ondernemers een containerterminal willen starten, laat zien dat de ondersteuning van dit soort initiatieven vanuit regionale overheden nog te wensen overlaat. Bij de opzet en inrichting van de terminal krijgen de ondernemers bijvoorbeeld te maken met eisen vanuit diverse wet- en regelgeving (oa. Hoogheemraadschap), waardoor de kosten van inrichting van de terminal bijzonder hoog uitvallen. Dit zou vanuit de provincies beter gecoördineerd kunnen worden. Daarnaast blijken de bestaande beleidsprogramma's, zoals Water als Economische Drager, onvoldoende ingericht te zijn om dergelijke initiatieven te stimuleren, en dit was nu juist het doel van deze programma's.
- Groeikansen voor vervoer huisvuil en recycling: De business case Huisvuil in het volgende hoofdstuk heeft laten zien dat de geplande uitbreiding van de capaciteit van de Amsterdamse Huisvuilcentrale (AEB) voor een extra stimulans in het gebruik van de binnenvaart voor huisvuilvervoer kan zorgen. Voor de overslag van huisvuilcontainers moeten er echter wel mogelijkheden zijn, de AMSbarge biedt hiervoor kansen. Als de AMSbarge voor deze dienst wordt ingezet wordt het wel lastiger het schip in te zetten voor andere lijndiensten, de bouw van een tweede schip ligt dan voor de hand, indien financieel haalbaar. De groeipotentie in het vervoer van huisvuil kan trouwens in combinatie gezien worden met recyclingmaterialen, die o.a. in Alkmaar naast de huisvuilcentrale, in Haarlem en in Beverwijk worden verwerkt.
- Inschatting toekomstige kansen Distrivaart: Het team achter het Distrivaart-concept is bezig met een mogelijke doorstart van dit concept op netwerkniveau, maar de vraag is reëel of dit in de komende vijf jaar verwezenlijkt kan worden. Distrivaart kan op netwerkniveau alleen slagen als dit op Nederlandse, en het liefst op Noordwest Europese schaal kan worden opgezet, en dit vergt niet alleen forse investeringen van binnenvaartondernemers of logistieke dienstverleners, maar ook commitment van marktpartijen die hun lading via Distrivaart willen laten vervoeren. De afgelopen jaren zijn deze partijen nog onvoldoende gevonden. Op het niveau van individuele diensten kan Distrivaart in Noord-Holland mogelijkheden bieden voor punt-tot-punt vervoer rondom de Zaan. GOVERA is bezig hier een pilot in op te zetten. Het zal hierbij echter nooit gaan om grote volumes.
- Inschatting toekomstige kansen AMSBarge – ondersteuning gewenst: Het AMSbarge concept biedt voor de Noordvleugel meer mogelijkheden als Distrivaart, mede omdat het containervervoer in de binnenvaart veel meer ingeburgerd is dan het palletvervoer. De resultaten van de pilot waren positief, en de eerste pick up & deliveries op regelmatige basis vinden nu plaats tussen Amsterdam en Nieuwegein. Om een goede commitment van marktpartijen te verkrijgen dient er een goede infrastructuur van pick up & delivery points aanwezig te zijn, deze ontbreekt nu nog voor een groot deel. Mogelijke interessante locaties voor binnenvaartoverslag via de AMSbarge die op korte termijn kunnen worden ingericht voor gebruik zijn (zie ook de rood omcirkelde locatie op de landkaarten):
 6. Alkmaar, terrein Eindhovenstraat
 53. Beverwijk, CT Beverwijk
 100. Lelystad, OTL
 123. Velsen, Crown van Gelder
 144. Zaanstad, Houtcentrum

Daarnaast zijn er nog meer interessante locaties op de langere termijn als Schiphol N201 en Almere Stichtse Kant, terwijl ook de IJmond- of Haringhaven in IJmuiden als pick up & delivery punt in aanmerking zou kunnen komen, afhankelijk van de ontwikkeling van deze haven. Ook in Haarlem op het industrieterrein Waarderpolder is er wellicht potentie voor de overslag van containers van en naar de AMSbarge, maar dit is momenteel niet in de herstructureringsplannen van de Waarderpolder opgenomen. De potentie van binnenvaartoverslag in Zaanstad is tenslotte al beschreven in het rapport Vaart in de Zaan en de casestudie Zaanstad in het Blue Ports rapport uit 2004.

Als er onvoldoende pick up & delivery points kunnen worden opgezet, is het waarschijnlijk dat AMSbarge niet zijn volle potentieel kan verwezenlijken. In deze situatie zal het AMSbarge schip de komende jaren vooral afmeren bij bestaande containerterminals, omdat hier aan de landzijde ook de infrastructuur aanwezig is voor opslag en aan- en afvoer via de weg. Echter, zo worden kansen gemist om n nieuwe bedrijven van de binnenvaart gebruik te laten maken.

- Regionale overheden: inzetten op overslag containers via nieuwe terminals en pick up & delivery points: De ontwikkeling en groei van binnenvaarhavens is zoals uit de tabel rechts (uit: TNO/A&S, Blue Port, 2004) blijkt, mede afhankelijk van het nationale en regionale overheidsbeleid dat op dit gebied gevoerd wordt. De regionale overheid kan hier een meer sturende rol in spelen, in de Noordvleugel vanuit de gedachte o de regio op de langere termijn voor het goederenvervoer bereikbaar te houden.

Het advies aan regionale overheden in de Noordvleugel is daarom om in het binnenvaartbeleid in te zetten op de stimulering en ondersteuning van het containertransport via de binnenvaart. Dit kan op twee manieren: (1) de ontwikkeling van nieuwe containerterminals in de Noordvleugel (vooral Schiphol, Almere en Lelystad, daarnaast stimulering gebruik Alkmaar), en (2) de ontwikkeling van een pick up & delivery systeem voor containers in de regio Groot-Amsterdam (vooral Velsen, Haarlem, Alkmaar, Almere en Lelystad).

<p>Sterkten binnenvaarhavens</p> <ul style="list-style-type: none"> • Multimodale bereikbaarheid en faciliteiten via water, weg en soms spoor • Bijna alle economische centra in Nederland via water ontsloten • Grote verscheidenheid aan typen binnenhavens • Grote industriële vestigingen aan het water 	<p>Zwakten binnenvaarhavens</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende gebruik van faciliteiten binnenhavens • Beperkte ruimte voor uitbreiding • Achterstand in onderhoud en beheer (slibproblematiek) • Versnippering en verrommeling van activiteiten in binnenhaven
<p>Kansen binnenvaarhavens</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revitalisering bedrijventerreinen • Beter benutten faciliteiten en vaarweginfrastructuur • Binnenhaven als moderne locatie voor werken en behoud industrie • Succesvolle pilot Distrivaart • Netwerk van binnenhavens (inland terminals) • Binnenhaven voor veilig en milieuvriendelijk goederenvervoer 	<p>Bedreiging binnenvaarhavens</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebrek aan aandacht bij politiek • Behoeftte aan woningbouw mogelijk ten koste van bedrijven aan water • Gebrek aan ruimte (fysieke nat terrein en zoning geluidsruimte) • Gebrek aan financiering voor verbetering faciliteiten binnenhavens • Nadruk op lokale i.p.v regionale afweging van belangen (verkeers- en geluidhinder)

11. Conclusies voor beleid regionale overheden inzake gebruik binnenvaart in de Noordvleugel

- Conclusie 1: Veranderende markt binnenvaart in Noordvleugel zorgt voor dynamiek: De belangrijkste conclusie die TNO uit de inventarisatie trekt is dat het gebruik van de binnenvaart door bedrijven in de Noordvleugel sterk aan het veranderen is, en dit heeft gevolgen voor de gehele binnenvaart infrastructuur op de Noordvleugel. Het gebruik van zand en grind loopt de laatste drie jaar terug, en dit betekent dat vooral kleinere laad- en loswallen minder of niet meer gebruikt worden. Daarnaast neemt de containerisatie en het

containervervoer juist toe, en dit betekent dat de bestaande containerterminals flink groeien en er nieuwe terminal locaties gewenst zijn. Dit heeft ook gevolgen voor de overslag van voedingsmiddelen als bulk, dit gaat meer en meer in containers waardoor bulkoverslagfaciliteiten bij bedrijven aan bijvoorbeeld de Zaan minder gebruikt worden. De veranderende binnenvaartmarkt in de Noordvleugel zorgt voor dynamiek, waarbij door een combinatie van ondernemerschap en pro-actief overheidsbeleid de aanwezige potentie in de binnenvaartmarkt kan worden aangeboord.

- Conclusie 2: Enkele knelpunten op vaarwegen Noordvleugel, vooral in diepgang kleinere vaarwegen: Zowel op landelijk niveau als op provinciaal niveau zijn knelpunten in de vaarwegen geïdentificeerd. Op landelijk niveau zijn vooral capaciteitsproblemen bij sluizen als knelpunt genoemd. Voor de meeste van deze knelpunten is voorlopig geld gereserveerd via het MIT 2005-2010, maar het daadwerkelijk oplossen van deze knelpunten is mede afhankelijk van de financiering door regionale overheden, en is daarom soms nog een heikel punt. De knelpunten op de provinciale vaarwegen betreffen vooral diepgangproblemen in de kleinere vaarwegen in de provincie Noord-Holland en ook Flevoland. Ook de havens aan de kust tussen Enkhuizen en Den Oever zijn wegens diepgangproblemen lastig te bereiken. Verschillende van deze provinciale knelpunten worden door uitvoering van o.a. het baggerprogramma nu opgelost.
- Conclusie 3: Huidige overslagmogelijkheden binnenvaart omvangrijk, maar niet gericht op groeisegment containervervoer: De gemeenten in de provincie Noord-Holland beschikken gezamenlijk over een groot aantal laad- en loswallen, die soms regelmatig maar vaak ook sporadisch worden gebruikt. De grote havens van Amsterdam, Velsen en Zaanstad hebben zowel veel openbare als particulier loswallen. Veel van de laad- en loswallen in de provincie Noord-Holland in de provincie Flevoland zijn echter verouderd en niet geschikt voor containeroverslag. In de provincie Flevoland zijn er vanwege de minder langere historie veel minder laad/loswallen aanwezig, dit maakt het gebruik van binnenvaart minder flexibel en is mede een oorzaak dat het gebruik van de binnenvaart in 2002-05 in Flevoland een veel sterkere daling dan Noord-Holland kent.
- Conclusie 4: Potentie voor groei gebruik binnenvaart bij bedrijven aanwezig, maar lastig te ontginnen: Uit o.a. het onderzoek van de EVO naar de kansen voor gebruik of uitbreiding van gebruik van de binnenvaart onder verladere (2005) bleek er bij verschillende bedrijven latent interesse aanwezig voor het gebruik van de binnenvaart vooral gedreven door toenemende congestie en klanteisen. Het is alleen de vraag hoe deze bedrijven daadwerkelijk tot binnenvaartgebruik te krijgen. Het betekent niet alleen een passend aanbod van binnenvaartondernemers, maar ook veranderingen in het logistieke proces bij bedrijven zelf, en de praktijk laat zien dat dit niet gemakkelijk gaat.
- Conclusie 5: Specifieke kansen voor containerterminals: vooral Schiphol-Oost en Almere, stimuleren gebruik Alkmaar en Lelystad: De groei van het containertransport in de Noordvleugel heeft zich de afgelopen jaren vooral geconcentreerd op een paar locaties: Amsterdam, Zaanstad en Beverwijk (vooral de laatste twee jaar). De overslag van containers in Alkmaar heeft zich minder goed ontwikkeld, mede omdat hier maar een beperkte markt voor containeroverslag blijkt te zijn. Daarnaast zijn er twee locaties in de Noordvleugel waar een forse concentratie van bedrijvigheid is of komt, en waar geen containerterminal is: Almere en Schiphol-Oost.
- Conclusie 6: Kansen voor innovatieve diensten: eerder AMSbarge dan Distrivaart: De afgelopen jaren zijn er naast de traditionele vormen van containeroverslag via de binnenvaart ook innovatieve concepten ontwikkeld waarbij het gebruik van automatische laad- en losfaciliteiten op het schip het mogelijk maakt(e) om overslag van gestandaardiseerde laadeenheden te doen zonder de aanwezigheid van een kraan op de wal. Distrivaart en AMSbarge zijn dergelijke innovatieve logistiek concepten om bedrijven aan het water op de Noordvleugel goed bereikbaar te houden. AMSbarge lijkt in de komende vijf jaar voor de Noordvleugel de meeste kansen te bieden, omdat meer bedrijven via de pick up & delivery points bereikt worden en het om overslag van containers i.p.v. pallets gaat

- Conclusie 7: Kansen voor uitbreiding huisvuilvervoer via water in containers: Het initiatief van huisvuilvervoer via water vanuit de provincie Flevoland toont aan dat met een goede samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven er positieve resultaten geboekt kunnen worden bij het bevorderen van het gebruik van de binnenvaart in de transportketen. Jammer is wel dat deze overslag niet meer in Lelystad kan plaatsvinden, nu worden er onnodige kilometers afgelegd. Dit zal op termijn echter tot het verleden horen nu de intentie is uitgesproken om in Lelystad een multimodale overslagfaciliteit te realiseren. Ook bij de Afvalenergiecentrale Amsterdam wordt de binnenvaart als transportmodaliteit steeds serieuzer genomen en wordt er concreet gewerkt aan een project om de binnenvaart in te zetten in hun transportketen.

12. Aanbevelingen voor beleid regionale overheden inzake gebruik binnenvaart in de Noordvleugel

- Aanbeveling 1: Van een volgende naar een proactieve opstelling van regionale overheden inzake binnenvaart: Om op langere termijn de Noordvleugel voor het goederenvervoer bereikbaar te houden is de inzet van andere modaliteiten naast de weg een vereiste. Dit vraagt om een proactieve opstelling van regionale overheden, die juist in de veranderende binnenvaartmarkt van groot belang kan zijn. Echter, tot nu toe zijn de regionale overheden op de Noordvleugel niet actief opgetreden in het stimuleren van het gebruik van de binnenvaart.
 - Noord-Holland: De provincie Noord-Holland is, mede vanwege het grote belang van de binnenvaart voor deze provincie, middels haar baggerprogramma 2004-2008 al gedeeltelijk bezig met de aanpak van knelpunten in de vaarwegen. Deze provincie heeft ook al het stimuleringsprogramma Water als Economische Drager lopen, maar de ervaringen van o.a. de initiatiefnemers van de binnenvaartterminal Schiphol-Oost laten zien dat dit programma nog niet goed loopt op het gebied van goederenvervoer.
 - Flevoland: De provincie Flevoland heeft de laatste jaren slechts zeer beperkt het gebruik van de binnenvaart gestimuleerd (voornamelijk op het gebied van huisvuil), er is geen overall visie op het gebruik van de binnenvaart. Dit heeft er mede toe geleid dat het binnenvaartgebruik sterk is gedaald. Zeker nu in Almere nieuwe grootschalige logistieke bedrijventerreinen worden gerealiseerd, is het noodzakelijk dat aan het gebruik van de binnenvaart weer meer aandacht door een proactieve opstelling wordt gegeven.

Door deze volgende opstelling komen nieuwe initiatieven in de binnenvaart maar moeizaam van de grond, en kunnen de beleidsdoelstellingen op dit gebied lastig gehaald worden. Een meer proactieve opstelling is gewenst, waarin de mogelijkheden van programma's worden uitgebreid en op elkaar afgestemd.
- Aanbeveling 2: Proactieve ondersteuning van initiatieven tot nieuwe containerterminals in Schiphol, Almere, Lelystad: De groei van het containertransport in de Noordvleugel heeft zich de afgelopen jaren vooral geconcentreerd op een paar locaties: Amsterdam, Zaanstad en Beverwijk (vooral de laatste twee jaar). De overslag van containers in Alkmaar heeft zich minder goed ontwikkeld, mede omdat hier maar een beperkte markt voor containeroverslag blijkt te zijn. Daarnaast zijn er twee locaties in de Noordvleugel waar een forse concentratie van bedrijvigheid is of komt, en waar geen containerterminal is: Almere en Schiphol-Oost. Tenslotte zijn er in Lelystad weer mogelijkheden voor het ontwikkelen van een containerterminal. In Schiphol-Oost en Lelystad zijn er uit de markt initiatiefnemers die een containerterminal willen ontwikkelen, maar zeker in Schiphol-Oost is hier weinig tot geen ondersteuning vanuit de regionale overheid. De regionale overheid zou de ontwikkeling van deze containerterminals meer via stimuleringsprogramma's moeten ondersteunen, terwijl daarnaast behoefte is aan een betere afstemming van wet- en regelgeving rondom de opzet van terminals.
- Aanbeveling 3: Proactieve ondersteuning van de opzet en ontwikkeling van pick up & delivery points voor de AMSbarge: Het AMSbarge concept biedt als pick up & delivery systeem een laagdrempelige mogelijkheid voor het gebruik van de binnenvaart. Het kan hiermee

bedrijven die nog niet gebruik maken van binnenvaart verleiden om (deels) over te stappen van weg naar water, dit past binnen de beleidsdoelstellingen van de provincies. Echter, als er onvoldoende pick up & delivery points kunnen worden opgezet, is het waarschijnlijk dat AMSbarge niet zijn volle potentieel kan verwezenlijken. De regionale overheden moeten daarom actief de opzet en inrichting van pick up & delivery points ondersteunen, bijvoorbeeld door gezamenlijk de beste locaties voor deze punten te selecteren en samen met het AMSbarge team en de Haven van Amsterdam afspraken maken over de verantwoordelijkheden en het tijdschema om deze pick up & delivery points te ontwikkelen.

13. Gebruikte literatuur

- RWS-AVV, Mobiliteitsatlas, 2006 (via www.rws-avv.nl)
- CBS, diverse binnenvaartstatistieken 2002-2005 via www.cbs.nl
- EVO, Hoe vinden verladers en vervoerders de weg naar het water? (+ bijlage), 2005
- TNO, Blue Ports, het economische belang van de Nederlandse binnenhavens (incl. case Zaanstad), 2004
- D'66 Noord-Holland, Wegen om te bevaren, initiatiefvoorstel Gedeputeerde Staten 2006
- Provincie Flevoland, Provinciaal MIT 2006-2010, 2006
- Provincie Noord-Holland, Baggerprogramma 2004-2008, 2004
- Urban Unlimited, De mogelijke agenda van de toekomst Haarlemmermeer Schiphol, 2003
- Vervoersraad Flevoland, Beleidseffectrapportage Verkeer en vervoer 2004-2005, 2006
- Grontmij, overzicht loswallen in Noord-Holland en Flevoland voor AMSbarge, 2006
- SenterNovem, Business case Distrivaart, 2006
- Diverse websites, oa. Mercurius Group, Port of Amsterdam

14. Aparte bijlagen

- Landkaarten met een overzicht van de laad- en loswallen voor de binnenvaart op de Noordvleugel, gecombineerd met een overzicht van de knelpunten in de vaarwegen en huidige binnenvaartoverslag per gemeente.
- Een Excel-sheet met een overzicht van de karakteristieken van meer dan 150 laad- en loswallen in Noord-Holland en Flevoland.