

## **Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens Noord-Holland**

- concept 9 april 2008 -

Datum : 9 april 2008  
Onderwerp : Concept-Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens  
Directie/Sector : BEL / Verkeer en Vervoer

# Inhoud

Management samenvatting.....	i
1. Inleiding.....	1
1.1. Achtergrond .....	1
1.2. Uitgangspunten .....	2
1.3. Opbouw .....	3
2. Ontwikkelingen binnenvaart .....	5
2.1. Binnenvaart in Noord-Holland .....	5
2.2. Trends en ontwikkelingen: groeipotentie containeroverslag.....	6
2.3. Conclusie .....	10
3. Vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland.....	11
3.1. Het Noord-Hollandse netwerk van vaarwegen.....	11
3.2. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen per regio .....	13
3.3. Visie op beheer en onderhoud vaarwegen .....	21
4. Visie, ambities en programma .....	24
4.1. Kansen voor Noord-Holland .....	24
4.2. Strategie .....	25
4.3. Uitvoeringsprogramma .....	26
4.4. Financiën.....	29

## Management samenvatting

### Achtergrond en ambitie

De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid netwerk van vaarwegen en is wat betreft binnenvaartoverslag de tweede provincie van Nederland. Hoewel er zeker nog een slag gemaakt moet worden, is de binnenvaart gemeten in uitstoot en brandstofverbruik *per ton vervoerd gewicht* een milieuvriendelijke vervoerswijze die kan bijdragen aan een minder snelle groei van de congestie op de weg en die goede perspectieven heeft voor een krachtige verdere ontwikkeling. Het College van Gedeputeerde Staten heeft zichzelf daarom tot doel gesteld om vanuit oogpunt van bereikbaarheid, economie en duurzaamheid de binnenvaart verder te stimuleren. In de voorliggende 'Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens' wordt beschreven op welke manier de provincie de bereikbaarheid van vaarwegen en binnenhavens wil verbeteren. De rol van de provincie in dit beleid is om te zorgen voor de nodige ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden voor maatregelen die een stimulans vormen voor de binnenvaart van, naar en binnen Noord-Holland.

### Ontwikkeling en perspectief (hoofdstuk 2)

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

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

Het zwaartepunt, nu en in de toekomst, ligt in Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied, waar met name het containertransport sterk zal doorgroeien. Het is zaak dat hier voldoende overslagmogelijkheden zijn, dat de bereikbaarheid over weg en water is geregeld en dat er voldoende ruimte is en blijft voor havenactiviteiten. Projectvoorstellen zijn of worden uitgewerkt voor diverse locaties: containerterminal Zeehaven IJmuiden, uitbreiding overslagmogelijkheden in Zaanstad (Hoogtij) en Amsterdam (Madagascarhaven) en uitbreiding ligplaatsen/walstroom (verspreid over het NZKG). Uitdagingen voor overige delen van de provincie liggen in de eerste plaats in de 'corridor' Noordhollands Kanaal-Zaan om het vervoer van huisvuil, containers, off shore-producten en bouwgrondstoffen en -materialen te stimuleren. Op verschillende plekken liggen hier kansen: Texel, Den Helder/Anna Paulowna, Schagen, Alkmaar, Zaanstad. In de tweede plaats worden in West-Friesland en de

Kop initiatieven ondernomen om een bouwlogistieke terminal te ontwikkelen, biedt Oude Zeug kansen voor realisatie van een regionaal overslagcentrum en wordt gezocht naar mogelijkheden van een betere natte benutting van Krabbersplaat, onder meer voor containeroverslag. In het zuidelijke deel van de provincie, te weten in de Haarlemmermeer, ligt tot slot de uitdaging om in samenhang met de grootschalige ontwikkeling rond Schiphol de binnenvaart een stevige plek te geven met de realisatie van een containerterminal aan de Ringvaart-Oost.

### **Beheer en onderhoud**

Belangrijk onderdeel van de netwerkstrategie is dat het vaarwegennet - en met name de 'slagaders' zoals het Noordzeekanaal, de Zaan en het Noordhollands Kanaal - zodanig wordt beheerd en onderhouden dat de bevaarbaarheid, snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid optimaal zijn. Dit betreft onderhoud aan de oevers, bruggen en sluizen, het vervangingsprogramma kunstwerken en het baggerprogramma. De provincie is verantwoordelijk voor het beheer van de vaarwegen in eigendom. De netwerkstrategie beoogt een basis te bieden voor de prioriteiten in beheer en onderhoud van de vaarwegen en bijbehorende kunstwerken.

### **Strategie en uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 4)**

De strategie ter versterking van de Noord-Hollandse binnenvaart wordt langs een aantal hoofdsporen vorm gegeven:

- *bereikbaarheid*: gericht de bereikbaarheid verbeteren op vaarroutes en van binnenhavens die potentie hebben voor vergroting van het vervoer over water;
- *ruimte voor binnenvaart en binnenhavens*. Stimuleren (binnen)havengebonden bedrijvigheid door behoud van natte bedrijventerreinen en zoeken van ruimte voor nieuwe kansrijke natte activiteiten;
- *beheer en onderhoud* voor een bevaarbaar, betrouwbaar en veilig vaarwegennet.

Met deze strategie streven Gedeputeerde Staten ernaar het bedrijfsleven te stimuleren zelf verdere kansen te verkennen. In dit kader is in de afgelopen maanden een gezamenlijke inventarisatie gedaan van potentiële quick wins, maatregelen en projecten die de binnenvaart in Noord-Holland een impuls kunnen geven. In het voorliggende document is hiervan een groslijst opgenomen (paragraaf 4.4). In de komende maanden (mei-september 2008) zal in samenspraak met de trekkers en andere betrokken partijen een nadere uitwerking en beoordeling van de quick wins/projecten worden gedaan. Hierbij wordt onder meer gekeken naar kosten en baten, haalbaarheid, bestuurlijk en privaat draagvlak en voorwaarden ter voorkoming van staatssteun. Het doel is te komen tot een samenhangend programma van concrete projecten, als basis voor een subsidieaanvraag aan Verkeer en Waterstaat, maar vooral als stimuleringsprogramma waarvoor de regio zelf aan de lat staat om uitvoering aan te geven.

# 1. Inleiding

## 1.1. Achtergrond

*Ambitie van rijk en regio: zorgen voor een goed binnenvaartnetwerk*

Het stimuleren van vervoer over water staat al geruime tijd op de agenda van de Provincie en de regio. Dit blijkt onder meer uit het provinciale programma Water als economische Drager (WED), het actieplan Vervoer over water van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, initiatieven als AMSbarge, activiteiten van GOVERA en het beleid dat Rijkswaterstaat Noord-Holland sinds jaar en dag voert om de vaarwegen bevaarbaar te houden en de doorstroming te bevorderen. Ook veel Noord-Hollandse gemeenten hebben beleid dat is gericht op het faciliteren en stimuleren van de binnenvaart en werken hierin samen.

Binnenvaart is een duurzame en betrouwbare manier om goederen te vervoeren. Op de vaarwegen is bovendien nog veel capaciteit voor verdere groei, waarmee de congestie op het autowegennet wordt vermeden en tegengegaan. De binnenvaart in Noord-Holland is daarnaast een economisch gezonde en groeiende sector, waar veel initiatieven spelen die relevant zijn voor het provinciale beleid. Gedeputeerde Staten stelt tegen deze achtergrond in *Krachtig, in balans* - het collegeprogramma voor de periode 2007-2011 - transport over water als belangrijk alternatief voor het wegverkeer actief te zullen stimuleren. Hiermee volgt GS een duidelijke wens van Provinciale Staten op dit terrein.

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

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

Eind 2007 was de nota *Varen voor een vitale economie* aanleiding voor de provincie en Rijkswaterstaat om een netwerkstrategie op te stellen als opmaat naar een extra impuls voor de binnenvaart in Noord-Holland. In deze nota geeft het kabinet aan een rijkssubsidie van € 55 miljoen beschikbaar te stellen voor quick wins die de bereikbaarheid van binnenhavens verbeteren<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Zie ook: Ministerie van V&W (2007), *Varen voor een vitale economie*, pp. 29-30.

### *Quick wins*

De voorstellen voor quick wins worden door V&W beoordeeld op de verhouding tussen kosten en baten; het project moet met andere woorden (bedrijfs)economisch voldoende meerwaarde hebben. Het betreft voorts een cofinancieringsregeling; het rijk financiert maximaal (eenmalig) 50 procent van de totale projectkosten. V&W verwacht van provincies en WGR-plusregio's dat zij er zorg voor dragen dat op strategische punten binnen de economische kerngebieden voldoende ruimte wordt gereserveerd voor overslag van bulkgoederen en containers op binnenvaartschepen.<sup>2</sup>

### *Doel netwerkstrategie*

Het doel van de netwerkstrategie vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland is **het opstellen van een regionaal gedragen visie op verbetering van de bereikbaarheid van vaarwegen en binnenhavens.. Uitgangspunt is de ambitie voor versterking van de positie van de binnenvaart. Deze visie wordt vertaald in een uitvoeringsprogramma dat zowel maatregelen bevat voor de korte termijn (quick wins) als projecten voor de lange termijn die aan deze versterking invulling geven.**

### *Rol provincie Noord-Holland*

Ten aanzien van het beleid voor de vaarwegen en binnenhavens ziet de provincie Noord-Holland voor haarzelf een belangrijke rol om in samenspraak met gemeenten, havenbeheerders, bedrijfsleven en intermediaire organisaties een samenhangende beleidsvisie en -strategie te formuleren voor het provinciale netwerk als geheel en om als kanaal te fungeren voor subsidieaanvragen aan V&W. Ook heeft de provincie tot taak om te zorgen voor beheer, onderhoud en optimalisatie van haar vaarwegen en de regionale bereikbaarheid. Op deze terreinen mag een voortrekkersrol van de provincie worden verwacht. Als het gaat om de herstructurering en nieuwe ontwikkeling van haven- en kadeterreinen en de lokale bereikbaarheid daarvan, verwacht de provincie dat gemeenten en havenbeheerders in samenwerking met het bedrijfsleven het voortouw nemen. Ten aanzien hiervan kan en wil de provincie hooguit stimuleren, 'smeeroliën' en eventueel (financieel) ondersteunen.

## **1.2. Uitgangspunten**

- De netwerkstrategie behandelt het goederenvervoer over water en niet het personenvervoer of de recreatievaart. Uiteraard moet in de strategie rekening moeten worden gehouden met dit medegebruik en met andere functies van de vaarwegen en binnenwateren.
- De strategie richt zich op bereikbaarheid van vaarwegen en binnenhavens op basis van een netwerk- en ketenbenadering. Een betere bereikbaarheid betekent

---

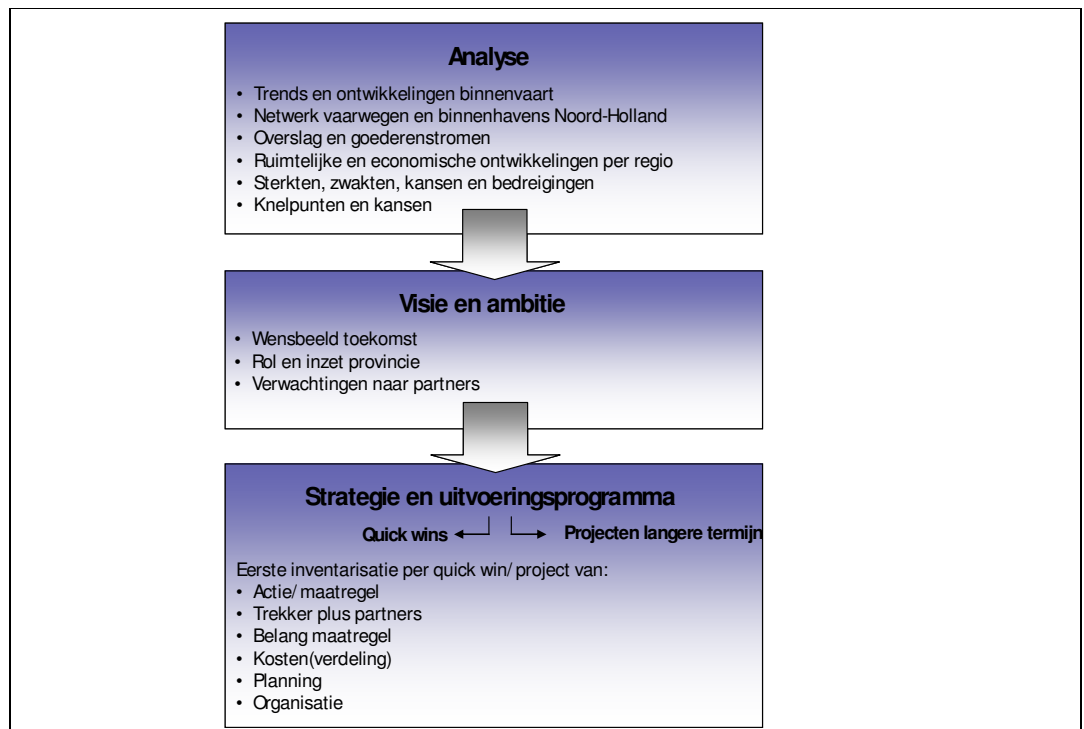
<sup>2</sup> Zie ook bijlage 3.

dat de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart wordt versterkt, waarmee een impuls wordt gegeven aan het vervoer over water. Milieu, duurzaamheid, leefbaarheid, ruimtelijke ordening, intensief ruimtegebruik en veiligheid zijn van belang, maar randvoorwaardelijk - zij het 'hard'.

- Het netwerk omvat zowel rijkswaagewegen als binnenhavens en regionale vaagewegen die de binnenhavens (overslagpunten, terminals, haventerreinen) ontsluiten. Er is een belangrijke relatie met het wegennet dat de binnenhavens ontsluit. Congestie op het wegennet kan in dit licht een bedreiging zijn, maar ook een kans omdat daardoor vervoer over water aantrekkelijker wordt.
- De quick wins en lange termijnmaatregelen moeten aansluiten op marktontwikkelingen en investeringen door het bedrijfsleven. Hierbij mag uiteraard geen sprake zijn van staatssteun.
- De meest kansrijke geachte quick wins en projecten zullen in de volgende fase (mei-september 2008) worden getoetst op hun kosten en baten, haalbaarheid en op aspecten als bestuurlijk en private draagvlak en staatssteun.

### 1.3. Opbouw

Startpunt van de netwerkstrategie vaagewegen en binnenhavens Noord-Holland is een verkenning van de ontwikkelingen in de binnenvaart in Nederland en Noord-Holland (hoofdstuk 2).



Hoofdstuk 3 gaat dieper in op het Noord-Hollandse netwerk van vaarwegen en binnenhavens en de ontwikkelingen daarin. Centraal in deze analyse staat het benoemen van knelpunten die moeten worden opgelost, en kansen die moeten worden benut om de binnenvaart in Noord-Holland krachtig te laten doorontwikkelen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de visie en ambitie beschreven van de provincie Noord-Holland op/voor deze ontwikkeling en de - stimulerende, faciliterende - rol die ze hierin wil spelen. In veel gevallen kan de provincie dit niet alleen, sterker nog, gemeenten en bedrijfsleven hebben vaak de trekkersrol, bijvoorbeeld als het gaat om het realiseren van een terminal of het herstructureren van een haventerrein. Uit de analyse en visie rolt vervolgens de eigenlijke strategie (hoofdstuk 5): het uitvoeringsprogramma met bijbehorende quick wins en projecten die op de wat langere termijn spelen.



## 2. Ontwikkelingen binnenvaart

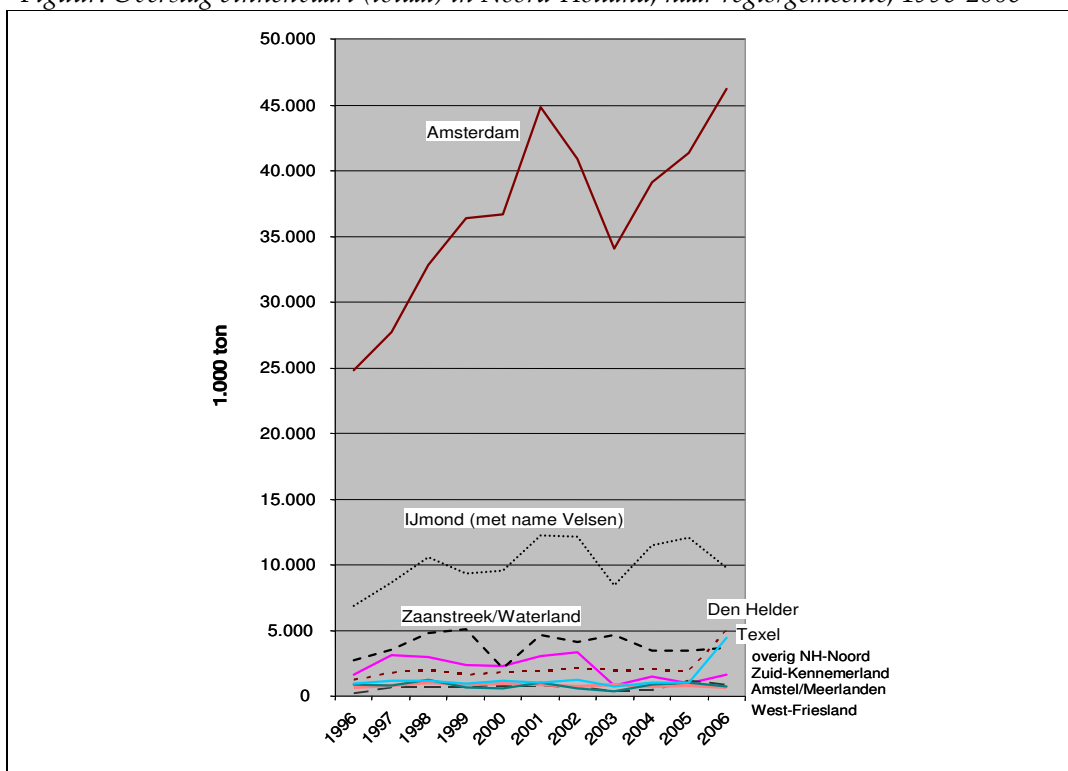
### 2.1. Binnenvaart in Noord-Holland

*Noord-Holland tweede binnenvaartprovincie van Nederland*

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

Binnen Noord-Holland is Amsterdam met afstand de gemeente met de meeste binnenvaartoverslag (46,1 miljoen ton in 2006), gevolgd door Velsen (9,2 miljoen ton) en Zaanstad (3,2 miljoen ton). De overslagcijfers fluctueren behoorlijk. De overslag in Amsterdam laat na 2003 (het jaar met de lage waterstand een stijgende lijn zien), in de andere regio's en gemeenten is de ontwikkeling moeilijker te duiden. Texel en Den Helder laten een sterke stijging zien in 2006. In Den Helder is de zich sterk ontwikkelende off shore hierachter een drijvende kracht.

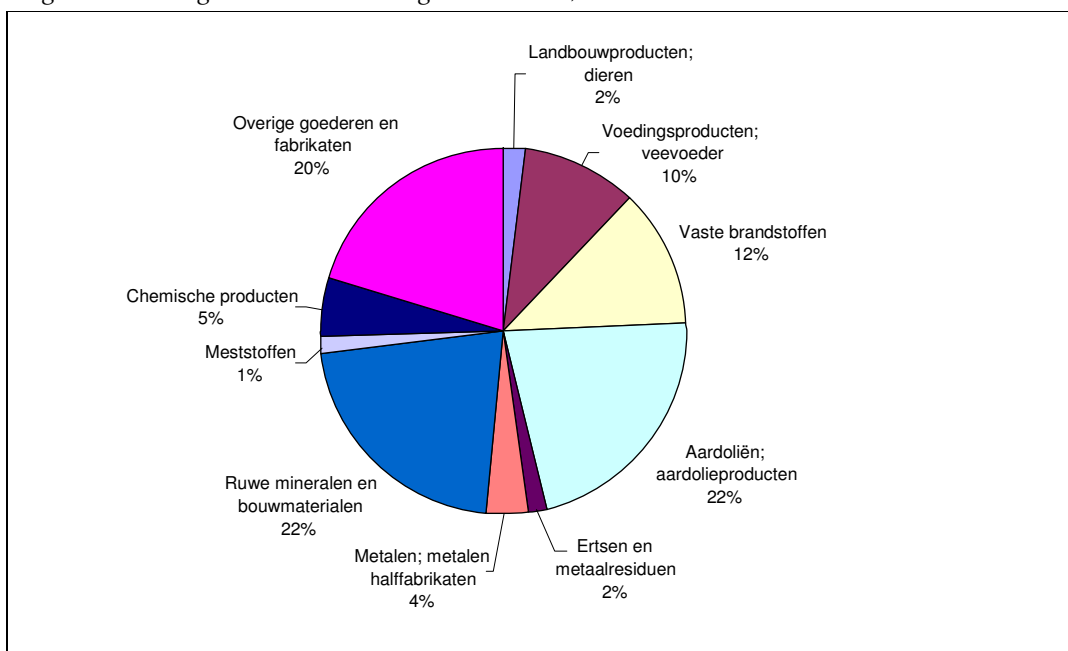
*Figuur. Overslag binnenvaart (totaal) in Noord-Holland, naar regio/gemeente, 1996-2006*



Bron cijfers: CBS

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

*Figuur. Overslag binnenvaart naar goederensoort, 2006*



Bron cijfers: CBS

## 2.2. Trends en ontwikkelingen: groeipotentie containeroverslag

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

In een onderzoek uit 2006 door TNO<sup>3</sup> geconcludeerd dat er een behoorlijke potentie is voor gecontaineriseerde binnenvaart. De overslag van containers kan echter momenteel slechts op een beperkt aantal locaties in deze regio efficiënt uitgevoerd worden: Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Alkmaar. Op de eerste drie bovengenoemde locaties vindt momenteel daadwerkelijk openbare overslag van containers voor diverse bedrijven plaats, terwijl in Alkmaar alleen huisvuilcontainers worden overgeslagen.

<sup>3</sup> TNO (2006), *Inventarisatie mogelijkheden vervoer over water in de Noordvleugel*.

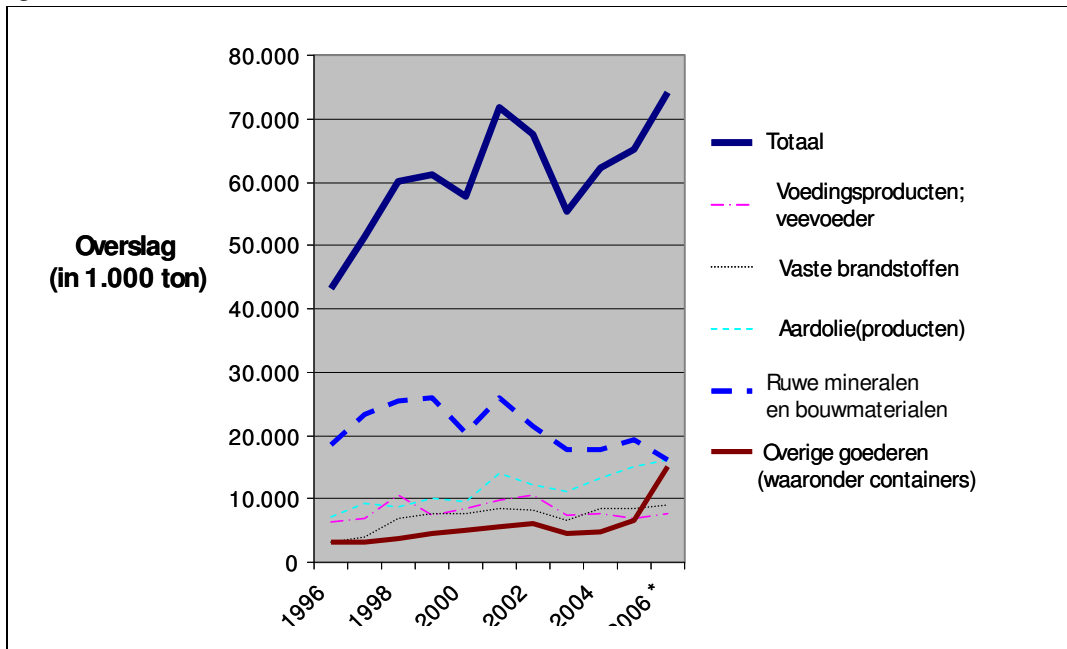
Buiten deze locaties zijn er soms wel overslagmogelijkheden, bijvoorbeeld door inzet van een bestaande kraan bij een betoncentrale, maar dit is erg inefficiënt en is in de praktijk alleen mogelijk voor sporadische containeroverslag. Door dit beperkte aantal containerterminals wordt de aanwezige potentie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

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

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

Bron: CBS, DHV/NEA

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



Bron cijfers: CBS

#### Knelpunten voor uitbreiden containeroverslag

De schaarste aan containerterminals in deze regio betekent dat de groei van de containeroverslag door het wegvervoer zal worden opgevangen. Om dit probleem te

omzeilen zijn de laatste jaren diverse innovatieve binnenvaartconcepten op de markt gezet, waarbij het schip zelfladend en -lossend is. De twee belangrijkste innovatievoorbeelden zijn 'distrivaart' en AMSbarge. Dit betreft echter tot nu toe relatief kleinschalige en ad hoc-overslag. Voor het opzetten van structurele en dikke containerstromen moet gekeken worden naar uitbreidingsmogelijkheden van bestaande of nieuwe overslaglocaties.

Om de potentiële ontwikkeling van de binnenvaart in Noord-Holland en Flevoland in kaart te brengen is het van belang om te weten hoe bedrijven in de Noordvleugel denken over binnenvaartgebruik. De EVO heeft in 2005 in een onderzoek voor de Provincie Noord-Holland 12 verladers 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. In praktijk speelt echter dat wanneer binnenvaartpartijen ook daadwerkelijk met een passende en aantrekkelijke vervoersoplossing komen, dit vervolgens in het eigen logistieke proces ingepast moet worden.

#### *Kansen voor uitbreiden overslag*

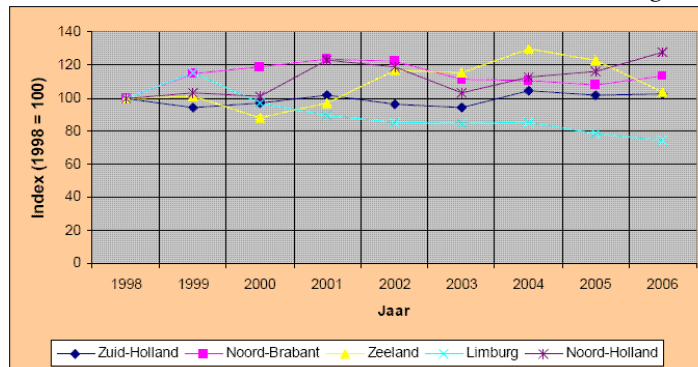
Naast de vijf reeds bekende locaties voor containeroverslag zijn er op dit moment verschillende locaties waar initiatiefnemers de kansen voor een binnenvaart (container)terminal onderzoeken en de realisatie voorbereiden: Schiphol-Oost, Bouwlogistieke Terminal in West-Friesland, Krabbersplaat Enkhuizen, Oude Zeug, Boekelermeer Alkmaar, RHB Anna Paulowna (Kooypunt-Zuidoost) en in het Noordzeekanaalgebied: IJmuiden en Zaanstad (HoogTij).

### **Goederenstromen**

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

- het naar, van en binnen Noord-Holland per binnenvaart vervoerd gewicht is in de periode 1994-2006 met 52 procent gegroeid;
- gemeten in verkeersprestatie (vaartuigkilometers) is de toename in deze periode 46 procent, te danken aan de stijging vaartuigkilometers van (62 procent) en naar (40 procent) Noord-Holland. Binnen Noord-Holland is sprake van een daling (-/-36 procent);
- met name de exportstromen nemen sterk toe, waar tevens sprake is van een toename van de gemiddelde afstand waarover de goederen worden vervoerd;
- in een vergelijking met Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland en Limburg blijkt dat de relatieve groei van de binnenvaart (vervoerd gewicht) tussen 1998 en 2006 in Noord-Holland het hoogst is (figuur);

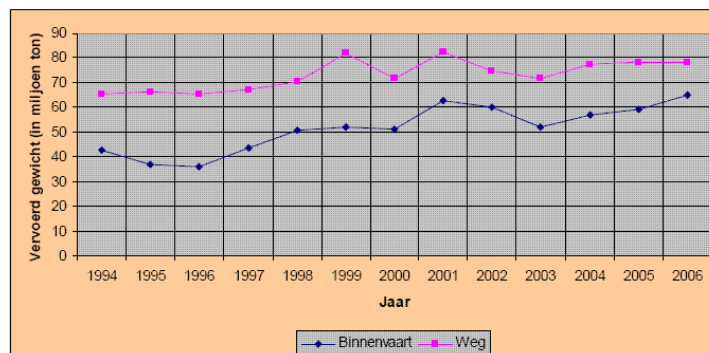
Figuur. Ontwikkeling vervoerd gewicht (indexcijfer, 1998=100), 1998-2006, Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland en Limburg



Bron: CBS, DHV/NEA

- belangrijkste groeisector is het vervoer van containers, in absolute zin is het nog een bescheiden verschijningsvorm (in 2006 2,1 miljoen ton van totaal 65 miljoen ton). Droge bulk is met bijna de helft de belangrijkste verschijningsvorm, gevolgd door de natte bulk (30 procent) en stukgoed (19 procent);
- de belangrijkste vervoersrelaties (zwaarte van goederenstromen) van en naar Noord-Holland zijn nationaal met Rotterdam, Noord-Brabant en Vlissingen en internationaal met België, het Roergebied, Zwitserland, Baden-Württemberg en Noordrijn-Westfalen. Amsterdam en in mindere mate IJmuiden zijn de havens waar vandaan en naartoe deze dikke binnenvaartstromen lopen. Binnen Noord-Holland zijn met name in de Kop van Noord-Holland en in het Noordzeekanaalgebied vervoersrelaties per binnenvaart;
- gemeten in vervoerd gewicht blijkt de binnenvaart in Noord-Holland in de periode 1994-2006 sneller gegroeid te zijn dan het wegvervoer;

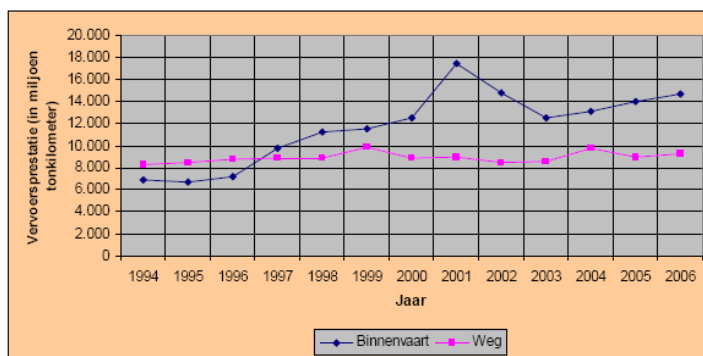
Figuur. Ontwikkeling vervoerd gewicht binnenvaart en weg, Noord-Holland, 1994-2006



Bron: CBS, DHV/NEA

- in tonkilometers groeit de binnenvaart met 10 procent per jaar tegen een procent voor het wegvervoer. Vanaf 1997 overtreft de vervoersprestatie van de binnenvaart die van het wegvervoer. Kijkend naar de vervoersprestatie van containers loopt de binnenvaart in absoluut opzicht nog achter bij het wegtransport (42,7 tegen 58,6 miljoen TEUkilometer), maar de groei van de binnenvaart is ook in dit opzicht beduidend groter, met name sinds de ingebruikname van de CERES-terminal;

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



Bron: CBS, DHV/NEA

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

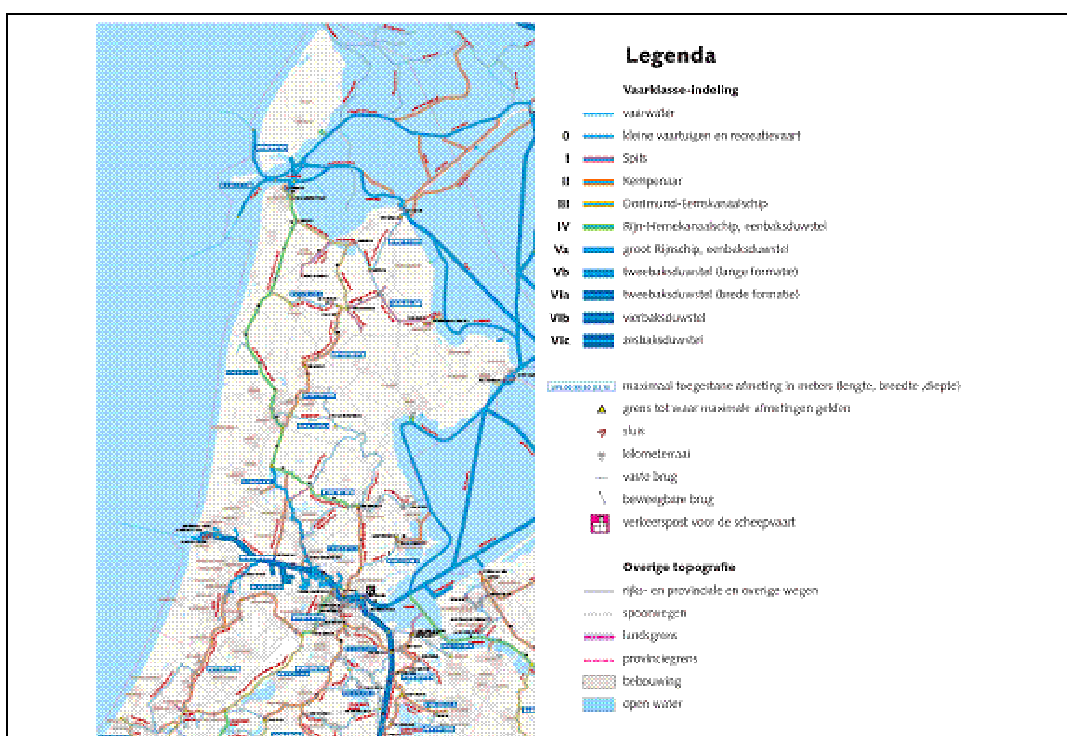
### 2.3. Conclusie

De binnenvaart in Noord-Holland maakt zowel absoluut als relatief een sterke ontwikkeling door, waarbij de perspectieven voor de komende jaren goed zijn. In het bijzonder zullen het vervoer en de overslag van containers nog verder ontwikkelen. Echter, als we niet investeren in het faciliteren hiervan, zal de groei van het containervervoer toch weer snel terugvloeien naar de weg. Daarnaast zijn er kansen in de recycling, gepalletiseerde lading (distributie), off shore en duurzame energie. De groei zal vooral gebeuren in het vervoer van en naar Noord-Holland, op de grotere afstanden derhalve. Het binnenvaartvervoer binnen Noord-Holland neemt af, op deze korte afstanden is het moeilijk concurreren met het wegvervoer. Op de langere afstanden daarentegen laat de binnenvaart hogere groeicijfers zien dan het wegtransport. In hoofdstuk 3 en 4 wordt dieper ingegaan op de kansen, knelpunten en ontwikkelingen in Noord-Holland voor de binnenvaart en de inhoudelijke en beleidsmatige keuzes/ambities die uit deze analyse voortvloeien.

### 3. Vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland

#### 3.1. Het Noord-Hollandse netwerk van vaarwegen

Het Noord-Hollandse binnenvaartnetwerk, bestaande uit vaarwegen en binnenhavens van verschillende omvang en signatuur, is onderdeel van het totale Nederlandse en West-Europese transportnetwerk van zeevaart, zeehavens, weg- en spoorinfrastructuur. Het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de routes over het IJsselmeer, de Zaan en het Noordhollands Kanaal zijn de routes met de hoogste CEMT-klassen<sup>4</sup>.



#### Deelnetwerken/corridors

Om te kunnen benoemen welke ambities de provincie heeft ten aanzien van de vaarwegen in Noord-Holland, zal verder moeten worden ingezoomd op de relevante deelnetwerken en corridors. Daarbij wordt gekeken naar die vervoerrelaties en trends in de sector, die kansen bieden voor een binnenvaartbeleid met hoger maatschappelijk rendement (economie en bereikbaarheid). Zoals uit voorgaande teksten bleek, ligt de potentiële winst voor de binnenvaart in:

<sup>4</sup> Hoe hoger de CEMT-klasse, hoe groter/dieper/breder de schepen zijn die van de vaarweg gebruik kunnen maken. Zie ook bijlage 2.

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

Vanuit deze ontwikkelingen is onderstaande selectie gemaakt van regio's met bijbehorende voornaamste vaarwegen in Noord-Holland (zie schema en kaart).

*Schema: deelnetwerken vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland*

<i>regio/deelnetwerk</i>	<i>havengemeenten</i>	<i>Voornaamste vaarwegen</i>	<i>kenmerken</i>
Noordzeekanaalgebied	Amsterdam Zaanstad Velsen Beverwijk	Noordzeekanaal Zaan	Zeehavenoriëntatie Sectoren: staal en vis (IJmond), food (Zaanstad, A'dam), kolen (A'dam), brandstoffen (A'dam), containers
Zaanstreek/Waterland	Zaanstad Wormerland Edam-Volendam Purmerend	Zaan	Food
Zuid-Kennemerland/ Meerlanden	Haarlem H'liede Haarlemmermeer Aalsmeer Uithoorn	Ringvaart Zijkanaal C Spaarne	Bouwgrondstoffen en materialen
Noord-Holland-Noord	Alkmaar Schagen Den Helder Wieringermeer Den Oever Texel	Noord-Hollands Kanaal IJsselmeer	Olie(producten) Bouwgrondstoffen en materialen
West-Friesland	Enkhuizen Hoorn Medemblik	IJsselmeer	Bouwgrondstoffen en materialen

Dit zijn de vaarwegen en binnenhavens waar de focus van de netwerkstrategie vooral - zij het niet uitsluitend - zal liggen als het gaat om het benoemen van quick wins, benutten van kansen en het prioriteren van de inspanningen op het gebied van beheer en onderhoud. Gekeken wordt hierbij naar de omvang van de stromen, de



(verwachte) groei en welke ruimtelijke investeringen gepleegd zullen gaan worden die daarop van invloed zijn. In de volgende paragraaf zal per deelregio nader worden ingegaan op de voor de binnenvaart relevante economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

*Kaart. Basisnet vaarwegen goederenvervoer (uit PVVP)*



### 3.2. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen per regio

#### Noordzeekanaalgebied

##### *Logistieke draaischijf en economische motor*

Binnen de Noordvleugel van de Randstad is het Noordzeekanaalgebied samen met Schiphol de industrieel/logistieke motor. De havenoverslag is in 2006 en 2007 sterk gegroeid met als voornaamste groeiers de overslag van containers en olieproducten. De westkant van het gebied (de IJmond) is een industriële regio waar de staalproductie de economie domineert. De productie bij Corus stijgt bij een gelijkblijvende werkgelegenheid en de aan de staalproductie verbonden logistiek (schroothandel, wegvervoer) floreert. Los van de staalproductie heeft de IJmuidense haven belangrijke kansen in offshore (olie



en gaswinning en de laatste jaren ook windmolens), vis (handel in verse en diepgevroren vis) en RoRo-diensten.

Sinds 2005 beschikt de Amsterdamse haven over een moderne containerterminal waar deepsea-containers kunnen worden behandeld. Hierdoor kan Amsterdam een rol spelen in de snelgroeiende intercontinentale containermarkt. Vooral het vervoer van industriële producten van Azië naar West Europa is een groeimarkt.

Een eveneens snelgroeiende havenfunctie is het blenden van olieproducten, in het bijzonder biobrandstoffen (biodiesel, ethanol). In Amsterdam worden autobrandstoffen gemengd en aangepast aan de eisen van vooral de Amerikaanse markt. De daarvoor benodigde grondstoffen worden via shortsea en per binnenvaarttanker aangevoerd. Ook in andere goederenstromen als de cacao, agribulk en kolen vervult Amsterdam een belangrijke rol. Ook in deze sectoren wordt groei verwacht, echter minder uitbundig dan bij containers en olieproducten. Belangrijke voorwaarden voor een gezonde economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied zijn de zeetoegankelijkheid (de regio pleit voor een snelle beslissing voor een tweede grote zeeluis bij IJmuiden) en voldoende vestigingsruimte. Wat dit laatste betreft zet de regio sterk in op intensivering van het ruimtegebruik en herstructurering van zeehavengebieden.

#### *Kansen voor binnenvaart*

Net als andere Nederlandse havens hebben de havens in het Noordzeekanaalgebied het voordeel van een uitstekende binnenvaartontsluiting naar het gehele achterland. De *modal split* in het achterlandvervoer is in vergelijking met Duitse, Belgische en Franse havens dan ook veel gunstiger in het voordeel van de binnenvaart: binnenvaart verzorgt 43% van het achterlandvervoer. De groeiverwachtingen van diverse maritieme goederenstromen, vooral het containervervoer, leiden tot nieuwe kansen. De bestaande binnenvaartcontainerterminals in het gebied (in Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam) zullen hun capaciteit moeten vergroten en moeten aangevuld met nieuwe locaties waar binnenvaartcontainers kunnen worden behandeld.

Het regionale project AMSbarge is erop gericht met via een containerkraan op een schip een concurrerende vervoersdienst voor kleinere hoeveelheden containers tot stand te brengen. In dit verband is het van belang dat bestaande bedrijfslocaties met een kade niet voor andere functies worden benut en dat de milieuzones rondom overslagpunten worden gerespecteerd.

Op dit moment is congestie voor de binnenvaart op het Noordzeekanaal nog niet aan de orde. Wel is er een groeiende problematiek rondom het aantal ligplaatsen en

wachtplaatsen voor binnenvaartschepen. Het aantal ligplaatsen moet worden uitgebreid en waar mogelijk worden voorzien van goede faciliteiten (walstroombaan).

*Mogelijke projecten en voornemens voor het Noordzeekanaalgebied*

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

**Kop van Noord-Holland**

*Smalle economische basis, perspectief offshore vraagt ruimte*

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

Zwakten van de Kop zijn de ligging en de bereikbaarheid, en het beperkte aanbod aan zowel zee- als binnenhavengebonden bedrijventerreinen.

Bedreigingen voor de economie van Den Helder en omgeving zijn het ruimtelijk klem zitten van een

groot aantal bedrijven op bedrijventerreinen in Den Helder, de korte afstand op



sommige plekken tussen (milieuhinderlijke) bedrijvigheid en woningbouw (Westoever) en de toename van de nu al op piektijden problematische verkeerscongestie.

#### *Perspectieven voor de binnenvaart*

In 2005 werd in Den Helder 1,9 miljoen ton binnenvaartvracht overgeslagen. Het betreft vooral stukgoed (54 procent). Daarnaast gaat het om (aard)olie en olieproducten (25 procent) en zand en grind (20 procent). In de *Havenvisie* (2006) van Den Helder wordt de uitbreiding van binnenvaartoverslag met regionale (beperkt tijdgevoelige) ladingstromen zoals bouwmaterialen, schroot en biomassastromen als kansrijk geacht. Er is een 'push' om meer over water in plaats van over de weg te gaan vervoeren vanwege de congestie in Den Helder en de leefbaarheids- en veiligheidssituatie van de routes naar de zeehaven. Dit geldt met name voor de beleving van de offshore-activiteiten. Wat betreft ontwikkeling van de binnenvaartgoederenstromen en -overslag in de Kop van Noord-Holland moeten niet te hoge verwachtingen worden gekoesterd. De totale regionale stromen in de dunbevolkte Kop zijn bescheiden en de overslagcijfers zijn de afgelopen jaren niet eenduidig in stijgende lijn.

#### *Den Helder/Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB)*

In Den Helder zelf is vrijwel geen ruimte meer voor nieuwe (binnen)havengebonden activiteiten. Ook elders in Noord-Holland-Noord is slechts zeer beperkt aanbod aan haventerreinen. Alleen Waterpark Wieringen heeft aanbod (2,7 ha). Om groei van de binnenvaartoverslag in de Kop mogelijk te maken, is een nat bedrijventerrein met een binnenhaven dan wel laad- en loskade nodig, met voldoende ruimte voor opslag en een goede wegontsluiting. Onderzoek van Decisio (2007)<sup>5</sup> geeft aan dat er een concrete korte-termijnvraag is naar een binnenhaventerrein in de Kop van Noord-Holland. Het bestaande Helderse binnenhaventerrein Westoever kan dit vanwege ruimtelijke en milieubeperkingen niet faciliteren. Het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB, ook wel Kooypunt-Zuidoost genoemd) kan hier een oplossing voor bieden.

#### *Texel*

De overslag per binnenvaart op Texel laat in 2006 een sterke stijging zien, die volledig is toe te schrijven aan de overslag van 'overige goederen en halffabrikaten'. Moment wordt door de gemeente bekeken of de huidige binnenvaartactiviteiten in Oude Schild verplaatst kunnen worden naar de NIOZ-haven. De haven van Oude Schild zal in dit plan alleen nog worden gebruikt voor de recreatievaart en de visserij.

---

<sup>5</sup> Decisio (2007), *Nut en noodzaak Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Kop van Noord-Holland*.

De NIOZ-haven zal worden gebruikt voor de overslag van zand en grind en mogelijk voor de off shore. De gemeente Texel is trekker van dit project.

#### *Schagen*

Op het bedrijven/haventerrein Lagedijk in Schagen wordt 11 ha bruto haventerrein ontwikkeld; de planning is dat dit aan het Kanaal Stolpen-Kolhorn terrein op 1 januari 2009 bouwrijp is. Het terrein is al vrijwel geheel uitgegeven aan watergebonden bedrijven. Trekker: gemeente Schagen.

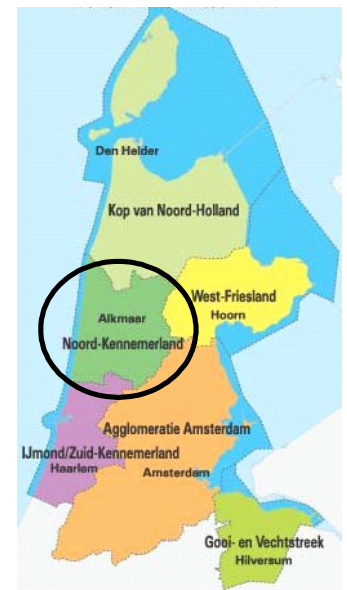
#### *Oude Zeug*

Voor Oude Zeug worden plannen ontwikkeld voor uitbreiding van de haven voor overslag van zand en grind en containers. Betrokkenen zijn het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord (trekker), de gemeente Wieringermeer, DOT BV<sup>6</sup> en bedrijven.

### **Noord-Kennemerland/Alkmaar**

#### *Sterke ontwikkeling*

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



#### *Alkmaar: kansen op de Boekelermeer*

De binnenvaartoverslag in Alkmaar betreft in 2006 nagenoeg alleen ruwe mineralen en bouwmaterialen. In de jaren 2001-2005 was er ook sprake van overslag van huisvuilcontainers (aangevoerd vanuit Flevoland), maar dit is sterk afgenomen.

<sup>6</sup> DOT (Duurzame Ontwikkeling Transportstromen en bereikbaarheid) heeft tot doel het vervoer over water en per spoor te bevorderen.

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

### **Zaanstad**

#### *Zaanse economie kwetsbaar*

De Zaanse economie ontwikkelt zich niet gunstig. Zaanstad kent vanaf 2000 een dalend aantal banen. In 1998 waren er nog bijna 55.000 banen in Zaanstad, in 2006 zijn dit er nog bijna 49.000, een afname van 10 procent. Voor een deel wordt deze daling in de laatste jaren veroorzaakt door het vertrek of faillissement van een aantal grote werkgevers, zoals HEBO, Achmea, Ahold, PWN en dr. Oetker. Daarnaast speelt de sectorstructuur een belangrijke rol. Hoewel Zaanstad steeds meer een dienstestad wordt, is de industrie, een sector met afnemende werkgelegenheid, in Zaanstad met 18 procent van de totale werkgelegenheid sterk vertegenwoordigd. Landelijk is dit circa 12 procent.



#### *Havenfunctie Zaanstad*

De voedings- en genotmiddelenindustrie ('food') en de logistiek zijn de belangrijkste hangergelateerde activiteiten van Zaanstad. De containeroverslag, de jachtbouw en de recreatievaart zijn groeisectoren. De binnenvaart zorgt voor ruim 90 procent van de 3 miljoen ton havenoverslag (2006) in Zaanstad. De havens van Zaanstad bestaan uit twee deelgebieden: Zaanoevers en Kanaalzone. Aan de Zaanoevers is de food de meest bepalende havengebonden economische activiteit. In de Kanaalzone bevinden zich uiteenlopende zee- én binnenvaartgebonden activiteiten, met name op het gebied van logistiek, industrie, scheepsreparatie en bouw. De Zaanse havenfunctie is onlosmakelijk onderdeel van de rest van het Noordzeekanaalgebied, waarmee

intensieve relaties zijn op het gebied van toelevering en uitbesteding, goederenstromen en de bedrijventerreinen- en arbeidsmarkt.

#### *Positie en perspectief*

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

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

#### *Opgaven en projecten*

Grote opgaven voor Zaanstad zijn:

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

Mogelijke projecten en voornemens voor de Zaanse havenfunctie zijn:

- baggeren Zaan naar voren halen (onderdeel van Vaart in de Zaan!);
- onderzoek mogelijkheden vergroting aantal ligplaatsen;
- optimalisatie-onderzoek brugbediening.
- *Last but not least*: vergroting en vernieuwing van de Wilhelminasluis ( onderdeel van vaart in de Zaan)

### **West-Friesland**

#### *Ruimte voor werken om uitgaande pendel te verminderen*

De nabijheid van de Randstad kan volgens het *Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord* (2004) beter worden benut voor verdere ontwikkeling en verbreding van nieuwe bedrijvigheid. Het aantal nieuwe vestigingen was de afgelopen jaren aanzienlijk, vooral door nieuw opgerichte bedrijven. Problemen die tot 2030 op de

regio afkomen zijn met name de scheve woon/werkbalans en de verslechterende externe bereikbaarheid. De opgave voor de regio West-Friesland is tegen deze achtergrond versterking van de economische positie en het bevorderen van de werkgelegenheid, onder meer door het bieden van ruimte aan bedrijven en de verbetering van de bereikbaarheid en de ontsluiting van bedrijfslocaties. Ontwikkeling van binnenhavengebonden activiteiten waarmee een impuls aan de economie en het vervoer over water wordt gegeven, past goed in deze strategie.

#### *Positie en perspectief binnenvaart*

De binnenvaartoverslag in West-Friesland is in omvang niet groot en groeit ook in bescheiden mate. De overslag hier betreft met name ruwe mineralen en bouwmaterialen. Partijen in de regio zien kansen om bouwgrondstoffen en materialen die nu over de weg vanuit Zuid-Nederland worden aangevoerd, per binnenvaartschip te gaan vervoeren. In Enkhuizen wordt gekeken naar een betere natte benutting van Krabbersplaat door herstructurering/herplaatsing van bedrijven en uitbreiding van de haven met een containerterminal.



#### *Projecten*

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

#### **Overig Noord-Holland-Zuid: Haarlemmermeer**

Een binnenvaartterminal bij Schiphol kan kansen bieden omdat er veel Europese distributiecentra gevestigd zijn op Schiphol-Rijk en op overige plaatsen in de regio Haarlemmermeer. Deze Europese Distributiecentra hebben naast aanvoer via de lucht ook vaak veel aanvoer van containers via de Rotterdamse haven. In het kader van het Masterplan Amsterdam Connecting Trade (ACT) is er bestuurlijk draagvlak voor het uitwerken van een plan voor containeroverslag aan de Ringvaart-oost. Het programmabureau ACT zal het initiatief nemen voor de economische onderbouwing en gebiedsinpassing. Planning: in 2009 worden deze ontwerpen voorgelegd aan de bestuurlijke cockpit van ACT. Trekker: gemeente Haarlemmermeer. Vanwege de complexiteit van gebiedsinpassing en de samenhang met grotere ontwikkeling



binnen ACT, is de verwachting dat de mogelijke ontwikkeling van een containerterminal pas op de langere termijn te realiseren zal zijn.

### **3.3. Visie op beheer en onderhoud vaarwegen**

De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid netwerk van vaarwegen. Deze vaarwegen worden voor verschillende doeleinden gebruikt, zoals voor beroepsvaart en recreatievaart. De vaarwegen met deze dubbelfunctie zijn in beheer bij het Rijk of de provincie. Een aantal van deze vaarwegen zijn ook belangrijk voor natuur en milieu. Al deze vormen van huidig en toekomstig gebruik stellen eisen aan de kwaliteit van de vaarwegen. De taak van de provincie als beheerder is zorg te dragen voor de vaarwegen in eigendom van de provincie en het nakomen van de gemaakte afspraken inzake de kwaliteit, de geldende wet- en regelgeving en het vigerend beleid. Hierbij is uitgangspunt dat een ernstige hinder voor de vaarweggebruiker op een bepaald traject tot maximaal eens in de zes jaar beperkt blijft.

#### *Onderhoud aan de oevers van de vaarwegen*

Het onderhoud aan de oevers van de vaarwegen vindt plaats conform de in 2004 door Provinciale Staten vastgestelde strategie van 'Risico Gestuurd Beheer'. Daarbij worden met prioriteit oevers vervangen die een gevaar voor de functie als vaarweg, waterkering en andere opleveren. Een knelpunt in het onderhoud aan de oevers van de overige vaarwegen blijft de noodzaak van het vervangen van oevers over vele kilometers over een aantal trajecten. Genoemd wordt de situatie rond het noordelijk deel van het Noordhollands Kanaal en de Broekervaart (onderdeel van de Zesstedenvaart) tussen 't Schouw en Monnickendam. Op dit traject is ook sprake van ondiepten die de scheepvaart belemmeren en een probleem vormen voor de waterafvoer. De provincie heeft de intentie extra inspanning te plegen om de achterstanden in het onderhoud weg te werken.

#### *Onderhoud aan de bruggen en sluisen van de vaarwegen*

Het onderhoud aan de bruggen en sluisen wordt uitgevoerd op basis van de beheersstrategie zoals die in 2006 is vastgesteld en die is gebaseerd op algemeen landelijk geldende onderhoudsniveaus voor bruggen en sluisen. Deze beheerstrategie wordt de komende jaren, op basis van nieuw ontwikkelde inzichten opnieuw beschouwd en indien nodig aangepast.

#### *Vervangingsprogramma kunstwerken*

Veel provinciale bruggen en sluisen stammen uit de jaren 30 van de vorige eeuw. De komende jaren bereiken zij het einde van hun levensduur. Dit houdt in dat instandhouding met de gebruikelijke maatregelen van onderhoud niet meer mogelijk is, maar vervanging van de gehele constructie nodig is. Vanaf 2007 wordt een

vervangingsprogramma op basis van een eenmalig krediet van € 20 mln. uitgevoerd. Voor de langere termijn wordt een investeringsprogramma opgesteld waarbij besloten is om deze middelen in de provinciale begroting op te nemen.

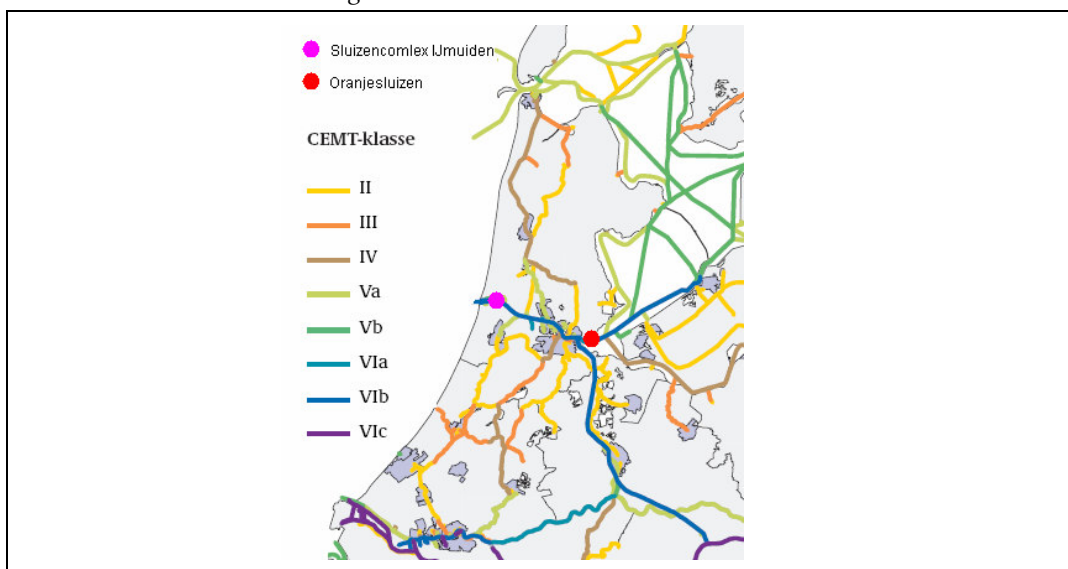
*Baggerprogramma Noord-Hollandse Vaarwegen*

Het baggerprogramma Noord-Hollandse Vaarwegen is in december 2003 door Provinciale Staten vastgesteld. Uitgevoerd zijn inmiddels een aantal nautische knelpunten, het kanaal Stolpen – Schagen (inclusief de haven van Schagen) en het voor de beroepsvaart belangrijke traject Alkmaar - De Zaan (Basisnet beroepsvaart). Eind 2007 is ook het voor de scheepvaart en waterafvoer belangrijke traject Alkmaar - Den Helder van het Noordhollands Kanaal nagenoeg geheel gebaggerd. Op basis van een actualisatie zijn voor de komende jaren de volgende trajecten geprioriteerd:

- Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar (saneringslocatie);
- Hoornse Vaart te Alkmaar (deels saneringslocatie);
- Noordhollands Kanaal: Akersloot - Amsterdam;
- Broekervaart en Trekvaart;
- Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder;
- Amstel-Zuid.

De keuze voor (extra) investeringen in beheer en onderhoud zal mede worden gemaakt op basis van het belang van de vaarweg voor de binnenvaart in Noord-Holland en de verwachte ontwikkeling van overslag en goederenstromen aan/op de vaarwegen.

*Kaart. CEMT-klassen vaarwegen Noord-Holland*



De prioriteit ligt bij de grote vaarwegen, oftewel de 'slagaders' van het netwerk, waarbij het met name gaat om het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de route over het IJsselmeer, de Zaan en het Noordhollands Kanaal. In het zuidelijk deel van de provincie zijn de Kostverloren Vaart en de Ringvaart in de Haarlemmermeer vaarwegen in hogere CEMT-klassen die naar verwachting in belang zullen toenemen.

Uit de werkconferentie op 12 maart 2008 en de gespreksronde langs het veld blijkt in aansluiting daarop dat de binnenvaart onder meer is gediend met extra beheers- en onderhoudsinspanningen voor de bevaarbaarheid van de onderstaande vaarwegen. Mede bepalend hierin is welke ontwikkelingen/initiatieven er spelen en het belang hiervan voor de goederenstromen en daarmee nut en noodzaak van extra beheerinspanningen:

- het traject Zaan-Noordhollands Kanaal (baggeren, kunstwerken, brugbediening, calamiteitensteiger, Wilhelminasluis). Ontwikkelingen: RHB (Anna Paulowna, ook wel Kooypunt-Zuidoost), Schagen (Lagedijk), regionaal overslagcentrum (ROC) Boekelermeer Alkmaar;
- Ringvaart Haarlemmermeer, ontwikkeling containerterminal Ringvaart-Oost;
- vaargeul naar Oude Zeug, mogelijke ontwikkeling ROC;
- mogelijk: Westfrieze Vaart, houdt verband met vervoer over water van Agriport; een ontwikkeling die op dit moment niet aannemelijk is.

De jaarlijkse provinciale acties en besteding aan onderhoud vaarwegen en bijbehorende kunstwerken is vastgelegd in het baggerprogramma. Het eventueel naar voren halen van achterstallig baggeronderhoud heeft financiële gevolgen. In het kader van de netwerkstrategie zal najaar 2008 duidelijk worden welke projecten dit betreft, wat de financiële consequenties voor de provincie zijn en of er aanspraak gemaakt kan worden op eventuele rijkssubsidie.

## 4. Visie, ambities en programma

*In het vorige hoofdstuk zijn routes, vaarwegen en binnenhavens benoemd die voor Noord-Holland relevant zijn voor een effectieve stimulering van de binnenvaart. Vervolgens is per gebied ingezoomd op ontwikkelingen, kansen en knelpunten. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen als opmaat naar de visie en ambitie van de provincie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma met quick wins en projecten. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een financiële paragraaf.*

### 4.1. Kansen voor Noord-Holland

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

De voorgaande hoofdstukken hebben laten zien dat de verwachtingen voor binnenvaart gunstig zijn: er zijn vele ontwikkelingen die erop wijzen dat binnenvaart nog potentie heeft om een groter deel van transport op zich te nemen. Het schema op de volgende pagina geeft resumerend de belangrijkste sterke en zwakke punten. In het algemeen zijn er meer kansen dan bedreigingen voor de binnenvaart in Noord-Holland. Dit ondersteunt het streven van de provincie om haar waternetwerk optimaal te benutten door de goederenvervoersector te stimuleren de nog onbenutte capaciteit van het water meer te gaan gebruiken. Het is een doelstelling met een dubbel rendement: de economische potentie van het water beter aanspreken en de druk op de wegen door het vrachtverkeer te verminderen. Optimale vaarwegen voor de binnenvaart betekent dat:

- de relevante routes en vaarwegen bevaarbaar zijn;
- er een betrouwbaar en toekomstvast vaarwegennet is;
- er een acceptabele doorvaartijd is;
- er voldoende (bereikbare) kaderuitmes en haventerreinen zijn voor overslag.

*Schema. SWOT-analyse binnenvaart Noord-Holland*

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

## 4.2. Strategie

In lijn met de SWOT-analyse wordt de strategie ter versterking van de Noord-Hollandse binnenvaart langs drie hoofdsporen vormgegeven:

- *ruimte voor binnenvaart en binnenhavens*. Stimuleren (binnen)havengebonden bedrijvigheid door behoud van natte bedrijventerreinen en zoeken van ruimte voor nieuwe kansrijke natte activiteiten;
- *bereikbaarheid*: gericht de bereikbaarheid verbeteren op vaarroutes en van binnenhavens die potentie hebben voor vergroting van het vervoer over water;
- *beheer en onderhoud* voor een bevaarbaar, betrouwbaar en veilig vaarwegennet.

*Ruimte voor binnenvaart en binnenhavens.*

Wat betreft overslag is de grootste groei is waar te nemen in het containervervoer. Om te zorgen dat deze verwachte potentie ook daadwerkelijk kan leiden tot een positief economisch effect voor Noord-Holland, ligt er een uitdaging om te zorgen voor voldoende faciliteiten. Daarvoor is het nodig dat naast de reistijd, betrouwbaarheid en bevaarbaarheid vaarwegen er voldoende kaderuimte en haventerreinen zijn, en dat binnenhavens ook landzijdig bereikbaarheid zijn.

Het bedrijfsleven en lokale overheden zijn in eerste instantie aan zet om deze uitdagingen op te pakken. De provincie kan en wil hierin wel een stimulerende rol spelen: er ligt een taak voor de provincie om de bestaande natte bedrijventerreinen en kades te behouden voor overslag. Via het stimuleringsprogramma Water als Economische Drager stimuleert de provincie de regionale economie langs en nabij de Noord-Hollandse vaarwegen.

Voor het realiseren van nieuwe overslaglocaties zal in samenwerking met gemeenten en bedrijven moeten worden bekeken waar de overslag op een maatschappelijk rendabele manier uit te breiden is. De provincie wil kansrijke initiatieven die hieraan bijdragen steunen. Criteria voor deze steun zijn: aansluiten bij de huidige en toekomstige marktvraag, kosten moeten in verhouding staan tot de baten, meerdere bedrijven moeten ervan (kunnen) profiteren, regionaal publiek en privaat draagvlak en het moet om infrastructurele investeringen gaan.

#### *Bereikbaarheid*

Ten aanzien van de 'quick win'-maatregelen blijkt het lastig op korte termijn projecten concreet te benoemen. Mogelijkheden voor ontwikkelingen voor de binnenvaart in deze regio op de korte termijn liggen vooral in beheer en onderhoud. Het is echter de vraag welke partijen hierbij welke rol op zich nemen, en binnen welke termijn de projecten van start kunnen. De provincie heeft het voortouw dit uit te werken in de netwerkstrategie en uitvoeringsprogramma, en is het verzamel- en aanspreekpunt voor de subsidieaanvragen richting rijk. Dit betekent echter niet dat de provincie in de projecten zelf per definitie het trekkerschap heeft: de rol van Noord-Holland richt zich primair op ondersteunen en stimuleren.

#### *Beheer en onderhoud*

De keuze voor (extra) investeringen in beheer en onderhoud zal mede worden gemaakt op basis van het belang van de vaarweg voor de binnenvaart in Noord-Holland en de verwachte ontwikkeling van overslag en goederenstromen aan/op de vaarwegen. De hoogste prioriteit ligt met andere woorden bij de 'slagaders' van het vaarwegennet en bij de vaarwegen en binnenhavens waar de meeste groei wordt verwacht.

### **4.3. Uitvoeringsprogramma**

Staatssecretaris Huizinga heeft € 55 miljoen over voor kansrijke projecten ter stimulering van de binnenvaart. Daarnaast is er rijksgeld voor beheer van de vaarwegen en verkeersmanagement (resp. €100 en €70 mln). Daarbij moet worden gedacht aan: realiseren extra overslag (met name voor de groeimarkt containers), verbeteren landzijdige bereikbaarheid van binnenhavens, beheermaatregelen (extra

baggeren, geschikt maken vaarwegen voor grotere schepen), verkeersmanagement (brugbedieningstijden, 24 uren brugbediening,...) en infrastructurele investeringen (sluizen, keerkom, overnachtingsplaatsen).

Tijdens de werkconferentie op 12 maart is er met stakeholders per gebied bekeken waar de knelpunten en kansen in Noord-Holland liggen. De uitkomsten van de werkconferentie, in aanvulling met de vele gesprekken met gemeenten en bedrijfsleven hebben een goed beeld opgeleverd van de huidige en toekomstige kansen en knelpunten. Onderstaand schema geeft hiervan een overzicht.

*Schema. Overzicht projecten en mogelijke quick wins*

<i>Categorie</i>	<i>Project</i>	<i>Typering</i>	<i>Trekker</i>	<i>Rol provincie</i>	<i>Quick win? 1e beoordeling</i>
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	Texel	havenontwikkeling bij 't Horntje ( NIOZ-haven)	gemeente Texel	nader te bepalen	nee
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Anna Paulowna	ontwikkeling binnenhaventerrein aan NH kanaal in Anna Paulowna	Ontwikkelingsbedrijf NHN	mogelijk co-financier	mogelijk
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	havens/ draaikom Alkmaar	keerprobleem voor schepen oplossen, combinatie met ontwikkeling regionaal overslag centrum	DOT/ bedrijfsleven	mogelijk co-financier, beheerder vaarweg	nee
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	Oude Zeug	aanleggen overslagfaciliteiten, w.o containerterminal; baggeren, betere toegang vaargeul IJsselmeer, ontsluiting Agriport	Ontwikkelingsbedrijf NHN	beperkt, nader te bepalen	nee
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	Haven Beverwijk	verplaatsing droge bedrijven van natte kavels	Gemeente Beverwijk	mogelijk co-financier	nee
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	uitbreiding ligplaatsen NZKG	aanleg van nieuwe goed geoutilleerde ligplaatsen wachtplaatsen voor binnenvaart	Haven Amsterdam/ gemeente Amsterdam	mogelijk co-financier	mogelijk
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	invoeren walstroom NZKG	aanleg van nieuwe stroomvoorziening bij ligplaatsen	Haven Amsterdam?	mogelijk co-financier	mogelijk
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	Hoogtij	aanleg verlengde kade op nieuw nat bedrijventerreinen t.b.v. container en schroot overslag	RON NV	mogelijk co-financier	mogelijk
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	Achtersluispolder Zaanstad	behoud natte bestemming kadekavels oplossing voor planschade problematiek	Gemeente Zaanstad	mogelijk co-financier	mogelijk
haven- en ruimtelijke ontwikkelingen	Madagascarhaven Amsterdam	Aanleg overslagfaciliteiten binnenvaartcontainers	Haven Amsterdam	beperkt	mogelijk

*(Vervolg schema. Overzicht projecten en mogelijke quick wins)*

<i>Categorie</i>	<i>Project</i>	<i>Typering</i>	<i>Trekker</i>	<i>Rol provincie</i>	<i>Quick win? 1e beoordeling</i>
infrastructuur	Vaart in de Zaan!	versneld baggeren	gemeente Zaanstad	nader te bepalen	mogelijk
infrastructuur	Wilhelminasluis	verbetering toegang Zaan vanaf Noordzeekanaal	provincie Noord-Holland	trekker	mogelijk
terminals	Bouwlogistieke terminal Hoorn	aanvoer/overslag bouwstoffen naar West-Friesland per binnenvaartschip (RO-RO of 'af fabriek')	RWS-NH	mogelijk co-financier	mogelijk
terminals	Containerterminal Schiphol-Oost	aan de Ringvaart-Oost nabij Rijsenhout, onderdeel van 'ACT'	Gemeente Haarlemmermeer	beheerder vaarweg?	nee
terminals	containerterminal Haringhaven (IJmuiden)	aanleg van nieuwe containerterminal voor koel/vriessector	Zeehaven IJmuiden	mogelijk co-financier	mogelijk (aanleg terminal)
terminals	Krabbersplaat Enkhuizen	uitbreiding haven met o.m. containerterminal	DOT/ gemeente Enkhuizen	mogelijk co-financier / studie Westfriisiaweg	nee
logistieke concepten	AMSbarge/stimulering containervervoer ikv 'pieken in bereikbaarheid'	opzetten netwerk voor 'intraregionaal' containervervoer op schip met eigen kraan, begonnen in NZKG, mogelijke uitbreiding naar IJsselmeer	haven Amsterdam	mogelijk co-financier	nee (andere financieringsstromen)
logistieke concepten	Vervoer afval over water	onderzoek naar haalbaarheid. speelt in Alkmaar (HVC) en Amsterdam (pilot AEB?)	projectidee	mogelijk co-financier	nee
beheer en onderhoud	bediening bruggen Noordhollands kanaal/ de Zaan	opwaardering vaarweg, mogelijk 24 uren-brugbediening en meer bediening op afstand in de toekomst	provincie Noord-Holland	trekker, beheerder vaarweg	mogelijk
beheer en onderhoud	opwaarderen Ringvaart Haarlemmermeer	opwaarderen naar hogere vaarwegklasse (kunstwerken, diepgang)	provincie Noord-Holland	trekker, beheerder vaarweg	nee
beheer en onderhoud	Westfiese kanalen	versneld baggeren en geschikt maken voor kleine containervaart t.b. bereikbaarheid Agriport A7	provincie Noord-Holland	trekker, beheerder vaarweg	mogelijk (baggeren)
beheer en onderhoud	Havenmanagement systeem Pontis fase2	geautomatiseerd verkeersbegeleidingssysteem voor o.a de binnenvaart op het Noordzeekanaal	Haven Amsterdam		nee
beheer en onderhoud	pontveer Akersloot	vervang verouderd kettingveer i.v.m veiligheid.	gemeente Castricum	beheerder vaarweg	mogelijk

Dit schema laat een dertiental mogelijke quick win-projecten zien. Tijdens het MIRT-overleg van oktober 2008 zal V&W bekend maken in welke mate hiervoor een rijksbijdrage beschikbaar is. In de komende maanden (mei-september 2008) zal in



samenspraak met de trekkers en andere betrokken partijen een nadere uitwerking en beoordeling van de quick wins/projecten worden gedaan. Hierbij wordt onder meer gekeken naar kosten en baten, haalbaarheid, bestuurlijk en privaat draagvlak en voorwaarden ter voorkoming van staatssteun. Het doel is te komen tot een samenhangend programma van concrete projecten, als basis voor een subsidieaanvraag aan Verkeer en Waterstaat, maar vooral als stimuleringsprogramma waarvoor de regio zelf aan de lat staat om uitvoering aan te geven.

#### **4.4. Financiën**

##### **Quick win maatregelen korte termijn**

Gedeputeerde Staten zijn een voorstander van stimulering van het transport over water: het kan een duurzaam alternatief bieden voor het groeiende transport over de weg. In dit licht wil de provincie kansrijke initiatieven ondersteunen.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat deelt deze ambitie en heeft landelijk € 55 miljoen gereserveerd voor quick win-maatregelen. Dit betreft een rijkssubsidie, waarbij het rijk maximaal 50% bijdraagt. Regionale/lokale overheden staan aan de lat voor de aanvullende 50%. Quick wins zijn projecten die vóór 2011 gestart worden.

In de netwerkstrategie zijn mogelijke quick win maatregelen benoemd die nodig zijn ter stimulering van de binnenvaart. In oktober 2008 besluit de Minister van V&W over een rijksbijdrage voor deze maatregelen. Daarbij zal de regio moeten aangeven op welke manier zij denkt de overige 50% te financieren.

De netwerkstrategie leidt daarmee tot een nieuwe claim voor de regionale dekking voor quick wins: de € 55 mln van V&W is een landelijk budget. Verdeeld over de 12 provincies zou dit een bedrag van € 4,5 mln inhouden. Echter, Noord-Holland is de tweede binnenvaartprovincie van Nederland met een marktaandeel in overslag van 20%. Gezien de binnenvaartbelangen in deze regio - en bijbehorende quick win-projecten - is te verwachten dat er een hogere rijkssubsidie voor deze regio beschikbaar komt. Wanneer wordt uitgegaan van €8 mln voor een periode van vier jaar (2009-2013), betekent dit dat de regionale overheden een gelijk bedrag moeten reserveren. Uitgaande van de verdeling van 50% voor provincie en 50% voor stadsregio/gemeenten, dient er in de jaren 2009 tot 2013 jaarlijks € 1 mln te worden gereserveerd voor quick win-projecten ter stimulering van de binnenvaart en natte bedrijventerreinen.

##### **Baggeren**

De jaarlijkse provinciale acties en besteding aan onderhoud vaarwegen en bijbehorende kunstwerken is vastgelegd in het baggerprogramma. Uit de

netwerkstrategie is gebleken dat er op een aantal prioritaire vaarwegen (slagaders) sprake is van achterstallig baggeronderhoud. Voor het oplossen van knelpunten in het huidige netwerk, is maar deels of op de langere termijn geld gereserveerd in het baggerprogramma. Het eventueel naar voren halen van achterstallig baggeronderhoud op deze vaarwegen betekent een extra claim.

Naast quick wins heeft V&W vóór 2016 over een periode van vier jaar een landelijk een budget van € 7 mln per jaar het wegwerken van achterstallig baggeronderhoud van provinciale vaarwegen. In het kader van de netwerkstrategie zal najaar 2008 duidelijk worden welke projecten dit betreft, wat de financiële consequenties voor de provincie zijn en of er aanspraak gemaakt kan worden op de rijks subsidie.

### **Lange termijn-maatregelen**

Naast de quick wins zijn er uit de netwerkstrategie projecten met een lange termijn karakter geïnventariseerd. Dit zijn projecten waarbij de uitvoering start na 2011. Voor deze projecten geldt dat eerst duidelijke afspraken moeten worden gemaakt over trekkerschap, en termijn van realisatie. Pas daarna zal duidelijkheid ontstaan over de rol en eventuele financiering vanuit de Provincie.

### **Samenhang met programma WED**

In het kader van het programma Water als Economische Drager, hebben Gedeputeerde Staten voor de huidige collegeperiode €12 miljoen gereserveerd ten behoeve van nautische projecten die de economie en werkgelegenheid in Noord-Holland stimuleren. Op 4 februari 2008 heeft de statencommissie Water, Agrarische Zaken, Milieu, Economie en Natuur (WAMEN) het belang van Vervoer over Water binnen het programma Water als Economische Drager stevig benadrukt.

Het WED-programma wordt op dit moment geactualiseerd. Daarbij zal het programma nauw aansluiten op de netwerkstrategie. De netwerkstrategie dient, onder andere, als beleidsmatig kader voor het WED. Daarbij moet worden aangetekend dat de WED-gelden niet bestemd zijn voor bagger- en onderhoudsmaatregelen aan de Noord-Hollandse kanalen. Maatregelen uit de netwerkstrategie, die voldoen aan de criteria van het WED, kunnen subsidieaanvragen indienen in het kader van WED.

Daarnaast wordt bekeken hoe het WED kan worden ingezet ten aanzien van innovatieve concepten voor het vervoer over water. Het blijkt dat er op dit terrein vele initiatieven worden genomen (zoals het AMSbarge concept waar in het vorige WED-programma onderzoekskrediet voor beschikbaar is gesteld). Veelal zullen de initiatieven uiteindelijk via de markt moeten worden gefinancierd. De provincie bekijkt hoe zij hierin kan ondersteunen.

Provinciale Staten stellen in september het programma Water als Economische Drager en de bijbehorende deelverordening vast. Dan kunnen jaarlijks, middels een deelverordening, subsidieaanvragen voor WED-projecten worden ingediend.

### **Verkeersmanagement**

V&W heeft een rijksbijdrage voor het versneld invoeren van dynamisch verkeersmanagement - denk aan brugbediening - op vaarwegen in voorbereiding. In de Nota mobiliteit was hiervoor na 2020 een landelijk bedrag van € 100 mln voor gereserveerd. Momenteel ligt er vanuit het Ministerie een financiële claim om de rijkssubsidie voor verkeersmanagement te dekken. De precieze hoogte van de rijkssubsidie en maximale bijdrage zijn daarmee nog onbekend. Wanneer hierover duidelijkheid is, kan bekeken worden welke maatregelen uit de netwerkstrategie in aanmerking komen.

Vanuit de Provinciale Staten is verzocht om een onderzoek naar de mogelijkheden voor 24 uren-brugbediening. In aansluiting op de netwerkstrategie zal bekeken worden voor de slagaders, of 24 uren-bediening bijdraagt aan een betrouwbare reistijd en bereikbaarheid van vaarwegen en binnenhavens op prioritaire routes.

Titel:Nota PS-cie. WVV, agendapunt 7.1. (Memo netwerkstrategie vaarwegen)

Datum:15-05-2008

Nummer:7.1