

Mogelijkheden ontwikkeling Kernnet provinciale vaarwegen

Interim rapport

BJ8289-101-100-RHD-XX-XX-PP-X-0001

Restricted

Hans Vermij

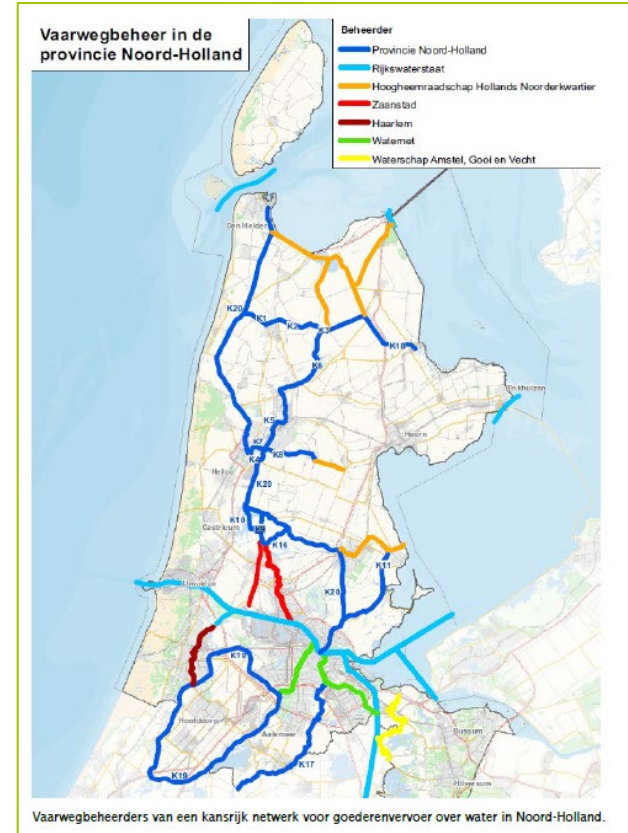
15 juli 2024



Inhoud

1. Inleiding
2. Afbakening thema's
3. Stap 2: Identificatie en consultatie stakeholders
4. Thema: Duurzaam logistiek concept
5. Thema: Bouwlogistiek
6. Thema: Voorzieningen, diensten en kwaliteit assets
7. Thema: Recreatievaart
8. Stap 3: Ronde tafelgesprekken

Bijlage: Interviewverslagen



1. Inleiding

Aanleiding.

- Het provinciale bestuur heeft de wens uitgesproken om een verdere studie naar een Kernnet te laten uitvoeren, en daarbij te onderzoeken welke diensten en voorzieningen hierbij zouden passen. Dit komt eveneens voort uit het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit'.
- De provincie wil het goederenvervoer over water stimuleren, omdat dit als onderdeel van een bredere vervoersketen bijdraagt aan de vermindering van de uitstoot en verkeersdruk op de weg. De provincie investeert in voorzieningen langs vaarwegen en de elektrificatie van het vervoer over water. Verder zet ze zich in om een onbelemmerde doorvaart van de scheepvaart mogelijk te maken. Deze coalitieperiode komt er een onderzoek naar de realisatie van Kernnet en wordt er duidelijkheid gegeven over het verlengen van de Koopvaarderschluis in Den Helder.
- Deze opdracht voor het verder ontwikkelen van het Kernnet bevindt zich halverwege het traject van de Kernnet- studie. In de studie zijn thema's genoemd, waarbij de provincie co-creatie-partners nodig heeft om tot verdere uitwerking te komen, vanuit zowel de publieke als private sector.
- De vraag in deze opdracht is dan ook partijen te zoeken en interesseren om met de provincie in gesprek te gaan over het in gezamenlijkheid verzilveren van de benoemde kansen (de 4 thema's). Gedacht kan o.a. worden aan vervoerders en verladers voor thema logistiek (1) of aantrekkelijkheid/voorzieningen (3), aan gemeenten of projectontwikkelaars voor thema woningbouw (2) of de recreatievaart-sector voor thema recreatievaart (4).
- Het beoogde resultaat is dat er na een eerste verkenning onder stakeholders uit zowel de publieke als private sector op bovengenoemde vier thema's aan opdrachtgever een rapportage wordt opgeleverd over interesse, haalbaarheid en meerwaarde van samenwerking op de vier genoemde thema's. Hierbij is ook ruimte voor visie op ontwikkeling van de scheepvaart op de middellange termijn.
- Het onderzoek is gestart begin april 2024 en zal maximaal tot oktober 2024 duren en is tot stand gekomen door een nauwe samenwerking tussen de adviseurs en de provinciale medewerkers die betrokken zijn bij het vervoer over water.

Vier thema's om uit te werken:

- A. Een duurzaam logistiek concept of ontwikkeling die de kansen voor de binnenvaart in Noord-Holland vergroot;
- B. Bouwlogistiek. Een belangrijke bijdrage van de scheepvaart bij aanvoer van materiaal/materieel voor de infrastructuur- en woningbouwopgave en mogelijk een bijdrage daarna voor afvalstromen en/of pakketdiensten;
- C. Voorzieningen, diensten en kwaliteit van de provinciale assets zoals bruggen en sluizen die de mogelijkheden en aantrekkelijkheid voor de scheepvaart vergroten. Het advies om de Koopvaarderschutsluis al dan niet te verlengen naar CEMT IV op basis van de kansen is een specifiek aandachtspunt;
- D. Noord-Holland heeft met 45.000 recreatieve vaartuigen de grootste recreatieve vloot van Nederland. De bijdrage aan de regionale economie is ongeveer € 1 miljard euro (2016). De sector is belangrijk voor het verdienvermogen van de provincie. Er liggen genoeg uitdagingen om de recreatievaart toekomstbestendig door te ontwikkelen



Insteekhaven Boekermeer
lang gekoesterd (2006), nu een feit



elden van de bietencampagne vorige jaar. © Foto Sanne van Hassel / Cosun Beet Company

Cosun Beet suikerbieten transport een
jaar uitgesteld



Uitbreiding sloepen vaarwegennet;

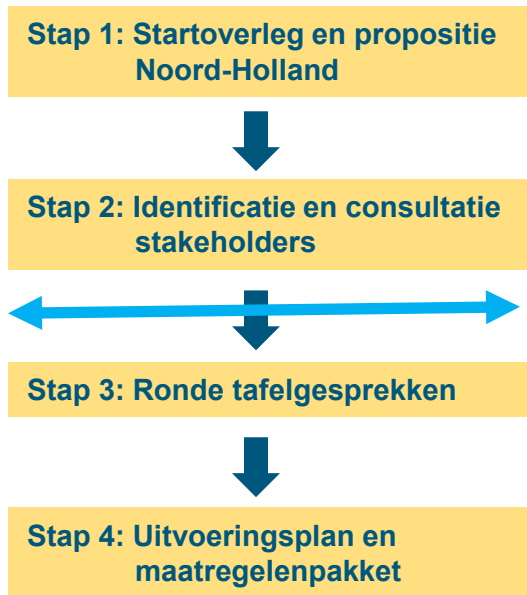
1. Afbakening thema's

Afbakening van de thema's

- A. **Duurzame ontwikkeling logistiek** om kansen vergroten voor de binnenvaart in Noord-Holland. Dit gaat over alle zaken die de provinciale vaarweggebruikers aangaan (beroeps- en recreatievaart). Deelthema's zijn Slimme logistiek (doorstroming, beter benutten, brandstofgebruik), klimaat neutrale aandrijving en voorzieningen (walstroom).
- B. **Bouwlogistiek** over water bevorderen bij aanvoer van materiaal/ materieel voor woningbouw en grote infrastructurele werken; ook voor afvalstromen en/of pakketdiensten in een later stadium.
- C. **Leveren van voorzieningen, diensten en kwaliteit** van de provinciale objecten (bijv. bruggen/sluizen) die het gebruik van de scheepvaart vergroten. Dit gaat specifiek over verbetertrajecten van het Kernnet en de haalbaarheid daarvan.
- D. **Recreatievaart.** Met 45.000 recreatieve vaartuigen is de **recreatievaart** een erg belangrijk sector met verdienvermogen. De uitdaging is deze toekomstbestendig te maken. Dit gaat om de uitrol van het walstroom netwerk, beheer en veiligheid (handhaving) en nieuwe vaarroutes.
- E. **Data en digitalisering:** Wordt opgenomen onder C.

De thema's kunnen overlappen. Zo zijn voorzieningen, diensten en kwaliteit eveneens onderwerp van discussie in de thema's A, B, D en E. Dit geldt ook voor elektrisch varen en walstroomvoorzieningen

Werkwijze:



Stap 1 tot en met stap 2 zijn uitgevoerd en worden in dit rapport behandeld.

3. Identificatie en consultatie stakeholders

- De consultatie is breed, zowel intern als extern bij het bedrijfsleven, gemeenten en belangenorganisaties. Sommige stakeholders zijn twee keer gesproken.
- In de periode april tot en met juni zijn veel gesprekken (20) gevoerd, 5 gesprekken worden nog gedaan om in Stap 3: Ronde tafelgesprekken voldoende ruimte te hebben om extra stakeholders te spreken
- De benaderde stakeholders zijn met de leden van de werkgroep “Kernnet” afgestemd. Om te voorkomen dat partijen meerdere keren vanuit verschillende provinciale organisaties worden benaderd, is vooral in het goederenvervoer afstemming gezocht met het project Vaart in de Zaan en Noord West Connect. De laatste twee genoemde lopende initiatieven en projectorganisaties zijn bereid hun resultaten te delen en opvolging te geven nadat een ronde tafelgesprek is gehouden
- Om zoveel mogelijk de hele provincie af te dekken is rekening gehouden met verdeling van de stakeholders over de regio's, maar dat lukt niet overal. De consultatie dient ter validatie en aanvulling op de kansen voor het vervoer over water uit de Kernnet-studie Noord-Holland (Eerste proeve, aug.2023).
- Stakeholders hebben vooraf een brief ontvangen met daarin de uitleg en het doel van dit onderzoek. Consultaties hebben plaatsgevonden via video-conferencing tussen de stakeholders en de adviseur.
- De response was erg goed en de medewerking aan het onderzoek hoog. Stakeholders waarderen het initiatief van de provincie om de kansen en mogelijkheden van het Kernnet te ontwikkelen.
- De verslagen van de externe consultaties zijn opgenomen in de bijlage bij dit interim rapport.

- In de periode april tot en met juni zijn veel gesprekken (20) gevoerd, 5 gesprekken worden nog gedaan om in Stap 3: Ronde tafelgesprekken voldoende ruimte te hebben om extra stakeholders te spreken
- De consultatie is breed, zowel intern als extern bij het bedrijfsleven, gemeenten en belangenorganisaties. Sommige stakeholders zijn twee keer gesproken. De verslagen van de consultaties zijn opgenomen in de bijlage.

Interne team consultatie (Provincie NH)	Externe consultatie gemeenten/organisaties	Extern consultaties Bedrijfsleven
BU: Sector Realisatie Infrastructuur	Recreatieschap West-Friesland	Port of Den Helder
BU: Sector netwerk management en gebruik	Waterrecreatie Nederland	Koninklijke Binnenvaart Nederland
BU: Sector beheer, strategie en programmering	HISWA	Spaansen
BEL: Slimme duurzame mobiliteit en logistiek	Gemeente Alkmaar	Beens
BEL: Mobiliteit & Infrastructuur	Gemeente Purmerend	GP Groot Afval en NXT Mobility
	Recreatie Noord Holland Noord	Noord West Connect
	Waternet	Programma Vaart in de Zaan
		Boat & Bike

- De bereidheid om mee te werken aan het onderzoek is erg hoog. Alle gesproken partijen zien kansen en mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van het Kernnet provinciale vaarwegen.
- De consultatie dient ter validatie en aanvulling op de kansen voor het vervoer over water uit de Kernnet-studie Noord-Holland (Eerste proeve, aug.2023)

4. Thema: Duurzame logistiek

De provincie heeft haar lijn uitgezet in de Kernnet studie: Een eerste proeve (aug 2023). Hieruit komt het volgende beeld:

- Groei van het goederenvervoer verwacht. Er zijn volop kansen voor het bevorderen van het goederenvervoer over water in Noord-Holland.
- Om dit te realiseren zijn er obstakels die nu de binnenvaart in de weg zitten. Denk hierbij aan het feit dat op bepaalde trajecten meerdere keren sluisgeld betaalt moet worden. Ook zijn er in Noord-Holland kades bij bedrijven die vroeger over water vervoerden en met de juiste ingrepen (kades, baggeren/ verstevigen) de stap naar water weer kunnen maken.
- De signalen zijn niet altijd even duidelijk. Een inventarisatie van de beschikbare kadevoorzieningen (loswallen), auto-afzet en weekendligplaatsen etc. in Noord-Holland is nodig om de precieze stand van zaken te analyseren. Dit kan leiden tot een aanvulling op het ligplaatsenbeleid. Gekoppeld aan informatie waar bedrijven zijn, wat hun transportbehoeften zijn, en hoe we steden bevoorraden (incl. bouw en afvalstromen) kan een strategie worden bepaald hoe de verbinding land-water kan worden versterkt.
- Om het goederenvervoer over water een serieus en grootschalig alternatief voor transport over de weg te laten zijn, is van belang de vaarwegen te revitaliseren en integreren tot deze weer volwaardige onderdelen van het logistieke infrastructuurnetwerk in Noord-Holland zijn. De samenwerking met de goederenvervoercorridorpartijen, regionale stakeholders en gemeenten wordt dan maximaal benut. De provincie pakt niet alleen de regie, maar investeert ook in voorzieningen. Dit betekent o.a. in samenwerking met partners meer losplaatsen, meer wacht- en overnachtingsplaatsen en een hogere betrouwbaarheid van het netwerk.
- Modal shift. De afgelopen jaren lag de focus op het stimuleren van modal shift bij bedrijven. Voor een succesvolle modal shift neemt de provincie de regie in handen en organiseert ze het netwerk van vaarwegbeheerders en modal shift inspanningen. De modal shift aanpak focust dan op de grote stromen, dus bouwlogistiek, afvallogistiek, en containers op het Kernnet, en stadslogistiek in de steden. Om dit echt succesvol te maken de provincie aan op de grote modal shift in de Haven van Amsterdam, en coördineren dit via Noord West Connect.
- Subsidie. Dit vraagt ook deels om middeleninzet. We kunnen daarvoor onderhandelen met het ministerie van IenW, de Europese Commissie en de andere goederenvervoercorridorpartners over subsidieregelingen om de binnenvaart en de energietransitie in de binnenvaart te stimuleren. Uitgangspunt kan zijn om zelf geen of weinig middelen vrij te maken, tenzij in kleine cofinanciering dat echt noodzakelijk is.

- In de gesprekken met stakeholders zijn kansen en knelpunten voor de duurzame logistiek besproken in aanvulling op de resultaten uit “De eerste proeve”. In de onderstaande tabel de uitkomsten daarvan samengevat.

Regio:	Kansen	Knelpunten	Stakeholders
Kop van NH	- Afval Texel, Den Helder (HVC) - Verwerven grond Kooyhaven; - Bedrijventerrein ontwikkeling i.s.m. Maritiem Cluster.	- Koopvaarderschutsluis - Kooysluis	Gemeente Texel, gemeente Den Helder, HVC, Spaansen, Avia Mares. Oostwouder Tank- & Silobouw
Zaanstreek Waterland	Herontwikkeling haven Oude Zeug (Cosun Beet)	Bewonersweerstand. Project is uitgesteld	Cosun, gemeente Hollandse Kroon
Alkmaar en omstreken	Exploitant Boekelermeerhaven	Openbare kade, exploitant gezocht	HVC, GP Groot, De Vries & van der Wiel (Deme Environment), Sterk beton, Overdie Ferro, Spaansen
Amsterdam	- Containers Dienstregeling Duwbakken concept - Metropolitaan Hub Systeem (MHS) living lab business cases - Afval AEB over water en afval Purmerend	Vaarweg tussen Willem 1 sluis (NK kanaal) naar Purmerend	- Vaart in de Zaan - Noord West Connect
Amstelland en Meerlanden, Zuid Kennemerland / IJmond	- Bouwmaterialen: Afvalvervoer - Zero Emission Hub (Haarlem)	- Vaarweg en kades - Brug en sluisgelden	Gemeente Haarlem, Amsterdam, Haarlemmermeer en Heemstede
Gooi en vechtstreek	Geen		
Overig Noord-Holland	Afval, Agri, Bouw en containers	- Kleine stromen, incidentele zendingen, last mile issues - Laag hangend fruit is wel geplukt	Provincie Noord-Holland

Samenvattend beeld thema Duurzame Logistiek

- Veel terugkerende onderwerpen zijn genoemd, zoals het wel of niet verlengen van de Koopvaarderschluis tot 110 of 115 meter en verdiepen naar CEMT klasse Va, verdere ontwikkeling van de Kooyhaven en verlenging van de Kooylsuis (met 2 meter). Stakeholders stellen contact erg op prijs en vragen om duidelijkheid over het standpunt van de provincie over deze onderwerpen.
- Ook de ontwikkeling Boekelermeerhaven wordt veel genoemd, vooral door de bedrijven in de buurt van deze haven. De insteekhaven is vrijwel klaar. Op dit moment vergt de stroomvoorziening de nodige aandacht en wordt naar een exploitant van de haven gezocht. GP Groot heeft aangegeven graag aan de haven een plek te willen, maar de gemeente Alkmaar weigert dat omdat de grond is uitgegeven aan bedrijven die worden herplaatst van de Kraspolderweg naar de Boekelermeerhaven.
- Noord-Hollandschkanaal: Traject van Koning Willem 1 sluis (Amsterdam Noord) naar Purmerend. Meerdere stakeholders geven potentie aan, met name voor duwbakconcepten, maar dit blijkt niet duidelijk uit de gesprekken met o.a. gemeente Purmerend of studies
- Vaart in de Zaan en NWC zetten in op afval, agri, bouw en containers. De meeste lopende projecten zijn nog niet rijp voor realisatie. Een haalbare business case is erg lastig en NWC wil graag de partijen aan tafel zetten om na te gaan hoe deze kansen zijn te versnellen met provinciale steun. Via bestaande netwerken provincie en NWC bestaat voldoende zicht op deze kansen, maar keer op keer zijn deze moeilijk te benutten. Een Ronde Tafelgesprek kan het begin zijn naar een oplossing/doorbraak. Na de Ronde Tafelgesprekken kan NWC follow up geven. Omdat veel laag hangend fruit al geplukt is in de afgelopen jaren zijn investeringen nodig in de vaarwegen en opwaardering daarvan om meer gebruikers aan te trekken, net zoals een “binnenvaart vriendelijke” bedrijventerreinen planning, dus aan vaarwater en voor bedrijven met bijvoorbeeld grote bulkstromen.
- **Ter overweging:** De grootste afvalverwerker AEB in de Aziëhaven (Westpoort) is niet in beeld gekomen en niet genoemd door stakeholders. Naar onze mening ligt hier een erg grote kans. AEB heeft enorme vervoerpotentie, maar geen kade. Eerdere initiatieven zijn stukgelopen op de handling van afvalcontainers en natransport kosten in de last mile. Alleen al vanuit de gemeente Amsterdam gaat jaarlijks circa 200.000 ton restafval over de weg naar de AEB.

5. Thema: Bouwlogistiek

De provincie heeft haar lijn uitgezet in de Kernnet studie: Een eerste proeve (aug 2023). Hieruit komt het volgende beeld

- De vraag naar woningen in Noord-Holland is erg groot. Daarom komen er tot en met 2030 in de provincie 184.000 nieuwe woningen bij. Een groot deel van deze woningbouwopgave wordt de komende jaren ingepast in de kernen van Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Hoorn, Purmerend en Zaanstad. Op basis van de huidige inventarisatie wordt verwacht dat er in deze Noord-Hollandse steden 56.000 woningen, ongeveer een derde van de totale bouwopgave, dicht bij OV-Knooppunten versneld gerealiseerd kunnen worden. De tienduizenden woningen in Amsterdam komen hier bovenop.
- In het geval van Alkmaar en Purmerend is dit het Noordhollandsch kanaal (K20) dat in eigendom en beheer is van de provincie. Deze vaarwegen kunnen daarmee een rol spelen bij het vervoer van grondstoffen, bouwmaterialen én -materieel over het water. Dat geldt ook voor andere vaarwegen langs het Kernnet, of die daar op aantakken en uiteindelijk ook op het kernnet komen.
- Om optimaal kansen te benutten willen we vol inzetten op gebruik van onze vaarwegen bij woningbouwontwikkelingen. De provincie adviseert de gemeenten niet alleen, maar bieden eigendommen en financiële middelen aan om zowel buitenstedelijk als binnenstedelijk overslaglocaties in te richten. Daarnaast dragen wij vanuit onze hub-strategie middelen bij om na afloop van de werkzaamheden de binnenstedelijke overslaglocatie in te richten als logistieke hub voor afvoeren van afval, het aanleveren van pakketdiensten etc. Mogelijk kan de omgevingsverordening hier ook nog een rol in spelen, in het aanwijzen van bouw hubs voor de bouw van woninggebieden.
- Bouwlogistiek over water moet nog worden ontwikkeld. Sommige gemeenten zijn hiervan op de hoogte, andere hebben behoefte aan voorlichting en advies. Hier kan NWC een rol vervullen

- In de gesprekken met stakeholders zijn kansen en knelpunten voor de bouwlogistiek besproken in aanvulling op de resultaten uit “De eerste proeve”. In de onderstaande tabel de uitkomsten daarvan samengevat.

Regio	Kansen	Knelpunten	Stakeholders
Kop van NH	• Geen grote bouwopgave	• Geen	• N.v.t.
Zaanstreek Waterland	• Woningbouw Edam-Volendam-Purmerend	• Geen wateraansluiting	• Gemeente Purmerend • Gemeente Edam-Volendam
Alkmaar en omstreken	• Veel woningbouw ontwikkelingen. • ‘KanaalPark’ en Overstad: Strijdige belangen, behouden scheepvaarprofiel.	• Geschikte kade en tijdelijk gebruik • Boekelermeerhaven gebruiken? Kavels die achterblijven langs Kraspolderweg bieden juist weer kansen	• Gemeente Alkmaar. • Grote aannemers.
Amsterdam	• Grote bouwopgave, uitdaging is bundelen in bevolkt gebied • Nieuwbouwhuizen prefab gemaakt en via water vervoeren in Zaandam • MHS Afval en bouw	• Van woonconvenant naar bouwlogistiek over water • Gemeente Purmerend met Edam/Volendam en Waterland: 10.000 nieuwe woningen in de Purmer, maar geen vaarwater	• Gemeente Amsterdam, • Gemeente Zaandam • Gemeente Haarlem • Gemeente Purmerend
Amstelland en Meerlanden, Zuid Kennemerland / IJmond	• Ontwikkelingen van Cruquius tot Nieuw Vennep	• Haarlemmermeer niet klaar voor bouwlogistiek	• Gemeente Haarlemmermeer
Gooi en vechtstreek	• Geen grote bouwopgave	• Geen	• N.v.t.
Algemeen	De vaarwegen knellen: betrouwbaarheid (brugstoringen), onderhoud en staat van de kunstwerken. Daar waar watergebonden bedrijven worden weggesaneerd/bestemd ontstaan kansen voor bouwlogistiek en later afval		

Samenvattend beeld thema Bouwlogistiek

- Grote woningbouwopgaven, maar nog geen bouwlogistiek over water.
- Gemeenten zijn nog niet klaar voor bouwlogistiek over water. Het is geen issue of er is geen vaarweg nabij de bouwplaatsen ligt
- In sommige gevallen ontbreekt de kennis en ervaring over hoe bouwlogistiek over water er uit ziet. Er is behoefte aan voorlichting.
- Nieuw concept : IJburg eiland kan als show case dienen: bouwmaterialen over water naar een hub (kade) en dan elektrisch verder over de weg. Dit kan veel overlast schelen. Er zijn verkenningen gaande en het lijkt interessant om hierbij aan te haken.
- De provincie zelf is bij woningbouwopgave geen opdrachtgever en kan daar zelf niet in sturen. Maar de provincie is wel opdrachtgever van de bouw (en onderhoud) van wegen, bruggen, kunstwerken of de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Dit is nog weinig in beeld of het vervoer over water daar in past. Goed voorbeeld kan volgen, dus is het wellicht het overwegen waard een test te doen.
- Neem kosten bouw hinder over de weg mee als incentive. Dit is een voorbeeld genoemd door een stakeholder, destijds bij de aanleg van het kruispunt A32/A28 bij Meppel. Hinder wegnemen door te varen kost geld, maar elke dag geen hinder levert uiteindelijk veel meer op.
- Het is zinvol met aannemers, zoals bijvoorbeeld Beens, Dura Vermeer of Heijmans verder van gedachten te wisselen.

6. Thema: Voorzieningen, diensten en kwaliteit

De provincie heeft haar lijn uitgezet in de Kernnet studie: Een eerste proeve (aug 2023). Hieruit komt het volgende beeld:

- Goede, veilige en bruikbare infrastructuur is een randvoorwaarde voor het gebruik ervan. Het onderhoud van de vaarwegen wordt echter op een bescheiden niveau uitgevoerd, en door de veroudering van veel kunstwerken is sprake van storingen, uitval en een grote toekomstige renovatie- en vervangingsopgave. De betrouwbaarheid van de vaarwegen staat daardoor momenteel zwaar onder druk. Op delen van het netwerk kan simpelweg niet meer gevaren worden.
- Daarnaast wordt door de binnenvaart al langere tijd gevraagd om betere voorzieningen: wachtplaatsen, liefst met de mogelijkheid de auto op de kant te zetten en de nacht of het weekend te verblijven, losplaatsen die de toegankelijkheid van vrachtvervoer over water verbeteren, en soms ook verruiming van bedientijden.
- Verbeteringen van infrastructuur vergen veel tijd; projecten duren jaren. Grote storingen aan de Coenbrug (Rijkswaterstaat) en de Bruggen Krommenie zijn niet direct op te lossen. Toch staat er veel op het programma, inclusief verbeteringen (bijv. Verbreden Waardbrug). Het iMPI omvat voor de komende jaren de volgende projecten:

Type project	Naam/locatie
Oevers	Vervanging oevers op verschillende locaties, hard waar dat moet, natuurvriendelijk waar dat kan
Remmingwerken en wachtplaatsen	Vervangen aangetaste of doorgerotte palen en/of constructie op verschillende plaatsen in het netwerk
Vervanging onderdelen	Vlotbrug 't Zand
Vervanging brug	Sint Maartensvlotbrug Stolperbasculebrug Zijperbrug Schagerbrug A Waardbrug Schoorldammerbrug (val) Fietsbrug 19810 Bruggen Krommenie Zaanbrug Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) (reconstructie)
Vervanging sluis(kolk)	Cruquiusbrug Koopvaardersschutsluis Westfrieschesluis
Vervanging pontveer	't Schouw
Afstandsbediening	Meer aansluitingen

Afbakening Voorzieningen, diensten en kwaliteit



Rol PNH: Kernnet vaarwegbeheerder



Knelpunten: Kernnet

- Er zijn veel knelpunten: Hier ligt een grote uitdaging om kernnet op orde te houden

Knelpunten nader bekeken



Ligplaatsen: nader bekijken



Knelpunten sluizen en bruggen

Provincie NH zet in op:

- Kansen benutten. Bij de vervanging van de Waardbrug kan de doorvaart verbreed worden van 8 naar ca. 10 meter, dit maakt de verbinding tussen Waardkanaal en Kolhorneerdiep bevaarbaar voor grotere schepen. Tussen Den Helder en West-Friesland is het verlagen van de drempel Kooysluis denkbaar. Over de mogelijke verlenging van de Koopvaardersschutsluis (115 meter) wordt in deze coalitieperiode beslist.
- Samenwerking, renovatie & vervanging. Door samenwerking op nationaal en provinciaal versterkt wordt een grotere betrouwbaarheid van het netwerk bewerkstelligd. Deze samenwerking richt zich vooral op de renovatie en vervangingsopgave. Efficiënte en effectieve gezamenlijke programma's moeten de opgave binnen beperkte middelen en duurzaamheidsruimte, en met de beperkte capaciteit in de markt, toch weten te realiseren. Standaardisatie is dan een belangrijk middel.
- Behoud van voorzieningen. Er zal onderzoek moeten plaatsvinden naar de mogelijkheden en kansen voor losplaatsen en wachtplaatsen in het netwerk mede in het kader van bouwlogistiek. In 2023 is een onderzoek uitgevoerd naar de staat van de voorzieningen op de corridor en de benodigde voorzieningen om de groei te faciliteren. Uit dat onderzoek komt naar voren dat op Rijksinfra in Noord-Holland en op provinciale infrastructuur ook, de voorzieningen regelmatig onvoldoende zijn en de groei van de binnenvaart ook niet aan kunnen. Om dit goed te kunnen doen is ook nodig dat er voldoende overnachtingsplekken en auto-afzetplekken zijn. In Noord-Holland ligt ook al enkele jaren een vraag vanuit BLN Schuttevaer om extra ligplaatsen en autoafzetplaatsen.
- Slim datagebruik. Aanvullend heeft de provincie Noord-Holland stappen gezet in de datapositie t.o.v. logistiek. Door databronnen te koppelen analyseren kan de verwachte ontwikkeling van bouwlogistiek in Noord-Holland worden geschetst is het mogelijk op termijn een digitale werkelijkheid (digital twin) te bouwen waarin geëxperimenteerd kan worden met interventies. Ook is bouwlogistiek, incl. over water, opgenomen in het nieuwe Woonconvenant. We zien de woningbouwopgave als grote kans voor slimmere logistiek via het water, o.a. door tijdelijke kades aan te leggen, pontons te gebruiken als tijdelijke hubs of havenvoorzieningen, of permanente kades aan te leggen waar na afloop van de bouwfase ook afval vandaan getransporteerd kan worden.
- Dit betekent bij elkaar dat er de komende jaren investeringen nodig zijn in het voorzieningenniveau.

- In de gesprekken met stakeholders zijn kansen en knelpunten voor de voorzieningen, diensten en kwaliteit besproken in aanvulling op de resultaten uit “De eerste proeve”. In de onderstaande tabel de uitkomsten daarvan samengevat.

	Kansen	Knelpunten	Stakeholders
Kop van NH	- Koegraspolder (Ligplaatsen) - Optimalisering brugbediening in Den Helder - Aanpak Boereverdrietsluis	- Verlenging Koopvaarderschutsluis - Verlagen drempel Kooysluis. - Vervanging Kooybrug, - Drempel Waardbrug	- Gemeente en haven Den Helder, - Spaansen, Gulf, Avia Marees, Damen - samenwerkingsverband Noord Holland – Noord Oost
Zaanstreek Waterland	Havenontwikkeling Schelphoek Hoorn/ Enkhuizen containerterminal Krabbersplaat?	- Bereikbaarheid Schelphoek baggeren, Haven Schagen - Drempel Zijperbrug verlagen	Te definiëren
Alkmaar en omstreken	- Insteekhaven Boekelemeer - Verbreden vaarweg tussen Schoordammerbrug en Koedijkervlotbrug	- Bochten NK kanaal bij Friesebrug in Alkmaar zijn te smal - Oever overkant Boekelmeerhaven - Een ligplaats bij Koedijk	GP Groot, Ontwikkelingsbedrijf NHN,, bouwmaterialen handelaren, gemeente Alkmaar
Amsterdam	Bouwplaatsen (overslag via pontons)	- Brug bij Krommenie De Zaan hindert - Zuidasdok, Cruquiusbrug - Drempel Willem Alexanderbrug verlagen	Beens, HVC, alle vaarweggebruikers
Amstelland en Meerlanden, Zuid Kennemerland / IJmond	Elsbroekerbrug	Vervanging A44 aquaduct	Nader bepalen.
Gooi en vechtstreek	N.B	N.B	Nader bepalen
Heel Noord-Holland	- Meer gebruik water voor beroeps- en recreatievaart - Elektrificatie voorzieningen (walstroom en voortstuwing)	- Ligplaatsen (3 x 24 uur), autoafzetplaatsen, verkeersgeleidingsinformatie (brugbediening) en storingen - Data op orde krijgen. Inhaalslag	Nader bepalen

Samenvattend beeld Voorzieningen, diensten en kwaliteit assets

- Meest genoemd in de interviews:
 - De infrastructuur staat op omvallen, veel objecten zijn (te) oud en de betrouwbaarheid staat onder druk.
 - Bedieningsregime is slecht: Veel storingen en vertragingen.
 - Gebrek afstemming nautische en vaarwegbeheer: Dit moet beter: scheiding van taken en bevoegdheden provincie, gemeenten en waterschappen beter stroomlijnen. Provincie neem de regie.
 - Ontbrekende visies: Het zou helpen als BRTN en Kernnet vastgesteld zijn als provinciale visie.

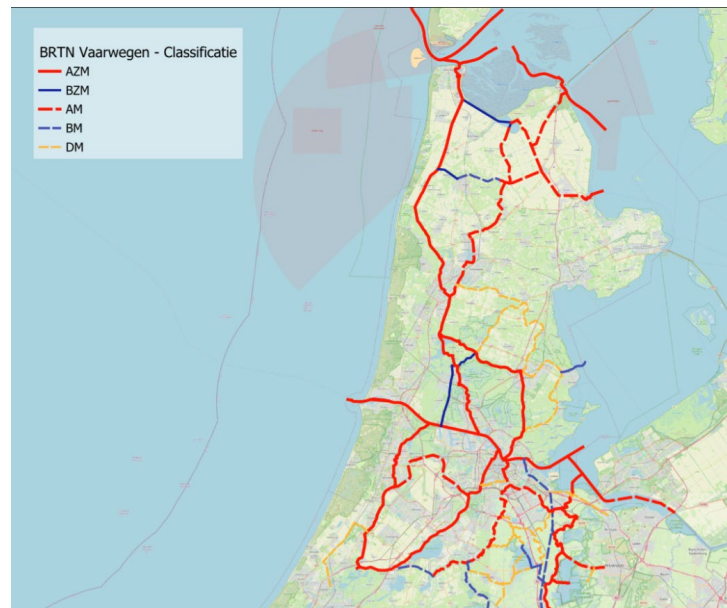
Provincie

- Het iMPI omvat voor de komende jaren de volgende projecten. Deze projecten zijn in zeer verschillende stadia, van eerste verkenning tot realisatie.
- Enkele ervan bieden nog goede kansen om het vaarwegennetwerk te verbeteren of aantrekkelijker te maken.
- Update in Ronde tafelgesprekken wordt aanbevolen.

7. Thema: Recreatievaart

De provincie heeft haar lijn uitgezet in de Kernnet studie: Een eerste proeve (aug 2023). Hieruit komt het volgende beeld:

- Voor recreatief-toeristisch gebruik zijn de internationale vaarwegen met name van belang voor de passagiersvaart, zoals de internationale riviercruises. De laatste jaren is een toename in populariteit van dit type vakanties waarneembaar.
- Op de regionale vaarwegen liggen de grootste kansen. Deze vaarwegen hebben (meestal) in de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN 2020-2025) de kwalificatie AM (verbinding voor motorboten) of BM (ontsluiting voor motorboten) en de CEMT-klasse 1 of 0 (geen classificatie). De recreatievaart is op deze vaarwegen leidend.
- De kaart van het Basisnet Recreatie Toervaart Nederland laat doorgetrokken lijnen zien van vaarwegen die geschikt voor schepen met staande mast (AZM en BZM). A-D geeft niveau van het water aan, Z of het geschikt is voor zeilschepen, en M of het geschikt is voor motorboten. Nieuwe logistieke concepten zijn het meest kansrijk op de vaarwegen met rode en blauwe stippellijn (AM en BM).
- Schaalverkleining, en mogelijk elektrificatie, in de scheepvaart is nodig om het regionale netwerk fysiek te kunnen bevaren en een hogere frequentie te kunnen bereiken voor de logistieke eisen die worden gesteld.
- Het regionale netwerk moet worden gedeeld tussen goederenvervoer en recreatievaart, waar veilig samen gebruik en voldoende voorzieningen voor beide sectoren voorop staat.



- 'Overig water' is water dat formeel niet is aangewezen als vaarweg en waarvan dus over het algemeen geen beheerafspraken zijn gemaakt ten behoeve van toegankelijkheid voor de beroepsvaart, anders dan recreatief passagiersvervoer. Veel van dit water is eigendom en/of in beheer bij de 3 waterschappen van Noord-Holland. De waterschappen zien voor zichzelf geen rol in het beheer, onderhoud en handhaving ten behoeve van de recreatievaart. Gemeenten proberen wel de bestuurskracht van de provincie aan te spreken om hier besluiten over af te dwingen. Het overig water speelt voor waterbeheer en voor waterkwaliteit wel een belangrijke rol.
- Op de eigen vaarwegen zijn veel voorzieningen, maar zijn verbeteringen in het beheer en onderhoud, en opwaarderen van de al aanwezige recreatieve voorzieningen zoals aanlegplaatsen, mogelijk. Er zijn 37 aanlegplaatsen voor de recreatievaart langs provinciale vaarwegen. Omdat veel van aanlegplaatsen langs fiets- en wandelpaden gelegen zijn, is koppeling met landrecreatie logisch.
- Er worden elektrische vaarroutes ontwikkeld. Met name de Amstel is hier bij uitstek voor geschikt, aangezien dit een recreatieve vaarverbinding betreft tussen Amsterdam en het Hollandse plasseengebied. Naast het ontwikkelen van laadmogelijkheden, wordt ook gedacht aan drinkwatervoorzieningen, afval- en vuilwaterpunten en voorzieningen zoals boothellingen, picknicktafels, barbecue plaatsen en fruitbomen.
- De provincie zou meer dan nu een rol kunnen oppakken in het coördineren van regionale samenwerking op het gebied van beheer en onderhoud van het haarvatennetwerk en de kleine vaarwegen in het overige water. Ook als dit niet tot haar eigen beheergebied behoort. De provincie heeft een taak om op thema's als infrastructuur en landschapsontwikkeling het bovenregionale belang te borgen.
- Een groot deel van de ervaren problematiek wat betreft het op peil houden van het voorzieningenniveau van haarvaten en bevaarbaar water in het overige water, is te wijten aan de grote versnippering in waterbeheerders. Een oplossing hiervoor is om een gezamenlijke aanpak met verantwoordelijkheid over het nautische en vaarwegbeheer van heel Noord-Holland. De provincie kan hier een budget voor beschikbaar stellen dat aangevuld kan worden door verschillende medeoverheden zoals gemeenten en de waterschappen die een belang hebben bij het beheer en onderhoud van waterwegen waar sprake is van recreatief medegebruik.

- In de gesprekken met stakeholders zijn kansen en knelpunten voor de voorzieningen, diensten en kwaliteit besproken in aanvulling op de resultaten uit “De eerste proeve”. In de onderstaande tabel de uitkomsten daarvan samengevat.

	Kansen	Knelpunten	Stakeholders
Kop van NH	• Recreatievaart = Meer toerisme • Beweegbare brug Middenmeer: nieuw rondje noorden Haukessluis (Amstelmeer) via Slootvaart, Westfriesche Vaart en Waardkanaal	• Vooral landbouw • Waterbed effect recreatievaart Amsterdam straalt uit.	• Ontwikkelingsbedrijf NHN, Recreatieschappen (alle gebieden)
Zaanstreek Waterland	• Kleine boten, bijv. kano netwerk • Inbreng categorie E/F/G in BRTN: optimaliseren beheer kleine sloepen, polderschuiten, fluisterboten en kano's • Nieuwe route West Friesland	• Confrontatie overig verkeer • Grote investeringen doen: sluis - waterpeil, nieuwe lussen woningbouw	• Gemeenten
Alkmaar en omstreken	• Ontwikkeling “Alkmaars”-Kanaal	• Beheer en handhaving, fietsboten in Purmerend	• Gemeente Alkmaar, Purmerend
Amsterdam	• Ontwikkeling Leidsevaart Leiden – Haarlem- Amsterdam. • Doorgaande routes Waternet overdragen aan provincie. Elektrische vaarroutes op de Amstel (Amsterdam en het Hollandse plassengebied). • Drinkwaterpunten afval- en vuilwaterpunten, voorzieningen	• Waterbedeffect rondom de Zaan en Zaandam • Afmeer voorziening cruise/ fietsboot vaart tussen Melkbrug en sluis NH kanaal • NK kanaal Purmerend- Amsterdam recreatievaart. Willemsluis is gepland, oeverbeschroeiing NHK nodig	• Gemeente Zaandam, Monnickendam • HISWA • Watersportverbond

	Kansen	Knelpunten	Stakeholders
Amstelland en Meerlanden, Zuid Kennemerland / IJmond	Meer vaarweg verbindingen	Weinig aansluiting met andere vaarwegnetwerken	Nader bepalen
Gooi en vechtstreek		- Natuur vs recreatievaart - Waterplantenproblematiek bij randmeren	Nader bepalen
Heel Noord-Holland	- Beroepsvaart: Vgl: Boat & Bike en Bruine vloot - Ontsluiting haarvaten buiten de Randstad	- Aanpassen vaarroutes - Nieuwe vaarroutes maken - Afstemming beheer en onderhoud: provincie hoogheemraadschap en gemeenten	Alle beheerders, recreatieschappen, gemeenten en belangenorganisaties (watersportverbond)

Samenvattend beeld recreatievaart

- Het belang is groot: steeds meer recreatievaart in de provincie
- Visie/update BRTN voor Noord Holland gewenst. Uitvoeringsprogramma waterrecreatie 2021 – 2025 eindigt in 2025 en heeft update nodig.
- Huidige visie wordt gewaardeerd, acupunctuur punten benadering als sterk bevonden, maar meer aandacht voor zogenaamde kleine boten (E/F/G categorie in BRTN visie NH?)
- Meest genoemd: afstemming beheer en onderhoud: nautisch beheer en vaarwegbeheer zijn versnipperd tussen gemeenten, waterschappen en provincie. Provincie neem regie.
- Vergroening wordt vooral gezocht in alternatieve brandstoffen: HVO-100 en op termijn elektrisch, maar de infrastructuur hiervoor ontbreekt

8. Samenvatting kansen en Ronde tafelgesprek

Algemeen:

- Er zijn volop kansen genoemd in de “Eerste Proeve”. Verwezen wordt naar dat alle grote steden hun bestaansrecht hebben te danken aan de strategische ligging aan het water. Met de meer dan 1.000km aan vaarwegen in Noord-Holland zijn de steden, de nieuw te ontwikkelen woningbouwlocaties, industriegebieden en logistieke centra te ontsluiten via het water. Dit vraagt wel om een hernieuwde kijk op de stedelijke ontwikkeling, de ruimtelijke ordening en de logistieke concepten. In de stedelijke woningbouwontwikkeling, moet de bouwlogistiek, aanvoer van goederen en afvoer van afvalstoffen over water als mogelijke kans worden meegenomen in gebiedsontwikkeling en gebruiksfase.
- De stakeholders vinden het onderzoek een goed initiatief van de provincie om het Kernnet verder te ontwikkelen. Stakeholders zien graag dat een aantal langlopende kwesties wordt aangepakt in deze coalitieperiode zoals de Koopvaarderschutsluis wel of niet verlengen, de Kooysluis aanpakken of niet en Boekelermeer verder aanjagen, etc. Op veel delen van het Kernnet is wel het één of ander op te merken, voornamelijk ten aanzien van het leveren van diensten, voorzieningen en kwaliteit. Oponthoud door storingen is heel veel genoemd.
- Vrijwel alle partijen kijken naar de provincie en zeggen dat visie en regie nodig is. Dat is makkelijk gezegd, maar ook stakeholders moeten zelf ook (mee) bewegen. Stakeholders willen dat de provincie regie neemt op het beheer en onderhoud van de kleinere vaarwegen, die vrijwel allemaal - direct of indirect- zijn verbonden met het Kernnet.
- Op het gebied van recreatievaart lijken de meeste kansen aanwezig te zijn. Voor het goederenvervoer is behoud van de vervoerstromen, een goed streven. Wellicht zal door modal shift acties nog enige groei worden bereikt. De aandacht voor de reactievaart gaat uit naar uitbreiden en voor het goederenvervoer behoud.

9. Samenvatting kansen en Ronde tafelgesprek

In hoofdlijnen zijn de volgende kansen en wensen in beeld gekomen

Thema's RTG			
A Duurzame logistiek.	B Bouwlogistiek	C Voorzieningen, diensten en kwaliteit	D Reactievaart
• Koopvaarderschutsluis, Kooyluis, Kooyhaven • Boekelermeerhaven en "Alkmaars"-kanaal • Ligplaatsvoorzieningen • Doorstroming en bediening kunstwerken • Walstroomvoorzieningen • HVO voor grotere boten bij aanmeerlocaties (recreatievaart)	• Deze is goed planbaar • Veel oude laad en loswallen worden niet gebruikt. • In het algemeen nog weinig concreet en te vroeg voor gemeenten	• Afloopmogelijkheden bij wachtplaatsen (bijv. sluizen) voor binnenvaart • Brugbediening optimaliseren voor beroeps- en recreatievaart • Riverguide en RIS systemen uitbouwen en verder ontwikkelen • Versnippering onderhoud en beheer tegen gaan. • Provincie regie rol laten nemen.	• Nieuwe waterrecreatievisie • BRTN op orde (E/F/G klasse) • Verduurzaming recreatievaart m.b.t. elektrificatie en schone brandstoffen • Data op orde, inzicht in kleine recreatiebootjes. • Veel achterstallig onderhoud wordt vaak genoemd • Aanpak voor waterplanten problematiek

Uiteenlopende beeld:

- Sommige zaken concreet andere nog in visie, beleidsvorming of planfase
- Thema's overlappen, m.n. betrouwbaarheid en noodzaak onderhoud wordt overal genoemd
- Niet binnen paar maanden opgelost, eerder jaren.

Onderwerpen Rondetafelgesprekken.

- A. Afronding lopende kwesties: Koopvaarderschutsluis, Kooysluis, Kooyhaven
- B. Rondon Alkmaar: Positie Noord Hollandskanaal in KanaalPark; Voorzieningen en operator Boekelermeerhaven
- C. Infrastructuur, voorzieningen en diensten: Ligplaatsen, walstroomvoorzieningen, doorstroming netwerk en data.
- D. Recreatievaart: Nieuwe visie Noord-Holland op waterrecreatie: acupunctuur punten opzet, BRTN-D/E/F classificatie en regie op beheer en onderhoud kleine vaarwegen die Kernnet voeden

De vier onderwerpen worden de komende weken verder afgestemd in samenwerking met de werkgroep: Kernnet provinciale vaarwegen.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 09 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview André Roosendahl

Dit verslag beschrijft het gesprek met André Roosendahl, vaarwegbeheer en asset owner bij de Provincie Noord-Holland, als onderdeel van het onderzoek naar de mogelijkheden van het Kernnet. Het gesprek vond plaats op 8 mei 2024.

Rol van Provincie Noord-Holland (PNH) als vaarwegbeheerder

Op de vaarwegen waar de PNH vaarwegbeheerder is, houdt de provincie de vaarwegen in de juiste conditie door bijvoorbeeld te baggeren en onderhoud aan sluizen en oevers te doen. Het Kernnet is formeel nog niet vastgesteld, maar dat is wenselijk om duidelijk te hebben wie aan de lat staat voor wat. Het wordt dan ook makkelijker om vast te stellen of een vaarweg wel of niet aan de classificatie voldoet en moet worden aangepakt.

In het vervolg van dit verslag wordt een gebiedsgericht overzicht van onderhoud en vervanging gegeven.

Koopvaarderschutsluis. De Koopvaarderschutsluis is aan het einde van z'n levensduur. De renovatie van de sluis zal gaan beginnen in 2026. De sluis staat op dit moment schepen met een lengte van maximaal 92 meter toe. Er wordt gesproken over het verlengen van de sluis (110-115m), alleen de vraag is welke partijen daar baat bij gaan hebben. Schepen met olie willen in de toekomst met grotere schepen varen en zouden dit wel als potentie zien. Daarnaast is Spaansen een geïnteresseerde partij en deze wil met langere schepen varen, maar, dit is vooralsnog een te magere case voor verlenging van de sluis.

Noord-Holland Noord. In het noorden van Noord-Holland bij Amstelmeer ligt de Haukessluis. Deze sluis is een knooppunt voor recreatievaart en is aan vervanging toe. De verantwoordelijkheid ligt niet bij de provincie, de beheerder is het Hoogheemraadschap.Noorder Kwartier. De Schagerbrug bij Middenmeer ligt wat verder naar het zuiden. Deze wordt vervangen door een beweegbare brug.

In Heerhugowaard wil de gemeente bruggen over de Langedijker Vaart. Dit wordt goed gevonden vanuit de provincie, zolang het maar binnen het vaarplan valt

Noord-Holland- Midden. De Hoornsevaart naar de Omval aan begin in het centrum van Alkmaar wil de provincie graag overdragen aan de gemeente omdat het ook niet binnen het BRTN valt en er geen beroepsvaart op zit. Dit verzoek is echter nog niet geaccepteerd door de gemeente Alkmaar.

De Boekelemeerhaven is al toegankelijk voor schepen, maar moet nog wel voorzien worden van verkeerstekens, havenlichten en walstroom. De discussie over de stroomvoorziening is nog gaande; voor pleziervaart is andere stroom nodig dan voor de beroepsvaart.

Er gaat onderhoud gepleegd worden aan de Willemsluis aan het begin van het Noord-Hollandskanaal van Purmerend naar Amsterdam. Het Noordhollandsch Kanaal ten zuiden van Purmerend wordt nauwelijks gebruikt voor beroepsverkeer, maar is wel bevaarbaar (klasse III). Hier is geen beroepsvaart maar wel recreatievaart, net zoals op de aftakkingen naar Edam en Monnickendam.

De Zaan is niet in het beheer van de provincie, maar van de gemeente Zaandam. De Wilhelminasluis is wel in het beheer van de provincie maar wordt niet door hen bediend.

Problematiek Ringvaart. De Ringvaart is beheergebied van de provincie. Een oude loswal in de Ringvaart, iets verder dan Zwanenburg, mag niet meer gebruikt worden. Deze vaarweg blijft een hoofdpijn dossier, er is veel recreatie, er worden illegaal ligplaatsen ingenomen en er gaat beroepsvaart doorheen die hier niet mag varen. In het zuidelijke deel in de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder vaart veel beroepsvaart met te veel lading en te hoge snelheid. Dit veroorzaakt schade aan de natuur; rieteilanden scheuren los. Ook zorgt dit voor geklaag van bootjes die net onder Hillegom liggen.

Amstel. Een stuk van de Amstel, niet overal omdat in de as van de vaarweg ligt, is in het beheer van de provincie. De Amstel is CEMT III, maar de Tolhuissluis in het zuiden van de Amstel is geen CEMT III. Vergroten van de sluis is hier echter geen optie omdat het monumentaal is en onvoldoende beroepsvaart is. Over het gedeelte Amstel van de Berlagebrug tot de A10 wordt gesproken om het over te dragen aan de gemeente Amsterdam. Dit gedeelte van de vaarweg wordt nu al verhuurd aan Amsterdam omdat het veel gedoe is om dit te beheren. Er komt bijvoorbeeld veel handhaving bij kijken.

Kansen op het Kernnet

1. De wens is om de vaarsnelheid in het Noordhollandsch kanaal ten noorden van Alkmaar te verhogen. De discussie is 9km/u of 12 km /u voor de beroepsvaart (recreatievaart vaart hier 9 km/h). Dit vergt nieuwe oeverconstructies, omdat er verder geen fauna langs de oever aanwezig is, zijn hier mogelijkheden.
2. In het noorden bij de Haukessluis (Amstelmeer) kan een rondje gevaren worden, via Slootvaart, Westfriesche Vaart en Waardkanaal. Het Hollandse noordenkwartier wil dat recreatief ontplooiën. De brug bij Middenmeer moet hiervoor weer beweegbaar worden. Dit is al een belofte van de gedeputeerde aan de gemeente geweest om staande mastroute toe garanderen en staat daarom op de planning.
3. Er worden kansen gezien in het vergroenen van de vaarweg van Purmerend naar Amsterdam waardoor het aantrekkelijker wordt voor recreatievaart. De Willemsluis staat in de boeken voor groot onderhoud en de oeverbeschroeiing moet worden hersteld i.v.m. de vele passages van de recreatievaart.

De provincie heeft het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Dit programma helpt met het begroten van de toekomstige projecten, zodat de politiek niet verrast wordt. Vanuit de provincie worden aannemers aangemoedigd om bouwgrondstoffen over water te voeren. Beens doet dit bijvoorbeeld al, maar dat is een speler die natuurlijk aan de oevers werkt. Ook wordt er contact opgenomen met gemeenten om dit aan te moedigen. De ambitie is om meer over water te vervoeren, bijvoorbeeld door wegdek slijtage mee te gaan rekenen.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Gosse de Boer, Mariëlle Cats
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 11 april 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door: [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Startoverleg Bart Bosman: Thema Voorzieningen en diensten vaarwegen

Het overleg start met een korte voorstelronde. Bart Bosman is verkeersmanager bij de Provincie Noord-Holland en hij houdt zich vooral bezig met de volgende zaken:

- Evenementen (verkeersmanagement) en vervangen vaarwegobjecten (bruggen en sluizen)
- Afstemmen van bedieningstijden (Blauwe golf) kunstwerken;
- Smart mobiliteit: Blauwe Golf (doorstroming netwerk), BRTN (netwerk recreatievaart)

- 1. Wat verstaat u onder dit thema? Leveren van voorzieningen, diensten en kwaliteit van de provinciale assets (bijv. bruggen/sluizen) die het gebruik van de scheepvaart vergroten. Dit gaat specifiek over verbetertrajecten van het Kernnet en de haalbaarheid daarvan, zoals nu ingeschat, zoals het verlengen van de Koopvaarderschutsluis (CEMT IV naar V).**

Bart benoemt dat wijzingen in de vaarweginfrastructuur niet zomaar gedaan worden. Zo wordt het kernnet niet opgewaardeerd naar CEMT-klasse Va, maar wordt gestreefd naar behoud van het net. Het vergroten van de Koopvaarderschutsluis van CEMT IV naar V gaat niet gebeuren, maar het verlengen voor langere schepen naar 110 m daarentegen waarschijnlijk wel.

De volgende diensten en voorzieningen zijn van belang voor dit thema:

- Dienst 1: De blauwe golf. Een tijd-weg diagram en brug managementsysteem zijn er, maar de schipper weet niet dat dienstregelingen bestaan. Taak om deze te delen.
- Dienst 2: Logistieke dienstregeling, net zoals bus schema's. Dit houdt in dat bijvoorbeeld duwbakken op dienstregeling gaan varen zodat verladers/bewoners goederen op de kant kunnen zetten om opgehaald te worden. BRTN (basisrecreatietoervaartnet) kan hierin een rol spelen. Jan Bosma (inhuur prov, NH) is hier mee bezig en maakt een beschrijving daarvan.
- Dienst 3: Ligplaatsbeleid (kan ook als voorziening worden gezien). Dit beleid bestaat, maar bevat veel gaten. Het beleid richt zich op woonboten of schepen met permanente vergunning maar nog niet voor 3x24 beroeps/recreatievaart die gratis kunnen aanleggen. De provincie is niet in het bezit van havens maar wel in het bezit van openbare ligplaatsen.
- Voorziening 1: Vanuit de scheepvaart is er grote behoefte aan ligplaatsen, weekendligplaatsen en autoafzetplaatsen (meer verbintenis tussen water en land). Bart ziet mogelijkheden om dit te combineren. Om dit te kunnen combineren moet er geïnventariseerd worden wat er al is en hoe dit past. In beeld zijn:
 - Elsbroekerbrug (Lisse)
 - Koegras Polder (Anna Paulownapolder)
 - Insteekhaven Boekelermeer: openbare kade en autoafzetplaats

- Voorziening 2: Bouwplaatsen (overslag via pontons) kunnen de verbinding tussen weg en water verbeteren, hier moet alles aan gedaan worden om dit flexibel in te zetten. De omgevingsvergunning is hierin een probleem. Twee interessante mensen om mee te praten, dat zijn Peter Melis (Beens) houdt zich bezig met bouw op en langs het water en Ruben den Uijl (afvalstromen).
- Voorziening 3: Elektrificatie van de scheepvaart. Vragen die hierbij komen kijken zijn: Hoe vinden wij als provincie dat elektrificatie plaatsvindt? Dit roept vragen op: Wat is de visie op green deal mogelijkheden, voorzieningen (walstroom), varende ontgassen? Wat betekent de energietransitie die in het Noordzeekanaal (NZK)-gebied gaat komen. Waar gaat de scheepvaart energie vandaan halen? Dan hebben we het over:
 - Walstroom (energie voor stilliggend schip)
 - Voortstuwing (energie voor bewegend schip. Bijv. waterstof, wisseling van containers)

2. Wat is de rol van de provincie hierin? Bijv. aanbestedingen nieuwe werken of alleen planvormer?

- **Beheerder: Onderhoud en vervanging**
- **Handhaver: Waterpolitie**

Noord-Holland bestaat uit 35% water en hier moet volgens Bart beter gebruik van worden gemaakt. In totaal is er 1000 km aan vaarweg:

- De provincie speelt een rol in 500 km van de 1000 km. Ze houden regie op de functies (BRTN) en doen de regelgeving: afmetingbesluiten, bedientijden etc.
- Op 250 km hiervan zijn ze ook vaarwegbeheerder. Dit houdt in dat ze het asset management doen (bijv. brug vervangen).
- Op de gehele logistiek van de vaarweg heeft de provincie echter geen zeggenschap.

3. Waar knelt het nu in het kernnet en wat kan de provincie doen?

Noord-Holland is onbereikbaar over water, dit wordt grotendeels veroorzaakt door alle komende en lopende werkzaamheden aan de wegen, bruggen e.d.:

- Vervangingsopgave Kooibrug, A9 is stuk, Zuidasdok, A44 renovatie, Cruquiusbrug.
- Daarnaast heeft Bart nog een hele lijst met storingen waardoor de vaarweg onbereikbaar blijft. Dit allen zorgt ervoor dat de betrouwbaarheid van de vaarweg onder druk komt te staan.

Bart benoemt ook dat wethouders altijd in de auto zitten en nooit op het water. Een brugopening is er altijd 1 te veel voor weggebruikers.

4. Welke acties/programma lopen er en hoe is de provincie aangesloten. Afstemming met waterschappen en RWS WNL

Doordat er veel verschillende partijen betrokken zijn, wordt het al snel heel complex. Een voorbeeld is de Ringvaart. De provincie is de nautisch beheerder en regelgever, maar daarnaast zijn er nog 5 verschillende eigenaren van bruggen. Vandaar dat het constant stuk loopt.

5. Welke stakeholders moeten waarom deelnemen aan het ronde tafelgesprek?

Bart benoemt:

- Hij heeft contact met schippers (vertegenwoordigers): KBN: Andries de Weerd en ASV
- Ontwikkelingsbedrijf (Noord-Holland Noord)
- Samenwerkingsverband op de regio (Noord-Holland Oost)

6. Wanneer is een ronde tafelgesprek geslaagd?

Gedeputeerde Jeroen Olthof wil alleen investeren wanneer er partners zijn en het project maatschappelijk nut heeft. De provincie zorgt ervoor dat infrastructuur en regelgeving op orde is. Bedrijven moeten meer investeren in scheepvaart, zodat dit ook op orde is. Hiervoor is vertrouwen (zekerheid) het belangrijkste. Komende 3 jaar kan hierin geïnvesteerd worden.

7. Wanneer is het project geslaagd?

Zodra de vaarweg beter en nuttiger gebruik gaat worden. Minder lege schepen en minder voertuigverliesuren.

8. Had de opdracht niet beter in deelgebieden ipv de 4 thema's opgedeeld kunnen worden?

Het is de bedoeling dat er naar beide wordt gekeken, zoals een matrix. Voordat de offerte uitvraag uitgestuurd werd, zijn de deelgebieden al langsgelopen. De opdracht blijft thematisch, maar daarnaast wordt er geografisch op in gegaan.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Gosse de Boer, Mariëlle Cats
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 22 april 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door: [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Startoverleg Linda van Bijlevelt & Bart Bosman Thema Data

Hans introduceert het onderwerp door achtergrondinformatie te geven over apps en datagebruik in havens. Bart reageert hierop dat de provincie geen havenexploitant is en daardoor geen geld int.

Riverguide.

Samen met de havenbedrijven is de provincie aangesloten bij de samenwerkingsovereenkomst RiverGuide. Naast een samenwerkingsverband, is er ook een App RiverGuide, waar 4.000 schippers gebruik van maken. RiverGuide is een technisch systeem als proef systeem om informatie te ontsluiten, de app ondersteunt dienstverlening langs het kernnet. Deze app heeft de ambitie om het varen voor de schipper beter te maken. Het geeft onder andere de volgende mogelijkheden: ligplaatszoeker en routeplanner

Voor de provincie is het primair van belang de basis-data op orde te hebben (vraag is: wat is deze basisdata?). Zodra dat het geval is, wordt de data beschikbaar gemaakt en vrij in de markt gelaten. Daarnaast is het ook de taak van de provincie om de diensten door te ontwikkelen in RiverGuide en deze integreren in andere/nieuwe diensten. Denk hierbij aan BICS meldingen, slot aanvragen, reserveringen en betalingen regelen. Naast de RiverGuide bestaat ook de River Information Services (RIS). Dit is gefocust op het Europese Netwerk. Provincie heeft met RIS te maken als beheerder van de vaarwegen, terwijl de havens data aanleveren.

Blauwe Golf.

Voor de Blauwe Golf is de grote uitdaging om de 'Dienstregeling voor de scheepvaart' in de stuurhut te krijgen. Op dit moment is de dienstregeling bij de schipper en brugwachter nog onbekend. De provincie is bezig om dit bekender te maken door AIS-data en data van 4 leveranciers te kopen en dit in een app te zetten. Deze dienstregeling (konvooivaart) maakt het varen betrouwbaar, maar ook het inplannen van de bediening en daarmee het openen van de bruggen voor scheepvaart. Maar bovenal wordt het wegverkeer efficiënter en betrouwbaarder. Deze dienstregeling is inmiddels bestuurlijk geborgd (scheepvaart op dienstregeling heeft voorrang boven wegverkeer). In de operatie is de provincie dit aan het borgen. Via een multimodaal bedienadvies wordt dit aan de bedienaar/operator getoond. Middels App's moet dit vaaradvies bij de schipper in de stuurhut komen (de provincie heeft de data van positie van het schip al en maken een aankomstvoorspelling bij de bruggen). Deze data-keten kan efficiënter.

Beschikbaarheid netwerk.

De beschikbaarheid van het netwerk staat momenteel onder druk door storingen en werkzaamheden. Voor de 4 verschillende thema's moet er gekeken worden welk middel bijdraagt aan wel doel.

Bart somt de ontwikkelingen op gebied van data binnen de provincie op.

- Rivergide (zoals eerder beschreven). RHDHV kan dit meenemen in de aanbeveling.
- Blauwe golf:
 - Dit loopt en is in doorontwikkeling. Het is een project om data te ontsluiten.
 - Bruggen zijn maatgevend in deze ontwikkeling. De provincie weet waar ze de mensen en schippers moeten wachten.
 - Het is niet mogelijk om een app te downloaden, maar de provincie biedt mogelijkheden om een app te ontwikkelen.
- Digitale vaarweg valt onder de focus smart mobiliteit.

De provincie ook bezig met centrale bediening. Op dit moment zijn er 15 bedienposten gekoppeld en over anderhalf jaar waarschijnlijk 40. De wens om te varen en de brugopeningen af te stemmen zijn hierin leidend, niet de centrale bedieningsposten. Het is mogelijk om 24x7 te gaan bedienen om service te verbeteren.

Vanuit de provincie is Linda bezig om een viewer te creëren waarbij alle informatie samen kan komen, zowel vanuit de provincie als informatie van andere beheerders.

Ronde tafelgesprekken.

Het is goed om deze informatie in gedachte te houden tijdens de rondetafelgesprekken, maar een individueel rondetafelgesprek over dit thema zal niet plaatsvinden. Linda benoemt wat belangrijk is om mee te nemen:

- Hoe kunnen we deze informatie gebruiken om de behoeftes van de stakeholders te faciliteren?
- 24x7 is een concept dat bedacht is. Aan Linda is gevraagd: zijn de huidige bedienbesluiten nodig en moeten deze opgeschaald worden? Op dit moment bestaat geen reden voor opschalen naar 24x7.
- De provincie heeft beleid of kader om wat in te passen. Input uit gesprekken kan leiden tot aanpassingen in het beleid. Uit de gesprekken kan bijvoorbeeld volgen dat er een toename van brugopeningen moet komen.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Gosse de Boer, Mariëlle Cats
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 15 april 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door: [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Startoverleg Ruben den Uijl Thema Duurzame logistiek

- 1. Wat verstaat u onder dit thema? (Duurzaam logistiek concept/ontwikkeling om binnenvaart in Noord-Holland te vergroten. Alles wat vaarweggebruikers aangaat, zowel beroeps- als recreatievaart. Het gaat om: Slimme logistiek (doorstroming/blauwe golf, efficiënter beheer, logistiek en brandstofgebruik), Klimaatneutrale aandrijving, milieumaatregelen en voorzieningen (walstroom)).**

Binnen kernnet studie wordt er vooral gefocust op Modal Shift. De wateren in Noord-Holland moeten voor de volgende aspecten in gezet worden volgens Ruben:

1. Transporteren van goederen;
2. Kernvoorziening die je nodig hebt om goede dienst te kunnen leveren (ligplaatsen etc);
3. Voldoende los locaties nodig, natte bedrijvenkades

Hoort vergroening ook bij dit thema? Ja, duurzame binnenvaart valt onder punt 2 van hierboven. Denk aan walstroom, biobrandstof bunkerstations

2. Hoe draagt dit thema bij aan provinciale doelstellingen en welke zijn dat?

Bijv. bij bunkerstations wat is hierin de rol van de provincie?

- Verduurzaming is afhankelijk van landelijke en west Europese besluiten.

Graag willen we weten welke rol iedereen gaat spelen bij Clean Energy Hubs. Bij NH:

- De route moet bekend zijn
- De duiding van de rol
- Provincies moeten dit naar specifieke locaties opzetten, met de vraag naar de stakeholders.

3. Welke acties/programma lopen er en hoe is de provincie aangesloten.

a. Noord West Connect: 3 brokers via Frank Steijn: Vaart in de Zaan: Jan Bosma),

Aanbesteding is gedaan, 1 programma manager (Frank Stein van centraal), 3 makelaars.

Aanpak (kan Frank beter uitleggen) – 2 pijlers:

- Logistieke makelaarsaanpak gericht op de bouw en containervervoer
- Analytische aanpak op afval van bouw of horeca

De vraag die beantwoord moet worden is: Hoe kan je deze goederenstromen via water krijgen?

b. Suikerbieten over water: Cosun , haven Oude Zeug (Wieringermeer)

Vorig jaar voorjaar was het bijna gelukt, maar is gestrand op burgerparticipatie, daar ligt het nog steeds. Inwoners van de gemeente Hollands Kroon zijn er tegen: vrachtwagens gaan voor hun deur langs rijden. De Groningse kant zit nog wat problemen bij de bruggen en ringweg A7. Als deze problemen zijn opgelost kan het doorgaan. Ruben raadt wel aan om Cosun aan tafel te brengen met de gedeputeerde om over de weerstand van burgers te praten. Achtergrondinfo: De inwoners van Hollands Kroon voelen zich het afvoerputje, doordat datacentrales en windmolens in hun buurt gebouwd wordt. De gemeenteraad is opnieuw samengesteld en heeft nu de wens van de burger op 1 staan.

c. Vaart in de Zaan: Feederen (aanvoeren) containerterminals

Ook interessant om aan tafel te krijgen. Project loopt nog steeds en verschillende onderzoeken zijn gedaan. De vraag is wel of ze de stap durven te zetten en geld op tafel te leggen? Hiermee zijn Sjoerd Sjoerdsma en Jan Bosma bezig.

d. Relatie met Flevoland

Multimodaal netwerk in MRA (hoofdvaarwegen). Het kernnet heeft een connectie met het Noord Hollandse deel. Vanuit MRA is Ton Geuzendam het contactpersoon. Als wij een richting in gaan, gaat MRA dat ook want Provincie schrijft beleid. Deze is niet spannend.

e. HVC

In 2021 zou er bestuurlijk overleg zijn maar dat is geklapt, daarna heeft het 2 jaar stilgelegen. Eind vorig jaar weer opgepakt door gemeente Texel: Afval over water naar HVC Alkmaar, vermijden dure overtochten TESO door zelf te varen. Afvalstroom van Avalex naar Alkmaar is niet relevant. Spaarnelanden (Haarlem) is bezig met een zero emissie hub. Ruben heeft geen contact met AEB, maar wel interessant om het aantal stromen met ze te praten.

f. Met Purmerend aan het praten over de bouw

Afval vervoeren met schepen van Kotug. De vaarroute gaat via het Noord-Hollandskanaal: Amsterdam Noord over het IJ. Ondanks dat de vaarweg is slechte staat is (praktisch gezien: CEMT klasse I of II), heeft Kotug duwbotten die door de sluis naar het IJ kunnen.

4. Welke stakeholders moeten waarom deelnemen aan het ronde tafelgesprek?

Contacten moeten gaan via Noord West Connect

- Frank Steijn van Centraal (programma manager Noord West Connect)
- Cosun. Vraag voor de gedeputeerde: hoe ga ik om met weerstand van inwoners? En hoe je er overheen stappen?
- Vaart in de Zaan: Sjoerd Sjoerdsma en Jan Bosma
- HVC, Gemeente Texel; Geen contact maar wel interessant: AEB

5. Wanneer is een rondetafelgesprek geslaagd?

Wanneer Jeroen (gedeputeerde) voldoende beeld heeft waar hij heen moet bewegen. Het moet duidelijk worden wat ervoor nodig is om het bedrijfsleven naar het water te verplaatsen. Een goede samenwerking tussen provincie en bedrijfsleven is van belang.

6. Grenzen kernnet? Is binnenstedelijke bevoorrading de taak van de provincie?

Vanuit infrastructurele kant zijn vaarwegen in de binnensteden niet altijd het water of nautisch beheer van de provincie. Voor kernnet studie gaat het alleen om vaarwegklasse III. Binnenstedelijk transport doet de provincie meer vanuit algemeen (beleid) en niet vanuit kernnet. RHDHV moet de raakvlakken (connectie met binnenstedelijke water) met het kernnet benoemen, maar hoeft verder niet op in gegaan te worden.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Gosse de Boer, Mariëlle Cats
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 12 april 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door: [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Startoverleg Stefan Bakker Thema Bouwlogistiek

Stefan werk 5 jaar bij provincie. Voordat hij werkzaam was bij mobiliteit deed hij strategisch beheer. Hij heeft kennis over verschillende onderwerpen (generalist).

1. **Wat verstaat u onder dit thema?** De scheepvaart bevorderen bij aanvoer van materiaal/materieel bij grote infrastructuur- en woningbouwopgave, en ook voor afvalstromen en/of pakketdiensten. Dit is in het 2019 rapport uitgebreid aan de orde gesteld. Het is nu tijd de bouwopgave te actualiseren (woningen, bedrijventerrein, infrastructuur) van provinciale projecten, zodat de provincie zelf kan sturen in de bevoorrading van de werken.

De provincie probeert te kijken waar aanvoeren via water mogelijk is bij verschillende bouwprojecten.

2. **Neem jij bedrijfsterreinen ook mee? En grote infrastructuur zelf (wegen, geluidsschermen)? Of alleen woning?**

Dit thema wordt ingevlogen vanuit woningbouw, maar het bredere beeld (zoals bedrijventerreinen) moeten ook geïdentificeerd worden. Stefan weet echter niet goed waar de verschillende bedrijventerrein locaties komen. Provincie heeft interactieve map met daarin alle projecten en stadia van ontwikkeling.

3. **Hoe draagt dit thema bij aan provinciale doelstellingen en welke zijn dat?**

Het doel is om via water te laten gaan, waardoor mobiliteit via de weg minder wordt.

4. **Collecting green. Is dat een taak van de provincie? En wil je dit stimuleren?**

Ja de provincie wil dit wel stimuleren. Het blijft echter onduidelijk wat de provincie wel en niet kan.

5. **Wat is de rol van de provincie hierin? Bijv. aanbestedingen nieuwe werken of alleen planvormer?**

- Bouwopgave provincie. Monitor Woningbouw 2023: Cijfers over productie, plancapaciteit en woningbehoefte in Noord-Holland
- Bedrijventerrein planning: Monitor werklocaties 2022-2023
- Aanleg infrastructuur: Integraal meerjarenprogramma infrastructuur 2022-2029

Deze verschillende plannen moet op de vaarwegenkaart gelegd worden om te kijken waar ruimte is. De komst van bedrijventerreinen kunnen later achterhaald worden.

6. **Waar is de provincie de opdrachtgever van?**

- De provincie is opdrachtgever van de kunstwerken die vervangen gaan worden en van de wegen.

- De oevers zijn in het bezit van de provincie. Damwanden; daar is Beens mee bezig.

De provincie is geen opdrachtgever, maar eerder de verbinder, van ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen. De provincie houdt zich bezig met woon convenanten en maakt afspraken voor bouwlogistiek langs het water.

7. Welke acties/programma lopen er en hoe is de provincie aangesloten.

De provincie is bezig met de renovatie Koopvaarderschutsluis. Zodra kosten oplopen, wordt dit geparkeerd.

8. Waar knelt het nu in het Kernnet en wat kan de provincie doen?

De vaarweg knelt op de onbereikbaarheid. Zie eerdere gesprek met Bart. Vanaf de Zaan kan je niet naar het noorden varen door de brug. Ook zijn er knelpunten op onderhoud en staat van de kunstwerken.

9. Welke kansen zijn in beeld en wie is daar bij betrokken?

- Naar vaargebied
- Naar regio : NZK gebied, Haarlem/Bollenstreek, 't Gooi en rondom Amsterdam, Alkmaar e.o West Friesland en Kop van Noord-Holland

De provincie haakt aan bij ontwikkelingen waar mogelijk. Stefan laat de plancapaciteit monitor zien, dit is een kaart waarop de verschillende woningbouwlocaties geprojecteerd zijn ([Portaal Kaart en Data \(noord-holland.nl\)](#)) Roze zijn potentiële projecten (er wordt over gesproken, maar plannen zijn nog niet hard)

Haarlemmermeer (Ringvaart):

- Zijn wel wat ontwikkelingen (Cruquius tot Nieuw Venneep).
- Wie is daar de actor? Gemeente Haarlemmermeer belangrijk om mee te praten

Alkmaar: Veel potentiële (roze) gebieden, maar voelt wel aan dat dit gaat gebeuren. Voor Alkmaar is er potentiële kade (Boekelermeer). Gooi en vechtstreken geen ontwikkelingen.

10. Welke stakeholders moeten waarom deelnemen aan het ronde tafelgesprek?

Stefan gaat kijken welke partijen hij moet spreken. Hij verwijst alvast naar HVC afvalverwerker (Daar zijn Rombout en Ruben ook mee bezig)

11. Wanneer is een ronde tafelgesprek geslaagd?

Provincie heeft geen mogelijkheden om iets af te dwingen, gemeente moet zover zijn. Provincie worstelt met wat de rol hiermee is. Gedeputeerde wil dat daar iets mee gebeurt. Er moet een beslissing zijn voordat er geïnvesteerd wordt.

12. Zie jij pilots of testen binnen de geest van provincie?

Ja, dat zou in binnen de visie passen.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Gosse de Boer, Mariëlle Cats
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 12 april 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Startoverleg Suzanne Paanen Thema recreatievaart

Suzanne is beleidsmedewerker bij de provincie voor de recreatievaart sinds een paar jaar. Daarvoor werkte ze bij de gemeente Amsterdam en hield zich o.a. bezig met de rondvaartboten en het beleid daarvan. De rondvaartboten in Amsterdam zijn uniek en zijn vandaar geen onderdeel van de scope van deze studie. De commerciële vaart is dat wel (rondvaarten en riviercruise). Echter moeten ze wel meegenomen worden als het gaat om het waterbed-effect rondom de Zaan en Zaanstad.

- 1. Wat verstaat u onder dit thema? Noord-Holland heeft 45.000 recreatieve vaartuigen en deze sector is erg belangrijk voor het verdienvermogen. De uitdaging is deze toekomstbestendig te maken. Dit gaat vooral om de uitrol van het walstroom netwerk, veiligheid (handhaving) en toegankelijk maken van nieuwe vaarroutes.**

De bovenstaande beschrijving is vooral gefocust op individuele rondvaart, terwijl overige thema's zoals passagiersvaart en commerciële recreatievaart ook onderdeel zijn van het thema recreatievaart. Vandaar dat er onderscheid gemaakt moet worden tussen:

- Commerciële recreatievaart (bijv. riviercruises, rondvaart, onbemand verhuur, zoals sloepverhuur;
- Niet-commerciële recreatievaart

Het waterbed effect heeft zowel een positief als negatief effect.

- Positief: spreiding van de schepen is gewenst en is in lijn met de visie
- Negatief: overlast in veel gemeentes

Gemeenten beslissen om bijvoorbeeld riviercruises te gaan doen, wat overlast tot gevolg heeft. Er wordt niet goed genoeg geanticipeerd voordat dit soort besluiten worden genomen. Omdat er vanuit provincie hier niet genoeg beleid voor is, wordt er nagedacht of de provincie een voorzieningenbeleid moet hebben. Welke voorzieningen passen erbij?

- 2. Thema is nog al breed. Kunt u aangeven wat toekomstbestending inhoudt? Relaties met beheer en onderhoud zijn: als een brug/sluis zijn levenseinde nadert, dan aanpassen nieuwe behoefte?**

Niet aan de orde gekomen.

- 3. Hoe draagt dit thema bij aan provinciale doelstellingen en welke zijn dat?**

Binnen de provincie is de vraag: wat is een realistisch toekomstbeeld? De provincie wil een onderzoek hebben of de recreatievaart belangrijker gaat worden dan beroepsvaart. Zo ja, wat voor voorzieningen zijn hiervoor nodig? Kan je bepaalde voorzieningen multifunctioneel gebruiken?

4. Wat is de rol van de provincie hierin?

- a. **Beheerder:** Onderhoud en vervanging
- b. **Handhaver:** Waterpolitie
- c. **Subsidieverlener,** ontwikkeling nieuwe routes, scheiding beroepsvaart/recreatievaart
- d. **Ontwikkelaar:** innovatie en diensten

Er zijn 3 subsidieregelingen:

1. Tender regeling pleziervaart (1.1 miljoen)
 - a. Bestaande netwerk uitbreiden
 - b. Rondjes varen meer mogelijk maken (bijv. door baggeren, brug verhogen)
2. Kleine voorzieningen en diensten (1.5 ton)
 - a. Bijv. aanleggen steiger
3. Innovatie en duurzaamheid (1.5 ton)
 - a. Bijv. aanleggen elektrische laadpalen
 - b. Stimuleren duurzame vaart

Dit moet een impuls geven aan de regionale economie.

5. Welke kansen zijn in beeld en wie is daar bij betrokken?

Naar vaarweg kernnet. NZK gebied, Haarlem/Bollenstreek, 't Gooi en rondom Amsterdam, Alkmaar e.o West Friesland en Kop van Noord-Holland

Texel (niet in de scope): Voor zeilboten

Kop van NH:

- Hier is het de uitdaging om toerisme erheen te trekken. Er zijn kansen voor ontwikkeling van recreatievaart. Het ontwikkelbedrijf is hierin een partner.
- In de kop van NH is vooral landbouw en nationale marine

West-Friesland:

- Hier ligt al fijn vertakt vaarnetwerk (sloepen netwerk West Friesland). Dit wordt gesubsidieerd door de provincie. Het West Friese vaarnetwerk is van belang voor de West Friese bewoners.
- De ontwikkeling van het sloepennetwerk past goed in de visie van recreatievaart.
- Recreatievaart NH als ze lange termijn ontwikkeling kunnen bespreken (wensen in de toekomst). Bijv.:
 - o Kano netwerk
 - o Wat is er nog nodig voor lokale ondernemers?
- Gemeenten aan Markermeer (Monnikendam of Hoorn)
 - o Er moet besproken worden wat de relatie tot het Markermeer is.

Alkmaar/Heerhugowaard:

- Alkmaardermeer en Uitgeestermeer zijn populair. Beheer en handhaving is een issue. Op deze locaties is waterpolitie (in vergelijking tot andere gemeentes). Maar beheer is versnipperd op veel plekken; alleen Amsterdam heeft goede handhaving op het water.
- Provincie wil de gemeentes niets opleggen.
- In Purmerend willen ze aanlegplaatsen voor fietsboten (fietst een route langs het water en je overnacht op de boot). Ze willen dat in Purmerend faciliteren want ligt nu voor de sluis.

Waterland: 't Twiske

- Haarlem (Bollenstreek): Weinig beroepsvaart in deze regio, vandaar dat er hier niet zoveel speelt. Deze regio is afgesloten van andere vaarwegnetwerken omdat je over recreatievaart over Noordzeekanaal moet. Haarlem wil historisch water terugbrengen. Suzanne is bezig met historische trekvaart Haarlem-Leiden (Leidsevaart), educatieve route. In navolging van Amsterdam, wil Haarlem registratie van boten en meer rondjes ontwikkelen. Suzanne is bezig geweest met de ontwikkelingen van de Oude trekvaart naar Amsterdam. Dit is echter heel prijzig.

- Ringvaart: Bepaald gedeelte wordt veel gebruikt door recreatievaart. Om het nog interessanter te maken zouden er meer verbindingen moeten komen. Nu worden illegale ligplaatsen ingenomen door woonboten en in hoeverre wil je nog beroepsvaart hier?

Gooi- en Vechtstreek:

- Discussie Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) en de Vecht. De Vecht wordt gezien als alternatieve route. De wens is om het ARK vrij te houden. Dit is een van de drukste beroepsvaarroutes in Nederland en niet aantrekkelijk voor recreatievaart.
- Natuur versus recreatievaart speelt een grote rol in deze regio
- Bij de Randmeren speelt de waterplantenproblematiek

8. Welke stakeholders moeten waarom deelnemen aan het ronde tafelgesprek?

- Stakeholders:
 - Hiswa
 - Watersportverbond
 - Ontwikkelbedrijf
 - Gemeentes
 - Haarlemmermeer
 - Zaandam (waterbedeffect)
 - Belangrijkste langs Noord-Hollands kanaal (Purmerend, Alkmaar)

9. Matrix, deelgebieden/themas?

Suzannes werkterrein is vooral de vaarwegen buiten het hoofdvaarnetwerk, want dit is waar recreatievaart het meeste voorkomt. Deze hebben geen officiële vaarwegklasse maar vallen wel onder BRTN.

Natuur en recreatie staat op gespannen voet, bijvoorbeeld in het gebied Noord-Holland (t'Wiske Waterland, Gooi- en Vechtstreek). Provincie is om de natuur te beschermen maar stimuleert ook recreatievaart.

Hoe het niet moet: Wil je overnachten? Huur hier een vlot. Omdat er een gat in de wet is gevonden. Focus ligt op mee investeren in ruimtelijke ontwikkelingen:

10. Nautische veiligheid, hoe kijkt provincie daarnaar?

Beheer en handhaving is versnipperd, het is een samenspel van veel verschillende partijen. De provincie wil de knelpunten inzichtelijk hebben zodat we daar passende maatregelen kunnen treffen. Over water van RWS heeft de provincie weinig te zeggen, maar is wel graag betrokken als partner. Over sommige wateren zijn andere partijen in de lead.

Suzanne is bezig met de Amstel. Dit is een mooie vaarweg, maar werd vroeger meer voor beroepsvaart gebruikt. Moeten we als provincie nu meer gaan gebruiken voor recreatievaart? Provincie gaat hierover, vandaar dat er besluiten genomen moeten worden over hoe we beroepsvaart en recreatievaart veilig samen kunnen laten gaan.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 08 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Jan Bosma: Vaart in de Zaan

Dit verslag beschrijft het gesprek met Jan Bosma, projectleider van het Metropolitaan Hub Systeem (kleinere lading over water), als onderdeel van het onderzoek naar de mogelijkheden van het Kernnet. Het gesprek vond plaats op 8 mei 2024.

Profiel Metropolitaans Hub Systeem

Het Metropolitaans Hub Systeem is een gezamenlijk project van de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht en het bedrijfsleven. Noord-Holland richt zich daarbij op de slimme logistiek en is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de digitale onderdelen en het slim datadelen. Het doel is om te leren van best practices in smart mobility door te denken in de scheiding van de voortstuwing en de laadruimte (denk aan een truck en een trailer). Zo kun je meer rondjes om de kerk (lees bedrijven langs de Zaan) maken. Het voorbeeld is Cargill dat met vier bakjes vaart met één elektrische pusher (Kotug). OFI/Olam gaat volgen.

Op basis van data kan een dienstregeling (netwerk van haltes) voor het vervoer van (kleinere lading) goederen over water met elektrische duwbakcombinaties worden ontwikkeld. Dit door data te koppelen aan de goederen, de schepen en de vaarweg. Zo wordt inzichtelijk wat, wanneer vaart en wat de schepen nog mee kunnen nemen. Hiermee wordt vervoer over water mogelijk voor bedrijven die nu vervoer over water niet gebruiken en de vaarweg beter benut.

Lopende projecten

Op dit moment maakt Cargill gebruik van de duwbakcombinaties. Ze zijn in het bezit van 4 bakken en 1 duwboot (elektrisch aangedreven Kotug M), waarbij de duwboot de bakken heen en weer vaart. Dit heeft het voordeel dat er minder duwstellen nodig zijn én minder uitstoot is. Jan Bosma is, naast Cargill, in gesprek met 2 andere bedrijven om dit principe verder uit te breiden. Eén van deze bedrijven is OFI (Olam).

Wat zou de provincie in jouw ogen moeten doen?

Jan benoemt dat het vaak een probleem is dat gemeentes wel visie hebben voor de aankomende jaren maar nog geen inhoud. Daarnaast staat het thema logistiek nog niet boven aan de agenda. Jan ziet kansen bij de Provincie door middelen en kennis aan de gemeenten geven waar mogelijk.

Waar zou het rondetafelgesprek over moeten gaan?

Jan zegt dat het een mogelijkheid moet zijn om de koppen bij elkaar te steken om kansen en belemmeringen te bespreken. Ga de versnippering tegen en probeer belemmeringen te doorbreken. De kracht van het duwbakken concept is niet hoe het operationeel toegepast moet worden, maar dat het voor voordelen zorgt, zoals minder bemanning en minder uitstoot. Om het van de grond te krijgen moet je koppen bij elkaar krijgen en anders tegen het vervoer aankijken.

Een goede dienstregeling kan het duwbakken concept regelen. Dit is onderdeel van een groter plaatje, vandaar dat er minder aan eenheden gedacht moet worden. Partijen die aan tafel gaan zitten willen vaak geen pilots doen. Desondanks doet het Metropoliitaans Hub Systeem living lab business cases voor ondernemers. Om pilots meer te stimuleren, zouden overheden in aanbestedingen moeten noemen hoe hier geld aan te verdienen is.

Rondetafelgesprek over afval. Afval en duwbakken concept moet een management punt zijn, waarbij duidelijk wordt hoe het elkaar gaat versterken. Ruben moet de regie nemen en de partijen bij elkaar zetten. Om het MHS concept breed gedragen te krijgen, projecten te definiëren en middelen bij een te brengen.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 07 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Frank Steijn: Noord-West Connect

Dit verslag beschrijft het interview met Noord West Connect (NWC) in het kader van het onderzoek naar mogelijkheden tot ontwikkeling van een Kernnet op de provinciale vaarwegen. Het interview vond plaats op 7 mei 2024 met Frank Steijn, directeur NWC. Frank heeft als vervoerseconoom met een lange staat van dienst (30 jaar) en werkte voorheen bij AGV adviesgroep, TLN, VNM en Syndesmo.

1. Profiel NWC.
2. Samenwerking in dit onderzoek
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

1. Profiel NWC.

De afgelopen jaren lag de focus in Noord-Holland op het stimuleren van modal shift bij bedrijven. Die aanpak toonde geen grote resultaten doordat het vaarwegennetwerk onvoldoende is en de business cases niet goed rond te krijgen zijn. Voor een succesvolle modal shift heeft de provincie de regie in handen genomen en organiseert het netwerk van vaarwegbeheerders en modal shift inspanningen. De modal shift aanpak focust op de grote stromen, dus bouwlogistiek, afvallogistiek, en containers op het Kernnet, en stadslogistiek in de steden. Om dit echt succesvol te maken kan de provincie de regie pakken, en ook met financiële middelen stimuleren. Ook het onderzoeken en faciliteren van nieuwe schepen en passende maatvoering is daarbij van belang. We sluiten daarmee dan ook maximaal aan op de grote modal shift die plaatsvindt in de Haven van Amsterdam, en coördineren dit via Noord West Connect.

NWC kijkt naar 4 deelmarkten om innovatie en modal shift te bereiken. Dat zijn:

1. Containers naar en vanaf de zeehavens Rotterdam en Amsterdam
2. Bouwlogistiek: Bevoorrading van grote bouwwerken over water
3. Agri logistiek: aan en afvoer van landbouwproducten en eindproducten over water
4. Afval over water.

In deze markten wordt een onderscheid gemaakt tussen projecten en een analytische aanpak. Een voorbeeld van een project is bijvoorbeeld het vervoer met containers over de binnenvaart. NWC kijkt hierbij hoe ze de retailer kunnen helpen.

De centrale vraag is iedere keer wat de partijen tegen houdt om vervoer over water tot stand te brengen en hoe belemmeringen kunnen worden aangepakt. NWC brengt in kaart welke grote bedrijven dat zijn en wat hen tegenhoudt om bijvoorbeeld containers via binnenvaart te vervoeren.

Een ander voorbeeld is de bouwlogistiek. Voor de bouw gaat het vooral om projecten. NWC kijkt naar de bouwlocatie, wat het laatste stuk is van bouwlogistiek. Als voorbeeld geldt de busterminal die in Haarlem gebouwd wordt langs het Spaarne. Ze onderzoeken wat de betrokken partijen nu tegenhoudt duurzame logistiek te gebruiken, zoals het vervoer over water. In algemene zin is de vraag: Hoe komt het dat sommige gemeenten dit wel doen en andere niet? Ze focussen zich vooral op 7 gemeenten: Almere, Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmermeer.

2. Samenwerking in dit onderzoek

De werkzaamheden van NWC en Royal HaskoningDHV (in dit onderzoek) hebben gemeen dat mogelijk dezelfde contactpersonen worden benaderd voor hetzelfde doel. Dat is niet wenselijk en kan tot miscommunicatie leiden, verlies van een lead of het afhaken van belangrijke stakeholders. Het is belangrijk met één gezicht namens de provincie mogelijke contactpersonen te benaderen. Omdat de werkzaamheden van NWC overeenkomen met het onderzoek wordt voorgesteld intern met de provincie verder te bespreken.

NWC geeft aan dat zij de mankracht voor aankomende 3 jaar hebben om door te pakken na de uitkomst van de rondetafelgesprekken. NWC wil graag meehelpen met het vinden van de beste partijen voor die rondetafelgesprekken en dan kijken wat er nodig is om door te pakken.

NWC heeft dezelfde contactpersonen als wij bij de gemeenten Alkmaar, Haarlem, Amsterdam, Zaanstad en Haarlemmermeer. NWC heeft geen contact met Purmerend omdat dit de 6^e grootste gemeente is. Purmerend heeft overigens wel al wat vragen gesteld. NWC heeft voor bouwlogistiek de 5 genoemde gemeenten gecontacteerd. Hij wil weten waar de gemeenten heen willen. Het doel van NWC is om een accountmanagement systeem op te zetten waar de volgende info instaat: welke projecten komen eraan, welke aannemers zijn erbij betrokken, etc? Een systeem van de projecten van komende 5 jaar waarin duidelijk wordt wat de kansen voor binnenvaart zijn.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

De rondetafelgesprekken over bouwlogistiek en duurzame logistiek zijn van belang voor NWC en NWC wil hier ook graag aan meewerken. Alle acties na de rondetafelgesprekken kan NWC oppakken.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 14 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Andries de Weerd

Dit verslag beschrijft het interview met de Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) in het kader van het onderzoek naar mogelijkheden tot ontwikkeling van een Kernnet op de provinciale vaarwegen. Het interview vond plaats op 14 mei 2024 met Andries de Weerd, Regio-coördinator Noord-Holland & IJsselmeer. Andries heeft altijd gevaren en combineert dat sinds 9 jaar met het onderwijs. Hij is docent binnenvaartkunde bij Urk Maritime (visserijschool).

1. Profiel KBN
2. Kansen en knelpunten binnenvaart
3. Voorzieningen en diensten
4. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel KBN

KBN is gebouwd op kennis, kunde en historie van Koninklijke BLN-Schuttevaer en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. De fusie tot Koninklijke Binnenvaart Nederland was een logisch samengaan van de twee verenigingen die veel met elkaar gemeen hebben, dezelfde sector bedienen, samen een veel krachtigere stem hebben in Den Haag, Brussel, Straatsburg, bij provinciale en lokale overheden en bij havens. Zowel BLN als CBRB, dus nu KBN, zijn vertegenwoordigd in hun Europese koepelorganisaties ESO en EBU. Samen zijn ze actief in het IWT Platform waar een actieve deelname aan Europese werkgroepen plaatsvindt. Ook hier moet verdere integratie en impact in de komende jaren leiden tot meerwaarde voor alle leden.

2. Kansen en knelpunten

De kansen en knelpunten zijn gebiedswijs doorgenomen, daarnaast wordt er onderscheid gemaakt tussen de vier thema's in de verschillende gebieden, als volgt:

A. Kop van Noord-Holland

In de kop van Noord-Holland zijn vooral de **voorzieningen en diensten** van belang voor de binnenvaart. Er wordt gesproken over de Koopvaarderschluis, Kooyluis, Kooyhaven, Waardbrug en Den Helder:

- De Koopvaarderschluis is nu circa 90m lang, met ontheffing hebben schepen tot 92m toegang. De sluis is zo goed als einde levensduur BLN en de verladers zien graag de sluis wordt verlengd tot 110-115 m schip. Destijds heeft gedeputeerde Elisabeth Post de verlening al goedgekeurd, maar later is dit weer ingetrokken. BLN ziet graag een Rondetafelgesprek om met de gedeputeerde aan tafel te gaan. Naast BLN zouden ook de volgende partijen moeten aanschuiven: Damen scheepswerf, Spaansen, De Vries van der Wiel/ Deme Environment (Schagen), Van Vliet (Schagen), maar ook Boat & Bike Tours (passagiersvaart) Amsterdam.

- Kooylsuis: Avia Marees (Kolhoorn) ziet de Kooylsuis graag met 1,5 meter verlengd. Op dit moment varen 300 ton schepen vijf keer op en neer, de verlenging van de Kooylsuis kan 600 ton schepen toestaan. Marees wilde silo's (tankdepots) naar de Kooyhaven verplaatsen maar dat werd door de bewoners tegengehouden. Het is verder onduidelijk waarom de provincie de Kooylsuis niet aanpakt.
- Kooyhaven: Haven is eigendom van Port of den Helder. PODH is een zeehaven (verdienen daar het geld) en kijken minder naar achteren. Vandaar dat er nooit gekeken wordt wat in het achterland allemaal kan. Kooyhaven is verloren kindje.
- Naast de Kooylsuis is de Waardbrug ook te smal voor een groot schip (CEMT IV).
- In Den Helder zou de KBN zou graag een haakarm als voorziening willen.

Met betrekking tot het thema **duurzame logistiek** heeft KBN vaak gesprekken over vervoer over water, maar dat pakt niet goed uit. In de kop van Noord-Holland is afval interessant, met name met partijen zoals Bek en Verburg (maar ook in Amsterdam) en houtafval via HVC (correctie RHDHV, dat moet Sortiva zijn).

B. Midden Noord-Holland

In Midden Noord-Holland vinden meerdere activiteiten plaats. Bij Middenmeer wordt voornamelijk kunstmeer vervoerd. Schepen varen via Alkmaar De Omval naar Middenmeer en komen terug via Amstelmeer of IJsselmeer bij Medemblik. Per jaar gaat het om 10/20-tal spitsen (350 ton per schip). Daarnaast is het industrieterrein in Purmerend verhuisd van aan het water en dichtbij het spoor naar de achterkant van Purmerend zonder wateraansluiting. Dit is een gemiste kans. Kanaal C van het Noord-Hollandskanaal is best diep, ooit zelfs dieper geweest dan de Zaan. Vroeger gingen miljoenen tonnen zand van Amsterdam naar Purmerend via de sluis (63 meter lang 3 meter diep). Duwbakken passen erin vanwege de breedte en sleepboten passen hier dan nog naast. Vroeger voeren hier schepen van 1.200 ton, dit is helaas gestopt want heel Purmerend is vol gebouwd. Desondanks is onder de brug van de A7 een openbare loswal.

In Midden Noord-Holland wordt voornamelijk gesproken over **voorzieningen en diensten** voor de binnenvaart. De drempel bij de Zijperbrug en de bochten bij de Friesebrug moeten aangepakt worden:

- In Schagen is aannemer Ooms (Hoorn) de asfaltfabriek aan het ontmantelen. Ooms heeft daar nog wel wat overslag maar veel minder dan vroeger. Spaansen heeft hier operaties en Van Vliet heeft bouwmaterialen. Om schepen met meer diepgang te faciliteren zal de drempel bij de Zijperbrug verlaagd moeten worden.
- Vanuit de binnenvaart worden de bochten bij de Friesebrug (Alkmaar) als bottleneck gezien.

Voor **duurzame logistiek** worden kansen gezien in Kolhoorn. Hier wordt tarwe overgeslagen en gaat weg als veevoer naar het oosten. De vaarweg kan echter beter worden benut.

C. Groot-Amsterdam

Ook in Groot-Amsterdam, met name in Zaandam, missen bepaalde voorzieningen en diensten in de binnenvaart.

- Onder de Willem Alexanderbrug in de Zaan ligt nu nog een drempel. Deze wordt het 4^e kwartaal van 2024 weggehaald.
- Ook bij de Prins Clausbrug wordt nog gebaggerd. Dit heeft als gevolg dat de hele Zaan een diepte van 4,2m heeft. Door de grote diepgang is veel vervoer over water mogelijk, echter gebeurt dit nog niet zoveel, alleen wat cacao, rijst en olie wordt vervoerd over water.
- Op de Nauernasche vaart wordt naar de Forbo fabriek in Krommenie gevaren. Dit gebeurt met een tanker van 700 ton, welke achteruit terugvaart naar het Alkmaardermeer. De brug in Krommenie hindert de vaart.

Ondanks dat grondstoffen niet in grote maten over water worden vervoerd, worden nieuwbouwhuizen prefab gemaakt en wel via het water vervoerd. Vandaar dat in Zaandam het thema **bouwlogistiek** wordt opgepakt; Havenmeester Andre Bredschneider stimuleert dit.

D. Haarlemmermeer en Bollenstreek

Om producten van Haarlem naar Amsterdam te vervoeren, moet drie keer sluisgeld betaald worden: aan de gemeente Haarlem om door de stad heen te varen, aan het waterschap om door de Rijnlandse Sluis te varen en aan de gemeente Amsterdam betaal je havengeld voor het laden van producten. Dit wordt gezien als een knelpunt voor de binnenvaart. Om dit te voorkomen worden bouwmaterialen verzameld en verscheept via Lisse; hier is veel diepgang en geen sluisgeld.

Veel bouwprojecten vinden plaats in de regio tussen Lisse en Hillegrom. Hier zijn kansen voor de **bouwlogistiek**.

Een kans voor het thema **duurzame logistiek** is de loswal bij Schiphol Oost. Hierdoor zou het een goede mogelijkheid voor een knooppunt van goederen te creëren.

3. Voorzieningen en diensten

De knelpunten en kansen voor ligplaatsen, wachtplaatsen, sluizen en bruggen worden kort beschreven:

A. Knelpunten en kansen ligplaatsen

In Nederland is een te kort aan ligplaatsen. Het coalitieakkoord beschrijft dat 2 weekend ligplaatsen nodig zijn in Nederland; één in Hillegom en één bij Koedijk in het Noordhollandskanaal ten noorden van Alkmaar. Daarnaast is er vanuit de KBN ook behoefte aan een ligplaats in de kop van Noord-Holland. In de Oostoever zou voldoende ruimte zijn, alleen staat wordt het nu omringt door een hek. Geen van de ligplaatsen van de provincie bevat walstroom, bijvoorbeeld in Den Helder. In de Oostoever is het waterschap bezig met aanleggen van stroom. Vergeleken met de provincie Zuid-Holland is de stroomvoorziening erg minimalistisch in Noord-Holland.

B. Knelpunten en kansen wachtplaatsen

Voor de binnenvaart zijn er geen goede aflopmogelijkheden. Dit houdt in dat bijvoorbeeld bij een sluis alleen aan palen kan worden afgemeerd, maar het schip niet verlaten kan worden. Soms gaat een sluis pas op maandag open, dit betekent dat een schipper het hele weekend op z'n schip moet blijven.

De service en voorzieningen zijn erg minimaal.

C. Knelpunten en kansen sluizen en bruggen

Vanuit de binnenvaart wordt de verlenging van de Koopvaarderschluis als kans gezien. De verlenging kan worden gedaan door een nieuwe sluisdeur toe te voegen, waardoor een kleine en grote sluis ontstaat. De Kooysluis wordt als minder potentie gezien, omdat deze sluis maar door één vervoerder wordt gebruikt. De bediening van sluizen en bruggen op afstand klinkt als logische oplossing, echter moeten er dan wel voldoende bedienaars zijn. Zodra dit niet het geval is, moeten schepen langer wachten. In de gemeente Hollands Kroon moeten schippers voor langere tijd wachten door onvoldoende bedienaars.

4. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Alle thema's zijn van belang voor de Koninklijke Binnenvaart Nederland. De KBN zou aan moeten sluiten bij de rondetafelgesprekken.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 14 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Port of Den Helder. Arij Rijke

Dit verslag beschrijft het interview met de Port of Den Helder (POHN) in het kader van het onderzoek naar mogelijkheden tot ontwikkeling van een Kernnet op de provinciale vaarwegen. Het interview vond plaats op 16 mei 2024 met Arij Rijke, Havenmeester en Port Security Officer. Arij heeft gevaren, bij de haven van Amsterdam, RWS nautische Dienst en STC (docent binnenvaartkunde) gewerkt.

1. Profiel POHN;
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel POHN

De haven van Den Helder beschrijft zichzelf als dé pit-stop haven van de Noordzee met betrekking tot logistieke dienstverlening, onderhoud en bevoorrading voor offshore activiteiten. Hiermee wordt de duurzame economische ontwikkeling van de regio te gestimuleerd. Zowel nationaal als internationaal bereikt de haven aan circa 95% van alle offshore platformen in het Nederlandse deel van de Noordzee. Daarnaast bedient de haven vanuit Den Helder ook internationale platformen. Dit is ook de reden dat er veel bedrijven zijn gevestigd in de haven van Den Helder en er veel werkgelegenheid is.

Met Den Helder Airport (de luchthaven van Den Helder) om de hoek, is de zeehaven niet alleen een strategische maar ook een logische en kosteneffectieve keuze voor veel bedrijven. Er is in de Den Helderse haven bijvoorbeeld een complete toeleveringsketen beschikbaar voor Operations & Maintenance, inclusief douaneagentschappen met douane-entrepot. Razendsnelle ontwikkelingen op het gebied van technologie en onderzoek hebben geleid tot een snelle groei in de vraag vanuit de markt, waaraan altijd met succes door de zeehaven aan werd voldaan. Deze unieke combinatie maakt dat de zeehaven van Den Helder is uitgegroeid tot dé grootste offshore hub van het zuiden van de Noordzee. Vanaf deze locatie kan vrijwel elk platform in het Nederlandse deel van de Noordzee hun voorraden en bemanningen ontvangen.

Port of Den Helder is bovendien de trotse vestigingsplaats van de Koninklijke Marine en een visafslag. Ook kennisinstituten, onderzoeksinstellingen en onderwijs hebben hun weg naar Den Helder gevonden, waarmee de kustplaats naast al haar kwaliteiten ook nog eens dé kennis- en service-hub aan zee is. De Port of Den Helder zet in op duurzame waterstofeconomie. Er is doordat de haven bijzonder gericht is op de offshore-industrie al de nodige infrastructuur aanwezig voor de transport van waterstof.

2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

A Duurzame logistiek (Modal Shift). De kansen richten zich vooral op de ontwikkeling van Kooyhaven. In het bewonersconvenant tussen de haven en de gemeente Hollandse Kroon is afgesproken dat overslag van afval (stank) en containers (geluid) niet wordt toegestaan. Het is voor veel activiteiten daarom erg lastig om tot ontwikkeling te komen. Daar staat tegenover dat de havenverordening enige ruimte heeft overslag van binnenschepen toe te staan binnen de grenzen van het bewonersakkoord. Zo is boord over boord overslag voor Avia Marees (brandstoffen) toegeslagen zolang dit niet als BEVI-activiteit wordt aangemerkt. Rondom Kooyhaven spelen een paar ontwikkelingen, maar voor alle activiteiten is overleg met de bewoners nodig. Op dit moment is enige grond rondom te Kooyhaven te koop. De provincie zou deze grond kunnen aankopen als strategische buffer en daarmee de lange termijn ontwikkeling van Kooyhaven mogelijk maken. Er spelen nu 3 opties op land: Marees, Oostwoude tankbouw en een vertrouwelijk lead. Ligplaatsen maken langs Kooyhaven is onbespreekbaar. Er is geen ligplaatsprobleem in en rondom Den Helder.

B. Voorzieningen en diensten.

Koopvaardersschutsluis. Naast de reguliere gebruikers die door BLN zijn genoemd is de sluis ook relevant voor de riviercruisevaart. In het vaarseizoen (maart tot en met 15 oktober) doen gemiddeld 6 tot 7 riviercruise schepen per week Den Helder aan. De schepen zijn 120 tot 135 meter lang en kunnen niet door de huidige sluis. De riviercruise schepen varen een rondje Noord-Holland en meren af op de Flaneerkade in de Koopvaardersaven). De schepen rondje Markerwaard/IJsselmeer. Dit lukt nu niet en alleen kleinere schepen (< 90 m.) varen nu Enkhuizen, Lemmer, Stavoren, Oude Schild, Den Helder en gaan weer terug, bij voorkeur door NH-kanaal naar Alkmaar en door naar Enkhuizen. Een verlengde Koopvaardersschutsluis zal dus dagelijks in het seizoen een riviercruise schip kunnen verwachten. Voordeel is dat schepen dan binnengaats afmeren en bestedingen in de binnenstad doen.

Blauwe Golf en bediening objecten. De provincie kan de helpende hand bieden en ondersteunen om de bedieningstijden in Den Helder te verbeteren. Zo wordt de Moermanbrug bediend door defensie, die zelf de bediening en passagetijden bepaalt en regelmatig ook verandert. Dit komt de doorstroming niet ten goede. Het afstemmen van bedieningstijden vanwege werkzaamheden gaat erg goed. Het bloktijd varen gaat redelijk goed. Er is zorg rondom het knoppunt de Kooy. De marifoon werkt hier regelmatig niet en de uitrustig matig. Met de komende centrale brugbediening vanuit Heerhugowaard worden knelpunten verwacht, want nu heeft een verkeersleider 6 objecten (en 6 schermen) te bedienen en dat is te veel. Als bijvoorbeeld de riviercruise vertrekt, volgt de verkeersleider deze nauwelijks. De centrale bediening wordt geleidelijk meer ingevoerd. Knooppunt de Kooy over twee jaar aan de beurt en de Koopvaardersschutsluis in 2025. De provincie moet meer geld en middelen beschikbaar stellen en investeren in een veilige en betrouwbare afwikkeling van het verkeer op de vaarweg.

C. Bouwlogistiek. Er speelt in de haven van Den Helder niets.

D. Recreatievaart. De gemeente Den Helder wil graag een omvaarroute voor de recreatievaart verder ontwikkelen met het geld dat beschikbaar is gekomen ten tijde van de renovatie van de Koopvaardersschutsluis. In eerste instantie was er sprake van 9 maanden sluiting van de sluis. Toen is een alternatieve route ontwikkeld via Koopvaardershaven naar de Flaneerkade en de Boerenverdrietsluis. Maar bij de aanbesteding van de renovatie bleek de sluis niet dicht te gaan en was de alternatieve route niet nodig. Deze alternatieve route is nog steeds de moeite waard om te ontwikkelen.

Ten aanzien van de staande mast route zijn geen knelpunten aanwezig. Deze blijven het liefst buitengaats.

Voor de motorjachten wordt het faciliteren walstroom is aanbevolen en wenselijk. POHN heeft een plan maar Liander sluit niet aan (geen capaciteit). POHN doet mee aan een proef met een H2 generator, maar de leverancier Nedstack is nu in Duitse handen en wil niet verder.

Als laatste wil POHN graag aandacht voor het tekort aan afgiftepunten van afvalwater. Met name de riviercruise (10 tot en met 50 personen) heeft behoefte aan deze punten en de POHD/gemeente moet deze aanleggen, maar heeft geen middelen. Wellicht kan de provincie helpen.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Alle thema's zijn van belang voor POHR en zij schuiven graag aan voor de Koopvaardersschutsluis en voor de bediening van objecten en recreatievaart.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 27 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Erik Metselaar GP Groot

Dit verslag beschrijft het interview met GP Groot. Het interview vond plaats op 27 mei 2024 met Erik Metselaar, Manager tankstations & techniek. Erik is 16 jaar werkzaam binnen GP Groot; op dit moment werkt hij bij NXT mobility (dit is een initiatief van GP Groot). Hij is directeur van de NXT mobility energy hub naast de Boekelermeerhaven. [NXT Mobility - Samen op weg naar duurzame mobiliteit](#)

1. Profiel GP groot
2. Duurzame logistiek
3. Voorzieningen en diensten
4. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel GP Groot

GP Groot werkt in vier marktsegmenten: afvalinzameling, recycling, energie, en advies en infrarealisatie. De activiteiten van de GP Groot groep lijken heel divers, maar ze werken allemaal samen aan hetzelfde doel: een circulaire, energieneutrale en klimaatbestendige toekomst. GP Groot is vooral actief in Noord-West Nederland. Dat maakt hen een echte regionale dienstverlener. Van particulieren tot bedrijven, van mkb'er tot industrie.

2. Voorzieningen en diensten (Boekelermeer)

NXT mobility Energy hub ligt op 100 meter van de Boekelermeer insteekhaven. Ze zijn in contact om het overgebleven vermogen te leveren aan (toekomstige) bedrijven en gebruikers aan de Boekelermeerhaven. GPGroot krijgt nog geen kade in de Boekelermeerhaven, maar ze kijken wel of ze hier behoefte aan hebben. GPGroot doet nauwelijks transport over water (50.000 tot 60.000 ton per jaar), maar ze zijn wel aan het overwegen of ze een kade tot beschikking willen nemen. De NXT mobility hubs zouden walstroom kunnen leveren, maar of hier behoefte aan is, zou besproken moeten worden met de gemeente Alkmaar.

3. Duurzame logistiek (Afval/Modal shift)

Ronald Balvers: directeur afval verwerken (recycling) afvalstromen is de juiste contact persoon, Hier heeft Metselaar geen zicht op. Contacteer: r.balvers@gpgroot.nl

4. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

NXT mobility is op dit moment niet relevant voor de rondetafelgesprekken.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 27 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Karel Schoenaker (Recreatieschappen Westfriesland)

Dit verslag beschrijft het interview met Recreatieschap Westfriesland. Het interview vond plaats op 27 mei 2024 met Karel Schoenaker, directeur van het Recreatieschap Westfriesland.

1. Profiel Recreatieschap West-Friesland
2. Thema Recreatievaart
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel Recreatieschap West-Friesland

Het Recreatieschap Westfriesland is een gemeenschappelijke regeling van de zeven Westfriesse gemeenten (Drechtenland, Enkhuizen, Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer en Stede Broec). Doel van een dergelijke regeling is de behartiging van gemeenschappelijke belangen, in dit geval de belangen van openluchtrecreatie, het landschap en de natuur. Hiervoor ontwikkelt het Recreatieschap (zelfstandig) beleid gericht op een rijkere, gevarieerde natuur en draagt het Recreatieschap zorg voor de uitvoering van dit beleid.

Recreatieschap Westfriesland maakt buiten genieten van groen, natuur en landschap mogelijk voor de inwoners en bezoekers van de regio Westfriesland. Het Recreatieschap zorgt voor gevarieerd ingerichte recreatiegebieden dicht bij huis. Alle recreatiegebieden zijn voorzien van waterpartijen en bos. Ook zijn er gebieden met strand, zwemwater en horeca. Een aantal recreatiegebieden heeft plekken om honden los te laten, en in het Streekbos is een hondenzwemstrand aangelegd. Voor fietsen, wandelen en varen zijn er de goed onderhouden en bewegwijzerde netwerken die naadloos aansluiten op de netwerken in de naastgelegen regio's.

2. Thema Recreatievaart

In Westfriesland zijn de vaarroutes geschikt voor schepen met een maximale doorvaarthoogte van 1,5 m. De meest voorkomende boten op de vaarroutes in Westfriesland zijn fluisterboten, polderschuiten/vletten en kano's, grotendeels in het bezit van bewoners aan het water. Door de smalle en ondiepe vaarweg, kunnen deze routes gezien worden als een zogenaamde categorie E en F van het BRTN. Dit is echter nog geen officiële categorie. Het recreatieschap ziet hier wel kansen. Zodra categorie E en F binnen het BRTN wordt opgenomen, zou dit meer nautisch beheer garanderen. Op dit moment beheert het waterschap de vaarwegen (kwantiteit en kwalitatief), het recreatieschap moet hierop meeliften. Onderhoud op deze vaarwegen wordt alleen incidenteel gedaan. Zodra geen onderhoud plaatsvindt, bestaat de kans dat een extra lus in het vaarwegennetwerk dichtgroeit.

In het oosten van Westfriesland bestaat het rondje Rustenburg-Verlaat. Deze vaarroute heeft BRTN-categorie Dm en is geschikt voor sloepen. Naast deze route, zou het recreatieschap meer nieuwe routes willen. Zodra nieuwe woonwijken worden gebouwd, willen ze graag het vaarnetwerk hierop aansluiten. Hiervoor zijn investeringen nodig bijvoorbeeld voor een sluis om het waterpeil in stand te houden. De provincie kan hier een rol in spelen als subsidieverstrekker, want het gaat dan om grotere investeringen die nu blijven liggen.

Binnen enkele weken wordt een rapport gepubliceerd met een nieuw confidentieel idee. Karel zal dit met ons delen, zodat dit meegenomen in het onderzoek. De kosten van het nieuwe project zullen ongeveer 2,5-3 miljoen euro bedragen.

Een Staande-mastroute is in Westfriesland niet realistisch, omdat het vooral vanuit de havens komt en dat valt onder toerisme. Daar houdt het recreatieschap zich niet mee bezig.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Het recreatieschap zou graag mee willen doen aan het rondetafelgesprek over het optimaliseren en afstemmen van het vaarweg en nautisch beheer. Als het nieuwe onderzoek klaar is kan het vertrouwelijk idee ook worden ingebracht.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 29 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door: [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Marleen Maarleveld

Dit verslag beschrijft het interview met Waterrecreatie Nederland. Het interview vond plaats op 29 mei 2024 met Marleen Maarleveld, directeur van Waterrecreatie Nederland.

1. Profiel Waterrecreatie Nederland
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel Waterrecreatie Nederland

Waterrecreatie Nederland opereert als een kennis- en netwerkorganisatie. Het bureau werkt intensief samen met haar publieke en private partners om de doelen te realiseren. De bestuurlijke partners leveren input voor het werkprogramma van de stichting en dit wordt vastgesteld door het bestuur. Afhankelijk van de concrete werkzaamheden, wisselt de inzet van de partners. De samenwerking binnen Waterrecreatie Nederland is gericht op agendering, afstemming van beleid en plannen en ontwikkeling en uitvoering van publiek-private programma's en projecten. Vanuit de publieke partijen heeft Waterrecreatie Nederland vertegenwoordigers van diversie overheden, met uitzondering van het rijk. De stichting focust daarbij op de volgende focuspunten waarvan het belang publiek en privaat wordt gedeeld en die bijdragen aan de waarde van waterrecreatie:

- Waterrecreatie op de kaart, dit is voornamelijk gericht op data;
- Het versterken van duurzame waterrecreatie;
- Het vergroten van de veiligheid op het water, en
- De ontwikkeling en het beheer van routenetwerken en voorzieningen, waaronder het landelijke basistoervaartnet (BRTN).

Waterrecreatie op de kaart. Waterrecreatie Nederland is aanjager van het watersportonderzoek in 2021. Dit onderzoek wordt dit jaar weer uitgevoerd. Dit speerpunt is voornamelijk gericht op data; viewers en kaarten moeten beschikbaar zijn om inzicht te geven in verschillende vaarroutes en mogelijkheden tot waterrecreatie.

Duurzame waterrecreatie. Waterrecreatie is in zekere zin al een duurzame bezigheid, doordat de watersporten wind of spier gestuurd zijn. Waterrecreatie Nederland is bezig met verdere verduurzaming van waterrecreatie door de volgende punten:

- Bewustwording en gedrag;
- Meer circulariteit in gebruik van materialen;
- Groenblauwe omgeving zo robuust mogelijk te maken.

Veiligheid op het water. Waterrecreatie Nederland voert de publiekscampagne “Varen doe je Samen!” om veilig varen mogelijk te maken. Het initiatief “Varen doe je Samen!” identificeert gevaarlijk knooppunten en licht toe hoe de verschillende gebruikers het beste kunnen varen. Veilig varen geldt voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart, vandaar dat vrijwel alle partijen hieraan meewerken.

Beheer van routenetwerken en voorzieningen. Het BRTN zorgt voor behoud en beheer van de vaarwegen voor zowel beroepsvaart als recreatievaart, dit wordt landelijk in stand gehouden. Deze vaarwegen bestaan uit categorisering van A tot en met D. Soms wordt hier ook onderscheid gemaakt tussen m en z vaarwegen, voor motor en zeilboten, respectievelijk.

2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

- A. **Duurzame logistiek.** Walstroom voor recreatievaart valt onder het thema duurzame logistiek. Momenteel is walstroom nog geen vereiste, omdat de elektrificatie van schepen nog niet standaard is. Waterrecreatie Nederland wil graag adaptieve mogelijkheden zien om schepen te verduurzamen, zoals het stimuleren van het gebruik van HVO brandstof, als overgang naar elektrisch varen. Duurzaam varen hoeft niet uitsluitend elektrisch te zijn; voor sommige schepen kan het duurzamer zijn om nog een aantal jaar op de diesel motor te blijven varen. Het adaptieve traject voor duurzame scheepvaart is momenteel onvoldoende uitgewerkt door de provincie.
- B. **Bouwlogistiek.** Waterrecreatie Nederland heeft geen belang bij bouwlogistiek. Echter wordt wel benoemd dat vervoer over water geen industrialisatie moet worden.
- C. **Voorzieningen en diensten.** De recreatievaart vaart voornamelijk rondjes. Het komt op meerdere plekken voor dat knelpunten ontstaan door het niet goed functioneren van brugopeningen. De Staande Mast Route is hierdoor niet volledig te gebruiken, vanwege storingen of onderhoud. Graag zou Waterrecreatie Nederland hiervoor een oplossing zien.
- D. **Recreatievaart.** In tegenstelling tot de Rijkswateren en grotere wateren, hebben de kleinere wateren nog geen classificatie in BRTN. Daardoor is het fijnmazige netwerk in veel regio's niet geborgd in een systematiek. Een aandachtspunt is hierbij is de afstemming tussen beheerder (bijv. gemeenten) en vaarwegbeheer en verkeersafwikkeling. Waterrecreatie Nederland ziet kansen in het fijnmazige netwerk classificeren tot BRTN-categorie E en F. Daarnaast zou klasse G ook van belang kunnen zijn voor kano's en roeiers. Uitbreiding van het basisnetwerk heeft twee voordelen:
- Economisch, omdat de ruimte kwaliteit vooruitgaat en het voor mensen aantrekkelijker wordt om gebruik te maken van het netwerk of aan het water te wonen.
 - Het zorgt voor meer duidelijk wie de vaarwegbeheerder en nautisch beheerder is.

De provincie moet de regie en coördineerde rol innemen voor de kleinere wateren. Momenteel bestaat veel onduidelijkheid over het nautisch en vaarwegbeheer van deze wateren. De verantwoordelijkheid ligt bij de waterschappen. Er zijn verschillende mogelijkheden waarop het beheer geregeld kan worden. De provincie zou hierin de regie moeten pakken.

Dit netwerk kan gerealiseerd worden met een tranche aanpak. Eerst moet de classificatie van de kleinere vaarwegen regelt worden. Daarna wordt bepaald wie de vaarwegen gaat beheeren. Dit kan doormiddel van een programmatische aanpak. Het probleem hiermee is echter wel dat dit vaak wordt gestopt. Het moet een aanpak zijn met een looptijd, die past bij de transitie.

De top 5 van belangen vanuit Waterrecreatie Nederland naar de provincie zijn als volgt:

1. BRTN op orde, met betrekking tot de kunstwerken. Dit moet op orde zijn, geborgd en blijvend, zodat de vaarwegen goed bevaarbaar zijn.
2. Classificatie E en F (en G) voor de kleinere vaarwegen, daar moet de provincie de regie pakken.
3. Verduurzaming van waterrecreatie. HVO-diesel en elektrificatie.
4. Veiligheid, blijven inzetten op varen doe je samen!
5. Data moet op orde zijn

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Waterrecreatie Nederland zou graag mee willen doen aan het rondetafelgesprek over recreatievaart.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 29 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Gerdina Krijger HISWA-RECRON

Dit verslag beschrijft het interview met HISWA-RECRON. Het interview vond plaats op 29 mei 2024 met Gerdina Krijger, regiomanager voor regionale belangenbehartiging in de regio's Flevoland en Noord-Holland van HISWA-RECRON.

1. Profiel HISWA-RECRON
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel HISWA-RECRON

HISWA-RECRON behartigen de belangen van watersport- en recreatieondernemers op regionaal en (inter) nationaal niveau. Het is een autoriteit en vormt een groot netwerk van ruim 2.400 ondernemers. HISWA-RECRON ondersteunt, verbindt en promoot haar leden: watersportbedrijven en recreatiebedrijven in Nederland.

2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

- A. **Duurzame logistiek.** De plannen voor emissieloos varen in Amsterdam wordt als onmogelijk gezien door veel partijen. Om dit te realiseren is volledige elektrificatie nodig en dat is niet haalbaar. Ten eerste, kost het veel kapitaal om dieselmotoren zomaar om te bouwen tot elektrische motoren. Ten tweede, zijn er niet genoeg faciliteiten voor de scheepvaart om elektrificatie mogelijk te maken. Desondanks zouden meer ligplaatsen langs de vaarwateren voorzien moeten zijn van walstroom, bijvoorbeeld met oplaadpunten bij restaurants. Überhaupt is een te kort aan ligplaatsen aan het water. HVO of biodiesel zijn goede alternatieven voor dieselmotoren. Er is al veel vragen naar, met name rond het IJsselmeer. Dit zou op meer plaatsen beschikbaar moeten zijn.
- B. **Voorzieningen en diensten.** Het slecht functioneren van brugopeningen ziet HISWA-RECRON als een groot probleem. Vooral de optelsom van alle bruggen verstoort hierbij het vaargebruik. Zodra één brug niet functioneert is er vaak een andere vaarroute beschikbaar, maar doordat het momenteel gaat om meerdere niet-functionerende bruggen, zijn ook de omvaarroutes niet te bevaren. De Staande Mast Route is hierdoor onbevaarbaar en schepen zijn onbruikbaar. Dit zorgt voor omzetting voor bedrijven die schepen stallen. HISWA-RECRON werkt samen met Rijkswaterstaat aan een initiatief waarbij bedrijven langs de vaarwegen de masten van zeiljachten erop/eraf zetten, zodat de vaarweg bevaarbaar kan blijven.
- C. **Bouwlogistiek.** HISWA-RECRON heeft geen belang bij bouwlogistiek.

D. **Recreatievaart.** HISWA-RECRON is voorstander van de categorisering E en F voor kleinere vaarwegen, zodat er meer duidelijkheid komt over het beheer en onderhoud van vaarwegen. HISWA-RECRON ziet de waterplantenproblematiek, in met name het Markerkeer en Gooimeer, als een groot probleem. Momenteel wordt er onvoldoende gemaaid. Doordat waterplanten beschermd zijn, is het niet mogelijk om oneindig te maaien. Echter er wordt een maaiboot ontwikkeld, die veel meer en veel sneller kan maaien. Het is onbekend of de provincie dit initiatief al kent. Graag zou HISWA-RECRON willen dat de provincie dit initiatief ondersteunt. De top 5 van belangen vanuit HISWA-RECRON naar de provincie zijn als volgt:

1. HVO voor grotere boten bij aanmeerlocaties
2. Elektrische infrastructuur voor kleinere boten. Bijvoorbeeld met oplaadpunten bij restaurants.
3. Verhelpen stremmingen en calamiteiten
4. BRTN-classificatie E en F
5. Waterplantenproblematiek verhelpen

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

HISWA-RECRON zou graag mee willen doen aan het rondetafelgesprek over recreatievaart.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij, Koen Steegers
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 30 mei 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Martijn Dehe (Spaansen)

Dit verslag beschrijft het interview met Spaansen. Het interview vond plaats op 30 mei 2024 met Martijn Dehe, Manager scheepvaart Op- en Overslag bij Spaansen. Hij is verantwoordelijk voor de scheepvaart en overslaglocaties.

1. Profiel Spaansen
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

SPAANSEN

1. Profiel Spaansen

Spaansen Groep 'de specialist' in leveranties van grondstoffen en logistiek, prefab betoncasco's voor de woningbouw en tuin- en bestratingsmaterialen. Integer behartigt zij de wederzijdse belangen van alle betrokken partijen door verbinding aan te brengen op basis van inzicht, inspiratie en innovatie.

2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

A. Duurzame logistiek

Voor Spaansen is een tekort aan stroomvoorziening in de Boekelermeerhaven een probleem, naast de hoge grondprijs en het gebrek aan regie.

B. Voorzieningen en diensten

Het verlengen van de Koopvaarderschutsluis heeft niet de prioriteit voor Spaansen. Ze zien liever dat het Noordhollandsch kanaal wordt uitgediept naar 4,5 m voor schepen met een diepgang van 3,5 m.

Voor Spaansen heeft het verlagen van de betonnen drempel van de Zijperbrug bij Schagen de grootste prioriteit. Ze vervoeren jaarlijks 200.000 tot 250.000 m³ zand en grind door de brug. Momenteel heeft de vaarweg een diepte van 3 meter bij de drempel. Deze diepte is onvoldoende om volledig afgeladen schepen de brug te laten passeren. Zodra de drempel met 30 cm wordt verlaagd, zijn ongeveer 60 minder scheepsbewegingen nodig om hetzelfde volume zand jaarlijks door de brug te vervoeren. Daarnaast vervoert Van Vliet ook nog eens 100.000 tot 150.000 m³ zand en grind per jaar door deze brug. Zodra de drempel wordt verlaagd, geldt ook voor Van Vliet dat schepen meer grondstoffen mee kunnen nemen en daardoor minder scheepsbewegingen plaatsvinden.

Voor de vloot van Spaansen ontstaan gevaarlijke situaties zodra ze een volledig geladen schip tegen komen op het Noordhollandschkanaal tussen de Schoorldammerbrug en Koedijkervlotbrug. Passeren van geladen schepen is onmogelijk op dit stuk van de vaarweg, doordat de vaarweg te smal is. Andere partijen

die op dit stuk vaarweg varen zijn: Avia Marees, NAM (af en toe, meestal buitenlangs), schepen voor de silo's bij 't Zand en schepen voor de betoncentrale (waar Ooms in het verleden zat).

De verouderde bruggen zijn ook voor Spaansen een probleem; er ontstaan vaak rijen voor de bruggen.

Spaansen vaart niet vanaf Purmerend naar Amsterdam, doordat de Koning Willem 2 sluis niet lang genoeg is. Purmerend is over het algemeen niet goed bereikbaar voor beroepsvaart.

Spaansen niet meer actief op de Ringvaart. Ze voeren hier alleen met duwbakken en dit werd te prijzig. Een concurrent heeft dit later overgenomen, maar is inmiddels ook gestopt.

Op de Muidertrekvaart heeft Spaansen een loswal, deze huren ze van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is de damwanden hier aan het vervangen.

Het plan was dat Spaansen vanaf de loswal aan de Kraspolderweg zou verplaatsen naar de Boekelermeer insteekhaven wanneer deze klaar is. Hetzelfde gold voor de naastgelegen scheepswerf Nicolaas Witsen. Op de huidige plek van Spaansen en Nicolaas Witsen zouden huizen ontwikkeld worden. Dit plan lijkt echter niet door te gaan doordat een betoncentrale van industrieklasse 5 tegenover de loswallen is gevestigd. Zowel Spaansen als Nicolaas Witsen gaat niet verplaatsen naar de Boekelermeer insteekhaven omdat hier geen stroom beschikbaar is en de huurprijs hoger wordt. Daarnaast is het onduidelijk wie de verantwoordelijkheid neemt. De regie ontbreekt momenteel bij de Boekelermeer insteekhaven. Anderzijds heeft de komst van de insteekhaven wel minder brugopening als gevolg.

Spaansen wil graag 24 uren brugbediening. Door de beperkte bediening strandt de vloot van Spaansen vaak bij de Koegraasbrug (kop van NH) of bij de Vlotbrug 't Zand. Op deze locaties is ruimte voor maar één schip aan palen. Voor Spaansen is dit geen groot probleem, omdat ze eigen voorzieningen/loswallen hebben waar overnachtingsmogelijkheden zijn. Voor overige schepen, zonder voorzieningen, zijn er waarschijnlijk wel te korten aan ligplaatsen.

C. Bouwlogistiek

Spaansen heeft geen belang bij bouwlogistiek.

D. Recreatievaart

Spaansen heeft geen belang bij recreatievaart.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Spaansen zou graag mee willen doen aan het rondetafelgesprek over voorzieningen en diensten.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij,
Van: Hans Vermij
Datum: 03 juni 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Alex Rohof

Dit verslag beschrijft het interview met Recreatie Noord-Holland. Het interview vond plaats op 3 juni 2024 met Alex Rohof, senior projectleider.

1. Profiel Waterrecreatie Nederland
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel Recreatie Noord-Holland

Recreatie Noord-Holland (RNH) is opgericht in 2004, vanuit een verzelfstandigd team van de provincie Noord-Holland, als een Naamloze Vennootschap (NV) waarvan de aandelen 100% in handen zijn van de provincie Noord-Holland. RNH is een uitvoeringsorganisatie voor vijf recreatieschappen. Daarnaast maken het Routebureau Noord-Holland en het evenementenbureau een belangrijk onderdeel uit van onze dienstverlening. De beheerkantoren staan in onze recreatiegebieden van de vijf recreatieschappen:

- Alkmaarder- en Uitgeestermeer (Uitgeest)
- Groengebied Amstelland (Amstelveen)
- Twiske Waterland (Oost-Zaan)
- Geestmerambacht (Noord-Scharwoude)
- Spaarnwoude Park (Velsen-Zuid)

Een belangrijk onderdeel van Recreatie Noord-Holland is het Routebureau. Het Routebureau zorgt voor de ontwikkeling, het beheer, het onderhoud en de informatievoorziening van de routenetwerken (o.a. om te wandelen, fietsen of varen) die door gemeenten, de recreatieschappen en de provincie zijn aangelegd. De taken van het routebureau worden uitgevoerd door medewerkers van Recreatie Noord-Holland.

2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

BRTN en Watervisie. Recreatie Noord-Holland ziet graag een BRTN-achtige aanpak voor de kleinere boten in categorie E/F. In Noord Holland is het beheer en onderhoud erg versnipperd. Zelf doet Recreatie Noord-Holland het beheer en onderhoud van het sloepennetwerk. Het is nu een soort "Wildwest" bij de kleinere boten: 1 provincie, 47 gemeenten, 3 hoogheemraadschappen en dan nog de recreatieschappen. Het gaat op de provinciale waterwegen eigenlijk best goed, ook sluis- en brugbediening zijn wel ok (er zijn storingen) en er zijn voldoende aanlegplaatsen. Maar voor de kleinere bootjes is er eigenlijk geen uitvoeringsorganisatie met adequate middelen.

Belang kleine netwerken. Het is moeilijk om uit te leggen waarom de provincie meer moet investeren in de kleinere netwerken zoals bijvoorbeeld voor fluisterboten, kano's en suppen. Het gaat om economische effecten (bestedingen en imago) en mogelijk misschien ook wel inkomsten door toegang te heffen op gebieden. De provincie heeft een waterrecreatievisie tot 2030 maar doet het minder goed dan Friesland. Noord-Holland is nummer één als het gaat om ligplaatsen voor de recreatievaart, maar dat is minder belend omdat Friesland qua imago en PR nummer 1 is. Op dit moment ervaart de provincie wel steeds meer bereikbaarheidsproblemen. Vanuit het centraal gelegen Alkmaarder/Uitgeestermeer is vrijwel niet mogelijk van oost naar west te varen met staande masten. Verder heeft veel infrastructuur (bruggen en sluisen) onderhoud en vervanging nodig, nu deze einde eind levensduur benaderen.

Beheer en onderhoud. Eigenlijk is het recreatieschap Marrekrite uit Friesland het goede voorbeeld. (<https://www.marrekrite.nl>). Iedereen doet hier aan mee en zo worden al tientallen jaren de voorzieningen goed op peil gehouden. Dit is in Noord-Holland zeer lastig te bereiken, want er zijn stevige cultuurverschillen, maar misschien kan de provincie die overbruggen.

Routenetwerk. De provincie heeft nu meer dan voldoende routes voor de recreatievaart. Voor het sloepennetwerk is er misschien te veel bewegwijzering, dat zou minder kunnen. Maar met steeds meer woningbouw aan water en mensen die dan een bootje nemen, ontstaat meer behoefte aan toezicht. Handhaving en toezicht is nu al een probleem.

Verduurzaming. Recreatie Noord Holland ziet graag elektrische boten komen, en deze verplicht te stellen in belangrijke natuurgebieden. Maar ook hier speelt het handavingsvraagstuk weer. Verder zal de beschikbaarheid van elektriciteit een probleem zijn. Tennet is nu een 360 KV leiding aan het bouwen van af het Noord Zeekanaal gebied naar Den Helder. Dat gaat nog wel duren. Tot die kan er vrijwel niets.

Top 3 aandachtspunten. Wat de provincie moet doen:

1. Wees zuinig op wat je hebt; zorg voor een goed onderhoud en beheer;
2. Maak af waarmee je bent begonnen, bijvoorbeeld de inzet om de vaarweg De Zaan naar Alkmaar te verbeteren naar vaarwegklasse Va.
3. Ontwikkel de acupunctuur punten (visie 2030)

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Recreatie Noord-Nederland zou graag mee willen doen aan het rondetafelgesprek over recreatievaart. Alex kan met collega's veel operationele en gebiedskennis in brengen.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij,
Van: Hans Vermij
Datum: 04 juni 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview `Ronald Balvers GP Groot

Dit verslag beschrijft het interview met GP Groot Recycling. Het interview vond plaats op 4 juni 2024 met Ronald Balvers, directeur Recycling. Dit gesprek is een follow up gesprek van het gesprek met Erik Metselaar, Manager tankstations & techniek op 27 mei jl.

1. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
2. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

Duurzame logistiek: Boekelermeerhaven. GP Groot Recycling heeft een perceel aan de Boekelermeerhaven willen bemachtigen maar dat is niet gelukt. De kavels op het Boekelermeer zijn verdeeld aan bedrijven langs de Kraspolderweg (Overdie Ferro, Scheepsbouwer Nicolaas Witsen (reparatie en nieuwbouw schepen) en Sterk Beton. GP Groot zoekt 1,5 tot 2 ha met kade aansluiting (100 m of meer) en heeft daar met de gemeente Alkmaar contact over gehad, maar tevergeefs. Naast het bemachtigen van een kavel kan GP Groot ook energie (elektriciteit) leveren (zie interview met Erik Metselaar van 27 mei jl.) via een batterij van het NXT Mobility tankstation vlakbij.

Op dit moment gebruikt GP Groot de kade van HVC. Hier laadt GP Groot schepen met B en C kwaliteit hout die naar Duitsland en zelfs via Beverwijk naar Zweden gaan. Deze business is groeiende. Andere watergebonden vervoerstromen kunnen nog gaan ontstaan uit afval inzameling over water in het binnenstedelijk gebied (mits haalbaar en financieel dekkend) en bouwmaterialen. Balvers ziet rondom de Boekelermeer een cluster van recycling bedrijven ontstaan: HVC, Sortiva, GP Groot (1.500 medewerkers) en RCA. Dit zijn bedrijven die veel baat hebben bij een watergebonden kavel met een kade.

Vergroening scheepvaart. Heeft de interesse van GP Groot, maar ook hier geldt dat de afval sector heel kleine marges heeft ("afval gaat naar het laagste putje") om te investeren in elektrische schepen of waterstof aangedreven schepen.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

GP Groot neemt graag deel on een rondetafelgesprek over de ontwikkeling van de Boekelermeer en het goederenvervoer in en rondom Alkmaar.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij,
Van: Hans Vermij
Datum: 03 juni 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Beens Groep Peter Melis

Dit verslag beschrijft het interview met Beens Groep. Het interview vond plaats op 5 juni 2024 met Peter Melis, bedrijfsleider constructieve waterbouw.

1. Profiel Beens Groep
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel Recreatie Noord-Holland

Met 150 werknemers werkt Beens Groep aan betere vaarwegen en de bescherming van Nederland tegen het water. Een doel dat het in 1959 al in zijn eentje nastreefde. Destijds was niet duidelijk dat een eenmanszaak 65 jaar later uit zou groeien tot een landelijk opererend waterbouwbedrijf met een hoofdkantoor in Genemuiden en nevenvestigingen in Amsterdam, Ridderkerk en Lelystad. Beens groep is een familiebedrijf. De onderneming is begonnen met grondwerk in de drooggemalen Zuiderzeepolders. Gaandeweg specialiseerde Beens zich in het werken op de grens van land en water. Beens Groep legt havens aan, maakt kadeconstructies op industrieterreinen of in een binnenstedelijk gebied, doet bestortingswerken, plaatst aanleg- en afmeervoorzieningen, voert baggerwerk uit, maar is ook bedreven in onderhoudswerken aan vaarwegen. Heel Nederland is inmiddels het werkterrein geworden.

2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

Vervoer over water Noord Holland. Peter Melis ziet steeds meer behoefte aan vervoer over water": "Wij doen steeds meer over water bij onze projecten in Amsterdam, Utrecht en Gouda (denk aan kademuren vervangen)". In de stedelijke gebieden zijn wel veel beperkingen door lage bruggen en kleine sluisjes, maar met ponton oplossingen lukt het best. Voor Amsterdam is een eigen dieplaad ponton ontwikkeld om met een 100 ton wegende boormachine over water bij de kaden te komen. Maar concurrentie met wegvervoer blijft op de loer liggen en in veel gevallen wint die. In de bouwlogistiek liggen grote kansen voor de binnenvaart maar deze moet wel milieuvriendelijker zijn (of elektrisch).

Inmiddels heeft Beens een eerste elektrische werkschip (De Karst) in bedrijf. Dit schip heeft een vast accupakket en wordt met een eigen waterstof mobiele hub geladen. Het accupakket van het schip heeft een installatie van 10 MW capaciteit en het schip kan 1 a 2 weken varen op dit pakket.

Boekelermeerhaven.

In opdracht van de gemeente Alkmaar realiseert Beens Groep de haven Boekelermeer, gelegen langs het Noord-Hollands kanaal. De haven wordt groot genoeg voor vrachtschepen tot en met scheepvaartklasse

CEMT Va. De kades zijn bestemd voor bedrijven die direct aan de haven liggen; daarnaast is er een deel voor algemeen gebruik. Naar verwachting kan het eerste schip in de loop van 2024 in de nieuwe haven aanmeren. Het project bestaat onder andere uit het graven van een haven, het realiseren van een kadeconstructie, het inrichten van een ecozone, het bouwrijp maken van de bedrijfskavels en de aanleg van de Aventurijnstraat. De haven is vrijwel klaar en 4 meter diep, maar kan zonder probleem worden verdiept naar 5 meter. De overkant van de haven moet nog worden aangepakt. Het lijkt erop dat de oeverbescherming tegen kerende schepen te licht wordt. Hier wordt op bezuinigd, maar dat moet je niet doen zegt Melis: Er is kans op schade. Dit speelt in algemene zin in het gehele onderhoud de discussie tussen stalen damwanden en natuurvriendelijk oevers. (Je moet wel de ruimte hebben). Tijdens de bouw heeft Beens zelf in elektriciteit voorzien en geen gebruik gemaakt van de recente mogelijkheden om stroom af te nemen van de GP Groot NEXT mobility hub nabij.

Beens doet het onderhoud aan de vaarwegen voor de provincie Noord-Holland.

Top 3 aandachtspunten. Kansen

1. Bouwlogistiek: Deze is goed planbaar en planbaar. Er zijn veel oude laad en loswallen in de provincie die nauwelijks worden gebruikt. Hier kun je makkelijk aansluiten. Als er besloten wordt bouw hinder te kwantificeren in geld, kan een incentive een oplossing zijn. Beens heeft bij de bouw van kruispunt A32/A28 bij Meppel destijds veel geld verdiend door te investeren in hinder ontwijkende maatregelen. Als gemeenten dat ook doen bij de bouw, kan het schip makkelijk winnen.
2. Het vaarwegennetwerk is er, maar deze is verouderd. Veel bulk transport over water (veevoeder, graan, etc) is verdwenen en verschoven naar het wegvervoer. Dat moet terug komen. Ergens moet iemand opstaan die gaat investeren in kleinere schepen die op de kleinere vaarwegen kunnen varen, net zoals vroeger.
3. Uitrol drijvende mobiele waterstof hubs: Container met waterstof en kleine electrolyser erachter op ponton. Deze heeft veel meer range en kan sneller laden dan bestaande elektrische opladers. Dit is een grote kans om scheepvaart van elektriciteit te voorzien en zo de binnenvaart emissievrij te maken. De provincie kan de voortouw nemen bij de uitrol van deze laadstations. (meer informatie daarover wordt nagestuurd).

3.Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Beens schuift graag aan voor duurzame logistiek, bouwlogistiek en Boekelermeer.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij,
Van: Hans Vermij
Datum: 05 juni 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Waternet

Dit verslag beschrijft het interview met Waternet. Het interview vond plaats op 3 juni 2024 met Carolien Becker (beleidsmedewerkster), Hidde de Wit (verkeersmanager) en Arjan de Vries (asset manager).

1. Profiel Waternet;
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet;
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken.



1. Profiel Waternet

Waternet is het enige waterbedrijf in Nederland dat zorgt voor de hele waterkringloop. Het levert drinkwater in Amsterdam en omgeving en in het gebied van Waterschap Amstel Gooi en Vecht werkt het aan sterke dijken en schoon water. Daarvoor betalen de inwoners in het gebied. Voor Waterschap Amstel, Gooi en Vecht voert Waternet de volgende taken uit:

- Schoonmaken van rioolwater zodat het weer terug kan stromen in de rivieren.
- Schoon water in rivieren, kanalen, grachten en plassen.
- Verzorging van dijken
- Handhaven juiste waterpeil in polders en in de natuur en doorstroming van het water.

En voor de gemeente Amsterdam is dat:

- Schoonmaken drinkwater en onderhouden de leidingen.
- Verwerken van water dat in het riool komt en onderhouden van het rioolstelsel.
- Meten van de grondwaterstanden.
- Schoonhouden van de grachten.
- Onderhoud en bedienen van veel bruggen en sluizen in Amsterdam.

In het kader van dit onderzoek wordt gesproken over de vaarwegen en het vaarwegverkeer op de vaarwegen die Waternet beheert, namelijk de Kostverloren vaart door Amsterdam (onderdeel van de ringvaart) en de Amstel (tot aan Weespertrekvaart) en de Weespertrekvaart zelf.

Waternet wordt in december 2024 opgeheven (hoofddijnen besluit) en wordt opgesplitst in twee delen. Een aantal functies gaan terug naar de gemeente Amsterdam en of het Waterschap Amstelland Gooi- en Vechtstreek. Hoe het vaarwegen beheer wordt verdeeld is niet duidelijk maar zeer waarschijnlijk zal de doorvaarroute Kostverlorenvaart naar de gemeente Amsterdam gaan (meest logische oplossing) en zo ook het deel van de Amstel en Weespertrekvaart.

Waternet en scheepvaart. Waternet geeft aan dat het recreatieverkeer (sloepen en kleine bootjes) enorm hard is gegroeid de afgelopen jaren en tot steeds meer druk op het systeem leidt problemen. De kleine vaarwegen worden veel intensiever gebruikt en daar is het systeem niet op berekend. Dit leidt tot klachten van bewoners, schade aan beschoeiing en gevaarlijke situaties. Waternet geeft aan dat het verkeer op de kleine vaarwegen niet goed in beeld is en het is niet duidelijk om hoeveel boten het gaat, op welke trajecten en op welke momenten. Wellicht biedt een vignet uitkomst, Dan weet je namelijk hoeveel boten er in de vaart kunnen zijn (vgl. aanpak gemeente Amsterdam). Dit maakt een goede bediening heel lastig. Daar komt de storingsgevoeligheid bij. Zodra er een brug uitval, loopt het verkeer vast en moet je omvaren. Dit leidt tot heel veel ergernis.

Er is dringend een visie op de recreatievaart en gebruik van het de vaarwegen in Noord Holland nodig, zowel voor de beroepsvaart als de recreatieve vaart. Waternet adviseert de blik op 2050 te zetten en een lange termijn plan met acties onder te zetten. Hierin moet duidelijk worden hoe achterstallige onderhoud wordt aangepakt, de doorstroming (bediening kunstwerken) wordt verbeterd, beheer en onderhoud beter onderling wordt afgestemd. Het systeem loopt tegen grenzen, veel uitdagingen worden nu niet opgevangen, zoals de vraag hoe je om moet gaan met recreatief verkeer van bewoners in nieuwe woningen aan het water.

Beheer en onderhoud.

Het beheer en onderhoud is erg versnipperd. Niemand snapt waarom Haarlem een eigen havenmeester heeft en andere steden weer niet. Dit is erg storend bij doorgaande vaarroutes, zoals de ringvaart, Spaarne, Kostverlorenvaart en Weespertrekvaart. Deze doorgaande routes zouden eigenlijk bij de provincie moeten zitten, immers de provincie wijst zelf de vaarwegen aan, aldus Waternet. Om versnippering tegen te gaan, kun je denken aan één beheerorganisatie per regio.

Knelpunten vaarwegen Waternet

De volgende knelpunten zijn met Waternet besproken:

A. Kostverlorenvaart:

- Staande mastroute: Kostverlorenvaart wordt als omvaarroute gebruikt bij storingen in het systeem. Dit leidt tot meer brugopeningen;
- Het is niet overzichtelijk hoe de vaarweg als alternatief dient omdat te weinig bekend is wanneer andere objecten uitvallen
- Meer lange termijn visie nodig voor duidelijk beheer en onderhoud

B. Amstel (tot aan Weespertrekvaart) en Weespertrekvaart zelf.

- Geldt als omvaarroute voor de Amstel. Dit leidt tot meer onverwachte bediening.
- Het knelt aan alle kanten, zeker als de Berlagebrug in onderhoud is of als de Driemondsluis wordt verbouwd.

In algemene zin heeft de gemeente Amsterdam de boel wel op orde, maar het wringt aan heel veel kanten. Waternet pleit voor het onderbrengen bij de provincie Noord-Holland van de regie en beheer van de regionale doorgaande vaarwegen.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Waternet neemt graag deel aan het rondetafelgesprek over recreatievaart, maar wie en of de medewerkers dan nog bij Waternet werken is de vraag. Voorlopig is Hidde de Wit contactpersoon namens Waternet.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij,
Van: Hans Vermij
Datum: 05 juni 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Boat Bike Tours , dhr. Sil Faas

Dit verslag beschrijft het interview met Recreatie Noord-Holland. Het interview vond plaats op 5 juni 2024 met Sil Faas, manager productontwikkeling.

1. Profiel Boat Bike Tours
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel Boat Bike Tours

Boat Bike Tours (BBT) verwelkomt jaarlijks 15.000 gasten aan boord voor boot-fietsvakantie. BBT biedt meerdaagse reizen aan op zorgvuldig uitgestippelde routes. ANWB biedt namens BBT reizen aan. Het BBT verhaal begon meer dan veertig jaar geleden bij Channel Cruises Holland (CCH). De oprichter bezat een paar kleine binnenvaartschepen, die hij gebruikte om reizen aan te bieden aan groepen enthousiaste gasten. Het woord verspreidde zich en zo ook zijn vloot; hij moest al snel meer schepen inhuren. Het bedrijf bleef zich uitbreiden en in 1995 nam Jan Timmermans het bedrijf over. In de jaren '90 kwam er steeds meer vraag naar typisch Nederlandse activiteiten. Het bedrijf voegde het onderdeel fietsen toe aan hun vakanties; het nieuwe concept fietsvaarvakanties bleek succesvol. CCH lanceerde een nieuw merk: Boat Bike Tours (BBT), een zusterbedrijf van CCH. BBT ontwikkelde snel meer reizen, voegde meer schepen toe, ontwikkelde verschillende fietsconcepten. In 2017 sloot Eurosail Travel zich aan bij de familie van bedrijven. In de loop der jaren heeft BBT tienduizenden reizigers verwelkomd. BBT heeft nu 39 schepen gecharterd op lange termijn contracten. Deze variëren in grootte, lengte en leeftijd.

2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

Noord-route: Noord-Hollandkanaal. BBT vaart van eind maart tot eind oktober via de Zaan en het Noord-Hollandkanaal naar Alkmaar en door naar Den Helder (vanaf daar naar Texel, Den Oever, Stavoren, Enkhuizen en Volendam) met zeilboten en kleine passagiersschepen (minder dan 100 personen). Eén of twee keer per week voert BBT door het NH kanaal. Meestal is dat met de Willemstad (zie foto).



Dit schip is 91.5 meter lang en heeft 98 passagiers aan boord. Het schip vaart met ontheffing door de Koopvaarderschutsluis. De zeilboot is wisselend en is 40 tot 45 meter lang (30 tot 40 passagiers). De schepen zijn groot en het is passen en meten op het Noord-Hollandskanaal.

Voorzieningen niveau. In algemene zin zijn de voorzieningen voor deze tak van de beroepsvaart mager:

- Op veel plaatsen langs het NH-kanaal is afmeren lastig en passeren soms onmogelijk. Vanaf Alkmaar moet in 1 keer worden doorgevaren om Den Helder te halen. Dit vergt een nauwe planning van openingstijden en bediening van objecten. De bruggen zijn erg storingsgevoelig en BBT moet bij storing terugvaren naar Zaandam om buiten om (Markermeer) naar Texel te varen. De route is smal, heeft vaak harde wind en moeilijke passages bij de vlotbruggen.
- Doorstroming van het verkeer lukt goed, maar helaas is even in de wacht nog wel het geval voordat een brug of sluis open gaat. Wachten zonder voorzieningen lukt wel, maar vergt erg veel van de kapitein en het schip.
- Afmeren lukt prima in Zaandam en Alkmaar, maar langs het Noord-Hollandskanaal zijn enkel af en toe palen waar geen afloopvoorziening aanwezig is. Daarom worden geen fietsroutes tussen Alkmaar en Den Helder aangedaan. BBT wil wel een stop maken bij St Maartenvlotbrug, maar dat kan nu niet. BBT ziet graag meer afmeerplaatsen zoals bij de Zaanse Schans en in Purmerend op termijn
- Walstroomvoorzieningen zijn in Alkmaar beperkt; 1 plek, Enkhuizen is goed geregeld, Zaandam heeft er 2 maar 1 werkt niet. Verder is er niets
- Bunkervoorzieningen. De schepen varen op liquid GTL of HVO, nergens op de route kun je dit bunkeren. In de toekomst als schepen elektrisch gaan varen ontbreekt elke infrastructuur voor laden. Schepen van BBT kunnen met accupakketten worden uitgerust en de noord route afvaren, maar er zijn geen laadpunten

Betekenis en kansen boot-fietsreizen. Deze vorm van vakantie is heel anders dan de reguliere riviercruise. In de riviercruise gaan passagiers georganiseerd van dek af, naar een vooraf vastgesteld rondwandeling, museum of andere bezienswaardigheid. Bij boot en fietsvakanties gaan passagiers met de fiets van boord af en bepalen zelf wat zij gaan doen. Onder weg geven zij geld gespreid uit aan voor eten en drinken en andere zaken. Deze bestedingen zijn breder voor de gemeenschap dan bij riviercruise waar een paar aangewezen leveranciers van profiteren.

Kansen voor verdere ontwikkeling van deze vorm van vakantie zijn enorm. Boot-fietsvakanties zijn erg populair geworden. Ruim 50% van de klanten komt uit Duitsland. Die willen een strak vaarschema van zaterdag weg en zaterdag terug en dat blijft zo. Ook is er steeds meer belangstelling van Amerikanen voor deze vorm van cruisen. BBT kan verder groeien op deze route, en BBT ziet kansen in nieuwe routes in Noord- Holland. Maar door de lengtebeperkingen van het schip wordt dat moeilijk.

Koopvaarderschutsluis.

Het schip dat nu vaart kan niet meer passagiers vervoeren vanwege de lengte beperking. Omdat de kleinere schepen (< 110 meter) minder courant worden, komt op enig moment de route onder druk te staan. Het zou helpen als de provincie anticipeert en de Koopvaarderschutsluis verlengd. Dat is een investering voor de toekomst.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Sil Faas doet graag mee aan het rondetafelgesprek over recreatievaart om de belangen van de touroperators in te brengen en aandacht te vragen voor het behoud en verbetering van de vaarwegen..

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Renske den Brave, Hans Vermij,
Van: Hans Vermij
Datum: 12 juni 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Annette Verkerk en Harry Buseman

Dit verslag beschrijft het interview met Recreatie Noord-Holland. Het interview vond plaats op 12 juni 2024 met Annette Verkerk, beleidsondersteunende medewerkster Economische zaken en Harry Buseman, beleidsmedewerker Economische Zaken.

1. Gemeente Purmerend; Belang recreatie en toerisme
2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel Gemeente Purmerend; Belang recreatie en toerisme

Het aantal inwoners neemt toe in Purmerend en daarmee ook de vraag naar de diverse vormen van recreatie en toerisme. Daarbij gaat het niet alleen om een theater of musea, maar ook om groenvoorzieningen zoals parken en fiets- en wandelpaden. Purmerend ontwikkelt een visie daarop en die is voor 80% klaar is en voor meningsvorming naar de raadscommissie is gestuurd. Doel van de visie is om de kwaliteit van recreatie en toerisme te verbeteren en uiteindelijk de bezoekersaantallen te laten toenemen. De verwachting is dat ook bezoekers van buiten Purmerend meer van onze voorzieningen gebruik gaan maken. Mede doordat de druk in andere plaatsen in de regio flink is toegenomen. Zoals de Zaanse Schans, Volendam, Marken en Amsterdam. Veel van deze plaatsen willen toe naar meer spreiding van bezoek over de hele regio.

Uit de conceptvisie komt naar voren dat de Beemster wordt gezien als toeristische troefkaart. Hier liggen kansen om het werelderfgoed en de Beemsterproducten meer op de kaart te zetten. Het merk Beemster is al een sterk merk en kan de komende jaren worden versterkt. Voor Purmerend is het plan om eerst in te zetten op recreatie voor de inwoners en bezoekers uit de regio. Purmerend zal daarnaast nog het nodige moeten doen aan het verbeteren van haar toeristische product. In de conceptvisie zijn sleutelthema's en sleutellocaties benoemd. Sleutelthema's zijn voor de hele gemeente van belang. Bijvoorbeeld het uitbreiden van het aantal verblijfsaccommodaties, het versterken van het agrotourisme, **het beter benutten van het water** door er ontspanningsmogelijkheden toe te voegen en de kunst- en cultuursector beter belichten. Sleutellocaties zijn plekken waar recreatie en toerisme kwaliteit kunnen toevoegen. Het gaat dan onder meer om het Purmerbos, Middenbeemster (bezoekerscentrum), De Vurige Staart, H20/De Koog en Kom A7. Per locatie is aangegeven welke acties wenselijk of noodzakelijk zijn. In veel gevallen gaat het om voorzieningen die op die plek kunnen komen waardoor het aantrekkelijker wordt om erheen te gaan.

2. Themagewijze ontwikkeling Kernnet

Recreatievaart Noord-Hollandsch kanaal (NH kanaal). Het Noord-Hollandsch kanaal doorkruist de kern van Purmerend. Het belang van de beroepsvaart is gering, die van de recreatievaart is groter. De gemeente Purmerend heeft weinig zicht op verkeersbewegingen en hoeveel boten afmeren of passeren. Over de beroepsvaart (recreatie) is weinig bekend; het aantal passanten in de jachthaven is wel bekend. Het aantal passanten groeit gestaag de afgelopen jaren en de jachthaven wil graag uitbreiden (zowel meer afmeerruimte voor passanten als vaste ligplaatsen) langs het kanaal of in de Lange Weeren (beheer bij Hoogheemraadschap).

Het frustreert erg dat taken en bevoegdheden zijn gespreid. Dat maakt veranderingen en uitbreidingen erg lastig. Zo beheert Purmerend een deel van het NH-kanaal en het Hoogheemraadschap ook. De provincie beheert het NK kanaal in Purmerend en bepaalt de regels. Samenwerking tussen de drie partijen is nu minimaal en dat moet beter.

Purmerend wil graag een afmeervoorziening met afloop voor de recreatievaart (zoals fietsboten) tussen de sluis en de Melkbrug aan het NK kanaal. Op dit moment ontbreekt deze. De voorziening wordt als belangrijk gezien voor de ontwikkeling van het toerisme, maar op dit moment kan het verwachte gebruik van deeg wenste voorziening niet worden onderbouwd met cijfers.

Bouwlogistiek. Purmerend gaat fors uitbreiden met 10.000 nieuwe woningen (de stad heeft nu 90.000 inwoners). De bouwlocatie Lange Weeren ligt tussen Purmerend (Oostflank), Edam/Volendam en Waterland in de voormalige polder de Purmer. Het project ligt gevoelig want er zijn drie gemeenten bij betrokken en Edam/Volendam stelt hoge eisen aan de inpassing. Het gebied wordt doorkruist door de Purmerringvaart, maar die is voor de beroepsvaart (goederenvervoer) niet bevaarbaar. Bouwlogistiek is nog niet in beeld bij veel partijen en heeft tijd nodig om tot ontwikkeling te komen. Dat is wel jammer want de afgelopen decennia is veel gebouwd langs het NH kanaal, dat had een goede kans geweest.

Voorzieningen en diensten.

Walstroomvoorzieningen voor de recreatievaart in de jachthaven zijn op orde. Verder zijn geen problemen bekend. De gemeente bedient de Beemsterbrug zelf. Ook daar worden geen problemen gemeld.

Purmerend is de provincie dankbaar voor de middelen die in het verleden ter beschikking zijn gesteld voor de ontwikkeling van het bootterrein en de jachthaven. De huidige watervisie van de provincie wordt dagelijks gebruikt. De visie is wel een aantal jaren oud en een actualisatie is wenselijk.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Purmerend schuift graag aan. Als er kansen zijn om de recreatievaart uit te breiden dan zal Purmerend graag meedoen: Concreet belangstelling voor een aanlegsteiger Fietsboot of riviercruise.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Provincie Noord-Holland
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 15 augustus 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview TMA Logistics

Dit verslag beschrijft het interview met de TMA Logistics. Het interview vond plaats op 15 augustus 2024 met Rens Rohde, directeur scheepvaart bij TMA Logistics.

Dit verslag is als volgt opgebouwd:

1. Profiel TMA Logistics;
2. Visie vaarweg Den Helder - Noordzeekanaal
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel TMA Logistics

TMA Logistics heeft 6 multipurpose terminals in Westpoort (Aziehaven, Amsterdam), Velsen, IJmuiden, Harlingen en Antwerpen. De terminal in Velsen-Noord wordt zo'n 25 keer per week aangedaan door een verlengd Europa binnenvaartschip. Daarnaast hebben ze ook warehouses in Amsterdam, Velsen en Alkmaar.

2. Visie vaarweg Den Helder - Noordzeekanaal

TMA heeft wel eens onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een terminal in Hoorn of Enkhuizen echter was de vaarweg bij de mogelijke locatie Hoorn te ondiep. Op de Krabbersplaat (Enkhuizen) is de bediening van de sluis een bottleneck voor de diensten tussen Harlingen en Amsterdam, welke logischer wijze een stop in Hoorn of Enkhuizen kan maken om containers bij te zetten van bijv. de Agri-business tussen Enkhuizen en Hoorn. TMA heeft ook actief gekeken naar mogelijkheden in de voormalige RWS-werkhaven "Oude Zeug". Omdat hier te weinig ladingpotentieel was, hebben ze dit niet doorgezet. Logistiek gezien zit er niet veel lading in Noord-Holland.

De focus van TMA Logistics ligt in Noord-Holland voornamelijk op overslag in Velsen-Noord. Het vervoer over water naar het achterland wint het qua prijs niet van vervoer over de weg. De kosten voor transport per vrachtwagen bedragen 35 euro, waarbij het vervoer per klein schip vele male duurder zou uitvallen.

Mogelijkheden

TMA Logistics vaart van Amsterdam naar Harlingen, nu maken ze ondertussen af te toe een stop in Lelystad. De kortste route is via Enkhuizen en zou daarom aantrekkelijk zijn voor uitbreiding.

TMA ziet mogelijkheden in het vervoer van afval over water. Veel afvalverwerkers liggen dichtbij water, maar missen alleen nog een kade.

Boekelermeerhaven

TMA Logistics heeft veel energie gestopt in de aanbesteding van de exploitatie van de Boekelermeerhaven. Uiteindelijk zien ze af van deze locatie doordat de provincie en gemeente te weinig opslagterrein achter de kade aanbieden. Als HVC exploitant zal worden, lijkt volgens TMA de kans van slagen veel groter.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Een collega van Rens sluit aan bij rondetafelgesprek. Op voorhand van dit gesprek zal TMA toesturen wat ze graag zien gebeuren.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Provincie Noord-Holland
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 15 augustus 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Avia Marees

Dit verslag beschrijft het interview met de Avia Marees. Het interview vond plaats op 15 augustus 2024 met Dick-Jan Marees. Hij is sinds 2004 algemeen directeur bij Avia Marees.

Dit verslag is als volgt opgebouwd:

1. Profiel Avia Marees;
2. Visie vaarweg Den Helder - Noordzeekanaal
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel Avia Marees.

AVIA Marees is gevestigd aan de Havenweg in Kolhorn. Het familiebedrijf Marees bestaat al sinds 1922 en handelt vanaf 2004 als zelfstandig oliehandelaar onder de internationale AVIA-vlag. De ruim 60 tankstations van AVIA Marees liggen voornamelijk in en rond woonkernen (Noord-Holland en Friesland).

Avia Marees heeft z'n depot in Kolhorn sinds 1974. Door nieuwe regelingen in de tankvaart (technische eisen: dubbelwandige tankschepen) werd vervoer van diesel vanaf 2016 niet meer toegestaan en kwam het depot vanaf 2018 leeg te staan. Sinds 2 jaar is Avia Marees weer druk bezig om het depot in Kolhorn werkzaam te maken. Momenteel vervoeren ze vanuit Kolhorn onder andere HVO, FAME en diesel. De aanvoer blijft overigens nog steeds een uitdaging want kleine schepen zijn duur i.v.t. het wegvervoer en schepen liggen onder regime voor allerlei technische keuringen en veiligheidseisen. Avia Marees is ook bezig met een dieseldepot in de Kooyhaven. Door het convenant kan er geen diesel worden overgeslagen, wat in Kolhorn wel kan. Ze hebben al een duwbak en schip in de Kooyhaven liggen.

2. Visie vaarweg Den Helder - Noordzeekanaal

Het transport over water door grotere schepen wordt belemmerd door de breedte afmetingen van de huidige Waardbrug (nu 7 meter). Avia Marees is in het bezit van een 70 meter schip dat door de Kooysluis kan, maar dat te breed is om door de Waardbrug te kunnen. Ontheffing is hier niet mogelijk doordat de provincie stelt dat het schip aan beide zijden 50 cm ruimte moet overhouden bij de passage, en dat heeft het schip niet. Graag zou Avia Marees de Waardbrug verbreed zien worden van 7 meter naar 8 meter. Andere partijen die hier eventueel baat bij hebben zijn Agrifirm en Spaansen, die momenteel geen gebruik meer maakt van het naastgelegen zanddepot.

Daarnaast heeft Avia Marees de volgende wensen:

- De Kooysluis verlengen zodat er schepen in kunnen met een lengte van 86 meter i.p.v. van 70 meter
- De bediening van al deze bruggen (kop van Noord-Holland) door één centrale wordt gedaan met een wat breder bedieningsschema

- Onderhoud en investeringen worden gedaan aan de bruggen op de vaarroute naar Kolhorn vanaf Den Helder. Niet zelden is er storing aan de bruggen (Oostoeverbrug, Balgzandbrug, Ulkesluisbrug, Nieuwesluisbrug en de Waardbrug) Voor vaarweggebruikers is het een chaos met alle bruggen die door verschillende partijen worden gemanaged, onderhouden en beheerd.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Dick-Jan sluit aan bij het rondetafelgesprek.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Provincie Noord-Holland
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 30 augustus 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Cargill

Dit verslag beschrijft het interview met Cargill. Het interview vond plaats op 30 augustus 2024 met Martin Huizinga, Operations lead Cocoa and Chocolate EMEA.

Dit verslag is als volgt opgebouwd:



1. Profiel Cargill
2. Visie vaarweg Den Helder - Noordzeekanaal
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

1. Profiel Cargill

Cargill is al sinds 1959 aanwezig in Nederland. Het bedrijf heeft ongeveer 2.200 werknemers in dienst, die werken vanuit tal van vestigingen op diverse locaties in het land: Amsterdam, Bergen op Zoom, Deventer, Rotterdam en Botlek, Sas van Gent, Schiphol, Swalmen, Velddriel, Wormer en Zaandam. Cargill B.V. werd in 1959 opgericht in Amsterdam als een handelsorganisatie in goederen. Tegenwoordig is Cargill betrokken bij de productie van voedselingrediënten en het verwerken, verspreiden en verhandelen van landbouwproducten.

In het Noordzeekanaalgebied heeft Cargill drie vestingen, namelijk Westpoort, Zaandam en Wormerveer. Vanuit de cacao massafabrieken (Zaandam) wordt in Wormer cacaoboter en chocolade gemaakt. Tussen de vestigingen vaart Cargill met eigen schepen en ketels/tanks (vloeibaar product) op pontons naar Wormerveer voor verdere verwerking naar eindproducten (boter en poeder). In de aanvoer van cacaobonen speelt Hoogtij een belangrijke rol, als hub voor containers met cacaobonen uit Afrika, die per containerbinnenschip worden vervoerd vanuit Rotterdam. Op Hoogtij worden de bonen opgeslagen in een dedicated warehouse en herpakt en naar de vestigingen in Zaandam via de Zaan gevaren. Specialties en kleine batches gaan over de weg, de rest over water. Sinds dit jaar gebeurt dat met een elektrische duwboot (van Kotug)

2. Visie vaarweg Den Helder - Noordzeekanaal

Voor Cargill is alleen de Zaan en het Noordzeekanaal van belang. Langs de Zaan is de beschikbaarheid van ruimte voor overslag bij de fabrieken van groot belang en schort het één en ander. Er is initiatief genomen om met kleine bakken op de Zaan te gaan varen en als een busstop/haltesysteem te gaan werken, maar dat vergt veel te veel kade investeringen. In het verleden is menig project hier op stukgelopen, denk aan Distri-vaart van Bavaria in 2001 met rederij Mercurius.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Voor Cargill zijn er geen dringende of prioritaire zaken op dit moment. Het denken in hubs (zoals bijvoorbeeld Hoogtij) en verdichten van vervoerstromen (door o.a. samenwerking tussen verladers) is een interessante gedachte. Vanuit hier ontstaan wellicht mogelijkheden voor nieuwe vervoerconcepten of technieken. Maar het werken met hubs is stedelijke gebied vergt ruimte en dis staat door oprukkende woningbouw sterk onder druk. Hier ligt wellicht een rol voor de provincie m.b.t. de ruimtelijke ordening.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Provincie Noord-Holland
Van: Renske den Brave, Hans Vermij
Datum: 30 augustus 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ8289-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Alleen voor intern gebruik
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Interview Oostwouder

Dit verslag beschrijft het interview met Oostwouder. Het interview vond plaats op 30 augustus 2024 met Ruud Bais, directeur.

Dit verslag is als volgt opgebouwd:

1. Profiel Oostwouder
2. Visie vaarweg Den Helder - Noordzeekanaal
3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken



1. Profiel Oostwouder

Oostwouder Tank-& Silobouw BV is een zelfstandig familiebedrijf dat 40 jaar ervaring heeft in het bouwen van silo's en opslagtanks. Vanaf 1990 is het bedrijf gespecialiseerd in RVS gelaste opslagtanks. Oostwouder Tank-& Silobouw BV is de uitvinder van het CoilBuilding Tankbouw systeem. Midden jaren '80 bedacht, ontwikkelde, produceerde en patenteerde Oostwouder het CoilBuilding systeem en heeft daarmee een goede bekendheid verworven bij diverse grote ingenieursbureaus, de op-en overslagindustrie, de waterzuiveringsbedrijven en bij diverse industriële afnemers. De flexibele uitvoering bij de bouw van zowel tankparken als één enkele tank is een belangrijk en gewaardeerd kenmerk van Oostwouder Tank-& Silobouw BV. Het CoilBuilding systeem is een perfect systeem voor het bouwen van RVS tanks op locatie.

Oostwouder is gevestigd in 't Zand op Kooyhaven. Bij het bedrijf werken inmiddels 75 mensen en daarnaast zijn er ook nog vele toeleveranciers. Het Noordhollandskanaal en de Koopvaardersschutsluis zijn van groot belang voor het bedrijf

2. Visie vaarweg Den Helder - Noordzeekanaal

Maandelijks heeft Oostwouder transporten van grote tanks die liggend of verticaal worden vervoerd vanaf Kooyhaven naar het Noorden., dus via de Koopvaardersschutsluis. Oostwouder vaart buiten om naar Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Noord Duistland. Deze route wordt mede gevolgd vanwege de bijzondere afmetingen van de tanks (diameter van 15.5 meter). Niet alle bruggen en sluizen laten deze diameter toe. Per jaar gaat het om 80 tot 100 tanks. Veelal worden deze op pontons van 60 tot 65 meter vervoerd, vaak ook aan elkaar gekoppeld. Indien de KVSS wordt verlengd ontstaan er mogelijkheden om met grotere pontons te werken of meerder pontons te koppelen, zonder dat deze moeten worden verhaald (bak voor bak door de sluis met heen en weer varende sleepboot, waardoor het aantal schutten fors toeneemt.

3. Aanknopingspunten Ronde Tafelgesprekken

Oostwouder groeit. De markten waar Oostwouder tanks aan levert groeien. Zo is er e energietransitie die tot meer soorten brandstof leidt (meer kleinere tanks), eetbare oliën die in de lift zitten, waterzuiveringen die groter worden en meer opslag van chemicaliën o.a. door de geopolitieke ontwikkelingen. Een langere KVSS past daar erg goed.

Voor Cargill zijn er geen dringende of prioritaire zaken op dit moment. Het denken in hubs (zoals bijvoorbeeld Hoogtij) en verdichten van vervoerstromen (door o.a. samenwerking tussen verladers) is een interessante gedachte. Vanuit hier ontstaan wellicht mogelijkheden voor nieuwe vervoerconcepten of technieken. Maar het werken met hubs is stedelijke gebied vergt ruimte en dis staat door oprukkende woningbouw sterk onder druk. Hier ligt wellicht een rol voor de provincie m.b.t. de ruimtelijke ordening.