

Aan de leden gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Provinciehuis Noord-Holland.
Bezwaarschrift.
Dreef 3
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Schagen, 14 juni 2022

Betreft: bezwaar tegen besluit G.S. d.d. 1 juni 2022 “afzien van verlenging van de Koopvaardersschutsluis”

Geachte leden van Gedeputeerde- en Provinciale Staten.

Middels deze brief”, met bijlagen, maken wij bezwaar tegen het besluit van G.S. om af te zien van de verlenging van de Koopvaardersschutsluis (KVSS) tijdens de komende renovatiewerkzaamheden en wel om de navolgende redenen;

- Op 29 mei 2018 is al besloten door G.S. , geaccordeerd door P.S, tot opwaardering en verlenging van de KVSS, in aanvulling op het besluit van 23 mei 2017 tot renovatie. Destijds werd de opening van de nieuwe sluis voorzien in 2022.
- Het besluit van 1 juni jl. tot uitstel van de verlenging is in volledige tegenspraak met het eigen Coalitie Akkoord “ Duurzaam Doorpakken” waarin wordt gekozen “voor het actief stimuleren van goederen vervoer over water”
- Juist door NU te verlengen naar 115 meter, waardoor schepen met de lengte van 110 m. x 11,40 m. breedte kunnen passeren, geeft visie aan een zekere toekomst en doet recht aan de bereikbaarheid en ontsluiting van Noord Holland via het enige grotere vaarwater door Noord Holland
- Op dit moment is de transitie naar nieuwe voorstuwingsmotoren volop bezig van gasolie naar waterstof, methanol en/of elektriciteit waardoor bedrijven nu keuzes maken voor hun nieuwe schepen. De zekerheid van een Klasse V ontsluiting via de KVSS geeft zekerheid aan de investering voor de beste exploitatie van een nieuw schip. Een investering in een nieuw schip betekend een exploitatietijd van ca 40 jaar in tegenstelling tot bijv. een vrachtauto die een exploitatie tijd heeft van ca 5 jaar.
- De Koninklijke Marine is op dit moment volop aan het investeren in een zeer omvangrijke expansie van nieuwe schepen, werkzaamheden en ruimte bij de entree in Den Helder. De bereikbaarheid naar reparatiewerven via de KVSS is van belang om werkgelegenheid tenminste vast te kunnen houden en tot nieuwe ontwikkelingen in de directe omgeving te komen.
- De expansie van de Koninklijke Marine leidt tot meer druk op de direct aan zee gelegen gronden, waardoor de bedrijven zich op ontsluiting via de sluis zullen moeten concentreren.

- Zeegaande coasters zullen als HUB voor hun overslag gebruik maken van bijv. de Kooyhaven die anders onbereikbaar blijft. Denk hierbij aan de rol van Den Helder bij onderhoud van “Wind op Zee” en Waterstof overslag.
- Bij nieuwe ontwikkelingen langs het Noord Hollands kanaal is duidelijk welke vervoerscapaciteit inzetbaar is. Het vervoer over water wordt door elke vervoersexpert gezien als de beste oplossing in de klimaatproblematiek. Het heeft tenslotte de laagste uitstoot per ton en er is nog veel ruimte voor schaalvergroting
- U als lid van P.S. heeft veel geïnvesteerd om het toerisme in Noord Holland te stimuleren, met name buiten Amsterdam. De passagiersvaart maakt een grote opmars en vraagt om inzet met grotere schepen. Wordt er niet vergroot naar Klasse V dan zal dit in de kiem smoren.
- De verlenging van de sluis geeft kansen op een vermindering van het verziltingsprobleem tijdens het schutten. Door de bestaande deuren te handhaven bij de verlenging en in combinatie met de nieuwe deuren, ontstaat de mogelijkheid “getrapt” te schutten. Hierdoor ontstaan 2 kolken, waardoor de “kleine scheepvaart” enkel geschut kan worden in de korte kolk. Door hier optimaal gebruik van te maken, zal het zoutbezwaar afnemen waardoor met name de bollenteelt, akker- en tuinbouw voordeel zullen hebben met het behouden van zoetwater. In 2018 hebben wij met elkaar vastgesteld dat dit dringend noodzakelijk is.
- De keuze om het Noord Hollands Kanaal op te waarderen door zowel de Wilhelmina- als KVSS te vergroten naar Klasse V zal de opmaat zijn naar een betere aansluiting op de huidige schaalvergroting van de Nederlandse binnenvaart en daarmee de concurrentiepositie van de aangelegen bedrijven verbeteren zoals in 2018 door G.S. en P.S. onderkent. Dit geldt met name voor de containervaart. Nadien zullen op momenten van groot onderhoud een aantal bruggen in de loop der jaren moeten worden opgewaardeerd, als ook het kanaalprofiel. Tot die tijd zal er middels ontheffingen en specifieke maatregelen de Klasse V schepen hun reizen kunnen maken en hun weg vinden.

In de bijlagen kunt u dit nader lezen in de ondersteuning die wij hebben mogen ontvangen.

In Nederland kennen we het spreekwoord dat zegt “Van uitstel komt afstel” en daarbij ligt voor u nu een voorbeeld van en dat alleen om reden dat het “plotseling” duurder is geworden. De scheepvaart in Nederland en wij als vertegenwoordigde vereniging mochten ervan uitgaan dat in 2022 de renovatie en verlenging naar Klasse V sluis zou zijn gerealiseerd op basis van het besluit van G.S. in 2018.

Doordat het project niet voortvarend ter hand is genomen en onnodig is vertraagd in al die jaren, o.a. door voortdurend wijzigen van project organisatie, zou nu de beschikbaarheid van geld een probleem zijn. Dat kunt u onze leden, de Koninklijke Marine, de NH-bedrijven, het toerisme, de bollenteelt natuurlijk niet aandoen. Ook vanuit transitie en klimaat oogpunt zou dat een flagrante tegenstelling zijn naar de scheepvaart in relatie tot alle andere maatregelen die u wel neemt als Provincie en geld voor beschikbaar stelt voor zoveel andere sectoren.

Juist door het nu voortvarend realiseren en doorzetten van de koppeling ontstaat er voor de ondernemer duidelijkheid en maakt het zijn beslissing om te investeren juist in deze tijd van transitie eenvoudiger.

In onze wereld wordt de afspraak altijd bezegeld met “een man een man, een woord een woord!” Wij rekenen erop dat dit nu ook het geval is en G.S. het besluit van 1 juni jl. over KVSS terugdraait naar onze originele afspraak en kunnen we ons samen beroepen op bestuurlijke betrouwbaarheid.

In de bijlage vindt u onze Schuttevaer visie “De ware koers” en divers ondersteuning van leden en bedrijven als ook overheden ter ondersteuning van ons bezwaarschrift.

Natuurlijk willen wij onze argumenten mondeling toelichten om NU de verlenging voor de komende 100 jaar voor het Noord Hollands kanaal te ondersteunen en daarmee uw visie van 2018 overeind te houden.

Hoogachtend,

Dhr. H. Stammes

Voorzitter Koninklijke BLN-Schuttevaer
Afdeling Noord Holland

Dhr. A. de Weerd

Regiovertegenwoordiger en Secretaris
Afdeling Noord Holland

Bijlagen;

- Ware Koers 2030 Schuttevaer
- Besluit G.S d.d. 30 mei 2018
- Reactie Port of Den Helder
- Reactie Boat & Bike Tours
- Reactie Spaansen Holding , Winkel
- Reactie Damen Shipyards -Den Helder
- Ministerie BZK - intentieverklaring “Samen doorbouwen in onzekere tijden”

WARE KOERS NH 2030

**“over het water waar het kan,
over de weg als het moet”**

Visie van de afdeling Noord-Holland van Koninklijke BLN-Schuttevaer





10 VISIEPUNTEN VOOR NOORD-HOLLAND IN 2030

Visie 1: Een robuuste hoofdstructuur voor goederen- en personenvervoer over water

Onder een robuust vaarwegennet wordt verstaan: een toekomstbestendig, klimaatbestendig netwerk van nautisch veilige vaarwegen met een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Voor dit robuust vaarwegennet moet het uitgangspunt zijn om de doorgaande vaarwegen in Noord-Holland geschikt te maken voor de moderne gangbare schepen in de binnenvaart.

De binnenvaart is belangrijk voor Noord-Holland en moet ook goed worden gefaciliteerd. Op de bijbehorende kaart staan de belangrijkste vaarwegen aangegeven. Deze vaarwegen moeten zijn afgestemd op de eisen van de scheepsklassen. Per vaarweg is een doorkijk naar de toekomst gegeven. Uiteraard moeten de bijbehorende kunstwerken ook zijn afgestemd op deze vaareisen conform de nieuwste richtlijnen. Als onderdeel van het robuust zijn, moeten ook omvaarroutes beschikbaar zijn, zodat economische locaties op meerdere manieren bereikbaar zijn.

De ambitie is, dat in 2030 alle vaarwegvakken en kunstwerken zijn afgestemd op het gebruik. Bij groot onderhoud en bij de bouw van nieuwe kunstwerken wordt conform de eisen van de vaarwegklassen gebouwd.

Wachttijden zijn minimaal door geautomatiseerde bedieningsregelingen en konvooivaart, ook tijdens de spits. Er is voldoende kennis en capaciteit aanwezig bij de beheerders voor een veilig en betrouwbaar 24-uurs gebruik van de vaarwegen.

Visie 2: Vervoer over water de meest duurzame vorm van transport

Vervoer over water is de efficiëntste mobiliteit om goederen en personen te transporteren. Waar wegen dichtslibben door een teveel aan verkeer, bieden onze waterwegen nog ruim voldoende capaciteit. Daarnaast is vervoer over water milieuvriendelijk en veilig. Ook in Noord-Holland zijn de kansen volop aanwezig voor het verladend bedrijfsleven om hun carbon footprint te verkleinen door meer aan- en af te voeren via het water.

De binnenvaartbranche zelf is druk doende om verder te verduurzamen. Het “meten aan de pijp” door middel van de Green Deal, is hierop één van de antwoorden. De Green Deal, getekend door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, brancheorganisaties, bedrijven en onderzoeksinstituten, stelt zich ten doel om aan boord van binnenschepen de daadwerkelijke uitstoot te meten en inzichtelijk te maken. Dit is belangrijk om het gewenste maatwerk per schip (bijvoorbeeld katalysatoren) te leveren bij het verder verduurzamen. Om uitstoot te verminderen, is de binnenvaart ook aan het zoeken naar andere brandstofbronnen zoals LNG en biodiesel. De ontwikkeling van elektrisch varen en brandstofcellen op waterstof bieden op langere termijn perspectief. Het streefbeeld moet zijn, dat binnenvaart met afstand de schoonste modaliteit is. Stimuleringsubsidies zullen dit proces kunnen versnellen.

De ambitie van rijk en provincies moet zijn om meer en schoner vervoer over water te faciliteren. Meer vervoer over water om de wegen te ontlasten en daarmee makkelijker de klimaat doelstellingen te gaan halen en de veel betere milieuprestaties van de binnenvaart ten opzichte van het vrachtverkeer over de weg staan centraal in het regeerakkoord. Juist ook met de Omgevingsvisie 2050 streeft de provincie Noord-Holland naar een duurzamere samenleving. Het is voor rijk, provincies en bedrijfsleven zaak hier op korte termijn gericht en concreet invulling aan te geven.

Visie 3: Bruggen vervangen door aquaducten

Doel is om verkeersstromen ongehinderd hun bestemming tijdig te laten bereiken. Door het ontvlechten van de kruisende verkeers- en vaarwegen zijn grote economische- en milieuwinsten te behalen. Bij het vervangen van bruggen of bij nieuwbouw is juist het ontvlechten mogelijk door aanleg van aquaducten. Hierbij moet niet alleen naar de eenmalige investeringskosten worden gekeken met zijn gekapitaliseerde exploitatiekosten en onderhoudskosten, maar juist moeten ook de extra maatschappelijke bedrijfskosten van vertragingen van weg- en scheepvaartverkeer bij het op elkaar wachten worden meegenomen. Bij een dergelijke kosten/baten analyse zal blijken, dat een aquaduct overall goedkoper is dan een beweegbare brug. Door verkeersstromen van elkaar te scheiden worden ook irritaties over en weer tussen de verschillende verkeerssoorten vermeden en kunnen beide mobiliteiten optimaal presteren met de beste milieuresultaten.

Visie 4: Vervoer over water volledig ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en trends voor de toekomst

Naast de hiervoor genoemde maatregelen op het gebied van verduurzaming doen zich in de binnenvaart tal van nieuwe en innovatieve ontwikkelingen voor op het gebied van:

- technologische vernieuwing: zoals semi autonoom varen (bijv. Roboot-concept Amsterdam);
- digitalisering: zoals Blauwe Golf in Zuid- en Noord-Holland;
- "Just in time delivery": zoals procesplanning tussen leverancier en klant;
- WATERTRUCK-plus: innovatief concept van kleine duwbakken voor kleinschalige vaarwegen.

Het is ook voor de overheid van belang deze ontwikkelingen op de voet te volgen en mede te faciliteren bij planvorming en realisatie voor bestaande en nieuwe infrastructuur.

Visie 5: Voldoende Regionale Overslag Centra (ROC's) functioneren om het daarvoor in aanmerking komende goederentransport over water te faciliteren

In Noord-Holland boven het Noordzeekanaal zijn nog relatief weinig binnenvaart-containerterminals. Alleen langs het Noordzeekanaal zijn enkele terminals. Meer noordelijk in dit gebied met meer dan één miljoen inwoners en veel bedrijvigheid zijn nog geen binnenvaart-terminals of goed geoutilleerde binnenhavens, waarvan het bereikbaarheidsprofiel is afgestemd op de toekomstige economische activiteiten.

Hiermee wordt bovendien veel milieuwinst geboekt. Hier ligt een regierol voor de provincie Noord-Holland, die deze rol helaas nog niet heeft opgepakt in tegenstelling tot andere provincies. Concreet moet er op korte termijn een mobiliteitsplatform (provincie NH, Bureau Voorlichting Binnenvaart, Ontwikkelingsbedrijf NH-N, BOVAG, ProRail en kansrijke groene bedrijven) komen, dat gericht is op het bijeenbrengen van goederenstromen, die in plaats van over de weg (gedeeltelijk) beter over het water kunnen worden vervoerd. Mogelijke locaties voor Regionale Overslag Centra zijn:

- Alkmaar/Boekelermeer
- Schiphol – Oost
- Oude Zeug/Enkhuizen/Hoorn
- Den Helder/Kooyhaven

Visie 6: Alle kleine vaarwegen zijn behouden en waar mogelijk verbeterd en/of ontsloten voor gebruik door recreatievaart

Veiligheid bij het gebruik van de vaarwegen blijft een belangrijk aandachtspunt, vooral waar beroepsvaart en recreatievaart elkaar ontmoeten. Zeker op druk door beroepsvaart bevaren wateren moet gestreefd worden naar alternatieve vaarroutes voor de recreatievaart.

Voor de kleine vaarwegen geldt "houden wat je hebt en verbeteren waar mogelijk". Met het oog op de toekomst dient er rekening mee te worden gehouden om ook de kleinere vaarwegen geschikt te maken en te benutten voor nieuw ontwikkelde vervoersstromen, -technieken en recreatievaart.

De provincie Noord-Holland heeft in 2016 de "Visie op de waterrecreatie in Noord-Holland 2030" vastgesteld. De provincie verdient een compliment met deze visie en met de regierol om alle betrokken beheerders en gebruikers bij elkaar te brengen. Twee belangrijke instrumenten bij de verdere uitwerking zijn de *Regionale Ambitiekaarten* en de *Beheeragenda*. Met name het vaarwegbeheer door waterschappen als functionele overheidslichamen vraagt extra aandacht. Zowel waterschappen als rijk en provincie dienen voldoende financiële middelen beschikbaar te stellen voor een adequaat vaarwegbeheer en tijdige realisatie van de vastgestelde plannen.

Wij pleiten er voor de bestaande classificering A t/m D in de *Basisvisie Recreatie Toervaartnet (BRTN) 2015-2020* uit te breiden met categorieën voor grote en kleine sloepen, de E en F categorie. Het afdoende scheiden van beroeps- en recreatievaart is van groot belang voor een optimale vaarveiligheid.

Visie 7: Het vervoer van personen over water optimaal geregeld

Gespecificeerd naar de verschillende vormen van vervoer van personen over water:

- Het vervoer van personen over water in stedelijke gebieden is als volwaardige vorm van openbaar vervoer ingevoerd.
- Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) kan de toerist via een veerdienst gemakkelijk toeristische bestemmingen bereiken.
- Er is in Noord-Holland een uitgebreid netwerk van faciliteiten voor de riviercruisevaart, dagpassagiersvaart (rondvaart en hospitality) en de motor- en zeilchartervaart gerealiseerd.

Openbaar vervoer over water zorgt voor minder druk op de weg en kan in veel gebieden worden toegepast. Aansluitende openbaar vervoer netwerken dragen bij aan vermindering van de filedruk in de Randstad. Overal waar water is zijn verschillende passagiersvaart rederijen actief. Steeds meer ontdekken toeristen en bewoners de mogelijkheden van het vervoer over water om kennis te maken met de omgeving. Door het optimaal benutten van het vele water in Noord-Holland kunnen we de bezoekersstromen (toerisme) beter verdelen over de provincie.

Visie 8: Alle kansrijke locaties voor vaarwegen, bedrijventerreinen, havens en loswallen worden benut voor het vervoer over water

Bij de locatiekeuze van te bouwen woningen en andere projecten moet erop gelet worden, dat deze keuze niet ten koste gaat van het (toekomstige) gebruik van de aanwezige vaarweginfrastructuur. Voor een gezonde toekomst voor het goederen- en personenvervoer over water moeten de grachten, vaarwegen, bedrijventerreinen, havens en loswallen bereikbaar en bruikbaar blijven. Het ongebreideld langs het water bouwen voor het korte termijn gewin moet worden voorkomen.

De verantwoordelijkheid voor het in goede banen leiden van deze ontwikkelingen op het gebied van de Ruimtelijke Ordening ligt bij gemeenten en provincie.

Visie 9: De arbeidsmarkt voor het werken in de binnenvaart is nog aantrekkelijker gemaakt door modern praktijkgericht nautisch onderwijs en opleidingen met Europese erkenning

De sector profileert zich als aantrekkelijke werkgever door haar duurzame concept, haar aantrekkelijke arbeidsomstandigheden en goede verdiensten.

Examens worden afgenomen volgens de nieuwste Europese standaards, waardoor de flexibele inzet van werknemers binnen deze sector in Noord-Holland, Nederland, maar ook binnen Europa zijn toegenomen. Hierdoor biedt de sector een baangarantie en goede doorgroei-mogelijkheden met een leven lang begeleide leerweg.

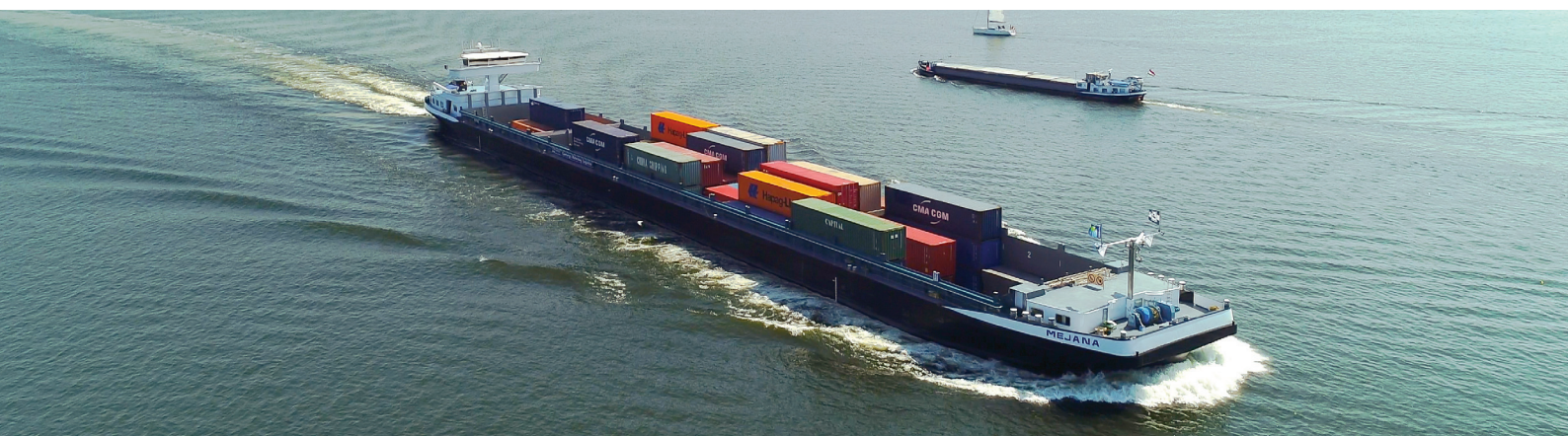
Gespecialiseerde opleidingsinstituten in de Regio werken nauw samen met de sector om innovaties en trends om te zetten naar aantrekkelijk onderwijs.

Visie 10: in 2030 zijn de punten uit deze visie "Ware koers NH 2030" gerealiseerd

Om dit te bereiken zullen wij blijvend en periodiek overleg voeren met alle betrokken overheden, doelgroepen en belanghebbenden voor de binnenvaart.

Een nadere toelichting op bovenstaande visiepunten is te vinden in het "Achtergrondrapport bij de visie Ware koers NH 2030" via de link:

www.bln.nl/nieuws/achtergrondartikel-visie-noord-holland

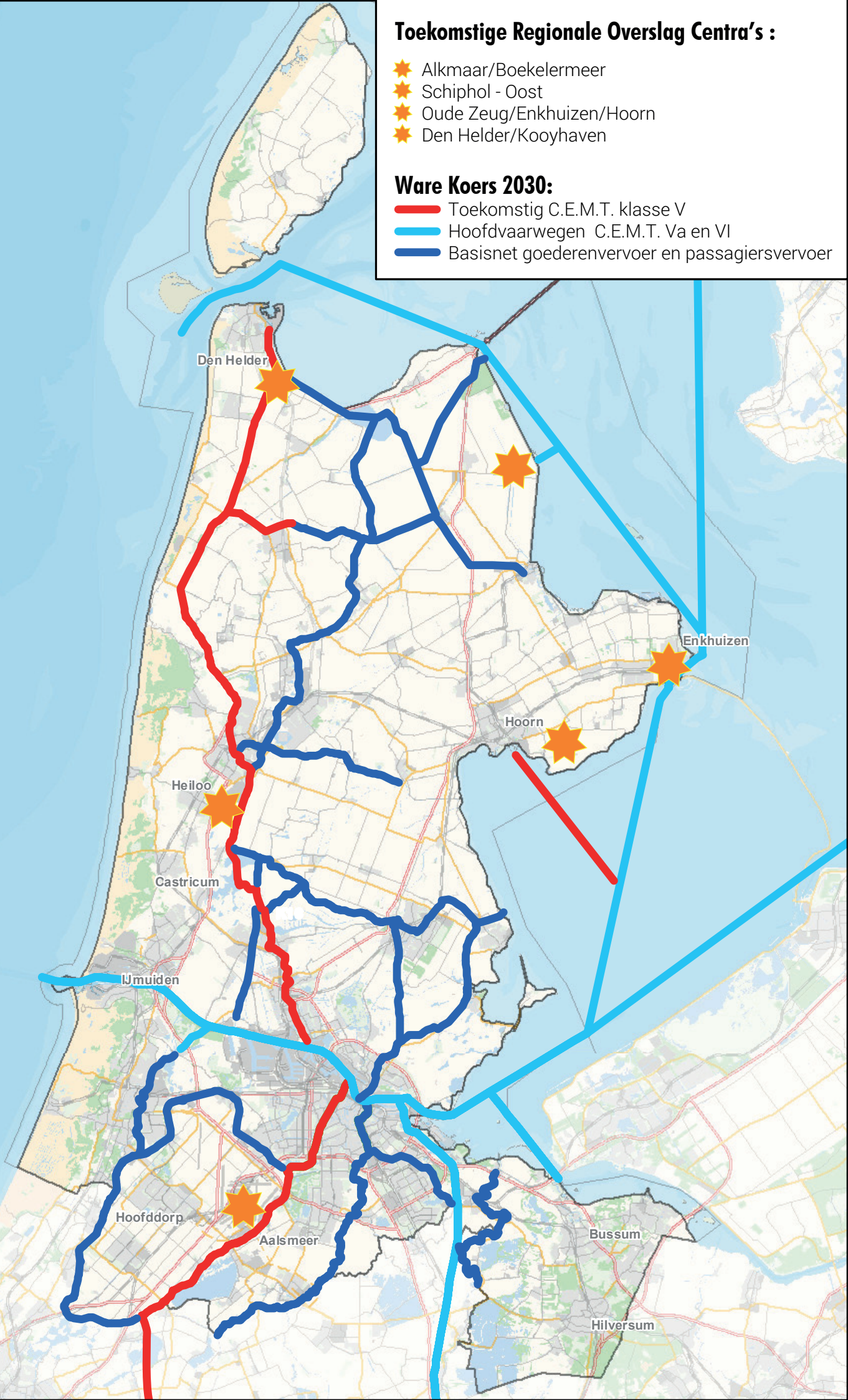


Toekomstige Regionale Overslag Centra's :

- ★ Alkmaar/Boekelermeer
- ★ Schiphol - Oost
- ★ Oude Zeug/Enkhuizen/Hoorn
- ★ Den Helder/Kooyhaven

Ware Koers 2030:

- Toekomstig C.E.M.T. klasse V
- Hoofdvaarwegen C.E.M.T. Va en VI
- Basisnet goederenvervoer en passagiersvervoer



**OPENBARE BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN GEDEPUTEERDE
STATEN VAN NOORD-HOLLAND OP 29 MEI 2018**

AGENDA

Onderwerp

Besluit

1.

Ontwerp provinciaal
inpassingsplan N241 A.C. de
Graafweg ter inzage leggen

Het college besluit:

1. het ontwerp provinciaal inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg vast te stellen;
2. kennis te nemen van de aanmeldingsnotitie en besluiten op basis daarvan geen MER op te laten stellen;
3. het ontwerp provinciaal inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg ter inzage te leggen;
4. de gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen.

2.

Ontwerpwijziging Provinciale
Ruimtelijke Verordening met
betrekking tot NNN,
strandzoning en
kleinschalige ontwikkeling

Het college besluit:

1. het ontwerpbesluit tot wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) met betrekking tot Natuurnetwerk Nederland (NNN), strandzoning en kleinschalige ontwikkeling vast te stellen;
2. Provinciale Staten het ontwerpbesluit toe te zenden met bijgevoegde brief voor bespreking in de betreffende PS-commissies;
3. de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening te machtigen naar aanleiding van de bespreking in de PS-commissies wijzigingen in het ontwerpbesluit aan te brengen, voordat dit ter inzage wordt gelegd;
4. het ontwerpbesluit van 6 juli t/m 14 september 2018 ter inzage te leggen;
5. de gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen.

3.

Subsidie regionaal energie-
besparingsprogramma
woningen

Het college besluit:

1. de Uitvoeringsregeling subsidie regionaal energiebesparingsprogramma woningen Noord-Holland 2018 vast te stellen;
2. het subsidieplafond van onder 1 genoemde uitvoeringsregeling voor 2018 vast te stellen op € 1.000.000,-;
3. de onder 1 en 2 genoemde besluiten te publiceren in het Provinciaal Blad;
4. Provinciale Staten over deze besluiten te informeren door verzending van de brief.

4.

Pallas geheimhouding

Het college besluit:

1. op grond van artikel 55, eerste lid, Provinciewet, in samenhang met de belangen genoemd in artikel 10, eerste lid, sub c, van de Wob, geheimhouding op te leggen op de Businesscase Pallas en de rapportage van Strategy&;
2. op grond van artikel 25, tweede lid, van de Provinciewet, deze documenten onder geheimhouding ter inzage te leggen voor PS bij de statengriffie en aan PS te verzoeken de geheimhouding te bekrachtigen in hun eerstvolgende vergadering door middel van bijgevoegde brief en voort te laten duren tot de exploitatie van de Pallas-reactor is beëindigd;
3. de Stichting Voorbereiding Pallas-reactor uitstel te verlenen voor het opmaken van de jaarrekening 2017 tot 1 juli 2018.

OPENBARE BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-HOLLAND OP 29 MEI 2018

Onderwerp

Besluit

5.
Beantwoording Statenvragen
nr. 51 van de heer A.E. van
Liere en de heer F.A.S. Zoon
(PvdD) over de door de Raad
voor de Leefomgeving en
Infrastructuur geadviseerde
reductie van de veestapel

Het college stelt de antwoorden vast.

*De definitieve tekst van de antwoorden van deze Statenvragen is nog in
bewerking. In beginsel zijn de antwoorden een week na dit besluit
beschikbaar.*
6.
De Kop Werkt! Jaarverslag
2017

Het college besluit:
 1. het jaarverslag 2017 van het programma 'De Kop Werkt!' vast te stellen;
 2. het jaarverslag 2017, voor wensen en bedenkingen voor het vervolg van het programma De Kop Werkt!, aan Provinciale Staten te sturen door middel van brief.
7.
Zienswijze op de
conceptbegroting 2019, de
tweede begrotingswijziging
2018 en de voorlopige
jaarrekening 2017 van de
OFGV

Het college besluit:
 1. kennis te nemen van de conceptbegroting 2019, de tweede begrotingswijziging 2018 en de voorlopige jaarrekening 2017 van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV);
 2. inliggende voordracht aan Provinciale Staten te zenden opdat Provinciale Staten in staat worden gesteld hun zienswijze op de conceptbegroting 2019, de tweede begrotingswijziging 2018 en de voorlopige jaarrekening 2017 van de OFGV naar voren te brengen.
8.
Zienswijze op de
ontwerpbegroting 2019 en
de jaarrekening 2017 van de
RUD NHN

Het college besluit:
 1. kennis te nemen van de ontwerpbegroting 2019 en de jaarrekening 2017 van de Regionale Uitvoeringsdienst Noord- Holland Noord (RUD NHN);
 2. inliggende voordracht aan Provinciale Staten te zenden opdat Provinciale Staten in staat worden gesteld hun zienswijze op de ontwerpbegroting 2019 en de jaarrekening 2017 van de RUD NHN naar voren te brengen.
9.
Ontwerpbegroting 2019 en
jaarstukken 2017
Omgevingsdienst IJmond

Het college besluit:
 1. kennis te nemen van de Ontwerpbegroting 2019 en de jaarstukken 2017 van de Omgevingsdienst IJmond;
 2. inliggende voordracht aan Provinciale Staten te zenden opdat Provinciale Staten in staat worden gesteld hun zienswijze op de Ontwerpbegroting 2019 en de jaarstukken 2017 naar voren te kunnen brengen.
10.
Ontwerpbegroting 2019 en
jaarstukken 2017
Omgevingsdienst
Noordzeekanaalgebied

Het college besluit:
 1. kennis te nemen van de Ontwerpbegroting 2019 en de jaarstukken 2017 van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
 2. inliggende voordracht aan Provinciale Staten te zenden opdat Provinciale Staten in staat worden gesteld hun zienswijze op de

**OPENBARE BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN GEDEPUTEERDE
STATEN VAN NOORD-HOLLAND OP 29 MEI 2018**

Onderwerp

Besluit

Ontwerpbegroting 2019 en de jaarstukken 2017 naar voren te kunnen brengen.

11.

Verbinding A8-A9: aanwijzen van het Golfbaanalternatief tot voorkeursalternatief

Het college besluit:

1. kennis te nemen van de inspraakreacties, de adviezen van de commissie voor de m.e.r., de ARO en het aanvullend geluidsonderzoek Broekpolder;
2. de Nota van Beantwoording vast te stellen;
3. het Golfbaanalternatief aan te wijzen als het Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9 als resultaat van de Planstudiefase;
4. na afronding van het landschapsplan een definitief go – no go besluit voor te leggen aan PS;
5. in gesprek te gaan met het Rijk en de regionale partners in het project om te komen tot een sluitende begroting voor het Golfbaanalternatief;
6. de statenvoordracht Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9 en het ontwerpbesluit vast te stellen en aan te bieden aan PS met bijgaande brief;
7. ten laste van het algemeen voorbereidingsbudget TWIN-H een bedrag van € 1 miljoen beschikbaar te stellen als voorbereiding en dit bedrag niet eerder aan te wenden dan nadat PS het besluit over het voorkeursalternatief hebben genomen;
8. de portefeuillehouder Mobiliteit te machtigen om redactionele wijzigingen in de voordracht en het persbericht door te voeren.

12.

Initiatiefvoorstel GroenLinks inzake onderzoek naar de mogelijkheden van een lightrail-netwerk in de metropoolregio Amsterdam

Het college besluit:

1. kennis te nemen van het initiatiefvoorstel "Onderzoek naar de mogelijkheden van een lightrail-netwerk in de Metropoolregio Amsterdam" van GroenLinks;
2. geen separate notitie op te stellen over de mogelijkheden van een lightrail netwerk in de MRA;
3. Provinciale Staten hierover te informeren door middel van brief;
4. de gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen.

13.

Promotie verlenging KVSS naar planfase PMI bij eerstvolgende actualisatie

Het college besluit:

1. het project "Renovatie damwandconstructie Koopvaarderschluis (KVSS)" in Den Helder, op te nemen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) bij de eerstvolgende actualisatie als project in de planfase en daarbij de volgende maatregelen nader uit te werken:
 - a. verlengen van de kolk van 85 meter naar 115 meter (CEMT-klasse 4 incl. verplaatsen van de sluisdeuren);
 - b. besluit tot inzetten van onderhandeling met de gemeente Den Helder om over te gaan tot het ombouwen van de Boerenverdietsluis (BVS) tot schluis. Daarbij deuren aanbrengen op 40 meter kolk lengte en op 92 meter kolk lengte opdat deze sluis als (toekomstige) omvaarroute kan dienen ten tijde van de werkzaamheden aan de KVSS en tevens in de toekomst gebruikt kan worden om kleine

**OPENBARE BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN GEDEPUTEERDE
STATEN VAN NOORD-HOLLAND OP 29 MEI 2018**

Onderwerp

Besluit

schuttingen ten behoeve van recreatievaart uit te voeren.

14.

Beantwoording Statenvragen
nr.50 van mw. E.M. van Duijn
(PvdA) over fietsveiligheid

Het college stelt de antwoorden vast.

De definitieve tekst van de antwoorden van deze Statenvragen is nog in bewerking. In beginsel zijn de antwoorden een week na dit besluit beschikbaar.

15.

Tweede Actualisering PMI
2018-2023

Het college besluit:

1. Provinciale Staten te vragen de volgende uitvoeringskredieten voor PMI-projecten beschikbaar te stellen voor een totaalbedrag van € 35.993.143,-, waarvan na aftrek van bijdragen van derden/subsidies ter grootte van € 12.041.943,-, uiteindelijk € 23.951.200,- ten laste van de kapitaallasten PMI of reserve kapitaallasten Openbaar Vervoer komt:
 - a. alg-13 Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo (GGA Alkmaar) (verhoging krediet) € 470.000,-;
 - b. alg 29b Vervangen Zaanbrug (verhoging krediet) € 4.577.500,-;
 - c. HOV-03 HOV in 't Gooi (Huizen-Hilversum) (verhoging krediet) € 650.000,-;
 - d. HOV-05 HOV Schiphol Oost, ged. Stationsplein-Fokker Logistics Park (verhoging krediet) € 18.700.000,-;
 - e. HOV-07 HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ) (verhoging krediet) € 6.506.500,-;
 - f. HOV-15 Uitrol productformule R-net € 2.914.143,-;
 - g. N231-16 Trajectbenadering N231b, ged. N201-N232 (verhoging krediet) € 1.300.000,-;
 - h. N236-06 Reconstructie N236, deel 1: Loosdrechtdreef-Gein Zuid (verhoging krediet) € 300.000,-;
 - i. N241-06 Herinrichting kruispunt N241-Langereis (verhoging krediet) € 225.000,-;
 - j. N502-03 Trajectbenadering N502c, ged. Callantsog-Callantsogervaart € 350.000,-;
2. Provinciale Staten te vragen de volgende uitvoeringskredieten voor PMO-projecten beschikbaar te stellen voor een totaalbedrag van € 8.525.000,-, die ten laste komen van de kapitaallasten Investerings (vaar)wegen:
 - a. N203 vervangen brug Krommenie A-01 (19D03) en brug Krommenie B-01 (19D04) en rehabilitatie wegvakken 2 en 4 (verhoging krediet) € 6.325.000,-;
 - b. Trajectbenadering N231b-01 (verhoging krediet) € 2.200.000,-;
3. Provinciale Staten voor te stellen het krediet "N242-23 Verlagen wegdek Langebalkbrug" af te sluiten;
4. Provinciale Staten voor te stellen het krediet Programma N201+ van € 657.080.000,- af te ramen met € 6.380.000,- en dit bedrag in te zetten voor het ontstane dekkingstekort van project Westfrisiaweg;
5. Provinciale Staten voor te stellen het resterende krediet Programma N201+ van € 650.700.000 voor een bedrag van € 632.000.000,- af te

Beste Andries,

Ook ik ben hevig teleurgesteld over het voornemen om nu niet te gaan verlengen.
De redenen voor mij, vanuit de Port of Den Helder beredeneerd zijn de volgende:

1.

Bij de ontwikkeling van de Kooyhaven zou het enorm helpen als de Kooyhaven bereikbaar is voor schepen tot 110 meter.

Met name ten aanzien van de energietransitie en wind op zee is een geschikte locatie de Kooyhaven indien deze bereikbaar is met pontons van 110x 11,40. De diepgang hoeft dan niet opgeschaald te worden naar Cemt Va, maar de breedte en lengte zijn zeker medebepalend.

2.

De afhandeling van de riviercruise stuikt nu al op de afmetingen daar de huidige riviercruise voor het merendeel al groter is dan de 86 meter en met ontheffing 92 meter.

We ontvangen nu de grotere riviercruise noodgedwongen in de buitenhaven, maar dat is zowel voor de Port of Den Helder, als voor de Gemeente Den Helder geen gewenste situatie.

De riviercruise willen we graag faciliteren aan de Flaneerkade, maar deze is onbereikbaar vanwege de afmetingen van de huidige Koopvaardersschutsluis.

Ik hoop dat jullie gedeputeerde J. Olthoff van voldoende argumenten kunnen voorzien om zijn besluit te heroverwegen.

Ik heb deze info ook gedeeld met de Gemeente.

Met een hartelijke groet,

Ary Rijke

Havenmeester / PSO

E-mail: arijke@podh.eu

Telefoon: +31 (0)223 613 955

Mob.: +31 (0)6 82 59 29 01

Het Nieuwe Diep 33 – Havenkantoor, 1781 AD Den Helder

Postbus 4058, 1780 HB Den Helder

www.portofdenhelder.eu [Twitter @portofdenhelder](https://twitter.com/portofdenhelder)



**PORT OF
DEN HELDER**



North Sea
Energy Gateway



ECO PORTS
KILBOUTSTRAAT 100

Geachte lezer,

De afdeling Noord-Holland van de Koninklijke Binnenvaart Nederland heeft ons gevraagd aan te geven of wij behoefte hebben aan een verlenging van de Koopvaarders schutsluis te Den Helder. Middels dit schrijven zouden ik graag bij u willen aandringen deze verlenging uit te voeren.

Sinds jaar en dag maakt Boat Bike Tours gebruik van het Noord Hollands kanaal met 1 van zijn succesvolste routes. Elke zaterdag vertrekt de reis "Noord-Holland en Texel" vanuit Amsterdam via Zaandam en Alkmaar naar Den Helder. Hierna voert de reis over het IJsselmeer terug naar Amsterdam waar de reis na een week weer eindigt.

Op deze route is lange tijd het schip "De Holland" (78 meter) ingezet. Door het succes van dit product kwam er behoefte aan meer capaciteit. Binnen de beperkingen van het kanaal is toen het schip "De Willemstad" gecontracteerd. Dit schip is met zijn 91,5m lengte het absolute maximum wat er op dit moment kan en mag varen op deze vaarweg. Hiervoor is vereist dat er jaarlijks door de provincie een ontheffing wordt afgegeven. Hoewel deze tot op heden telkens wordt verleend is dit voor de bedrijfszekerheid zeker niet ideaal.

Inmiddels is het nodig gebleken nogmaals extra capaciteit toe te voegen. Het schip "Poseidon" vaart in 2022 de helft van haar seizoen ook op deze "Noordroute". Dit schip vertrekt telkens een dag later en is daardoor nooit op dezelfde ligplaats als De Willemstad. Dit is belangrijk daar er slechts beperkte aanmeermogelijkheden zijn in de verschillende havens.

Met de nasleep van Covid-19 in het achterhoofd is er niet acuut behoefte aan nog meer capaciteit op deze route. Daar voorbij kijkend zijn op de langere termijn verdere groeimogelijkheden in Noord-Holland beperkt. Onze bestseller in deze regio vind voornamelijk aftrek bij de Duitstalige markten. Voor deze passagiers is een Check-in in het weekend essentieel. Dit maakt dat een derde schip toevoegen op andere start dag geen optie is. Verdere groei zal beperkt mogelijk zijn door het toevoegen van extra afvaartweken. Voor zover dit kan binnen het "fietsseizoen". Hierna zal groei enkel mogelijk zijn door grotere schepen te laten varen. Binnen de strenge maximum afmetingen die nu gelden op het kanaal en in de sluis zit hier een duidelijke grens aan.

Voor context is het belangrijk te melden dat Boat Bike Tours een touroperator is en geen rederij. Dit betekent dat wij eigenaar van het product zijn maar vervolgens via verschillende rederijen de schepen contracteren. Vrijwel alle passagiersschepen die in de afgelopen jaren gebouwd zijn of gepland staan om te bouwen zijn 110 meter in lengte of langer. Elke meter dat de sluis verlengd wordt geeft ons een grotere keuze in schepen die we zouden kunnen inzetten in Noord-Holland.

Uiteraard is de Koopvaarder schutsluis niet het enige kunstwerk dat het bevaren van het kanaal met grotere schepen bemoeilijkt. Op vele plaatsen zullen grotere of kleinere aanpassingen gedaan moeten worden om dit veilig mogelijk te maken. Maar zolang deze sluis, als een kurk, het kanaal gesloten houdt is het in onze ogen ook onwaarschijnlijk dat er verder geïnvesteerd gaat worden in het traject Zaandam – Den Helder. Het verlengen van de sluis is een goede eerste stap in het verder ontwikkelen van de regio Noord-Holland.

Met vriendelijke groet,

Sil Faas
Product development
Boat Bike Tours BV.

Boat Bike Tours B.V.
Aambeeldstraat 20
1021 KB Amsterdam
The Netherlands

 +31 20 7235 400
 info@boatbiketours.com
 www.boatbiketours.com
 www.facebook.com/boatbiketours

IBAN: NL04 INGB 0668 1725 17
BIC/SWIFT: INGBNL2A
SGR-Z: 17.273



KvK: 3714 7084
BTW (VAT): NL 8203.26.513.B01
SGR: 3734



SPAANSEN GROEP B.V.

Aan de leden gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Provinciehuis Noord-Holland
Dreef 3
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

Schagen, 11 juni 2022

Betreft: bezwaar tegen besluit G.S. d.d. 1 juni 2022 "afzien van verlenging van de
Koopvaardersschutsluis"

Geachte leden van Gedeputeerde- en Provinciale Staten,

Met veel ongeloof hebben wij vernomen dat de verlenging van de KVSS is uitgesteld / afgesteld. Spaansen Grondstoffen en Logistiek BV vervoert als sinds jaar en dag bouwgrondstoffen over het water. Het Noord Hollands kanaal is samen met de Waddenzee en IJsselmeer in Noord Holland de belangrijkste vervoersader.

Steeds meer zien wij dat schaalvergroting het middel is om: de vervoerscapaciteit te behouden, inzet van mensen en middelen optimaal te benutten en het meest klimaatvriendelijk ons bedrijf te runnen. Dit zijn zaken die altijd al speelden en in deze tijden nog meer benadrukt worden.

Spaansen is de afgelopen periode aan het inventariseren hoe wij onze vloot kunnen optimaliseren. Echter een investering in scheepvaart en zeevaart is er één die je voor minimaal 25 jaar doet. De praktijk is vaak meer dan 50 jaar. Positieve ontwikkeling zien wij in het verlengen van de sluis bij Zaandam en de ontwikkeling van de nieuwe haven in Alkmaar. Beide zorgen voor een mogelijkheid tot schaalvergroting naar klasse V.

Op het moment dat de KVSS geen klasse V wordt, lijkt mij de opwaardering tussen Zaandam en Alkmaar voor de helft weggegooid geld. Immers een doorvaart naar het noorden wordt voor zeer lange tijd uitgesteld.

Johan Spaansen
Spaansen Groep B.V.

Goedemorgen heer de Weerd,

Voor het huidige aanbod aan schepen van onze klanten, waarvan inmiddels de Koninklijke Marine de grootste is, volstaat de huidige lengte van de sluiskolk.

Gezien de toekomstplannen van een aantal van onze klanten, zal men bij vervanging van de diverse vaartuigen kiezen voor meer lengte, daar vergroten van de diepgang door meerdere beperkingen elders een probleem zal zijn.

Ook de Kon. Marine en de Kustwacht gaat bij vervanging in de toekomst naar grotere (en langere) vaartuigen, die anders niet meer voor onze werf kunnen komen.

Ook wij zien het afblazen van de verlenging, uitgevoerd samen met groot onderhoud als een gemiste kans.

U hiermede naar behoren te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten

Jelle Loosman

Algemeen Directeur



DAMEN SHIPYARDS DEN HELDER

P.O.Box 114 1780 AC Den Helder
Zwarte Pad 1 1781 AH Den Helder (The Netherlands)

Phone: +31(0) 223 616641

Mobile: +31(0) 6 22241733

Fax: +31(0) 223 615391

E-mail: jelle.loosman@damen.com

WWW: www.damen.com





Intentieverklaring

‘Samen doorbouwen in onzekere tijden’

De oorlog in Oekraïne

Rusland is Oekraïne binnen gevallen met zeer ernstige gevolgen. Burgers vechten met gevaar voor eigen leven voor hun land of moeten vluchten om zichzelf of hun naasten en geliefden in veiligheid te brengen. Het ontbreekt veel mensen aan eerste levensbehoeften en de economie is grotendeels stilgevallen. Gezinnen worden verscheurd door de verschrikkingen van de oorlog. De ernst van de situatie en het hiermee gepaard gaande persoonlijk leed voor de Oekraïners raakt ons diep en waar dat kan willen we helpen. Individueel maar ook als partijen in de ontwerp-, bouw-, techniek- en infrasector. Dat willen we doen met bijvoorbeeld (tijdelijke) huisvesting en waar mogelijk ook met (tijdelijk) werk voor naar ons land gevluchte Oekraïners.

Ingrijpende gevolgen voor de bouw- en infrasector

De oorlog heeft ook ingrijpende economische gevolgen voor de Nederlandse economie. Dat geldt ook voor de bouw en alle daarbij betrokken partijen. Er is sprake van sterk stijgende energieprijzen en toenemende schaarste aan grondstoffen en onderdelen. Dit heeft een impact in de hele toeleverings- en productieketen. Deze ontwikkeling was al langer gaande, maar wordt door het huidige conflict versterkt. Er ontstaan hierdoor snel toenemende onzekerheden, van ontwerp tot en met de oplevering van projecten. Dat leidt er tevens toe dat ook het aanbieden en accepteren van offertes en sluiten van nieuwe contracten voor zowel opdrachtgevers als opdrachtnemers risicovoller en onzekerder is geworden. We zien nu al dat projecten uitgesteld worden en dat projecten vertraagd worden door de prijsstijgingen en verstoringen in de keten. Daarmee ontstaat discontinuïteit in de bouwproductie. Dat heeft grote gevolgen voor zowel de korte als de langere termijn. Dit geldt zowel voor de bouw als voor onderhoud, met als gevolg dat maatschappelijke opgaven zoals circulariteit, de energietransitie, verduurzaming en het oplossen van de woningnood in het gedrang komen.

Samen in vertrouwen doorbouwen

Het belang van doorbouwen aan Nederland is voor iedereen groot. Er ligt een enorme onderhoudsopgave in de infrastructuur, het woningtekort moet de komende jaren snel worden teruggedrongen en de versnelling in de verduurzaming van de gebouwde omgeving is urgenter dan ooit. Partijen willen zich daarom gezamenlijk inzetten voor het bevorderen van continuïteit: in productie en bouwstromen, in behoud van personeel en werkgelegenheid, en in realisatie van de urgente maatschappelijke opgaven. Zoveel als mogelijk moet worden voorkomen dat lopende projecten en nieuwe contractvorming vertragen of stil komen te liggen.

De snel gewijzigde geopolitieke situatie versterkt ook de noodzaak om onze afhankelijkheid van Russisch gas en fossiele brandstoffen versneld af te bouwen en de noodzakelijke innovatie richting biobased, klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair bouwen, digitalisering in de bouw, en het conceptueel en industrieel bouwen en emissievrij bouwen verder te versnellen. Partijen willen zich daarom ook in deze nieuwe crisis gezamenlijk blijven inzetten op product- en procesinnovatie.

Dat vergt een gemeenschappelijk perspectief, waarbij partijen zich rekenschap geven van elkaars positie en belang, en daarnaar in redelijkheid en billijkheid handelen, ook vanuit het bredere publieke en maatschappelijk belang. Dit handelingsperspectief beoogt in principe niet een aanpassing van bestaande juridische afspraken tussen partijen of de aanpassing van budgettaire kaders. Die zijn in veel gevallen gegeven. Het betreft een afspraak over de uitgangspunten waarmee we elkaar tegemoet treden bij individuele casussen, een gemeenschappelijke referentie om tot werkbare oplossingen te komen in individuele gevallen, in het vertrouwen dat in veel gevallen een oplossing gevonden kan worden die gegeven de moeilijke en onzekere omstandigheden zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer past. Dit kunnen bijvoorbeeld afspraken zijn over herprioritering, herontwerp, aanbesteding- en vergunningprocedures, over flexibilisering en eventueel temporisering in programmering en realisatie.



De uitgangspunten voor deze intentieverklaring zijn:

- dat financiële risico's niet eenzijdig bij één partij in de keten worden neergelegd; noch in zijn geheel bij de consumenten, opdrachtgevers, opdrachtnemers en/of belastingbetalers;
- dat opdrachtgevers- en nemers in goed onderling overleg – ook richting onderaannemers –, rekening houdend met elkaars belangen, tot afspraken zullen komen over hoe met risico's van prijsstijgingen en leveringsproblemen in aanbestedingen en nieuw te sluiten contracten om te gaan;
- dat partijen in goed onderling overleg tot afspraken komen over hoe te handelen in het geval bestaande contractuele afspraken door de crisis niet (tijdig) kunnen worden nagekomen;
- dat partijen zich in onderling vertrouwen en gezamenlijk in zullen zetten voor het zo goed mogelijk op gang houden van de bouwstromen.

Tot slot

Partijen spreken de wens en verwachting uit dat met dit gemeenschappelijk handelingsperspectief een proces is gestart gericht op vermindering van risico's, beperken van schade en bevorderen van continuïteit in de bouwproductie en werkgelegenheid. Met de naleving van de bovengenoemde uitgangspunten willen partijen een diepe en langdurige terugval in de ontwerp-, techniek-, bouw- en infraproductie, alsook in de renovatie-, verbouw- en verduurzamingswerkzaamheden en daarmee gepaard gaande terugval in werkgelegenheid en voortgang op maatschappelijke vraagstukken als klimaat en duurzaamheid zoveel als mogelijk voorkomen.

Partijen spreken af gezamenlijk de vinger aan de pols te houden in het periodieke bouwoverleg ('het Bouwberaad') tussen overheid en marktpartijen. Verdere besprekingen zullen waar nodig per deelsector of deelopgave worden gevoerd. Indien gewijzigde inzichten en omstandigheden dat nodig maken zullen aanvullende afspraken worden gemaakt en maatregelen worden genomen.



Deze verklaring wordt ondersteund door:

Aedes, IPO Interprovinciaal Overleg, Koninklijke Bouwend Nederland, Koninklijke NL Ingenieurs, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NEPROM Nederlandse Vereniging van Projectontwikkeling Maatschappijen, NVTB Nederlandse Vereniging Toeleverende Bouwmaterialenindustrie, Rijksvastgoedbedrijf, Rijkswaterstaat, Techniek Nederland, TKI Urban Energy, TNO, VNG Vereniging van Nederlandse Gemeenten, BNA Branchevereniging Nederlandse Architectenbureaus, Unie van Waterschappen.