

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.

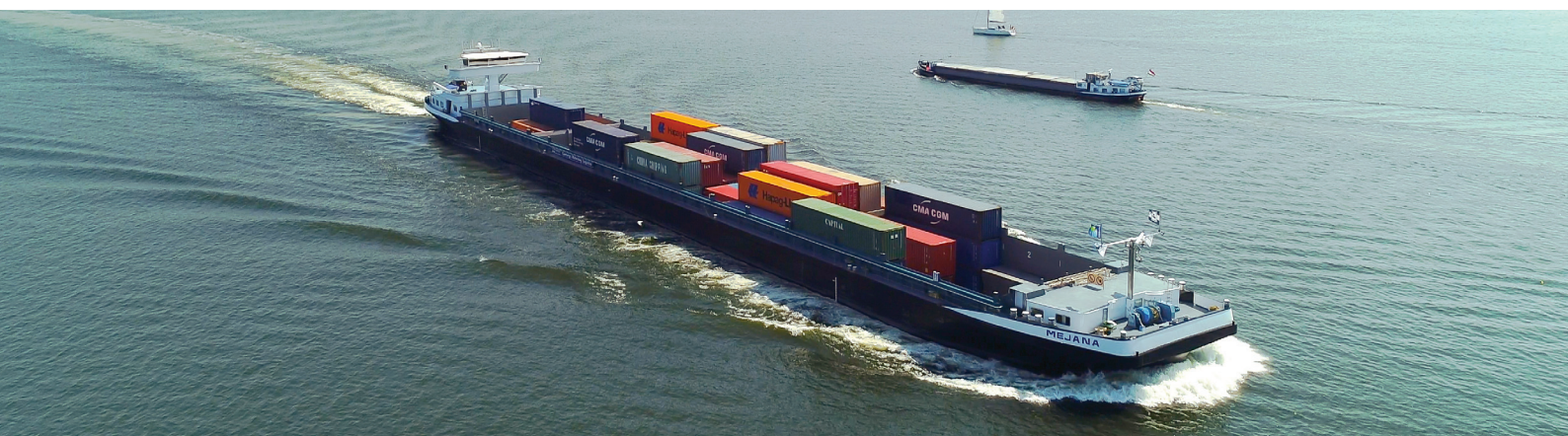
Gespecialiseerde opleidingsinstituten in de Regio werken nauw samen met de sector om innovaties en trends om te zetten naar aantrekkelijk onderwijs.

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

