

RAPPORT

Samenvatting vervolgonderzoek goederenvervoer over water, Provincie Noord-Holland

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BG3913MARP1905100835

Status: Finale versie/P01.01

Datum: 26 april 2019

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
Maritime & Aviation
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Samenvatting vervolgonderzoek goederenvervoer over water, Provincie Noord-Holland

Ondertitel:

Referentie: BG3913MARP1905100835

Status: P01.01/Finale versie

Datum: 26 april 2019

Projectnaam: Vervolgonderzoek goederenvervoer over water

Projectnummer: BG3913

Auteur(s): Hans Vermij

Opgesteld door: Hans Vermij

Gecontroleerd door: Liesbeth van der Wel

Datum/Initialen: 26 april 2019, JVE

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

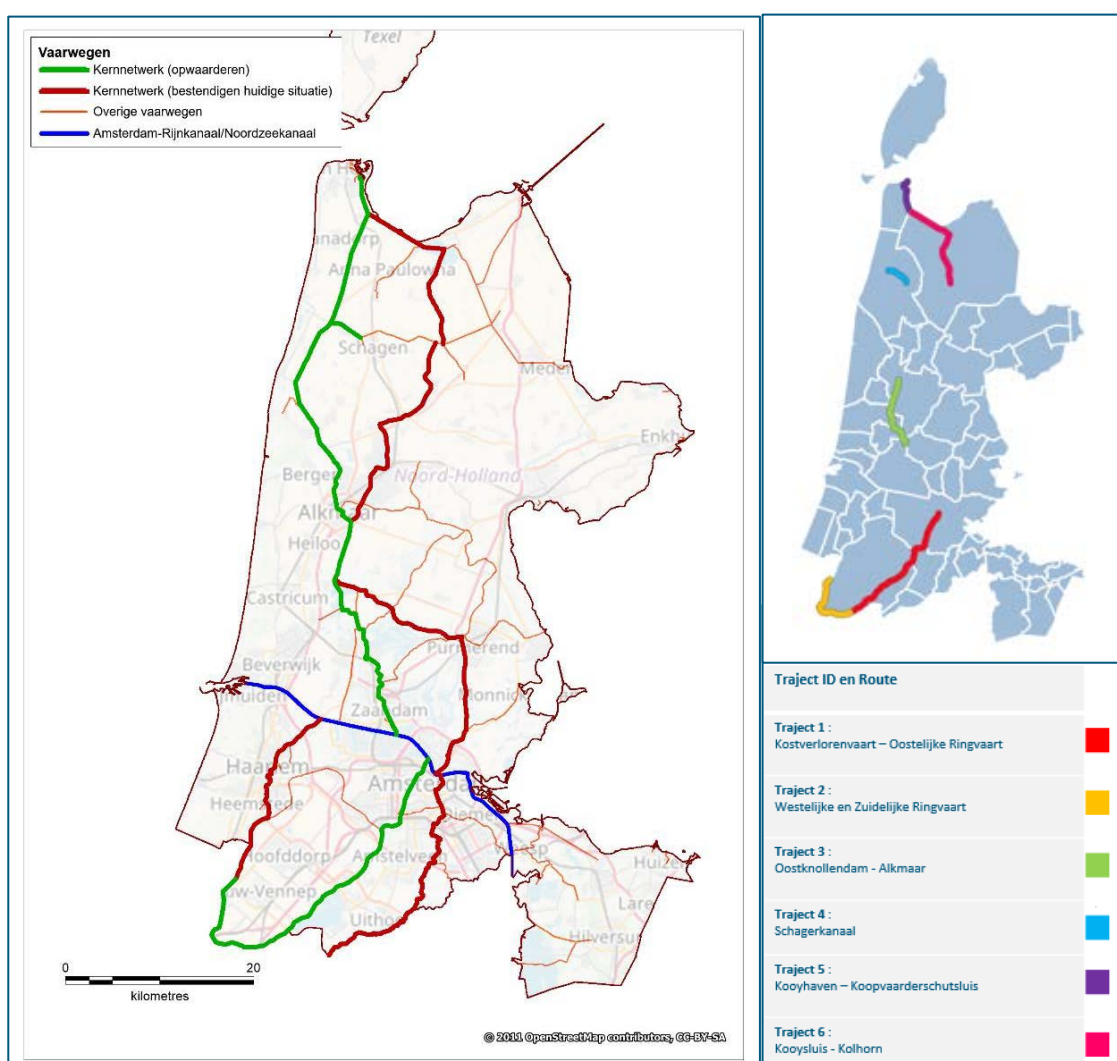
Management samenvatting	2
I. Kern vervolgonderzoek goederenvervoer over water	2
II. De potentie van het vaarwegennet is aanwezig, maar wordt weinig gebruikt	4
III. De kosten voor realisatie van een Kernnet met CEMT-IV zijn zeer hoog	4
IV. Immateriële knelpunten	6
V. MKBA: haalbaarheid opwaarderen Kernnet een negatief resultaat	6
VI. Kansen voor cofinanciering klein	7
VII. Beleidsmatig nauwelijks inzet op goederenvervoer over water	8
VIII. Stakeholders: totstandkoming Kernnet noodzakelijk	8
IX. Aanbevelingen	8

Management samenvatting

I. Kern vervolgonderzoek goederenvervoer over water

Aanleiding

De provincie Noord-Holland werkt aan de Agenda Mobiliteit, als onderdeel van de Omgevingsvisie 2050. Daarom kijkt de provincie Noord-Holland vooruit en vraagt zich af welke trends en ontwikkelingen op het gebied van het goederenvervoer op haar af komen. In april 2018 is het onderzoek: "Toekomst van het goederenvervoer over water in Noord-Holland" opgeleverd. De belangrijkste aanbeveling uit het onderzoek is het aanwijzen van een "Kernnet goederenvervoer over water".



Figuur A: Kernnet Noord-Holland (Panteia 2018) en trajecten in de vervolgstudie

In de scheepvaartsector is schaalvergroting een trend. Om deze trend te faciliteren, is er een wens om het beoogde Kernnet naar vaarwegklasse CEMT-IV en op sommige trajecten naar CEMT-klasse-Va op te waarderen. Uit het Panteia onderzoek uit 2018 volgt dat het opwaarderen leidt tot knelpunten op de volgende zes trajecten in het Kernnet, weergegeven in Tabel A.

ID	Trajectbeschrijving
1	Afgesloten IJ-Kostverlorenvaart-Schinkel-Nieuwe Meer-Oostelijke Ringvaart tot Oude Wetering
2	Zuidelijke Ringvaart van Oude Wetering tot Elsbroekerburg te Lisse
3	Oostknollendam aan Zaan, Tapsloot-Markervaart Zuid-Stierop-Alkmaardermeer-Gat van de Meer-Noordhollandsch Kanaal -Leeghwaterbrug Alkmaar
4	Schagerkanaal van aansluiting op Noordhollandsch Kanaal tot industriehaven Schagen
5	Noordhollandsch Kanaal van de Kooyhaven tot de Koopvaardersschutsluis
6	Kooyluis-Balgzandkanaal-Amstelmeer-Waardkanaal tot Kolhorn

Tabel A: Overzicht zes op te waardenen trajecten

Voordat de Provincie nieuwe beleidsdoelen kan vaststellen voor het vervoer over water in Noord-Holland is meer inzicht nodig in de consequenties van het opwaarderen van de verschillende trajecten in het netwerk die nog niet aan deze vaarwegklasse voldoen. In dit vervolgonderzoek zijn de consequenties in beeld gebracht.

Doel

Het doel van dit vervolgonderzoek is inzicht geven in de kosten, baten, risico's, cofinanciering en haalbaarheid, wanneer wordt besloten het beoogd Kernnet op te waardenen naar CEMT- IV en, op sommige trajecten, deels naar CEMT-Va. Het gaat om 6 trajecten waar opwaardering tot knelpunten leidt.

Conclusies uit het vervolgonderzoek

- De potentie van het vaarwegennet is aanwezig, maar wordt nog weinig benut
- De kosten voor opwaarderen van het Kernnet naar vaarwegklasse CEMT- IV zijn zeer hoog
- De Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA) geeft aan dat de haalbaarheid van de aanpassingen aan het Kernnet een negatief resultaat heeft
- Uit het onderzoek blijkt dat er beleidsmatig nauwelijks inzet is op goederenvervoer over water
- Stakeholders geven aan dat het vaststellen van een Kernnet noodzakelijk is.

Aanbevelingen naar aanleiding van het vervolgonderzoek

1. Geen investeringsprogramma voor het Kernnet te ontwikkelen voor het opwaarderen van de vaarwegen naar een hogere vaarwegklasse vanwege een negatieve MKBA.
2. Het aanwijzen en instandhouden van een "Kernnet goederenvervoer over water" is aan te bevelen, want:
 - Een Kernnet aanwijzen zorgt voor een gerichte keuze voor provinciaal beleid;
 - Het Kernnet als ruimtelijke ordeningsinstrument te gebruiken bij ontwikkel locaties;
 - Het Kernnet schept duidelijkheid en toekomstvastheid naar de markt;
 - Het Kernnet biedt kansen voor het beter benutten van de capaciteit op het water voor het goederenvervoer en kan hiermee het wegennetwerk ontlasten;
 - Het Kernnet vormt de basis bij vervangingsinvesteringen van provinciale vaarwegen en kunstwerken.
3. Aansluiting te zoeken bij de samenwerkende partijen in de Greendeal. De Agenda Mobiliteit (discussiestuk) vormt hierbij een goed kader.
4. Tenslotte, het aanstellen van een makelaar met als doel het goederenvervoer over water te stimuleren, nieuwe ladingen stromen in kaart te brengen, (logistieke) partijen bij elkaar te brengen, knelpunten in kaart te brengen en agenderen.

II. De potentie van het vaarwegennet is aanwezig, maar wordt weinig gebruikt

Huidig gebruik en prognose toekomstig gebruik

Het vaarweggebruik op de onderzochte trajecten van het Kernnet bedraagt circa 3.800 scheepvaartbewegingen per jaar in 2018. Dit aantal kan tot het jaar 2040 groeien naar 4.300 (laag scenario) tot 4.750 (hoog scenario) schepen. Hierbij wordt opgemerkt dat de (grotere) schepen in 2040, andere schepen zijn dan in 2018. Aangenomen is dat verladers optimaal gebruik maken van de inzet van grotere schepen door de gewenste opwaarderingen. Hierdoor neemt het aantal schepen op korte termijn af, maar deze kan in 2040 doorgroeien naar 4.300 tot 4.750 schepen per jaar op de zes trajecten.

Verkenning aantrekken nieuwe lading

Een verkenning van het aantrekken van nieuwe lading naar het Kernnet (modal shift) geeft aan dat er kansen zijn om deze te verzilveren. De meeste kansen doen zich voor in Alkmaar rond de Boekelermeer, Amsterdam, Den Helder, Haarlem, Lisse/Hillegom en bij de bouwlogistiek (bevoorrading) van grote bouwprojecten in Noord-Holland. Rondom Schiphol en de Haarlemmermeer zijn geen concrete kansen gevonden. Leading customers zijn niet in beeld en de afstand tot de Rotterdamse deepsea terminals en inland terminal in Alphen aan de Rijn is kort.

III. De kosten voor realisatie van een Kernnet met CEMT-IV zijn zeer hoog

De analyse van materiele knelpunten en oplossingen laat zien dat op de meeste trajecten aanpassingen nodig zijn om het Kernnet op te waarderen conform de richtlijn vaarwegen. Alleen op het traject Zuidelijke Ringvaart van Oude Wetering tot Elsbroekerbrug te Lisse, worden geen aanpassingen voorgesteld, want het dak van drie aquaducten ligt te hoog; verdieping is niet mogelijk. De raming voor het opwaarderen van de trajecten zijn berekend op euro 188,3 miljoen. Zie onderstaande tabel voor de kostenraming per traject.

Traject	Investeringskosten excl. BTW in miljoen €	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Onderhoudskosten per jaar in miljoen €
1	59,2	1,5	1,5	28,1	28,1	0,5
3	45,0	1,2	1,2	21,3	21,3	0,4
3 Zwaaiikom	8,8	0,7	0,7	7,4	-	0,1
4	17,5	0,5	0,5	16,5	-	0,2
5	33,4	0,9	0,9	15,8	15,8	0,3
6	24,4	0,7	0,7	11,5	11,5	0,5
Totaal	188,3	5,5	5,5	100,6	76,7	2,0

Tabel B: Overzicht kosten per traject

Knelpunten en oplossingen traject 1: Oostelijke Ringvaart Haarlemmermeer

Om traject 1A. Amsterdam-Nieuwe Meer met een lengte van 7,3km op te waarderen van CEMT-vaarwegklasse-III naar klasse-IV, kan worden volstaan met een verdieping van 0,4m de vaarweg over een breedte van 28,5m en toepassing van enkelstrooks verkeersafwikkeling. Bij bruggen moeten de remmingen geleidewerken verzwaaard worden en de drempels van twee sluizen moeten worden verlaagd. Daarnaast zullen een 10-tal zinkers moeten worden aangepast. Traject 1B: Nieuwe Meer met een lengte van 2,7km voldoet aan vaarwegklasse-IV. Op het traject 1C. Landelijk deel Oostelijke Ringvaart is verdieping met 0,4

m en verbreding met ca. 9-15 m nodig. Ook zullen lokaal kabels en leidingen verplaatst moeten worden en bij drie bruggen de remming- en geleidewerken verzwaaard. Het traject 1D. Passages Aalsmeer, Leimuiden en Oude Wetering (3 km lengte) moet met 0,4m worden verdiept en over een beperkte lengte verbreed. Bij twee bruggen moeten de remming- en geleidewerken worden verzwaaard. Met het instellen van enkelstrooks verkeersafwikkeling hoeven andere knelpunten niet fysiek aangepast worden.

Knelpunten en oplossingen traject 2: Zuidelijke Ringvaart Haarlemmermeer

Onderzocht is welke knelpunten moeten worden opgelost als de zuidelijke Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder wordt opgewaardeerd van CEMT-vaarwegklasse - II naar CEMT vaarwegklasse - IV. In dit traject bevinden zich direct ten westen van Oude Wetering een drietal aquaducten voor de passage van HSL en A4, waarvan het dak 0,70m te hoog ligt. De zeer hoge vervangingskosten zorgen ervoor dat het financieel en maatschappelijk niet haalbaar is om hier het vaarwegprofiel te verdiepen om schepen met grotere diepgang toe te staan.

Knelpunten en oplossingen traject 3: Oostknollendam-Alkmaar

Om het traject 3A. Oostknollendam-Alkmaardermeer (13,1 km) op te waarderen naar vaarwegklasse naar Va, moet deze verdiept worden met 0,2m en over een beperkt deel van 200m worden verbreed. Bij een brug moet remming- en geleidewerken worden vervangen. Op traject 3B. Alkmaardermeer (3,9 km) moet de geul over een lengte van 3,5 km met 85m worden verbreed en verdiept met 0,10m. Op traject 3C. Noordhollandsch Kanaal van Gat van de Meer tot de Leeghwaterbrug te Alkmaar (5,8 km) moet over een lengte van ca. 4 km het profiel verbreed worden met ca. 10 m aan de oevers. Bij drie loswallen moet de vaarweg verbreed worden, waarbij bij twee loswallen de verbreding alleen mogelijk is door verplaatsing van de naastgelegen N244. Daarnaast moeten 8 zinkers worden vervangen.

Knelpunten en oplossingen traject 4: Schagerkanaal

Om traject 4 het Schagerkanaal op te waarderen van vaarwegklasse III naar VI, moet deze worden verdiept met 0,65 m en verbreed met ca. 10m. Remming- en geleidewerken van twee bruggen moeten worden vervangen. Daarnaast moeten 8 zinkers vervangen worden.

Knelpunten en oplossingen traject 5: Noordhollandsch Kanaal, Kooyhaven-Koopvaardersschutsluis

Om het traject 5 Noordhollandsch Kanaal, Kooyhaven-Koopvaardersschutsluis op te waarderen naar volwaardige vaarwegklasse IV moet deze over een lengte van ca. 3,6 km worden verbreed met ca. 5 m aan de linkeroever door het afgraven van de wegbermen van de N9 en het aanbrengen van een verticale grondkering met stepbarrier. Bij de loswallen moet de vaarweg over een lengte van 0,8 km worden verbreed met ca. 10 m. Op termijn zullen remming- en geleidewerken van de Kooybrug gerenoveerd of vervangen moeten worden. Daarnaast moeten 9 zinkers vervangen en ca. 5 kabels en leidingen verlegd worden.

Knelpunten en oplossingen traject 6: Balgzandkanaal-Amstelmeer-Waardkanaal, Kooyluis-Kolhorn

Om traject 6 Balgzandkanaal-Amstelmeer-Waardkanaal op te waarderen van CEMT-vaarwegklasse - IV, moet het toeleidende kanaal naar de Kooyluis over ca. 0,25 km worden verbreed met ca. 20m aan de rechteroever. De vaargeul in het Amstelmeer moet over een lengte van ca. 2,2 km met 0,5 m verdiept worden. Het Waardkanaal moet over ca. 7,5 km met 1,5 m verdiept worden en over 1,5 km ook verbreed. De Kooyluis met Oostoeverbrug moet inclusief remming- en geleidewerken worden vervangen. Van vier bruggen moeten de remming- en geleidewerken worden vervangen.

IV. Immateriële knelpunten

Naast fysieke knelpunten zijn er immateriële knelpunten: knelpunten gerelateerd aan ruimtelijke ordening, dienst- en/of bezettingsschema's of huidig beleid (gemeentelijk, provinciaal, rijk of anderszins). De volgende immateriële knelpunten zijn naar voren gekomen in dit vervolgonderzoek:

- Alkmaar: Boekelermeer en Rivercruisehaven (traject 3);
Bij de Boekelermeer ontbreekt een zwaairom: schepen die nu de kades aan de Boekelermeer aandoen kunnen niet omkeren. Scheepvaartverkeer veroorzaakt nu tweemaal vlak achter elkaar een brugopening van de Leeghwaterbrug om te keren in Alkmaar. Met realisatie van een zwaairom bij de Boekelermeer zal het aantal brugopeningen van de Leeghwaterbrug sterk afnemen. Verwacht wordt dat de rivercruise en de chartervaart bij Alkmaar zal toenemen zodra de ombouw van de Wilhelminasluis (Zaandam) is voltooid. Met deze verwachte toename neemt de behoefte aan keren (zwaairom) en ligplaatsen toe.
- Bereikbaarheid van de haven van Haarlem (traject 2);
De gemeente Haarlem is met de nieuwe Rijnlandsluis in Spaarndam goed bereikbaar voor scheepvaartklasse IV met een lengte van 110m. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een goederenhub tussen de binnenstad en Waarderpolder.
- Faciliteren van goederenstromen Schiphol, Oostelijke Ringvaart en Haarlemmermeerpolder; (traject 1)
Eerder is berekend dat voor een hub-terminal oostelijk van Amsterdam een potentie aanwezig is van ruim 400.000 TEU, mede in relatie tot de stromen van en naar Noord-Nederland. Daarnaast wordt via de luchthaven Schiphol jaarlijks ruim 1,5 miljoen ton (circa. 100.000 TEU aan containers) luchtvracht vervoerd. Echter, sinds 2011 heeft de markt geen belangstelling getoond en terminal operators en verladers ontbreken. Het verdient aanbeveling meer studie te doen naar de haalbaarheid van een dergelijke terminal en leading customers en terminal exploitanten te identificeren en actief te benaderen.
- Kooyhaven (Traject 5);
Ontwikkeling van de Kooyhaven geeft werkgelegenheid en biedt kansen voor de regio om goederenstromen van de weg te halen, waardoor met name het wegverkeer in de Randstad wordt ontlast. Op dit moment zijn geen immateriële knelpunten aanwezig en naar verwachting ontstaan die in de toekomst ook niet.
- Brandstoftoevoer Kolhorn (Traject 6);
Op dit traject vindt de brandstoftoevoer naar Kolhorn plaats. Indien het faciliteren van het brandstoffenvervoer doorgaat is een ombouw van de sluis aan te bevelen, maar de kosten hiervan staan niet in verhouding tot de baten (zeer lage intensiteit van dit binnenvaartverkeer: 1 schip per week).

V. MKBA: haalbaarheid opwaarderen Kernnet een negatief resultaat

De Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA) voor alle onderzochte trajecten is negatief en daarom op grond van de geldende MKBA-grondslagen niet haalbaar (zie tabel C). Het gebruik van de vaartrajecten (intensiteiten binnenvaart) ligt substantieel te laag en zal in de toekomst niet genoeg toenemen om tot een positieve MKBA te komen, gezien de verwachte investeringskosten aan de infrastructuur om conform de richtlijn vaarwegen volledig op te waarderen. Om een positieve MKBA te bereiken, zal het scheepvaartverkeer met een factor 6 moeten toenemen ten opzichte van het huidige gebruik.

Trajecten:	MKBA Saldo (50 jaar) in miljoen Euro	
	Laag scenario	Hoog scenario
1. Afgesloten IJ-Kostverlorenvaart-Schinkel-Nieuwe Meer-Oostelijke Ringvaart tot Oude Wetering	-64.7	-64.1
2. Zuidelijke Ringvaart van Oude Wetering tot Elsbroekerbrug te Lisse	5.5	6.1
3. Oostknollendam aan Zaan, Tapsloot-Markervaart Zuid-Stierop-Alkmaardermeer-Gat van de Meer-Noordhollandsch Kanaal -Leegwaterbrug Alkmaar	-44.3	-41.6
4. Schagerkanaal van aansluiting op Noordhollandsch Kanaal tot industriehaven Schagen	-20.6	-20.4
5. Noordhollandsch Kanaal van de Kooyhaven tot de Koopvaardersschutsluis	-42.7	-43.0
6. Kooyluis-Balgzandkanaal-Amstelmeer-Waardkanaal tot Kolhorn	-33.4	-33.4
Totaal	-200.3	-196.5

Tabel C: Resultaten MKBA

VI. Kansen voor cofinanciering klein

Alleen als aanpassingen in het Kernnet plaatsvinden in of in relatie tot het Noordzeekanaalgebied lijken er meer kansen te zijn bij Europese fondsen. Publiek-private consortia kunnen wel aanspraak maken op verschillende Europese subsidiefondsen voor versterking van de economie of het innovatievermogen van de regio. Nationaal waren meer mogelijkheden voor cofinanciering, maar de meeste regelingen dateren uit het verleden en dienen te worden gereactiveerd.

Ter overweging, indien provinciebestuur besluit tot ontwikkelen Kernnet CEMT-klasse IV (of zelfs CEMT-klasse V op delen van de vaarwegen en op langere termijn):

1. Creatieve ruimte te bieden aan experimenten met andere vormen van vaarwegbeheer (DBFM en DBFM-(O) contracten) en nader te onderzoeken of de toepassing van DBFM of DBFM (O) contracten ten behoeve van het Kernnet van vaarwegen in Noord-Holland (of delen daarvan), zou kunnen leiden tot een aantrekkelijke financieringsoptie voor de Provincie.
2. De haalbaarheid na te gaan om de investeringen voor het ontwikkelingsperspectief van het Kernnet van vaarwegen in Noord-Holland te bundelen en in één pakket en aan te bieden voor een rijksbijdrage.
3. Overweeg een verzoek tot de rijksoverheid voor het opnieuw tijdelijk openstellen van een rijksregeling die de totstandkoming van een binnenvaartcontainerterminalinitiatief in Noord-Holland ondersteunt.
4. Overweeg een verzoek tot de rijksoverheid om te komen tot een financiële stimulans om de kansen voor de binnenvaart als gevolg van de grote transitie voor de binnenvaart te benutten met het oogmerk de vaarwegen beter te benutten en een reverse modal shift te voorkomen.
5. Nagaan of het mogelijk is, in samenwerking met IPO en VNG de bijzondere subsidieregeling waterkeren en waterbeheeren (RBSWW) te reactiveren, zodat deze door de Gemeenten in Noord-Holland opnieuw kan worden benut.

6. Creatieve ruimte te bieden aan experimenten in het transport met waterstof en autonoom varen en deze te bevorderen en stakeholders aan te zoeken om gezamenlijk een project te ontwikkelen voor autonoom varen op het Noord-Hollands kanaal (Horizon 2020).

VII. Beleidsmatig nauwelijks inzet op goederenvervoer over water

Uit het onderzoek blijkt dat er beleidsmatig nauwelijks inzet is op goederenvervoer over water. Dit terwijl de vraag naar goederen de komende tijd zal toenemen. Het wegennet kan deze vraag naar goederenvervoer (en personenvervoer) naar verwachting niet verwerken. Uit de inventarisatie van de omgevings- en structuurvisies in de provincie Noord-Holland blijkt dat goederenvervoer en vervoer over water vrijwel niet ter sprake komt. Uitzonderingen daarop vormen de Ruimtelijke Structuurvisie 2020, Zichtbaar Zaans (gemeente Zaanstad) en Visie 2040 van het Noordzeekanaalgebied (NZKG). Deze voorzien een groei van de binnenvaart, maar binnen randvoorwaarden m.b.t. duurzame ontwikkeling.

De provincie zet in de Agenda Mobiliteit uit januari 2019 in op het ontwikkelen van een goederenvervoerbeleid. In deze agenda is de provincie voornemens aandacht te besteden aan het goederenvervoer, door te kijken:

- Naar mogelijkheden voor multimodaliteit bij ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties;
- Naar de mogelijkheden van Logistieke Ontkoppelpunten (LOPs);
- De mogelijkheden van een Kernnet voor weg en watervervoer te onderzoeken;
- Ruimte te bieden voor experimenten met duurzame mobiliteit en
- Goederenvervoer beleid te maken in en rond de binnensteden.

VIII. Stakeholders: totstandkoming Kernnet noodzakelijk

Stakeholders geven aan dat de totstandkoming van het Kernnet noodzakelijk is. Uit gesprekken met stakeholders kwam naar voren dat er wensen zijn ten aanzien van een de totstandkoming van een Kernnet. Enkele veel genoemde wensen zijn:

- Aanleg insteekhaven en zwaairom Boekerlermeer in Alkmaar;
- Veiligstellen en behoud van de kleine vloot (kleine vrachtschepen);
- Risico van wegtrekkende industrie langs de vaarwegen;
- Stimuleren passagiersvaart en toerisme. Deze mag geen confrontatie met de binnenvaart veroorzaken. Een veilige en vlotte doorstroming moet het uitgangspunt zijn;
- Behoeftte aan actiegerichte aanpak voor het aantrekken van nieuwe ladingstromen (modaliteitsmakelaar of platform) in de provincie Noord-Holland, en
- Aandacht voor vervoer over water in de bevoorrading van grote bouwprojecten.

IX. Aanbevelingen

Op basis van het onderzoek en de besprekingen met de stakeholders, heeft het onderzoeksteam de volgende aanbevelingen geformuleerd:

1. Geen investeringsprogramma voor het Kernnet te ontwikkelen, indien de uitkomsten van de MKBA strikt worden gevolgd. De ladingstromen en het gebruik van de vaarwegen zijn te laag om een positieve uitkomst in de MKBA te bereiken voor het integraal opwaarderen van de onderzochte vaarwegtrajecten. Tegelijkertijd is niets doen geen optie, omdat de positie van de binnenvaart anders verder onder druk komt te staan en daarmee het wegennet verder onder druk komt te staan. Wegtrekkende industrie, het verdwijnen van watergebonden terreinen door oprukkende woningbouw en het achteruitgaan van de kwaliteit van de vaarwegen, zal leiden tot meer wegvervoer (reverse

modal split). Dit terwijl de studie kansen heeft geïdentificeerd, waarvoor een Kernnet wenselijk is en de vaarwegen een kans bieden voor het vervoer over water te blijven faciliteren.

2. Het aanwijzen en instandhouden van een Kernnet is aan te bevelen, want:

- Een kernnet aanwijzen zorgt voor een gerichte keuze. Gebleken is dat op het voorgestelde Kernnet de grootste kansen liggen voor groei van goederenvervoer. Een Kernnet draagt daarnaast bij aan de rol van de provincie als regisseur in het kader van de agenda Mobiliteit;
- Het Kernnet als ruimtelijke ordeningsinstrument te gebruiken bij ontwikkel locaties. Langs een Kernnet is extra aandacht voor de ruimtelijke inpassing van woningbouw gewenst. Noodzakelijke overslagpunten en ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen zullen het gebruik van de binnenvaart aantrekkelijk maken en meer vervoer over water kunnen aantrekken;
- Een Kernnet biedt kansen voor het beter benutten van de capaciteit op het water voor het goederenvervoer. Het dalende aandeel van de binnenvaart in de modal shift wordt tegengegaan. Gelijktijdig draagt dit bij aan vermindering op de druk op het (provinciale) wegennet.
- Overweeg bij vervangingsinvesteringen van provinciale vaarwegen en kunstwerken of aanpassingen van de dimensies van de vaarweg noodzakelijk zijn. Op vaarwegen die niet tot het kernnet behoren wordt gestreefd naar instandhouding en zullen alleen vervangingsinvesteringen worden gedaan.

3. Het transport van goederen over water is per volume-eenheid energiezuiniger dan over het transport over de weg. Dit draagt bij aan de verduurzaming. De provincies Zuid-Holland, Gelderland en Overijssel zetten zich sinds een aantal jaren actief in om goederenvervoer over water te stimuleren. Aanleiding hiervoor is dat binnenvaart in veel gevallen duurzamer is dan wegvervoer, waardoor het verschuiven van vervoer van weg naar water. De eerdergenoemde provincies streven de volgende ambities na:

- Het stimuleren van goederenvervoer over water als duurzaam alternatief voor goederenvervoer over de weg ('modal shift');
- Verduurzaming van de binnenvaart door toepassing van schonere technieken in schepen en havens ('vergroening').

De provincie kan aansluiting zoeken bij de samenwerkende partijen in de Greendeal. De Agenda Mobiliteit (discussiestuk) vormt hierbij een goed kader.

4. Tenslotte, geven wij in overweging mee een makelaar aan te stellen met als rol nieuwe ladingen stromen in kaart te brengen en naar het Kernnet aan trekken. Er is vooral acquisitie van nieuwe lading nodig van bedrijven die in de regio willen doorgroeien of nieuwe bedrijven van buiten de regio. De provincie kan hier een faciliterende rol in spelen, door samen met de verladende sector en de binnenvaart op te trekken en nieuwe verladers aan te trekken, innovatieve vervoerconcepten te testen en middelen ter beschikking te stellen voor onderzoek en implementatie.