

WAAR WATER IS, IS EEN WEG

NOTITIE VERVOER OVER WATER



VOORWOORD

De Provincie Zuid-Holland beschikt van oudsher over een heel fijnmazig en uitgebreid netwerk van waterwegen. Tot ver in de 20ste eeuw werd dat netwerk gebruikt voor het vervoer van goederen van producent naar veilingen, coöperaties en fabrieken. Denk daarbij aan het Westland, waar de tomaten en komkommers met zogenaamde “westlanders” – platbodems van 10 tot 15 meter lang – naar de veilingen werden vervoerd en waar de benodigde potgrond vaak per schip werd aangevoerd. In veenweidegebieden werden koeien, melk, boter en kaas vrijwel uitsluitend met kleine platbodems over het water vervoerd.

2

Het water ligt er nu nog maar wordt niet meer voor goederenvervoer over korte afstanden gebruikt. Vervoer over de weg heeft het vervoer over water verdrongen en op veel plaatsen zelfs onmogelijk gemaakt. Bedrijven en veilingen staan niet meer aan het water en vaste bruggen hebben de plaats ingenomen van ophaalbruggen en veerponten. De vraag is of we met de kennis van nu opnieuw tot een dergelijke ontwikkeling zouden besluiten. Energie wordt namelijk steeds duurder, de gemiddelde snelheid op de provinciale wegen loopt terug door stoplichten en files, en steeds meer wordt duidelijk dat de leefbaarheid binnen onze provincie onder druk komt te staan door het ruimtebeslag voor wegen en de uitstoot van geluid, broeikasgas, NOx en fijnstof die gepaard gaan met het vervoer over de weg. De vooruitgang wordt steeds meer ingehaald door stilstand en achteruitgang. En de kosten om het wegverkeer aan de gang te houden rijzen de pan uit. Om de knelpunten op de wegen op te lossen is namelijk steeds meer asfalt nodig en tegelijkertijd vraagt dat ook om forse additionele investeringen om de leefbaarheid op een acceptabel niveau te houden.

Om deze ontwikkeling te keren heeft de SP-Statenvructie een visie ontwikkeld over hoe de binnenvaart in Zuid-Holland te bevorderen is. De visie is gebaseerd op het bestaande beleid en wordt gedragen door binnenvaartschippers, veerexploitanten en hun overkoepelingen. Wij hopen dat het provinciebestuur kennis wil nemen van deze visie en roepen op tot overname van de aanbevelingen. Wij zullen de visie een plaats geven in het SP-verkiezingsprogramma voor de Provinciale Statenverkiezing in 2011. Wij zullen ons ook inzetten om het belang van de kleine binnenvaart in de coalitiebesprekingen op tafel te brengen.

Lies van Aelst

INLEIDING

Door de economische crisis zijn veel binnenschippers in financieel zwaar weer terechtgekomen. De sector raakte in een negatieve prijsspiraal die gemakkelijk kan leiden tot kaalslag, vooral onder de kleinere schepen. Maar juist die kleinere schepen zijn voor Zuid-Holland een kans. Met deze schepen kan het vervoer over water fijnmaziger worden uitgevoerd, met als gevolg minder vervoer over de weg. Dat geeft minder files, minder CO₂-uitstoot en minder behoefte aan asfalt. Eenzelfde voordeel hebben de veren in Zuid-Holland. Minder gebruik van veerponten leidt tot meer verkeer op de weg. En het omgekeerde is waarschijnlijk ook waar: meer gebruik van veerponten leidt waarschijnlijk tot minder verkeer op de weg. Zuid-Holland is de meest waterrijke provincie in Nederland maar ook de drukste. Bevorderen van het vervoer over water – zowel voor mensen als goederen – ligt hier dus voor de hand. De maximale capaciteit van de waterwegen is namelijk nog lang niet bereikt, terwijl de capaciteit van veel wegen al lang ver wordt overschreden. Met het oog op de problematiek van files, asfalt en milieu heeft de Zuid-Hollandse SP-Statenvructie deze visie geschreven. Beter en meer gebruik van de vaarwegen kan de filedruk verminderen waardoor ook minder nieuw asfalt nodig zal zijn. Dat past ook goed bij de forse bezuinigingen die nu – ook als gevolg van de financiële crisis – nodig zijn. Deze notitie spreekt zich uit over mogelijkheden om de vervoersmid-delen en het vervoer van goederen en mensen over water te bevorderen, en over de mogelijke effecten daarvan op de maatschappelijke kosten en baten voor de Zuid-Hollandse samenleving. Het takenpakket van de Provincie Zuid-Holland is het perspectief van waaruit deze mogelijkheden worden beschouwd.

WAAR WATER IS, IS EEN WEG

Algemeen beeld

De Rotterdamse haven is de belangrijkste toegangspoort voor Europa. In 2007 werd in deze haven 406 miljoen ton goederen en bijna 11 miljoen containers aangevoerd. Naast de Rotterdamse haven is ook de Amsterdamse haven voor het goederenvervoer in Zuid-Holland van belang, onder andere voor de aanvoer van grondstoffen voor veevoerders. Die goederenstromen groeide tot de economische crisis toesloeg, maar verwacht wordt dat die groei na de dip van 2009 en 2010 nog vele jaren zal doorgaan.

Vanuit de havens vinden veel goederen en containers hun weg naar bestemmingen tot diep in Europa. De keuze voor het vervoermiddel dat daarvoor wordt gebruikt wordt hoofdzakelijk bepaald door twee factoren: de tijd die voor het vervoer nodig is en de kosten voor het vervoer vanaf de zeehaven tot de afnemer. Het zal iedereen duidelijk zijn dat een grote lading graan voor een Duitse afnemer per schip zal worden vervoerd en dat een container met fruit voor Den Haag over de weg zijn eindbestemming zal bereiken. Op het eerste gezicht heeft de Provincie Zuid-Holland vanuit haar takenpakket weinig invloed op deze keuze. Maar ruimtelijke en beleidsmatige keuzen van het provinciebestuur kunnen wel degelijk een groot effect hebben op de tijd die goederen onderweg zijn en – weliswaar indirect – op de kosten daarvan.

Een voorbeeld: goederen en containers worden in Rotterdam net zo gemakkelijk op een binnenvaartschip gezet als op een vrachtauto. Voor de kortere afstanden wordt nu vaak gekozen voor de vrachtauto, omdat vervoer per schip tot aan de eindbestemming nagenoeg nooit mogelijk is. Simpelweg omdat er vaak geen mogelijkheid is om vanaf het water direct op of nabij de eindbestemming te lossen. De goederen moeten dan dus noodgedwongen tweemaal worden overgeslagen en dat maakt vervoer over water op de korte afstand duurder dan vervoer over de weg. Daarnaast spelen ook de belangen én de rol van bevrachters een rol. Van oudsher zijn deze een belangrijke schakel in het verdelen van de vracht over de verschillende modaliteiten/aanbieders van scheepsruimte. Helaas wordt hun keuze voor het gunnen van de vracht niet gestuurd door het maatschappelijk belang maar door de hoogte van de provisie die zij van de vervoerder ontvangen. Hier kan de provincie helaas geen invloed uitoefenen.

In de Provincie Zuid-Holland ligt niet alleen de belangrijkste toegangspoort tot Europa, maar ook een fijnmazig netwerk van vaarwegen dat zich uitstrekt tot in steden zoals Delft, Leiden en Den Haag en zelfs voorbij de grenzen van de aanliggende provincies. Bevorderen van het gebruik van deze vaarwegen ligt dus voor de hand.

Provinciaal beleid vaarwegen/goederenvervoer

In “Beheerst groeien” – het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2002 - 2020 (PVVP) – stelt de Provincie Zuid-Holland dat mobiliteit een basisbehoefte is. Mobiliteit en bereikbaarheid worden cruciaal genoemd voor de ontwikkeling van Zuid-Holland als motor van de Nederlandse economie. Toch is volgens het PVVP zowel het aanbod als de kwaliteit van de vervoersontwikkelingen achtergebleven bij de groeiende vraag. Het groeiende verkeer heeft zeker ook negatieve gevolgen voor het leven en het welzijn in onze provincie. Zeker als dat wordt opgevangen door het aanleggen van meer asfalt.

De totale kosten voor asfalt – dus niet alleen de kosten voor aanleg en onderhoud maar ook de maatschappelijke kosten voor veiligheid, hinder, uitstoot, enz. – bedragen € 2,54 per 100 tonkilometer. De totale kosten voor de vaarwegen bedragen maar € 0,92 per 100 tonkilometer. Dit grote verschil komt voornamelijk doordat vrachtauto's veel meer energie verbruiken dan de binnenvaart. Het energieverbruik van een vrachtauto bedraagt 4,06 MJ per tonkilometer. Het energieverbruik van de binnenvaart bedraagt slechts 0,48 MJ per tonkilometer. Dat scheelt bijna een factor 10.

Door de aanleg van meer asfalt worden de kwaliteit van de leefomgeving, de natuur en het landschap en de verkeersveiligheid aangetast. Dit alles leidt tot hogere kosten, die ook zwaar op de economie drukken. Het provinciebestuur heeft daarom terecht gekozen voor een investeringsstrategie die het gewenste vervoer van mensen en goederen op een kosteneffectieve manier mogelijk maakt. Daarom richt het bestuur zich op verbetering van de huidige infrastructurele netwerken. In gewoon Nederlands: het beter benutten van weg, spoor en water, onder andere door het introduceren van nieuwe vervoersconcepten. Maar in de praktijk blijkt het provinciebestuur vrijwel altijd voor de oplossing van meer en nieuw asfalt te kiezen. Wel wordt nu hard gewerkt aan het wegwerken van achterstallig onderhoud aan de vaarwegen en daarbij horende voorzieningen, maar dat leidt niet tot meer vervoer over het water.

Provinciaal beleid bedrijventerreinen

Er is geen beleid om bedrijventerreinen te situeren aan vaar- en spoorwegen. Het PVVP spreekt daarentegen wel over het situeren van bedrijventerreinen langs snelwegen. Dat staat haaks op de ambitie om de vervoerscapaciteit over water beter te benutten. Daarom heeft de SP in 2009 het provinciebestuur per Statenbreed aangenomen motie opgedragen om nieuwe bedrijventerreinen aan of nabij water te situeren. De SP wil dat dit ook opgenomen wordt in de Provinciale Structuurvisie (PSV) en zal daarvoor pleiten bij de bespreking van de PSV.

Een goed voorbeeld is de Heinekenbrouwerij in Zoeterwoude. Deze grote fabriek is goed bereikbaar voor binnenvaartschepen waardoor de aanvoer van grondstoffen, afkomstig uit de Rotterdamse en Amsterdamse havens, grotendeels per binnenschip verloopt. Na opening van de Overslagterminal in Alphen a/d Rijn (1 oktober 2010) zullen de meeste eindproducten in containers via de binnenvaart naar de Rotterdamse haven vervoerd gaan worden. Daardoor zullen ca. 100.000 vrachtautoritten met een totaal van 6 miljoen kilometer minder nodig zijn. Het zal duidelijk zijn dat dit niet alleen ten voordele is van het bedrijf (doordat dit enkele miljoenen euro's op jaarbasis bespaart), maar ook een grote bijdrage levert aan de leefbaarheid in Zuid-Holland. Dit bespaart per jaar vele duizenden tonnen CO₂ en ook de uitstoot van Nox, fijnstof en geluid.

5

Provinciaal beleid veren

In 2006 heeft het Rijk in totaal 10 miljoen euro ter beschikking gesteld, zodat de exploitatietekorten van de Nederlandse veren zouden kunnen worden afgedekt en noodzakelijke investerings- en vervangingsuitgaven mogelijk zouden worden. Omdat de Provincie Zuid-Holland 59 veren telt, kreeg zij een groot aandeel van deze rijkssubsidie, namelijk € 2.220.000,-. Een belangrijke voorwaarde voor de subsidieverstrekking was dat lagere overheden eenzelfde bijdrage zouden leveren. Tot op heden heeft de Provincie daardoor ruim 4,5 miljoen euro in kas, maar daarvan werd tot voor kort nog geen euro besteed. Wel liepen er drie aanvragen waarvan er recent twee zijn gehonoreerd. Die aanvragen werden kort geleden pas mogelijk gemaakt nadat de Provincie de regels had herzien. De Provincie heeft wel al aangegeven dat wanneer de 4,5 miljoen is opgebruikt het fonds zal worden opgeheven. Dus voor de lange termijn is de toekomst van de veren niet gewaarborgd. De SP vindt dit met het voornemen om duurzaamheid te bevorderen. Met het succesvolle voorbeeld van Gelderland op het netvlies is deze handelswijze van de meest waterrijke provincie niet alleen onbegrijpelijk maar ook onacceptabel.

De Provincie is het bevoegd gezag voor verkeerszaken en openbaar vervoer. Door meer gebruik te maken van de veren kan er bespaard worden op de kosten voor infrastructuur en vanuit dat perspectief zou de Provincie ook hierin de regierol actief moeten oppakken.

De Provincie ziet de veren als een verlengstuk van de weg en deels (namelijk alleen de waterbus) als openbaar vervoer. Maar waar wel veel geld beschikbaar is voor aanleg, beheer en onderhoud van wegen en verkeerssystemen, daar is op korte termijn geen geld meer beschikbaar voor de Zuid-Hollandse veren. Voor zover bekend is er geen specifiek beleid voor de veren in de maak en is er ook geen centraal punt waar informatie over reizigersaantallen en dergelijke wordt verzameld. Een aantal veerponten maakt deel uit van de provinciale fiets- en wandelroutes, maar desondanks wordt vanuit het fietsbeleid geen bijdrage aan de exploitatie van deze veren geleverd.

Ruimtelijke ordening

Volgens de Provincie is het ontwikkelen van grootschalige infrastructuur een belangrijke factor bij het stimuleren van andere nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Maar de hoge kosten maken dat grootschalige infrastructuur alleen samen met mede-kostendragende ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd kan worden. In de praktijk betekent dit dat vaak wordt gekozen voor de aanleg van asfalt dat betaald zal moeten worden door de omvorming van aanliggende ruimte (meestal landbouwgrond) tot glastuinbouwlocaties, bedrijventerreinen of woningbouw. Het ruimtebe-

Waar water is, is een weg

slag – vooral in de groene ruimte – neemt daardoor extra, toe terwijl oudere glastuinbouwlocaties en bedrijventerreinen door leegloop verpauperen.

Laad- en loswallen

Volgens de Beleidsnota Provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006 beheert de Provincie 13 laad- en loswallen. De meeste laad- en loswallen zijn oud, slecht beheerd, deels verhuurd aan private partijen en vaak niet meer bruikbaar. Slechts 4 van de 19 provinciale/openbare loswallen zijn nog openbaar en/of enigszins bruikbaar. Het probleem is dat woningbouw rond laad- en loswallen een optimaal gebruik van die voorzieningen in de weg staat. In dezelfde beleidsnota is het opstellen van een beleidsnotitie voor de instandhouding, verbetering en uitbreiding van de laad- en loswallen als actiepunten opgenomen. Het is nu 2010 en dit actiepunt is voor zover bekend nog steeds niet opgepakt. De aanwezigheid van een vaarweg, veerpont of laad- en loswal wordt door het provinciebestuur ook niet betrokken bij besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen, zoals aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. De ontwikkeling van nieuwe initiatieven zoals distrivaart, Roll-on/roll-off of goederenvervoer van en naar veilingen/Schiphol over water wordt hierdoor ernstig belemmerd.

6 Veevoederproducent De Samenwerking, gevestigd langs de Hollandse IJssel bij Hekendorp, heeft kortgeleden het initiatief genomen om hun loswal te vernieuwen en enkele silo's te vergroten. Hierdoor kan het bedrijf het aandeel grondstoffen vergroten dat per spits (vrachtschip tot 350 ton laadvermogen) aangevoerd kan worden. Nadat de nieuwe loswal was opgeleverd constateerde Rijkswaterstaat dat de wal 20 centimeter te ver in het water was geplaatst. De Samenwerking werd verplicht de nieuwe wal grotendeels te laten afbreken en 20 centimeter naar achteren te verplaatsen. Daarna werden meerpalen geplaatst zodat het netto effect van de verplaatsing voor de vaarwegbreedte zelfs negatief uitpakte (zie foto). Desondanks heeft De Samenwerking de loswal op eigen kosten voorzien van walstroom en ook bomen voor schaduw geplant. Een voorbeeld van maatschappelijk verantwoord ondernemen dat juist navolging verdient een zeker geen afstraffing door de overheid.

Binnenhavens

De binnenhavens zijn belangrijke schakels in het vervoer van goederen tussen de zeehavens en het achterland en ook in het vervoer van en naar de productielocaties en afzetmarkten. De waarde voor de overslag van goederen in binnenhavens wordt door het provinciebestuur echter onvoldoende gekend en gewaardeerd. Veel binnenhavens zijn daardoor verworden tot recreatiehavens. Ook zijn veel havens getransformeerd tot woongebieden, waar de mogelijkheid om hier goederen over te slaan terecht op grote weerstanden stuit. Een voorbeeld: Den Haag beschikte over een groot complex van binnenhavens die zich uitstrekten tot de bedrijventerreinen Binckhorst, Laakhaven en een groothandelsterrein voor groente en fruit tegenover het Zuiderpark. Het groothandelsterrein werd halverwege de 70'er jaren onbereikbaar vanaf het water door de bouw van een vaste brug. Het groothandelsterrein werd daarna getransformeerd tot woningbouwlocatie. Het Laakhavengebied is inmiddels ontwikkeld tot een locatie met veel woningen, een enorme hogeschool langs het water; de havens en kaden zijn thans alleen bruikbaar voor het aanleggen van pleziervaartuigen. Alleen het Binckhorstgebied is nu nog als binnenhaven in gebruik, maar hoofdzakelijk voor de aanvoer van bouwmaterialen. Huisvuil en ander afval wordt in dit gebied nog wel verwerkt en overgeslagen, maar het vervoer hiervan gaat over de weg en dat terwijl er groot vaarwater langs loopt. De bedrijven die door de verandering van bedrijventerrein naar woongebied in Den Haag moesten verhuizen, zijn thans gehuisvest op terreinen die niet meer via het water bereikbaar zijn (Forepark en Hoornwijck).

Staatssecretaris Huizinga stelde 60 miljoen beschikbaar voor verbetering van binnenhavens (quick wins). De Provincie Zuid-Holland heeft hiervan weinig of geen gebruik gemaakt. Juist dit budget biedt mogelijkheden voor de revitalisatie en aanleg van nieuwe laad- en overslagpunten. Deze klaarblijkelijke desinteresse van het provinciebestuur staat in schril contrast met de gretigheid waarmee het provinciebestuur wel gelden probeert te verwerven voor de aanleg van (overbodige) nieuwe wegen zoals de Rijnlandroute.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de provincie Zuid-Holland wordt negatief beïnvloed door de uitstoot van NOx en fijnstof, en door geluidsoverlast en files. Tegelijkertijd wordt steeds meer ruimte gebruikt of visueel belast door de aanleg van asfalt en andere infrastructurele werken. Die belasting is volgens de SP voor een deel onnodig en ook vanuit economisch perspectief ongewenst. De externe kosten van goederenvervoer over water bedragen ca. € 0,92 per 100 tonkilometer. Dat betekent voor een jaarlijkse hoeveelheid van 30 miljoen ton over 50 kilometer dus 14 miljoen euro per jaar. De externe kosten van vervoer van diezelfde hoeveelheid goederen over de weg bedragen € 2,45

per 100 tonkilometer, dus 37 miljoen euro per jaar. Goederenvervoer over water kan de Provincie Zuid-Holland dus tientallen miljoenen euro op jaarbasis schelen. En de capaciteit van het vaarwegennet – zeker in Zuid-Holland en de aanliggende provincies – is vrijwel onbeperkt.

De Samenwerking – een bedrijf in Hekendorp dat veevoerders produceert en kunstmest levert aan de plaatselijke boeren – schat dat het aanvoeren van alle grondstoffen over het water jaarlijks een kleine € 500.000,- goedkoper is dan aanvoer over de weg.

De Provincie Zuid-Holland zou met het oog op die externe kosten het goederenvervoer over de weg extra kunnen belasten of het vervoer over water extra kunnen faciliteren. Het wegvervoer vraagt immers om forse investeringen in asfalt met daaraan gekoppeld hoge kosten voor beheer en onderhoud en forse milieukosten door uitstoot van broeikasgassen en fijnstof. Als meer goederen en mensen via het water vervoerd worden, snijdt het mes aan twee kanten. De milieubelasting (uitstoot, geluid) en de andere maatschappelijke kosten nemen af, net als de files en daaraan gekoppeld de noodzaak voor nieuwe investeringen in wegen. Tegelijkertijd zijn er ook forse economische voordelen voor de in Zuid-Holland gevestigde bedrijven te behalen. Kortom, zowel de leefbaarheid als de economie zijn gebaat bij meer vervoer over het water.

CONCLUSIE

De Zuid-Hollandse waterwegen hebben een enorme overcapaciteit voor goederenvervoer en ook de 59 veren dragen belangrijk bij – en kunnen nog veel meer bijdragen – aan het verminderen van het aantal autokilometers. Het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2002 - 2020 (PVVP) spreekt zich er vreemd genoeg helemaal niet over uit hoe deze overcapaciteit beter benut kan worden. Volgens de SP-Statenfractie legt het provinciebestuur bij mobiliteit te veel nadruk op asfalt. Er wordt veel geïnvesteerd in wegen, terwijl er nagenoeg niets wordt gedaan aan een betere benutting van de mogelijkheden en overcapaciteit van de Zuid-Hollandse waterwegen en veren. De SP vindt dat onbegrijpelijk in het licht van de toenemende aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid.

De visie van de SP

8 De vaarwegen in Zuid-Holland liggen er al en hebben een grote overcapaciteit. Dat is een belangrijke conclusie van het provinciebestuur zelf. Daarom pleit de SP voor het omgedraaid toepassen van de provinciale ambitie zoals verwoord in het PVVP. Neem dus de vaarwegen en de daarmee verbonden capaciteiten als startpunt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, vooral die ontwikkelingen die samenhangen met grote goederen- en/of reizigersstromen. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat meer bedrijventerreinen, veilingen en dergelijke aan waterwegen gesitueerd moeten worden. In de visie van de SP moet de aanwezigheid van een vaarweg en een laad- en losmogelijkheid zwaar worden meegewogen in de ruimtelijke besluitvorming. Natuurlijk moeten de mogelijkheden bestaande bedrijven en bedrijfsterreinen in de nabijheid van vaarwegen en laad- en loswallen beter benut gaan worden.

Vervoer van goederen

De Provincie Zuid-Holland zou een Maatschappelijke Kosten-batenanalyse kunnen (laten) uitvoeren, waarin de gevolgen van meer goederenvervoer over water worden vastgesteld. De SP vindt het een gemiste kans dat de Provincie Zuid-Holland nu nog geen concrete ideeën heeft voor betere benutting van binnenhavens en vaarwater, terwijl in Zuid-Holland het fileprobleem het grootst is en tegelijkertijd de capaciteit van het vaarwegennet nagenoeg onbeperkt is. Dit gebrek aan ideeën is zeker onverstandig in het licht van het feit dat er Europese en landelijke subsidies beschikbaar zijn voor onderzoek naar bijvoorbeeld:

- 1) verbetering van de mogelijkheden om containers over te slaan van binnenvaart naar binnenvaart of van binnenvaart naar andere modaliteiten,
- 2) het ontwikkelen van moderne vervoersconcepten zoals Distrivaart en Roll-on/roll-off en
- 3) studie naar de vervoerstromen tussen glastuinbouwlocaties en veilingen/distributiecentra, en tussen productie-locaties en handelscentra.

De Provincie Zuid-Holland kan hiervoor dus al bestaande subsidies aanwenden of zelf eenvoudig subsidies ontwikkelen waardoor nieuwe innovatieve vervoersconcepten en ook nieuwe samenwerkingsverbanden snel mogelijk kunnen worden. Wellicht is het ook mogelijk om hiervoor Europese subsidies voor verbetering van de leefbaarheid aan te wenden. Hiervoor zou het Innovatiebureau voor subsidie-ideeën ingeschakeld kunnen worden.

Behoud van kleinere binnenvaartschepen

Vervoer over water tot in de stad of op het bedrijventerrein is een goed uitgangspunt. Een goed voorbeeld zijn de bierboten in Amsterdam en Utrecht en natuurlijk het vervoer van grondstoffen en eindproducten over water door Heineken. Van belang voor een fijnmazig vervoer over water is dat er naast de grote schepen ook kleinere binnenvaartschepen actief blijven. Juist de rentabiliteit van die kleine schepen kan in toenemende mate onder druk komen door ontwikkelingen zoals walstroom en Europese regelgeving. Walstroom – en vooral het daarmee verbonden verbod een generator te gebruiken – kan door de vaak hoge kosten voor aanpassing van de elektrische installaties aan boord voor vooral de kleinere/oudere schepen tot sloop leiden. Volgens de SP is het contraproduct-

tief als de invoering van walstroom – waarmee relatief maar een klein milieuvoordeel wordt bereikt – ertoe leidt dat het totale volume van goederenvervoer over water vermindert ten faveure van het wegvervoer. Dit kan eenvoudig voorkomen worden door de oudere schepen vrij te stellen van de plicht walstroom te gebruiken.

Het opleggen van de eis dat ook oudere vrachtschepen moeten voldoen aan Europese regelgeving (CCR II) en het weren van schepen die daaraan niet (kunnen) voldoen, versnelt de afbraak van juist de oudere en vaak kleinere schepen. Daardoor vermindert het goederenvervoer over water tot in of nabij de stad. In de afgelopen 15 jaar daalde het aantal Nederlandse spitsen en kempenaars dramatisch tot enkele honderden. Deze daling gaat nog steeds door en zonder ingrijpen zal de laatste rond 2030 gesloopt gaan worden. Om juist deze kleinere schepen beter te laten concurreren met het wegvervoer is het van belang dat bedrijven beter vanaf het water bereikbaar worden. Hoewel de Provincie Zuid-Holland geen directe invloed kan uitoefenen op de invoering van Europese regelgeving, kan zij door het faciliteren van de kleinere binnenvaartschippers en een minder rigide toepassen van de plicht om walstroom te gebruiken wel degelijk bijdragen aan het behouden van deze belangrijke vorm van goederenvervoer over water.

Verder is het de moeite waard te bekijken of bestaande schepen met inzet van weinig middelen geschikt te maken zijn voor andere vormen van vervoer zoals palletvervoer en distrievaart. Eventueel zouden daarvoor nieuwe subsidies of pilots beschikbaar moeten worden.

Overslagfaciliteiten

De SP heeft geconstateerd dat de Provincie Zuid-Holland geen uitvoering geeft aan het beleid voor het in stand houden dan wel uitbreiden van laad- en loswallen. De meeste overslagfaciliteiten voldoen niet meer of zijn (deels) verhuurd aan private partijen. Een goed overzicht van laad- en losfaciliteiten en bedrijventerreinen aan vaarwater voor Zuid-Holland is er nog niet maar zou er op korte termijn wel moeten komen.

Regionale overslagcentra (aansluitpunten waar water, spoor en weg bij elkaar komen) zijn een goede mogelijkheid om het vervoer efficiënt over de verschillende modaliteiten te verdelen. Onderzocht zou kunnen worden wat de status van deze regionale overslagcentra is en of revalidatie/uitbreiding daarvan nodig of mogelijk is.

9

Concrete voorstellen goederenvervoer

1. Bevorder het gebruik van de bestaande binnenhavens en de aanwezige laad- en loswallen.
2. Ontwikkel subsidievormen voor onderzoek naar het bevorderen van goederenvervoer over water.
3. Stel kleine schepen vrij van de plicht walstroom te gebruiken en bevorder het vervoer over water tot in de stad. De SP is het op zich eens met het idee achter walstroom, maar we vragen ons wel af of de investering en de exploitatiekosten wel opwegen tegen de beperkte milieuwinst.
4. Onderzoek in hoeverre de Provincie bedrijven kan faciliteren/subsidiëren voor het vervoer van hun goederen over water.
5. Onderzoek wat de status is van de regionale overslagcentra en de andere overslagplaatsen.
6. Onderzoek waar grote ondernemingen/bedrijventerreinen al aan het water liggen of nog ontwikkeld kunnen worden.
7. Onderzoek of kleinere bedrijven baat hebben bij vervoer over water en hoe de Provincie Zuid-Holland dit kan stimuleren.
8. Onderzoek of er interesse bestaat onder verladere en binnenvaartschippers voor het uitvoeren van routes met vaste tijden.
9. Onderzoek samen met de aanliggende provincies (Noord-Holland, Utrecht, Gelderland, Noord-Brabant en Zeeland) of het vervoer over water in samenwerking vergroot kan worden.
10. Belast de wegvervoerders voor de externe kosten van goederenvervoer over de weg.
11. Vermijd spitssluitingen van bruggen en stem de openingstijden van bruggen en sluizen af op de binnenvaart (mogelijk via koppeling van automatische systemen).
12. Ontwikkel beleid ter voorkoming/vermindering van wachttijden voor de binnenvaart bij spoorbruggen die als gevolg van intensivering van het treinverkeer steeds vaker open gaan.

Gebruik van veren

Het gebruik van de veren kan door promotie, verbetering van de dienstregelingen/vaartijden en wellicht ook via betere bewegwijzering en prijsstelling bevorderd worden. Dit is tot op heden vanwege de zeer geringe ambtelijke capaciteit niet realiseerbaar. Het ambtelijke apparaat dat zich met het vervoer over water bezighoudt is nu namelijk maar 1 of 2 medewerkers groot. Opvallend is dat de provincie wel veel geld en energie – namelijk € 40.000.000,- vanaf 2007 en 20 beleidsambtenaren – heeft geïnvesteerd in het ontwikkelen van fietsroutes. Een aantal van die fietsroutes kan echter niet zonder de veren. Desondanks is er nagenoeg geen geld beschikbaar voor de exploitatiekortingen van en noodzakelijk investeringen in de veren. Een klein deel van het ambtelijke budget voor het fietsbeleid zou voor de veren in de fietsroutes aangewend moeten worden.

Waar water is, is een weg

De voordelen van meer veergebruik zijn vaak groot. Een goed voorbeeld is het veer bij Dordrecht (Kop van 't Land). Dit veer zet dagelijks 700 auto's over, inclusief busjes met bouwvakkers. Ook de ambulance en de bus maken gebruik van dit veer. Als dit veer niet vaart moeten deze allemaal 40 kilometer omrijden. Dat bespaart tijdens werkdagen 1260 ton CO₂ op jaarbasis. Bij stremming van de bruggen op de A16 of de A27 en de A15 bij Dordrecht zet dit veer vele honderden extra auto's over. Het veer ligt ook in een aantal fiets- en toeristische routes. Op mooie dagen in het vakantieseizoen en weekenden maken ca. 1000 fietsers en 200 motorrijders gebruik van het veer. Voor scholieren is het veer vaak de enige vervoerswijze van en naar school. Dit veer bespaart dus niet alleen CO₂-uitstoot en geluidsoverlast maar heeft ook een groot maatschappelijk belang (> € 1.000.000,-) en een economisch belang (toerisme). De capaciteit van het veer wordt echter nog niet helemaal benut.

Een tweede voorbeeld is het veer tussen Maassluis en Rozenburg. Deze provinciale veerdienst beschikt binnen de provincie Zuid-Holland over de grootste capaciteit en bespaart ook de meeste CO₂- uitstoot (700.000 auto's x 25 km x 0,18 = 3150 ton). Daarnaast zou dit veer een belangrijke rol kunnen spelen in het ontlasten van het verkeer op de A15, vooral gedurende de komende 4 jaar als deze rijksweg ten gevolge van de aanleg van de tweede Maasvlakte zal worden verbreed. Ook is het maatschappelijk belang van dit veer ca. 2,5 keer groter dan dat van het veer bij Dordrecht, namelijk € 2.500.000,-. Deze voordelen wegen naar de mening van de SP absoluut op tegen de jaarlijkse € 375.000,- die het veer kost voor de provincie. Desondanks ziet het provinciebestuur geen reden om bij te dragen aan de kosten voor een derde veerboot. Die derde veerboot is noodzakelijk voor de continuïteit van onder andere de spitsdienst.

Concrete voorstellen veren

1. Bevorder het gebruik van veerverbindingen door promotie, betere dienstregeling/serviceniveau, bewegwijzering en prijsstelling.
2. Verruim de subsidies voor vervanging van en investeringen in veerboten. Het geld hiervoor kan gevonden worden in de post "onderhoud wegen" of de post "openbaar vervoer".
3. Stel een deel van het geld en de ambtelijke capaciteit voor het bevorderen van fietsroutes beschikbaar voor de in de fietsroutes gelegen veerverbindingen. Zonder deze veren is het namelijk niet mogelijk om deze routes te ontwikkelen.
4. Bereken met behulp van de methoden zoals genoemd in het rapport "Verdiensten van Veerdiensten" de CO₂-besparing door de gezamenlijke Zuid-Hollandse veren en het economische/maatschappelijke belang dat met de veren wordt gediend.
5. Ontwikkel beleid ter bevordering van het gebruik van de Zuid-Hollandse veren.
6. Zet het incidentele Zuid-Hollandse verenfonds om in een structureel fonds waaruit de noodzakelijk kosten/ investeringen voor de realisering van het beleid betaald kunnen worden.
7. Stem noodzakelijke werkzaamheden aan wegen van en naar de veren en de veerstoepen goed af met de betrokken veerexploitanten.

**Statenfractie SP-Zuid Holland
Zuid-Hollandplein 1
Gebouw C
2596 AW Den Haag
Postadres**

**Postbus 90602
2509 LP Den Haag
zuidholland@sp.nl**

