

Goederenvervoer

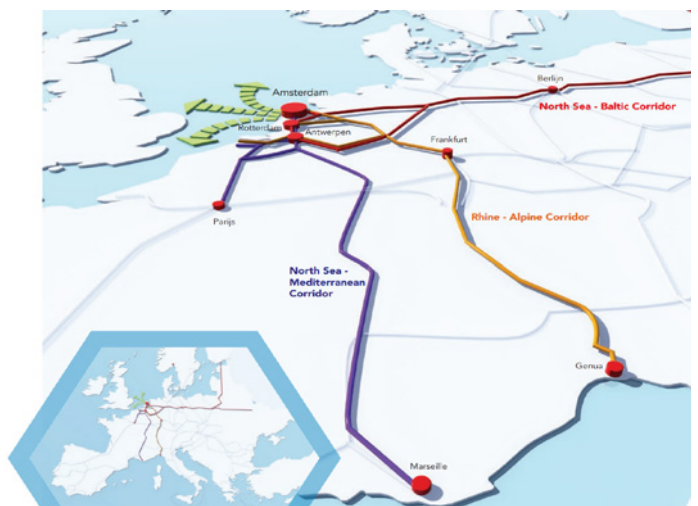
Position paper



Goederenvervoer is de levensader van het Noordzeekanaalgebied. Inwoners en bedrijven zijn afhankelijk van een soepel functionerend transportsysteem van en naar het Europese achterland.

**Goederen-
vervoer in
het Noord-
zeekanaal-
gebied**

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is met Tata Steel en de zeehavens van IJmuiden, Zaanstad, Beverwijk en Amsterdam een internationale logistieke hub en een sterk industrieel cluster. Met de aan- en afvoer van goederen, voor een agglomeratie van 2,48 mln. inwoners in de Metropoolregio Amsterdam, en de doorvoer naar het Europese binnenland, is het NZKG een cruciale corridor voor het goederenvervoer. In 2019 werd er 104 mln. ton zeelading aan- en afgevoerd en is er 121 mln. ton van en naar het Europese achterland vervoerd, via spoor, weg en binnenvaart. Dit vervoer verloopt via alle modaliteiten, zowel spoor, weg, water als door de lucht (via Schiphol). Ook nationaal is de regio een belangrijk knooppunt met diverse aansluiting op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het spoornetwerk. Tegelijk is het NZKG onderdeel van drie Europese TEN-T corridors: North Sea – Baltic, North Sea – Mediterranean en Rhine-Alpine.



De haven van Amsterdam is hierbij één van de Europese core network ports en is door de Rijksoverheid aangewezen als haven van nationaal belang. De haven van Amsterdam heeft de ambitie om het transport op de corridors te verduurzamen en zee en achterland toekomstbestendig te blijven verbinden.

Achterlandvervoer Amsterdam Noordzeekanaalgebied	
Mln. ton	2019
Wegvervoer	48,981
Spoorvervoer	3,376
Binnenvaart	68,409
Totaal	120,767

Bron: CBS (maatwerk)

Het achterlandvervoer via spoor, weg en binnenvaart, bijna 121 mln. ton (CBS), van en naar het Noordzeekanaalgebied is 10% van het totale Nederlandse goederenvervoer (excl. maritiem vervoer). In 2019 werd 17% (104 mln. ton) van de maritieme lading in Nederland in een van de havens in het Noordzeekanaalgebied overgeslagen. Zeehavens Amsterdam is de vierde haven in overslagvolume van de Europese Unie (Eurostat). Jaarlijks bezoeken 8.000 zeeschepen en 41.000 binnenvaartschepen het Noordzeekanaalgebied.

Niet alleen in tonnen en transportbewegingen speelt het goederenvervoer een belangrijke rol. Goederenvervoer genereert werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de regio. Havengebonden transport en opslag genereert ruim 11.000 arbeidsplaatsen aan directe werkgelegenheid en 1,1 mld. euro aan directe toegevoegde waarde. De totale



havengebonden werkgelegenheid (direct en indirect) in het Noordzeekanaalgebied bedroeg in 2019 71.500 werkzame personen en de totale havengebonden toegevoegde waarde bedroeg 7 mld. euro (Havenmonitor 2020). De economische impact van goederenvervoer strekt veel verder dan alleen transport en opslag gerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Prognose goederenvervoer Noordzeekanaalgebied

De overslag in de havens, en daarmee het zee- en achterlandvervoer, bestaat in belangrijke mate uit energiedragers. Komende decennia spelen de havens een belangrijke rol in de energietransitie. Fossiele brandstoffen maken plaats voor andere brandstoffen, zoals waterstof, synthetische brandstof en biobrandstof. Er worden andere nieuwe niet-fossiele ladingstromen aangetrokken. Bestaande terminals veranderen van activiteit en nieuwe terminals worden gevestigd. Circulaire bedrijvigheid en bijbehorende goederenstromen gaan de komende decennia verder toenemen, maar zullen de eerste decennia niet de teruggang in fossiele brandstoffen kunnen opvangen. Daarnaast wordt de ontwikkeling van het goederenvervoer bepaald door de economische groei. Onderstaande tabel geeft de lange termijn verwachting van volumes zeevaart en achterlandvervoer in het hoge en lage economische WLO-groeiscenario. Per scenario is de impact van het beleid "Amsterdam kolenvrij in 2030" op de volumes weergegeven. De negatieve effecten van corona zijn merkbaar op korte en middellange termijn maar zullen op lange termijn 2040/2050 worden goedge maakt.

mln. ton	2018 (CBS/PoA)	2050 Hoog	2050 Laag
wegvervoer	49	72	52
binnenvaart	68	76 (71)	58 (56)
spoorvervoer	3	10 (9)	6 (6)
totaal achterland	121	158 (152)	116 (114)
zeevaart	104	114 (107)	75 (72)

Tussen () zijn de volumes voor Amsterdam Kolenvrij 2030 weergegeven

Bron: Ecorys 2018

In 2022 wordt de nieuwe grote sluis in IJmuiden in gebruik genomen. Deze sluis vergroot de betrouwbaarheid van het schutproces, biedt de mogelijkheid grotere schepen te faciliteren en maakt het mogelijk meer schepen gelijktijdig te schutten.

Ambities van Port of Amsterdam

De haven is een internationale hub, een industriële hot-spot en een metropolaan centrum. (Visie 2030 Port of Amsterdam). Een knooppunt waar fijnmazige logistieke stromen en internationale (bulk) grondstoffenstromen samenkomen. Om goede turnaround tijden te kunnen realiseren is een goede bereikbaarheid over zee en vanuit het achterland essentieel. De ligging van de haven in het hart van de MRA vraagt om duurzaam en schoon vervoer. Het doel van Port of Amsterdam is het realiseren van zero emissie van haven en transport in 2050 én waarborgen van de continuïteit van het haven- en industrieel complex in het NZKG. De tussenliggende streefwaarde is een emissiereductie van 55% in 2030.

Om deze ambities te kunnen realiseren is een optimale en duurzame bereikbaarheid van de haven nodig, over de weg, via spoor en over het water, zowel voor binnenvaart als voor zeevaart. Dit vraagt om in de eerste instantie om optimaal en efficiënt gebruik van bestaande infrastructuur.

Port of Amsterdam bevordert, faciliteert en stimuleert actief duurzaam transport, o.a. door inzet voor schone scheepvaart, smart traffic, ladingbundeling en modal shift beleid. Middels digitalisering van havenprocessen, zoals bijvoorbeeld toepassing van sensoren op de havenspoorembplacements en havensporen, bijdragen aan de ontwikkeling van autonoom transport en de rol van de haven daarin en het ontwikkelen van een duwbakkenvolg-systeem zet Port of Amsterdam in op efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur. Daarnaast is het nodig op een aantal strategische plekken zowel in de regio als in het achterland te investeren in uitbreiding van infrastructuur om knelpunten op te lossen in het internationale netwerk.



Dit doen we door te werken aan een modal shift door o.a.:

- Belemmeringen voor de binnenvaart weg te nemen (o.a. door het verbeteren van voorzieningen en het vergemakkelijken van de opgave binnenhavengeld)
- Stimulering van samenwerking in containerbinnenvaart waarbij Amsterdam een hub functie heeft voor containers van/ naar Noord-Nederland via Amsterdam naar Rotterdam en Antwerpen (North West Central Corridor)
- Verdere uitbouw van netwerk van hoogfrequente treinschuttles in aanvulling op de al gerealiseerde shuttle voor containers tussen Amsterdam en Duisburg
- Het versterken en uitbouwen van onze positie in de short-sea markt

Daarnaast zetten we ons al actief in voor schone zee- en binnenscheepvaart door te werken aan o.a.:

- Een volledig functionerend scheepsemissiereductieplan voor klimaat- en luchtkwaliteitsuitstoot.
- Veilig bunkeren van nieuwe (duurzame) scheepsenergie-dragers: LNG, methanol, waterstof en waterstofdragers.
- Het stimuleren van duurzame en veilige zee- en binnenvaart (korting voor gecertificeerde Green Award schepen)
- Het tot nul reduceren van ladingemissies van schadelijke stoffen bij overslag en reiniging van tankschepen.
- Ontwikkeling H2 tankstations voor trucks
- Het vergroenen van vrachtverkeer in de haven.
- Ontwikkeling nieuwe walstroomvoorzieningen voor zee-cruise, riviercruise en binnenvaart.

Oproep

Continuïteit van het haven- en industrieel complex vraagt om goede bereikbaarheid en duurzaam, efficiënt en schoon vervoer. Het verduurzamen naar zero emissie vervoer en het bereikbaar houden van de haven, inclusief het mogelijk maken van groei, vraagt om samenwerking op lokaal, regionaal, nationaal en internationaal niveau. Goederenvervoer vindt op alle schaalniveaus plaats. Ondersteuning van de NZKG-gemeenten, de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio, de Metropoolregio en het Rijk is hiervoor essentieel. Port of Amsterdam roept de overheden op om:

Algemeen:

- MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) goederenvervoercorridor Zuid te organiseren
- Toekomstbestendig basisnetbeleid met voldoende ruimte voor een veilige en vlotte afwikkeling van het vervoer per weg, water en spoor dusdanig dat er ook in de toekomst ruimte is geborgd voor de afwikkeling van ladingstromen die in de energietransitie relevant zijn
- Te investeren in beheer en onderhoud van het bestaande netwerk van achterlandverbindingen (o.a. tijdige vervanging en renovatie van sluizen en bruggen)
- Autonoom vervoer te faciliteren zowel over de weg, over het water als op het spoor



Water:

- De capaciteit Oranjesluizen voor beroepsvaart te vergroten (Amsterdam-Rijnkanaal, gesignaleerd knelpunt capaciteit huidige sluizencomplex onvoldoende voor verwachte groei binnenvaart op deze corridor)
- Het Amsterdam Rijn kanaal te verdiepen
- Bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal te verhogen (nu onvoldoende hoog t.b.v. 4 laags high cube containersbinnenvaart).
- De Rijn – stroomopwaarts – te verdiepen om lage waterstanden te counteren
- De Noordersluis te renoveren en als sluis te behouden naast Zeesluis IJmuiden

Spoor:

- Tenminste behoud van bestaande capaciteit voor goederenvervoer, ook voor het vervoer gevaarlijke stoffen, per spoor op het gemengde net waaronder het Centraal Station
- Gedurende bouw en onderhoud aan het spoor voldoende ruimte of alternatieve rijmogelijkheden om het goederenvervoer per spoor van/naar het Amsterdamse havengebied te waarborgen
- Een toekomstbestendig Basisnet spoor voor een veilige en efficiënte afwikkeling van lading met een hoger risicoprofiel van en naar het Amsterdamse havengebied
- Het tijdig dubbelsporig maken van de aansluiting nabij Transformatorweg, het spoor van/naar het Amsterdamse havengebied. Het verbeteren van deze bottleneck is uitgesteld vanwege vertraging Zuidasdok.
- Een directe toegang Aziëhavenweg emplacement vanaf doorgaand spoorwegennet te realiseren: boog richting Haarlemlijn (alternatieve ontsluiting).
- ERTMS uit te rollen tot en met het Amsterdamse havengebied

Buisleidingen:

Een nationaal netwerk voor H2 en CO2 transport per buisleiding aan te leggen en de regionale aansluiting daarop te realiseren.