

# Antwoordnota in reactie op de zienswijzen ingediend bij de ontwerpvisie duurzaam goederenvervoer Flevoland

## 1. Kader

Gedeputeerde Staten van Flevoland hebben op 11 december 2018 de ontwerp-visie duurzaam goederenvervoer Flevoland vastgesteld. Het ontwerp is op 12 december 2018 voor inspraak toegezonden aan de Flevolandse gemeenten, het waterschap Zuiderzeeland en organisaties uit de binnenvaart, zoals BLN-Schuttevaer en de Algemeene Schippers Vereeniging en de wegtransportsector, zoals TLN en evofenedex. Daarnaast is een reactie gevraagd van CTU, de exploitant van Flevokust. Zij hebben kunnen reageren tot en met 10 januari 2019.

De visie komt tegemoet aan een motie die Provinciale Staten op 20 maart 2018 met algemene stemmen hebben aangenomen:

‘Dragen het college op om een visie duurzaam goederenvervoer in Flevoland op te gaan stellen, met daarin een rol voor de binnenvaart en deze visie vóór 1 januari 2019 ter vaststelling aan Provinciale Staten voor te leggen’.

De maatregelen die in de visie worden voorgesteld gaan uit van behoud van het huidige provinciale vaarwegstelsel en verder uitbreiden van Flevokust. Het aandeel van wegtransport in het goederenvervoer blijft groot. Het faciliteren van deze sector, waaronder het oplossen van knelpunten in de infrastructuur in en ‘van en naar’ Flevoland blijft van belang. Een uitdaging voor de binnenvaart en de wegtransportsector is het koppelen van het aanbod van duurzame energie in Flevoland aan de vraag van beide sectoren naar elektriciteit (mkt) en waterstof (H<sub>2</sub>).

De visie is opgesteld met inbreng van overheden, bedrijven en organisaties uit binnenvaart en wegtransport. Daarvoor is op 25 oktober 2018 een stakeholdersbijeenkomst georganiseerd.

## 2. Ontvangen reacties

Er zijn in totaal 8 reacties ontvangen. De volgende reacties zijn – alle per mail - binnengekomen:

1. Evofenedex, op 13 december 2018
2. CTU, op 28 december 2018
3. BLN-Schuttevaer op 8 januari 2019
4. Gemeente Urk op 19 december 2018
5. Gemeente Lelystad op 9 januari 2019
6. Gemeente Zeewolde op 20 december 2018
7. Gemeente Dronten op 7 januari 2019
8. Algemeene Schippers Vereeniging op 10 januari 2019

Nadat deze antwoordnota is vastgesteld wordt deze, samen met het besluit aan degene toegestuurd die een reactie hebben gegeven.

### 3. Hoofdpmerkingen

In verschillende zienswijzen zijn reacties gegeven die betrekking hebben op hetzelfde onderwerp. Deze worden hieronder in samenhang behandeld. In de tabel in hoofdstuk 4 zijn alle opmerkingen afzonderlijk terug te vinden.

#### 1. Instemming

In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de visie goed is ontvangen. Van ‘mooi stuk’ (gemeente Zeewolde), ‘ziet er prima uit’ (gemeente Lelystad), ‘We onderschrijven de intentie van de visie’ (gemeente Urk) tot ‘We zijn enthousiast dat de provincie bereid is te investeren in duurzaam goederenvervoer en dan vooral over water (BLN-Schuttevaer).

#### 2. Overhevelen van vracht van weg naar water

Verschillende partijen pleiten voor bundelen van vracht met het doel deze van weg naar water te verplaatsen. De provincie werkt reeds samen in het project Connect Noord West dat zich daar op richt.

#### 4. Aandacht railvervoer.

Een deel van de reacties richt zich op meer aandacht voor vervoer over rail. De provincie richt zich op benutten van het bestaande spoor door het onderzoeken van mogelijkheden voor overslag aan de Hanzelijn in Lelystad, mede in relatie tot de ontwikkeling van Flevokust.

#### 5. Ontwikkeling weginfrastructuur

Er zijn vraagtekens geplaatst bij de uitstekende bereikbaarheid van Flevoland, met name wat betreft de N50. De tekst is hier op aangepast. Verder wordt het belang van verdere verbetering van de N23 genoemd, mede als alternatief voor de A1. De provincie onderschrijft het belang daarvan. In de visie zijn de ontwikkelingen echter gekoppeld aan knelpunten die in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 zijn benoemd. Daarin komt de N23 niet voor als knelpunt.

De ingediende zienswijzen sterken ons in de uitgangspunten en de gekozen koers in de visie. Ze hebben geleid tot een beperkt aantal tekstwijzigingen: zie de tabel in paragraaf 6: de onderdelen 2.1, 2.5 en 4.4.

### 6. Reacties per zienswijze

Nr.	Opmerking	Bijbehorende motivering	Reactie provincie	voorstel
<b>1.</b>	<b>evofenedex</b>			
1.1	Geen opmerkingen, alleen twee vragen	-	-	-
1.2	Overhevelen vracht van weg naar binnenvaart	Wat zijn de resultaten van het project Noord West Connect? Evofenedex heeft succesvolle projecten in Brabant en Gelderland opgezet. Zijn er kansen voor evofenedex en kan er naar aanleiding van de	Het project Noord West Connect is net gestart en kent nog geen resultaten. Binnen het project zal ook worden samengewerkt met evofenedex.	Geen aanleiding tot aanpassing

		<p>visie financiële ruimte voor beschikbaar komen?</p> <p>In de visie wordt voorgesteld om kerosine naar Lelystad Airport per binnenvaart i.p.v. weg te doen. Waarom niet per pijpleiding?</p>	Voor aanleg van een pijpleiding is de omvang van de vraag naar kerosine te klein ten opzichte van de kosten.	Geen aanleiding tot aanpassing
<b>2.</b>	<b>CTU</b>			
2.1	Overhevelen afvalstromen HVC naar de binnenvaart	HVC heeft haar logistiek afgestemd op vervoer over de weg met Lange Zware Voertuigen. Er zullen forse investeringen gedaan moeten worden om deze stroom weer op het water te krijgen.	In de visie wordt opgemerkt dat vervoer over water (beperkt) voordeliger is en jaarlijks één kton CO2 bespaart. Het is aan de aandeelhouders om te bepalen of de noodzakelijke investeringen opwegen tegen de winst van verlaging van de CO2 uitstoot.	In de tekst op blz. 61 toevoegen aan de eerste alinea: HVC heeft haar logistiek afgestemd op LZV voertuigen. Overstappen naar vervoer per binnenvaartschip vraagt een investering die door de aandeelhouders dient te worden afgewogen tegen de winst van verlaging van de CO2 uitstoot.
2.2.	Containeriseren van bulkgoederen	CTU ziet kansen voor vervoer over water van bulkgoederen, zoals suikerbieten, aardappelen en wellicht zelfs mest. De ideeën en plannen moeten verder worden uitgewerkt, waarbij de huidige wegvervoerders een rol kunnen spelen in het vervoer van de laadlocaties naar de terminal(s).	Het vervoeren van deze landbouwproducten per schip is een belangrijke basis voor de overslagfunctie van Flevokust Haven. Via het project Noord West Connect bevordert de provincie samenwerking met verladers en in het verlengde daarvan wegvervoerders.	Geen aanleiding tot aanpassing.
2.3	Kosten vervoer over water	Vervoer over water is niet veel goedkoper dan over de weg. De wegvervoerder volgt en matched in veel gevallen de prijs van het vervoer over water. De invoering van kilometerheffing in 2023 kan wel een belangrijke rol spelen, evenals het aanleggen van weeglussen.	Vervoer over water is per tonkm goedkoper afhankelijk van de afstand (30 km bulk en 70 km containervervoer), maar vanwege kosten van overslag kunnen de totale kosten hoger zijn. Dat wordt in het rapport ook aangegeven. Dat wegvervoerders door prijsmatching hun aandeel proberen te behouden is onderdeel van de marktwerking. Invoeren van kilometerheffing heeft een beperkte invloed op toename van vervoer over water, zo blijkt uit onderzoek, maar is mede	Geen aanleiding tot aanpassing.

			afhankelijk van de hoogte van de heffing. Flevoland is voorstander van het aanbrengen van weeglussen in de A6 en heeft daarover contact met RWS.	
2.4	railaansluiting	De nieuwe zijderoute is in opkomst, vervoer over spoor vanuit Azië en Europa neemt een enorme vlucht. Duisburg is nu nog het grootste verdeelstation voor Nederland. Op korte termijn komt daar een overslagpunt in Valburg (omgeving Arnhem) bij. Vanuit Lelystad aansluiten op deze lijn biedt enorme kansen voor de regio, inclusief Noord Nederland. De trein is een prima alternatief tussen de goedkope en langzame zeevracht en snel en duur vervoer door de lucht.	In de visie is als actie opgenomen: onderzoek haalbaarheid rail/weg/waterterminal aan de Hanzelijn in Lelystad. De haalbaarheid van een dergelijke terminal zal mede afhankelijk zijn van de invulling van het bedrijventerrein van Flevokust en de concurrentie van initiatieven elders.	Geen aanleiding tot aanpassing.
2.5	Beschikbaarheid containers	In het rapport komt op verschillende plaatsen de beschikbaarheid van containers aan bod. In een aantal gevallen wordt aangegeven dat de beschikbaarheid onvoldoende is of een forse investering vraagt. Er is nauwelijks een tekort aan containers. Ook die voor intercontinentale lading (45 ft containers) zijn voorhanden. De rederijen voorzien in huur op lange of korte termijn en er zijn verschillende leasebedrijven die containers aanbieden.	De teksten waarin wordt gesproken van een tekort aan containers worden geschrapt. Wel kan CTU mogelijk een rol spelen bij het faciliteren van lege containers als extra toegevoegde waarde voor de terminal.	Aanpassing tekst: schrappen van tweede en derde alinea op blz 23.
2.6	Oost-west verbinding Alkmaar-Lelystad-Dronten -Zwolle	Een grote wens en boost voor de omgeving zou zijn de aansluiting vanuit Lelystad op de dijk Lelystad – Enkhuizen aan te passen en door te trekken naar de A6 richting Zwolle. Er zouden plannen zijn, maar deze zouden op korte termijn moeilijk te realiseren zijn. Wellicht kan dit proces versneld worden.	De provincie heeft in 2018 een maatschappelijke kosten-baten-analyse laten uitvoeren voor het kortsluiten van de verbinding Lelystad – Enkhuizen ter hoogte van de Baai van Van Eesteren. Daaruit blijkt dat de (maatschappelijke) kosten (nog) niet opwegen tegen de baten. Daarbij is een inschatting gemaakt van toekomstige	Geen aanleiding tot aanpassing.

			ontwikkelingen op basis van de toen bekende situatie. Er is een gevoeligheidsanalyse toegevoegd, waarin uitgegaan wordt van een maximumvariant met verdere opwaardering van de verbinding Alkmaar – Zwolle, verdere doorontwikkeling van Lelystad Airport en sterke toename van het scheepvaartverkeer bij de Houtribsluizen. In dat geval verbeteren de kosten-baten-verhoudingen. Dat betekent dat de provincie de vinger aan de pols houdt en er aanleiding kan zijn de KBA-analyse over 5 tot 10 jaar te herhalen.	
3.	<b>BLN-Schuttevaer</b>			
3.1	algemeen	Wij zijn enthousiast dat de provincie Flevoland bereid is te investeren in een duurzame wereld, te beginnen bij het goederenvervoer en dan vooral over water.	Dank voor ondersteuning van beleid.	Geen aanleiding tot aanpassing.
3.2	Kleine schepen	De conclusies m.b.t. de toekomst van kleine schepen worden niet gedeeld. Vervoer met kleine schepen over water wordt op Europees, nationaal en regionaal niveau door overheden gepropageerd en door de EU gefinancierd. De in de visie geconstateerde afname van de beschikbaarheid van kleine schepen zegt op zich niets over het potentieel en de toekomst. Gedeputeerde Staten moeten zich breder oriënteren. Een vervolgonderzoek zou voor de hand liggen om zich op deze Europese projecten te oriënteren.	Het beleid van de provincie is om, afgezien van het aanleggen van een aanvaarbeveiliging bij de Zuidersluis, de bestaande omvang en kwaliteit van het provinciale vaarwegstelsel in stand te houden. Daarmee blijft er ruimte voor nieuwe, rendabele ontwikkelingen op het gebied van kleinschalige binnenvaartschepen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
3.3.	bundelen van ladingstromen	De binnenvaartsector ziet veel in het bundelen van ladingstromen van het midden- en kleinbedrijf. Het projectbureau Maatwerk kan dit in de provincie onderzoeken, waarbij binnenvaart en	De provincie neemt al deel aan het project Noord West Connect dat gericht is op bundelen van ladingstromen met het doel vracht van weg naar water over te hevelen. Daarbij wordt ook samengewerkt met	Geen aanleiding tot aanpassing.

		wegvervoer kennis gezamenlijk delen en dat kan leiden tot advies om lading geheel of gedeeltelijk over water te vervoeren. De provincie zou zo'n onderzoek kunnen initiëren en subsidiëren.	het projectbureau Maatwerk van het Bureau Voorlichting Binnenvaart.	
3.4	aanvaarbeveiliging	Waardering voor toezegging van GS voor de aanvaarbeveiliging bij de Zuidersluis	Staat gepland voor 2020.	Geen aanleiding tot aanpassing.
3.5.	Oranjesluizen	Knelpunt wordt onderstreept. Signaal afgegeven aan de minister om op korte termijn een tweede kolk aan te leggen voor de klasse V schepen.	Goed dat we op één lijn zitten en elkaar dus kunnen versterken.	Geen aanleiding tot aanpassing.
3.6.	Eerste reactie.	Het betreft eerste reactie. We hebben het rapport nog niet breed met varende ondernemers kunnen bespreken.	Bij de uitwerking van de acties zal BLN-Schuttevaer worden betrokken.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.	<b>gemeente Urk</b>			
4.1	algemeen	Onderschrijven de intentie van de visie	Goed dat visie draagvlak heeft op Urk.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.2	spoor	De tekst spitst zich toe op water- en wegvervoer. Zouden de mogelijkheden voor spoor niet sterker benoemd moeten worden?	Op dit moment vindt van en naar Flevoland geen goederenvervoer over rail plaats. Om het bestaande spoor daarvoor te benutten biedt een railterminal aan de Hanzelijn bij het opstel terrein in Lelystad mogelijkheden, waarbij ook een relatie wordt gelegd met de ontwikkeling van Flevokust. Wij zien geen andere, betere opties.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.3	Locatiekeuze bedrijventerreinen	Een slimme locatiekeuze voor bedrijventerreinen biedt een grotere bijdrage aan duurzaamheid dan nu naar voren komt in de visie.	Bij de locatiekeuze van bedrijventerreinen spelen verschillende factoren een rol, afhankelijk van de functie van het bedrijventerrein. In de visie ligt de nadruk op verkeer en vervoer via de sporen <i>verminderen</i> , <i>veranderen</i> en <i>verduurzamen</i> . Bij het spoor <i>verminderen</i> hoort ook het goed lokaliseren van bedrijven en bedrijventerrein gericht op verminderen van afstanden.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.3.	Accent op Lelystad	De visie is sterk gericht op Lelystad en omgeving. Noordoostelijk Flevoland wordt nauwelijks benoemd.	In opdracht van Provinciale Staten is in de visie speciale aandacht geschonken aan de wijze waarop de vaarwegen in en rond	Geen aanleiding tot aanpassing.

		Ook Almere komt nauwelijks voor in de ontwerp-visie.	Flevoland benut kunnen worden. De visie gaat in op de twee vaarvaargebieden, waarvan die van de Noordoostpolder ook Urk bevat. Dat Lelystad meer aandacht krijgt komt door de aanwezigheid van Flevokust, dat met name kansen biedt voor verplaatsen van vervoer van weg naar water.	
4.4	N50	In par 7.1. wordt de N50 als een uitstekende ontsluiting benoemd. We zijn het daar niet mee eens. De N50 is geen volwaardige ontsluiting richting het oosten. Naast de congestieproblemen, speelt hier ook een ernstig verkeersprobleem. We zijn ons er wel van bewust dat het grootste deel van het probleem buiten de provincie ligt.	Wij zijn het met u eens. Samen met Overijssel en betrokken gemeenten maken wij ons sterk om de door u genoemde knelpunten op de N50 op te lossen.  De in de SWOT-analyse genoemde kwalificatie 'uitstekend' is bij nader inzien ook voor de andere genoemde wegen te positief. We zullen de N50 hierin schrappen.	De op blz. 57 in de tabel genoemde eerste sterkte: Uitstekende ontsluiting via hoofdwegen (A6, A27, N50, N302) vervangen door: Goede ontsluiting via hoofdwegen (A6, A27, N302)
4.5	arbeidskrachten	De opmerking in par 7.1 dat er voldoende arbeidskrachten in Flevoland beschikbaar zijn, geldt niet voor Urk.	Het gaat om het beeld voor Flevoland als geheel. Het is één van de redenen waarom een aantal logistieke bedrijven kiezen voor vestiging in Flevoland.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.6	Laad- en loskaden	Om de afname van het vervoer van met name zand per schip in Noordoostelijk Flevoland op te kunnen vangen stellen wij voor de haalbaarheid van laad- en loskades langs de randen van Noordoostelijk Flevoland te onderzoeken.	Met de laad- en loskade bij de Rampsolbrug en Lemmer zijn er voldoende laad- en losmogelijkheden voor Noordelijk Flevoland volgens het bureau Panteia. Er is geen nader onderzoek nodig.	Geen aanleiding tot aanpassing.
4.7	stakeholdersbijeenkomst	Zijn de VVU en de BKU uitgenodigd en waren ze aanwezig?	Beide zijn uitgenodigd, maar niet aanwezig geweest.	Geen aanleiding tot aanpassing.
5.	<b>Gemeente Lelystad</b>			
5.1	algemeen	Zier er prima uit.	Dank voor compliment.	Geen aanleiding tot aanpassing.
5.2.	railaansluiting	Goed dat de railaansluiting van Flevokust wordt genoemd als een kans. Betekent tevens elektrificatie van het goederenvervoer.	Eens	Geen aanleiding tot aanpassing.
5.3.	fijnstof	Merkwaardig te constateren dat binnenvaart een factor 4 vervuilender is qua	Dat heeft te maken met de strengere normen (Euro 6) voor het wegvervoer dan voor de	Geen aanleiding tot aanpassing.

		fijnstof dan wegvervoer, ondanks het schaalvoordeel.	binnenvaart (vergelijkbaar met Euro 1) en de snellere innovatie van het wegvervoer. Dat wordt door de relatieve kleinschalige binnenvaart in Flevoland niet gecompenseerd.	
5.4	N23	In de (mogelijke) infrastructurele ontwikkelingen wordt – voor de langere termijn (na 2030), de N23 gemist. De A23 wordt ook gepositioneerd als TEN-T verbinding tussen Noord-Holland en Duitsland/Baltische Staten, o.a. als alternatief bovenlangs voor de A1 op de langere termijn. Op die termijn mag worden uitgegaan van zero-emissie vrachtvervoer over de weg (elektrisch/waterstof).	In paragraaf 4.2, verwachte ontwikkelingen met betrekking tot infrastructuur, wordt ingegaan op een aantal knelpunten die uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse van 2017 naar voren komen. De N23 wordt niet als knelpunt genoemd. We zijn het wel met u eens wat betreft de betekenis van de N23 op langere termijn.	Geen aanleiding tot aanpassing.
6.	<b>Gemeente Dronten</b>			
	Geen opmerkingen			Geen aanleiding tot aanpassing.
7.	<b>Gemeente Zeewolde</b>			
	algemeen	Mooi stuk.	Dank voor compliment.	Geen aanleiding tot aanpassing.
8.	<b>Algemeene Schippers Vereeniging</b>			
8.1	algemeen	We kunnen in hoofdlijnen de conclusies onderschrijven.	Blij met draagvlak.	Geen aanleiding tot aanpassing.
8.2	Behoud binnenvaart	Door verschillende oorzaken worden aantal (landbouw)producten niet meer via de binnenvaart vervoer, maar wij willen wat er wel is graag behouden, ook in het belang van ons milieu.	Het beleid van de provincie is om, afgezien van het aanleggen van een aanvaarbeveiliging bij de Zuidersluis, de bestaande omvang en kwaliteit van het provinciale vaarwegstelsel in stand te houden. Daarmee blijft er ruimte voor nieuwe, rendabele ontwikkelingen op het gebied van kleinschalige binnenvaartschepen. (zie ook 3.2)	Geen aanleiding tot aanpassing.
8.3	Aanvaarbeveiliging Zuidersluis	Wij zijn voorstander van de aanvaarbeveiliging Zuidersluis, zodat ook schepen met grotere afmetingen de polder nog in kunnen.	Dank voor ondersteuning.	Geen aanleiding tot aanpassing.



8.4	Beperken scheepvaartafmetingen vanwege veiligheid	U weet uit eerdere overleggen dat ons standpunt ten aanzien van beperken van scheepsafmetingen afwijkt van uw besluit. De veiligheid is nooit in gevaar geweest bij de oude afmetingen en de mogelijkheden voor vervoer over water zijn door uw besluit wel erg beperkt geworden.	Het besluit is genomen na afweging van alle belangen. Tot het besluit behoort ook het aanbrengen van aanvaarbeveiliging voor de Zuidersluis, waarmee grotere schepen Flevoland in kunnen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
8.5	Nieuwe concepten	De ASV gelooft niet in het Watertruck-concept en geeft aan dat smart-shipping al door de binnenvaart wordt toegepast. De brandstofreductie heeft de binnenvaart al binnengehaald. Volledig autonoom varen ligt nog ver in de toekomst. Wij zijn met u van mening dat hier geen taak ligt voor gemeentelijke of provinciale overheden om maatregelen of voorschriften uit te vaardigen.	De provincie houdt de nieuw ontwikkelingen in de binnenvaart in de gaten, maar richt zich met name op behoud van de omvang en kwaliteit van het provinciale vaarwegstelsel. Het is duidelijk dat de binnenvaart op het gebied van energiereductie en nieuwe technieken van varen goede resultaten heeft behaald. De visie concentreert zich op duurzaamheid van het goederenvervoer in zijn algemeenheid en vergelijkt vervoer over de weg en via binnenvaart. Mede op basis van deze vergelijking hebben wij ons beleid geformuleerd. Het is inderdaad niet de taak van de regionale en provinciale overheden om maatregelen en voorschriften over autonoom varen uit te vaardigen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
8.6	CCR-regels	De ASV vraagt steun van de provincie voor het vrijwaren van kleinere schepen van de zogenaamde CCR-regels, zoals in een in de Tweede Kamer aangenomen motie (187 van 31 mei 2018) is bepleit.	De provincie is bereid in haar contacten met Den Haag, daar waar relevant en ter zake, te informeren naar de voortgang van de uitvoering van deze motie.	Geen aanleiding tot aanpassing.
8.7	CO2	De CO2 uitstoot van de binnenvaart zal ook in de toekomst vele malen gunstiger zijn dan die van het wegvervoer en dat zal zeker zo blijven als het Ministerie ook, net als de Parijse akkoorden, de CO2 reductie op de eerste plaats zet.	In de visie wordt er vanuit gegaan dat de binnenvaart per tonkilometer ook in de toekomst (2030) minder CO2 produceert dan het vervoer over de weg.	Geen aanleiding tot aanpassing.

8.8	Circulaire economie	Binnenvaartschepen hebben een veel langer levensduur dan vrachtwagens. Dit zou sterker mee moeten worden gewogen in de beleidsafwegingen.	Circulaire economie gaat verder dan alleen levensduur. Het gaat bijvoorbeeld ook om de mate van hergebruik van materialen. Het is met name aan de Europese en landelijke overheid om hiervoor regels te stellen.	Geen aanleiding tot aanpassing.
-----	---------------------	---	--	---------------------------------