

PROGRAMMA

Water als economische drager

2008-2011



PROVINCIE





Inhoudsopgave

5	Voorwoord
7	1 Achtergrond
	1.1 Inleiding
	1.2 WED: Historisch overzicht
	Expertmeeting en Statencommissie WAMEN
10	2 Watergebonden bedrijvigheid en vervoer over water
	2.1 Watergebonden bedrijvigheid en vervoer over water
	2.2 Economisch potentieel
	2.3 Netwerkstrategie vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland
	2.4 Programma herstructurering en intelligent ruimtegebruik bedrijventerreinen (HIRB)
	2.5 Vervoer over water
14	3 Waterrecreatie
17	4 Subsidieaanvragen
	4.1 Inleiding
	4.2 Overgang naar geactualiseerd programma 'Water als economische drager'
	4.3 Deelverordening
	4.4 De beoordeling
	4.5 Besluitvorming
	4.6 Vervoer over water
	4.7 Rol Provinciale Staten en statencommissie



M

et trots bied ik u het geactualiseerde programma Water als Economische Drager aan. Deze actualisering kon mede tot stand komen dankzij de inbreng van een aantal experts en de betrokken leden van Provinciale Staten. Water als Economische Drager kan zich verheugen in een warme belangstelling. Dat heeft te maken met de prachtige economische kansen die het Noord-Hollandse water biedt, de behaalde resultaten van het programma in het recente verleden en natuurlijk ook met de beschikbare middelen daarvoor.

De kansen voor Noord-Holland als watersportprovincie zijn legio. Onze provincie is met meer dan 35.000 ligplaatsen de grootste van Nederland. Er liggen uitdagingen en kansen voor zaken als passantenhavens, riviercruisevaart en nieuwe arrangementen (zoals Boat & Bike). Daarnaast ben ik blij dat ook het goederenvervoer over water een steeds belangrijker rol speelt. Ik hoef maar te wijzen op de gestaag groeiende haven van Amsterdam, maar ook op de diverse, door Water als Economische Drager ondersteunde, watergebonden bedrijventerreinen die inmiddels in uitvoering of al gerealiseerd zijn. Ik ben dus blij dat Gedeputeerde Staten bij aanvang van deze collegeperiode €12 miljoen beschikbaar hebben gesteld voor dit programma.

Deze flinke financiële inzet brengt de verantwoordelijkheid met zich mee daar een goed en uitvoerbaar beleidskader voor op te stellen. Dat ligt nu voor u. Water als Economische Drager heeft als doel de economische kansen van het Noord-Hollandse water optimaal te benutten. Waterrecreatie, watergebonden bedrijvigheid en vervoer over water staan daarbij centraal. Daarover waren zowel experts als de statencommissie Water, Agrarische Zaken, Milieu, Economie en Natuur het met mij eens. Het programma sluit goed aan bij bestaande provinciale programma's, zoals de Netwerkstrategie Vaarwegen, het programma Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen (HIRB), het beleid op het terrein van Kennis en Innovatie en de agenda Recreatie en Toerisme. Zo versterken de provinciale beleidsterreinen elkaar en kunnen we snel aan de slag en resultaten boeken.

Ik verwacht dat initiatiefnemers dankzij Water als Economische Drager samen met de provincie goede projecten zullen realiseren die bijdragen aan het verzilveren van de unieke economische kansen van het Noord-Hollandse water.



Jaap Bond

Gedeputeerde Economische Zaken, Recreatie en Toerisme



H
D
da
so
pr
tis
st

D

-
-
-
-

H
de
be
re

Si
gr
pr
va
op
be

H
E
hna
te
ch
bo
ga
To
‘N

Pr
pr
be
va

- ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Pe
er

H
m

- PS kozen voor de huidige drie deelthema's en voor kansen voor de riviercruisevaart.
- PS besloten het programma uit te breiden tot geheel Noord-Holland (ook 'niet-sleutelprojecten').
- 'Goederenvervoer over water', (onder andere naar aanleiding van een motie van D66 "Wegen om te Bevaren") verdiende aandacht, bijvoorbeeld door een goede benutting van de vaarwegen. Daartoe is een conferentie (6-12-2006) georganiseerd met als doel de kansen verder te benutten.

Om voor een WED-subsidie in aanmerking te komen dienden projecten te voldoen aan de volgende criteria:

- De projecten moeten vallen onder de drie deelthema's.
- Langlopende procedures (MER, bestemmingsplan) moeten zijn doorlopen.
- Financiering moet aantoonbaar geregeld zijn.
- Er moet sprake zijn van werkgelegenheidseffecten.

2007: PS besluiten tot een overbruggingskrediet van in totaal € 5 mln voor:

- project Westerdokseiland te Amsterdam;
- aanleg van de 2e vaarheul in Oud-Loosdrecht;
- aanleg vooroever Medemblik;
- aanleg Noorderhaven, Den Oever.

Expertmeeting en Statencommissie WAMEN²⁾

Op 6 december 2007 heeft een brainstormbijeenkomst plaatsgevonden met experts 'uit het veld', gedeputeerde Jaap Bond en statenleden van de commissie Water, Agrarische Zaken, Milieu, Economie en Natuur (WAMEN) over de invulling van het geactualiseerde WED-programma. Uit de bijeenkomst bleek veel waardering voor het WED-programma tot nu toe en een breed gedragen wens om WED te actualiseren en te continueren.

Tijdens de bijeenkomst werden waardevolle aandachtspunten benoemd voor de actualisatie van het programma. 'Innovatie' en 'meer aandacht voor vervoer over water' waren veelgehoorde wensen. De provincie moet aanhaken bij bestaande initiatieven en een integrale benadering hanteren. Voor het inventariseren van knelpunten en mogelijkheden is samenwerking tussen provincie, gemeenten, bedrijven en organisaties van belang; Projecten kunnen baat hebben bij samenwerking tussen verschillende beleidsterreinen (ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer) en subsidieprogramma's.

Er is veel te winnen in het thema vervoer over water. Hier zal de provincie een visie op moeten formuleren, de regierol oppakken en een netwerk opzetten om deze regierol in te vullen.

Op het gebied van watergebonden bedrijventerreinen moet de provincie sturen op synergie tussen bedrijven en vasthouden aan kadegebonden bedrijvigheid.

2) Water, Agrarische Zaken, Milieu, Economie en Natuur

Per deelthema levert het bovenstaande het volgende beeld op:

Deelthema's	Aantal projecten	Bijdrage vanuit WED	Bijdrage vanuit andere partijen
Recreatie en Toerisme	14	€ 9.446.188	€12.954.259
Watergebonden bedrijventerreinen	5	€ 10.830.594	€ 15.845.919
Goederenvervoer over water	1 onderzoek ¹⁾	€ 45.000	n.v.t.
Baggerprogramma vaarwegen	1	€ 5.000.000	

1) Het betreft een onderzoek naar promotie en acquisitie rondom het Amsbargo project



Volgens de aanwezigen blijft sturen op output van groot belang. Het gaat niet om de omvang van een project, maar om de economische en maatschappelijke effecten. Daarom moet duidelijkheid komen over de potenties en het economisch rendement van de (toekomstige) projecten in de drie deelthema's. De statencommissie WAMEN heeft zich op 18 februari 2008 gebogen over een discussienotitie voor de actualisatie van het programma WED. Daarbij heeft de commissie uitgesproken dat WED zich ook in navolging van de voorgaande jaren wederom dient te richten op de thema's watergebonden bedrijvigheid, vervoer over water en waterrecreatie. Met name het vervoer over water dient in de ogen van de commissie te worden benadrukt. Tevens heeft de commissie zich uitgesproken dat het proces om tot een subsidieaanvraag in het kader van WED te komen, dient aan te sluiten bij de werkwijze zoals die wordt gehanteerd bij het programma Herstructurering en

Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen. Ook het streven van het college van Gedeputeerde Staten om WED zo goed mogelijk te laten aansluiten bij bestaande (en nieuwe) beleidskaders van de provincie, kan op instemming van de commissie rekenen. In de volgende twee hoofdstukken staat de inhoud van het geactualiseerde programma WED voor de periode 2008-2011 aangegeven. Zowel de inbreng vanuit de expertmeeting als de door de statencommissie WAMEN aangegeven richting, hebben een plek gekregen binnen het geactualiseerde programma WED. In hoofdstuk 4 staat het proces weergegeven hoe partijen kunnen komen tot een subsidieaanvraag in het kader van dit geactualiseerde programma. In de *'deelverordening Water als Economische Drager 2008-2011'*, staat het programma juridisch vertaald. Deze deelverordening is voor de provincie leidend in het vaststellen van een subsidiebijdrage in het kader van het programma WED.

2 Watergebonden bedrijvigheid en vervoer over water

2.1 Watergebonden bedrijvigheid en Vervoer over Water

Het programma Water als Economische Drager richt zich op het economisch potentieel van het water in Noord-Holland. Dit hoofdstuk beschrijft de inzet van het programma op de onderdelen Watergebonden Bedrijvigheid en Vervoer over Water. Met dat laatste wordt het goederenvervoer bedoeld.

2.2 Economisch potentieel

Watergebonden bedrijvigheid biedt grote kansen voor de economie van Noord-Holland. Het programma Water als Economische Drager heeft vanouds altijd gekeken naar de groei in (watergebonden) werkgelegenheid die projecten op dit terrein met zich mee brachten. Dat is nog steeds van belang. Aanvullend daaraan wordt gekeken naar projecten die andere vormen van economische groei, aantoonbaar, tot gevolg hebben. Hierbij kan gedacht worden aan de na realisatie van het project te verwachten groei in watergebonden bedrijvigheid en groei in overslag(capaciteit).

2.3 Netwerkstrategie vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in 2008 landelijk € 55 miljoen gereserveerd voor een rijkssubsidie voor quick win maatregelen op het gebied van Vervoer over Water. Om deze maatregelen te onderbouwen, heeft de staatssecretaris aan de provincie gevraagd een netwerkvisie vaarwegen op

te stellen. De netwerkstrategie is op 15 april 2008 in Gedeputeerde Staten vastgesteld en besproken in de statencommissie Wegen, Verkeer en Vervoer. De netwerkstrategie dient als onderbouwing van mogelijke 'quick win' maatregelen voor het vervoer over water.

Het doel van de Netwerkstrategie vaarwegen en binnenhavens Noord-Holland is het opstellen van een regionaal gedragen visie op verbetering van de bereikbaarheid van vaarwegen en binnenhavens. Uitgangspunt is versterking van de positie van de binnenvaart. De nadruk ligt daarbij op de 'slagaders' zoals het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de as Amsterdam-Zaandam-Alkmaar en de as Amsterdam-West-Friesland. De Netwerkstrategie richt zich erop dat deze routes zodanig worden beheerd en onderhouden dat de bevaarbaarheid, snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid optimaal zijn. In dit kader is in de netwerkstrategie een inventarisatie opgenomen van potentiële quick wins, maatregelen en projecten die de binnenvaart in Noord-Holland een impuls kunnen geven.

Op economisch vlak onderscheidt de Netwerkstrategie de grootste potentie op het vlak van het containervervoer. Daarbij wordt gewezen op het feit dat investeringen in de containeroverslag in Noord-Holland niet alleen een grote groei van de sector tot gevolg kunnen hebben, maar ook dat uitblijven van die investeringen ertoe zou kunnen leiden dat de positie van het vervoer over water ten opzichte van het vervoer over de weg zou kunnen verslechteren. De concurrentie in de vervoerssector is als vanouds groot. Het programma WED zet daarom in op de kansen die het goederenvervoer over water met zich meebrengt.

Sterk ■ Industriële, handels- en logistieke basis (food, staal, containers, Schiphol, bloemen, vis, off shore) ■ Bulkstromen (olieproducten, kolen, bouwstoffen en -materialen) ■ Ligging in noordelijke Randstad. ■ Enkele sterke 'slagaders': NZK, Zaan, NH Kanaal	Zwak ■ Robuustheid netwerk beperkt: vaarwegen naar slagaders vaak te klein ■ Barrières in netwerk ■ Tekort aan containerterminals ■ Versnippering beheer en eigendom ■ Krappe brugbedieningstijden ■ Marginale instandhouding ■ Achterland/thuismarkt NH-Noord.
Kans ■ Groei in het containervervoer ■ Transport huisvuil over water ■ Ontwikkelingen Agriport ■ Ontwikkelingen off shore (m.n. windenergie) ■ Ontwikkelingen economische kerngebieden ■ Creëren vertrouwen in het netwerk (vergroten robuustheid, snelheid, betrouwbaarheid) ■ Groei goederenvervoer in combinatie met toenemende congestie op de weg en stijgende maatschappelijke waardering van duurzaamheid en leefbaarheid, 'politiek momentum' ■ Betere 'natte' ontsluiting Noord-Holland-Noord ■ Vervoer over water stimuleren via aanbestedingsvoorwaarden.	Bedreiging ■ Congestie Noord-Holland-Zuid ■ Verdwijnen natte terreinen en kades ■ Oprukkende woningbouw ■ Beperkt/afnemend vertrouwen bij verladers en vervoerders in binnenvaart als modaliteit ■ Wet- en regelgeving ■ Congestie zeesluis (ivm overslag van en naar binnenvaart) ■ Economische potentie binnenvaart in rekenmethodieken ondergewaardeerd ■ Tekort aan ligplaatsen

De netwerkstrategie kent een zogenaamde sterkte-zwakte analyse van het goederenvervoer over water. Deze is hierboven opgenomen. Het programma WED 2008-2011 kan ondersteuning bieden aan die (fysieke) projecten die inspringen op de kansen en het wegnemen van de bedreigingen van het vervoer over water in Noord-Holland; met name de groei in overslagcapaciteit kent kansen voor Noord-Holland.

In de Netwerkstrategie wordt, zoals hierboven al aangegeven, aandacht besteed aan het beheer en onderhoud van de Noord-Hollandse kanalen. Deze maatregelen, veelal baggeren, vallen buiten het programma WED 2008-2011.

Bedrijvenpark De Grote Hout

In juni 2008 is de gemeente Velsen van start gegaan met de herstructurering van het bedrijvenpark de Grote Hout; een project waar de provincie vanuit Water als Economische Drager een steentje aan bijdraagt.

De Grote Hout

Het bedrijvenpark De Grote Hout bestaat uit bestaand bedrijventerrein met onder andere papierfabriek Crown van Gelder en het voormalig NAM-terrein. De gemeente is inmiddels gestart met het ontwikkelen van nieuwe – watergebonden – bedrijvigheid, herstel van de RWS-kade, forse investeringen in de openbare ruimte, opzetten van parkmanagement en verplaatsing van bedrijven.

Mogelijk maken van watergebonden bedrijfsactiviteit

Het bijzondere aan het project is met name de nieuwe hoofd-ontsluiting, die straks de ontbrekende schakel vormt in de verbinding tussen alle bedrijventerreinen in de regio en bovendien de woonwijk geheel ontlast van vrachtverkeer. Ook de kade en het kadeterrein worden met de nieuwe ontsluitingsweg beter verbonden met de omliggende bedrijfs-terreinen. De herstructurering zorgt voor een vergaande intensivering van het ruimtegebruik, uitbreiding van werk-gelegenheid, ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen én verbetering van de leefbaarheid in de omringende wijken.

Mede door het programma WED wordt het herstel, de functiewijziging en herontwikkeling van een stuk kade, dat nu in economisch opzicht in onbruikbare staat is, en de ontsluiting ervan mogelijk gemaakt. Als dit deelproject is gerealiseerd, is watergebonden bedrijfsactiviteit mogelijk op dit deel van het bedrijvenpark.

Fase 2 van de werkzaamheden op bedrijventerrein Grote Hout start in september 2008. Deze werkzaamheden omhelzen het doortrekken van de Concordiaweg richting bedrijventerrein de Pijp in Beverwijk, herstel van de kades en aanpak van het NAM terrein.

2.4 Programma Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen (HIRB)

Het herstructureren van bedrijventerreinen is nodig om verschillende redenen. Allereerst natuurlijk vanuit de behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid. Maar ook omdat verouderde bedrijventerreinen vaak allerlei maatschappelijk ongewenste effecten met zich meebrengen. Zoals sociale onveiligheid, verkeers-onveiligheid, en een rommelige aanblik, die ten koste gaat van de uitstraling van het terrein. HIRB legt het accent op duurzaamheid, vooral via een goede invulling van beheer/parkmanagement. Voor wat betreft zorgvuldig ruimtegebruik kent HIRB een doelstelling van 15% ruimtewinst en sluit HIRB aan op de herstructureringsopgave per regio.

Het is niet de bedoeling dat projecten zowel gefinancierd worden vanuit WED als vanuit HIRB. Maar het programma WED kan wel aansluiten bij de speerpunten van het programma HIRB, dat zijn:

- Ruimtewinst.
- Duurzaamheid.
- Duurzaam beheer.
- Regionale samenwerking.
- Bestaande bedrijventerreinen.

Met duurzaamheid wordt bedoeld op het realiseren van voorzieningen op de gebieden energie, water, grondstoffen, afval, nutsvoorzieningen, gebouwen, verkeer en vervoer, ruimtelijke inrichting, ruimtelijke kwaliteit of parkmanagement, die leiden tot een lagere milieubelasting en zorgvuldig ruimtegebruik op een bestaand bedrijventerrein. Met name op het terrein van duurzaamheid sluit WED aan bij de doelstellingen van HIRB.

2.5 Vervoer over Water

De statencommissie Water, Agrarische Zaken, Milieu, Economie en Natuur (WAMEN) heeft op 4 februari 2008 het belang van Vervoer over Water binnen het programma Water als Economische Drager stevig benadrukt. Het college van Gedeputeerde Staten is het

hier volmondig mee eens. Wat betreft het realiseren van concrete projecten (de infrastructuur die nodig is voor het vervoer over water) sluit het programma WED nauw aan op de in 2008 vast te stellen Netwerkvisie voor Vaarwegen van de provincie, zie daarvoor het eerste deel van dit hoofdstuk. Met de realisatie van deze projecten wordt een belangrijke voorwaarde gecreëerd om het vervoer over water te stimuleren. Door zo goed mogelijk aan te sluiten op de netwerkvisie gebeurt dat ook op die plekken in de provincie waar de grootste groei mogelijkheden zitten in het vervoer over water.

Maar daarmee ben je er nog niet. Het creëren van de juiste infrastructuur ter stimulering van het vervoer over water is een belangrijke eerste stap. Het daadwerkelijke vervoer over water zal echter moeten gebeuren door de markt zelf, en wel door vervoerders in samenwerking met verladers. De manier waarop dat gebeurt is op dit moment sterk in ontwikkeling. Verschillende ideeën, zoals Amsbargo, worden gelanceerd. De provincie is dan ook verheugd dat Amsbargo is gehonoreerd in het kader van het landelijke programma 'Pieken in de Delta'. Ook de provincie draagt hieraan bij.

Het is bij initiatieven op het gebied van vervoer over water telkens de vraag of er in de markt voldoende belangstelling, en durf, bestaat om deze concepten ook te gaan uitvoeren. Daarom biedt het programma WED de mogelijkheid voor het doen van onderzoek naar (de haalbaarheid van) innovatieve concepten voor het vervoer over water. De provincie zelf is hierin duidelijk over zijn rol. Vervoeren en verladen is een zaak van de markt. Wel biedt de provincie ondersteuning in het onderzoeken of nieuwe vervoersconcepten haalbaar zijn en welke partijen geïnteresseerd zijn te investeren in het zo noodzakelijke vervoer over water.

AMSbargo

Vervoer over water is een goed alternatief om de bereikbaarheid van bedrijven te verbeteren en de groei van het verkeer op de weg te beperken. De provincie stimuleert vervoer over water en in het bijzonder innovatieve concepten, die verladers kunnen motiveren om het vervoer over de weg te verruilen voor het water. Een voorbeeld van zo'n innovatief concept is AMSbargo. In 2005 heeft de provincie financieel bijgedragen aan een onderzoek naar de haalbaarheid van dit concept.

AMSbargo: een innovatief concept

AMSbargo is een binnenvaartschip met een eigen kraan waarmee containers op de kade opgepikt en afgezet kunnen worden. Het schip kan 120 volle containers vervoeren en maakt het mogelijk om bedrijven en bedrijfsterreinen, die niet over eigen containeroverslagfaciliteiten beschikken, toch aan te sluiten op containervervoer over water. Het concept is op initiatief van Haven Amsterdam met diverse marktpartijen ontwikkeld. Het is een voorbeeld van een innovatief logistiek concept dat goederenvervoer over water een nieuwe impuls geeft.

'Learning by doing'

Een belangrijke voorwaarde voor succes is dat vervoer over water een concurrerend alternatief is voor wegtransport; niet alleen op het gebied van transportkosten, maar ook qua betrouwbaarheid, standaardisatie en praktische inpasbaarheid. Het AMSbargo concept wordt daarom ingezet in de vorm van "learning by doing"; aan de hand van praktijkervaringen wordt het concept zó ingezet dat het als concurrerend alternatief voor wegvervoer binnen een regio kan functioneren. Met geïnteresseerde verladers wordt het concept verder uitgewerkt. Men kijkt naar de hoeveelheid containers die via het water kunnen worden vervoerd, met als uitgangspunt dat de nieuwe situatie voor de verlader minimaal gelijk of het liefst goedkoper én beter is vergeleken met vervoer over de weg. Daarnaast wordt gekeken wat er fysiek en organisatorisch gedaan moet worden om de overgang van weg naar water daadwerkelijk in gang te zetten.

Wil AMSbargo uitgroeien tot een succes, dan zal er verder geïnvesteerd moeten worden in afzet- en ophaalplaatsen bij bedrijven en bedrijfsterreinen aan vaarwater en in de organisatie rondom het concept. Integrale ontwikkeling kan een wezenlijke impuls geven aan de verdere ontwikkeling van vervoer over water en daarmee het vestigingsklimaat voor bedrijven in Noord Holland verbeteren.

3 Waterrecreatie

Noord-Holland grenst aan de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer. Maar liefst 21,2 % van het Noord-Hollandse oppervlak wordt ingenomen door water. De provincie Noord-Holland is een waterrijke provincie met een grote ligplaatscapaciteit voor watersporters. In 2007 waren er 311 jachthavens met in totaal 35.380 ligplaatsen. Hiermee is Noord-Holland de grootste watersportprovincie van Nederland. Bewoners en bezoekers gebruiken het water voor recreatie en toerisme. De watersport levert een belangrijke economische bijdrage aan Noord-Holland (ongeveer € 500 miljoen omzet en 5.100 banen).

Via de agenda Recreatie en Toerisme 2004-2007 is gewerkt aan de bevordering van de waterrecreatie. Met WED-gelden zijn er in de afgelopen periode toeristische en recreatieve voorzieningen gesubsidieerd als de openbare voorzieningen rond jachthavens, vaarroutes voor de kleine recreatievaart en steigers voor de riviercruisevaart.

De uitbreiding van jachthavens, van planontwikkeling tot uitvoering, is een lange weg. Dikwijls zijn de geplande jachthavens gesitueerd in de nabijheid van gebieden met hoge natuurwaarden. Een passende beoordeling van de effecten van de plannen en een eventuele compensatie is dan vereist. Hierdoor is het gestelde doel voor 2007 van een uitbreiding met 3.000 ligplaatsen beperkt gebleven tot 1.750.

De watersportsector pleit, naast uitbreiding van het aantal ligplaatsen in jachthavens en de ontwikkeling van nieuwe havens, voor het op niveau houden van de kwaliteit van de bestaande ligplaatsen. Bovendien laat het aantal voorzieningen in jachthavens te wensen over, omdat gebruikers steeds meer tijd doorbrengen in de havens en meer ruimte vragen.

Vanuit het veld is aangegeven dat er behoefte is aan uitbreiding van het toervaartnet. Dit betreft met name extra mogelijkheden voor de kleine recreatievaart in sloepen en kleine motorboten en bij roei- en kanoroutes.



Er zijn nog plannen in voorbereiding voor de uitbreiding van ligplaatsen op het Alkmaarder- en Uitgeestermeer (500 ligplaatsen), Schelphoek Hoorn (500-800 ligplaatsen en een jeugdzeilwedstrijdcentrum), passantenhaven De Schelphoek Alkmaar (15-20 passantenplaatsen), Monnickendam Zeilhoek (150), Monnickendam Hemmeland (herinrichting), verplaatsing jachthaven 'Koninklijke' in Muiden (400), Blaricummermeent (350), jachthaven Schoteroog Haarlem (450), Marina Petten (600), herinrichting Marine Bassin Den Helder (250-300), Waddenhaven Den Oever (150 passantenplaatsen), invulling jachthaven Oude Zeug (350) en herinrichting en uitbreiding (150 ligplaatsen) jachthaven Uitdam.

De Schelphoek, Hoorn

De Schelphoek in Hoorn was tot voor kort een haven die voornamelijk werd gebruikt voor de aanvoer en productie van bouwmaterialen. Het college van Hoorn zag de ligplaatsen in de historische kern liever als passantenplaatsen, want dat zou de Hoornse binnenstad en toeristische impuls kunnen geven. Een constatering die goed paste in het beleid van de provincie; die had al geconstateerd dat de economische potentie van watersport en cultuurhistorische attractiviteit van IJsselmeer- en Markeermere kust onvoldoende werden benut. In oktober 2006 stelde de provincie een subsidie beschikbaar voor de aanleg van Marina Kaap Hoorn.

Het plan

Het plan bestaat uit 800 ligplaatsen met sanitaire units en bouwkundige voorzieningen. In de voorzieningen zijn haven- gelieerde bedrijvigheid, een havenkantoor en een bedrijfswoning inbegrepen. Daarnaast komt er een aantal overdekte stallingplaatsen voor boten, zogenaamde schiphuizen, en een hotel met 20 kamers met daarop afgestemde wellness-voorzieningen. Ook komt er een aparte haven ten behoeve van een zeilopleiding- en zeilwedstrijdcentrum. Het bijzondere is dat alle bebouwing drijvend wordt uitgevoerd; daarmee wordt het de eerste drijvende jachthaven van Nederland.

Verder voorziet het plan in uitbreiding van een bestaande wandelroute in het aangrenzende recreatiegebied Schellinkhouderdijk en wordt het bestaande schelpenstrandje met ongeveer eenderde van de huidige lengte vergroot. Dit blijft ook in de toekomst voor iedereen vrij toegankelijk. In de nabijheid van het strandje wordt, op verzoek van de gebruikers, een permanente horecavoorziening gerealiseerd.

Verwachte resultaten

De uitbreiding van de ligplaatscapaciteit biedt de mogelijkheid om vaste ligplaatsen te verplaatsen en ruimte te creëren voor passanten in de historische binnenhaven. Daarmee levert de haven een bijdrage aan de werkgelegenheid en wordt het toerisme van Hoorn en de regio versterkt. Met het nieuwe zeilopleiding- en wedstrijdcentrum kunnen de bestaande zeilevenementen, die de huidige accommodatie ontgroeid zijn, worden behouden. Daarmee zal Hoorn als “kraamkamer” voor de opleiding van olympische zeilSPORTERS in Medemblik behouden blijven.

Op 19 juni 2008 hebben gedeputeerden de heren Bond en Hooijmaijers samen met de Hoornse wethouder Van Es het officiële startsein gegeven. Inmiddels beginnen de contouren van de haven al duidelijk zichtbaar te worden. De oplevering van de haven is gepland in het voorjaar van 2010.

In de Agenda Recreatie & Toerisme 2008-2011 hebben we aangegeven dat we onze positie als belangrijkste watersportprovincie willen handhaven en uitdragen. Hiertoe zullen we in grote lijnen het beleid van de afgelopen vier jaar voortzetten.

Het programma Water als Economische Drager zal daarom worden ingezet voor de volgende doelen uit de agenda:

- Facilitering openbare voorzieningen bij nieuwe jachthavens en/of uitbreiding van het aantal lig-

plaatsen in onze provincie, conform de oude doelstelling uit 2007. Dit mag echter geen schade opleveren van te beschermen natuurwaarden, anders dient deze schade gecompenseerd te kunnen worden.

- Optimale benutting van de recreatieve potenties van het Noord-Hollandse binnenwater voor de recreatievaart door het aan elkaar koppelen van vaarroutes voor de kleine recreatievaart en realisatie van extra passantenplaatsen bij toeristische

knooppunten. Hierbij gaat onze prioriteit uit naar de werken die bijdragen aan het opheffen van de aangewezen en door ons geprioriteerde knelpunten in het landelijk toervaartnet en dan met name de op de BRTN kaart aangegeven routes voor Staande Mastboten.

- Uitbreiding van faciliteiten voor de riviercruisvaart en motorchartervaart. In de nota "Cruisen op kwaliteit" zijn de routes voor riviercruisetochten en motorchartervaarttochten beschreven.

Vaarroute de Gouw

De regio West-Friesland kent van oudsher een vaargeschiedenis en realisatie van vaarroutes wordt dan ook breed gedragen. Zo is het idee ontstaan vanuit gemeente Noorder-Koggenland, thans Medemblik om de bestaande, door het Recreatieschap Westfriesland geïnitieerde, vaarroute West-Friesland Oost uit te breiden met een aansluiting binnen de gemeentegrenzen van gemeente Opmeer. Voor realisatie van deze vaarroute heeft het Recreatieschap Westfriesland, de afdeling projectbureau Landschapsplan West-Friesland (sinds 2007 ILG-Gebiedsbureau in samenwerking met de provincie), subsidie ontvangen van het Regionaal Economisch Stimuleringsprogramma Halter in Balans én, na verbreding van de doelstelling, het programma Water als Economische Drager. Gemeente Medemblik heeft zijn ruime ervaring in het realiseren van recreatieve vaarroutes aangeboden aan de gemeente Opmeer en treedt inmiddels op als projecttrekker.

De vaarroute

Het project 'vaarroute de Gouw' bestaat uit het realiseren van een vaarrondje door het aanleggen van 1 duiker in de Vekenweg (op 7 september 2007 officieel geopend) en 4 duikers (en/of bruggen) in de sloot langs lintdorp Gouwe. Er zal tevens een omleiding gemaakt worden ten behoeve van een kruising met een laagwatersloot.

Het project sluit aan op een groeiende wens van inwoners van gemeente Opmeer om een rondje te kunnen varen in hun directe omgeving. Ook zorgt de realisatie voor uitbreiding van de regionale vaar- en schaatsroute West-Friesland Oost. Zo kunnen recreanten straks vanuit Opmeer ook langere vaartochten ondernemen in de regio. Door de aanleg van de route kan men per boot het gebied bezoeken, dat vanwege landschappelijke en culturele elementen en de aanwezige weidevogels zeer de moeite waard is.

De aanhouder wint

Het project verloopt niet zonder slag of stoot. Waar de route oorspronkelijk dwars door het land zou gaan lopen, bleken toch een aantal landeigenaren achteraf niet gelukkig met deze situatie. Door de eigenaren is een alternatief tracé aangedragen in de sloot langs het lintdorp de Gouwe in Opmeer. De meeste eigenaren hebben ook daar hun bedrijven gevestigd. Het oorspronkelijke doel, een vaarrondje realiseren met regionale uitstraling (aansluitend op de vaarroute West-Friesland Oost), blijft in de nieuwe situatie gelijk. Er kan zelfs gesproken worden van een meerwaarde aangezien de charme van het dorp een welkome afwisseling is in de vaarroute, het varen bijdraagt aan de leefbaarheid van het dorp en de mogelijkheden voor plaatselijke ondernemers vergroot worden (botenverhuur, horeca, enzovoorts).

De gemeenten Medemblik en Opmeer hebben aangegeven, ondanks de nodige financiële en planmatige tegenslagen, er alles aan te willen doen om dit project succesvol te realiseren.

Inmiddels is de laatste fase van het werk, het realiseren van vaarduikers en een slootkruising van hoog en laagwater, in uitvoering. Samenwerking en goed overleg met alle partijen vraagt tijd maar zal z'n vruchten afwerpen. In 2009 kan de (vaar)recreant ook varen in het Opmeerse deel van West-Friesland!

4 ■ Subsidieaanvragen

4.1 Inleiding

Tot en met 2007 heeft de provincie € 25,2 miljoen geïnvesteerd in nautische projecten die de werkgelegenheid in Noord-Holland stimuleren. Voor de huidige collegeperiode heeft het college van Gedeputeerde Staten besloten nog eens € 12 miljoen te reserveren voor het programma Water als Economische Drager. In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe partijen voor deze gelden in aanmerking kunnen komen. Ook wordt ingegaan op de rol van de diverse bij WED betrokken partijen.

4.2 Overgang naar geactualiseerd programma Water als Economische Drager

Op het moment van vaststelling van dit geactualiseerde programma zijn er nog gelden beschikbaar vanuit het 'overbruggingskrediet Water als Economische Drager.' Het geld is daarbinnen gereserveerd voor nog twee projecten: Vooroever Medemblik (€ 1,9 miljoen) en Noorderhaven Den Oever (€ 540.000,-). Beide projecten zullen nog conform de werkwijze van het vorige programma Water als Economische Drager worden verwerkt. Dit zal naar verwachting nog in 2008 plaatsvinden. Provinciale Staten zullen daarom deze twee projecten nog voorgelegd krijgen. Eventueel resterende gelden uit het overbruggingskrediet zullen worden overgeheveld naar het voorliggende programma.

4.3 Deelverordening

Ten opzichte van voorgaande jaren heeft een belangrijke wijziging plaatsgevonden in het aanvragen van

een subsidie voor het programma Water als Economische Drager 2008 t/m 2011: het werken met een deelverordening. Hiervoor is gekozen, zodat alle partijen die een aanvraag kunnen doen een gelijke kans hebben op toekenning van een subsidie. Transparantie en rechtmatigheid spelen hierin een belangrijke rol. Vanwege het hanteren van een deelverordening zal het mogelijk zijn om één keer per jaar subsidieaanvragen in te dienen. Jaarlijks maken Gedeputeerde Staten het subsidieplafond bekend. Het kan zijn dat gelden resteren vanuit voorgaande jaren. Deze zullen bij het subsidieplafond van het daaropvolgende jaar worden opgeteld.

De deelverordening kent geen specifieke doelgroep. In de praktijk zullen veelal gemeenten en andere overheidsinstellingen gebruik maken van de subsidie-regeling, maar geen enkele organisatie wordt van deze regeling uitgesloten.

Projecten die in aanmerking komen vallen in twee onderdelen uiteen:

1. Watergebonden bedrijvigheid.
2. Waterrecreatie.

Deze onderdelen worden apart beschreven in de deelverordening. Er gelden ook verschillende subsidieplafonds voor.

In de hoofdstuk 3 en 4 staan bovenstaande onderdelen inhoudelijk uitgewerkt. In de deelverordening staan de uiterste inleverdata opgenomen. Het is belangrijk te realiseren dat voor beide onderdelen subsidie wordt gegeven aan fysieke werkzaamheden die het openbaar nut dienen. Procedurele en anderssoortige (voorbereidings)kosten, zoals de inhuur van een adviesbureau, vallen niet binnen het kader van deze deelverordening. Ook beheers- en onderhoudskosten (na realisatie van het project), vallen daar niet binnen.



4.4 De beoordeling

Bij de beoordeling bekijken Gedeputeerde Staten onder andere of het project in hun ogen financieel haalbaar is en het project binnen 1 jaar na de subsidieverlening kan worden begonnen. Dit betekent dat langlopende (veelal RO-)procedures aantoonbaar in een vergevorderd stadium dienen te zijn bij de aanvraag en of dezelfde activiteiten al eerder door de provincie zijn gesubsidieerd. Ook bekijken Gedeputeerde Staten of sprake is van ongeoorloofde staatssteun.

Als Gedeputeerde Staten overgaan tot een subsidietoekenning, dan worden daarin de verplichtingen opgenomen waaraan de aanvrager dient te voldoen. In het geval er sprake is van een substantieel bedrag

voor de verkoop van gronden, dan kan één van de verplichtingen een benefit sharing³⁾ overeenkomst met de provincie betreffen.

Om het bovenstaande duidelijk in beeld te krijgen stelt de provincie bij de aanvraag een aanvraagformulier beschikbaar.

4.5 Besluitvorming

Het beoordelen van subsidieaanvragen voor watergebonden bedrijvigheid en waterrecreatie duurt maximaal 14 weken. Als het subsidieplafond wordt bereikt dan zullen de aanvragen worden geplaatst op een prioriteitenlijst die Gedeputeerde Staten vaststellen met behulp van een adviescommissie. Diverse specialisten uit het veld wegen in deze commissie de projecten aan de hand van rangschikkingscriteria tegenover elkaar af en adviseren het college van Gedeputeerde Staten welke projecten kunnen wor-

3) Benefit Sharing: als de verkoop van de gronden die betrokken zijn bij het project meer geld oplevert dan van te voren is ingeschat (een meeropbrengst) dan betaalt de partij die een subsidie in het kader van dit programma ontvangt, een deel van de betreffende meeropbrengst terug aan de provincie.



den gehonoreerd. Deze adviescommissie zal vanuit de provincie ambtelijk worden ondersteund. Uiteindelijk besluiten Gedeputeerde Staten over toekenning van de subsidiegelden aan de projecten. Provinciale Staten zal worden gevraagd wie in deze adviescommissie kunnen deelnemen.

Na het besluit van Gedeputeerde Staten ontvangt de aanvrager een beschikking waarin staat of (en in hoeverre) de subsidieaanvraag is gehonoreerd of is afgewezen. In het geval van de toekenning van een subsidie staan in de beschikking de daarbij horende verplichtingen vermeld.

4.6 Vervoer over Water

Naast de deelverordening WED is er ook voorbereidingskrediet beschikbaar. Dit voorbereidingskrediet van WED is beschikbaar voor het uitvoeren van onderzoek naar (haalbaarheid en realisatiemogelijk-

heden van) innovatieve concepten voor het Vervoer over Water. Voorwaarde daarvoor is dat nut en noodzaak voor zo'n onderzoek worden aangetoond. Hiervoor is in beginsel een maximaal bedrag per onderzoek beschikbaar van € 30.000,-. Het voorbereidingskrediet bedraagt jaarlijks in totaal € 80.000,- waarvan maximaal € 60.000,- beschikbaar is voor onderzoeken in het kader van Vervoer over Water. Het voorbereidingskrediet van WED is eveneens bestemd voor het houden van voorttoetsen voor subsidieaanvragen en het houden van bijeenkomsten over het programma Water als Economische Drager. Bij een voortoets kan een 'proefaanvraag' worden ingediend waarop vanuit de provincie wordt gereageerd hoe het project past binnen Water als Economische Drager en welke activiteiten nog moeten worden verricht om te komen tot een goede aanvraag. De provincie raadt de aanvragers deze procedure ten zeerste aan. Sowieso is het aan te raden al in een vroeg stadium met de provincie in contact te treden.



4.7 Rol Provinciale Staten en statencommissie

Provinciale Staten stellen het programma Water als Economische Drager en de bijbehorende deelverordening vast. Vanwege de deelverordening stellen zij niet langer de projecten in dit programma afzonderlijk vast. Zij worden geïnformeerd over de projecten die een subsidie voor dit programma hebben gekregen en kunnen werkbezoeken afleggen aan (potentiële) projecten. Ook zal Provinciale Staten worden gevraagd welke instanties in de adviescommissie kunnen plaatsnemen.

Halverwege de collegeperiode, doch uiterlijk begin 2010, zullen Provinciale Staten (de statencommissie WAMEN) een tussentijdse evaluatie van het programma voorgelegd krijgen. Daarin zal bekeken

worden of, en zo ja hoe, het programma bijstelling behoeft om zo goed mogelijk aan te sluiten op ontwikkelingen op de deelterreinen van Water als Economische Drager: vervoer over water, watergebonden bedrijvigheid en waterrecreatie.