

Voorwoord

Voor u ligt het verkenningenrapport 'Vaart in de Zaan!'. In deze probleemverkenning staat nog eens glashelder op een rij welke problemen zich voordoen bij de bevaarbaarheid van de Zaan. Op het eerste gezicht een verkeers- en vervoerprobleem, bij nader inzien ook een economisch en milieuprobleem.

De problematiek is de regionale overheden en bedrijven meer dan bekend. Vandaar dat de samenwerkende partijen in de regio - de gemeente Zaanstad, de gemeente Wormerland, het Hoogheemraadschap voor Uitwaterende Sluizen, Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, de EVO, de Kamer van Koophandel Amsterdam en de provincie Noord-Holland - in het voorjaar van 1997 de handen ineen hebben geslagen voor het Plan van Aanpak 'Vaart in de Zaan!'. Alle leden van de stuurgroep 'Vaart in de Zaan!' hebben de hierbij behorende intentieverklaring ondertekend, waarmee het streefbeeld voor de Zaan voor ons vastligt.

Dat het ons ernst is, blijkt eens te meer uit de actieve en eensgezinde opstelling van de regio. Immers, met de uitvoering van het plan van aanpak is al vast een begin gemaakt. De regio neemt het voortouw voor een belangrijk onderdeel van het meest voor de hand liggende alternatief, het circa 1 meter baggeren van de vaargeul. Voor de verbouw van de Wilhelminasluis is rijkssteun onontbeerlijk. Maar de bijdrage die met het project kan worden geleverd aan de nationale verkeers- en vervoerdoelstelling van meer vervoer over water is dan ook respectabel.

Met dit document willen wij bevorderen dat het project 'Vaart in de Zaan!' wordt opgenomen als planstudie in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport teneinde de volledige uitvoering van het Plan van Aanpak te verzekeren.

De voorzitter van de Stuurgroep
'Vaart in de Zaan!'



drs. H.S. de Boer

Samenvatting

In het verkeers- en vervoerbeleid heeft de stimulering van goederenvervoer per binnenvaartschip prioriteit. Het rijk heeft hiervoor duidelijke beleidslijnen opgesteld. De overstap van vervoer over de weg naar vervoer over water is niet voor ieder bedrijf inpasbaar. Voorwaarde is een goede vaarweginfrastructuur, zodat vervoer over water als voldoende concurrerende transportwijze in aanmerking komt. Hiervoor aanwezige kansen dienen maximaal benut te worden. Gelukkig zijn deze mogelijkheden in de provincie Noord-Holland volop aanwezig, in het bijzonder in de Zaanstreek.

De Zaan is een vaarweg in het midden van Noord-Holland die belangrijke industrieën in de Zaanstreek en de regio Alkmaar ontsluit. Via de Zaan krijgt men toegang tot het IJ, het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Inmiddels wordt op jaarbasis al 4,7 miljoen ton goederen vervoerd over de Zaan. De laatste jaren doen zich ontwikkelingen voor waardoor de Zaan als doorgaande vaarroute minder aantrekkelijk dreigt te worden. Wil de Zaan haar positie behouden, dan moeten maatregelen worden genomen.

Het probleem van de Zaan laat zich als volgt beschrijven:

De toenemende schaalvergroting in de binnenvaart staat in schril contrast met de feitelijke bevaarbaarheid van de Zaan. De feitelijke bevaarbaarheid wordt beperkt door een te ondiepe vaargeul en bij de sluis en bruggen een geringe doorvaarwijdte, -hoogte en diepte. De grotere typen binnenvaartschepen (CEMT-klasse V), duwbakken en coasters kunnen de Zaan niet onbelemmerd bevaren. Hierdoor blijven kansen onbenut.

Het probleem van de beperkte bevaarbaarheid doet zich voor op de volgende gebieden:

- Door krappe bedieningstijden van sluis en (spoor)bruggen ontstaat oponthoud;
- Door het dichtslibben van de Zaan en haar zijgeulen ontstaat onvoldoende diepgang voor (grotere) binnenvaartschepen;
- De afmeting van de Wilhelminasluis in Zaandam belemmert de doorvaart als gevolg van onvoldoende breedte (12 meter) en waterdiepte (3,20 meter);

- Bruggen in de Zaan belemmeren de doorvaart als gevolg van een beperkte breedte en waterdiepte.

Deze knelpunten vormen een belemmering voor de afwikkeling van het goederenvervoer in de Zaanstreek, in het bijzonder via de binnenvaart. De bevaarbaarheid blijft beperkt tot schepen met een maximale diepgang van 2,80 meter en breedte van 11,40 meter. Dit zijn vol beladen binnenvaartschepen van maximaal 1.500 ton en coasters van circa 1.000 ton.

Bedrijven langs de Zaan kijken bij investeringen in de logistiek nadrukkelijk naar het lange termijn perspectief van grootschalig goederentransport via de Zaan. Economisch onderzoek in de regio toont aan dat een verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan de keuze voor binnenvaart positief beïnvloed. Door schaalvergroting kunnen de transportkosten met 10 tot 20% dalen. Niets doen betekent echter dat de groei bij grote verladers volledig zal stilvallen, terwijl enkele grote bedrijven haar activiteiten op termijn zullen beëindigen. Het vervoer over de Zaan zou dalen van 4,7 miljoen ton in 1999, naar slechts 2 miljoen ton medio 2015. De beoogde doelstelling modal shift zal dan niet worden gehaald. Dit kan een verlies van meer dan 2.000 arbeidsplaatsen in de procesindustrie betekenen.

Voor de oplossing van het probleem zijn zeven alternatieven in beschouwing genomen. Op grond van een globale inschatting van de duurzame effectiviteit, de bijdrage aan het verkeers- en vervoerbeleid, de milieu-effecten, de kosten en het draagvlak is de voorkeur gegeven aan alternatief g. Het gaat hierbij om een combinatie van maatregelen, zoals baggeren van de Zaan, het vernieuwen van de Wilhelminasluis en een aantal bruggen en een verruiming van bedieningstijden van zowel de sluis, als de bruggen over de Zaan. Voor deze meest voor de hand liggende oplossing zijn twee varianten uitgewerkt, te weten een midden- en een maximumvariant.

In de middenvariant wordt uitgegaan van een verruiming van de bevaarbaarheid tot schepen met een maximale diepgang van circa 3,80 meter (in plaats van 2,80 meter nu), overeenkomend met vol beladen binnenvaartschepen en duwbakken van circa 3.000 ton en coasters van 1.500 ton.

Concreet betekent dit het volgende pakket aan maatregelen:

- Baggeren van de vaargeul met ruim 1 meter (220.000 m³);
- Aanpassing van de Wilhelminasluis, Wilhelminabrug, Beatrixbrug en Zaanbrug (tot 14 meter breedte en 4,20 meter drempeldiepte);
- Verruiming van de brugbediening.

De uitvoering van deze maatregelen vergt circa *f* 99 miljoen.

In de maximumvariant wordt uitgegaan van een verruiming van de bevaarbaarheid tot schepen met een maximale diepgang van circa 4,10 meter, overeenkomend met vol beladen binnenvaartschepen en duwbakken van meer dan 3.000 ton en coasters van circa 2.300 ton. Baggeren van de vaargeul met ruim 1,5 meter (680.000 m).

Concreet betekent dit de volgende maatregelen:

- Gefaseerde aanpassing van de Wilhelminasluis, Wilhelminabrug, Beatrixbrug, Zaanbrug, Bernhardbrug, Willem Alexanderbrug, Julianabrug, Clausbrug en de Beatrixbrug bij de Tapsloot (tot 17 meter breedte en 4,70 meter drempeldiepte);
- Verruiming van de brugbediening;
- Verdiepte ligging van zinkers en duikers.

De uitvoering van deze maatregelen vergt ca. *f* 188 miljoen.

Voor beide varianten is in kaart gebracht welke effecten zullen optreden. Het vervoerd volume zal in de middenvariant toenemen van 4,7 miljoen ton (in 1999) tot ca. 6,5 miljoen in 2015. In de maximumvariant groeit het volume tot ca. 7,2 miljoen. Het investeren in de Zaan voor een onbelemmerde doorvaart voor binnenvaartschepen, duwbakken en coasters betekent dus uiteindelijk een groei van het vervoer over de Zaan naar ruim 7 miljoen ton in 2015. Ruim 25% van deze groei betreft modal shift, verschuiving van transport over de weg naar vervoer over water. Dit komt overeen met een reductie van 70 miljoen tonkilometer wegtransport of 40.000 vrachtautoritten op jaarbasis. Het vervoer van containers over de Zaan zal naar verwachting uitkomen op 20.000 tot 25.000 containers. Een aantal van circa 2.000 arbeidsplaatsen, voornamelijk in de procesindustrie, zal behouden blijven. Bij maatregelen volgens de midden- en maximumvariant zouden bovendien circa 300, resp. 500 nieuwe arbeidsplaatsen in deze sector kunnen worden gecreëerd.

De initiatiefnemers hebben de voorkeur uitgesproken voor een combinatie van de midden- en maximumvariant. Dit is de vaarweg voor ruim 1 meter baggeren, de bruggen op een breedte van minimaal 14 meter brengen en de bediening van bruggen en sluis verder verruimen. Voor de sluis, met een levensduur van vele decennia, is een maximale uitvoering gewenst. De breedte van 17 meter bevordert het manoeuvreren in en voor de sluis en betekent een grotere schutcapaciteit. Met de drempeldiepte van 4,70 wordt geanticipeerd op een mogelijke gefaseerde, volledige uitvoering van de maximumvariant. De kosten van deze voorkeursvariant bedragen *f* 104 miljoen. De investering in het sluiscomplex van de Wilhelminasluis gaat de draagkracht van de regio te boven. De regio vraagt voor dit bedrag, *f* **61 miljoen**, steun bij het rijk.

In 2000 wordt de besluitvorming afgerond voor de baggeronde volgens de middenvariant. Met de uitvoering van dit omvangrijke werk in 2000, geven de regionale overheden een duidelijk signaal af dat er blijvend wordt geïnvesteerd in de Zaan. De aanpassing van Wilhelminasluis en bruggen zijn de volgende stappen in dit gefaseerde verbeteringsplan.

De mogelijkheden van binnenvaart moeten worden benut. Gelukkig heeft de Zaanstreek een binnenvaarttraditie, ook onder ondernemers. Wel dienen voorwaarden aanwezig te zijn in de vorm van een vaarweg, die aansluit bij de kwaliteit van het hoofdvaarwegennet. De Zaanstreek is in de gelukkige omstandigheid dat vele bedrijven rechtstreeks door water wordt ontsloten. Dit dient wel door de overheden veilig te worden gesteld voor de toekomst.

Alleen zo blijft er vaart in de Zaan!

Aanleiding

Aanleiding voor de 'Verkenning - Vaart in de Zaan!' is de procedure die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft vastgesteld inzake de projectenvoordracht voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Na de officiële aanbieding van het Plan van Aanpak voor de Zaan, 'Vaart in de Zaan!' op 25 april 1997 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dit project opgenomen als Verkenning in het MIT 1998-2002. Ten behoeve van promotie naar de Planstudiefase, is de voorliggende rapportage opgesteld ter formele afronding van de Verkenningenfase.

Meer vervoer over water

Het goederenvervoer zal volgens de prognoses op een termijn van 15 jaar nog fors toenemen (meer dan 50%). Het grootste deel van deze groei zal, net als in de huidige situatie, afgewikkeld worden met de vrachtauto. Steeds vaker zijn belangrijke economische centra in Nederland slecht bereikbaar door congestie en (onnodig) oponthoud. De toename van het personenvervoer en goederenvervoer over de weg is groter dan de geplande uitbreiding van de capaciteit van het wegennet. De congestie zal met andere woorden verder toenemen. Bovendien veroorzaakt het omvangrijke goederentransport over de weg milieuproblemen.

In overleg met het verladend en vervoerend bedrijfsleven wordt gezocht naar alternatieve transportwijzen. In gezamenlijkheid worden de mogelijkheden van efficiëncymaatregelen verkend¹⁾. Daarnaast bestaan diverse programma's voor de bevordering van intermodaal vervoer, waarbij een deel van de transportketen wordt verzorgd door bijvoorbeeld de binnenvaart. Het blijkt dat meerdere grote verladers in Nederland voor bepaalde goederenstromen de weg van het water gevonden hebben²⁾. Zeker in

het bulkvervoer is dit een concurrerende transportwijze. Vele bedrijven in de proces- en basisindustrie zijn zelfs volledig afhankelijk van de binnenvaart voor de aan- en afvoer van goederen. Hiertoe dient wel de transportinfrastructuur op orde te zijn. Dat wil zeggen dat de bevaarbaarheid van vaarwegen die de grote industriële centra in Nederland ontsluiten, afgestemd dient te zijn op de eisen die de moderne en concurrerende binnenvaart hieraan stelt. Alleen dan kan van de gewenste modal shift een effect worden verwacht op milieu- en bereikbaarheidsdoelstellingen.

Doel van de verkenning

Het doel van deze verkenning is het probleem van de bereikbaarheid van de Zaanstreek en overig Noord-Holland via het binnenwater nader te verkennen en hiervoor op hoofdlijnen oplossingen aan te dragen. De planhorizon van deze verkenning bedraagt 2015.



Vervoer over water

Inhoud van de Verkenning

Deze verkenning behandelt het probleem van het vervoer over water via de Zaan. En biedt de aanzet tot een oplossing.

Wat is de betekenis van de Zaan voor het bedrijfsleven? Hoe is de bereikbaarheid in de Zaanstreek? Wat zijn de knelpunten? Wat betekent dit voor de ontwikkeling van de regionale economie? Zijn hiervoor oplossingen

¹⁾ Binnen het TRANSACTIE-programma zijn door overheid en bedrijfsleven efficiëncyscans uitgevoerd bij bedrijven. De kansen voor multimodaal vervoer zijn onder verantwoordelijkheid van de EVO binnen het programma MODAL SHIFT verkend. In 1999 zijn deze programma's in elkaar geschoven (TMS).

²⁾ Heineken laat sinds enige jaren een deel van het exportbier vanuit de brouwerij in Den Bosch via de binnenvaart naar de zeehavens Rotterdam en Antwerpen transporteren. Transport per schip vanuit de brouwerij in Zoeterwoude is in voorbereiding.

te bedenken en welk effect mag hiervan worden verwacht? Voldoet de Zaan dan aan de criteria van hoofdvaarweg?

Deze en vele andere vragen worden in dit verkenningenrapport beantwoord.

De opbouw van deze verkenning is gebaseerd op het document 'Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport', een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van juni 1997.

In het eerste deel wordt het probleem van de beperkte bevaarbaarheid van de Zaan geanalyseerd.

In hoofdstuk 2 wordt het probleem in vogelvlucht beschreven. De problematiek wordt in hoofdstuk 3 nader bekeken, verkend en geanalyseerd. In hoofdstuk 4 wordt het probleemkader geschetst, zoals de geldende beleidskaders en de standpunten van regionale partijen.

In het tweede deel wordt ingegaan op mogelijke oplossingen voor het probleem, te verwachten effecten en kosten. De meest voor de hand liggende oplossing wordt binnen een breder kader geplaatst (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 6 wordt het gewenste vervolg geschetst.