

In 1999 heeft een actualisatie plaatsgevonden van het economisch onderzoek. Een 15-tal bedrijven is geconsulteerd met vragen over:

- 1 Ervaringen op grond van de eerste verbeteringsmaatregelen uit het Plan van Aanpak;
- 2 Huidig vervoerd tonnage, recente ontwikkelingen en factoren die van invloed kunnen zijn op het toekomstig vervoer over water;
- 3 De invloed van een aanpassing van de Wilhelminasluis volgens de voorkeursvariant;
- 4 Bereidheid te participeren in lobby en eventueel (mede) financiering van maatregelen.

ad 1 Al uitgevoerde maatregelen

De geconsulteerde bedrijven reageren zonder uitzondering positief op de uitgevoerde verbeteringsmaatregelen, een ruimere brugbediening en het meest urgente baggerwerk. Het uur ruimere bediening van bruggen over de Zaan wordt door verschillende bedrijven benut. Vervoerders wijzen op de hiermee verkregen ruimere mogelijkheid binnen een dag via passage van de Wilhelminasluis de Zaan te bevaren, te lossen en retour te varen. Bovendien resulteert de grotere spreiding van scheepsverkeer over de dag tot geringere wachttijden voor het verkeer over de weg. Door de uitvoering van de eerste verbeteringsmaatregelen anticipeert het bedrijfsleven op verdere uitvoering van het plan van aanpak. Een groot aantal bedrijven heeft, naar aanleiding van de uitbreiding van de sluis- en bedieningstijden, laten weten dat een verdere verruiming gewenst is. Hierbij wordt nadrukkelijk de wens uitgesproken, de sluis en bruggen al op korte termijn ook in de winterperiode op zondag te bedienen. In het ene geval is deze verruiming noodzakelijk om bijvoorbeeld een groei in het vervoervolume te bewerkstelligen (dit kan oplopen tot 25%) en in het andere geval heeft dit te maken met de trend om kleinere voorraden aan te houden, waardoor meer vervoerbewegingen nodig zijn om de productie draaiende te houden. Er is duidelijk steeds meer sprake van een 24-uurseconomie.

ad 2 Vervoerd tonnage

De jaarlijks vervoerde tonnage over de Zaan vertoont de afgelopen jaren een sterk stijgende lijn tot 4,7 miljoen ton in 1999. De bedrijven benutten de Zaan vooral voor de aanvoer van grondstoffen. De afvoer van halffabrikaten en

eindproducten vindt plaats over de weg. Een aantal bedrijven heeft aangegeven te studeren op de mogelijkheid om ook een deel van de afvoer over water te vervoeren. Indien men tot de conclusie komt, dat die mogelijkheden er zijn, zal dit leiden tot een verdere toename van de vervoerd tonnage over water. Hierbij wordt vooral gedacht aan containers bestemd voor de export. Als groot knelpunt wordt genoemd de omvangrijke investering in laad- en losfaciliteiten. Een ruimere bevaarbaarheid in termen van grotere schepen kan het kostenplaatje positief beïnvloeden, maar vormt slechts een van de factoren. De constatering uit onderzoek uit 1997 dat voor de meeste bedrijven het vervoer over de Zaan essentieel is voor het voortbestaan van de onderneming, wordt door alle geconsulteerde bedrijven bevestigd. Het belang van de Zaan is er de laatste jaren alleen maar groter op geworden. De Zaan wordt in dit verband wel aangeduid als 'levensader'. Het investeren in de fabrieken langs de Zaan wordt mede bepaald door het vertrouwen dat de overheid blijft investeren in de bevaarbaarheid van de Zaan. Tegen de huidige gunstige conjuncturele situatie en de hiervoor beschreven conditie over investeren in de Zaan is het merendeel van de ondernemingen optimistisch over concurrentiepositie en toekomstverwachting.

ad 3 Wilhelminasluis

De wensen met betrekking tot de Wilhelminasluis hebben betrekking op de bediening en de afmeting. Met klem wordt gewezen op het belang van een sluisbediening op zondag. Voor meerdere bedrijven is dit een urgente kwestie. Met betrekking tot de afmeting van de sluis wordt naast de breedte vooral de beperkte doorvaartdiepte genoemd. Veel bedrijven geven aan dat zij de bedrijfsvoering noodgedwongen aanpassen aan de huidige, beperkte afmetingen. In veel gevallen betekent dit, dat duwbakken niet volledig worden beladen en dat sommige schepen zelfs worden verbouwd en/of aangepast. Voor de inzet van binnenvaartschepen en duwbakken wordt een diepgang van 3,80-4,00 meter als voldoende aangemerkt. De huidige duwbakken passen qua breedte maar net in de sluis. In de praktijk betekent dit dat er zeer langzaam moet worden gevaren, wat vaak leidt tot opstoppingen in het vaarverkeer en in het verkeer op de weg. Naast deze belemmering in doorvaart wordt tevens gewezen op de beperkingen die worden ervaren door de vele (smalle) bruggen. Door een aantal bedrijven is gewezen op het toenemend

belang van de containervaart, bijvoorbeeld voor de afvoer van halffabrikaten en gereed product. Met name voor containerschepen is de huidige bevaarbaarheid van de sluis onvoldoende. Om rechtstreeks coasters te kunnen ontvangen is aangegeven rekening te houden met een diepgang van 4,50 tot 6,00 meter. Dit zou een fikse besparing in transport en overslagkosten kunnen opleveren. Deze wens gaat echter verder dan het gebodene in de voorkeursvariant (breedte 17 meter, siuisdrempef NAP - 5,20 meter). De bevaarbaarheid voor coaster blijft dan beperkt tot de kleinere typen (circa 2.300 ton) met een diepgang van maximaal 4,50 meter.

ad 4 Participatie

Op de vraag of bedrijven bereid zijn te participeren in een regionale en landelijke lobby, wordt positief geantwoord. Een eventuele (mede-)financiering van de verbouwing van de sluis wordt door verschillende bedrijven bespreekbaar geacht. Als voorwaarden worden genoemd een korte terugverdientijd en een door meerdere bedrijven en overheden gedragen financieringsplan. Het heffen van aanvullende tolgelden op de sluis herbergt het risico dat een deel van de kostenvoordelen van transport over water weer teniet wordt gedaan, hetgeen haaks staat op de doelstelling van meer vervoer over water.