

## Meer vervoer over water, vooral via de Zaan

De zorg om de bereikbaarheid en de leefbaarheid vormt het onderwerp van tal van rijksnota's en regionale beleidsplannen. Al in 1990 wordt in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) geconstateerd dat de omvang van het Nederlands goederenvervoer gestaag toeneemt. Met de economische wind mee zou dit volume in de periode 1986 tot 2015 naar schatting verdubbelen. Dit en de verwachte toename van het personenverkeer op de Nederlandse wegen vormen direct een bedreiging voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Een goede bereikbaarheid is evenwel één van de belangrijkste factoren voor een concurrerend vestigingsplaatsmilieu. Een probleemloze aan- en afvoer van grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten wordt door de industrie beschouwd als een noodzakelijke voorwaarde voor een succesvol ondernemersklimaat. Op nationaal niveau wordt voorrang gegeven aan alternatieve, meer milieuvriendelijke vervoerwijzen, zoals de binnenvaart. Dit beleid is onder andere vastgelegd in de rijksnota Transport in balans<sup>3)</sup>. De mogelijkheden voor andere vervoerwijzen dienen maximaal benut te worden, ook in Noord-Holland.

In Transport in Balans wordt aangegeven dat de doorgaande vaarroutes via het hoofdvaarwegenet uitstekend zijn, maar dat voor een verdere bevordering van vervoer over water een verbetering van het onderliggend vaarwegennet gewenst is. De potentie van de Zaan in dit opzicht is buitengewoon groot, gezien de strategische ligging van deze vaarweg tussen het havenbekken van het Noordzeekanaal en de omvangrijke industriële activiteiten in ondermeer de Zaanstreek. In dit kader is het van groot belang dat met een door de regio geïnitieerd en gedragen plan de kansen voor de Zaan maximaal worden benut.

Het rijk ondersteunt de benutting van de belangrijkste vaarwegen in Nederland, de hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen. Voor de Zaan geldt volgens het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel e) de reservering van potentiële hoofdvaarweg.

<sup>3)</sup> Transport in balans, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996.

Voor de status van volwaardige hoofdvaarweg, is een goederentransport van minimaal 5 miljoen ton of 10.000 containers nodig. Na een oriënterende enquête onder het verladend bedrijfsleven<sup>4)</sup>, is door de betrokken instanties het voornemen om de potenties van de Zaan nader te verkennen en te benutten, verder ingekaderd in het regionale project 'Klaar voor de toekomst' (gemeente Zaanstad, Kamer van Koophandel en het Zaanse bedrijfsleven) en het provinciale actieprogramma van het Kernthema Bereikbaarheid. In het Masterplan Noordzeekanaalgebied<sup>5)</sup> is de vaarweg de Zaan genoemd als bijzondere verbinding naar grote industriegebieden in de havenbekkens van het Noordzeekanaal. Uit een verladersenquête van 1995 blijkt een grote bereidheid onder het verladend bedrijfsleven meer goederen te vervoeren via de Zaan. Hierbij gaat het zowel om autonome groei, als om modal shift. In een gezamenlijk overleg met een 20-tal ondernemers blijkt dat de uitvoering ervan in de praktijk op een aantal problemen stuit.

## Problemen rond de Zaan

De laatste jaren doet zich een aantal ontwikkelingen voor waardoor de Zaan als doorgaande vaarroute steeds minder aantrekkelijk dreigt te worden. Wil de Zaan haar positie als vaarweg behouden, dan moeten maatregelen worden genomen. Er blijven nog veel kansen onbenut.

De problematiek rond de vaarweg de Zaan is hierin gelegen dat de schaalvergroting in de binnenvaart leidt tot een beperkte bevaarbaarheid van de Zaan. De toenemende schaalvergroting in de binnenvaart staat in schril contrast met de feitelijke bevaarbaarheid. De grotere typen binnenvaartschepen (CEMT-klasse V), zoals containerschepen, duwbakken en coasters, kunnen de Zaan niet onbelemmerd bevaren.

<sup>4)</sup> Rapport enquête de Zaan, EVO Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport, Kamer van Koophandel en fabrieken voor de Zaanstreek, 1995.

<sup>5)</sup> Het benutten van kracht en kansen van de Noordzeekanaalregio, advies aan de Stuurgroep Samenwerking Havens Noordzeekanaalregio, Mc Kinsey, 1992.

Afbeelding 1 Ligging van de Zaan in het basisnet voor de beroepsvaart



Bron: Provincie Noord-Holland, visie basisnet vaarwegen beroepsvaart, 1996



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 diepte (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. Dit kan leiden tot een verlies aan betekenis van de economische functie van de Zaan, met alle gevolgen voor de Zaanse economie.

Een verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan valt niet eenvoudig te realiseren, gelet op de gedeelde verantwoordelijkheid wat betreft beheer en eigendom. De Zaan verbindt Rijksvaarwater (Noordzeekanaal) met provinciaal vaarwater (Tapsloot, Noord-Hollandsch Kanaal). De ligging van de Zaan binnen het basisnet van vaarwegen voor de beroepsvaart is weergegeven in afbeelding 1. Het nautisch en technisch

vaarwegbeheer van de Zaan berust bij de gemeente Zaanstad. De in de Zaan gelegen Wilhelminasluis is in eigendom en beheer bij het Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen. Door de vele kruisende bruggen van gemeente, provincie, Rijkswaterstaat en NS hebben vele partijen belangen rond de Zaan.

Probleemeigenaar is vooral het Zaanse bedrijfsleven, dat voor een groot deel afhankelijk is van de Zaan. Maar ook bedrijven elders in Noord-Holland en Nederland profiteren van de bevaarbaarheid van de Zaan. Zo heeft de NV Huisvuilcentrale Noord-Holland te Alkmaar een aanvoer van huishoudelijk afval vanuit Flevoland en Noord-Holland in voorbereiding met het binnenvaartschip. Deze afvalcontainerschepen zijn aangewezen op de Zaan.

Ook de verschillende overheden zijn probleem-eigenaar. In de regio gaat de verkeersintensiteit over de weg de capaciteit te boven. Een verminderde bevaarbaarheid van de Zaan kan een gedwongen overstap op de vrachtauto tot gevolg hebben. Het schrikbeeld dat miljoenen tonnen goederen niet meer over water maar via de weg worden vervoerd van en naar de Zaanstreek, moet voor gemeente, provincie en rijk alle reden zijn zich in te spannen voor een oplossing van het probleem.



## Het Plan van Aanpak uit 1997

In reactie op de problematiek rond de Zaan hebben de provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen, de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Zaanstreek (inmiddels KvK Amsterdam), de EVO Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport en Rijkswaterstaat directie Noord-Holland (en later ook de gemeente Wormerland) de krachten gebundeld. In het voorjaar van 1996 hebben zij de afspraak gemaakt gezamenlijk te werken aan de beschreven knelpunten, hiervoor oplossingen aan te dragen en een strategie te kiezen die de negatieve spiraal structureel kan ombuigen. Dit signaal was nodig om te voorkomen dat bedrijven zouden aarzelen met investeren in de Zaanstreek en met investeringen in aanvoer en overslag via de binnenvaart.

Dit heeft geresulteerd in het in 1997 vastgestelde Plan van Aanpak voor de verbetering van de vaarweg de Zaan. De hoofddoelstelling van het Plan van Aanpak is te komen tot een verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan.

De volgende doelen worden hierbij nagestreefd:

- Het wegnemen van de knelpunten die een intensiever gebruik van de Zaan in de weg staan;
- Het stabiliseren en zo mogelijk vergroten van het aandeel van de Zaan in de totale omvang van het goederenvervoer van en naar de Zaanstreek en Noord-Holland-Noord;
- Het verbeteren van de voorwaarden voor het voortbestaan van de procesindustrie in de Zaanstreek en de hiermee samenhangende werkgelegenheid;
- Het beter benutten van de potentie van de Zaan als transportader van de Zaanstreek en overig Noord-Holland;
- Een zo groot mogelijke substitutie te bereiken in het goederentransport van weg naar schip, inclusief de hiermee te behalen milieuvoordelen en ontlasting van het wegennet (modal shift);
- Het mede verbeteren van de toegankelijkheid van de Zaan voor de pleziervaart.

Het Plan van Aanpak richt zich op de problemen die zich met betrekking tot de Zaan voordoen en is een belangrijke bouwsteen voor de nu voorliggende 'Verkenning - Vaart in de Zaan!'.