

## 4.1 Relatie met beleidskaders

### Rijksbeleid

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d. regeringsbeslissing 1990) is het stimuleringsbeleid voor vervoer over water en intermodaal vervoer op de kaart gezet, waarbij de nadruk lag op het functioneren van het hoofdvaarwegennet. Na parlementaire behandeling is in deel e. een lans gebroken voor de Zaan. Gelet op de huidige betekenis en de grote potentie is de Zaan aangemerkt als toekomstig hoofdvaarweg. In 1996 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voorstellen gedaan om de uitvoering van het SVVII te intensiveren, middels de nota's Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) en Transport In Balans (TIB). Transport In Balans geeft een uiteenzetting van het kabinetsbeleid voor het goederenvervoer op de korte en middellange termijn. De planhorizon is 2010. Voor verschillende categorieën goederenvervoer heeft het kabinet streefbeelden opgesteld. Zo geldt voor het binnenlands vervoer bij ritafstanden van 50 kilometer en meer een verschuivingdoelstelling (modal shift) van 5% van het wegvervoer naar andere modaliteiten. Voor het internationaal vervoer en het transitovervoer liggen de streefbeelden hoger (10%, resp. 40%). In het Structuurschema Groene Ruimte is de Zaan opgenomen als onderdeel van de beleidsvisie recreatie- en toerwaartnet, onder meer ten behoeve van de staandemastroute.

Voor de binnenvaart liggen er volop kansen. Bij het beleidsinstrument aanleg en verbetering van infrastructuur gaat het om een modernisering van het hoofdvaarwegennet en de aanpassing van bruggen en sluisen. Bovendien acht het ministerie van Verkeer en Waterstaat de verbetering van het onderliggend vaarwegennet belangrijk (Transport in Balans, p 19/31). Bij de prioritering van beleidsaccenten wordt belang gehecht aan het advies van het Centraal Overleg Vaarwegen (COV). In de advisering door het COV wordt sedert enkele jaren nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de bevaarbaarheid van de Zaan. Verschillende onderzoeken hebben aangetoond dat voor een verdere versterking van de rol van de binnenvaart een verbetering van het onderliggend vaarwegennet gewenst is. Terwijl de grote doorgaande vaarroutes via het hoofdvaarwegennet uitstekend zijn, legt de gebrekkige kwaliteit van delen van de kleinere vaarwegen beperkingen op aan de expansiemogelijkheden. In het rijksbeleid is naast de hoofdvaarwegen

steeds meer aandacht voor de onderliggende vaarwegen, mits van betekenis voor de verdere groei van het vervoer over water. Ook in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2000-2004 (MIT) is deze beleidslijn doorgetrokken. De Zaan is (sedert 1998) opgenomen in het Verkenningenprogramma, met als bijzonder accent de status van potentiële hoofdvaarweg.

### Regionaal beleid

In 1992 is door Mc Kinsey aan de Stuurgroep Samenwerking Havens Noordzeekanaal een visie uitgebracht voor het benutten van de kansen van deze zeehavenregio. Kern van het advies is dat door een investering in ruimte en infrastructuur, zeehavengerelateerde ondernemingen kunnen worden aangetrokken en een forse impuls kan worden gegeven aan de havengerelateerde werkgelegenheid. In 1995 is dit advies nader uitgewerkt in een Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied. Onderdeel hiervan is een vaarwegverbetering van de Zaan. Het adviescollega Andriessen onderstreept het belang van de bereikbaarheid aan landzijde. Zij noemt het verbeteren van de bevaarbaarheid van de Zaan een belangrijk speerpunt.

In 1996 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland de 'Visie basisnet beroepsvaart Noord-Holland' vastgesteld. De groei in het goederenvervoer is dermate groot, dat steeds meer een beroep wordt gedaan op de binnenvaart. Een maximale benutting van mogelijkheden die het vervoer over water biedt, is nodig om de grotere industriële centra in de provincie bereikbaar te houden. Ook wil de provincie hierin voorwaardenscheppend optreden. In het ruimtelijk beleid dient bij ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen nadrukkelijk aansluiting worden gezocht bij mogelijkheden voor multimodaal vervoer langs het basisnet voor de beroepsvaart. Voor het oplossen van infrastructurele knelpunten zijn actiepunten geformuleerd, onder meer voor De Zaan. De actiepunten uit 1996 zijn in 1998 geactualiseerd. In het Actieplan Binnenvaart Noord-Holland 1998-2000 staat De Zaan als belangrijk speerpunt genoemd. Ook in besluiten met betrekking tot verkeer en vervoer, economie, milieu en toerisme van gemeenten in de Zaanstreek is aandacht voor het verbeteren van de bevaarbaarheid van de Zaan.

Op 25 april 1997 hebben de gemeente Zaanstad, de provincie Noord-Holland, het Hoogheem-

raadschap van Uitwaterende Sluizen, Rijkswaterstaat Noord-Holland, de EVO en de Kamer van Koophandel een intentieverklaring ondertekend over het streefbeeld voor de Zaan en de benodigde inspanningen om dit te realiseren.

#### **4.2 Tijdshorizon**

De planhorizon van deze verkenning is 2015. Tot aan 2000, is vooral gewerkt aan een verruimde brugbediening en een eerste baggeronde. De effecten worden gemeten vanaf 1997. In het jaar 2000 wordt gestart met de tweede baggeronde. Voor de planvorming van de aanpassing van de Wilhelminasluis is de planhorizon 2000-2005. De uitvoering is voorzien voor de periode tot 2010. De effecten laten zich gelden voor een veel langere periode. Voor de periode tot 2015 zijn deze beschreven.

#### **4.3 Betrokken partijen**

Bij de opstelling van het Plan van Aanpak Vaart in de Zaan! zijn diverse partijen betrokken: de gemeente Zaanstad, de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap voor Uitwaterende Sluizen, de ondernemersorganisatie voor logistiek en transport (EVO) en de Kamer van Koophandel en fabrieken Amsterdam. Hiervan hebben de vier eerstgenoemde partijen een formele verantwoordelijkheid bij de uitvoering van werken in het kader van het Plan van Aanpak. De twee laatst genoemde organisaties vertegenwoordigen het bedrijfsleven. De gemeente Wormerland is vanaf 1998 formeel deelnemer in het project; daarvoor werden hun belangen behartigd door de gemeente Zaanstad.

Aan het overleg ten behoeve van het Economisch Onderzoek, het Plan van Aanpak en de Verkenningennotitie hebben een groot aantal bedrijven deelgenomen. Met name 8 grote ondernemingen langs de Zaan zijn hierbij betrokken. Daarnaast zijn Railned en NS-Reizigers belanghebbenden in verband met de spoorbrug over de Zaan, al hebben zij geen formele rol in de organisatiestructuur. Hetzelfde geldt voor het Ministerie van Economische Zaken, de Stichting Recreatie Toervaart Nederland en in geringe mate voor de gemeenten Heiloo en Alkmaar. Ten behoeve van deze verkenning is frequent overleg gevoerd met het

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Naast de regionale directie Rijkswaterstaat Noord-Holland, zijn er contacten met de Hoofddirectie Rijkswaterstaat en de afdeling Binnenvaart van het Directoraat Generaal Goederenvervoer te Den Haag.

#### **4.4 Standpunt partijen met betrekking tot het vraagstuk rond de Zaan**

Het project laat zich kenmerken door een brede regionale consensus over de aard en omvang van het probleem. De problematiek rond de Zaan bestaat al decennia. Het is de complexiteit van de beheerssituatie rond de Zaan en haar bruggen die een gezamenlijke aanpak noodzakelijk maakt. Een eerste stap hiertoe is gezet door de inzet van vele partijen bij het inventariseren van de problemen rond de Zaan, waarbij de zes bij het Plan van Aanpak betrokken partijen hebben geparticipeerd in de werkgroepen. Na consultatie van overige betrokkenen is op hoofdlijnen een verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingen. De uitvoeringsgerichte wijze van werken heeft er toe bijgedragen dat reeds in een vroeg stadium verschillende oplossingsrichtingen tot op bestuurlijk niveau zijn besproken. Per slot van rekening dienen de partijen niet alleen een indicatie te hebben van de omvang van de problematiek, maar vooral ook van het streefbeeld en de haalbaarheid van te nemen maatregelen. Een inzicht in de kostenbaten verhouding van de verschillende maatregelen is in aanzet geleverd met het economisch onderzoek. Het onderwerp haalt met grote regelmaat de regionale pers. Voor NS-Reizigers is de spoorbrug en haar openingsregime een mogelijk toekomstig knelpunt, gelet op de planhorizon van 2015.

#### **4.5 Ruimtelijke verankering verbetering vaarweg de Zaan**

Het Plan van Aanpak dient de infrastructurele knelpunten rond de Zaan weg te nemen, waardoor een groter feitelijk gebruik gerealiseerd kan worden. Hiermee kunnen bestaande bedrijven langs de Zaan en het Noord-Hollandsch Kanaal hun vervoer over water efficiënter afwikkelen door inzet van grotere eenheden. Meerdere bedrijven hebben te kennen geven, ook voor de afvoer van goederen gebruik te willen gaan maken van het binnenvaartschip. Zij willen

het vervoer per as deels vervangen door vervoer over water. Voor de invulling van nieuwe bedrijventerreinen aan vaarwater kan worden ingespeeld op deze gewenste verruiming van transportmogelijkheden. Gelet op de omvang van de problematiek dient de regio ook op het ruimtelijk vlak de nodige voorwaarden-scheppende maatregelen te nemen en veilig te stellen. De ruimtelijke component vormt dan ook nadrukkelijk een onderdeel van zowel het Plan van Aanpak, als de probleemverkenning.

#### **Handhaven bestaande binnenvaartgebonden bedrijven**

Verschillende belangrijke verladende bedrijven aan de Zaan en het Noord-Hollandsch Kanaal maken gebruik van de Zaan voor de aan- en afvoer van goederen. Deze bedrijven zijn hier vaak al van oudsher gevestigd, mede vanwege de bereikbaarheid over water. Het economisch onderzoek geeft aan dat deze bedrijven zullen zorgen voor een verdere groei van het vervoer over water. Door de bedrijven is en wordt op deze locaties fors geïnvesteerd. De omgeving is echter steeds verder ruimtelijk ontwikkeld, waarbij woningbouw en bedrijven in sommige gevallen elkaar dicht naderen. De afstemming tussen het dagelijks functioneren van de bedrijven en de voor de omgeving gewenste en volgens normen voorgeschreven milieukwaliteit, mag niet leiden tot een gedwongen vertrek van bedrijven. De betrokken overheden zullen de belangen van het bedrijfsleven zorgvuldig moeten afwegen, waarbij het streven om deze binnenvaartgebonden bedrijven aan vaarwater te handhaven een belangrijk uitgangspunt dient te zijn.

Belangrijke bedrijven die voor het vervoer afhankelijk zijn van de Zaan zijn Amylum ZBB, Meneba, ADM Cocoa (op 2 locaties), Gerkens Cacao (op 3 locaties), Brokking, Loders Croklaan, Karlshamns, Floris bouwmaterialen en de Huisvuilcentrale Noord-Holland. Voor deze bedrijven geldt dat hun vestigingsplaats gewaarborgd moet zijn, teneinde de te nemen investeringen aan de Zaan voldoende te laten renderen. De belangrijke bedrijven zijn terug te vinden in afbeelding 3 (hoofdstuk 3.2). In afbeelding 6 zijn de belangrijkste bedrijfslocaties en bedrijventerreinen ruimtelijk afgebakend.

#### **Handhaven functie en bestemming huidige bedrijventerreinen**

Langs de Zaan en het Noord-Hollandsch Kanaal liggen vele bedrijventerreinen, die op dit moment in streek- en met name bestemmingsplannen positief zijn bestemd. In enkele gevallen is in de beschrijving in hoofdlijnen of Voorschriften een verwijzing gegeven naar een specifiek haven- of binnenvaartgebonden karakter.

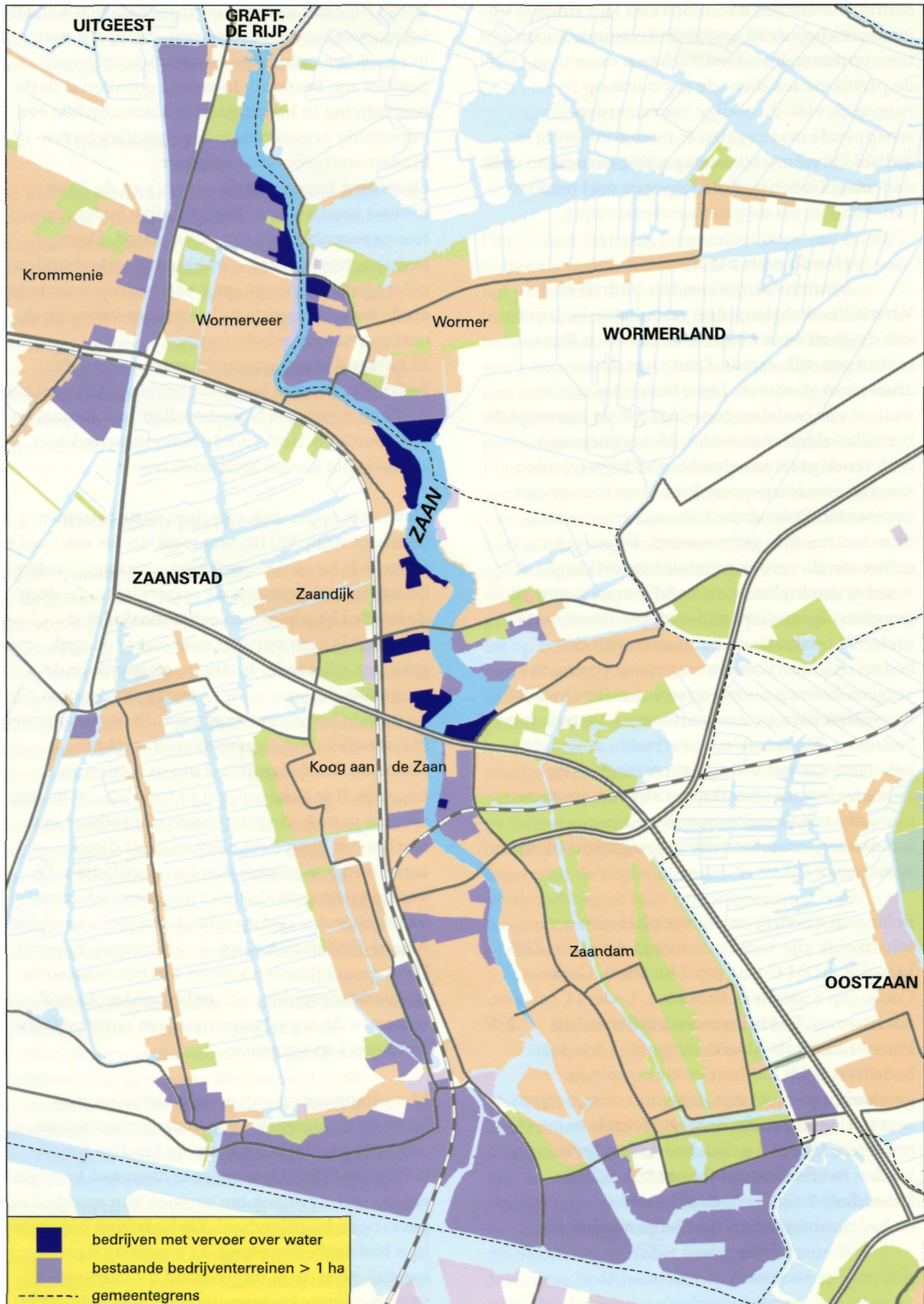
Daarnaast liggen aan de oevers van de Zaan diverse locaties waar kleinschalige bedrijvigheid tussen woonbebouwing is gevestigd. Deze bedrijvigheid is vaak niet binnenvaartgebonden, gelet op de kleine omvang van bedrijfsactiviteiten en de veelal beperkte milieuruimte vanwege de omliggende woonbebouwing.

In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de bedrijfslocaties en bedrijventerreinen gelegen aan de Zaan, langs het Noord-Hollandsch Kanaal en het noordelijk deel van de Nauernasche Vaart, alsmede het kanaal Stolpen-Schagen.

Het totale oppervlak van deze natte terreinen bedraagt ruim 300 ha, waarvan slechts een deel in gebruik is bij (potentieel) binnenvaartgebonden bedrijvigheid. Immers, de oppervlakte die door de beschikbaarheid van een kade direct te benutten is voor vervoer over water, is veel geringer. Niet ieder bedrijf heeft hierdoor de mogelijkheid voor natte overslag. Bovendien zijn de meeste bedrijventerreinen volledig uitgegeven. Na ontwikkeling van het Noorderveld in Zaanstad, Boekelermeer-Zuid in Heiloo en Lagedijk II in Schagen, zal in totaal ca. 50 ha aan nieuwe natte bedrijfsterreinen uitgeefbaar zijn. Slechts een klein deel hiervan geeft direct aansluiting op (mogelijke) kadefaciliteiten. De vestigingsmogelijkheden voor nieuwe binnenvaartgebonden bedrijvigheid aan de Zaan en het Noord-Hollandsch Kanaal zijn hiermee beperkt. Deze mogelijkheden komen wel beschikbaar in de Westzanerpolder aan het Noordzeekanaal, waarmee de regio haar areaal aan natte bedrijfsterrainen kan vergroten.

Met uitzondering van enkele kleine locaties langs de Zaanoevers volgen de gemeenten en de provincie het beleid, dat de huidige functie behouden blijft. De gemeente Zaanstad hanteert enkele gedragslijnen ten aanzien van aan de Zaan gevestigde bedrijvigheid. De bedrijven behouden hun bedrijfsbestemming. Er wordt op deze locaties geen druk uitgeoefend tot verplaatsing. Ook in nieuwe bestemmingsplannen behouden deze bedrijven hun bestemming.

Afbeelding 6 Belangrijke bedrijfslocaties en bedrijventerreinen langs de Zaan



Bron: Plan van Aanpak - Vaart in de Zaan!, 1997

Als de fysieke ruimte en de milieuruimte het toelaat kan ook gelegenheid worden geboden voor uitbreiding van bestaande bedrijven. Op dit moment doet zich dat voor bij Duyvis Machinefabrieken, ZBB, Loders Croklaan en Meypro. Indien de milieuruimte voor uitbreidingsinvesteringen te gering is, wordt met de bedrijven overlegd over een mogelijke verplaatsing. Dit proces kan jaren in beslag nemen. Verplaatsingen aan de Zaanoevers zijn nooit gedwongen, maar zullen pas plaatsvinden als rendabele bedrijfsvoering op de huidige locatie niet langer mogelijk is. Als een bedrijf eenmaal is verplaatst, komen andere functies in beeld. Gelet op de locatie, hebben 'natte' bedrijven de voorkeur. In een bestemmingsplan wordt de industriële bestemming dan ook niet automatisch omgezet in bijvoorbeeld een woonbestemming.

De provincie onderschrijft in de Visie basisnet beroepsvaart Noord-Holland het streven om bedrijventerrein aan water blijvend als zodanig te reserveren: 'De bereikbaarheid van terreinen voor water- en railvervoer dient zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven. Planologische reserveringen voor water- en railontsluiting moeten worden aangebracht en niet ongedaan gemaakt' (Visie basisnet beroepsvaart Noord-Holland, p 30).

Zowel aan de Zaan als aan het Noord-Hollandsch Kanaal zijn nauwelijks nog natte kavels beschikbaar voor binnenvaartgebonden bedrijvigheid. De mogelijkheden om nieuwe terreinen aan de Zaan te ontwikkelen zijn beperkt, gelet op de grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied. Ook de grootschaligheid van natte bedrijvigheid maakt de zoekruimte beperkt. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen om het nabij de Zaan gelegen Noorderveld te ontwikkelen voor bedrijfsactiviteiten, waarmee circa 15 ha. beschikbaar komt. Aan het Noord-Hollandsch Kanaal zijn de voorbereidingen voor een zuidelijke uitbreiding van het bedrijfsterrein de Boekelermeer in een ver gevorderd stadium. Dit leidt in de gemeente Heiloo tot een uitbreiding met 25 ha. bedrijventerrein. Op de lange termijn wordt rekening gehouden met aangrenzende uitbreidingen in zuidelijke richting (Boekelermeer, 2e fase). Verder naar het noorden brengt de gemeente Schagen het terrein Lagedijk II in ontwikkeling. In de provinciale beleidsvisie basisnet beroepsvaart Noord-Holland (p. 30) wordt de volgende richting aangegeven:

'Bij de planning van nieuwe terreinen moet, meer dan tot nu toe, rekening worden gehouden met de mogelijkheid van ontsluiting via water en rail. In zijn algemeenheid zullen ruimere mogelijkheden moeten worden gereserveerd voor natte bedrijfsvestiging langs de vaarwegen uit het basisnet voor de beroepsvaart'. De Zaan en het Noord-Hollandsch Kanaal behoren tot het basisnet. In toekomstige streekplanafwegingen is dit een belangrijk element.

#### **Overige ondersteunende maatregelen**

Meer vervoer over water kan worden gerealiseerd door de aanleg van kade- en overslagfaciliteiten. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een financiële regeling beschikbaar voor het verladend bedrijfsleven, die op eigen terrein hierin willen investeren. Meerdere bedrijven in de Zaanstreek gebruiken deze regeling voor een aanpassing van hun binnenvaartoverslagfaciliteiten. De gemeenten en de provincie zullen aan dergelijke initiatieven planologische medewerking verlenen, voor zover andere belangen niet teveel in het gedrang komen.

De aanleg van een binnenvaartcontainerterminal of regionaal overslagcentrum maakt het mogelijk dat verladende bedrijven die niet aan vaarwater zijn gelegen goederen vervoeren via de binnenvaart. Hiervoor is een professionele operator nodig, die een kwalitatief hoogwaardig en concurrerend vervoerproduct kan aanbieden. Een bijzonder punt van aandacht hierbij is de afstemming tussen dergelijk terminalinitiatieven binnen zowel de provincie Noord-Holland, als de randstadprovincies. In dit kader is het gezamenlijk initiatief van provincie en Huisvuilcentrale Alkmaar om te komen tot realisering van kade- en kraanfaciliteiten in de Boekelermeer van groot belang. Hierdoor wordt het mogelijk afvalcontainers per schip, via de Zaan en het Noord-Hollandsch Kanaal naar Alkmaar te accommoderen. Bedrijven in de Boekelermeer en Alkmaar en omgeving worden in staat gesteld van deze faciliteiten medegebruik te maken.

Ook elders zijn bedrijven of overslagmogelijkheden, die voor de logistiek van de aan de Zaan gelieerde bedrijven van belang zijn. Container Terminal de Vrede op het bedrijfsterrein Achtersluispolder in Zaanstad biedt overlag-faciliteiten en kan onder voorwaarden meer vervoer over de Zaan ondersteunen.



Schaarse terreinen aan (diep) vaarwater dienen doelmatig benut te worden. Dat wil zeggen door bedrijven, die de vaarweg daadwerkelijk gebruiken voor hun dagelijkse bedrijfsvoering. Helaas is dit niet altijd het geval, zodat van een optimaal ruimtegebruik nog geen sprake is. Hierbij moet wel worden bedacht dat de vervoerwijzekeuze voor het transport van goederen niet vast ligt in de tijd. Afhankelijk van de logistieke kenmerken van een bedrijf kan binnenvaart een rol spelen. Het ontbreekt nog aan kennis over vervoerkenmerken van bedrijven om op dit punt richtinggevende uitspraken te doen. Van belang is het dat gemeenten en provincie bij de ontwikkeling en uitgifte van bedrijventerreinen een gericht acquisitiebeleid opzetten voor het aantrekken van (potentiele) binnenvaartgebonden bedrijven. De gemeenten kunnen deze intentie van 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' op hoofdlijnen vastleggen in bestemmingsplannen, zonder de flexibiliteit van het plan geweld aan te doen. De provincie betreft dit aspect in de beoordeling van ruimtelijke plannen.

### Conclusie

De bij het Plan van Aanpak voor de Zaan betrokken partijen spreken de intentie uit bedrijventerreinen aan water zoveel mogelijk te handhaven. In de gevallen dat toch een functiewijziging aan de orde is, zal overleg moeten worden gevoerd. Het streven is om de bedrijfslocaties van belangrijke verladers via de Zaan te behouden voor binnenvaartgebonden bedrijvigheid, zodat de investeringen voor een verbetering van de Zaan ook op lange termijn kunnen renderen.



Containerterminal de Vrede te Zaandam