

Eindrapport casestudie:

“Binnenhaven Zaanstad”

**Case beschrijving ten behoeve van studie
‘Economisch Belang Nederlandse Binnenhavens’**

In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

Juli 2004





Adresgegevens

TNO Inro
Schoenmakerstraat 97
Postbus 6041
2600 JA Delft

Telefoon: 015 - 269 68 85
Fax: 015 - 269 68 54

E-mail: inro@inro.tno.nl
Website: www.tno.nl

Kenmerk

Projectleider: Bart Kuipers
b.kuipers@inro.tno.nl



Adresgegevens

Nederlandse Vereniging van
Binnenhavens (NVB)
p/a Vasteland 12 E
3011 BL Rotterdam
Postbus 23133
3001 KC Rotterdam

Telefoon: 010 - 4115900
Fax: 010 - 4129091
E-mail: nvb@binnenvaart.nl

Contactpersonen NVB
Ton Roos (CBRB), bestuur NVB
Arwen Korteweg, medewerker NVB
a.korteweg@binnenvaart.nl

Juli 2004

CASESTUDIE BINNENHAVEN ZAA NSTAD

In het kader van de studie
‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’ in opdracht van NVB

INHOUDSOPGAVE

1. CASE BESCHRIJVING ZAASTAD	3
1. HISTORIE HAVEN ZAASTAD	3
2. GEBIEDSBESCHRIJVING (BINNEN)HAVEN ZAASTAD	3
3. HUIDIGE WETGEVING EN BELEID BINNENHAVEN ZAASTAD	4
4. KENMERKEN BINNENHAVEN ZAASTAD	6
5. ECONOMISCH BELANG VAN DE BINNENHAVEN ZAASTAD	8
6. RELATIE BINNENHAVEN ZAASTAD MET DE REGIO	9
7. KANSEN, KNELPUNTEN EN BENODIGDE INVESTERINGEN	10
8. SAMENVATTEND SWOT	12
9. BRONNEN	13

1. CASE BESCHRIJVING ZAA NSTAD

1. Historie haven Zaanstad

De aan- en afvoer over het water in Zaanstad is belangrijk sinds de economische ontwikkeling van de Zaanstreek eind 16e, begin 17e eeuw. Het vlakke, door sloten en vaarten doorsneden land, was een ideale vestigingsplaats voor de molenindustrie (eerst voor het zagen van hout maar later ook voor de verwerking van cacao, mosterd, verf en papier). Windbelemmerende bebouwing was er niet en grondstoffen en producten konden via het water gemakkelijk worden aan- en afgevoerd en de grote afzetmarkt van Amsterdam - de belangrijkste havenstad ter wereld in de 17 en 18 e eeuw - was dichtbij. Na 1870 ging het de Zaanstreek helemaal voor de wind toen de Zaan was aangesloten op het Noord Hollands kanaal, het Noordzeekanaal was aangelegd en de spoorlijn Amsterdam-Zaandam was gebouwd. Windmolens werden vervangen door fabrieksgebouwen en pakhuizen en Zaandam ontwikkelde zich midden 1900 tot de 'Voorraadkast van Nederland', met bekende bedrijven als Verkade, Ahold, Bruynzeel, Wessanen, Honig en Duyvis



Figuur 1: Verkade aan de Zaan, meer dan 30 jaar terug
Bron: www.zaanstad.nl

Door de economische teruggang in de jaren '70 en '80 ging een aantal bedrijven failliet en andere fabrieken werden gesloten en verplaatst naar de oevers van het Noordzeekanaal. De houtzagerij is nu bijvoorbeeld als houthandel bijna helemaal vertrokken, met nog slechts één vestiging aan het Noordzeekanaal, net als het DC van Albert Heijn. De verf (Sigma) is naar de Amerikahaven in Amsterdam vertrokken en de papierindustrie en scheepsbouw is verdwenen. De laatste 10 jaar is te zien dat langs de Zaan meer woningen verschijnen en de industrie verdwijnt. Ondanks dit wordt de Zaanse economie nog bepaald door de industrie en zijn langs de Zaanoevers en het Noordzeekanaal nog veel industrieën te vinden. De voedingsmiddelenindustrie is nog steeds dominant in Zaanstad en dat is ook de focus in deze casebeschrijving.

2. Gebiedsbeschrijving (binnen)haven Zaanstad

De haven van Zaanstad is een zeehaven gelegen aan het Noordzeekanaal. Het Kanaalzonegebied van Zaanstad behoort, samen met de havens Amsterdam, Beverwijk en Velsen/IJmuiden, tot de zeehavenregio Amsterdam. De diepgang is hier groter dan zes meter waardoor dit gebied voor zeeschepen toegankelijk is (CEMT klasse 6).

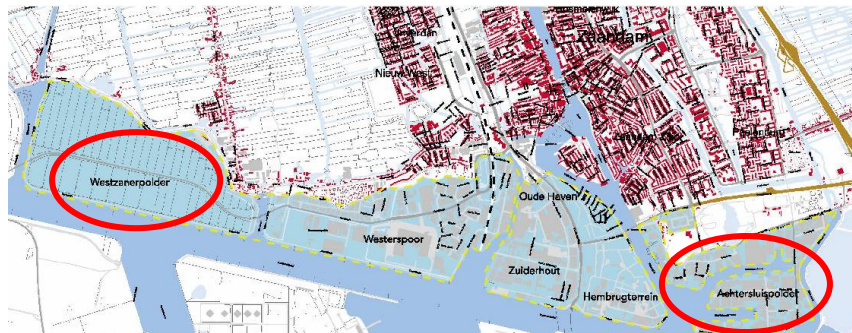
De binnenhaven Zaanstad bestaat uit twee delen:

- de Zaanoevers
- het Kanaalzonegebied.

In het Zaanoevergebied zijn diverse voedingsmiddelen producerende bedrijven gevestigd die met name voor de aanvoer van grondstoffen in bulk gebruik maken van transport per binnenvaart over de Zaan. De Zaan is een vaarweg van CEMT klasse V en vormt de belangrijkste vaarroute voor de beroepsvaart tussen het Noordzeekanaal, de Zaanstreek en de kop van Noord Holland.



Figuur 2: Bedrijfslocaties langs de Zaan
Bron: Provincie Noord Holland et al, 2000



Figuur 3: De Zaanse Kanaalzone
Bron Gemeente Zaanstad, brochure Kanaalzone, www.zaanstad.nl

De bedrijfslocaties aan de Zaan zijn weergegeven in figuur 2. Belangrijke gebruikers van de binnenvaart langs de Zaan zijn ADM Cacao, Loders Crocklaan (plantaardige oliën en vetten), Gerkens cacao, Meneba meel, Brokking, Amylum (zetmeel), Karslhams (plantaardige oliën en speciale vetten).

Het Kanaalzonegebied kan dus eigenlijk zowel gekenmerkt worden als een zeehaven en als binnenhaven; er worden immers ook binnenvaartschepen afgehandeld.

Binnenvaartgerelateerde bedrijvigheid in de Kanaalzone is geconcentreerd op het bedrijventerrein Achtersluispolder. Hier vindt opslag, overslag en transport plaats ten dienste van het voedingsmiddelencluster aan de Zaan. Belangrijke bedrijven zijn:

- Containerterminal de Vrede met binnenvaartcontainershuttlediensten naar Amsterdam, Rotterdam (1 keer per dag) en Antwerpen (2 keer per week). Dit zijn met name exportcontainers vanuit de Zaanstreek (bijvoorbeeld met cacaopoeder) en importcontainers (bijvoorbeeld met cacaobonen) voor de Zaanstreek en de regio Schiphol¹.
- Opslagbedrijven en/of transportbedrijven specifiek voor de watergebonden voedingsmiddelenindustrie aan de Zaan, zoals Koole tanktransport en Unicontrol.

In de toekomst zullen ook (zee)havenactiviteiten plaats gaan vinden in de Westzanerpolder langs het Noordzeekanaal. De Westzanerpolder wordt omgebouwd van een akkerbouwland naar een bedrijventerrein van 120 hectare met de nieuwe naam Hoogtij. De Regionaal Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V. (RON) heeft het zuidwestelijke gedeelte van 45 hectare gekocht ter ontwikkeling en exploitatie als haven- en industrieterrein.

Overige binnenhavengerelateerde activiteiten in het Noordzeekanaalgebied zijn de op- en overslag van hout, jachtenbouw en de jachthaven. Het merendeel van de bedrijven in het Kanaalzonegebied betreft industriële, handels- of dienstverlenende bedrijven die geen gebruik van het water maken.

Voor een gedetailleerdere gebiedsbeschrijving van de terreinen zie paragraaf 4

3. Huidige wetgeving en beleid binnenhaven Zaanstad

De gemeente is nautisch beheerder van de Zaan en eigenaar en beheerder van de twee openbare kades. Er is een openbare kade in de stad (bij de sluis) en één aan het Noordzeekanaal, die verhuurd is aan het houtcentrum. De kades zijn echter overwegend particulier. De terreinen zijn uitgegeven in erfpacht.

Wat betreft wetgeving met betrekking tot de binnenhaven worden door de gebruikers met name opmerkingen gemaakt over de lokale haven- en sluisgelden en internationale security wetgeving.

¹ Vanwege de aantrekkelijke tarieven voor importcontainers als gevolg van de omvangrijke exportvolumes

Over de hoogte van de sluis en kadegelden zijn geen negatieve geluiden gehoord. Wel over de afhandeling van de facturen. Deze is inmiddels verbeterd. Om de Zaan op te varen moet men langs de Wilhelminasluis. Deze sluisfacturen werden tot voor kort per keer opgestuurd, hetgeen resulteerde voor grootverbruikers in meer dan 750 facturen per jaar. De overstap naar verzamelfacturen is nu wel gemaakt maar alles blijft op papier.

De nieuwe International Ship and Port Facility Security Wetgeving (ISPS) houdt in dat als terminals schepen ontvangen groter dan 500 GT op internationale reizen, ze per juli 2004 over een goedgekeurd beveiligingsplan dienen te beschikken. Dit betekent dat als coasters aanmeren in Zaanstad het terminalterrein volcontinu beveiligd moet zijn met een portier. De kosten van een portier wegen echter niet op tegen het geringe aantal coasters dat gebruikers en op- of overslagbedrijven in Zaanstad ontvangen. Momenteel wordt getracht om ontheffing aan te vragen (als de haven onder een bepaald aantal schepen blijft), maar anders zullen de coasters dus in andere zeehavens overgeslagen worden op binnenvaartschepen.



Figuur 4: Meneba meelfabriek aan de Zaan

Wat betreft de binnenhaven is het algemene ruimtelijk-economisch beleid van de gemeente Zaanstad bepalend. Hierbij wordt ingezet op diversificatie van arbeidsplaatsen. De gemeente wil hoogwaardige werkgelegenheid aantrekken om een beter evenwicht te krijgen tussen wonen en werken. Daartoe wordt naast het behoud van de traditionele (havengebonden) industrie ingezet op nieuwe economische activiteiten in de dienstverlening. Veel Zaankanters pendelen naar Amsterdam, zeker de hoger opgeleiden. Het centrum van Zaandam zal opgewaardeerd worden (project "Inverdan") en een nieuw bedrijventerrein aan het Noordzeekanaal "Hoogtij-Westzanepolder" wordt ontwikkeld. Ook moet het aantal woningen toenemen en zijn woningopgaven gepland in Saendelft, het centrum en langs de Zaan².

Ook lopen er twee projecten van belang voor een verdere ontwikkeling van havengebonden bedrijvigheid, namelijk 'Vaart in de Zaan', voor de bereikbaarheid van de Zaanoevers, en het 'Masterplan Noordzeekanaalgebied' voor de Kanaalzone.

De aanleiding voor Vaart in de Zaan is de afgenomen aantrekkelijkheid van de Zaan in de laatste jaren. De toenemende schaalvergroting in de binnenvaart contrasteert met de dichtgeslibde Zaan en een te geringe doorvaarhoogte, -diepte en -breedte bij de sluis en diverse bruggen over de Zaan. In de beleidsnota *Vaart in de Zaan – Verkenningsrapport verbetering vaarweg de Zaan* worden verbeteringsvoorstellen geschetst die indien rijksfinanciering verkregen wordt, de komende jaren uitgevoerd zullen gaan worden. Het project is niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 2001-2005, maar de vernieuwing van de bruggen zijn wel opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur van de provincie Noord Holland.

² zie voor meer informatie over stedelijke vernieuwing: www.zaanstad.nl



Figuur 5: Tankboten gebruikt voor intern transport op de Zaan door Gerkens



Figuur 6: Container terminal Vrede op de Achtersluispolder

Van de kosten (raming 100 miljoen Euro) aan baggeren en een verruimde brug-bediening - wat momenteel reeds in uitvoering is - is al 10 miljoen Euro geïnvesteerd.

Wat betreft de Kanaalzone-ontwikkeling wordt samengewerkt binnen de zeehavenregio in het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Het is een integraal plan gericht op consolidatie van de belangrijke positie van het gebied voor havenactiviteiten en daarmee het zoeken naar extra ruimte voor droge en natte zeehaventerreinen. De Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noord Holland (RON) en het bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaal dragen zorg voor de uitvoering van dit plan³.

4. Kenmerken binnenhaven Zaanstad

De belangrijkste functies van de binnenhaven van Zaanstad zijn:

- **Industriële functie:** Aan de Zaan zijn diverse watergebonden voedingsmiddelen producerende bedrijven gevestigd die van de binnenvaart gebruik maken voor de aanvoer van grondstoffen in bulk (bijvoorbeeld cacao, palmolie) en in toenemende mate ook voor de afvoer van halffabrikaten en eindproducten. Met name exportgoederen in bulk of in maritieme containers worden vanaf de binnenhaven Zaanstad naar de zeehavens Rotterdam en Antwerpen verscheept. Daarnaast vindt er intern transport plaats (op de Zaan) door een bedrijf met meerdere vestigingen aan het water. Ook zijn er bedrijven in de kop van Noord Holland die via de Zaan transporteren, bijvoorbeeld huisvuilcontainers van Lelystad naar Alkmaar en incidenteel transport van zand en grind. Ook heeft de Zaan een belangrijke functie in het productieproces van de voedingsmiddelenindustrie; het wordt gebruikt als reservoir voor koelingwater
- **Distributiefunctie:** Dit betreft de op- en aan het Noordzeekanaal (Achtersluispolder) en het in kleinere partijen aanleveren per binnenvaart aan het voedingsmiddelencluster aan de Zaan. Hiervoor zijn diverse product gespecialiseerde veembedrijven en een containerterminal gevestigd in de binnenhaven.
- **Recreatiefunctie,** toename recreatieverkeer op de Zaan, ook gerelateerd aan de Zaanse schans. Dit is een groeiende functie en kan de Zaanse bedrijven, detailhandel en horeca een extra impuls kan geven.
- **Woonfunctie:** Langs de Zaan is veel woningbouw. In 1989 is het Zaanoevers project gestart onder het motto: "De Zaan moet worden teruggegeven aan de bevolking". Zeker in de buurt van het centrum is de woningbouw overheersend.

Deze diversificatie van functies kwamen we al eerder tegen in het algehele ruimtelijk-economische beleid van Zaanstad. De gemeentelijke visie op de binnenhaven is ook een "en-en-en" visie: én behoud van de havenfunctie én ontwikkeling van de havenfunctie én ontwikkeling van de woon/recreatiefunctie.

³ De al eerder genoemde aankoop door de RON van een gedeelte van het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Hoogtij voor havenactiviteiten passen ook in dit plan

Naam terrein	Fase	Hectare	Aantal bedrijven	Aantal werknemers
Achtersluispolder	Revitalisering	94	200	3700
HoogTij / Westzanerpolder	Ontwikkeling	100	nvt	nvt
Zuiderhaven	Doorontwikkeling (63 ha uitgeefbaar)	73	150	2600
Westerspoor Zuid	Doorontwikkeling (4 hectare uitgeefbaar)	155	440	5100
Hembrugterrein	Herontwikkeling (16 hectare uitgeefbaar)	48	nvt	nvt

Tabel 2: Bedrijventerrein Kanaalzone
Bron: gemeente Zaanstad

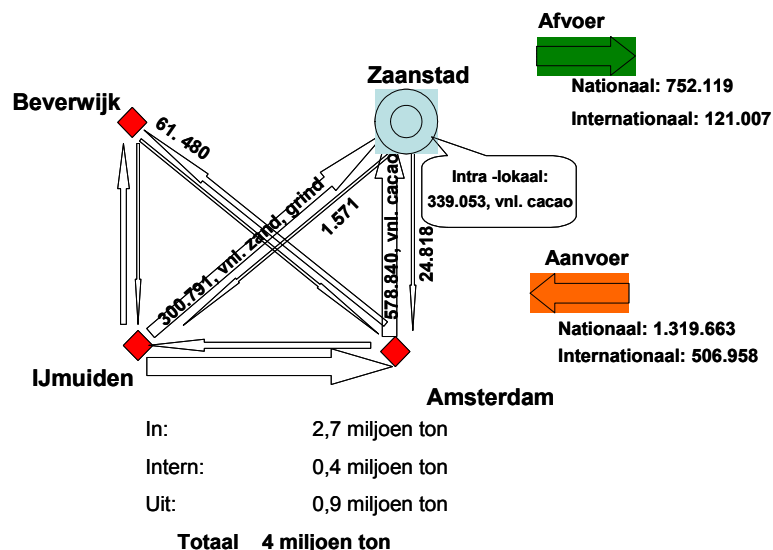
Het totale bedrijventerreinaanbod in Zaanstad aan het water bekijken we weer per gebied; de Kanaalzone en de Zaanoever. De Kanaalzone langs het Noordzeekanaal is 9 kilometer lang, 1 kilometer breed, met een totale omvang van circa 900 hectare. In totaal hebben ruim 850 bedrijven, waaronder Albert Heijn en Aldi, zich in dit gebied gevestigd. De Kanaalzone moet de komende 10 jaar een belangrijke bijdrage leveren aan de economische structuurversterking van de stad. Levensader in de Kanaalzone wordt de te ontwikkelen Zuidelijke Randweg; een verbinding tussen de A8 in het oosten en de A9 in het westen. De Kanaalzone bestaat uit een aantal deelterreinen, zie tabel 2. Zoals reeds vermeld hebben deze terreinen een duidelijk ander karakter dan de Zaanoever; met uitzondering van enkele bedrijven in de Achtersluispolder is het merendeel van de bedrijven hier uitsluitend weggeoriënteerd. De bedrijven aan de Zaanoevers zijn wel sterker watergeoriënteerd. De bedrijven zijn gevestigd op bedrijventerreinen langs de Zaan (bijvoorbeeld Kogerveld, Noorderveld) of op individuele bedrijfslocaties, zoals aangegeven in figuur 2.

In totaal (Kanaalzone en Zaanoevers) gaat het om circa 300 hectare nat terrein waarvan slechts een deel in gebruik is bij (potentieel) binnenvaartgebonden bedrijvigheid. De kadeoppervlakte is 21 hectare.

De vestigingsmogelijkheden voor nieuwe binnenvaartgebonden bedrijvigheid aan de Zaan en het Noordzeekanaal zijn beperkt.

Aan de Zaan is zo goed als geen mogelijkheid om nieuwe natte terreinen te ontwikkelen. Dit vanwege de landschappelijke en cultuurhistorische betekenis van het gebied en het feit dat de bestaande industrie is ingeklemd tussen woongebieden. Voor de al aanwezige bedrijven zijn de uitbreidingsmogelijkheden dan ook gering. Op de beperkte ruimte die de oevers nog biedt is woningbouw gepland.

In de Kanaalzone is nog circa 27,5 hectare uitgeefbaar nat terrein (bedrijventerrein Hoogtij). Doorerschikking op bestaand terrein in de Kanaalzone kan er nog meer ruimte vrij gemaakt worden; sommige terreinen worden niet of slecht benut. Mogelijkheden voor watergebonden activiteiten worden beperkt door de ruimtelijke planning van terreinen. Op het bedrijventerrein Westerspoor zal bijvoorbeeld een ringweg langs het water gaan lopen en op het Hembrugterrein wordt gedacht aan woningbouw gecombineerd met lichte (industriële) activiteiten.



Figuur 7: Binnenvaart van en naar Zaanstad (=vervoerd tonnage met herkomst en bestemming Zaanstad, exclusief doorvoer), 2002
Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam

5. Economisch belang van de binnenhaven Zaanstad

Goederenstromen

De aanvoer per binnenvaart is kritisch voor het voedingsmiddelencluster in Zaanstad. Een bedrijf als Meneba noemt de Zaan de aorta van het bedrijf. 100% van de aanvoer komt per schip. Zeker in de laatste jaren is het belang van de Zaan alleen maar groter geworden. De grote bulkaanvoer moet tegen zo laag mogelijke kosten binnen gebracht worden, bedrijven produceren volcontinu en zijn simpelweg niet ingesteld op aanvoer in kleine hoeveelheden per as.

Om een beeld te krijgen van de goederenstromen per binnenvaart is hiernaast een overzicht gegeven van de vervoerde tonnen over water (figuur 7). In totaal wordt circa 4 miljoen ton vervoerd met een herkomst en/of bestemming in Zaanstad. In deze cijfers zijn ook de overslagtonnages van Container terminal Vrede meegenomen (68.000 TEU). Duidelijk is te zien dat de aanvoer het belangrijkste is. Cacao wordt aangevoerd via Amsterdam en zand en grind via IJmuiden maar de meeste aanvoer komt uit Rotterdam (oliën vetten, containers). Graan en tarwe wordt ook veel direct aangevoerd uit West Europa (Duitsland en Frankrijk).

In deze cijfers zijn niet de vervoerde tonnages meegenomen die over de Zaan doorvaren naar de kop van Noord Holland. Hier zijn geen afzonderlijke gegevens van. Wel zijn er natuurlijk de sluisstellingen. Hier zijn dan geen tonnen van intern transport en transport wat voor de sluis blijft meegenomen. Deze sluisstellingen zijn weergegeven in tabel 3. Deze liggen nu rond de 4,8 miljoen ton effectieve lading. Een inschatting is dat van de tonnen die de sluis passeren 60% een Zaanse bestemming heeft en 40% (oftewel circa 1,9 miljoen ton) bestemd is voor de kop van Noord Holland (zand, grind, vuilcontainers, aardgascondensaten). In totaal liggen de totale vervoerde effectieve tonnen, van, naar, binnen en via de Zaanstreek dan rond de 6 miljoen ton.

Economisch belang

Het belang van de binnenhaven kan afgemeten worden aan het aantal werknemers dat direct en indirect verbonden is aan de haven. Eén op de acht banen in Zaanstad is direct of indirect havengebonden (6981). De *directe* havengerelateerde beroepsbevolking (65%) is in de sector industrie (2772) te vinden en dan met name de voedingsmiddelenindustrie, in mindere mate in de handel (738) en het transport (795). De banen in de industrie sector zijn sterk geconcentreerd bij enkele grote bedrijven. Naast de directe havengerelateerde werkgelegenheid kan men kijken naar indirecte werkgelegenheid (35%) zoals leveranciers in de grafische en verpakkingsmiddelenindustrie, machine-industrie, vervoersbranche, zakelijke diensten (bijvoorbeeld schoonmaak, maar ook reclame, economisch advies) en de handel.

Jaar	Effectief tonnage (milj ton)	Laadvermogen (milj ton)	Containers
1996 (telling)	3,8	8,2	
1997	4,3	9,2	
1998	4,4	9,7	
1999 (telling)	4,7	10,5	
2005 (schatting)	5,3		17000

Tabel 3: Stromen Vervoerd tonnage / containers via Wilhelminasluis
Bron: Provincie Noord Holland et al, 2000

De economische betekenis van het zeehavengebied Amsterdam in *directe* maritieme toegevoegde waarde en directe maritieme werkgelegenheid is drie miljard euro en 38.000 mensen. Zaanstad is hier natuurlijk slechts een onderdeel van en het aandeel kan geschat worden op 10-15%. Dat betekent dus circa 375 miljoen euro directe maritieme toegevoegde waarde en een directe maritieme werkgelegenheid van circa 4.750 personen. De berekende *directe en(achterwaarts) indirecte* toegevoegde waarde van de binnenhaven Zaanstad in deze studie is ruim 400 miljoen euro (zie verder tabel 4.4)

In bovenstaande economische cijfers is uitgegaan van maritieme en havengebonden werkgelegenheid in het geheel en dus niet van *binnenhaven* gebonden werkgelegenheid. Dat vormt hier wel een groot onderdeel van.

De omzet van alle havengerelateerde bedrijven is niet bekend. Feit is wel dat er een aantal belangrijke giganten tussen zit. Gerkens en ADM cacao verwerken ongeveer 1/3 van de Europese cacao bonen consumptie. Een bedrijf als Meneba voorziet met haar productie dagelijks ca 4 miljoen Nederlander met meel en bloem voor brood, banket, sauzen, drop, etc . In totaal werken er 1550 mensen in het voedingsmiddelencluster aan de Zaan. Daarnaast zijn er nog overige havengebonden industriële activiteiten (papier, metaal en houtindustrie) en distributieactiviteiten. De omzet van Container terminal Vrede is bijvoorbeeld 8 miljoen euro en 20 directe werknemers. De toegevoegde waarde hiervan is minder dan de producerende bedrijven maar ze spelen een belangrijke faciliterende rol en dragen bij aan het economische bestaansrecht van het voedingsmiddelencluster in de Zaanstreek.

6. Relatie binnenhaven Zaanstad met de regio

Het voedingsmiddelencluster is al een van oudsher ruimtelijk geconcentreerd cluster. De relatie onderling is beperkt tot informeel overleg en enkele commerciële relaties. Het is dus geen interactief cluster met onderlinge stromen maar een cluster waarin de bedrijven afzonderlijk profiteren van het gunstige vestigingsklimaat aan de Zaan.

Uit de vorige paragraaf bleek dat de Zaan van groot belang is voor de economie van de Zaanstreek. De relatie van de binnenhaven met de regio zit in die doorvoerfunctie van de Zaan en het Noord Hollands kanaal naar de kop van Noord Holland. Een belangrijke doorvoerstroam is het binnenvaartransport van huisvuilcontainers tussen Lelystad en Alkmaar. Ook huisvuilcontainers uit de regio Lelystad zouden in de toekomst naar Alkmaar afgevoerd kunnen worden. Alkmaar is een openbare terminal dus dit biedt mogelijkheden voor meer containers in de toekomst en in Alkmaar worden de bedrijventerreinen Boekelemeer II en III uitgegeven in de komende jaren, waarvan 10 hectare meteen aan het vaarwater gelegen is (noord Hollands kanaal). Het is niet bekend hoeveel extra vervoer over de Zaan deze bedrijvigheid zal genereren. Andere doorvoerstromen zijn de brandstofvoorrading van de Marine in Den Helder. Bij vorst is de Zaan dankzij actieve

Nieuwsblad Transport e-mailkrant NTEmail 2004-04-08

Bereikbaarheid Amsterdamse haven vergroot

AMSbarge is een logistieke innovatie waarmee veel van de containers die nu over de weg worden vervoerd in het Amsterdams havengebied over water kunnen worden vervoerd. Een nieuw ontworpen binnenschip met een stevige kraan aan boord is hiertoe in aanbouw. Volgend jaar maart moet AMSbarge van start gaan. De dienstregeling van het kraanschip in het Noordzeekanaalgebied wordt afgestemd op de vertrek- en aankomsttijden van lijndiensten in het achterlandvervoer over rail en water. Daarvoor is ook al overleg met de industrieën in het achterland en met shortsea diensten en distributiecentra.

Figuur 8

ijsbestrijding vaak de eigen bevaarbare verbinding tussen Amsterdam en de kop van Noord Holland

Een belangrijk regionaal initiatief is het AMSbarge systeem; een pendelservice voor containers langs bedrijven in het Noordzeekanaalgebied. Het schip wordt volgend jaar gebouwd en heeft een capaciteit van 26 containers en is 86 meter lang met een eigen kraan aan boord. Inkomende containers worden uitgevent, lege containers geherpositioneerd en uitgaande containers worden opgepikt en gebundeld. Mercurius is de rederij en 'Vos Organizing' zal het geheel logistiek regisseren. Zaanse industrieën die mee zullen gaan doen zijn ADM Cacao, Gerkens, Amylum en Meneba.

Benodigde investeringen	Status
Uitbreiding bediening sluis en bruggen	Reeds uitgevoerd
Uitbaggeren Zaan CEMT Klasse 5	Ergste knelpunten zijn aangepakt
Vernieuwen aantal bruggen	Gemeenten en provincie voeren onderzoek naar bouw van drie nieuwe bruggen (prinses Bernhard Juliana en zaanbrug)
Verbreding en verdieping Wilhelminasluis	Bijdrage rijksoverheid van 65 miljoen noodzakelijk

Tabel 4: Verbeteringen Vaart in de Zaan
Bron: Provincie Noord Holland 2000

7. Kansen, knelpunten en benodigde investeringen

De belangrijkste economische dreiging is het wegtrekken van de industrie. De industrie in Zaanstad is een sterke sector, sterke merken en relatief recessie-ongevoelig. Echter de werkgelegenheid in de industrie neemt af (vroeger was 60% werkzaam in de industrie en nu nog maar 20%). Dit komt omdat de industrie wegtrekt naar betere locaties voor distributieactiviteiten, waar genoeg ruimte is zoals Amsterdam en Rotterdam. De opening van een grote palmoliefabriek van Loders Croklaan in Rotterdam belooft niet veel goeds voor de vetindustrie in Zaanstad.

Een belangrijk ruimtelijk-economisch knelpunt uit het verleden is dat het concept 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' niet in Zaanstad is toegepast. Door water ontsloten kavels zijn gevuld met bedrijvigheid die niet van het water gebruik maken, bijvoorbeeld het kantoor van Ballast Nedam en de salade/sauzenfabrikant aan het water in de Achtersluispolder. En conflicterende activiteiten concurreren om de ruimte en worden te dicht naast elkaar geplaatst, bijvoorbeeld een jachthaven, een containerterminal, woningbouw en zware industrie.

Dit laatste is met name een punt dat door veel industrieën aan de Zaan als knelpunt wordt genoemd. De discussie rond woningbouw naast Forbo is daar een voorbeeld van.

Infrastructurele knelpunten hebben betrekking op de bereikbaarheid van de Zaan. Door het dichtslibben is de Zaan voor veel schepen steeds slechter bevaarbaar. Extra knelpunt is de beperkte doorvaarbreedte en waterdiepte van de Wilhelminasluis. De sluis en ook enkele bruggen zijn niet meer geschikt voor schepen van vandaag de dag. De beperkte dienstregeling van de bruggen zorgt ervoor dat het bijvoorbeeld voor Meneba niet mogelijk is om de frequentie van de binnenvaartanker die tarwebloem naar Nijmegen vervoert (de Latistar genoemd; zie laatste alinea) van twee naar drie keer per week te verhogen (en zo dus meer weggilometers te reduceren). Een ander knelpunt is de spoorbrug. Hier rijdt het treinverkeer over waardoor de brug maar beperkt open kan voor de binnenvaart. Op dit moment is de brug buiten de spits 2 keer 10 minuten per uur open. Een verdere inperking van deze tijdsvensters zou een belangrijke bedreiging vormen voor de binnenvaart op de Zaan.

Varianten	Vervoersvolume in 2015 (miljoen ton per jaar)	Werkgelegenheid	
		Direct	Indirect
Doemscenario	Ca. 2	-1600	-600
Minimum ontwikkelingsvariant	3,0-3,5	0	0
Midden ontwikkelingsvaraint	5,8-7,3	+200	+100
Maximum ontwikkelingsvraiant	6,5-7,9	+300	+200

Tabel 5: Effecten van verbeteringen
Bron: Provincie Noord Holland 2000

Tanker "Mercurial-Latistar"

Vanaf juni 2002 is er een nieuw soort schip in de vaart gebracht. Het betreft de meeltanker "Mercurial-Latistar". Het schip is ingezet in het vervoer van tarwebloem tussen Wormerveer (Meneba producent) en Nijmegen (Aveba verwerker van meel in producten voor de levensmiddelenindustrie). De Mercurial-Latistar heeft een lengte van 86 mtr, breedte van 11,40 mtr. Het schip kan, in een ruim van ca. 2700 m³, 1250 ton lading vervoeren. Het gesloten ruim heeft een opbouw van 2,70 boven het gangboord. Onder in het ruim staat een trilinstallatie om de lading los te werken waardoor laden en lossen mogelijk is. Bij het lossen wordt de bloem met luchtdruk verplaatst. Met behulp van grote ventilatoren wordt de bloem vermengd met lucht en weggeblazen naar de afvoerleiding.

De Mercurial-Latistar vaart 2 maal per week tussen Wormerveer en Nijmegen. Op jaarbasis zal het schip 125.000 tarwebloeml vervoeren. Hierdoor zullen per jaar ca. 10.000 vrachtwagen-bewegingen van de weg gehaald worden. De meeltanker behoort tot de Mercurius Scheepvaartgroep



Bron: www.mercurius-group.nl, Meeltanker Mercurial Latistar

Figuur 9

Uit het rapport Vaart in de Zaan blijkt dat door schaalvergroting de kosten met 10-20% kunnen dalen en huidige schepen beter beladen kunnen worden. De groei van het goederenvervoer over de Zaan na de verbeteringsvoorstellen (circa 2,5 miljoen ton in de periode 2000-2015) is toe te schrijven aan autonome groei bij de bestaande bedrijven (2,0 miljoen ton en een modal shift effect van weg naar water (circa 0,7 miljoen ton) en een besparing van 40.000 vrachtautoritten. Niets doen (het doemscenario) zal leiden tot een daling tot 2 miljoen ton, een verlies van 2000 arbeidsplaatsen en een toename van 35000 vrachtwagenbewegingen. De financiering van de investeringen in de Zaan is nog een discussiepunt. De bijdrage van het rijk en van de gemeente Wormer zijn nog niet geregeld. Naast de financiering is de afvoer van vervuild baggerslib een probleem⁴.

De belangrijkste kans is meer binnenvaart creëren door betere plaatsing van bedrijven, stimuleren van binnenvaart in de afvoer. Door ontwikkeling van het nieuwe terrein Hoogtij ontstaan er weer kansen voor watergebonden bedrijvigheid. Een goed voorbeeld van afvoer per schip is de Latistar die tarwebloem verscheept van Meneba in Zaanstad naar de Avebe in Nijmegen. Gezien het lage gebruik van binnenvaart in de afvoer liggen hier zeker nog potenties. Bijvoorbeeld in het verscheppen van bijproducten naar afzetmarkten in het buitenland. Ook de opzet van nieuwe initiatieven zoals Ams Barge en Distrivaart bieden kansen voor de binnenhaven Zaanstad. In en in de omgeving Zaanstad liggen meerdere supermarkt DC's, die bijvoorbeeld ook over water aangevoerd kunnen worden.

⁴ In de komende 15 jaar moet de provincie Noord Holland ruim honderd miljoen kubieke meter baggerspecie kwijt zien te raken. Het meeste daarvan is schoon genoeg om het zonder bijkomende maatregelen ergens te storten. Maar een kleine 30 miljoen kubieke meter baggerspecie is verontreinigd, waarvan een deel ernstig. Voor het schoonmaken van die specie bestaan nog geen technieken die op grote schaal toegepast kunnen worden. Daarom moet het opgeslagen worden.

8. Samenvattend SWOT

<p><i>Strengths</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sterke voedingsmiddelenindustrie als economische basis • Veel industriële werkgelegenheid • Winstgevende containerterminal • Dagelijkse binnenvaartshuttles naar Amsterdam en Rotterdam • Industrie gunstig gelegen direct aan de Zaan 	<p><i>Weaknesses</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beperkte benutting natte kavels • Beperkte uitbreidings-mogelijkheden • Slechte bereikbaarheid van terreinen over de weg en de regio Amsterdam in het geheel • Beperkte bevaarbaarheid van de Zaan
<p><i>Opportunities</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Structurele verbetering van de Zaan • Ontwikkeling van nieuwe terreinen • Aanleg zuidelijke randweg • Binnenvaart initiatieven, zoals Latsistar, Amsbarge en Distrivaart • Zaan wordt aangemerkt als hoofdvaarweg • Steeds meer restricties voor transport over de weg • Aanbod van integraal logistiek concept door Container Terminal Vrede 	<p><i>Threats</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Oprukkende woningbouw zorgt voor ruimtedruk en klachten mbt geluid en veiligheid • Structurele afname van industrie en industriële werkgelegenheid • Afname industrie als gevolg van ruimtedruk • Geen financiering verbetering Zaan en dus geen verbeterde Zaan • Amsterdam als concurrerende vestigingsplaats (Meer/betere ruimte, bereikbaarheid, logistiek faciliterend beleid) • Verdere schaalvergroting binnenvaartschepen • Zaanstad als dienstverleningsstad (kantoren, hoge school)

9. Bronnen

Interviews met:

- Gemeente Zaanstad: de heren van der Markt en Bouwmans
- Gerkens: de heer Overmars
- Container terminal de Vrede: de heer Gort
- Koole: de heer Koole
- Meneba: de heer de Boer
- KvK Zaanstad: Mevrouw de Vries
- GHA; de heer de Vijver

Rapporten

- Decisio, *Vergelijkende kosten-baten analyse van 3 vaarwegen*, mei 2001
- Gemeente Zaanstad, beeld arbeidspotentieel Zaanstad
- Gemeente Zaanstad, voedingsbodem voor Economisch Zaanstad, Economische visie 2001-2005
- Provincie Noord Holland et al, *Vaart in de Zaan, plan van aanpak de Zaan*, april 1997
- Provincie Noord Holland et al, *Vaart in de Zaan, verkenningsrapport verbetering vaarweg de Zaan, Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, beslisdokument 2-ten behoeve van promotie naar de planstudie fase*, april 2000
- Provincie Noord Holland, *Actieplan Noord Holland Binnenvaart 2000-2003*, januari 2001
- Provincie Noord Holland, *Ruimte voor mobiliteit – Vekeers- en vervoerplan Noord Holland*, ontwerp beleidsdeel oktober 2002

Websites:

www.zaanstad.nl

www.noordzeekanaalgebied.nl

www.zaans-industrieel-erfgoed.nl

www.havenamsterdam.nl

<http://www.mercurius-group.nl>