

Vaarweg Amsterdam - Harlingen

Vaarweg Amsterdam - Harlingen

Koepelrapportage

Deel I: Sectorstudie Goederenvervoer

Deel II: Sectorstudie Recreatievaart

Deel III: Mogelijke knelpunten

Auteurs:

D.J. Rouwenhorst

K. Roelse

P. de Ridder

mei 2001

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

Koepelrapportage 5

Deel I: Sectorstudie Goederenvervoer

1 Samenvatting sectorstudie goederenvervoer 9

2 Inleiding 17

- 2.1 Achtergrond sectorstudie 17
- 2.2 Vraagstelling 17
- 2.3 Te beschouwen vaarwegen 17
- 2.4 Aanpak en randvoorwaarden 18
- 2.5 Opbouw studie 18

3 Korte schets van economische aspecten en verkeer en vervoer 19

- 3.1 Inleiding 19
- 3.2 Functies van de vaarweg 19
- 3.3 Economische betekenis studiegebied 20
- 3.4 Goederenstromen en scheepsbewegingen 22
- 3.5 Samenvattend overzicht 30

4 De sectoren 31

- 4.1 Inleiding 31
- 4.2 Binnenvaart 31
- 4.3 Kustvaart 41
- 4.4 Scheepsbouw 46
- 4.5 Visserij 47

5 Afsluitende beschouwing vanuit de sectoren 53

- 5.1 Inleiding 53
- 5.2 Inschatting toekomstig gebruik per sector 53
- Bijlage 55
- Literatuurlijst 57

Deel II: Sectorstudie Recreatievaart

6 Het belang van de recreatievaart 61

- 6.1 Het nationaal belang van de recreatievaart 61
- 6.2 Het regionaal belang van de recreatievaart 61

7 Vigerend beleid 63

- 7.1 Nationaal beleid 63

8 De situatie op gebiedsniveau en de verwachte ontwikkelingen 67

- 8.1 Algemeen 67
- 8.2 Drukke/intensiteit 67
- 8.3 Interactie met beroepsvaart 68

8.4 Capaciteit objecten 69
8.5 Overige aandachtspunten 69
Bijlagen 70
Literatuurlijst 72

Deel III: Mogelijke knelpunten

9 Mogelijke knelpunten 76

9.1 Inleiding 76
9.2 Analyse lijst met mogelijke knelpunten 76
9.3 Analyse herziene lijst met mogelijke knelpunten 81
9.4 Conclusies 83

Deze koepelrapportage bevat een aantal studies die AVV in het kader van de verkenningsstudie Vaarweg Amsterdam - Harlingen heeft uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat Directie IJsselmeer (RDIJ). De studies zijn uitgevoerd door de AVV afdelingen IBN en VMG in de periode begin 2000 - voorjaar 2001.

Naast deze door AVV uitgevoerde studies is in opdracht van RDIJ een nautische verkenning gemaakt door Haskoning. Tevens is door Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland een morfologische verkenning gemaakt. Al deze studies vormen bouwstenen voor de door RDIJ op te stellen verkenningsstudie Vaarweg Amsterdam - Harlingen.

Voorliggende koepelrapportage bestaat uit drie delen:

Deel 1. Sectorstudie Goederenvervoer

In dit deel worden goederen vervoer relevante sectoren binnenvaart, visserij, kustvaart en scheepsbouw beschreven. Ingegaan op het historische en huidige gebruik van vaarweg vanuit deze sectoren. Op basis hiervan en van verkende trends en ontwikkeling wordt een inschatting gemaakt van het te verwachten toekomstige gebruik van de vaarweg door deze sectoren.

Deel 2. Sectorstudie Recreatievaart

In dit deel wordt kort ingegaan op de recreatievaart en de impact van deze recreatievaart op met name de sluiscapaciteiten.

Deel 3. Mogelijke knelpunten.

Dit deel bevat de door AVV opgestelde notities gericht op het inventariseren van mogelijke knelpunten. Mogelijke knelpunten zijn geïnventariseerd door de verwachtingen over het toekomstige gebruik van de vaarweg (sectorstudies) te confronteren met een nautische verkenning zoals uitgevoerd door Haskoning in opdracht van RDIJ.

Deel I: Sectorstudie Goederenvervoer

1 Samenvatting sectorstudie goederenvervoer

Aanleiding

De regionale directie IJsselmeergebied (RDIJ) wil de ontwikkeling gerelateerd aan de scheepvaart toetsen aan de capaciteit van de huidige vaarweginfrastructuur. Onderzoek moet uitwijzen of er nu of in de toekomst verkeers- en vervoersproblemen te verwachten zijn op deze route. Hiertoe is de RDIJ een verkenning gestart naar de mogelijke huidige en toekomstige knelpunten op deze vaarroute. De vraag die in de verkenning beantwoord moet worden is of de vaarweg nu en in de toekomst voldoet aan de eisen van bereikbaarheid en betrouwbaarheid. De verkenning vaarweg Amsterdam - Harlingen is door de minister van Verkeer en Waterstaat opgenomen in het MIT

De vaarweg Amsterdam - Harlingen bestaat uit drie delen. De verbindingen op het Markermeer tussen Amsterdam en de Houtribdijk; de verbindingen op het IJsselmeer van de Houtribdijk en Urk naar de Afsluitdijk; de hoofdvaarroutes op de Waddenzee tussen Harlingen en de sluizen in de afsluitdijk en de zeegaande routes.

Vraagstelling

De RDIJ heeft AVV gevraagd de vier gebruikersgroepen (binnenvaart, visserij, kustvaart en scheepsbouw) nader in beeld te brengen. Het gaat om ontwikkelingen en trends die van invloed kunnen zijn op het huidige en toekomstige vaarweggebruik door deze gebruikers.

Tijdens de afronding van de studie is door de opdrachtgever besloten ook de recreatiesector in beschouwing te nemen. Vanuit praktische overwegingen zijn de voor de vaarwegen van belang zijnde aspecten van de recreatie sector in een aparte notitie beschreven (zie deel 2 van voorliggende rapportage).

De uitkomsten van sectorstudies zijn in fase 2 geconfronteerd met de in opdracht van RDIJ door Haskoning opgestelde nautische beschrijving. Deze confrontatie geeft een eerste inzicht in mogelijke knelpunten nu of in de toekomst. Voor de door AVV opgestelde notities betreffende de knelpunten wordt verwezen naar deel 3 van voorliggende rapportage.

Aanpak en randvoorwaarden

De studie is gebaseerd op bij RDIJ en AVV beschikbare literatuur. In opdracht van DGG/HKU is besloten vooralsnog geen interviews te houden met externe sleutelinformanten.

In deze eerste fase van de verkenningsstudie zijn geen nieuwe prognoses voor het toekomstige verkeer en vervoer opgesteld, maar is besloten om gebruik te maken van bestaande prognoses voor 2010 en 2020. Voor de inventarisatie van mogelijke knelpunten is eveneens gebruik gemaakt van bestaand materiaal. Deze aldus geïnventariseerde knelpunten worden in een vervolgfase (fase 3) aan een nadere analyse onderworpen, waarin eventueel nieuwe prognoses worden opgesteld.

Vanuit dit perspectief beperkt het kwantitatieve deel van deze fase van de studie zich tot de ontwikkelingen op de verschillende sluizen in en om het studiegebied. Op basis hiervan kunnen uitspraken worden gedaan over te verwachten ontwikkelingen op grote delen van de vaarroutes. Indien nodig, zullen in een vervolgfase de nadere te analyseren vaarroutes de reizen met een op te stellen 'reizenbestand' in beeld worden gebracht.

Economische aspecten en verkeer en vervoer

De beschouwde vaarwegen hebben een belangrijke verkeer en vervoerfunctie. De vaarwegen ontsluiten het IJsselmeergebied (incl. Markermeer en randmeren), een deel vormt de toegang tot de zeehaven Harlingen en ze vormen de verbinding tussen Noord-Nederland en overig Nederland. In ruimer verband vormt de vaarweg de verbinding tussen enerzijds de Randstad (met de zeehavens) en West-Vlaanderen en anderzijds Noord-Nederland en Noord-Duitsland.

De vaarwegen liggen in een gebied met belangrijke natuur - en milieuwaarden. Deze zijn kaderstellend voor de economische ontwikkeling van delen van het studiegebied en daarmee ook voor de ontwikkeling van de beschouwde sectoren en het hiermee verband houdende goederenvervoer. Zo is in de PKB Waddenzee vastgelegd dat de havens in het PKB gebied voor de huidige typen vaartuigen bereikbaar moeten blijven. Dit betekent dat schepen die in 1993, gezien hun diepgang en afmetingen de zeehavens bij gemiddelde zeestand en wind konden aandoen, dit ook in de toekomst moeten kunnen.

Economische betekenis studiegebied

Het IJsselmeergebied is voor verkeer en vervoer van groot belang. De scheepvaartgerelateerde activiteiten zijn goed voor ca. 8500 directe arbeidsplaatsen. Het gaat hierbij om werkgelegenheid in de binnenvisserij (ca. 200), de binnenvaart (700) en de havengebonden industrie (ca. 7600). Deze directe werkgelegenheid is goed voor nog eens ca. 17.600 arbeidsplaatsen bij toeleveranciers, die overigens niet allemaal in het IJsselmeergebied zelf gevestigd zijn.

Uit het oogpunt van werkgelegenheid en toegevoegde waarde is de havengebonden industrie met haar 7600 directe arbeidsplaatsen voor het IJsselmeergebied een zeer belangrijke sector. De werkgelegenheid is sterk geconcentreerd in een beperkt aantal havengemeenten. De werkgelegenheid in de binnenvaart is voor een groot deel afhankelijk van deze havens. In verschillende aan/nabij het IJsselmeer gelegen havengemeenten zoals Urk, Lelystad en Kampen bestaan uitbreidingsplannen.

Harlingen is als tweede havenstad van Noord-Nederland een belangrijk economisch centrum van Friesland. Het vormt voor vele Urker vissers een tweede thuishaven waar de vis aan land wordt gebracht (om vervolgens over de weg naar Urk vervoerd te worden). De havengebonden activiteiten boden in 1996 werk aan ruim 2500 personen.

Goederenstromen en scheepsbewegingen

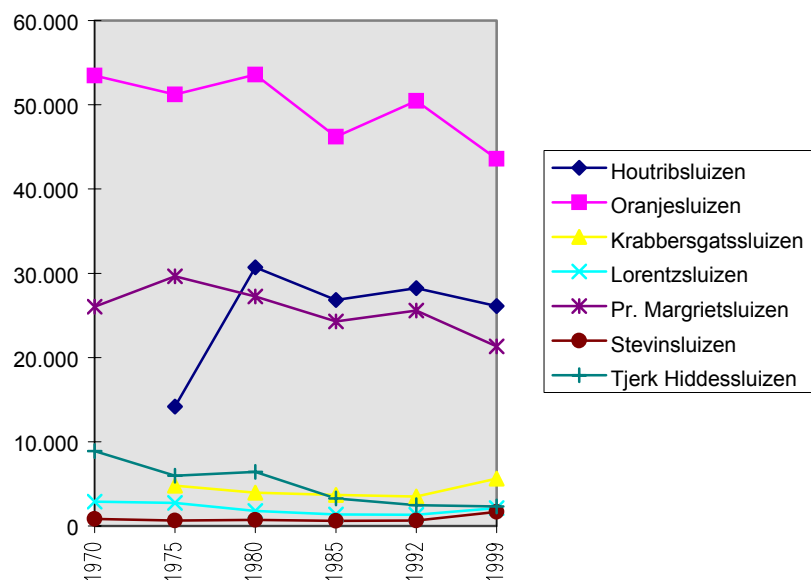
Harlingen is voor het goederenvervoer een belangrijke haven. De overslag in Harlingen is in de afgelopen jaren sterk toegenomen, met name door een forse groei in de overslag van zout. In 1999 werd ruim 2 mln ton aan goederen

overgeslagen (gelijkelijk verdeeld over binnenvaart en zeevaart). Het gaat voornamelijk om zand & grind, hout, pulp, papier, zout en algemene vracht.

Het aantal havenmondpassages is tussen 1990 en 1995/1999 toegenomen van circa 50.700 naar circa 57.000, een toename van ruim 10%. Deze groei wordt voor het overgrote deel veroorzaakt door een toename van de recreatievaart. De passages door de binnenvaart zijn afgenomen van 14.027 naar 10.610. Het aantal passages door de zeevaart is licht toegenomen van 2799 naar 2934. Ook de visserijpassages laten een lichte groei zien van 11.394 naar 12.380 havenmondpassages.

De voor de binnenvaart belangrijkste sluisen zijn de Oranjesluisen, Houtribsluisen en de Pr. Margrietsluisen. Deze sluisen liggen op de belangrijke vaarverbinding Amsterdam-Lemmer (en verder richting Delfzijl). Over het algemeen kan gesteld worden dat het aantal scheepspassages door de binnenvaart in de afgelopen decennia op de meeste sluisen is teruggelopen. Bestaande prognoses laten voor de komende decennia voor de Margrietsluisen, Houtribsluisen, Krabbersgatssluisen en de Oranjesluisen een groei zijn in het aantal passages. Op basis van de voor 2020 geprognostiseerde intensiteit/capaciteit (IC) verhouding zijn er geen knelpunten te verwachten in de capaciteit van de sluisen.

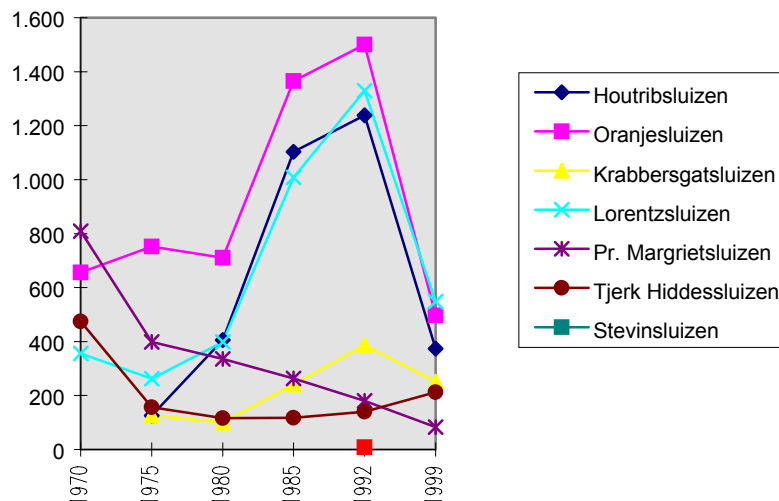
.....
Figuur 1.1
Ontwikkeling scheepspassages binnenvaart



De voor de zeevaart belangrijke sluisen zijn de Oranjesluisen, de Lorentzsluisen en de Houtribsluisen.

Het aantal passages van de zeevaart kent een grillig verloop. Na een forse stijging in de jaren tachtig is het aantal passages in de jaren negentig weer fors afgenomen.

Figuur 1.2
Ontwikkeling aantal passages (1970-1999)
Zeevaart



Vervoerd tonnage

In de periode 1990-1999 heeft zich een aantal verschuivingen voorgedaan in het door de binnenvaart vervoerde tonnage door de verschillende sluizen. Opvallend is de forse afname van het vervoerde gewicht door de Oranjesluizen en de toename op de Houtribsluizen. Ook de Margrietsluizen laten een toename van het vervoerde tonnage zien. De procentueel sterke groei van het vervoer door de Stevinsluis houdt onder andere verband met het vervoer van zand door deze sluis.

Tabel 1.1
Door binnenvaart vervoerd tonnage door de sluis (x1000 ton) Door binnenvaart vervoerd tonnage door de sluis (x1000 ton)

	vervoerd gewicht (x1000 ton)	vervoerd gewicht (x1000 ton)	ontwikkeling absoluut (x1000 ton)	ontwikkeling in % over periode 1990-1999
	1990	1999		
Houtrib-sluizen	10.557	11.994	1.437	14%
Oranje-sluizen	20.810 (*)	17.986	-2824	-14%
Krabbersgatsluizen	2.503	2.567	64	3%
Lorentz-sluizen	1.431	1.123	-308	-22%
Magriet-sluizen	10.655	11.519	864	8%
Stevin-sluizen	226	791	565	250%
Tjerk Hiddessluizen	1139	904	-235	-21%

Bronnen: 1990/92: CBS-rapportage; 1999: CBS en AVV gezamenlijke rapportage

De sector binnenvaart

De binnenvaart is veruit de belangrijkste gebruiker van de vaarroutes. Circa 80% van alle sluispassages in en om het gebied worden gemaakt door de binnenvaart. De binnenvaart is goed voor meer dan 95% van al het goederenvervoer.

Het grootste aantal klasse IV schepen en groter is te vinden op de route Amsterdam-Lemmer en verder via de vaarroute naar Delfzijl, via de Oranjesluizen, de Houtribsluizen en de Margrietsluizen. Deze vaarweg is aangemerkt als 'hoofdvaarweg'. De overige vaarwegen in het studiegebied zijn aangemerkt als 'overige vaarwegen'. Het aantal en het aandeel schepen met

een diepgang van meer dan 2,8 meter is op alle sluisen beperkt. Alleen bij de Stevinsluizen, Lorentzsluisen en Krabbersgatluizen vormen deze schepen een substantieel aandeel (>20%). Op basis van verwachtingen omtrent de toekomstige Nederlandse scheepsgrootte mag verwacht worden dat de gemiddelde scheepsgrootte in het studiegebied zal toenemen. Voor de Nederlandse vloot is de verwachting dat de gemiddelde scheepsgrootte zal toenemen van 1140 ton naar 1500 ton in het jaar 2015. Qua maximale diepgang lag lange tijd het zwaartepunt bij 2,5 meter. Inmiddels verschuift het accent naar 3,0 meter.

Het aantal scheepspassages en de vervoerde tonnen zijn in de periode 1997-1999 fors gegroeid. Met name het verkeer en vervoer door de Krabbersgatluizen en de Stevinsluizen is sterk gegroeid. De groei wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door een toename van het vervoer van zand. De winning van zand uit de Waddenzee is sinds 2000 verboden en sinds 1998 feitelijk al beëindigd (uitgezonderd winning van zand door onderhoud aan vaargeulen). Gevolg is dat er meer zand is gewonnen wordt uit de vaargeulen van het IJsselmeer.

De drie belangrijkste goederensoorten die in het studiegebied worden vervoerd zijn ruwe mineralen (voornamelijk zand), ijzer & staal en voedingsmiddelen/veevoeders. Daarnaast worden er in toenemende mate containers vervoerd op de routes Amsterdam- Ketelmeer als onderdeel van de route Antwerpen/Rotterdam- Meppel; Amsterdam - Lemmer als onderdeel van de route Antwerpen/Rotterdam- Groningen/Veendam/Duitsland; Amsterdam - Harlingen als onderdeel van de route Antwerpen/Rotterdam-Zaandam - Harlingen. De forse groei in het aantal vervoerde containers is al enige jaren aan de gang. Zo is de doorvoer door de Houtribsluisen tussen 1993 en 1999 gegroeid van 5359 TEU naar 91.606 TEU. In de periode 1997-1999 is het aantal vervoerde TEU's door de Houtribsluisen gegroeid van 42.505 naar 91606 TEU.

De verwachting is dat de vervoersomvang en het aantal scheepsbewegingen van de binnenvaart in het studiegebied verder zullen toenemen. Naast het containervervoer is de verwachting dat vooral het vervoer van zand zal toenemen. De trend en beleidsmatige insteek om de zandwinning op het land te verminderen en de zandwinning in het IJsselmeer en op zee te vergroten is hiervan de oorzaak.

De sector kustvaart

De kustvaart (ook wel short sea genoemd) vormt slechts een klein deel van het aantal scheepspassages op een beperkt aantal sluisen. Ook het vervoerde tonnage is vergeleken met de binnenvaart zeer beperkt (minder dan 5%). Echter, vanuit nationaal en internationaal beleid, wordt de kustvaart gezien als een belangrijke modaliteit met veel kansen.

Op regionaal niveau is er een aantal gemeenten dat in samenwerking met het bedrijfsleven werkt aan de uitbouw van short sea activiteiten. De gemeente Urk ontwikkelt plannen voor een nieuwe haven waarbij rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid voor short sea schepen. In Kampen is in de Haatlandhaven het Regionaal Overslag centrum gevestigd, dat zich deels richt op short sea verkeer. Ook de in ontwikkeling zijnde Zuiderzeehaven richt zich op onder andere short seavervoer.

De voor het studiegebied belangrijke bestemmingen zijn de Scandinavische landen en de Baltische staten (incl. Rusland). De ontwikkeling van het

vervoersvolume op deze relatie is zeer sterk afhankelijk van de economische ontwikkeling van de Baltische staten en Rusland.

Voor de haven van Harlingen is de kustvaart een belangrijke sector. De haven werd in de periode 1995/1999 gemiddeld per jaar door bijna 1500 zeeschepen aangedaan (inschatting havendienst gemeente Harlingen). In 1990 bedroeg dit cijfer nog zo'n 1400.

Voor de kustvaart op het IJsselmeer zijn de Lorentzsluizen, Oranjesluizen en de Houtribsluizen belangrijk. Met uitzondering van de Krabbersgatsluizen is het aantal reizen/passages van de kustvaart door alle sluizen fors afgenomen. Ook het vervoerde gewicht is afgenomen, uitgezonderd de Margrietsluizen.

Op basis van bestaande literatuur is de verwachting dat de kustvaart op het IJsselmeer enigszins zal toenemen. In aantal scheepsbewegingen en in tonnage zal het echter gaan om een zeer bescheiden aandeel in het totale vervoer over het IJsselmeer.

De sector Scheepsbouw

De scheepsbouw is geen frequente gebruiker van de te beschouwen vaarwegen. De scheepsbouw is echter wel sterk afhankelijk van de dimensionering van de kustwerken en vaargeulen. Deze bepalen vaak de maximale grootte van schepen die men kan bouwen.

In en om het studiegebied ligt een tiental scheepswerven die actief zijn in de bouw van grotere schepen (coasters en kotters). Een deel van de aan het IJsselmeer gelegen scheepswerven hebben afbouwfaciliteiten direct aan zee. Dit om grotere schepen te kunnen bouwen dan de sluizen in de Afsluitdijk toelaten. Belangrijke concentratiegebieden van scheepsbouwactiviteiten zijn Harlingen, Urk, Meppel, Kampen en Lemmer. Naast scheepswerven zijn hier allerlei toeleverende bedrijven gevestigd.

Scheepsbouwers zullen waarschijnlijk steeds groter bouwen. De verwachting, en deels al realiteit, is dat de feitelijke bouw van casco's en ook de afbouw echter steeds meer plaats zal vinden buiten het IJsselmeergebied. Cascobouw in Oost Europa, afbouw in Harlingen, Eemshaven of Den Helder. Wat resteert op de werven langs het IJsselmeer zijn niet vaarwatergebonden activiteiten zoals ontwerp, bouwmanagement en verkoop. Wel zullen onderdelen nog door machinefabrieken langs het IJsselmeer worden gebouwd en (over water) vervoerd worden naar de afbouwlocatie.

De sector Visserij

De visserij is van oudsher een belangrijke gebruiker van de vaarroutes in het studiegebied. De visserij kan onderverdeeld worden in de binnenvisserij, die op het IJsselmeer (en Markermeer en Randmeren) plaatsvindt, en de buitenvisserij, die op zee plaatsvindt. Met name deze laatste groep stelt eisen aan de vaarweg.

Het Gemeenschappelijk EU visserijbeleid is gericht op de instandhouding en het beheer van de visbestanden. Hiertoe zijn jaarlijkse toegestane vangsthoeveelheden vastgesteld en bestaan instrumenten ter regulering van de visserijinspanningen, waaronder het ondersteunen van de inkrimping van de visserijvloot. Nederland wil de EU-saneringsregeling gebruiken voor het moderniseren van de vloot en het bouwen van kleinere schepen, naast de klassieke sanering van de grote schepen.

De buitenvisserij in het studiegebied betreft vooral de vissersvloot van Urk. Deze vloot bestaat uit bijna 100 schepen (voornamelijk kotters). De visafslag Urk laat vrijwel al de vis vanuit een van de zeehavens (Harlingen, Den Helder, Lauwersoog, Delfzijl) over de weg aanvoeren. Dit gezien de tijd- en kostenbesparing (minder brandstof) en de beperkte toegestane diepgang door de Lorentzsluis.

Het aantal sluispassages door de visserij is in de afgelopen drie jaar sterk afgenomen. Circa tweederde van het aantal Urker vissersschepen, uitgaande van de toegestane diepgang van 3,5 meter, kan nu al niet meer in Urk komen. Overigens worden bij de Lorentzsluis kotters met een diepgang tot 3.80 meter nog geschut, daar kotters kunnen trimmen. Nog dieper stekende vissersschepen worden met behulp van een drijvende bok over de sluisdrempel getild.

De verwachting is dat door het stringente EU visbeleid de omvang van de vissersvloot zal afnemen en de schepen in ieder geval niet groter, maar misschien zelfs weer wat kleiner worden.

De verwachting is dat het aantal sluispassages door de Afsluitdijk de komende jaren verder zal afnemen. Vissers kiezen ervoor om in een van de zeehavens te lossen om zo op vaartijd en -afstand te besparen. Ook de verbeterde faciliteiten in de zeehavens dragen hiertoe bij. De visafslag Urk beschikt niet over een eigen kade en is ook niet aan vaarwater gevestigd. Ook voor onderhoud en reparatie zijn de vissersschepen niet langer afhankelijk van de Urker haven. Veel Urker toelanciers werken in de verschillende zeehavens en gebruiken Urk als uitvalsbasis voor deze activiteiten.

Samenvattend overzicht inschatting toekomstig gebruik per sector

Binnenvaart

- Groei aantal sluispassages. De verwachting is dat de binnenvaart verder zal groeien in aantal passages en ook in het aantal vervoerde tonnen. Wel zullen er verschillen zijn in de vaarroutes. Belangrijke groeier is de vaarverbinding Amsterdam-Lemmer via de Houtribsluizen. De winning van zand in het IJsselmeer zorgt voor een aanzienlijk deel van de te verwachten groei.
- De gemiddelde scheepsgrootte in de binnenvaart neemt gelijkmatig iets toe. De gemiddelde diepgang in de binnenvaart zal eveneens toenemen. Schepen met een diepgang van meer dan 3,5 meter zullen echter een uitzondering blijven.

Kustvaart

- Zeer beperkte groei sluispassages. Op basis van beschikbare prognoses kan gesteld worden dat de kustvaart op het IJsselmeer zeer beperkt zal groeien. De op kustvaart gerichte havenontwikkeling zal verantwoordelijk zijn voor de hooguit beperkte groei.
- De verwachting is dat de voor het IJsselmeer relevante zee-rivierschepen qua dimensies niet zullen veranderen. Immers, deze schepen worden niet alleen op het IJsselmeer ingezet, maar ook op de verschillende Westeuropese rivieren waar de diepgang en de doorvaarthoogte beperkingen blijven stellen.

Scheepsbouw

- In de scheepsbouw is een trend naar grotere schepen waar te nemen. Dit geeft voor het IJsselmeer vanuit de sector een behoefte om met grotere schepen/casco's de sluisen te kunnen passeren.
- Echter, steeds meer verschuift de scheepsbouw als fysieke activiteit naar Oost Europa en het verre oosten. Casco's worden in Oost Europa gebouwd. De afbouw vindt plaats in direct aan zee gelegen havens. Dit om de beperkingen van de sluisen te omzeilen.
- Als gevolg van bovenstaande trend zal de scheepsbouw rondom het IJsselmeer naar verwachting steeds meer bestaan uit niet-vaarwatergebonden activiteiten zoals ontwerp, bouwprojectmanagement en marketing.

Visserij

- Het aantal sluispassages en aantal vaarbewegingen op het IJsselmeer van de buitenvisserij zal verder afnemen. De buitenvisserij slaat vis over in de zeehavens. Reparaties ed. worden ook steeds meer in de zeehavens uitgevoerd met als gevolg minder passages.
- Vanuit de EU bestaat grote druk op het beperken van de vangstcapaciteit van de vissersvloot oa. door een beperking van de scheepsgrootte. Verwachting is dat nieuwe schepen/kotters niet veel groter gebouwd zullen worden.

2 Inleiding

2.1 Achtergrond sectorstudie

De regionale directie IJsselmeergebied (RDIJ) wil de ontwikkeling gerelateerd aan de scheepvaart toetsen aan de capaciteit van de huidige vaarweginfrastructuur. Onderzoek moet uitwijzen of er nu of in de toekomst verkeers- en vervoersproblemen te verwachten zijn op deze route. Hiertoe is de RDIJ een verkenning gestart naar de mogelijke huidige en toekomstige knelpunten op deze vaarroute. De vraag die in de verkenning beantwoord moet worden is of de vaarweg nu en in de toekomst voldoet aan de eisen van bereikbaarheid en betrouwbaarheid. De verkenning vaarweg Amsterdam - Harlingen is door de minister van Verkeer en Waterstaat opgenomen in het MIT.

Onderdeel van de verkenning is een beschouwing over de ontwikkelingen bij de gebruikers van de vaarweg Amsterdam- Harlingen. Immers, de mate waarin de vaarweg voldoet aan eisen van bereikbaarheid en betrouwbaarheid is sterk afhankelijk van het huidige en toekomstige gebruik.

De vaarweg Amsterdam - Harlingen vervult een belangrijke functie voor het goederenvervoer. Naast de binnenvaart maken de kustvaart, de visserij en de scheepsbouw gebruik van (onderdelen) van deze vaarweg.

2.2 Vraagstelling

De RDIJ heeft AVV gevraagd de vier gebruikersgroepen (binnenvaart, visserij, kustvaart en scheepsbouw) nader in beeld te brengen. Het gaat om ontwikkelingen en trends die van invloed kunnen zijn op het huidige en toekomstige vaarweggebruik door deze gebruikers.

Tijdens de afronding van de studie is door de opdrachtgever besloten ook de recreatiesector in beschouwing te nemen. Vanuit praktische overwegingen zijn de voor de vaarwegen van belang zijnde aspecten van de recreatie sector in een aparte notitie beschreven (zie deel 2 van voorliggende rapportage).

De uitkomsten van voorliggende studie zijn in de vervolgfase 2 geconfronteerd met de in opdracht van RDIJ door Haskoning opgestelde nautische beschrijving. Deze confrontatie geeft een eerste inzicht in mogelijke knelpunten nu of in de toekomst. Voor de door AVV opgestelde notities betreffende de knelpunten wordt verwezen naar deel 3 van voorliggende rapportage.

2.3 Te beschouwen vaarwegen

De vaarweg Amsterdam - Harlingen is niet eenduidig te definiëren. Grofweg gaat het om de verbinding tussen het westen van Nederland en onder andere de haven van Harlingen met daaraan gekoppeld de toegang voor de zeescheepvaart. Deze verbinding bestaat grofweg uit drie delen:

- De verbindingen op het Markermeer tussen Amsterdam en Houtribdijk (Oranjesluizen - Houtribsluizen/Krabbersgatsluizen)

-
- De verbindingen op het IJsselmeer van de Houtribdijk en Urk naar de Afsluitdijk (Lorentzsluizen en Stevinsluizen)
 - De hoofdvaarroutes op de Waddenzee tussen Harlingen en de Stevinsluizen en de Lorentzsluizen en de zeegaande routes.

2.4 Aanpak en randvoorwaarden

Voorliggende studie is gebaseerd op bij RDII en AVV beschikbare literatuur. Daarnaast zijn gegevens opgevraagd bij verschillende instellingen en organisaties. Een literatuurlijst is opgenomen in de bijlage. In opdracht van DGG/HKU is besloten vooralsnog geen interviews te houden met externe sleutelinformanten.

In deze eerste fase van de verkenningsstudie zijn geen nieuwe prognoses voor het toekomstige verkeer en vervoer opgesteld, maar is besloten om gebruik te maken van bestaande prognoses voor 2010 en 2020. Voor de inventarisatie van mogelijke knelpunten is eveneens gebruik gemaakt van bestaand materiaal. Deze aldus geïnventariseerde knelpunten worden in een vervolgfase (fase 3) aan een nadere analyse onderworpen, waarin eventueel nieuwe prognoses worden opgesteld.

Vanuit dit perspectief beperkt het kwantitatieve deel van deze fase van de studie zich tot de ontwikkelingen op de verschillende sluizen in en om het studiegebied. Op basis hiervan kunnen uitspraken worden gedaan over te verwachten ontwikkelingen op grote delen van de vaarroutes. In fase drie zullen, indien nodig, van de nader te analyseren vaarroutes de reizen met een op te stellen 'reizenbestand' in beeld worden gebracht.

2.5 Opbouw studie

Gestart wordt met een korte beschrijving van de economische en verkeer & vervoeraspecten van het studiegebied. In het hierop volgende hoofdstuk 3 worden de vier sectoren beschreven. Per sector wordt een korte beschrijving gegeven van het beleidskader, de sectorstructuur, het historische en huidige gebruik van de vaarweg en wordt een inschatting gemaakt van het toekomstige gebruik van de vaarweg.

Hoofdstuk 4 geeft een beknopte samenvatting van de ontwikkelingen per sector die van invloed kunnen zijn op het toekomstige gebruik van de vaarweg Amsterdam-Harlingen.

3 Korte schets van economische aspecten en verkeer en vervoer

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een korte schets van de economische betekenis van de vaarwegen, ingedeeld naar het IJsselmeergebied, de zeehaven Harlingen en de doorvoerfunctie van het gebied. Tevens wordt een samenvattend overzicht gegeven van de verkeer- en vervoerbewegingen op de IVS telpunten (sluizen).

3.2 Functies van de vaarweg

De vaarwegen zijn functioneel als volgt onder te verdelen.

- Ontsluiting van het IJsselmeergebied (incl. Markermeer en randmeren)
Belangrijke economische centra die afhankelijk zijn van een goede ontsluiting van het IJsselmeergebied zijn de havenplaatsen met goederenoverslag en scheepsbouwactiviteiten zoals Urk, Lemmer, Kampen/Zwolle en Volendam. Via de vaarweg staan deze havenplaatsen in verbinding met andere binnenvaarthavens, maar ook met overzee gelegen regio's (middels kustvaart). De havens vervullen ook voor de visserij een functie.
- Ontsluiting van de zeehaven Harlingen.
Harlingen als zeehaven vervult een specifieke rol voor Noord Nederland, maar ook voor het IJsselmeergebied. Zo wordt een groot deel van de Urker vis in Harlingen aan land gebracht om vervolgens over de weg naar de visafslag in Urk te worden vervoerd. Harlingen vormt voor verschillende goederen een belangrijke functie in het vervoer van en naar export/import landen.
- Verbinding tussen Noord-Nederland en overig Nederland (doorvoerfunctie).
In ruimer verband strekt het economisch belang van het studiegebied zich uit tot in Noord- en West- Nederland. Zo vormt de vaarweg een belangrijke verbinding tussen enerzijds de Randstad (met de zeehavens) en West Vlaanderen en anderzijds Noord Nederland en Noord Duitsland. Het vervoer van containers loopt bijvoorbeeld tussen Rotterdam/Antwerpen enerzijds en Meppel, Veendam en Noord-Duitsland anderzijds via (delen) van de te beschouwen vaarweg. Ook andere goederen worden via het studiegebied tussen de landsdelen vervoerd.

De vaarweg ligt in een gebied dat niet alleen van economisch belang is. Met name natuur- en milieubelangen zijn kaderstellend voor de economische ontwikkeling van het studiegebied en daarmee ook voor de ontwikkeling van de beschouwde sectoren en het hiermee verband houdende goederenvervoer. Van belang in dit kader is de PKB Waddenzee. In de PKB Waddenzee is vastgelegd dat de havens in het PKB gebied voor de huidige typen vaartuigen bereikbaar moeten blijven. Dit betekent dat schepen die in 1993, gezien hun diepgang en afmetingen de zeehavens bij gemiddelde zeestand en wind konden aandoen, dit ook in de toekomst zullen moeten kunnen. Grotere schepen dienen te varen binnen het zogenaamde getijdevenster. De trend naar steeds grotere en met name dieper stekende vaartuigen wordt hiermee tegengegaan. Op deze wijze worden aanmerkelijke ingrepen in het Waddensysteem voorkomen. De geomorfologische gesteldheid en de

natuurlijke dynamiek van de Waddenzee geven dan ook de grenzen aan van de scheepsgroottes die nautisch gezien toelaatbaar zijn (ontleend aan Beheersplan Waddenzee, 1996-2001).

3.3 Economische betekenis studiegebied

IJsselmeergebied (inclusief Markermeer)

Het IJsselmeergebied is voor verkeer en vervoer van groot belang. Een studie van het NEI (2000) geeft aan dat de scheepvaart gerelateerde activiteiten goed zijn voor ca. 8500 directe arbeidsplaatsen. Het gaat hierbij om werkgelegenheid in de binnenvisserij (ca. 200), de binnenvaart (700) en de havengebonden industrie (ca. 7600). Deze directe werkgelegenheid is goed voor nog eens ca. 17.600 arbeidsplaatsen bij toeleveranciers, die overigens niet allemaal in het IJsselmeergebied zelf gevestigd zijn.

Uit het oogpunt van werkgelegenheid en toegevoegde waarde is de havengebonden industrie met haar 7600 directe arbeidsplaatsen voor het IJsselmeergebied een zeer belangrijke sector. De werkgelegenheid is sterk geconcentreerd in een beperkt aantal havengemeenten. De werkgelegenheid in de binnenvaart is voor een groot deel afhankelijk van deze havens.

De gemeente Urk ontwikkelt plannen voor een nieuwe haven. Deze haven is in eerste instantie bestemd voor scheepsbouw en reparatieactiviteiten en de (IJsselmeer)visserij. In het programma van eisen dat voor de haven is opgesteld, is ook rekening gehouden met de toegankelijkheid voor kustvaartschepen.

In Kampen is in de Haatlandhaven het Regionaal Overslag Centrum gevestigd. De Haatlandhaven in Kampen laat schepen met een diepgang van 3,30 meter toe. Medio 2001 wordt de diepgang verruimd (site ROC kampen). Ten noorden van het Kamper industriegebied wordt de Zuiderzeehaven aangelegd. Met deze haven richt de gemeente Kampen zich onder andere op de kustvaart. Rond de nieuwe zeehaven komt 35 hectare industrieterrein, bestemd voor zware en watergebonden industrie voor zowel Kampen als ook Zwolle. Hierover heeft de gemeente Kampen met Zwolle een samenwerkingsconvenant afgesloten. De verwachting is dat zich bedrijven op het haventerrein zullen vestigen uit de volgende sectoren: hout, bouwmaterialen, metaal, machine-industrie, scheepsbouw, recycling, grond/weg/waterbouw, groothandel agrarische producten en kunststofverwerkende industrie (Marktonderzoek Zuiderzeehaven 2000). Beleidsmatig bestaat bij de gemeente Kampen de wens om Kampen toegankelijk te maken voor 4 meter diepstekende schepen. Echter het Ministerie van verkeer en Waterstaat houdt vast aan een diepgang van 3,5 meter. In zowel de dimensionering van de vaarroute door het Ketelmeer als van de vaarroute over de IJssel tussen het Ketelmeer en Kampen wordt dan ook uitgegaan van een maatgevend schip met een diepgang van 3,5 meter.

In de Ontwikkelingsvisie Flevoland en in het (ontwerp) Provinciaal Verkeer en Vervoerplan wordt gesproken over de ontwikkeling van een goederenoverslagpunt bij Lelystad. Het plan is de terminal te ontwikkelen ten noorden van Lelystad, ten zuiden van de Flevocentrale. Het plan richt zich op de overslag van afval, zeecontainers en bulkgoederen (vooral zand en agrarische producten). Bovenomschreven plan is een particulier initiatief. Het is onzeker of en wanneer dit initiatief wordt gerealiseerd.

Zeehaven Harlingen

Harlingen is als tweede havenstad van Noord-Nederland een belangrijk economisch centrum van Friesland. Harlingen vormt voor vele Urker vissers een tweede thuishaven waar de vis aan land wordt gebracht (om vervolgens over de weg naar Urk vervoerd te worden). Overigens gebruiken de Urker vissers ook andere havens zoals Den Helder, Lauwersoog, Eemshaven en Delfzijl voor de overslag van vis.

In Harlingen wordt per jaar ruim 2 mln ton aan goederen overgeslagen (gelijkelijk verdeeld over binnenvaart en zeevaart). De haven biedt faciliteiten voor containeroverslag, ro-ro, bulkschepen (olie en gas). Via de haven van Harlingen worden vooral zand & grind, hout, pulp, papier, zout en algemene vracht overgeslagen. Een belangrijk deel van de groei wordt veroorzaakt door de overslag van zout. Nabij Harlingen wordt namelijk steenzout gewonnen dat via de haven wordt vervoerd.

Tabel 3.1

De overslag in Harlingen laat al jaren een flinke groei zien (x 1000 ton).

Jaar	overslag zeevaart	overslag binnenvaart	overslag totaal
1990	230	343	573
1991	255	423	678
1992	244	344	588
1993	332	402	734
1994	431	420	851
1995	524	736	1260
1996	591	654	1245
1997	838	997	1835
1998	1063	977	2040
1999	1043	1049	2092

De havengebonden activiteiten boden in 1996 werk aan ruim 2500 personen (Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid, 1999).

In Harlingen wordt gewerkt aan de uitbreiding van de industriehaven met ca 50 ha bedrijfsterrein. Inmiddels is begin 2001 gestart met de werkzaamheden. Daarnaast bestaan er plannen voor de aanleg van een tweede havenmond. Ook wordt het bestaande natte bedrijfsterrein achter de sluis verder uitgebreid.

Doorvoerfunctie tussen Noord Nederland en overig Nederland

De doorvoerfunctie van het IJsselmeergebied is van (inter-)nationale betekenis. Het vormt de vaarverbinding tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland enerzijds en vrijwel geheel overig Nederland en westelijk België anderzijds.

Belangrijke doorgaande stromen zijn:

- Midden/West Nederland - Houtribsluizen/Krabbersgatsluizen - Lemmer - Noord Nederland. Van de scheepspassages bij Lemmer is circa 15% doorgaand van/naar Duitsland. De overige 85% laadt/lost in Friesland/Groningen. Het overgrote deel van de schepen die Lemmer passeert heeft als herkomst/bestemming de zeehavengebieden in West Nederland.
- Midden/West Nederland - Houtribsluizen - Ketelmeer - Noord/Oost Nederland

3.4 Goederenstromen en scheepsbewegingen

De goederenstromen worden inzichtelijk gemaakt door middel van een nadere analyse van de scheepspassages en vervoerde tonnages op in en om het studiegebied gelegen sluizen. Voor Harlingen is gekeken naar de havenmondpassages en schattingen over de verkeersintensiteit op de vaarroutes nabij Harlingen.

Verkeersbeeld in aanloop Harlingen

In het aanloopgebied Harlingen kunnen de volgende vier vaarroutes worden onderscheiden:

- De Pollendamroute, die voert langs de Pollendam en door de Blauwe Slenk voor scheepvaartverkeer tussen Harlingen en Terschelling, Vlieland en de Noordzee.
- De Boontjesroute, langs de Boontjes voor de route tussen Harlingen en Kornwerderzand
- De Klimstergatroute, door het Klimstergat voor scheepvaartverkeer tussen Harlingen en het oostelijk deel van de Waddenzee.
- De Molenrakroute over het Molenrak voor scheepvaartverkeer tussen Harlingen en het westelijk Waddenzeegebied richting Den Helder.

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de scheepvaartintensiteit en -samenstelling, wat betreft de beroepsvaart over de vaarroutes in het aanloopgebied van Harlingen.

.....
Tabel 3.2
Scheepvaartintensiteit en -samenstelling
aanloopgebied Harlingen

	Beroepsvaart
Pollendam	14.000
Boontjes	4.000
Klimstergat	500
Molenrak	0
Totaal	18.500

Bron: AVV: Een veiliger verkeersafwikkeling in het aanloopgebied van Harlingen

Niet vermeld in de bovenstaande tabel is de intensiteit van de recreatievaart. Deze bedraagt voor de Pollendam 23.000 bewegingen, voor de Boontjes 14.000, voor het Klimstergat 2.500 en voor het Molenrak 2500.

De beroepsvaart op de Pollendam bestaat uit ca. 6000 passages van veerboten, 4400 visserijschepen en 3600 overige beroepsvaart. De beroepsvaart op de Boontjes bestaat uit 100 passages van visserijschepen en 3900 van overige beroepsvaart.

De gemeente Harlingen beschikt sinds 1995 niet langer over gedetailleerde tellingen van het aantal havenmondpassages. Wel heeft men dat aantal geprobeerd in te schatten. De havendienst stelt dat deze schatting representatief is voor de jaren 1995-1999.

Onderstaande tabel laat zien dat het aantal havenmondpassages in de beschouwde periode is gestegen met ruim 10%. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de recreatievaart. Opvallend is de sterke afname van de binnenvaart.

Tabel 3.3

Havenmondpassages Harlingen

	1990	gemiddeld per jaar over periode 1995-1999
Zeeschepen	2799	2934
Binnenvaart	14.027	10.610
Visserij (zee + binnen) recreatie, veren en overig	11.394	12.380
	22.519	31.148
Totaal	50.739	57.072

Bron: Havendienst gemeente Harlingen: Jaarverslag 1990 en schriftelijke opgave
schatting 1995-1999

Goederenstromen en scheepsbewegingen op de sluisen

In en om het studiegebied ligt een groot aantal sluisen. Een overzicht van de goederenstromen en scheepsbewegingen door deze sluisen geeft een beeld van de goederenstromen en scheepsbewegingen in het gehele studiegebied. Uit dit overzicht kan voor de meeste delen van de vaarroute de omvang en de samenstelling van goederenstromen en scheepsbewegingen worden afgeleid.

De voor het goederenvervoer belangrijkste sluisen liggen op de route Amsterdam - Lemmer (Oranjesluisen, Houtribsluisen en de Margrietsluisen). De voor de binnenvaart belangrijke sluisen zijn: Oranjesluisen, Houtribsluisen en Margrietsluisen. De voor de kustvaart belangrijke sluisen zijn: Oranjesluisen, Houtribsluisen en de Lorentzsluisen. De voor de visserij belangrijke sluisen zijn: Krabbersgat sluisen, Lorentzsluisen, Oranjesluisen en de Houtribsluisen. De Tjerk Hiddessluisen zijn meegenomen in de beschrijving om samen met de overslaggegevens en havenmondpassages een beeld te krijgen van de situatie in en rondom de haven van Harlingen. De Tjerk Hiddessluisen zelf vormen geen onderdeel van het studiegebied en worden daarmee ook niet meegenomen in de inventarisatie van mogelijke knelpunten.

Besloten is om in deze fase van de verkenningsstudie nog geen gedetailleerd reizenbestanden te maken. Dit vormt samen met een eventueel op te stellen prognoses onderdeel van fase 3, waarin geïnventariseerde mogelijke knelpunten aan een nadere analyse worden onderworpen. Reeds beschikbare prognoses zijn uiteraard wel in voorliggende notitie opgenomen.

Historische ontwikkeling scheeps passages

Met behulp van beschikbare historische gegevens is een beeld te geven van de ontwikkeling van de scheeps passages in de afgelopen decennia. Doordat het de gegevens van een langjarige periode betreft is de wijze van het bijhouden van de passages door deze periode heen niet geheel uniform geweest. De cijfers tussen 1970 en 1992 zijn gebaseerd op CBS rapportages. Over de jaren 1993 en 1994 zijn geen gegevens beschikbaar. De jaren 1995 t/m 1997 zijn gebaseerd op AVV rapportages. Vanaf 1998 is gebruik gemaakt van de gezamenlijke rapportages van CBS en AVV. Gezien deze breuken in de registratie geven de cijfers daarom niet meer dan een indicatie van de historische ontwikkeling.

Vanaf 1975 hebben de Houtribsluisen bij Lelystad een redelijk constante, zij het iets dalende stroom binnenvaartschepen te verwerken heeft gekregen. Het aantal doorvaarten was in de jaren '70 en '80 iets hoger dan het aantal doorvaarten in de tweede helft van de jaren '90.

Het aantal zeevaartpassages is vanaf 1975 eerst toegenomen tot ruim 1200 in begin jaren '90, eind jaren '90 passeerde nog slechts eenderde van het aantal schepen de sluisen (ca 400 stuks).

Tabel 3.4

Ontwikkeling aantal scheepvaartpassages (beide richtingen)(1970 - 1999)

		1970	1975	1980	1985	1992	1997	1999
Houtribsluizen	binnenvaart	-	14.189	30.712	26.822	28.238	25.258	26.112
	zeevaart	-	126	406	1.103	1.238	482	374
Oranjesluizen	binnenvaart	53.481	51.207	53.582	46.202	50.473	38.484	43.575
	zeevaart	656	752	711	1.365	1.500	641	497
Krabbersgatsluizen	binnenvaart	-	4.784	3.956	3.696	3.500	3.808	5.630
	zeevaart	-	127	100	241	387	221	251
Lorentzsluizen	binnenvaart	2.899	2.735	1.774	1.355	1.317	1.739	2.138
	zeevaart	356	262	399	1.008	1.330	672	548
Pr. Margrietsluizen	binnenvaart	26.022	29.624	27.253	24.284	25.558	21.195	21.315
	zeevaart	809	398	336	263	180	79	83
Stevinsluizen	binnenvaart	836	648	704	607	654	1.418	1.657
	zeevaart	0	0	0	0	8	2	0
Tjerk Hiddessluizen	binnenvaart	8874	5948	6413	3265	2970	2645	2313
	zeevaart	475	156	116	118	125	101	212

Bron: CBS en IVS

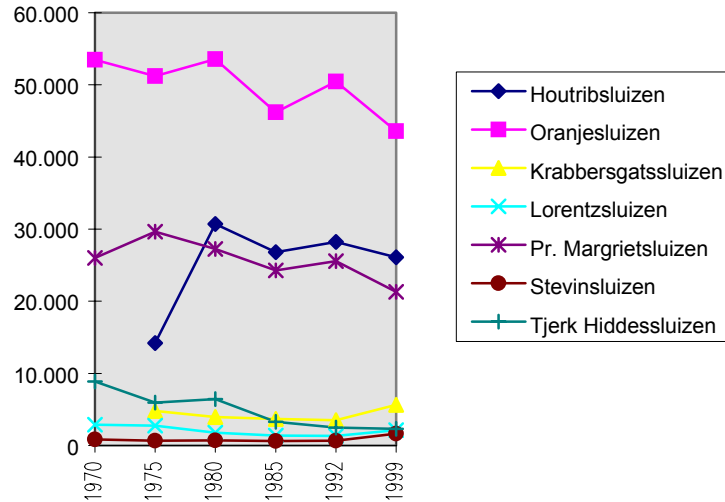
1. Houtribsluizen zijn medio 1975 in gebruik genomen
2. Krabbersgatsluizen zijn per 1 december 1971 in gebruik genomen
3. Het aantal doorvaarten Zeevaart bij de Krabbersgatsluizen vermeld onder 1975 betreft het aantal van 1976

Ook het aantal passages bij de Oranjesluizen is in de afgelopen decennia gedaald. Tot de jaren '80 passeerden jaarlijks meer dan 50.000 schepen de sluisen. Daarna daalde het aantal passages tot ca 40.000 in de tweede helft van de jaren '90 om in 1999 weer te stijgen tot ruim 43.500 passages. Het aantal zeeschepen dat de Oranjesluizen passeert verloopt vergelijkbaar met de passages bij de Houtribsluizen; eerst een toename tot begin jaren '90, daarna een sterke terugval.

Sinds de ingebruikname van de Krabbersgatsluizen, is het aantal doorvaarten van binnenvaartschepen over de jaren heen vrij constant geweest (tussen 4.000 en 5.000), maar dat is veel lager dan het aantal doorvaarten van de Oranjesluizen of de Houtribsluizen. Opvallend is de sterke toename eind jaren negentig.

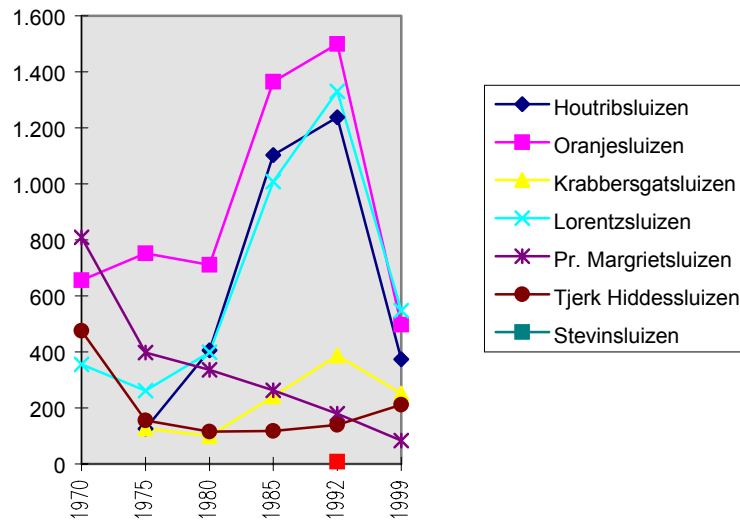
Het aantal zeeschepen dat de sluisen passeert is beperkt. Er is geen sprake van een duidelijk trendmatige ontwikkeling.

Figuur 3.1
Ontwikkeling scheepspassages binnenvaart



Het aantal passages bij de Lorentzsluizen kent vanaf begin jaren '70 tot begin jaren negentig een dalend verloop. In de laatste jaren lijkt de dalende trend te zijn omgeslagen met ruim 2.100 passages als uitschieter in 1999. Dit is in de grafiek echter vrijwel niet terug te vinden, omdat de Lorentzsluizen, gezien het beperkt aantal passages, onderaan in de grafiek is weergegeven. Bij de Lorentzsluizen is het patroon in de passages van de zeescheepvaart vergelijkbaar met het patroon bij de Houtribsluizen en de Oranjesluizen, namelijk een groei tot in de jaren '90, waarna een sterke daling volgt. Bij de Lorentzsluizen is het aantal passages ongeveer gehalveerd ten opzichte van begin jaren '90.

Figuur 3.2
Ontwikkeling aantal passages (1970-1999)
Zeevaart



Bij de Margrietsluizen is het aantal binnenvaartpassages in de beschouwde periode licht afgenomen. Van rond de 30.000 passages jaren zeventig tot ruim 20.000 passages eind jaren negentig. Het aantal passages van de zeescheepvaart is zeer sterk teruggefallen tot ongeveer eentiende van het aantal passages begin jaren '70.

Het aantal passages van binnenvaartschepen bij de Stevinsluizen fluctueert van jaar op jaar zeer sterk. In de tweede helft van de jaren negentig is het aantal passages echter sterk toegenomen. Het aantal passages van de zeescheepvaart is te verwaarlozen.

Het aantal passages bij de Tjerk Hiddessluizen is in de beschouwde periode zeer sterk gedaald. Voor een deel wordt dit veroorzaakt door een vermindering van de overslagactiviteiten bij aan het Van Harinxmakanaal gelegen bedrijven.

Historische ontwikkeling vervoerd tonnage

Anders dan bij de scheepspassages bestaan er van het vervoerd tonnage door de sluisen geen langjarige historische overzichten. Zo gaan de cijfers voor verschillende sluisen niet verder terug dan 1990. Ook ontbreken historische cijfers over het door de zeevaart vervoerde tonnage. Op basis van de beschikbare gegevens geeft onderstaande tabel een beknopt beeld van de ontwikkeling van het vervoerd tonnage door de verschillende sluisen over het afgelopen decennium.

.....
Tabel 3.5
Door binnenvaart vervoerd tonnage door de sluis (x1000 ton)

	vervoerd gewicht (x1000 ton)	vervoerd gewicht (x1000 ton)	ontwikkeling absoluut (x1000 ton)	ontwikkeling in % over periode 1990-1999
	1990	1999		
Houtrib-sluizen	10.557	11.994	1.437	14%
Oranje-sluizen	20.810 (*)	17.986	-2824	-14%
Krabbersgatsluizen	2.503	2.567	64	3%
Lorentz-sluizen	1.431	1.123	-308	-22%
Magriet-sluizen	10.655	11.519	864	8%
Stevin-sluizen	226	791	565	250%
Tjerk Hiddessluizen	1139	904	-235	-21%

Bronnen: 1990/92: CBS-rapportage; 1999: CBS en AVV gezamenlijke rapportage

In de periode 1990-1999 heeft zich een aantal verschuivingen voorgedaan in het door de binnenvaart vervoerde tonnage door de verschillende sluisen. Opvallend is de forse afname van het vervoerde gewicht door de Oranjesluizen en de toename op de Houtribsluisen. Ook de Margrietsluizen laten een toename van het vervoerde tonnage zien. De procentueel sterke groei van het vervoer door de Stevinsluis houdt onder andere verband met het vervoer van zand door deze sluis. Ook de Tjerk Hiddessluizen laten een relatief forse afname van het vervoerde tonnage zien.

Nadere analyse goederenvervoer in periode 1997-1999

Onderstaande tabel geeft een overzicht per sluis van het vervoerde gewicht en het aantal reizen over het jaar 1999. Daarnaast is procentueel de groei van het aantal reizen en vervoerd gewicht over de periode 1997-1999. weergegeven. Onderscheid is gemaakt in vrachtvervoerend en niet-vrachtvervoerend. Vrachtvervoerend bestaat uit de binnenvaart en de kustvaart. Niet vrachtvervoerend bestaat uit de visserij en de overige beroepsvaart.

Tabel 3.6

Doorvoer goederen in tonnen en scheepsbewegingen naar sector (1999) en ontwikkeling 1997-1999 in %

	vrachtvervoerend						niet- vrachtver- voerend		
	Binnenvaart		Kustvaart		Totaal		Visserij	Overige	Totaal
	reizen	gewicht x1000	reizen	gewicht x 1000	reizen	gewicht x 1000	reizen	reizen	
Houtrib- sluizen	26112 +3.4%	11.994 +5.8%	374 -22.4%	325 -20.0%	26486 +2.9%	12.319 +4.9%	828 -11.3%	2694 -5.5%	3522 -6.9%
Oranje- sluizen	43575 +13.2%	17.986 +12.5%	497 -22.5%	373 -26.4%	44072 +12.6%	18.359 +11.3%	1218 -1.4%	5450 +8.2%	6668 +6.3%
Krabbegat s-sluizen	5630 +47.8%	2.567 +46.3%	251 +13.6 %	128 -10.2%	5881 +46.0%	2.695 +42.0%	2527 +17.5%	2667 +57.0%	5194 +34.9%
Lorentz- sluizen	2138 +22.9%	1.123 +17.6%	548 -18.5%	428 -26.9%	2686 11.4%	1.551 +0.7%	2037 -0.7%	1336 -16.7%	3373 -7.7%
Magriet- sluizen	21315 +0.6%	11.519 +2.3%	72 -8.9%	19 +14.9%	21387 +0.5%	11.538 +2.3%	4 -33.3%	1167 +5.7%	1171 +5.5%
Stevin- sluizen	1657 +16.9%	791 +50.8%	0 -	0 -	1657 +16.7%	791 50.5%	922 -3.9%	811 -22.0%	1733 -13.3%

Bron: IVS

Op basis van een reizenbestand uit 1995 komt het rapport 'Ketelmeergeulen, economisch voor- en nadelen' uit op een door in totaal ca. 9562 schepen (binnenvaart en kustvaart) vervoerd gewicht bij de Ketelbrug uit op circa 8,1 mln ton. Opgemerkt dient te worden dat bovengenoemde cijfers verouderd zijn. De cijfers zijn bovendien afgeleid uit gegevens van andere IVS telpunten en zijn dus niet gebaseerd op feitelijke tellingen.

De toename in het aantal scheepspassages op de beschouwde sluizen is tussen 1997 en 1999 gemiddeld circa 8% geweest. De groei van vervoerde gewicht bedroeg bijna 9% in de periode 1997-1999.

Tussen de verschillende sectoren bestaan grote verschillen in de ontwikkeling in de periode 1997-1999.

De binnenvaart is zowel in het aantal scheepspassages als in het vervoerde gewicht sterk gegroeid.

De kustvaart is in zowel aantal passages als vervoerd gewicht op de meeste sluizen sterk afgenomen.

Het aantal passages van de visserij is op alle sluizen, uitgezonderd de Krabbegatsluis, sterk afgenomen. De zeer forse toename op de Krabbegatsluis is opvallend. Deze groei wordt voor een groot gedeelte verklaard door een forse groei in het vervoer van zand. Dit houdt verband met de zandwinning door verruiming van de vaargeul ter plaatse.

Verdeling over het jaar

Het aantal doorvaarten door de sluisen in het studiegebied is niet gelijk over het jaar verdeeld. Het aantal doorvaarten van de binnenvaart bij de Stevinssluisen was in 1998 in de drukste maand (oktober) 3,4x hoger dan in de minst drukke maand (januari). Ook de Lorentzsluisen waren in de drukste maand (september) 2,2x drukker dan in de minst drukke maand (januari). Voor de Krabbegatsluis ligt deze verhouding op 1,9 en voor de Houtribsluisen op 1,3. (ontleend aan Scheepvaart IJsselmeergebied - Jaaroverzicht 1998).

Laadvermogen

Het laadvermogen in tonnen gemiddeld per passerend schip (binnenvaart en kustvaart) in het IJsselmeer / Markermeergebied bedroeg 1016 ton (1998). Het gemiddeld laadvermogen bij de Lorentzsluisen was het hoogst (1147 ton) gevolgd door de Krabbersgatsluisen (1029 ton), de Houtribsluisen (1002 ton) en de Stevinssluisen (961 ton).

Goederensoorten

Veruit de belangrijkste goederensoort die wordt vervoerd is de groep ruwe mineralen (vooral zand en grind), gevolgd door ijzer/staal en voedingsmiddelen/veevoeder.

.....
Tabel 3.7
Doorvoer per sluis naar goederensoort in
1000 tonnen(1999).

	Land bouw	Voeding voerders	vaste min brandst	aardolie prod	ertsen	ijzer staal	ruwe min.	Mest- stof	che misch	overig onbekend
Houtrib sluisen	315	2513	176	92	330	2907	3994	785	227	316
Oranje sluisen	695	2673	22	65	120	2211	4729	908	95	145
Krabber sgat- sluisen	285	122	7	0	49	492	1473	113	5	34
Lorentz sluisen	66	153	3	0	67	270	780	122	20	21
Magriet sluisen	332	1644	185	102	391	1812	5199	618	254	339
Stevin sluisen	21	17	0	0	0	271	444	0	0	39
Tjerk Hiddes sluisen	96	17	17	5	32	639	70	17	2	11

Bron: IVS 1999

Prognoses toekomstige scheepvaartpassages op de sluisen en toekomstige I/C verhoudingen.

Er zijn geen nieuwe prognoses voor de voorliggende studie opgesteld. Zoals reeds vermeld is het de bedoeling op basis van bestaande gegevens mogelijke knelpunten in beeld te brengen en eventueel voor deze mogelijke knelpunten nieuwe prognoses op te stellen.

Beschikbare, maar wel enigszins verouderde prognoses geven een globale indicatie van de toekomstige belasting van een aantal sluisen. Onderstaande tabel is gebaseerd op beschikbare prognoses. Deze prognose betreft alleen de

binnenvaart. Kustvaart en visserij zijn niet meegenomen. De cijfers over het jaar 1999 betreft de feitelijke realisatie (bron IVS).

Tabel 3.8

Prognose scheepspassages, laadvermogen, vervoerd tonnen, gem. Laadvermogen en I/C verhouding (binnenvaart)

1999 (realisatie) 2010 2020	Schepen totaal	laadvermogen x 1000 ton	lading x1000 ton	glvm ton	I/C getal
Margrietsluizen	21.315		11.519	-	-
	30.250	35.061	18.273	1.159	0.61
	33.250	43.650	18.481	1313	0.74
Houtribsluizen	26.112	-	11.994	-	-
	34.850	38.513	17.210	1.105	0.28
	39.950	49.108	18.436	1229	0.35
Krabbersgatsluizen	5630	-	2.567	-	-
	3100	3.302	1.031	1.065	0.05
	6050	6043	2534	999	0.10
Oranjesluizen	43.575	-	17.986	-	-
	67.250	68.018	30.294	1.011	0.59
	81.650	88.557	26.750	1085	0.76

Bron: beschikbare TEM prognoses AVV

De verwachting is dat op alle beschouwde sluizen het aantal passages en de hoeveelheid vervoerde goederen zullen groeien. Alleen bij de Margrietsluizen en de Oranjesluizen zullen de I/C verhoudingen oplopen tot een niveau waar een nadere analyse nodig is. Beide sluizen zijn echter al onderwerp van studie geweest. Eventuele knelpunten op deze sluizen vallen daarom buiten het kader van voorliggende studie.

Voor de Lorentzsluizen en de Stevinsluizen zijn geen prognoses beschikbaar. Echter, uitgaande van het huidige aantal passages en de groeiverwachtingen op de andere beschouwde sluizen, mag verwacht worden dat er zich in de beschouwde periode geen capaciteitproblemen voor zullen doen.

De ontwikkeling bij de Krabbersgatsluizen is opvallend. Dit heeft echter te maken met het ,vergeleken met 1997 en 1998, fors grotere aantal passages en vervoerd tonnage in 1999. Dit houdt verband met een toename van het vervoer van zand als gevolg van het verdiepen van de vaargeul ter plaatse. De zeer lage I/C verhouding wordt veroorzaakt door het feit dat vanaf 2010 in de berekening het Naviduct is meegenomen.

Theoretisch is de capaciteit van een sluis voor 100% benut als het I/C getal de waarde 1,0 heeft. Echter, de wachttijden voor de scheepvaart zijn dan onacceptabel lang. Vanaf een waarde van 0,5 - 0,6 gaan de wachttijden in de regel zo snel oplopen, dat van congestie sprake is. De acceptabele grenswaarde van het I/C getal is afhankelijk van meerdere factoren zoals de bedieningstijd, het aanbodpatroon van schepen, etc. Daarom wordt doorgaans aanbevolen om sluiscomplexen met een I/C getal van 0,5 en groter nader te onderzoeken. Kortom, het I/C getal heeft een signaleringsfunctie dat aangeeft of er mogelijk een knelpunt is. Eventuele capaciteitsbeslag door recreatieverkeer en intensiteitswisselingen als gevolg van seizoensinvloeden zijn middels ophoogfactoren in het I/C getal verdisconteerd.

3.5 Samenvattend overzicht

- Scheepvaart gerelateerde activiteiten in het IJsselmeergebied zijn goed voor ca. 8500 directe arbeidsplaatsen en nog eens 17.600 indirecte arbeidsplaatsen bij toeleveranciers en afnemers.
- De havens van Urk en Kampen richten zich expliciet op kustvaart. Beiden hebben, evenals Lemmer, scheepsbouwactiviteiten. In beide havens en in Lelystad wordt gewerkt aan plannen voor de uitbreiding van de havenfaciliteiten.
- De overslag in Harlingen is in de afgelopen jaren fors gegroeid. Het haventerrein wordt met ca. 50 hectare bedrijventerrein uitgebreid waardoor ruimte ontstaat voor nieuwe havengebonden bedrijvigheid en de overslag verder kan toenemen. Tevens wordt het bestaande natte bedrijven terrein Oostpoort verder uitgebreid.
- Scheepspassages van de binnenvaart op de beschouwde sluisen zijn in de afgelopen decennia afgenomen, maar in de afgelopen jaren weer iets gegroeid.
- Het aantal scheepspassages van de kustvaart is op alle beschouwde sluisen in de afgelopen decennia fors afgenomen. Deze trend heeft zich in de afgelopen drie jaar verder doorgezet.
- De ontwikkeling in de periode 1990-1999 van het vervoerde tonnage door de sluisen geeft geen eenduidig beeld. Bij een aantal sluisen is het vervoerde tonnage gedaald (Oranjesluisen, Lorentzsluisen) Andere sluisen laten een stijging zien (Margrietsluisen, Stevinsluisen, Houtribsluisen)
- Belangrijke vervoerde goederensoorten zijn ruwe mineralen (voornamelijk zand), ijzer en staal en voedingsmiddelen/veevoeders.
- Globale prognoses geven aan dat in de toekomst een groei van passages en vervoerde tonnage te verwachten is.

4 De sectoren

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat nader in op de karakteristieken van de vier sectoren die gebruik maken en afhankelijk zijn van de beschouwde vaarwegen. Het betreft de sectoren binnenvaart, kustvaart, scheepsbouw en visserij. Per sector wordt ingegaan op het beleidskader, de historische ontwikkeling, de huidige situatie en een inschatting van het toekomstig gebruik van de vaarwegen. Deze inschatting is vooralsnog kwalitatief.

Inzicht in de algemene ontwikkelingen van de sectoren en in het huidige gebruik van de beschouwde vaarwegen door de sectoren geeft een globaal inzicht in de te verwachten ontwikkeling van het toekomstige gebruik van de vaarwegen. Dit inzicht geeft samen met de nautische situatie van de vaarwegen (fase 1b) inzicht in mogelijke knelpunten nu en in de toekomst.

4.2 Binnenvaart

Inleiding

De binnenvaart is veruit de belangrijkste gebruiker van de vaarroutes. Circa 80% van alle sluispassages in en om het gebied wordt gemaakt door de binnenvaart. De binnenvaart is goed voor meer dan 95% van al het goederenvervoer. De rest wordt vervoerd per kustvaart.

Beleidskader (EU, nationaal, regionaal)

Het vaarwegbeleid maakt onderdeel uit van het nationale en internationale verkeers- en vervoersbeleid. Het vaarwegbeleid is gericht op het optimaal benutten van de potenties van de scheepvaart, als onderdeel van de Nederlandse transportsector en als onderdeel van de intermodale keten. Zodoende wordt bijgedragen aan de doelstellingen uit het nationale en internationale verkeers- en vervoersbeleid w.o. de verbetering van bereikbaarheid/economie en leefbaarheid/milieu.

In het NVVP (concept) wordt het vaarwegennet als volgt beschreven. Het hoofdvaarwegennet verbindt de vanuit goederenvervoer belangrijkste landsdelen met elkaar en met het buitenland. De hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden dienen geschikt te zijn voor ten minste klasse Vib-schepen en vierlaagscontainervvaart. De doorgaande nationale hoofdvaarwegen dienen geschikt te zijn voor ten minste klasse V schepen en ten minste drielaagscontainervvaart. Voor de overige hoofdvaarwegen, die aantakken op voornoemde vaarwegen, geldt het streefbeeld van klasse IV en ten minste tweelaagscontainervvaart. Voor de structuur van het hoofdvaarwegennet zijn twee criteria uitgangspunt:

- Vervoer van tenminste 5 mln ton goederen per jaar
- Vervoer van tenminste 25.000 TEU per jaar, op die vaarwegen die reeds geschikt zijn voor de vaart met grote containerschepen (>1350 ton).

De vaarweg Amsterdam - Lemmer en Amsterdam - Ketelmeer is aangemerkt als hoofdvaarweg. De overige vaarroutes in het studiegebied zijn aangemerkt als overige vaarwegen.

Ontwikkeling van de Nederlandse binnenvaartvloot

De gemiddelde scheepsgrootte is in de afgelopen decennia toegenomen van 484 ton in 1969 naar 1140 ton in 1999. Dit door het groter worden van de eenheden en het verdwijnen van kleine schepen. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich in de toekomst zal doorzetten.

De actieve binnenvloot is de afgelopen 25 jaar qua aantal gehalveerd en telde per 1 januari 1999 wat de actieve vloot betreft 4577 eenheden. In dezelfde tijdspanne stabiliseerde het totaal laadvermogen op 5,2 miljoen ton.

Het doorzetten van de daling in aantal eenheden is onder meer aan de sloopregeling te danken. Opmerkelijk is de zeer sterke terugloop in de scheepsgroottes beneden 650 ton en de flinke groei van het aantal schepen van meer dan 1500 ton. Het omslagpunt ligt bij circa 1000 ton, hetgeen wil zeggen dat het aandeel van schepen kleiner dan 1000 ton afneemt en het aandeel van schepen groter dan 1000 ton toeneemt.

Naar lengte beschouwd ligt het omslagpunt krimpen/groeien bij 75 m. Het aantal schepen met een lengte boven de 100 meter verdubbelde de afgelopen 5 jaar (De toekomstige Nederlandse binnenvaartvloot, 1998).

Qua maximale diepgang lag lange tijd het zwaartepunt bij 2,5 m. Inmiddels verschuift het accent naar 3,0 m en groei in aantal is alleen te zien bij de schepen met 3,5 m of meer diepgang. (Varen naar de toekomst, 2000)

De gesignaleerde ontwikkelingen zullen naar alle waarschijnlijkheid doorzetten. Het gemiddelde vrachtschip heeft anno 1998 een laadvermogen van 1140 ton. Extrapolatie van de huidige ontwikkeling leidt tot een gemiddelde scheepsgrootte van 1500 ton in het jaar 2015. Het aandeel van de schepen van kleiner dan 650 ton daalt in hoog tempo verder, de klasse van 650 tot 1000 ton stagneert en schepen van meer dan 1000 ton nemen verhoudingsgewijs sterk toe.

Onderstaand is een tabel opgenomen, die de verschuiving van het aandeel van de verschillende laadvermogenklassen in verleden en toekomst illustreert.

Tabel 4.1
Aandeel laadvermogenklassen in de
Nederlandse actieve vloot

laadvermogenklasse	1975	1995	2015
20 - 250 ton	17 %	5 %	2 %
250 - 400 ton	27 %	11 %	7 %
400 - 650 ton	24 %	21 %	13 %
650 - 1000 ton	17 %	22 %	21 %
1000 - 1500 ton	8 %	19 %	24 %
1500 - 3000 ton	6 %	19 %	28 %
meer dan 3000 ton	1 %	3 %	5 %

Bron AVV: De toekomstige Nederlandse binnenvaartvloot, 1998

In 2015 is meer dan de helft van het laadvermogen van de vloot te vinden bij schepen groter dan 1500 ton. De aanname dat het totale laadvermogen van de vloot niet stijgt, betekent dat het aantal eenheden verder daalt tot 4000 in het jaar 2015. Grote schepen varen sneller dan kleine, zijn efficiënter te laden en lossen en varen vaak in continudienst. De produktiviteit van de vloot zal dus wel kunnen stijgen.

Ontwikkeling van het vervoer per binnenvaart in Nederland

De binnenvaart maakt qua vervoerd gewicht al jaren een groei door. Sinds 1986 is het vervoerde tonnage met ca. 17% gegroeid. Onderstaande tabel laat de ontwikkeling uitgesplitst naar nationaal en internationaal zien. De tabel heeft betrekking op de vaart van en naar Nederland.

.....
Tabel 4.2
Ontwikkeling vervoersomvang binnenvaart
in miljoenen tonnen (geheel Nederland)
(Bron: CBS)

Jaar	1986	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Binnenland*	84,3	80,4	91,4	88,8	87,5	95,0	96,9
Internationaal	155,5	143,6	168,5	166,3	170,1	190,2	184,1
Totaal	239,8	224,0	260,0	255,1	257,6	285,2	281,0
Index totaal	100	93	108	106	107	119	117

* exclusief Waddenboot-diensten; inclusief campagnevaart en bijschatting zand- en grindvervoer voor 1995 (8 miljoen ton, raming NEA) (Bron: CBS) Ontleend aan BER 2000

De samenstelling van het in Nederland door de binnenvaart vervoerde ladingpakket (in tonnen) is de afgelopen 25 jaren nauwelijks veranderd. Naar verschijningsvorm bestaat thans 70% van het pakket uit droge bulkgoederen, 22% uit natte bulk, 6% uit stukgoed en neo-bulk en 3% uit containers. Als we het ladingaandeel (in tonnen) van verschillende goederensoorten in de afgelopen decennia bezien kunnen we het volgende constateren. Het segment olieproducten en chemicaliën is relatief sterk gegroeid evenals het segment overige goederen (w.o. het containervervoer). Het segment landbouwproducten is in Nederland zeer constant; evenals het vervoer van ertsen & metaalafval. Het vervoer van chemische stoffen bereikte eind jaren tachtig haar top. Het aandeel van de ruwe mineralen, fabrikaten en bouwmaterialen is relatief iets afgenomen. Ook het vervoer van metalen en de halffabrikaten nam relatief iets af.

.....
Tabel 4.3
Samenstelling goederensoorten binnenvaart
Nederland (op basis van vervoerd gewicht.
1995).

	aandeel
Landbouwproducten (0)	3.5%
Voedingsmiddelen en veevoeders (1)	7.9%
Vaste min. Brandstoffen (2)	6.9%
Aardolie- en produkten (3)	18.1%
Ertsen - metaalafval (4)	15.4%
IJzer en staal (5)	2.2%
Ruwe mineralen (6)	35.1%
Meststoffen (7)	2.5%
Chemische produkten (8)	5.5%
Overige goederen (9)	2.7%
totaal	100.0 %

Bron: NEA Integrale prognoses goederenvervoer, 1999

Een belangrijke groeiemarkt voor de binnenvaart is het vervoer van containers. Binnenschepen vervoeren containers in lijndiensten tussen zeehavens onderling en tussen zeehavens en achterland. De grootste binnenvaartstroom met containers is van Rotterdam naar Antwerpen (circa 35%). Daarnaast is er een omvangrijke stroom naar het Duitse achterland (circa 30%), van Antwerpen naar het Duitse achterland (circa 15%) en overig w.o. binnenlands (circa 20%). Van alle containers die vanuit Rotterdam naar het achterland worden vervoerd werd in 1998 ongeveer 35% door de binnenvaart vervoerd. Dit aandeel groeit nog steeds.

Het containervervoer wordt nu slechts door een beperkt aantal schepen verricht. Deze containerschepen zijn de afgelopen jaren in de vaart genomen en modern uitgerust. Vanwege de wens naar efficiënter vervoer worden de containerschepen steeds groter. De verwachting is dat de toekomstige schepen mede ten behoeve van de stabiliteit breder zullen worden. Zo is het grootste binnenvaartcontainerschip, de Jowi, 17 meter breed en 135 meter lang. Ook voor containertransport met kleinere binnenvaartschepen lijkt een goede toekomst weggelegd. Men kan door gebruik te maken van de kleinere vaarwegen vaak dichterbij de markt komen en door de snelle overslagtijd kan in een hoge frequentie worden gevaren. Een voorbeeld is de ontwikkeling van de Neokemp schepen. Dit zijn kleine binnenvaartschepen die relatief snel containers kunnen vervoeren.

In 1986 werd 35 mln. ton in containers vervoerd door alle modaliteiten gezamenlijk, in 2002 zal dat naar verwachting 110 mln. ton zijn. Het hoge groeitempo van de jaren 1986-1995 zal echter naar verwachting niet worden geëvenaard.

Op basis van de CPB-scenario's kan, gezien de in potentie containeriseerbare lading en de toename van de containerisatiegraad, worden verwacht dat de binnenvaart in 2020 circa 4,5 mln. TEU's zal gaan vervoeren. In 1997 vervoerde de binnenvaart naar schatting ca. 1,9 mln. TEU's (bron Varen naar de toekomst, 2000).

Een andere potentiële groeiemarkt in de binnenvaart is het vervoer van afval. Huishoudelijk afval wordt in verschillende delen van Nederland sinds een aantal jaren over water vervoerd. Bekende voorbeelden zijn het vervoer van afval per binnenvaart naar de derde Merwedehaven in Dordrecht en naar de afvalverbrandingsinstallaties van de AVR te Rotterdam.

Binnenvaart in het studiegebied

Scheepspassages en vervoerd gewicht

Het aantal scheepspassages en de vervoerde tonnen zijn in de periode 1997-1999 fors gegroeid. Met name het verkeer en vervoer door de Krabbersgatsluizen en de Stevinsluizen zijn sterk gegroeid. De groei bij de Krabbersgatsluizen wordt voor bijna tweederde veroorzaakt door een forse toename van het vervoer van ruwe mineralen (voornamelijk zand). Dit houdt verband met de zandwinning door de verruiming van de vaargeul door de 'Wieringervlaak' gelegen ten oosten van de Wieringermeer. Ook de groei bij de Stevinsluis wordt voor een groot deel veroorzaakt door een toename van het zandvervoer. De winning van zand uit de Waddenzee is sinds 2000 verboden en sinds 1998 feitelijk al beëindigd (uitgezonderd winning van zand door onderhoud aan vaargeulen). Gevolg is dat er meer zand is gewonnen uit de vaargeulen van het IJsselmeer. Dit zand is voor een deel via de Stevinsluizen vervoerd naar Noord-Nederland (oa. Den Helder).

.....
Tabel 4.4
Scheepspassages en vervoerd gewicht per binnenvaart

	ontwikkeling reizen tonnen			
	reizen 1999	1997-1999	x1000	ontwikkeling tonnen
		%	1999	1997-1999
Houtrib-sluizen	26112	+3.4 %	11.994	+5.8 %
Oranje-sluizen	43575	+13.2 %	17.986	+12.5 %
Krabbersgatsluizen	5630	+47.8 %	2.567	+46.3 %
Lorentz-sluizen	2138	+22.9 %	1.123	+17.6 %
Magriet-sluizen	21315	+0.6 %	11.519	+2.3 %
Stevin-sluizen	1657	+16.9 %	791	+50.8 %
Tjerk Hiddessluizen	2313	-12.5%	904 (1)	-2% (1)

1) inclusief zeevaart

Scheepsgrootte en diepgang

Het grootste aantal klasse IV schepen en groter is te vinden op de route Amsterdam-Lemmer en verder via de vaarroute naar Delfzijl, via de Oranjesluizen, de Houtribsluizen en de Margrietsluizen.

Het aantal en het aandeel schepen met een diepgang van meer dan 2,8 meter is op alle sluisen beperkt. Alleen bij de Stevinsluizen, Lorentzsluizen en Krabbersgatsluizen vormen deze schepen een substantieel aandeel (>20%)

.....
Tabel 4.5
Scheepspassages naar CEMT per sluis (totaal zowel leeg als geladen. 1999)

CEMT	laadverm. klasse	Houtrib	Oranje	Krabbe gat	Lorentz	Margriet	Stevin
0	50-249	403	1733	154	39	164	58
I	250-449	1956	3888	349	103	1122	23
II	450-649	4108	7170	456	139	2491	93
IIa	650-849	4898	9018	705	349	3434	217
III	850-1049	3607	6829	938	428	3001	631
IIIa	1050-1249	3113	4599	1437	286	2950	288
IV	1250-1799	6338	7721	1132	484	5571	200
Va	1800-3199	1533	1994	304	286	873	141
Vb	3200-6499	38	0	0	0	3	0
Vib	>6500	0	0	0	0	0	0
Totaal		25994	42952	5475	2114	19609	1651

Bron: IVS 1999

.....
Tabel 4.6
Diepgangverdeling (vrachtovervoerende) binnenvaart op verschillende sluisen

	stevin		margriet		lorentz		krabbe gat		houtrib		oranje	
	abs	perc.	abs	perc.	Abs	perc.	Abs	perc.	abs	perc.	abs	perc.
<= 250 cm	353	36%	7872	64%	544	45%	1241	44%	10549	71%	15126	66%
> 250 - <=280 cm	416	43%	4458	36%	342	29%	832	29%	3945	27%	6712	29%
> 280 - <=315 cm	203	21%	3	0%	238	20%	757	27%	222	2%	1112	5%
> 315 - <=350 cm	0	0%	1	0%	76	6%	20	1%	69	0%	140	1%
> 350 -	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%
Totaal	972	100%	12335	100%	1200	100%	2850	100%	14785	100%	23091	100%

Tabel 4.7

Vervoerd gewicht in tonnen x1000 (1999) en ontwikkeling 1997-1999 in procenten

Goederen-soort en NSTR code	Houtribsluizen		Krabbergat sluisen		Lorentz sluisen		Oranje sluisen		Prinses Margriet sluisen		Stevin- sluisen		Tjerk Hiddelsluisen	
	1999	97-99	1999	97-99	1999	97-99	1999	97-99	1999	97-99	1999	97-99	1999	97-99
Landbouw producten (0)	315	3%	285	0%	66	-54%	695	6%	332	12%	21	-20%	96	6%
Voedings- middelen en veevoeders (1)	2513	13%	122	-7%	153	-25%	2955	11%	1644	15%	17	-11%	17	0%
Vaste min. Brandstoffen (2)	176	-6%	7	-20%	3	-75%	188	-5%	185	-4%	0	-	17	1%
Aardolie- en produkten (3)	92	9%	0	-100%	0	-100%	95	12%	102	16%	0	-	5	-1%
Ertsen - metaalafval (4)	330	-23%	49	39%	67	16%	423	-17%	391	-27%	0	-100%	32	1%
Ijzer en staal (5)	2907	14%	492	128%	270	18%	3395	22%	1812	14%	271	199%	639	267%
Ruwe mineralen (6)	3394	-14%	1473	56%	780	12%	7237	3%	5199	-7%	444	37%	70	-1%
Meststoffen (7)	785	14%	113	80%	122	17%	932	18%	618	3%	0	-	17	-1%
Chemische produkten (8)	227	39%	5	-40%	20	10%	245	43%	254	47%	0	-	2	0%
Overige goederen (9)	266	1%	34	4%	21	-27%	295	2%	281	17%	39	135%	11	-1%
Onbekend	51	119%	0	-	0	-	49	99%	58	126%	0	-	903	-1%

Tabel 4.8

Aandeel goederensoort per totaal vervoerd gewicht door de sluis 9in %) en ontwikkeling in periode 1997 - 1999 in %

Goederen-soort en NSTR code	Houtribsluizen		Krabbergat sluizen		Lorentz sluizen		Oranje sluizen		Prinses Margriet sluizen		Stevin- sluizen		Tjerk Hiddelsluizen	
	Aandeel %	ontw. 97/99	Aandeel %	Ontw. 97/99	Aandeel %	Ontw. 97/99	Aandeel %	Ontw. 97/99	Aandeel %	Ontw. 97/99	Aandeel %	Ontw. 97/99	Aandeel %	Ontw. 97/99
Landbouw producten (0)	3	3%	11	0%	4	-54%	4	6%	3	12%	3	-20%	11	6%
Voedings- middelen en veevoerders (1)	23	13%	5	-7%	10	-25%	18	11%	15	15%	2	-11%	2	0%
Vaste min. Brandstoffen (2)	2	-6%	0	-20%	0	-75%	1	-5%	2	-4%	0	-	2	1%
Aardolie- en produkten (3)	1	9%	0	-100%	0	-100%	1	12%	1	16%	0	-	1	-1%
Ertsen - metaalafval (4)	3	-23%	2	39%	4	16%	3	-17%	4	-27%	0	-100%	4	1%
Ijzer en staal (5)	26	14%	19	128%	18	18%	21	22%	17	14%	34	199%	71	267%
Ruwe mineralen (6)	31	-14%	57	56%	52	12%	44	3%	48	-7%	56	37%	8	-1%
Meststoffen (7)	7	14%	4	80%	8	17%	6	18%	6	3%	0	-100%	2	-1%
Chemische produkten (8)	2	39%	0	-40%	1	10%	1	43%	2	47%	0	-100%	-	0%
Overige goederen (9)	2	1%	1	4%	1	-27%	2	2%	3	17%	5	135%	0	-1%
Onbekend	0	119%	0	-	0	-	0	99%	1	126%	0	-	0	-1%
Totaal	100	2,1%	100	49,4%	100	0,5%	100	8,4%	100	1,3%	100	50,8%	100	59,1%

Ruwe mineralen/bouwstoffen

De omvangrijkste goederenstroom in het studiegebied betreft het vervoer van ruwe mineralen. Dit bestaat vooral uit zand, zout en schelpen. Dit vormt op alle beschouwde sluizen het grootste aandeel in het vervoerde tonnage. Dit vervoer is in de periode 1997-1999 flink gegroeid, uitgezonderd de Houtribsluizen en de Margrietsluizen.

De toename vindt onder meer zijn oorzaak in het verbod op de zandwinning in de Waddenzee. Met ingang van het jaar 2000 is de zandwinning op de Waddenzee verboden. Feitelijk is deze winning in 1998 al beëindigd. Tegenwoordig mag alleen nog zand dat vrijkomt bij noodzakelijk vaargeulonderhoud naar de wal worden afgevoerd. In 1998 is er 516.000 kubieke meter zand uit de Waddenzee gewonnen op grond van de nog van kracht zijnde vergunningen. Dit is ca. 110.000 m³ minder dan in 1997. Het zand is gewonnen uit de vaargeulen en allemaal gebruikt als ophoogzand. Het merendeel van het uit vaargeulonderhoud gewonnen zand komt uit de in de westelijke Waddenzee gelegen vaargeulen. (Bron: Jaarboek Waddenzee) Het zand dat uit het IJsselmeer wordt gewonnen betreft bijna uitsluitend (relatief goedkoop) ophoogzand. Het betreft zandwinning uit baggerspecie, voornamelijk gewonnen bij het op diepte houden van de vaargeulen. Het zand wordt vooral gebruikt voor ophoogdoeleinden op bouwlocaties in de provincies

Friesland, Groningen, Flevoland, Utrecht en Noord-Holland. RWS voert momenteel een technische studie uit naar de mogelijkheden om in de toekomst op diepte industriezand te winnen. Deze studie vloeit onder meer voort uit het concept Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen (SOD 2), waarin wordt voorgesteld de winning van grondstoffen op het land af te bouwen.

Tussen Franeker en Harlingen wordt door het bedrijf Frisia (voormalig Frima) steenzout gewonnen. Het grootste deel van het hier gewonnen zout wordt via Harlingen per schip vervoerd. Het gaat hierbij om ca. 1 mln ton zout per jaar (bron gemeente Harlingen).

In de Waddenzee worden ook schelpen gewonnen. In 1998 ging het om ca. 160.000 m³ schelpen, voornamelijk gewonnen in de omgeving van Vlieland. (bron jaarboek Waddenzee).

IJzer en staal

Na de ruwe mineralen is op alle sluizen de groep 'ijzer en staal' het grootst qua omvang. Het vervoer is op alle beschouwde sluizen sterk gegroeid. Het is opvallend dat het aandeel ijzer en staal in het totale vervoer door de verschillende sluizen (tussen de 17 en 34% van het totale vervoer door de sluis) zoveel hoger ligt vergeleken met het aandeel van deze goederensoort in het totale vervoer in Nederland (2,2%). Voor de groep ertsen ligt dit juist andersom. Hier is het aandeel in het studiegebied vele malen kleiner dan in geheel Nederland. Worden in het studiegebied beide soorten goederen gezamenlijk genomen, dan ligt het aandeel in het totaal enigszins hoger dan het landelijk aandeel (17,7%). Mogelijk wordt niet altijd een duidelijk onderscheid tussen beide soorten goederen gemaakt bij de registratie op de sluis. Dit kan ook een reden zijn van de forse procentuele stijgingen in het vervoer van ijzer en staal.

Voedingsmiddelen/veevoeders

De derde belangrijke groep is het vervoer van voedingsmiddelen en veevoeders. Dit vervoer is met uitzondering van de Krabbersgatsluizen en de Lorentzsluizen redelijk gegroeid. Het aandeel van deze goederensoort in het totaal is op de sluizen hoger dan in geheel Nederland. In geheel Nederland maakt het vervoerd gewicht van voedingsmiddelen en veevoeders 7,9% van het totaal vervoerd gewicht uit.

Containers

Containers vormen een aparte groep. Bij het vervoer van containers gaat het vooral om het aantal vervoerde containers. Het met containers vervoerde tonnage geeft geen goede weergave van de feitelijke situatie daar veel vervoerde containers niet volledig geladen of leeg zijn.

In het studiegebied worden op de volgende routes frequent, in een dienstregeling containers vervoerd:

- Amsterdam- Ketelmeer als onderdeel van de route Antwerpen/Rotterdam-Meppel. In 1998 werden er in totaal ca. 25.000 containers van en naar Meppel vervoerd.
- Amsterdam - Lemmer als onderdeel van de route Antwerpen/Rotterdam-Groningen/Veendam/Duitsland. Op deze route is het vervoer van containers in de afgelopen jaren sterk gegroeid. In 1994 gingen er nog ca. 10.000 TEU via deze vaarweg. In 1999 is dit aantal gestegen tot zo'n 66.000 TEU (45.000 containers, voorlopig cijfer). Deze groei is naast de

doorvoer naar Duitsland en het opstarten van de terminal in Groningen vooral veroorzaakt door de start van de weg/waterterminal in Veendam. Veendam heeft via een spoorverbinding met Rotterdam grote hoeveelheden containers aan zich gebonden. De terminalexploitant in Veendam is in 1999 gestart met het verschuiven van grote hoeveelheden containers van spoorvervoer naar vervoer over water.

- Amsterdam - Harlingen als onderdeel van de route Antwerpen/Rotterdam-Zaandam - Harlingen. De terminal Harlingen is een aantal jaren geleden gestopt met haar activiteiten. Recent echter zijn de activiteiten weer gestart. Dit verklaart de tijdelijke terugval in het aantal containers dat door de Lorentzsluizen (en ook de Krabbersgatsluizen) is vervoerd. Op dit moment wordt met twee zogeheten NEO kempescheperen een dagelijkse (5x per week) vervoersdienst aangeboden, naar Zaandam en van daaruit naar de zeehavens van Amsterdam / Rotterdam / Antwerpen. Op jaarbasis wordt momenteel ca. 11.000-12.000 TEU vervoerd. (bron: interview RWS met exploitant).

De forse groei in het aantal vervoerde containers is al enige jaren aan de gang. Zo is de doorvoer door de Houtribsluizen tussen 1993 en 1999 gegroeid van slechts 5359 TEU naar 91.606 TEU. In de periode 1997-1999 is het aantal vervoerde TEU's door de Houtribsluizen gegroeid van 42.505 naar 91606 TEU. Dit is een groei van maar liefst 116%.

Tabel 4.9
Containervervoer per binnenvaart

	1997		1998		1999		Ontwikkelin g in %	
	TEU's	aantal container schepen	TEU's	aantal container schepen	TEU's	aantal container schepen	TEU's	aantal container schepen
Houtrib-sluizen	42.505	660	56.225	886	91.606	1357	116%	106%
Oranje-sluizen	46.457	739	58.899	971	99.768	1666	115%	125%
Krabbersgat sluizen	4.028	80	2.447	98	6.385	334	59%	318%
Lorentz-sluizen	4.263	93	2.404	97	4.477	263	5%	183%
Magriet-sluizen	19.676	352	26.949	499	51.816	861	163%	145%
Stevin-sluizen	26	1	0	0	0	0	-	-

Te verwachten ontwikkelingen tot 2020

De verwachting is dat de vervoersomvang en het aantal scheepsbewegingen in het studiegebied verder zullen toenemen. Beschikbare prognosegegevens van een aantal sluizen geven een globaal beeld van de te verwachten ontwikkelingen. Opgemerkt dient te worden dat de hier gepresenteerde prognoses enigszins verouderd zijn. Ze geven echter wel een indicatief beeld van de te verwachten ontwikkelingen. In een vervolgfase van de studie zal bekeken worden of voor een of enkele geïntariseerde knelpunten nieuwe prognoses zullen worden opgesteld.

Voor de Lorentzsluizen en de Stevinluizen zijn geen prognoses beschikbaar. Echter, als wordt aangenomen dat de verwachte groei van het aantal passages en vervoerd gewicht van dezelfde orde van grootte is als bij de andere sluizen, zal er geen sprake zijn van een capaciteitsprobleem op deze sluizen.

Opvallend is dat er bij de Krabbersgatsluizen tot 2010 sprake is van een daling die vervolgens tot 2020 alsnog voortgaat in een stijging tot 6050 scheeps passages. Dit wordt veroorzaakt doordat het aantal scheeps passages in

1999 relatief voor de Krabbegatsluis hoog is. Dit wordt veroorzaakt door het (tijdelijke) vele zandvervoer als gevolg van de verruiming en daarmee gepaard gaande zandwinning van de vaarweg over de Wieringervlaak (gelegen ten oosten van de Wieringermeer).

Tabel 4.10
Huidige (1999) en geprognosticeerde
scheepspassages en lading (alleen
binnenvaart) voor respectievelijk 2010 en
2020

1999 (realisatie) 2010 2020	Schepen totaal	lading x1000 ton
Margrietsluizen	21.315 30.250 33.250	11.519 18.273 18.481
Houtribsluizen	26.112 34.850 39.950	11.994 17.210 18.436
Krabbersgatsluizen	5630 3100 6050	2.567 1.031 2534
Oranjesluizen	43.575 67.250 81.650	17.986 30.294 26.750

Bron: IVS (realisatie) en beschikbare TEM prognoses AVV

Containers

De verwachting is dat het vervoer van containers op de route Amsterdam - Ketelmeer via de Houtribsluizen in 2010 zal zijn toegenomen tot 40.000-60.000 containers en dat deze groei ook na 2010 fors zal doorzetten (Verkenningstudie Meppel-Ramspol).

Op de route Amsterdam-Lemmer via de Houtribsluizen wordt eveneens een forse groei verwacht. Op basis van het EC- scenario wordt een groei verwacht van de huidige 66.000 TEU naar 91.000 TEU in 2020 (BCI/NEA 2000).

De verwachtingen voor de route Amsterdam-Harlingen via de Krabbersgatsluizen en de Lorentzsluizen zijn onzeker. De terminalexploitant in Harlingen is pas in 1999 weer gestart met een geregelde containerdienst. De plannen voor een terminal nabij Lelystad gaan uit van een verwachting van de overslag van ca. 35.600 containerhandelingen in 2007 (oftewel 17.800 containers). Dit is inclusief het gecontaineriseerd vervoer van brandbaar huishoudelijk afval richting de afvalverbranding in Alkmaar. (Bron: Grontmij: businessplan overslagterminal Lelystad, 1999).

Zand

De ontwikkeling van het vervoer is sterk afhankelijk van de zandwinningsactiviteiten in het studiegebied. Zandvervoer is namelijk het belangrijkste goed dat wordt vervoerd. De trend en beleidsmatige insteek om de zandwinning op het land te verminderen en de zandwinning in het IJsselmeer en op zee te vergroten zal mogelijk een forse groei van het zandvervoer veroorzaken. In de (nog vertrouwelijke) concept nota 'Zand boven Water 2' wordt het beleid voor de winning van oppervlaktedelstoffen in de wateren van het IJsselmeergebied voor de periode 2001-2010 met een doorkijk naar 2025 beschreven. In deze nota wordt de voorkeur uitgesproken voor een

variant waarin nieuwe diepe winlocaties voor zand voor de productie van kalkzandsteen worden ontwikkeld. De bij deze zandwinning genoemde doelstelling bedraagt 1,4 mln. ton per jaar. Vooralnog is onduidelijk via welke route c.q. sluisen deze stroom zou moeten worden afgevoerd. Een vergelijking met de doorvoer in tonnen in 1999 door enkele sluisen geeft aan dat 1,4 mln. ton extra door de Houtribsluisen een toename van 12% zou betekenen. Voor de Krabbersgatsluisen zou 1,4 mln. ton extra vergeleken met de doorvoer in 1999 een toename betekenen van 25%. Dit zijn echter niet meer dan illustraties daar vooralnog niet bekend is via welke route het zand vervoerd gaat worden.

4.3 Kustvaart

Inleiding

De kustvaart (ook wel short sea genoemd) vormt slechts een klein deel van het aantal scheepspassages op een beperkt aantal sluisen. Ook het vervoerde tonnage is vergeleken met de binnenvaart zeer beperkt (minder dan 5%). Echter, vanuit nationaal en internationaal beleid wordt de kustvaart gezien als een belangrijke modaliteit met veel kansen. Ook op regionaal niveau zijn er een aantal initiatieven (met name Harlingen, Kampen, Urk) die inzetten op de kustvaart. Vanuit dit perspectief is het belangrijk een beeld te hebben van de kustvaart. Inzicht in de algemene ontwikkeling van de Europese en Nederlandse kustvaart en in het huidige gebruik van de vaarweg Amsterdam-Harlingen geeft een globaal beeld van het mogelijke toekomstige gebruik van deze vaarweg.

Beleidskader

Het Europese beleid inzake short sea is beschreven in de tweede tweejaarlijkse voortgangsrapportage 'de ontwikkeling van de korte vaart in Europa, een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen' (1999). Als de belangrijkste redenen om short sea in de EU te bevorderen worden genoemd:

- De algemene duurzaamheid. De korte vaart dient in dit verband te worden bestempeld als een milieuvriendelijk en veilig alternatief voor het wegvervoer
- Het versterken van de samenhang van de Gemeenschap
- Het verhogen van de efficiency van het vervoer om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige eisen van de economische groei

Het nationale beleid is beschreven in de voortgangsnota short sea shipping 'De Europese snelweg van de 21^e eeuw' (1999). Het Nederlandse kustvaartbeleid heeft twee hoofddoelstellingen:

- Modal shift: het stimuleren van intra-Europees vervoer over zee, met name als alternatief voor het wegvervoer.
- Creëren van toegevoegde waarde en werkgelegenheid door de Nederlandse short sea shipping sector en het verankeren van short sea (gerelateerde) ondernemingen in Nederland.

Een van de beleidsaccenten is het wegnemen van barrières voor short sea shipping door onder meer aandacht te geven aan de infrastructuur en efficiency van havens (havenwachttijden, overslagkosten en natransport) en vaarwegen. Zo wordt in de voortgangsnota aangegeven dat, daar waar verbeteringen van vaarwegen plaatsvinden, nadrukkelijk rekening zal worden gehouden met short sea activiteiten en met name de zee-riviervaart. De vaarverbinding Amsterdam - Lemmer wordt hierbij als voorbeeld genoemd.

Het voor de zeehaven Harlingen relevante beleid ten aanzien van de Nederlandse zeehavens is beschreven in de Tweede voortgangsnota Zeehavenbeleid. De centrale doelstelling luidt: de rijksoverheid streeft de komende 5 jaar naar een duurzame economische versterking (gericht op toegevoegde waarde en werkgelegenheid) van de Nederlandse zeehavens en hun haven-industriële complexen en van het logistieke en industriële netwerk van corridors en inland terminals waar de zeehavens een steeds integraler deel van uitmaken. Een binnendijkse uitbreiding van het Harlingen havengebied is ingediend in de Subsidieregeling Haveninterne Projecten (HIP II regeling). Begin 2001 is begonnen met de uitbreiding van het havengebied met 50 hectare bedrijventerrein. Daarnaast bestaan er in Harlingen al vele jaren ideeën over de ontwikkeling van een tweede havenmond.

Ook het bestaande natte bedrijventerrein Oostpoort wordt uitgebreid. Harlingen is een zogeheten buitenhaven van de EU waar douaneformaliteiten kunnen worden afgehandeld. Verschillende kustvaartschepen maken hiervan gebruik door goederen in Harlingen in te klaren om vervolgens binnendoor via het IJsselmeer naar hun bestemming te varen. Voordeel is dat men congestie en hoge haventarieven in Rotterdam of Amsterdam vermijdt. Door de schaalvergroting in de kustvaart is het binnendoor varen voor steeds meer kustvaarders geen alternatief, dit gezien de beperkingen in de diepgang die dit met zich meebrengt..

Op regionaal niveau is er een aantal gemeenten die (in samenwerking) met het bedrijfsleven werken aan de uitbouw van short sea activiteiten. De gemeente Urk ontwikkelt plannen voor een nieuwe haven, die onder andere bestemd is voor scheepsbouw/reparatieactiviteiten en de (IJsselmeer)visserij. In het programma van eisen voor de haven is opgenomen dat de haven toegankelijk moet zijn voor short sea schepen.

In Kampen is in de Haatlandhaven het Regionaal Overslag centrum gevestigd. De Haatlandhaven in Kampen laat schepen met een diepgang van 3,30 meter toe. Midden 2001 zal volgens de plannen van de gemeente de diepgang verruimd worden. Ten noorden van het Kamper industriegebied wordt de Zuiderzeehaven aangelegd. Kampen richt zich met deze haven onder andere op de kustvaart.

De gemeente Kampen streeft ernaar dat vanaf eind 2002 zeeschepen met een laadvermogen tot 4000 ton Kampen via de Afsluitdijk kunnen bereiken. Beleidsmatig bestaat bij de gemeente Kampen de wens om Kampen toegankelijk te maken voor 4 meter diepstekende schepen. Echter het Ministerie van verkeer en Waterstaat houdt vast aan een diepgang van 3,5 meter. In de dimensionering van zowel de vaarroute door het Ketelmeer als van de vaarroute over de IJssel tussen het Ketelmeer en Kampen wordt dan ook uitgegaan van een maatgevend schip met een diepgang van 3,5 meter.

In het verleden hebben diverse bedrijven aangegeven belang te hebben bij een verruimde toegang voor kustvaart naar Kampen. Naast een scheepsbouwbedrijf gaat het hierbij onder andere om de nabij Kampen gevestigde papierindustrie, een aantal bouwstoffenbedrijven en een aantal bedrijven actief in de agribusiness. Deze bedrijven laten nu een deel van hun goederenstromen via een van de noordelijke zeehavens of via Amsterdam / Rotterdam / Antwerpen verlopen. Vanaf deze havens worden de goederen per as naar de bedrijfsvestigingen vervoerd. In potentie kan een verruimde toegang tot Kampen leiden tot een reductie van dit vervoer over de weg. Dit is echter afhankelijk van veel meer aspecten dan alleen een verruimde toegang. Directe aanvoer naar Kampen moet passen in de logistieke keten. Zo hebben de huidige overslaghavens vaak niet alleen een overslagfunctie, maar meestal ook een consolidatie- / distributiefunctie en een bewerkingsfunctie. Een voorbeeld hiervan zijn de in het vervoer van papier (-grondstoffen) gespecialiseerde

bedrijven in de zeehavens van Delfzijl, Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. De consolidatie /distributiefunctie maakt het mogelijk dat bedrijven zelf geen grote voorraden hoeven aan te houden, maar op afroep kleine zendingen grondstoffen met de gewenste specificaties per as aangeleverd krijgen.

Ontwikkeling van het vervoer per kustvaart in Nederland

Het aandeel kustvaart in het totale vervoer van, naar, door en in Nederland bedroeg in 1997 12,7%. In een periode van 11 jaar (1986-1997) groeide het vervoerde gewicht door de kustvaart jaarlijks met gemiddeld 2,2%. Daarmee was short sea in die periode in vervoerd gewicht de snelst groeiende modaliteit (op pijpleidingen na). In het internationale containervervoer van, naar en door Nederland bedroeg het aandeel van kustvaart 35%.

Tabel 4.11
Omvang short-sea vervoer in 1999 per
verschijningsvorm en vaargebied, in mln ton
(CBS)

Jaar	containers		overige lading		totaal		% cont.
	1999	% p.j.95-99	1999	% p.j.95-99	1999	% p.j.95-99	1999
Verenigd Koninkrijk + Ierland	11,7	4,0%	59,0	4,3%	70,7	4,3%	16,6%
Scandinavië, Duitsland	5,0	12,9%	55,0	2,4%	60,0	3,1%	8,3%
Baltische Staten, Polen, GOS	2,1	4,7%	26,5	8,1%	28,6	7,8%	7,3%
Spanje, Portugal, Frankrijk, België	4,0	3,2%	13,5	3,9%	17,5	3,7%	22,8%
Middellandse Zee (Europa)	2,3	5,1%	12,4	15,3%	14,7	13,3%	15,8%
Middellandse zee (Afrika & Azië)	0,8	9,4%	22,9	-3,6%	23,7	-3,3%	3,4%
Totaal	26,0	5,6%	189,3	3,6%	215,3	3,8%	12,1%

- Short sea inclusief Middellandse zee Noord-Afrika en West-Azië
- alle cijfers inclusief gewicht van containers

Voor Nederland belangrijke short sea routes zijn:

- Scandinavische landen. Het betreft vooral het vervoer van pulp, papier en hout (neobulk), vaak op contractbasis.
- UK en Ierland. Het betreft vooral het vervoer van trailers die gebruik maken van de vele afvaarten van ro-ro diensten. Diensten worden uitgevoerd vanuit ondermeer Rotterdam, Scheveningen en IJmuiden. Daarnaast de containervaart op de UK en Ierland sterk ontwikkeld.
- Baltische staten: vooral containerlijndiensten vanuit Rotterdam. Het grootste deel van de lading heeft Rusland als uiteindelijke bestemming.
- Spanje, Portugal, Noord Afrika. Het gaat hierbij onder ander om containerfeederdiensten. Spanje en Portugal bieden nog grote groeimogelijkheden voor short sea.

De voor het studiegebied belangrijke bestemmingen zijn de Scandinavische landen en de Baltische staten (incl. Rusland). De ontwikkeling van het vervoersvolume op deze relatie is zeer sterk afhankelijk van de economische ontwikkeling van de Baltische staten en Rusland.

Containervervoer per kustvaart

In het vervoer van en naar Harlingen zijn voor het containervervoer de ontwikkelingen van de op containervervoer gerichte kustvaartschepen van

belang. De huidige generatie kustvaartschepen heeft een beperkte capaciteit van ca. 300 TEU. De verwachting is dat dit in de toekomst zal toenemen tot ca. 500 TEU in 2020 (RWS ZH: Kustvaart, 1999). In het short sea verkeer worden containers rechtstreeks tussen Europese havens vervoerd. Voor Harlingen gaat het hierbij vooral om Noord Europese havens. Deze overzeese diensten zijn nu nog niet aanwezig, maar mogelijk in de toekomst wel. De feederdiensten (vaardienst als onderdeel van een deep sea traject) op Harlingen lopen momenteel via de binnenvaart.

Op dit moment echter is Harlingen geen onderdeel van een overzeese feederdienst met een op deep-sea gerichte haven. Ook heeft Harlingen geen frequente containerdiensten met kustvaartschepen.

Zee-riviervaart

Bij het (mogelijke) vervoer van/naar aan het IJsselmeer gelegen havens gaat het vooral om de zogenaamde zee-riviervaart.

Binnen West Europa worden zee-rivierschepen ingezet in het Rijn-deltagebied (inclusief IJsselmeer), op de Schelde en het Albertkanaal in België, op de Seine en de Rhône in Frankrijk alsmede op enige rivieren in het Verenigd Koninkrijk. Daarnaast worden zee-rivierschepen ingezet op kanalen en meren in Scandinavië. (Voorlichtingsbureau short sea shipping). De betreffende vaarwegen hebben elk een eigen karakteristiek. Binnen de zee-riviervloot zijn dan ook weer deelssegmenten te onderscheiden van zee-rivierschepen die op het ene type binnenwater wel kunnen worden ingezet en op het andere type niet. Op sommige vaarwegen kunnen alleen kleinere schepen in de range van 1.000-1.500 dwt worden ingezet (zie tabel 2). Op andere vaarwegen zijn grotere schepen in de range van 2.500-3.000 ton dwt inzetbaar. (Voorlichtingsbureau short sea shipping).

Tabel 4.12

Dwt	1000-<1500	1500-<2000	2000-<2500	2500-<3000	3000-<4000
Diepgang M	3.4	3.9	4.2	5.0	5.2
Kruiplijn M	6.0	6.8	7.2	8.1	10.0

Bron: Voorlichtingsbureau short sea shipping

De ontwikkeling van de zee-riviervaart wordt onder meer beperkt door een gebrek aan douaneposten in binnenhavens. Onder meer om die reden zijn de zee-rivierschepen die in Nederland vanuit bijvoorbeeld Duitsland aankomen verplicht om in de zeehavens te stoppen. Dit om bepaalde douaneformaliteiten te vervullen, ook al gaat het alleen maar om transitovervoer over Nederlands grondgebied. Zeehavens worden namelijk als buitengrenzen van de EU gezien. Hierdoor ontstaan vertragingen en extra kosten. Er worden inmiddels experimenten gedaan/voorbereid om met vereenvoudigde meldingsprocedures te werken. Ook zijn er sterk van het wegvervoer verschillende en veel meer documenten nodig in het vervoer per zee-rivierschip (Europese Commissie: De ontwikkeling van de korte vaart in Europa: een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen, juni 1999)

Huidige scheepsbewegingen, vervoerde goederen op de sluisen

Onderstaande tabel laat zien dat de Lorentzsluisen, Oranjesluisen en de Houtribsluisen voor de kustvaart belangrijk zijn. Opvallend is de volledige afwezigheid van kustvaart door de Stevinsluis. Dit heeft te maken met de nautisch beperkingen van de toegang over de Waddenzee naar de Stevinsluis

(zie hiervoor het onderdeel nautische beschrijving fase 1b van de verkenningstudie).

4.13

Kustvaart in aantal scheepspassages en vervoerd gewicht (x 1000 ton) in 1999

	aantal schepen			gewicht	geladen
	Leegvaart	Geladen	Totaal	totaal	gemiddeld
Houtribsluizen	95	279	374	325	1165
Krabbersgatsluizen	92	159	251	128	805
Lorentzsluizen	133	415	548	428	1031
Oranjesluizen	159	338	497	374	1107
Margrietsluizen	34	38	72	19	500
Stevinsluizen	0	0	0	0	0

Bron: IVS

Tabel 4.14

Aantal kustvaartschepen naar klasse diepgang (1999).

	<= 250	>250- <= 280	>280 - <=315	>315 - <=350	>350	totaal aantal schepen
Houtribsluizen	81	63	104	118	0	366
Krabbersgatsluizen	141	75	34	1	0	251
Lorentzsluizen	175	128	132	113	0	548
Oranjesluizen	168	88	125	116	0	497
Margrietsluizen	55	16	1	0	0	72
Stevinsluizen	0	0	0	0	0	0

De Houtribsluizen, Lorentzsluizen en de Oranjesluizen worden het meest gebruikt door diepstekende schepen.

Historische ontwikkeling

Met uitzondering van de Krabbersgatsluizen is het aantal reizen/passages van de kustvaart door alle sluisen fors afgenomen. Ook het vervoerde gewicht is afgenomen, uitgezonderd de Margrietsluizen.

Tabel 4.15

Omvang huidig vervoer en ontwikkeling 1997 - 1999

	reizen 1999	groei 97-99	vervoerd gewicht x 1000	groei 97-99
Houtrib-sluizen	374	-22.4	325	-20.0%
Oranje-sluizen	497	-22.5	373	-26.4%
Krabbersgatsluizen	251	+13.6	128	-10.2%
Lorentz-sluizen	548	-18.5	428	-26.9%
Magriet-sluizen	72	-8.9	19	+14.9%
Stevin-sluizen	0	-	0	-

Te verwachten ontwikkelingen tot 2020

In de voortgangsnota short sea shipping spreekt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de verwachting uit dat het totale short sea vervoer in Europa sterk zal groeien en dat ook Nederland hierin een belangrijke rol zal spelen. Kansen worden gezien op de routes van/naar Scandinavië en Spanje en Portugal en ook op Oost Europa: de economische ontwikkeling van voormalige Oostbloklanden genereren groeipotenties voor short sea shipping voor diensten op de Baltische Staten en op het noordoostelijk Middellandse zeegebied.

In het kader van Interreg IIC is een studie uitgevoerd naar onder andere het potentieel voor transport en logistieke ontwikkeling in de Noordzee regio, met als doel het reduceren van de perifere ligging van deze regio. In deze studie zijn prognoses opgesteld van goederenstromen. Onderstaande tabel geeft aan dat de vervoersstromen over zee van en naar Flevoland en Overijssel met andere Noordzeekustregio's naar verwachting sterk zullen groeien (op basis van het rapid integration scenario). De absolute hoeveelheden zijn echter relatief klein en blijven ondanks de forse procentuele groei ook in de toekomst klein.

Tabel 4.16

Vervoerd gewicht over zee van en naar Noordzeeregio's (x 1000 ton)

	Overijssel	Flevoland
1997	449	133
2020	865	282
groei (1997 =100)	193	212

Bron: NEA: Final report strategic study 2000 (concept). Bewerking AVV

Samenvattend is de verwachting dat de kustvaart op het IJsselmeer enigszins zal toenemen. In aantal scheepsbewegingen en in tonnage zal het echter gaan om een zeer bescheiden aandeel in het totale vervoer over het IJsselmeer.

4.4 Scheepsbouw

Inleiding

De scheepsbouw is geen frequente gebruiker van de te beschouwen vaarwegen. De scheepsbouw is echter wel sterk afhankelijk van de dimensionering van de kustwerken en de vaargeulen. Deze bepalen vaak de maximale grootte van schepen die men kan bouwen. Vanuit dit perspectief gaat deze paragraaf kort in op de ontwikkelingen in de scheepsbouw en het mogelijke toekomstige gebruik van de vaarwegen van deze sector.

Beleidskader

In Nederland wordt gestreefd naar een liberale scheepsbouwmarkt zonder oneigenlijke overheidssteun. Dit is echter nog niet gerealiseerd doordat verschillende landen de eigen scheepsbouw blijven subsidiëren. Per 31 december 2000 zal de produktiesteun binnen de Europese Unie komen te vervallen. Gevolg is dat veel reders hun orders naar voren halen om nog profijt te hebben van de produktiesteun.

Ontwikkelingen in de Nederlandse scheepsbouwsector

De Nederlandse scheepsbouw ondervindt zware concurrentie uit Azië (met name Korea). Toch weten de Nederlandse werven door specialisatie en uitbesteding van casco's aan Oost Europa nog opdrachten binnen te halen. Steeds meer werven ontwikkelen zich tot ontwerpers van specialistische schepen. De bouw van standaardonderdelen (casco's) vindt vaak plaats in Oost Europese landen. De afbouw vindt vaak weer plaats in Nederland, overigens niet altijd op de werf zelf.

Scheepsbouwactiviteiten in en om het studiegebied

In en om het studiegebied ligt een tiental scheepswerven die actief zijn in de bouw van grotere schepen (coasters en kotters) (gebaseerd op VNSI). Een deel van de aan het IJsselmeer gelegen scheepswerven hebben afbouwfaciliteiten

direct aan zee. Dit om grotere schepen te kunnen bouwen dan de sluisen in de Afsluitdijk toelaten. Belangrijke concentratiegebieden van scheepsbouwactiviteiten zijn Harlingen, Urk, Meppel, Kampen en Lemmer. Naast scheepswerven zijn hier allerlei toeleverende bedrijven gevestigd.

Te verwachten ontwikkelingen tot 2020 (kwalitatief)

De door de gemeente Urk geplande nieuwe haven zal volgens de gemeente op ca. 12 ha. nat bedrijfsterrein plaats bieden aan scheepsbouwactiviteiten. Ook de Zuiderzeehaven in Kampen biedt ruimte voor scheepsbouwactiviteiten.

Scheepsbouwers zullen waarschijnlijk weliswaar steeds groter bouwen. De verwachting en deels al realiteit is dat de feitelijke bouw van casco's en ook de afbouw steeds meer plaats vindt buiten het studiegebied. Cascobouw in Oost Europa, afbouw in Harlingen, Eemshaven of Den Helder. Wat resteert op de werven langs het IJsselmeer zijn niet vaarwatergebonden activiteiten zoals ontwerp, bouwmanagement en verkoop. Wel zullen onderdelen nog door machinefabrieken langs het IJsselmeer worden gebouwd en (over water) vervoerd worden naar de afbouwlocatie.

4.5 Visserij

Inleiding

De visserij is van oudsher een belangrijke gebruiker van de vaarroutes in het studiegebied. De visserij kan onderverdeeld worden in de binnenvisserij, die op het IJsselmeer (en het Markermeer en de Randmeren) plaatsvindt, en de buitenvisserij, die op zee plaatsvindt (vooral met kotters). Met name deze laatste groep stelt eisen aan de te beschouwen vaarwegen. In deze paragraaf zal nader worden ingegaan op relevante ontwikkelingen in de visserijsector en de invloed op het toekomstig gebruik van de vaarweg door de visserijsector.

Beleidskader

Het Gemeenschappelijk EU visserijbeleid is gericht op de instandhouding en het beheer van de visbestanden. Hiertoe zijn jaarlijkse toegestane vangsthoeveelheden vastgesteld en bestaan instrumenten ter regulering van de visserij-inspanningen waaronder het ondersteunen van de inkrimping van de visserijvloot. De na te streven normen voor de inkrimping worden in meerjarige oriëntatieprogramma's (MOP's) aangegeven. In de laatste MOP (1997-2001) is opnieuw aangegeven dat gestreefd moet worden naar een verdere reductie van de viscapaciteit. Er zijn twee mogelijkheden, slopen van visserijschepen of vermindering van de visserij-inspanning (stilleggen). De EU lidstaten mogen zelf bepalen op welke wijze ze hun doelstellingen willen halen. De lidstaten zullen hierbij rekening moeten houden met de toename van de vangstcapaciteit door de technische vooruitgang.

In Nederland wordt de reductie onder meer bewerkstelligd via een de zeedagenregeling. Bij deze regeling mogen de vissers maar een bepaald aantal dagen op zee doorbrengen om de toegestane hoeveelheid vis te vangen. De EU is echter van mening dat Europa, en dus ook Nederland, onvoldoende schepen uit de vaart neemt. Het systeem van zeedagen zou onvoldoende werken en beperkt de daadkracht van het MOP. Dat blijkt uit de 'tussentijdse evaluatie' door de Europese Commissie van het huidige MOP IV, het Meerjarig Oriëntatieprogramma voor de Europese vloten. Momenteel wordt hierover een discussie gevoerd. Mogelijk wordt het MOP IV met aangescherpte doelstellingen één jaar verlengd. Nederland heeft de wens te kennen gegeven

de EU-saneringsregeling te willen gebruiken voor het moderniseren van de vloot en het bouwen van kleinere schepen, naast de klassieke sanering van de grote schepen. (Jaaroverzicht 2000 Visserijverenigingen).

In het verleden is door de Nederlandse overheid beleid ontwikkeld om de capaciteitsontwikkeling binnen dit vlootsegment te beteugelen. Het gaat daarbij in het bijzonder om de volgende maatregelen:

- De '2000 PK maatregel'. Deze nationale maatregel is in 1987 ingesteld en limiteert op termijn het motorvermogen van kotters door bij nieuwbouw het geïnstalleerd motorvermogen te maximeren op 2000 pk. Doordat de vissers een overgangstermijn is gegeven van 20 jaar wordt hen géén compensatie geboden voor deze beperking. Door deze maatregel zal het totale motorvermogen van dit vlootsegment in 2007 met 14% zijn verminderd ten opzichte van de huidige situatie. Of deze maatregel ook tot een evenredige reductie in BT zal leiden is niet op voorhand te zeggen. De Commissie wil evenwel geen rekening met deze maatregel houden, omdat de effecten pas in de jaren na het aflopen van MOP IV zullen optreden.
- De afgelopen jaren heeft in Nederland een aanzienlijke saneringsinspanning plaatsgevonden. Deze heeft zich voor het grootste deel geconcentreerd op de kottervloot. In de periode 1988-1998 is bijna 150 mln gulden betaald aan saneringsgelden (40% bijdrage EU), waarbij 161 Nederlandse vaartuigen waren betrokken. Met deze saneringen is 29.327 BT en 125.118 kW uit de vaart genomen.
- Bij overdracht van gereserveerde licenties wordt 10% gekort op het aantal kW's (motorvermogen). Nationaal is de maximale toegestane boomkorlengte gesteld op 12 meter.
- De Vergoedingsregeling voor uittredende vissers is bedoeld voor vissers die hun beroep als visser in de zeevisserij beëindigen. De regeling is bestemd voor vissers die hun beroep beëindigen als gevolg van sanering (onderdeel sanering) en voor vissers die hun beroepsactiviteit in de zeevisserij definitief beëindigen (onderdeel vervroegde uittreding).

De gemeente Urk en RDIJ hebben een convenant afgesloten over de gegarandeerde diepte van de vaargeul op het traject van Urk langs Stavoren naar Kornwerderzand van -5,0 meter NAP, oftewel rekening houdend met het waterpeil in het IJsselmeer, een waterdiepte van -4,6 NAP. Dit maakt de geul bevaarbaar voor schepen met een diepgang tot 3,8 meter. Uitgaande van een minimale maat van 1,2 maal diepgang schip. Dit sluit aan bij de situatie op de Lorentzsluizen waar vissersschepen met een diepgang tot 3,8 meter, getrimd de sluisen kunnen passeren.

Zeevisserijsector in Nederland

De Nederlandse zeevisserijvloot bestaat uit ruim 450 kotters en 13 vriestrawlers. De kottersvissers werken op de Noordzee en langs de kust. Ze vangen voornamelijk schol, tong, kabeljauw en garnalen. De Nederlandse trawlers vissen vooral op haring, makreel en horsmakreel; vaak ver buiten Europa.

Visserij in en om het studiegebied

De buitenvisserij in het studiegebied betreft vooral de vissersvloot van Urk. Deze vloot bestaat uit bijna 100 schepen (voornamelijk kotters). Naast deze in Urk geregistreerde vloot, vaart een groot aantal Urker vissers onder buitenlandse vlag. Het gaat naar schatting om ca. 80 schepen. De visafslag Urk laat vrijwel al de vis vanuit een van de zeehavens (Harlingen, Den Helder, Lauwersoog, Delfzijl, Noord Duitse havens) over de weg aanvoeren. De enige jaren geleden in gebruik genomen nieuwe veiling ligt ook niet aan vaarwater.

De meeste vis wordt in Harlingen of in een van de andere noordelijke vissershavens overgeslagen, om vervolgens over de weg naar Urk vervoerd te worden. Vanuit Harlingen gaat het om ca. 7800 ton (1999, opgaaf gemeente Harlingen). De belangrijkste redenen om de vis in Harlingen over te slaan, zijn de beperkte toegestane diepgang door de Lorentzsluis, de tijdwinst en de kostenbesparing (minder brandstof) die overslag in de zeehavens oplevert.

De visafslag van Urk is de grootste van Nederland en heeft een marktaandeel van circa 30%. Na Urk volgen de visafslagen van IJmuiden (12%), Den Helder (12%) en Harlingen (10%) (Nationale havenraad, 2000).

De gemeente Urk werkt aan de realisatie van een nieuwe visafslag in de Urker haven. Dit behelst een investering van bijna 10 mln. gulden (Visserij-jaarboek). Deze visafslag is bestemd voor de IJsselmeervisserij.

.....
Tabel 4.17

Ontwikkeling van de aanvoer van vis in Harlingen (x 1000 kg)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
vis	15.076	14.800	4.800	11.198	11.428	11.296	12.754
garnalen	1.159	1.660	1.400	2.105	1.374	1.704	2.490
totaal	16.235	16.640	16.480	13.303	12.996	13.228	15.338

Bron: Nationale havenraad, jaarverslagen 1998, 1999

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de samenstelling van bij de IJsselmeerhavens geregistreerde vissersschepen, gerangschikt naar diepgang.

.....
Tabel 4.18

Diepgang (in cm)	aantal UK vissersschepen	Lemmer/ stavoren/ Volendam	Totaal
<= 250	21	25	47
250 - <=280	2	1	3
280 - <=315	5	3	8
315 - <=350	4	1	5
350 - <=380	6		6
380 - <=410	5		5
410 - <=440	9		9
440 - <=500	29		29
500 >	16	1	17
	97	31	128

Bovenstaande tabel laat zien dat circa tweederde van het aantal Urker vissersschepen, uitgaande van de toegestane diepgang van 3,5 meter, nu al niet meer in Urk kan komen. Dit blijkt ook uit de IVS cijfers. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de doorgang van vissersschepen door de beide sluisen in de Afsluitdijk. Het blijkt dat de meeste vissersschepen gebruik maken van de Lorentzsluisen. Overigens worden bij de Lorentzsluis kotters met een diepgang tot 3,80 meter nog geschut, daar kotters kunnen trimmen. Nog dieper stekende vissersschepen worden met behulp van een drijvende bok over de sluisdrempel getild.

Tabel 4.19

Overzicht van de isserijbewegingen Stevinsluis en Lorentzsluis (aantal schepen naar diepgang)

Diepgang	Stevinsluizen	Lorentzsluizen
Binnenvisserij		
<= 250 cm	829	1711
> 250 - <=280 cm	1	1
> 280 - <=315 cm	1	
Totaal aantal schepen binnenvisserij	831	1712
Zeevisserij		
<= 250 cm	77	138
> 250 - <=280 cm	5	7
> 280 - <=315 cm	1	6
> 315 - <=350 cm	4	42
> 350 - <=380 cm	0	50
> 380 - <=400 cm	0	70
> 400 cm	0	10
Totaal aantal schepen zeevisserij	87	323

Bron: IVS, 1999

Binnenvisserij

De binnenvisserij vist op het IJsselmeer en werkt met schepen met een beperkte diepgang, breedte en lengte. Deze schepen moeten buiten de vaargeulen kunnen komen. In de binnenvisserij werken ca. 200 personen (NEI, 2000). De sector bestaat uit circa 80 IJsselmeervissers en circa 8 Randmeervissers die 's winters op het IJsselmeer vissen. Op het IJsselmeer is een verdeling gemaakt van plaatsen waar men mag vissen. De Nederlandse Staat is eigenaar van deze plaatsen en verhuurt het visrecht (recht om te vissen) aan de vissers. Ieder jaar proberen de IJsselmeervissers, die zich hebben aangesloten bij de PO Vissersbond-IJsselmeer, door middel van een visplan een zo goed mogelijk visbeheer te realiseren. In het visplan hebben de vissers afgesproken dat er per vistuig 20% wordt gereduceerd in vistijd en/of in merken. Het NEI constateert dat deze vorm van visserij een beperkt en onzeker toekomstperspectief heeft.

Historische ontwikkeling van scheepsbewegingen en scheepstypes

Onderstaande tabel laat zien dat het aantal sluispassages door de visserij in de afgelopen drie jaar sterk is afgenomen. Een uitzondering vormt de Krabbersgat sluis waar een forse stijging heeft plaatsgevonden. De voor de zeevisserij belangrijke sluis in de Afsluitdijk laten eveneens een afname van het aantal passages zien.

Tabel 4.20

Omvang huidig aantal reizen en ontwikkeling 1997-1999

	1997	1998	1999	ontwikkeling 1997-1999
Houtrib-sluizen	934	1098	828	-11,3
Oranje-sluizen	1235	1436	1218	-1,4
Krabbersgat sluis	2151	2738	2527	17,5
Lorentz-sluizen	2051	2367	2037	-0,7
Magriet-sluizen	6	5	4	-33,3
Stevin-sluizen	959	1132	922	-3,9

Bron: IVS 1999

Vlootverzorgende industrie op Urk.

De vlootverzorgende industrie op Urk bestaat uit bedrijven die optreden als toeleveranciers van visbenodigdheden, netten, stalen kabels, brandstoffen, ed. In 1986 waren ca. 40 mensen werkzaam bij deze bedrijven (NEI 1987). Deze bedrijven zijn voor hun activiteiten niet aan Urk gebonden, maar zijn voor Urker vissersvloot, de onder buitenlandse vlag varende Urker vissers en voor andere schepen vooral ook actief in de direct aan zee gelegen vissershavens (Den Helder, Harlingen, Lauwersoog, Delfzijl, IJmuiden, Noord Duitse en Deense havens, etc.). Met bestelbusjes en trailers gaat men vanuit Urk naar deze havens om werkzaamheden uit te voeren of schepen te bevoorraden. In Urk zijn ook bedrijven gevestigd die direct betrokken zijn bij de nieuwbouw, de reparatie en het onderhoud van schepen. Het gaat hierbij om scheepsbouwers, schilders, electro-technische installatiebedrijven, etc. In 1986 waren in deze bedrijven ca. 150 personen werkzaam. Recentere cijfers zijn helaas niet beschikbaar. De aanwezigheid van dit cluster is (afgezien van sociale redenen) een reden voor schepen om Urk aan te doen en daarmee gebruik te maken van de vaarweg Noordzee-Urk. De overslag van zeevis in Urk komt immers nauwelijks voor.

Te verwachten ontwikkelingen tot 2020 (vooral kwalitatief)

De verwachting is dat door het stringente EU visbeleid de omvang van de vissersvloot zal afnemen en de schepen niet nog groter of zelfs weer wat kleiner zullen worden. De Nederlandse vertaling van het EU beleid is gericht op het saneren van de grote schepen en het stimuleren van nieuwbouw van kleinere schepen.

Daar de visafslag van Urk niet over een kade beschikt en ook niet op korte afstand van de haven is gevestigd is de verwachting dat ook in de toekomst weinig zeevis in Urk zelf zal worden overgeslagen. Vissers kiezen ervoor om in een van de zeehavens te lossen, met name om zo op vaartijd en -afstand en daarmee op kosten te besparen. Ook de verbeterde faciliteiten in de zeehavens dragen hiertoe bij. Zo worden de faciliteiten in Harlingen de komende jaren uitgebreid. De gemeente Harlingen heeft in hiervoor in 1999 6,5 mln. gulden ontvangen uit het Europese FIOVsubsidiefonds om onder meer de gehele visserijvloot naar de handelshaven te laten verhuizen, de vissershaven bij de jachthaven te betrekken en de verhuizing van de visafslag uit te voeren. Er komen meer ligplaatsen voor kotters en de schelpdiervloot gaat de haven verlaten (Jaarboek 2000 visserijverenigingen).

Ook voor onderhoud en reparatie zijn de vissersschepen niet langer afhankelijk van de Urker haven. Veel Urker toeleveranciers werken in de verschillende zeehavens en gebruiken Urk als uitvalsbasis voor deze activiteiten.

5 Afsluitende beschouwing vanuit de sectoren

5.1 Inleiding

Voorgaande hoofdstukken bieden veel informatie over de vier gebruikersgroepen van de vaarwegen in het studiegebied. In deze paragraaf wordt een poging gedaan om deze informatie te comprimeren en de consequenties voor de sluisen en vaarwegen beknopt in beeld te brengen. Het aldus ontstane overzicht kan input vormen voor een brainstorm over de mogelijke knelpunten (fase 2). Dit door het overzicht te confronteren met de nautische beschrijving van de sluisen en geulen in het studiegebied.

5.2 Inschatting toekomstig gebruik per sector

Deze paragraaf geeft een beknopte weergave van het te verwachten toekomstige gebruik vanuit de vier sectoren.

Binnenvaart

- Groei aantal sluispassages. De verwachting is dat de binnenvaart verder zal groeien in aantal passages en ook in het aantal vervoerde tonnen. Wel zullen er verschillen zijn in de vaarroutes. Belangrijke groeier is de vaarverbinding Amsterdam-Lemmer via de Houtribsluizen. De winning van zand in het IJsselmeer zorgt voor een aanzienlijk deel van de te verwachten groei.
- De gemiddelde scheepsgrootte in de binnenvaart neemt gelijkmatig iets toe.
- De gemiddelde diepgang in de binnenvaart zal eveneens toenemen. Schepen met een diepgang van meer dan 3,5 meter zullen echter een uitzondering blijven.

Kustvaart

- zeer beperkte groei sluispassages. Op basis van beschikbare prognoses kan gesteld worden dat de kustvaart op het IJsselmeer zeer beperkt zal groeien. De op kustvaart gerichte havenontwikkeling in ondermeer Kampen en Urk zal verantwoordelijk zijn voor een hooguit beperkte groei van de sluispassages. De kustvaartactiviteiten zullen zich verder concentreren in Harlingen waar het haventerrein wordt uitgebreid met 50 ha.
- De verwachting is dat de voor het IJsselmeer relevante zee-rivierschepen qua dimensies niet zullen veranderen. Immers deze schepen worden niet alleen op het IJsselmeer ingezet, maar ook op de verschillende West Europese rivieren waar de diepgang en doorvaarthoogte beperkingen blijven stellen.

Visserij

- De binnenvisserij neemt af in omvang.
- Het aantal sluispassages en aantal vaarbewegingen op het IJsselmeer van de buitenvisserij zal verder afnemen. De buitenvisserij slaat vis over in de zeehavens. Reparaties ed. worden ook steeds meer in de zeehavens uitgevoerd met als gevolg minder passages.
- Vanuit de EU bestaat grote druk op het beperken van de vangstcapaciteit van de vissersvloot oa. door een beperking van de scheepsgrootte.

Verwachting is dat nieuwe schepen/kotters niet veel groter gebouwd zullen worden.

Scheepsbouw

- In de scheepsbouw is een trend naar grotere schepen waar te nemen. Dit geeft voor het IJsselmeer vanuit de sector een behoefte om met grotere schepen/casco's de sluisen te kunnen passeren. Echter, steeds meer verschuift de scheepsbouw als fysieke activiteit naar Oost Europa en het verre oosten. Casco's worden in Oost Europa gebouwd. De afbouw vindt plaats in direct aan zee gelegen havens. Dit om de beperkingen van de sluisen te omzeilen.
- Als gevolg van bovenstaande trend zal de scheepsbouw rondom het IJsselmeer naar verwachting steeds meer bestaan uit niet-vaarwatergebonden activiteiten zoals ontwerp, bouwprojectmanagement en marketing.

Bijlage

sluis	Vrachtervervoerend						Niet vrachtervervoerend		
	Binnenvaart		Kustvaart		Totaal		Visserij	Overige	Totaal
Houtrib sluisen	vervoerd reizen gewicht x1000		vervoerd reizen gewicht x 1000		vervoerd reizen gewicht x 1000		reizen	reizen	
1997	25258	11.339	482	406	25740	11.745	934	2851	3785
1998	25178	11.249	426	344	25604	11.593	1098	2487	3585
1999	26112	11.994	374	325	26486	12.319	828	2694	3522

sluis	Vrachtervervoerend						Niet vrachtervervoerend		
	Binnenvaart		Kustvaart		Totaal		Visserij	Overige	Totaal
Oranje sluisen	vervoerd reizen gewicht x 1000		vervoerd reizen gewicht x 1000		vervoerd reizen gewicht x 1000		reizen	reizen	
1997	38484	15.992	641	507	39125	16.500	1235	5039	6274
1998	38928	16.067	572	425	39500	16.493	1436	4611	6047
1999	43575	17.986	497	373	44072	18.359	1218	5450	6668

sluis	Vrachtervervoerend						Niet vrachtervervoerend		
	Binnenvaart		Kustvaart		Totaal		Visserij	Overige	Totaal
Krabbers gatsluis	vervoerd reizen gewicht x1000		vervoerd reizen gewicht x1000		vervoerd reizen gewicht x1000		reizen	reizen	
1997	3808	1.754	221	143	4029	1.897	2151	1699	3850
1998	3672	1.732	220	137	3892	1.870	2738	1721	4459
1999	5630	2.567	251	128	5881	2.695	2527	2667	5194

sluis	Vrachtvervoerend						Niet vrachtvervoerend		
	Binnenvaart		Kustvaart		Totaal		Visserij	Overige	Totaal
Lorentz sluizen	vervoerd		vervoerd		vervoerd		reizen	reizen	
	reizen	gewicht x1000	reizen	gewicht x1000	reizen	gewicht x1000			
1997	1739	955	672	585	2411	1.540	2051	1604	3655
1998	1710	967	605	499	2315	1.466	2367	1507	3874
1999	2138	1.123	548	428	2686	1.551	2037	1336	3373

sluis	Vrachtvervoerend						Niet vrachtvervoerend		
	Binnenvaart		Kustvaart		Totaal		Visserij	Overige	Totaal
Margriet sluizen	vervoerd		vervoerd		vervoerd		reizen	reizen	
	reizen	gewicht x1000	reizen	gewicht x1000	reizen	gewicht x1000			
1997	21195	11.261	79	16	21274	11.277	6	1104	1110
1998	21227	11.264	82	25	21309	11.290	5	1145	1150
1999	21315	11.519	72	19	21387	11.538	4	1167	1171

sluis	Vrachtvervoerend						Niet vrachtvervoerend		
	Binnenvaart		Kustvaart		Totaal		Visserij	Overige	Totaal
Stevin- sluizen	vervoerd		vervoerd		vervoerd		reizen	reizen	
	reizen	gewicht x1000	reizen	gewicht x1000	reizen	gewicht x1000			
1997	1418	524	2	1	1420	525	959	1040	1999
1998	1755	739	0	-	1755	739	1132	992	2124
1999	1657	791	0	-	1657	791	922	811	1733

Literatuurlijst

Naam auteur/organisatie	Titel	Jaar van uitgave
AVV	Ruimtelijke Analyse Vaarwegen	1998
Rijkswaterstaat	Dimensionering vaarroute Amsterdam-Lemmer	1992
Directoraat-Generaal RWS	ontwerpnota Verbetering vaarweg Amsterdam-Lemmer	1994
Rijkswaterstaat	Verbetering van vaargeulen door het IJsselmeer, Ketelmeer en Markermeer	1987
Rijkswaterstaat	Verruiming van de vaarweg Lemmer-Delfzijl	1985
Rijkswaterstaat	Project Verbetering vaarroutes IJsselmeer	1988
Rijkswaterstaat	Verkenning Meppel Ramspol	1999
	Verkenning IJssel	1999
Rijkswaterstaat Zuid Holland	Kustvaart	1999
Directie sluisen en stuwen Utrecht	Remmingwerken directie Flevoland	1989
Bram Pronk en Geert Meun	Federatie van visserijverenigingen	2000
Short Sea shipping	De Europese snelweg van de 21 ^e eeuw	1999
Short Sea	Van voortgang naar vooruitgang	2000
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Kunstvaart	1999
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Filevrij over zee	1992
NEA	Final report strategic study Annex report	2000
NEA	Final report strategic study "strategic study and outline for future action" main report	2000
Short sea shipping	Transport research apas maritime transport	1996
Van Holst & Koppies Adviseurs voor Economie en strategie	Kansen op het traject short sea shipping - binnenvaart	2000
Profiel NRC Handelsblad april 2000	Scheepsbouw	2000
Verenging Nederlandse Scheepsbouw industrie	Jaarverslag 1999 Werven en Werk	1999
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Scheepvaart IJsselmeergebied Jaaroverzicht 1998	1998
Nationale	Aan- en afvoer van goederen over zee in de	1999

Havenraad	Nederlandse zeehavens	
Nationale havenraad	Jaarverslag 1998	1998
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Scheepvaart IJsselmeergebied Jaaroverzicht 1997	1997
Theo Kiriazidis	Recent aspects of the EU maritime transport policy	1995
Vincent J.G. Power A & L Goodbody.	EC Maritime Policy	1995
Oranjewoud	Bijlagen Nadere oriëntatie nieuwe haven	1998
Van Luijn	Beleidsgroep IJsselmeer en Markermeer	2000
Oranjewoud	Rapportage Onderzoek verbreding economie Urk, nadere orientatie nieuwe haven, incl.bijlagen	1998
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Scheepvaartgegevens Jaarrapport 1997	1997
DGG	Varen naar de toekomst (concept)	2000
AVV	Prognoses binnenvaart 2010/2020 (concept)	2000
AVV	Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren, 1997, 1998, 1999 (concept)	1999
internetsites	ROC kampen Gemeente Kampen Visafslag Urk EU short sea beleid VNSI Ministerie van LNV	
NEI	Economische betekenis van het IJsselmeergebied	2000
NEA	Integrale prognoses goederenvervoer voor 3 scenario's LT-97	1999
Europese commissie	De ontwikkeling van de korte vaart in Europa, een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen	1999
AVV	Ketelmeergeulen, economische voor- en nadelen	1997
NV huisvuilcentrale NH, Holwerdagroep, Fernhout, Grontmij Flevoland	Businessplan Overslagterminal Lelystad	1999
RDIJ	Zand boven Water 2 concept	2000
BCI	Haalbaarheidsonderzoek Multimodaal overslagcentrum Lelystad	1999
RWS Noord Nederland	Beheerplan nat Noord Nederland 2000 begrotingsperiode 2001-2006	2000
RWS Noord Nederland	Beheersplan Waddenzee 1996-2001 deel 1	1995
Gemeente Harlingen	Jaarverslag havenbeheer 1990	1991
AVV	Een veiliger verkeersafwikkeling in het aanloopgebied van Harlingen	1998

Deel II:

Sectorstudie Recreatievaart

Toelichting:

Voor een goed begrip van (het belang van) de recreatie(toer)vaart) in het betrokken gebied wordt in het navolgende eerst een korte schets gegeven van de sector en wordt vervolgens ingegaan op het vigerend beleid en op het (verwachte) gebruik van het gebied en op de daarmee samenhangende knelpunten.*

Hierbij wordt opgemerkt dat deze notitie is geschreven op basis van bestaande kennis dezerzijds en in een beperkte tijdspanne. Bij AVV ontbreekt specifieke detailkennis van het gebied. Dit is van invloed op de omvang van de notitie en op de gehanteerde mate van detail. Om deze redenen wordt deze notitie dezerzijds gezien als een discussiestuk over de recreatievaart in (en het belang van die sector voor) het gebied.

De geraadpleegde rapporten zijn vermeld in de Bijlage.

**) : Onder recreatietoervaart wordt verstaan het maken van een tocht van één of meer dagen met een pleziervaartuig, waarbij het vaargebied in de omgeving van de thuishaven wordt verlaten.*

Recreatievaart speelt zich vooral af in het eigen vaargebied en het verkeers-(verplaatsings-)aspect neemt een minder belangrijke plaats in dan bij toervaart. Chartervaart valt onder de categorie beroepsvaart en wordt hier alleen in hoofdlijnen besproken.

6 Het belang van de recreatievaart

6.1 Het nationaal belang van de recreatievaart

De sector 'horeca, recreatie en toerisme' in Nederland biedt 273.000 mensjaren directe werkgelegenheid, ofwel ruim 5% van de werkgelegenheid. Een voorzichtige schatting van de totale jaarlijkse bestedingen in de waterrecreatie in Nederland komt uit op ten minste 7 miljard gulden. Dit is ca. 15% van de toeristisch/recreatieve bestedingen in ons land die ongeveer 50 miljard gulden bedragen.

De omzet van de Nederlandse watersportindustrie is ca. fl. 4,1 miljard per jaar. De directe productiewaarde van de watersportsector van 2,7 miljard gulden is bij benadering even groot als die van de binnenvaartsector. De directe werkgelegenheid in de watersportsector is ca. 14.200 mensjaren. Dat is ongeveer het dubbele van die in de visserij-sector (ca. 7.000) en ca. 20% minder dan die in de sector binnenvaart (17.300).

Op dit moment zijn er ongeveer 265.000 recreatievaartuigen in Nederland. Hiervan worden er naar schatting 180.000 gebruikt voor de recreatietoervaart, te onderscheiden in 110.000 motorboten en 70.000 zeilboten. Een deel daarvan is in buitenlands eigendom. De *gemiddelde* groei van de toervaartvloot wordt voor de komende jaren geraamd op 1% per jaar.

6.2 Het regionaal belang van de recreatievaart

De jaarlijkse omzet van het water-gebonden recreatief bedrijfsleven in het IJsselmeer- en Randmerengebied wordt geschat op ca. fl. 0,9 miljard per jaar. De bijbehorende totale werkgelegenheid in dit gebied bedraagt ca. 3.400 arbeidsplaatsen. De omzet van de gehele recreatiesector in het IJsselmeer- en Randmerengebied wordt geschat op ca. fl. 2 miljard per jaar.

- Aantal recreatievaartuigen

Het IJsselmeergebied wordt voornamelijk bevaren door grotere kajuitzeilboten. Hun aandeel is ca. 90%. De 128 jachthavens grenzend aan het IJsselmeergebied telden in 1999 ruim 18.000 ligplaatsen en ca. 17.000 'vaste liggers' (een bezettingsgraad van ca. 90%). Het aantal overnachtingen van passanten-schepen was in 1999 ruim 275.000. Bij een gemiddelde bezettingsgraad van 3 personen levert dat 825.000 persoons-overnachtingen in het betrokken gebied.

- Aantal scheepsbewegingen

Het recreatievaartseizoen loopt bij benadering van april t/m oktober. Het gemiddelde uitvaarpercentage op topdagen is ca. 25%. De meeste scheepsbewegingen vinden plaats tussen 10 en 17 uur. Een gemiddelde dagtocht heeft een duur van ca. 3,5 uur.

Uit onderzoek blijkt dat er sprake is van een aantal "hoofdvaarroutes" in het IJsselmeergebied. Langs de westkust wordt het meest gevaren. De dichtheden zijn het grootst op de lijn Amsterdam-Enkhuizen-Kornwerderzand, op de 'aantakkingen' van deze lijn (naar Hoorn, Medemblik en Volendam e.o.) en op de 'oversteken' tussen Medemblik en Enkhuizen enerzijds en de Friese kust, met Lemmer en Stavoren, anderzijds.

Tabel 6.1

Aantal passages van recreatievaart in 1999 voor een aantal sluzen

object	recreatievaart (RV), naar type*				
	mtb	zb	> 20m	overig	totaal RV
Pr. Margrietsluis	10587	14489	1069	562	26707
Oranjesluizen	28131	33494	4590	635	66850
Krabbersgatsluis	8704	71896	7995	451	89046
Houtribsluizen	4285	26971	1578	406	33240
Lorentzsluizen	2340	27625	6450	530	36945
Stevinsluizen	1669	15727	2584	1125	21105

*) verklaring:

mtb = motorboten; IVS codes 80+81

zb = zeilboten; IVS-codes 82+83

> 20m = recreatievaart, langer dan 20 m; IVS-code 85

overig; IVS-codes 84+89

RV = recreatievaart (IVS codes 80 t/m 89).

- Chartervaart

Chartervaart valt onder de beroepsvaart, maar wordt in deze notitie (kort) meegenomen vanwege de parallellen met de recreatievaart in het gebruik van het gebied. In sommige sluzen is het aandeel van de chartervaart meer dan 10%.

Er zijn ruim 500 charterschepen in ons land. Ca. 90% daarvan is zeilschip en ca. 10% kan worden gerekend tot de motorchartervaart. Het IJsselmeergebied vormt met de Waddenzee samen, veruit het belangrijkste gebied voor deze beroepsgroep. Voor de chartervaart wordt een toename van het aantal schepen verwacht van ca. 10%. Naast deze lichte groei is vooral een voortzetting van de trend tot kwaliteitsverbetering te verwachten.

Het aantal overnachtingen in de chartervaart is ruim 1,5 miljoen per jaar. De directe werkgelegenheid ligt op ongeveer 1.200 mensjaren. Het gemiddelde aantal vaardagen per schip bedraagt ongeveer 140 per jaar.

Uit door de BBZ ter beschikking gestelde gegevens volgt dat het grootste aantal vaardagen wordt doorgebracht in het Waddengebied (43%). Het IJsselmeergebied (30%) wordt iets drukker bevaren dan het Markermeer en het IJmeer (samen 21%). Op de Randmeren, inclusief Ketelmeer en Zwarte Meer (2%) en in Friesland (4%) wordt slechts een beperkt deel van de vaardagen doorgebracht.

De charterkantoren voorspellen een verschuiving van het gebruik van het Markermeer naar het IJsselmeergebied en naar de Waddenzee.

Er is behoefte aan meer afmeergelegenheid in en nabij de cultuurhistorische plaatsen en er is een toenemende behoefte aan hoogwaardige afmeervoorzieningen en andere faciliteiten op de wal.

De chartervaart is een belangrijke gebruiker van de vaarweginfrastructuur.

7 Vigerend beleid

7.1 Nationaal beleid

Wat betreft het nationale beleid zijn voor de recreatievaart/recreatietoervaart in het betrokken gebied meerdere nota's, met verschillende beleidsthema's, relevant. Naast die voor de algemene ruimtelijke ordeningsbeleid (VROM), betreft dit met name het verkeer- en vervoersbeleid en het waterbeleid van V&W, en het (water-) recreatiebeleid en het natuur- en landschapsbeleid van LNV. Hieronder worden enkele hoofdpunten uit deze "landelijke nota's" belicht.

- Ruimtelijk beleid

VROM: vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra) - en 5^e nota Ruimtelijke Ordening -

In deze nota wordt het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief geschetst, voortbouwend op de kwaliteiten van de ruimtelijke hoofdstructuur op nationaal nivo en op de kwaliteiten van de afzonderlijke landsdelen. Binnen het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief is voor de waterrecreatie vooral het thema 'Nederland-Waterland' van belang. 'Nederland-Waterland' richt zich op het versterken van de kwaliteit via 2 assen. De ene as loopt van west naar oost via het rivierengebied. De andere as loopt van noord naar zuid, van het Lauwersmeergebied, via het IJsselmeergebied, naar de Deltawateren.

- Waterbeleid

V&W: 4^e nota Waterhuishouding/beheersplan voor de rijkswateren II

De nota Waterhuishouding opteert voor het instand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. Uitgangspunt is verder het bevorderen van meer samenhang tussen het waterbeleid en de verschillende externe belangen, waarbij ruimte wordt geschapen voor gebiedsgericht maatwerk.

Het beheersplan voor de rijkswateren vormt de overgang tussen de meer abstract geformuleerde beleidsvoornemens van de nota waterhuishouding en de operationele Beheersplannen (BPN) voor de verschillende regio's. Er worden verschillende gebruiksfuncties onderscheiden. Hier zijn vooral de functies 'verkeer' (beroepsvaart en recreatietoervaart) en 'oeverrecreatie, lokale recreatievaart en sportvisserij' relevant. Voor het beschouwde gebied wordt ruimte gegeven aan recreatieve voorzieningen in met name de Randmeren, het Markermeer en het zuidelijk deel van het IJsselmeergebied. Aan het betreffende gebied is de (water-)recreatiefunctie toegekend; te bereiken via regulier beheer. Rijkswaterstaat is niet de eerst verantwoordelijke voor waterrecreatie, maar zal als integraal waterbeheerder de mogelijkheden voor recreatief medegebruik of het meeliften met andere functies, niet uitsluiten en waar mogelijk stimuleren.

- Vaarwegenbeleid

V&W: NVVP/ SVVII / Stichting recreatietoervaart Nederland: BRTN2000

In SVVII wordt de route Amsterdam-Lelystad-Lemmer aangemerkt als hoofdvaarweg (beroepsvaart). Recreatievaart wordt erkend als een belangrijke gebruiker, waarbij wordt aangetekend dat de ontwikkelingen in deze sector moeten worden gestuurd, om ongewenste situaties te voorkomen.

Recreatievaart op de hoofdtransportassen zal omwille van veiligheid en vlotheid worden ontmoedigd door er goede alternatieve vaarroutes tegenover te stellen. De staande mastroute is en blijft een belangrijke schakel tussen de grootschalige vaargebieden. De Beleidsvisie recreatietoervaart zal het kader vormen voor nadere uitwerking van de projecten die in het kader van SVVII betrekking hebben op de recreatietoervaart

Het NVVP (de delen A, B en C) wijkt voor de recreatievaart niet wezenlijk af van SVVII. Wat betreft de bereikbaarheid zal worden tegemoetgekomen aan de behoefte aan mobiliteit en transport. Gebruikers betalen voor hun keuze en wentelen geen kosten af op de samenleving. Als doelstelling wordt gehanteerd: "Nederland biedt aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel". Het NVVP is meer abstract dan het SVVII en geeft minder concrete aanknopingspunten voor recreatievaartbeleid dan het vigerende SVVII. Zoals ook staat vermeld in het SVVII, vormt de Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland (thans de BRTN2000) het centrale kader voor recreatie(toer)vaartbeleid. In de BRTN2000 is gekozen voor een meer integrale aanpak. Als doelstelling wordt gehanteerd: "Het net van het Nederlandse bevaarbare water behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet". De vaarwegbeheerders wordt gevraagd de BRTN2000 te ondersteunen en als vertrekpunt te nemen voor hun beleid. Voor het betreffende vaargebied zijn met name van belang de kwalificatie van de vaarwegen in de BRTN en de bijbehorende functioneringseisen. In dit kader zijn enkele objecten in het gebied en in de directe omgeving daarvan, aangemerkt als knelpunt; voornamelijk waar het betreft de capaciteit. Dit betreft de Ketelbrug, de sluisen in Lemmer, Lauwersoog, Kornwerderzand (met name wachtgelegenheid), en Den Oever (met name wachtgelegenheid), en de Ramspolbrug (BRTN2000, blz. 33 en 34). Aan het knelpunt Krabbersgatsluis wordt gewerkt en het knelpunt Oranjesluis is reeds opgelost.

- Recreatiebeleid

LNV: Kiezen voor recreatie, Beleidsnota Openluchtrecreatie 1992-2010 en het Structuurschema Groene Ruimte

In eerstgenoemde nota (BOR) is het openluchtrecreatiebeleid beschreven voor de periode 1991-2010. Het ontwikkelingsperspectief "Nederland-Waterland" uit de VINEX wordt hierin uitgewerkt, waarbij als belangrijkste elementen van het thema worden gezien:

- het basistoervaartnet
- het Landelijk Aanlegplaatsen Plan (LAP)
- de ontwikkeling van een aantal waterrecreatiegebieden.

Voor IJsselmeergebied, Markermeer en Randmeren is het beleid gericht op "versterking van de betekenis van IJsselmeer en Markermeer als verblijfsrecreatiegebied voor de grote watersport; plaatselijke vergroting van oeverrecreatiemogelijkheden, veelal in combinatie met kleine watersport. Versterking van de functie van de bredere Randmeren voor diverse op het water gerichte vormen van dag- en verblijfsrecreatie.

Uitbreidingsmogelijkheden voor 18.000 vaste ligplaatsen" (citaten BOR, blz. 45).

In het LAP worden op basis van een landelijke vraag/aanbod-analyse voorstellen gedaan voor de realisatie van aanlegplaatsen. Voor het betrokken gebied wordt (1993) een (“fors”; citaat LAP, blz. 9-8) tekort geconstateerd van 2135 tijdelijke afmeerplaatsen. Het betreft voor een groot deel lokale knelpunten, in een aantal aantrekkelijke dorpen en steden.

Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is met name van belang vanwege de planologische veiligstelling van het basistoervaartnet (PKB-kaart “nat Nederland”). Als richtinggevende uitspraak valt verder te noteren dat het beleid voor het betrokken gebied gericht is op behoud en versterking van de ecologische waarden en op het ontwikkelen als grootschalig vaar- en viswater. Boven de lijn Medemblik-Lemmer ligt het accent meer op behoud en ontwikkeling van de natuurwaarden. Onder die lijn en met name voor het Markermeer, ligt het accent meer op de ontwikkelingsmogelijkheden voor de waterrecreatie. In het SGR wordt voor het gebied van IJsselmeer, Markermeer en Randmeren als geheel een uitbreiding met 18.000 ligplaatsen mogelijk geacht. Deze “richtinggevende uitspraak” in het SGR betreft met name de uitbreiding van bestaande lokaties (kaart 13).

Het IJsselmeer is aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn. En het is tevens kerngebied van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De Vogelrichtlijn vraagt om een zorgvuldige afweging aangaande nieuwe projecten en ontwikkelingen in de toeristisch/recreatieve sfeer (zie hierna).

- Natuurbeleid

LNV: Structuurschema Groene Ruimte, Natuurbeleidsplan, Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn

Het natuurbeleid spitst zich toe op tot stand brengen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS); een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Er wordt zoveel mogelijk gestreefd naar verweving en meekoppeling. Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) bevat de doelstellingen en hoofdlijnen van het rijk voor een aantal functies in het landelijk gebied en de relaties daartussen en werd hiervoor reeds besproken. Er heeft een ruimtelijke afweging plaatsgevonden die voor het betrokken gebied betekent dat waterrecreatie en natuur ‘nevengeschikkend’ zijn.

De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn in Europees verband aangegane verplichtingen van de lidstaten van de Europese Unie. Zij richten zich respectievelijk op het behoud van vogels en op de instanthouding van de natuurlijke habitats van flora en fauna. Het IJsselmeergebied is in de Vogelrichtlijn aangewezen als speciale beschermingszone en de Friese kust is opgenomen in de Habitatrichtlijn. Kort samengevat betekent dit dat elk plan voor deze gebieden moet worden beoordeeld op de consequenties in het kader van deze richtlijnen.

8 De situatie op gebiedsniveau en de verwachte ontwikkelingen

8.1 Algemeen

Uit onderzoek is gebleken dat de in het SGR (par. 7.3) verwachte groei tot het jaar 2010 van het aantal ligplaatsen met 18.000 niet zal worden gehaald (bron: 'Samen meer IJsselmeer', blz. 32). Het SGR geeft overigens niet aan hoe de groei over de verschillende plaatsen moet worden verdeeld. Wel wordt een aantal concentratiepunten aangewezen. Omdat elders in Nederland de uitbreidingsmogelijkheden sterk onder druk staan, lijkt het gewenst om deze ontwikkelingsruimte blijvend te reserveren.

De groei van het aantal ligplaatsen in Nederland doet zich vooral voor op grootschalig water en in de categorie van de grote jachten.

In de bestaande ontwikkelingsvisies voor het gebied van IJsselmeer en Randmeren wordt uitgegaan van een groei van ca. 33.000 ligplaatsen in 1999 tot ca. 47.000 ligplaatsen in 2030 (+ 14.000). Dit is dus minder dan in het SGR is aangegeven. Als deze ontwikkelingsruimte daadwerkelijk wordt gerealiseerd en wordt afgezet tegen de trendmatige groei, dan is duidelijk dat er een overcapaciteit is van ligplaatsen in jachthavens tot na 2020 in het gebied van IJsselmeer en Randmeren. Dit betekent dat er een regionale afstemming noodzakelijk is om eventuele overcapaciteit aan ligplaatsen te vermijden. Vanwege de geografische herkomst van de booteigenaren zal de grootste vraag zich voordoen in ZW-Friesland), de kust van Noord-Holland (met Hoorn en Enkhuizen als concentratiepunten) en in het kustgebied tussen Amsterdam, Almere en Pampushaven. Watersporters met een woonplaats in het Duitse Ruhrgebied vormen eveneens een belangrijke doelgroep.

Op dit moment is het aantal vaardoelen en aanlegplaatsen in het IJsselmeergebied erg beperkt (zie ook het LAP; par. 2.1), wat een grote druk legt op de historische havenplaatsen. Wat betreft de inrichting van het gebied is het van belang dat het aantal kleinschalige vaardoelen wordt uitgebreid. Dit kan bijdragen aan een betere spreiding van de watersport over het gebied. De druk op de historische havensteden kan hiermee enigszins worden weggenomen.

8.2 Drukke/intensiteit

Het cijfermateriaal in onderstaande Tabel geeft een indruk van de intensiteit bij een aantal objecten, naar beroeps- en recreatievaart. Het aandeel van de recreatievaart ligt bij alle objecten boven de 50%. Hierbij wordt aangetekend dat het aanbod van recreatievaart heel 'gepiekt' is; zowel voor de dagperiode, als ook over het jaar gezien.

Tabel 8.1

aantal passages van beroeps- en recreatievaart voor een aantal sluisen

object	1997	1997	1999	1999	aandeel RV *)
type **) →	BV	RV	BV	RV	
Pr. Margrietsluis	22384	16493	22558	26707	54,2 %
Oranjesluisen	45392	66893	50740	66850	56,9 %
Krabbersgatsluis	7871	74477	11075	89046	88,9 %
Houtribsluisen	29524	38707	30008	33240	52,6 %
Lorentzsluisen	4359	38747	6059	36945	85,9 %
Stevinsluisen	3411	21564	3390	21105	86,2 %

verklaring:

*) BV = beroepsvaart

RV = recreatievaart

**) aandeel recreatievaart op het sluisotaal in 1999.

De BRTN2000 gaat uit van een gemiddelde groei van de vloot van recreatievaartuigen in Nederland van 1% per jaar voor de periode t/m 2025. De gemiddelde groei van het aantal scheepvaart-bewegingen zal naar verwachting op eenzelfde nivo liggen (+ ca. 30%).

Voor het IJsselmeergebied wordt dezerzijds, in aansluiting op het rapport [4], een boven-gemiddelde groei verwacht, zowel qua aantal vaartuigen als wat betreft het aantal vaarbewegingen/passages. Als dit wordt gerelateerd aan de gemiddeld genomen lagere groei elders in Nederland - een deel van de passages in het beschouwde gebied is van elders afkomstig -, dan is een gemiddelde toename van + 40% op termijn nog het meest waarschijnlijk. Voor de Randmeren zal dit duidelijk minder zijn en voor sommige strategisch gelegen objecten in het IJsselmeergebied zal het groeicijfer wellicht nog wat hoger liggen. Voor de sluisen in de Afsluitdijk vormt het terughoudende beleid rond de Waddenzee naar verwachting een remmende factor op de geprognostiseerde groei.

Een complicerende factor bij de toename van de drukte is dat de gemiddelde afmetingen van de scheepvaart toenemen. Dit geldt voor de vrachtovervoerende beroepsvaart en overige beroepsvaart, waaronder chartervaart, maar ook voor de recreatievaart. Dit betekent dat bij vol-bedrijf het aantal schepen in een kolk een dalende tendens zal vertonen. Voor smalle sluisen kan relatief snel een omslagpunt ontstaan waarbij gemiddeld genomen 1 rij schepen minder geschikt kan worden, met aanzienlijke gevolgen voor de capaciteit.

8.3 Interactie met beroepsvaart

Het IJsselmeergebied is van groot belang voor de beroepsvaart. Het vormt de centrale schakel in het vervoer tussen de Randstad enerzijds en Noord- en Oost-Nederland anderzijds. De route van Amsterdam via Lelystad naar Lemmer en de aftakking via het Ketelmeer zijn aangewezen als hoofdvaarweg. Deze route is vooral van belang voor het vervoer van brandstoffen, grondstoffen voor de bouw en de landbouw. Jaarlijks worden ca. 80.000 containers via het IJsselmeer vervoerd. Het gezamenlijk gebruik door beroeps- en recreatievaart van deze routes levert geen noemenswaardige problemen op. Voor zowel beroepsvaart als voor recreatievaart wordt een verdere groei voorzien. Behoudens voor de Pr. Margrietsluis te Lemmer worden in de verkeersafwikkeling geen problemen voorzien.

Bij AVV wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een interactiemodel met als doel het opstellen een 'interactiehinder top 10'. Hierbij wordt gekeken naar de interactie op ca. 50 lokaties/knelpunten in Nederland; bruggen, sluisen en

kruisingen. Van de lokaties/knelpunten in het betrokken gebied die thans zijn doorgerekend scoort de Pr. Margrietsluis relatief hoog. Voor de overige lokaties/knelpunten geldt dit niet. Hierbij wordt aangetekend dat dit voorlopige resultaten betreft en dat uitsluitend is gekeken naar de huidige situatie. Een meer definitief oordeel wordt niet voor de zomer van 2001 verwacht. Overigens is door de fysieke scheiding op een aantal drukke lokaties niet te verwachten dat er op het gebied van de interactie tussen beroeps- en recreatievaart in het betrokken gebied duidelijke knelpunten zullen ontstaan.

8.4 Capaciteit objecten

De toename van het scheepvaartverkeer en de hiervoor reeds gememoreerde toename van de gemiddelde scheepsafmetingen kunnen op topdagen voor een toename van de wachttijden voor de scheepvaart zorgen. De toename van het wegverkeer kan op dit gebied plaatselijk ook zijn invloed doen gelden. Voor de Waddenzee en voor het noordelijk gedeelte van het IJsselmeergebied wordt een afhoudend beleid gevoerd ten aanzien van de uitbreiding van het aantal ligplaatsen en passantenplaatsen. Ondanks de toename van het scheepvaartverkeer worden geen knelpunten voorzien in de afwikkeling bij de sluizen in de Afsluitdijk. De capaciteit van de havens van de Waddeneilanden is thans reeds problematisch.

Het verdient aanbeveling om te onderzoeken of het mogelijk is om in het hoogseizoen via kanaal 1 informatie te geven over de verwachte drukte in Kornwerderzand, Den Oever en in de havens van de Waddeneilanden. Met dergelijke informatie kan de recreatievaarder (tijdig) zijn plan aanpassen aan de omstandigheden.

Het verdient aanbeveling om de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer te volgen om tijdig in te kunnen spelen op de ontwikkelingen die zich voordoen. Dit geldt met name voor de sluizen te Kornwerderzand en Den Oever en voor de sluis te Lauwersoog. Bij dit laatste object is met name de wachtgelegenheid een aandachtspunt. Uitbreiding van het aantal wachtplaatsen aan de zijde van de Wadden kan tot aanzienlijke verbetering leiden.

Aan de buitenzijde van de sluizen te Kornwerderzand zijn de aanlegmogelijkheden aanzienlijk verbeterd en uitgebreid. Het tegelijk passeren van de draaibrug door invarende en uitvarende schepen verloopt hier nagenoeg probleemloos. Op termijn kan de toenemende drukte van het wegverkeer het schutbedrijf (verder) onder druk zetten. De combinatie met de chartervaart zou op termijn wellicht een probleem kunnen gaan vormen.

Zoals al eerder is aangegeven, vormt de Pr. Margrietsluis te Lemmer een potentieel knelpunt voor de scheepvaart. Ook de BRTN2000 maakt hier melding van.

8.5 Overige aandachtspunten

Door toename van het scheepvaartverkeer en de bouw van IJburg, zal het aantal scheepvaartbewegingen en kruisingen op het Markermeer aanzienlijk toenemen. Aan de IJmeerszijde is een jachthaven gepland met 500-700 ligplaatsen. Het verdient aanbeveling om aan de noord- en de zuidzijde bij Durgerdam rekreatiebetonning uit te leggen. Hierdoor kan de aanwezige diepte over een grotere breedte worden benut. De toekomstige intensiteit van het scheepvaartverkeer rechtvaardigt een onderzoek naar de wenselijkheid - op termijn - van scheepvaartbegeleiding ter plaatse. Dit aandachtspunt wordt reeds meegenomen in het project "Verruiming Vaarweg Amsterdam-Lemmer".

Bijlagen

Locatie: Oranjesluizen					
Recreatievaart:	motorjachten	zeiljachten	recr. > 20 m	overig	Totaal
1997	25852	35350	4682	1009	66893
1998	21289	30405	4245	1171	57110
1999	28131	33494	4590	635	66850

Locatie: Krabbersgatsluizen					
Recreatievaart:	motorjachten	zeiljachten	recr. > 20 m	overig	Totaal
1997	7189	60294	6557	437	74477
1998	7166	59048	6849	380	73443
1999	8704	71896	7995	451	89046

Locatie: Houtribsluizen					
Recreatievaart:	motorjachten	zeiljachten	recr. > 20 m	overig	Totaal
1997	4437	32679	1437	154	38707
1998	3515	25268	1584	154	30521
1999	4285	26971	1578	406	33240

Locatie: Prinses Margrietsluizen					
Recreatievaart:	motorjachten	zeiljachten	recr. > 20 m	overig	Totaal
1997	8670	6852	665	306	16493
1998	8907	12858	1724	621	24110
1999	10587	14489	1069	562	26707

Locatie: Stevinsluizen					
Recreatievaart:	motorjachten	zeiljachten	recr. > 20 m	overig	Totaal
1997	1813	16181	2403	1167	21564
1998	1493	12621	2174	925	17213
1999	1669	15727	2584	1125	21105

Locatie: Lorentzsluizen					
Recreatievaart:	motorjachten	zeiljachten	recr. > 20 m	overig	Totaal
1997	2565	29302	6348	532	38747
1998	1991	25183	6167	309	33650
1999	2340	27625	6450	530	36945

Literatuurlijst

1. Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland / BRTN2000
SRN, Den Haag.
2. Waterrecreatie en het beheer van de rijkswateren,
RWS/AVV, Rotterdam.
3. jaaroverzicht scheepvaart IJsselmeergebied
RWS/Directie IJsselmeergebied.
4. Samen meer IJsselmeer / visie recreatie en natuur;
samengesteld door Waterrecreatie Advies te Lelystad, in opdracht van diverse
instanties.
5. Recreatietoervaart: de moeite waard
SC-DLO.
6. De chartervaart in beweging
Waterrecreatie Advies, in opdracht van RWS.

Deel III: Mogelijke Knelpunten

9 Mogelijke knelpunten

9.1 Inleiding

Dit deel bevat de door AVV opgestelde analyse van mogelijke toekomstige knelpunten in het gehele IJsselmeergebied. Deze mogelijke knelpunten zijn geïnventariseerd door de verwachtingen over het toekomstige gebruik van de vaarweg (sectorstudies) te confronteren met een nautische verkenning zoals uitgevoerd door Haskoning in opdracht van RDIJ. Het doel is het opstellen van een lijst met potentiële knelpunten in het IJsselmeergebied.

Tijdens een bespreking in oktober 2000 tussen de Regionale Directies IJsselmeergebied, Noord-Nederland en AVV is een lijst met mogelijke toekomstige knelpunten opgesteld. Deze aandachtspunten zijn door AVV nader bestudeerd en van advies voorzien vanuit de invalshoek of het in de toekomst een knelpunt kan worden (zie par 9.2). Bij nadere analyse bleken de meeste aandachtspunten in de toekomst geen knelpunt te zullen worden.

Vervolgens heeft RDIJ een herziene lijst met overgebleven mogelijke knelpunten opgesteld die de afgelopen maanden nader zijn bestudeerd. Met name is door AVV een aanvullende sectoranalyse voor de recreatievaart uitgevoerd (zie deel II van de koepelstudie) en zijn de resultaten van de interviews met betrokken partijen meegenomen. De resultaten zijn opgenomen in par. 9.3 en de conclusies in par 9.4. Noord-Nederland heeft een morfologische analyse gemaakt van de vaargeul Boontjes.

9.2 Analyse lijst met mogelijke knelpunten

In eerste instantie zijn in oktober 2000 de volgende aandachtspunten gedefinieerd die in de toekomst mogelijk een knelpunt kunnen worden:

- Haven en Toegangsgeul Harlingen:
- Vaargeul Boontjes:
- Sluizen Afsluitdijk:
- Krabbersgat - Noord:
- Vaarweg Hoek van 't IJ - Enkhuizen:

Deze aandachtspunten zijn nader bestudeerd en hieronder door AVV van advies voorzien. Tijdens de werkzaamheden kwam nog een nieuw aandachtspunt naar voren: de Oostelijke uitvaart Amsterdam.

Haven en Toegangsgeul Harlingen:

In 1998 is door AVV een uitgebreide studie verricht voor Noord-Nederland (Annema) naar de veiligheid en verkeersafwikkeling bij Harlingen. Dit betrof zowel de vormgeving van de haven zelf als ook de toegangsgeulen. Door intensievere verkeersbegeleiding wordt zowel de veiligheid alsook de verkeersafwikkeling verbeterd (ook capaciteitstoename). Momenteel is men bezig met de implementatie van de door AVV voorgestelde maatregelen.

In de studie is ook gekeken naar eventuele verkeersbegeleiding op het traject Harlingen - Lorentzsluizen maar door de lage intensiteit van de scheepvaart op dit traject is verkeersbegeleiding hier niet nodig.

Conclusie:

Dit potentieel knelpunt is reeds bestudeerd en de voorgestelde maatregelen worden geïmplementeerd.

Vaargeul Boontjes:

Het traject Lorentzsluizen - Harlingen is een overige vaarweg met een lage intensiteit van scheepvaart. Bij de Lorentzsluizen schutten jaarlijks zo'n 2100 schepen binnenvaart en circa 550 kleine kustvaart schepen.

Bij NAP ter plaatse van de drempel is de waterdiepte 2.8 m. Dus met vloed kunnen alle schepen die ook door de Lorentzsluizen gaan over de Boontjes door naar Harlingen. Wel is het zo dat gebruik gemaakt moet worden van een tijpoort (nu 2* 4 à 5 uur/dag), hetgeen gebruikelijk is bij zeehavens (bijv. Antwerpen). In die zin kun je de diepgang als beperking zien. De scheepvaart zal soms enkele uren moeten wachten of in ieder geval bij vertrek er rekening mee moeten houden. Een beperking voor de aflaaddiepte van de schepen is het zeer zeker niet. Gezien de beperkte intensiteit en het feit dat het hier max. om een klasse Va vaarweg gaat voldoet ons inziens de breedte van 100 m.

De voordelen van verdiepen zijn, (i) vanwege de geringe scheepvaart en (ii) het tijpoort varen met maximale diepgang, voor de scheepvaart zeer beperkt.

Mocht je iets aan de vaarwegdiepte willen doen dan zou dat misschien kunnen in het kader van onderhoud en uitbaggeren van vaargeulen anders is het misschien strijdig met de PKB waddenzee die zegt dat de toegankelijkheid van de geulen gehandhaafd moet blijven op het niveau van 1993 (is ongeveer de huidige situatie).

Interessant is bij verdieping, om de snelheid van aanzanding te kennen. Het gebied ligt in een wantij gebied vandaar de vlakke ondiepe plaat. Misschien is hierover iets te zeggen uit eerdere studies. Morfologische studies zijn meestal kostbaar en de betrouwbaarheid van de uitkomsten is soms beperkt. Het meest logische is om in het kader van onderhoud/zandwinning deze geul te verdiepen zonder eerst uitvoerige studies te doen. Waarschijnlijk levert het uitdiepen geld op en mocht dan blijken dat het weer snel aanzandt dan heeft het in ieder geval nog geld opgeleverd. Bijvoorbeeld: bij de Stevin sluizen wordt momenteel zowel de noordelijke alsook de zuidelijke toegangsgeul fors verdiept in het kader van zandwinning.

Conclusie:

De voordelen van verdiepen zijn, (i) vanwege de geringe scheepvaart en (ii) het tijpoort varen met maximale diepgang, voor de scheepvaart zeer beperkt. Ook kan het strijdig zijn met de PKB-Waddenzee. Mocht je toch willen verdiepen doe het dan in het kader van zandwinning dan levert het misschien nog geld op en is het ook niet zo erg als het weer snel aanzandt. Maar bespaar de kosten van dure morfologische studies. De aangezande noordelijke toegangsgeul naar de Stevin sluizen wordt momenteel in het kader van zandwinning weer verdiept tot 4 m waterdiepte bij NAP.

AVV is van mening dat onder de huidige omstandigheden en inzichten de Vaargeul bij de Boontjes tot 2020 geen potentieel knelpunt wordt.

Sluizen Afsluitdijk:

Capaciteit:

Volgens de "Richtlijnen vaarwegen" van de CVB voldoet een "minimale" sluis (zoals bij de Stevinsluizen en Lorentzsluizen voor klasse Va scheepvaart) qua capaciteit minimaal tot circa 10.000 passages beroepsvaart/jaar. Omdat er momenteel bij de drukste Lorentzsluis slechts 2500 ber. vaart/jaar passeert zullen ook in de toekomst bij een eventuele groei van hoogstens 50% tot 2020 de aantallen nog zeer beperkt zijn. Natuurlijk speelt de recreatievaart ook een rol maar gezien het lage aantal passages van beroepsvaart blijft er relatief veel capaciteit over voor recreatievaart. Dit ondanks de clusters van schepen die soms met HW arriveren. Navraag op de sluis laat zien dat in de zomer tijdens de recreatie piek, de vaart enkele keren 2 tot 3 schuttingen moet overlappen voordat ze gesloten kunnen worden. Door de geringe mate van voorkomen is dat acceptabel. Vergeet ook niet dat de Lorentzsluis reeds 2 kolken heeft, 1 voor de beroepsvaart (138*14 m) en 1 volwaardige jachtensluis van 67 bij 9 m.

Als de keerhoogte groter is dan 2.1 m, geldt er een stremming die vanwege het getij slechts enkele uren duurt. Dit komt in 't algemeen niet vaak voor en is ook afhankelijk van op- en afwaaiing. Het beperkt zich hoofdzakelijk tot periodes met harde wind/storm in de voor de recreatievaart "rustige" winter-periode en komt soms 10 keer soms 30 a 40 keer voor per winter. Wederom, gezien de geringe mate van voorkomen is de invloed op de capaciteit zeer beperkt. Trouwens met storm zal de binnenvaart zich niet op de Waddenzee wagen en blijven ze binnengaats.

De capaciteit van de sluizen zal in de toekomst toenemen omdat men nu bezig is om de verzande noordelijke toegangsegeul naar de Stevinsluizen weer op diepte (4m bij NAP) te baggeren. Tot 2005 wordt ook de zuidelijke toegangsegeul die aansluit op de vaarweg Urk - Lorentzsluizen fors verdiept hierdoor wordt de Stevinsluis weer een volwaardig alternatief naast de Lorentzsluizen. Voor de recreatievaart is de Stevinsluis, afhankelijk van de bestemming en de windrichting, een goed alternatief voor de Lorentzsluizen,

Recentelijk heeft de Lorentzsluis een groot onderhoud gehad waarbij alle hydrauliek, deuren etc is gereviseerd cq. is vervangen door nieuw. Deze winter zullen scheuren en slechte plekken in het beton van de kolk en hoofden worden opgeknapt.

Drempeldiepte:

Visserij:

De verdiepte geul van Urk - Lorentzsluizen, die door de gemeente Urk zelf is betaald, heeft een waterdiepte van 4.6 m. Van de buitenvisserij heeft 55% een diepgang > 4.1 m en deze schepen kunnen Urk toch nooit bereiken tenzij je die geul nog dieper gaat maken. Het aantal sluispassages door de visserij is in de afgelopen jaren sterk afgenomen en zal in de toekomst verder afnemen. De visafslag Urk laat vrijwel al de vis vanuit één van de zeehavens (Harlingen, Den Helder, Lauwersoog, Delfzijl) over de weg aanvoeren. Zelfs de nieuwe visafslag Urk beschikt niet over een eigen kade en is ook niet aan vaarwater gevestigd. Reparaties e.d. worden ook steeds meer in de zeehavens uitgevoerd.

Binnenvaart en Kustvaart:

De drempeldiepte vormt geen probleem voor de scheepvaart, er kunnen schepen worden geschut tot 3.5 a 3.8 m diepgang en voor binnenwater is dat ook voor de kleine kustvaart voldoende. Dit geldt zeker als je het nationaal en internationaal bekijkt. Het gaat hier slechts om een overige vaarweg.

Voor de hoofdvaarwegen wordt door RWS landelijk 3.5 m aangehouden voor de diepgang van de schepen en dat is voor binnenwater meer dan voldoende! Ook (i) de recente nieuwbouw van de Oranjesluizen (ii) de verdieping van de vaarweg Amsterdam - Lemmer en (iii) de Houtribsluizen hebben een maximale toegelaten diepgang van 3.5 m. De maximale diepgang van de sluisen in de Afsluitdijk stemmen hiermee goed overeen, waarmee de route benadering is gewaarborgd. (Zie ook de samen-vatting van de Sectorstudie uitgevoerd door AVV).

De kustvaart vormt vergeleken met de binnenvaart slechts een klein deel van het aantal scheepspassages en vervoerde tonnage. Alleen voor de haven van Harlingen is de kustvaart een belangrijke sector.

Op binnenwater spreken we slechts van kleine kustvaart de zogenaamde zee-rivier schepen. Momenteel wordt daar klasse 1 van toegelaten met een diepgang van 3.5 m.

Voor de kustvaart op het IJsselmeer zijn de Lorentzsluizen, Oranjesluizen en de Houtribsluizen belangrijk. Echter, daar is het aantal passages de laatste jaren fors afgenomen.

De verwachting is dat de voor het IJsselmeer relevante zee-rivierschepen qua dimensies niet zullen veranderen. Immers, deze schepen worden niet alleen op het IJsselmeer ingezet, maar ook op de verschillende West Europese rivieren waar de diepgang en de doorvaarthoogte beperkt zijn.

De echte kustvaart heeft grotere afmetingen en kan sowieso niet naar binnen en vindt in de huidige zeehavens als Den Helder, Harlingen en Delfzijl meer dan genoeg capaciteit. De huidige capaciteit van de zeehavens wordt nu niet benut, laat staan dat er behoefte is aan een nieuwe kustvaart haven landinwaarts bij Kampen (zie ook samenvatting sectorstudie).

Momenteel worden door de Lorentzsluizen ook schepen met een max. diepgang van 3.8 m geschut en deze kunnen door de verdiepte geul van de Lorentzsluizen naar Urk varen. Grotere diepgang is op die geul niet mogelijk. Om Kampen in zijn wens tegemoet te komen voor bereikbaarheid voor dieper stekende kustvaart zou je kunnen overwegen om bij de sanering van het Ketelmeer, de Ketelmeer geul naar de beneden IJssel iets meer te verdiepen conform de verdiepte geul van Urk naar de Lorentzsluizen.

Toch is de verwachting dat er slechts enkele bedrijven en schepen van deze grotere diepgang zullen profiteren.

Economisch gezien is het niet te verantwoorden om voor toekomstige kustvaart wensen van de gemeente Kampen, een nieuwe, diepere (> 3.8 m) sluis te bouwen. Daar komt nog bij dat het huidige ROC te Kampen momenteel geeneens wordt gebruikt door de kustvaart!

Wat betreft de diepgang van de beneden IJssel loopt er reeds een studie van AVV.

Vormgeving zuidelijke voorhaven

De beide voorhavens en toegangsgeulen zijn ontworpen en gebouwd in de dertiger jaren. Daardoor kan het zijn dat ze niet helemaal meer voldoen aan de CVB-eisen. Daar staat tegenover dat 2-baks duwvaart daar, ook in de toekomst, geen serieuze optie is (het is slechts een overige vaarweg) en dat het maatgevende schip een klasse Va schip is en blijft. Gezien de geringe intensiteit van de vaarweg kan een krupper profiel worden aangehouden dan in de CVB voorgeschreven is als normaal profiel.

Bij de Lorentzsluizen is recentelijk al het remmingswerk aan beide zijden vernieuwd en afgestemd op de toekomstige behoefte. Deze winter gebeurt dat bij de Stevinsluizen.

Dit in ogenschouw genomen lijkt het ons niet aannemelijk dat dit nog nader bestudeerd moet worden.

Conclusies:

- Vanuit de scheepvaart gezien, geldend voor binnenvaart, kustvaart en visserij, vormen de sluizen in de Afsluitdijk in de toekomst geen potentieel knelpunt en blijft een veilige en vlotte verkeersafwikkeling gezien de huidige ontwikkelingen gewaarborgd tot 2020.

De capaciteit van de sluizen zal in de toekomst zelfs toenemen omdat men nu bezig is om de verzande noordelijke toegangsgeul naar de Stevinsluizen weer op diepte (4m bij NAP) te baggeren.

- De huidige drempeldiepte is geen probleem, er kunnen schepen worden geschut tot 3.5 à 3.8 m diepgang en voor binnenwater is dat ook voor kleine kustvaart ruim voldoende. Het gaat hier slechts om een overige vaarweg. Voor de hoofdvaarwegen wordt door RWS landelijk 3.5 m diepgang van de schepen aangehouden en dat is voor binnenwater meer dan voldoende!
- AVV vindt het, gezien vanuit de scheepvaart, niet zinvol een planstudie te starten naar de bouw van een nieuwe sluis.

Krabbersgat - Noord:

De menging van beroepsvaart en recreatievaart kan met name in de zomer een aandachtspunt zijn. Het betreft hier niet zozeer een kwestie van dimensies van infrastructuur maar meer een zaak van veiligheid. Afgelopen jaren zijn er enkele bijna-ongevallen geweest.

Ter bevordering van de veiligheid is recentelijk de Centrale Meldpost IJsselmeergebied geopend waar iedereen in het gehele IJsselmeergebied zaken betreffende veiligheid, ongevallen snel kan aanmelden. Dit is een duidelijke verbetering t.o.v. vroeger.

Gelukkig is de beroepsvaart hier beperkt tot circa 6000 schepen/jaar en is de beroepsvaart in de zomer maanden meestal minder druk. Als het Naviduct klaar is zal het verkeersbeeld aanzienlijk rustiger worden.

Op zich kun je aan dit probleem niet zoveel doen maar de dienstkring (Romkes) denkt er wel aan om eventueel naar de aanloop van de haven Enkhuizen en de Krabbersgatsluizen een zeilverbod in te stellen waardoor het verkeersbeeld overzichtelijker en veiliger wordt. AVV wordt hierbij betrokken.

Conclusie:

Het probleem is van beperkte omvang en AVV wordt al betrokken bij het zoeken naar oplossingen.

Vaarweg Hoek van 't IJ - Enkhuizen:

Het betreft hier een overige vaarweg met relatief weinig beroepsvaart. De beperkte waterdiepte van 3.2 m is nu geen probleem. Voor overige vaarwegen geldt in 't algemeen een beperktere diepgang en daar komt bij dat Enkhuizen voor dieper stekende schepen tot zelfs 3.5 m bereikbaar is via de route Amsterdam - Val van Urk - Lorentzsluizen. Zowel de dienstkring (Romkes) als AVV is van mening dat de diepgang op dit traject geen knelpunt zal gaan vormen. Eventueel kan onderhoudsbaggerwerk worden verricht in combinatie met zandwinning op de ondiepste locaties.

Nieuw aandachtspunt: Oostelijke uitvaart Amsterdam

Het is een druk punt met grote verkeersintensiteiten van circa 45.000 passages beroepsvaart/jaar en 60.000 recreatievaart/jaar. Bij IJburg wordt een nieuwe jachthaven aangelegd en aan de overkant ligt de jachthaven van Durgerdam. Men bevindt zich in het aanvaar gedeelte van de Oranjesluizen en de Schellingwoude brug bevindt zich in het gebied.

Op zich is de vaarweg breedte voldoende maar 't is er wel erg druk. Omdat er voldoende waterdiepte is buiten de huidige betonning kan het "probleem" goedkoop worden opgelost door de betonning te verleggen. Indien gewenst kan AVV hierbij adviseren.

Uit overleg met de RDIJ bleek dat dit aandachtspunt reeds wordt meegenomen in het project "Verruiming Vaarweg Amsterdam-Lemmer".

9.3 Analyse herziene lijst met mogelijke knelpunten

Aan de hand van bovenstaande analyse is door RDIJ in november 2000 een kortere, herziene lijst met mogelijke potentiële knelpunten opgesteld, te weten:

- Vaargeul Boontjes;
- Lorentzsluizen.

Bij de Regionale Directies bestaat nog onzekerheid of deze aandachtspunten in de toekomst ook kunnen uitgroeien tot knelpunten. Hiertoe zijn de afgelopen maanden nog een aantal aanvullende zaken nader onderzocht.

Om de problematiek rond de Vaargeul Boontjes helder te krijgen is door de Regionale Directies nog een aantal interviews en gesprekken gehouden met instanties en bedrijven in Harlingen. Verder is een morfologische verkenning van een eventuele verdieping gemaakt

Voor de Lorentzsluizen is door AVV nog een sectorstudie recreatievaart uitgevoerd (zie deel II van dit rapport) om o.a. vast te stellen in welke mate de recreatievaart van invloed is op de capaciteit van de Lorentzsluizen. Het is theoretisch mogelijk dat door de recreatievaart bij deze sluizen in de toekomst een knelpunt ontstaat. Tevens zijn nog gesprekken gevoerd met de gemeente Kampen en de visserij sector.

Wat de technische staat van de sluizen betreft is het wachten op resultaten van het beton onderzoek.

Lorentzsluizen:

Enkele resultaten uit de sectorstudie recreatievaart zijn hieronder weergegeven:

- Uit de sectorstudie blijkt dat in de toekomst geen problemen zijn te verwachten m.b.t. de capaciteit van de Lorentzsluizen en Stevin sluizen. De Stevin sluizen kunnen indien nodig als overloop voor de Lorentzsluizen worden gebruikt.

Omdat de beroepsvaart erg laag is zal het huidige complex met zijn 2

sluiskolken van 138*14 m en 67*9 m (jachtensluis) ook in de toekomst, op enkele piekdagen na (wat acceptabel is), in staat zijn het scheepvaart verkeer inclusief de recreatievaart vlot en veilig af te wikkelen.

- De invloed van de schaalvergroting zowel in beroeps- als recreatievaart is dusdanig gering dat de invloed op de capaciteit van het complex zeer gering is. De schaalvergroting in de beroepsvaart is reeds meegenomen en die in de recreatievaart is slechts in de orde grootte van 1 m per 10 jaar
- De overheid voert een terughoudend beleid voor recreatievaart op de Waddenzee en in de nieuwe PKB-Waddenzee is het aantal overnachtingsplaatsen dan ook gemaximaliseerd, zodat in de recreatievaart slechts een beperkte groei verwacht wordt.
- Een aandachtspunt is momenteel een tekort aan afmeerplaatsen bij de sluisen. Echter, door recente vernieuwing en uitbreiding van de remmingswerken bij de Lorentz- en Stevinsluizen is de situatie sterk verbeterd.
- Bovenstaande resultaten worden bevestigd door personen uit de branche die lokaal op de hoogte zijn.

Conclusie:

AVV blijft van mening (zie ook eerdere analyse en conclusie in par 9.2) dat de Lorentzsluisen in de toekomst voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart geen potentieel knelpunt wordt.

Gezien de huidige ontwikkelingen is een vlotte en veilige verkeersafwikkeling voor alle scheepvaart gewaarborgd tot 2020.

Vaargeul Boontjes:

De belangrijkste bevindingen uit de aanvullende studies zijn:

- De interviews en gesprekken met beheerders en bedrijven bevestigen in het algemeen het eerdere standpunt van AVV, te weten: de economische voordelen van een verdieping van de Boontjes zijn zeer gering. In de huidige situatie kunnen de schepen reeds 2* daags gedurende een tijpoort van circa 4 à 5 uur met maximale aflaaddiepte over de Boontjes varen. Een verdieping van de geul rekt alleen de tijpoort op met enkele uren.
- Uit de morfologische studie blijkt dat de geul zich sinds circa 1982 in een evenwichtssituatie bevindt en dat de drempel zich lijkt te handhaven op de huidige diepte van ongeveer -2.8 m NAP. Na een eventuele verdieping zal het geulprofiel snel terugkeren (aanzanden) naar die van voor de verdieping. Dit wordt bevestigd door een proef met waterjets die is uitgevoerd in 1987. De geul is toen over een breedte van 50 m, een halve meter verdiept en binnen het jaar was deze verdiepte geul weer aangezand tot het oude profiel.
- Een eventuele verdieping zal waarschijnlijk hoge onderhoudskosten met zich meebrengen. De verwachting is dat er na ingrepen in het natuurlijk evenwicht op regelmatige tijden (2 à 3 keer/jaar) onderhoud nodig zal zijn.

Conclusie:

AVV blijft van mening (zie ook eerdere analyse en conclusie in par 9.2) dat de Vaargeul Boontjes in de toekomst, voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart, geen potentieel knelpunt wordt.

Gezien de huidige ontwikkelingen is een vlotte en veilige verkeersafwikkeling voor alle scheepvaart gewaarborgd tot 2020.

9.4 Conclusies

Aan het eind van deze gedegen en uitgebreide verkenning van het gehele IJsselmeergebied inclusief de Waddenzee tot Harlingen trekt AVV de volgende conclusies:

- AVV is van mening dat, gezien de huidige ontwikkelingen, een veilige en vlotte verkeersafwikkeling van zowel beroeps- als recreatievaart in het gehele gebied tot 2020 is gewaarborgd.
- De verkenning kan worden afgerond met de conclusie dat er voor 2020 geen toekomstige potentiële knelpunten zijn te verwachten.
- Op basis van deze uitgebreide studie beveelt AVV aan om in het advies naar de minister op te nemen dat er geen potentiële knelpunten zijn te verwachten voor 2020 en daarom geen vervolgstudie (planstudie) op gestart hoeft te worden.