

Prinses Margriethkanaal bij Spannenburg

**Het Noord-Nederlandse vaarwegennet is onmisbaar in het goedertransport en zal een belangrijke rol kunnen spelen in het stabiliseren c.q. terugdringen van de milieubelasting c.q. het ruimtebeslag door het wegverkeer. Bovendien neemt de betekenis van het vaarwegennet voor de waterrecreatie toe. Onderstaand artikel is hiervan een korte impressie.**

## SCHEEPVAARTVERKEER IN NOORD-NEDERLAND

*E. van Hijum, T. S. van der Ley, F. J. Y. van Slooten*

HET VERVOER OVER WATER HEEFT IN NOORD-Nederland altijd een belangrijke rol gespeeld. Van oudsher was er al een uitgebreid net van vaarwegen. Dit betrof vooral kleine wateren. Na verbetering van de wegeninfrastructuur is een groot deel van het transport over water overgenomen door het wegverkeer. Kleinere schepen verdwenen en de bin-

nenvaart liep sterk terug. Het gereedkomen van het Prinses Margriethkanaal en het Van Starckenborghkanaal als schakel in de verbinding IJmond/IJssel/Groningen/Noord-Duitsland in de jaren vijftig is een belangrijke impuls geweest voor de industriële ontwikkeling van Groningen en Friesland. Het transport over water nam dan ook weer sterk toe

tot het eind van de jaren zeventig. Daarna trad er een zekere stabilisering op, echter wel met een doorgaande schaalvergroting.

Drente is in het zuidwesten via het Meppelderdiep, in het zuidoosten via het kanaal Almelo-Coevorden en in het noorden via het Noord-Willemskanaal ontsloten. Na verruiming van deze vaarwegen is ook hier een schaalvergroting opgetreden.

De maatschappelijke betekenis van de vaarwegen is echter breder dan alleen voor goederenvervoer. De recreatievaart is in Nederland sinds de jaren zestig vertienvoudigd en ook andere vormen van watergebonden recreatie, zoals plankzeilen, hengelsport, waterskiën en oeverrecreatie, zijn sterk gegroeid. Daarnaast zijn de kanalen nog van groot belang voor de waterhuishouding (afvoer van teveel aan water, aanvoer in tijden van droogte), de zorg voor de waterkwaliteit, de landbouw en de binnenvisserij. De inrichting van de oevers is van belang voor recreatie, flora, fauna en landschap; aan de vormgeving hiervan wordt in toenemende mate aandacht besteed.

Tevens doet het feit zich voor dat de oorspronkelijke "bevaarders" van het vaarwegennet, zoals tjalken en klippers, na restauratie, weer in toenemende mate verschijnen, deels als chartervaart.

Figuur 1 geeft een overzicht van de belangrijkste vaarroutes in het Noorden. De aangegeven routes behoren tot het landelijke hoofdnet voor de recreatievaart (1), bepaalde routes zijn bovendien bevaarbaar voor binnenvaartschepen tot 300 à 600 ton, andere routes tot 1000 à 1600 ton.

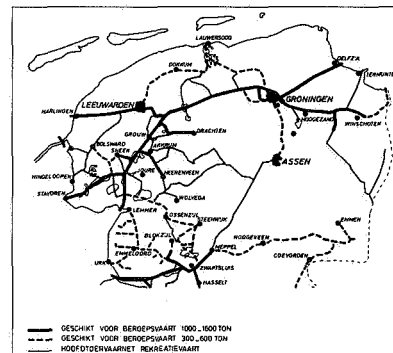


Fig 1 - Belangrijkste vaarwegen in Noord-Nederland

## Goederenvervoer

De vaarweg tussen Lemmer en Delfzijl (Prinses Margrietkanaal, Van Starckenborghkanaal en Eemskanaal) is een belangrijke schakel in de verbinding tussen Noord-Nederland en het noordelijk deel van West-Duitsland enerzijds en West-Nederland, België en het midden en zuidelijke deel van West-Duitsland anderzijds. Het transitoverkeer op deze route (zowel herkomst als bestemming buiten Nederland) bedraagt ongeveer 2 miljoen ton laadvermogen. In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van gepasseerd laadvermogen en de gemiddelde scheepsgrootte op diverse plaatsen in Noord-Nederland. Van deze goederenstromen heeft ongeveer 13 miljoen ton laadvermogen een Groningse, 6 miljoen ton een Friese en 4,5 miljoen ton een

Drentse bestemming. Het grootste deel van de met het binnenschip vervoerde goederen heeft betrekking op massagoederen. Veevoeder, kunstmest, zand, grind en andere bouwmaterialen nemen ruim 60 % van het totale vervoerde tonnage voor hun rekening, aardolie, aardolieproducten en chemische producten ongeveer 10 %.

Het net voor de beroepsvaart vormt een volwaardig deel van het Europese net. De gemiddelde vervoersafstand voor binnenlands vervoer over water bedraagt momenteel ongeveer 90 km; de betekenis van het vaarwegennet voor het goederenvervoer binnen Noord-Nederland is dus niet zo groot, maar omdat het net een belangrijke schakel is in het nationale en het internationale net kan de 'ontsloten' regio hiervan profiteren.

Er is een aantal factoren dat er voor zorgt dat de binnenvaart een niet dalend aandeel in de totale goederenstroom zal blijven verzorgen. Genoemd kunnen worden de relatieve milieuvriendelijkheid, het geringe energieverbruik, de verkeersveiligheid, de beschikbare vervoerscapaciteit op de vaarwegen en boven een bepaalde afstand de lage vervoerskosten. Per vervoerde ton lading over een kilometer afstand (ton km) is de uitstoot van uitlaatgasen ( $\text{NO}_x$ ) bij een binnenschip vijfmaal lager dan bij vervoer over de weg en tweemaal lager dan bij railvervoer. Voor het geringe energieverbruik gelden de resp. verhoudingscijfers van ruim vijf en ruim drie. Omgerekend naar totale kosten (overheid + vervoerder) blijkt wegvervoer driemaal zo duur als watervervoer. Een nadeel van vervoer over water is dat niet elke lokatie te bereiken



Recreatiedrukte in de sluis bij Staveren

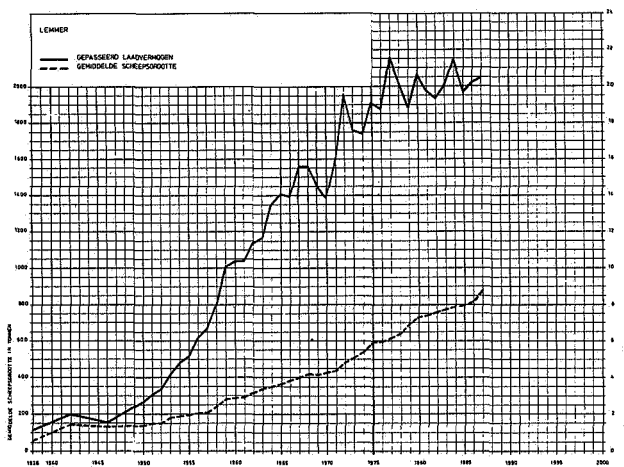


Fig 2 - Toename goederenvervoer over water en scheepsgrootte

Plaats	Gepasseerd laadvermogen (in miljoen ton per jaar)	Gemiddelde scheepsgrootte (in tonnen)
Delfzijl	12	860
Groningen	13	860
Gaarkeuken	15	870
Harlingen	3	750
Lemmer	22	820
Meppel	4	620
Coevorden	0,3	305
Assen	0,3	570

Tabel 1. De vervoerde lading bedraagt ongeveer 50 à 60 % van het laadvermogen.

is. Door creatief gebruik te maken van een geïntegreerde vervoerswijze (schip + auto) valt er echter nog heel wat te bezuinigen in de goederenvervoersektor, waarbij dan bovendien het milieu meer kan worden ontzien. Rationalisaties in de bedrijfstak scheepvaart hebben tot een toenemende gemiddelde scheepsgrootte geleid, en ook voor de toekomst moet hiermee rekening worden gehouden. Recente studies geven aan dat er minimale kosten per ton in de noordelijke situatie kunnen worden verwacht bij een scheepsgrootte van ongeveer 1600 ton. Deze ontwikkelingen leiden er toe dat er voortdurend aanpassingen aan de grote doorgaande routes (Lemmer-Delfzijl en Meppel) noodzakelijk zullen zijn. In de ( nabije) toekomst kan een toenemend gebruik van duwbakken worden verwacht, een toenemend roll-on/roll-off verkeer en een toenemend containervervoer (2).

### Recreatie

De watersport heeft zich de laatste decennia een vaste plaats weten te veroveren in het patroon van de vrijetijdsbesteding van veel Nederlanders. Ook de snelle ontwikkeling van het plankzeilen heeft hier een belangrijk aandeel in gehad. Ongeveer 7 % van de Nederlanders begeven zich min of meer regelmatig op het water, maar ook vanuit het buitenland, voor het Noorden vooral vanuit Duitsland, bestaat er grote belangstelling voor de watersportmogelijkheden in ons land. De watersport vormt binnen het geheel van recreatie en toerisme economisch gezien een faktor van betekenis. Er heeft zich een aanzienlijke bedrijfstak rond de watersport ontwikkeld. De rekreatietoervaart neemt binnen de waterrecreatie een belangrijke plaats in. In tegenstelling tot de beroepsvaart is het gebruik van het vaarwegennet door de rekreatievaart sterk seizoensgebonden. De aktieradius van de gemiddelde toerwaarder neemt toe, waardoor het vaarwegennet steeds meer gewenst en gebruikt wordt als een samenhangende voorziening. De onderlinge afstemming van de ontwikkeling van de toervaart en de toervaartmogelijkheden heeft zijn beslag gekregen in de Beleidsvisie rekreatietoervaart in Nederland(1), waarin een voorstel tot klassifikatie c.q. normering van het vaarwegennet is gedaan en aanwezige knelpunten zijn signaleerd. De ontwikkeling van de watersport gaat soms gepaard met de nodige wrijving bij de inpassing ervan in samenleving en ruimte. Zo is er een spanningsveld met het wegverkeer



*Toenemende rekreatiedruk in kwetsbare gebieden*

(brugopeningen), waterhuishouding, natuur, beroepsvaart, landschap, oeverrecreatie, sportvisserij en milieu, maar ook onderling verdragen de diverse vormen van watersport elkaar maar matig: plankzeilen, waterskiën, zeil- en motorboten.

De vaak tegenstrijdige belangen uit de diverse gebruikerssectoren zijn en worden door de provinciale besturen afgewogen in diverse plannen.

In Groningen wordt in het bijzonder de laatste jaren veel aandacht besteed aan het weer bevaarbaar maken van in onbruik geraakte kanalen. In de nota Toerisme en Recreatie (1984) is het beleid in deze vastgelegd. Bij de uitwerking van het beleid wordt daar waar mogelijk uitgegaan van zelfbediening van bruggen en sluzen. Het wordt hierdoor mogelijk een optimale openstelling van deze kanalen te bewerkstelligen.

De ervaringen met zelfbediening op het Termunterzijldiep en het zgn. Damsterdiep circuit zijn zonder meer positief te noemen.

In Friesland is het te voeren beleid vastgelegd in een Vaarwegenplan (1985), een Zoneringsplan voor de Watersport (1986), een Ligplaatsenverordening (1988) en een Plan Kleine Watersport (ontwerp 1988).

In Drenthe is het te voeren beleid vastgelegd in de nota Recreatievaart in Drenthe (1981) en de nota Kleine Watersport in Drenthe (1987). Het vaarwegennet van Noord-Nederland is prima aangesloten op het landelijke net;

jachthavens zijn voor watersporters van (ver) buiten de regio tevens uitstekend ontsloten via de weg. Tabel 2 geeft nog enkele passagecijfers voor de rekreatievaart op diverse punten.

Voor de toekomst wordt er rekening mee gehouden dat de rekreatievaart niet verder zal toenemen dan tot ongeveer anderhalfmaal de huidige druk.

Plaats	Passages rekreatievaart per jaar (afgerond)
Gaarkeuken	7.000
Groningen (Oostersluis)	7.500
Delfzijl	6.000
Stavoren	40.000
Lemmer	30.000
Grouw	90.000
Harlingen	10.000
Dokkum	10.000
Havelte	3.500
Assen	2.500
Hoogeveen	2.000
Nieuw Amsterdam	1.500
Coevorden	1.000

*Tabel 2*

### Literatuur

1 *Beleidsvisie rekreatietoervaart in Nederland (B.R.T.N.); Min. van Verkeer en Waterstaat, V.R.O.M. en E.Z. en de provinciale besturen; augustus 1985.*

2 *Symposium 'De toekomst van Vaarwegen'; Kon. Schippersvereniging Schuttevaer en Koninklijk Instituut van Ingenieurs; september 1988.*