



Het Noordzeekanaal is zowel scheepvaartroute als ecologische verbindingzone.

Snelweg voor vissen

Samenwerken aan vismigratie Noordzeekanaal loont

De afgelopen jaren is er hard gewerkt aan de verbetering van de vismigratie in en rondom het Noordzeekanaal. De samenwerking tussen overheden, private partijen en de sportvisserij blijkt daarbij cruciaal.

Tekst Gijs van der Linden (LINKit consult), Jacques van Alphen (Waternet/AGV), Herman Wanningen (Wanningen Water Consult) en Jeroen van Herk (LINKit consult)

Fotografie Domin Dalessi en Jeroen van Herk

Trekvissen hebben het moeilijk in Nederland. Voor de paling is de situatie zelfs zo ernstig dat de soort met uitsterven wordt bedreigd. Maar ook de zeeforel en spiering worden hard getroffen. Deze vissen leven in zout water maar planten zich voort in zoet water. Sluizen en gemalen zijn in hun trektocht vaak onpasseerbare obstakels.

Daarom hebben de waterbeheerders (Waternet/AGV, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap van Rijnland en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) in

samenwerking met de Haven Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Sportvisserij MidWest Nederland en Gemeente Amsterdam de handen ineen geslagen om de vismigratie in en rondom het Noordzeekanaal te verbeteren. Deze partijen willen er voor zorgen dat de vis van de zee naar polders en plassen kan trekken. Tot 2015 wordt er in en rondom het Noordzeekanaal hard gewerkt om gemalen en sluizen aan te passen waaronder het gemaal Halfweg en de Recreatiesluis IJmuiden.

Hoofdvaarroute en ecologische verbinding

Sinds 1876 is het Noordzeekanaal de hoofdvaarroute naar de havens van onder meer Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam. Het kanaal is ontstaan door de afsluiting van het IJ en afgraving van de brede duinen tussen Velzen en de Noordzee, waarbij over een lengte van 17 kilometer aan noord- en zuidzijde dijken langs het kanaal zijn aangelegd. Jaarlijks passeren circa 100.000 schepen het kanaal.

Het Noordzeekanaal is echter meer dan een vaar- en havengebied. Het

ligt aan het uiteinde van de delta van één van de grootste rivieren van West-Europa, de Rijn. Het is hiermee een belangrijke ecologische verbinding tussen de Noordzee en het zoetwatersysteem van rivieren, beken en meren. Daarnaast speelt het kanaal een grote rol in de waterhuishouding van West Nederland. IJmuiden is, na de Afsluitdijk en de Nieuwe Waterweg, het op twee na grootste lozingspunt van zoetwater in Nederland. Deze afvoer geeft een grote lokstroom voor vissen bij de monding van het kanaal. Trekvisserij volgen die stroom het kanaal in. Over ruim 100 km kustlijn is het Noordzeekanaal de enige toegang voor trekvisserij.

Op veel plekken in Nederland is er een abrupte overgang van zoet naar zout water, vaak veroorzaakt door een dam of dijk die een scheiding vormt tussen beide watersystemen. Over de gehele lengte van het Noordzeekanaal is echter een geleidelijke overgang van zoet naar zout water. Dit is

vooral voor trekvisserij uitermate belangrijk, want zij moeten zich geleidelijk kunnen aanpassen aan de fysiologisch verschillende omstandigheden. Zonder een geleidelijke overgang is een zoet-zoutovergang in veel gevallen onoverbrugbaar voor trekvissoorten.

Toegangspoort

Voor het voortbestaan van trekvissoorten is de koppeling van paai-, opgroei-, migratie- en leefgebied essentieel. In het Noordzeekanaal geldt dit vooral voor soorten als aal, driedoornige stekelbaars en spiering. Een onderbreking in de migratieroute of een beperkte toegankelijkheid van dit soort gebieden leidt onherroepelijk tot grote schade aan de populatie. De zwakste schakel bepaalt hierbij feitelijk of trekvisserij de hele migratieroute kunnen afleggen of niet. Het Noordzeekanaal is verbonden met waterrijke gebieden als Broek in Waterland, Jisperveld, IJmeer, Markermeer, Naardermeer, de Vecht-

plassen en de Oostvaardersplassen. En verder ook met de vele achterliggende waterrijke polders in het gebied van Hoogheemraadschap Rijnland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht die via vispassages tussen het Noordzeekanaal en de achterliggende boezems kunnen worden bereikt. Een voorbeeld hiervan is het gemaal Halfweg dat dit jaar vispasseerbaar wordt gemaakt. Het Noordzeekanaal vormt de toegangspoort naar deze gebieden.

Betere verbindingen in en rondom het Noordzeekanaal kunnen voor een flink ecologisch effect zorgen. Ze bieden perspectief voor de terugkeer van verdwenen soorten. Bovendien verrijken in deze gebieden zelf de trekvisserij op hun beurt de kwaliteit van het ecosysteem door hun aanwezigheid en omdat ze als voedsel dienen voor onder andere (beschermde) vogelsoorten als lepel, smient en purperreiger. ➤

Succesvolle samenwerking

De laatste jaren werken waterbeheerders hard aan betere omstandigheden voor trekvisserij. Elke waterbeheerder is verantwoordelijk voor dat deel van de vismigratieroutes dat zich in zijn beheergebied bevindt. Omdat het functioneren van de gehele migratieroute afhankelijk is van alle verschillende delen samen, is samenwerken en afstemmen van maatregelen essentieel om de situatie wezenlijk te verbeteren. In het Noordzeekanaalgebied ontbrak het aan een overkoepelende visie, een gezamenlijke aanpak en aan een partnership. Daarom hebben de waterbeheerders (Waternet/AGV, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap van Rijnland en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) in samenwerking met de Haven Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Sportvisserij MidWest Nederland en de gemeente Amsterdam de handen ineen geslagen om de vismigratie in en rondom het Noordzeekanaal te verbeteren. In dit project staat de samenhang tussen de watersystemen centraal. Het doel van dit Noordzeekanaalpartnership (NKZ-partnership) is om de potentie van het Noordzeekanaal en de omliggende wetlands maximaal te benutten voor

trekvisserij als aal, driedoornige stekelbaars en spiering de komende jaren. Hiervoor moeten door de gezamenlijke partners diverse knelpunten worden aangepakt.

Het samenwerkingsverband richt zich op het realiseren van doelen op de korte termijn. Er wordt gewerkt aan de hand van voorbeeldprojecten, die in feite het grotere verhaal verbeelden en daardoor krachtig zijn. Deze versterken niet alleen het projectproces maar creëren ook draagvlak. Goede communicatie rondom de voorbeeldprojecten is daarbij essentieel. Het partnership heeft geen officiële status en dat is deels haar grote kracht. Partners doen mee op basis van vrijwilligheid omdat ze een meerwaarde in het project zien voor hun organisatie. Daarbij is het regionale doel niet afzonderlijk door de individuele partners te bewerkstelligen, samenwerken is dus nodig.

Het opstellen van dit samenwerkingsprogramma is mede mogelijk gemaakt door subsidie uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (Interreg). Het project is onderdeel van het Interreg project 'Living North Sea'.



Het gemaal bij Halfweg zal ook passeerbaar voor vissen worden gemaakt.

Onneembare obstakels

De overgangen tussen zee, kanaal en aangrenzende gebieden worden gekenmerkt door stuwen, sluisen en gemalen. Dit zijn vrijwel altijd onneembare obstakels voor vissen. Bij sommige van dergelijke barrières zijn passages aangelegd, bij veel andere staat dat nog te gebeuren. “Veel waterwerken vormen momenteel nog niet of moeilijk passeerbare obstakels”, aldus Mike Dijkstra van het Hoogheemraadschap Rijnland. “Hierdoor is het beschikbare habitat voor trekvisser beperkt. De geschikte gebieden in de omgeving zijn niet voldoende bereikbaar. Het Noordzeekanaal zelf heeft als leefgebied maar een beperkte kwaliteit. Als verbinding tussen zoet en zout is het echter een optimale schakel. Voor trekvisser is het cruciaal dat hun gehele route tussen paai-, opgroei- en overwinteringsgebieden ontsloten is. Waterbeheerders doen allemaal hun best om vismigratie te verbeteren. Maar nu we samenwerken zijn we in

staat grotere stappen te zetten.”

Ook Herman Anker van Haven Amsterdam is erg te spreken over de samenwerking. “Uiteindelijk heeft iedereen er baat bij. Economie en ecologie kunnen prima hand in hand gaan. Het past binnen ons beleid van Groene Haven. Ook wij willen dat de visstand op peil is en dragen graag ons steentje bij.” Haven Amsterdam bedient de sluisen in het sluisencomplex Noordzeesluisen IJmuiden, inclusief de recreatiesluis. “Het is bekend dat trekvis bij voorkeur 's nachts het Noordzeekanaal op zwemt. 's Nachts is er vaak een aantal uren minder recreatief scheepvaartverkeer, waardoor de schutcapaciteit van deze sluis ten behoeve van de vismigratie gebruikt kan worden.”

In de huidige economische situatie staan de kosten van natuur- en milieu-projecten vaak onder druk. “Vis is onbekend en dus onbemind”, vult Dijkstra aan. “Er is een gebrek aan publiciteit waardoor de ecologische

eigenschappen van het kanaal niet wijdverbreid bekend zijn. Door gebrek aan draagvlak en krappe budgetten zijn maatregelen ter bevordering van vismigratie niet vanzelfsprekend, zelfs niet als ze in principe al gepland staan.”

Knelpunten top 30

“In het Noordzeekanaal is het aanbod aan vissoorten zeer divers”, vertelt Hans Roodzand van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, een van de partners van dit project. “Er komen zowel zoet- als zoutwatervissen voor. Deze situatie is vrij zeldzaam in Nederland. Alleen de Westerschelde, de Eems-Dollard en de Nieuwe Waterweg in Rotterdam kennen vergelijkbare omstandigheden”.

Het kanaal is in te delen in drie zones: overwegend zout, gemengd en overwegend zoet. In ieder deel komt een eigen leefgemeenschap voor. “De huidige visstand van het Noordzeekanaal wordt op de meetlat van Kaderrichtlijn Water als ‘uitmuntend’ gescoord. Dat heeft vooral te maken met het feit dat het Noordzeekanaal als één waterlichaam wordt beschouwd, waarin zowel echte zoetwatervissen (zoals brasem en karper) als pure zeevissen (zoals wijting en zeebaars) voorkomen. Door de functionele strakke, kunstmatige inrichting zijn natuurlijke oevers langs het kanaal slechts beperkt aanwezig. De wateren rondom het Noordzeekanaal bieden echter goede mogelijkheden om te functioneren als paai- en opgroeigebied voor trekvissoorten als aal, drie-doornige stekelbaars en spiering. Deze diadrome soorten migreren tussen zoet- en zoutwater. Maar dan

Ook voor sportvissers is het kanaal van groot belang.





Een goede verbinding met het achterland is noodzakelijk voor de driedoornige stekelbaars.

moeten deze wateren natuurlijk wel goed toegankelijk zijn.”

Ook zoetwatersoorten als snoek, ruisvoorn en brasem vertonen migratiegedrag. Dit gedrag is vooral gericht op foerageren en op uitbreiding van het leefgebied. Vrije migratie is voor deze soorten dus wel van belang, maar minder dan voor de diadrome soorten. Voor diadrome soorten (aal, driedoornige stekelbaars en spiering) is de bereikbaarheid van verschillende leefgebieden noodzakelijk voor het voortbestaan. Voor aal is op Europees niveau besloten dat specifieke actie nodig is om deze soort te behoeden voor uitsterven. Elke lidstaat heeft daarom een 'Beheerplan Aal' moeten opstellen. In Nederland heeft dat onder meer geleid tot een 'top 30' van op te lossen knelpunten voor aalmigratie. Een flink aantal daarvan ligt rond het Noordzeekanaal.

Voorbeeldprojecten

Inmiddels zijn alle knelpunten langs het Noordzeekanaal in kaart gebracht. Maatregelen die genomen worden voor een betere vismigratie zijn een ander beheer van de sluisen, de aanleg

van vispassages bij gemalen en het aanbrengen van natuurvriendelijke oevers. Op dit moment bouwt Hoogheemraadschap van Rijnland een vispassage bij het boezemgemaal Halfweg. Deze vispassage geeft vissen de mogelijkheid om zowel van het Noordzeekanaal naar het binnenwater te trekken als omgekeerd. Omdat Gemaal IJmuiden ook passeerbaar is, wordt met de vispassage in Halfweg de migratieroute tussen zee en achterliggende wateren een stuk toegankelijker.

Later in 2012 wordt gestart met de uitvoer van voorbeeldprojecten bij andere knelpunten.

Sportvisserij

Maikel van Breugel van Sportvisserij MidWest Nederland legt uit waarom hij zo tevreden is over de recente ontwikkelingen. “Er is de afgelopen jaren vanuit de sportvisserij veel aandacht geschonken aan vismigratie. Voornamelijk op het gebied van onderzoek. Het is geruststellend om te zien dat verschillende partijen op dezelfde lijn zitten en men nu druk bezig is om maatregelen te nemen.

Recreatief gebruik van dit gebied moet een vaste plek gaan krijgen. Onze focus verschuift nu richting bevisbaarheid en bereikbaarheid van dit gebied. Zo is vissen vanuit een boot op het kanaal de laatste jaren heel populair, maar er zijn onvoldoende trailerhellingen en bestaande hellingen verdienen een facelift. Dat kan natuurlijk prima samengaan met natuurvriendelijke oevers”. Mike Dijkstra van Hoogheemraadschap van Rijnland is het roerend met hem eens. “Lange tijd stond vismigratie in de kinderschoenen. Er wordt hard gewerkt om vismigratie een volwassen plaats te geven. En ook wij willen dat mensen natuur kunnen beleven. En daar hoort de sportvisserij zeker bij. We moeten wel afspraken maken over visvrije zones en beperkingen in bepaalde periodes van het jaar.

Eén ding staat als een paal boven water: het Noordzeekanaal is een snelweg voor trekvisen naar het achterland en omgekeerd. En dat kan en moet in de toekomst nog beter. Daarvoor moeten we blijven samenwerken als partners.” 