



01 dec 2016 / 1022

## De Zin en de Onzin van het project Vaart in de Zaan

Rond het jaar 1600 verschenen de eerste molens langs de Zaanoevers; er volgden er meer, in totaal 1100 molens die div. producten maakten. We kunnen stellen dat in die tijd de Zaanstreek het grootste industriepark van Europa had.

Rond 1900 veranderde het aanzicht van de Zaanoevers, de molens werden vervangen door stoommachines. Vanaf dat moment begon de industrie grote vormen aan te nemen. In en na de tweede wereldoorlog greep de Zaanse industrie haar kansen. De wederopbouw van Nederland was voor de Zaanstreek een gouden periode. Langs de Zaanoevers ontstond een aaneengesloten fabriekswand die tot aan Brokking aan de Westzijde reikte en aan de Oostzijde tot en met de Poelsluis in Wormer. Als je nu over de Zaan vaart kun je waarnemen dat 80% van de industrie is verdwenen.

Het project Vaart in de Zaan is van een grootte dat de gemiddelde ambtenaar, de raadsleden en de wethouders en Provinciebestuurders niet over de kennis en expertise beschikken om dit te overzien. En het is 25 jaar te laat. Het bureau Buck-consultants international is ingehuurd in 1996 door de provincie N.H. Het rapport beslaat 119 bladzijden. Het bureau heeft div. zaken onderzocht. Een onderdeel was: wat kost het en wat brengt het op. Een van de voorwaarden was dat er groei moest komen van het vrachtvervoer over de Zaan, wat zou resulteren in meer industrie dus ook meer arbeidplaatsen. De tekst in het rapport van Buckconsultants is:

“Directe aanpassingen van alle bruggen die niet aan het profiel van een vaarweg klasse Va voldoen is uitsluitend verantwoord bij een groei van 4% van het vrachtvervoer over de Zaan “.

Door de Provincie werd alleen gesproken van een positieve uitkomst van het onderzoek. Gezien deze voorwaarden kun je grote vraagtekens zetten bij het project Vaart in de Zaan. De werkelijkheid is anders. In 1960 werkten er 24000 mensen rond de Zaanoevers; in 1994 nog maar 12000. Wat er nu nog werkt zal er niet meer zijn dan een kleine 6000. Bij het maken van de plannen van het project Vaart in de Zaan was dit al bekend. Ook waren er al een groot aantal bedrijven vertrokken langs de Zaanoevers. Een normaal mens zou dan zeggen: jongens, stoppen. Het is algemeen bekend: als de bestuurders ergens aan beginnen nooit meer stoppen. Van voortschrijdend inzicht hebben ze nooit gehoord. Aan de Zaanoevers kwamen huizen in plaats van fabrieken. De wethouder D. Straat van de gem. Zaanstad bevestigt onlangs nog in de krant dat op elk leeg plekje langs de Zaanoevers huizen moeten worden gebouwd. Op dit ogenblik is de teruggang van de beroepsvaart in de Zaan rond de 50%. Van deze 50% blijft het grootste gedeelte voor de Zaanbrug. Verderop langs het Noord-Hollands kanaal in Alkmaar worden huizen gebouwd waar vroeger bedrijven stonden. Door het bouwen van woningen langs de Zaanoevers zullen de bedrijven die er nu nog zijn - de Cacao industrie, Tate Lyle, Crok en Laan, en de Lassi - hinder gaan ondervinden van de toenemende woningbouw. Deze fabrieken krijgen hun grondstoffen via de Zaan. Uitbreiden kunnen ze niet want ze zitten tussen de huizen in en uiteindelijk zullen deze bedrijven wegtrekken uit de Zaanstreek.

Richtlijnen Vaarwegen 2011 (Rijkswaterstaat)  
En het project Vaart in de Zaan

De sluis in Zaandam is meer dan honderd jaar oud en is in slechte staat en de drempel ligt niet op de juiste diepte. Max. diepgang voor schepen is 2.80 m. De schepen kunnen niet volbeladen de Zaan op. Door de drempel dieper te maken kunnen er schepen met een diepgang van 3.50 m en duwbakken met diepgang van 4 m. de sluis passeren.

De Provincie heeft bepaald dat de sluis wordt veranderd naar een maatvoering van 156 m. bij 14 m. Vreemd; de meeste schepen zijn rond de 80 m bij 9.40 m. Dus 2 schepen kunnen niet achter elkaar in de sluis Volgens de provincie voldoet deze sluis aan de maatvoering van Rijkswaterstaat. Dit is een fabel want de breedte van een sluis voor schepen van de VA klasse is 12.50 m!

Rijkswaterstaat had een sluis van 12 m. bij de huidige lengte van 120 m. geadviseerd om de kosten laag te houden. Maar de brief van de heer M.v. Loo Provincie N Holland geeft een antwoord op het afwijken van de regelgeving. Hij schrijft: "het Rijk heeft zijn eigen regelgeving en de Provincie ook. Het is niet zo dat de regelgeving van het Rijk zwaarder is dan de Provinciale regelgeving". Ik noem dit het toppunt van arrogantie! Als er naar Rijkswaterstaat was geluisterd had dit miljoenen gescheeld. De maatvoering, vermeld in de richtlijnen van Rijkswaterstaat, komt neer op een sluis van 12.50 m breed bij een lengte van 125 m. Maar dit is alleen nodig als er 12000 beroepsvaart schepen passeren. Er passeren nog geen 6000 schepen de sluis in Zaandam. De meeste schepen zijn rond de 60 m. Nu wordt duidelijk dat de teruggang van de industrie en de beroepsvaart een feit is, wat al bekend was voor de aanvang van dit project. Ook is niet te begrijpen dat de bouwtijd van de sluis wordt overschreden met meer dan 4 jaar. Door geknoei van Provincie NH en door waardevolle gegevens over de bouw van de oude sluis achter te houden door de Gem. Zaanstad, gaat de sluis 16.000.000 euro meer kosten, terwijl het advies van Rijkswaterstaat was: handhaaf de huidige lengte en breedte en breng de drempel op diepte, door een smallere sluis neemt de schutsnelheid aanmerkelijk toe en hoeven de bestaande bruggen niet aangepast te worden. Dit zou een besparing van ettelijke miljoenen opleveren. Gemeenschapsgeld!

De heer S. Bukman van de gem Wormer belast met de Zaanbrug vraagt aan de heer Langeveld provincie N.H. waaraan de doorvaartbreedte van de bruggen over de Zaan moeten voldoen. Deze meneer schermst met de regelgeving van Rijkswaterstaat. Waarschijnlijk heeft hij alleen gelezen wat hem het beste uitkwam, namelijk een doorvaartbreedte 16.50 m. Maar dat geldt alleen voor bruggen die haaks op de vaarweg staan. In een bocht met een straal van 350 m moet er een bochtcompensatie worden toegepast en een doorvaart van 22 m worden gecreëerd. De heer S. Bukman heeft verzuimd om zelf de regelgeving te lezen Ook zegt de heer Langeveld dat Schuttevaer goed uit de voeten kan met een doorvaartbreedte van 16.50 m van de Zaanbrug. Voor Schuttevaer geldt dit alleen als de brug in een rechtgedeelte van de Zaan ligt en wijst dus de huidige locatie van de Zaanbrug af

Bovendien kun je afvragen waar schepen van 110 m. lengte na de Zaanbrug in hemelsnaam naar toe zouden moeten. In de regelgeving van Rijkswaterstaat worden voor alle vaarwegen een maximale scheepslengte, breedte en diepgang opgegeven. Op de Zaan kunnen schepen varen van 110 bij 11.40 m.. Dit kan tot en met de het gat in de meer ter de hoogte van Akersloot op het Alkmaardermeer. In het Noord-Hollands kanaal mogen alleen schepen varen van 86 m lang, 9.50 m. breed en 2.85 m. diepgang. De keerlussen voor deze schepen zijn dun bezaaid in het Noor-Hollands kanaal. Een schip van 110 m kan hier niet keren en zal achteruit moeten varen of achteruit gesleept moeten worden.

## De politiek en de Zaanbrug

Een grote groep mensen is in de Stoomhal geweest voor de presentatie van de nieuwe Zaanbrug. De architect gaf uitleg en beloofde de mensen dat hij niet de zelfde stommititeit zou uithalen die hij bij de Bernardbrug in Zaanstad uitgehaald had door de helling van de opritten veel meer dan 4% te maken en beloofde met tranen in zijn ogen dat dit nooit meer zou gebeuren. U begrijpt het al: de Zaanbrug wordt meer dan 4% en dit met de volledige samenwerking door u gekozen gemeenteraad in Wormer. Ik heb samen met een bouwkundig ingenieur de brug opgemeten en wij kwamen tot de conclusie dat er een doorvaarthoogte van max. 2.70 m. kon worden met een helling van maximaal 4%. De heer J. Koolsta van de Provincie belde mij op over het krantenartikel waar ik in stelde dat een doorvaarthoogte van 3 m nooit kan zonder ingrijpende verhoging van de Zaanweg. Hij bestreed mijn bevindingen niet. Dus de door u gekozen raadsleden nemen u allemaal in de maling want u mag de komende 60 jaar tegen een helling op fietsen die niet aan de richtlijnen voldoet van binnenstedelijke bruggen, deze mag niet meer bedragen dan 4%. In het jaar 1996 heeft de raad van Wormer gediscuteerd over de locatie van de van de nieuw te bouwen Zaanbrug; de conclusie was: de brug moest zuidelijker gebouwd worden; dit was beter voor de beroepsvaart. De verantwoordelijke wethouder was F. Saelman V.V.D. Deze meneer komen we meerdere keren tegen. Vlak voor de verkiezingen van 2010 heeft F. Saelman zijn handtekening gezet onder een stuk waar de gem. Wormer akkoord ging met de vervanging van de Zaanbrug. De VLW won de volgende dag de verkiezingen en was tegen de bouw van de Zaanbrug. Door de SP moest de VLW zijn standpunt wijzigen ten opzichte van de Zaanbrug. Bij de verkiezingen van 2014 is er door de VVD geroepen dat de Zaanbrug schreeuwt om heroriëntatie van de locatie waardoor de VVD een extra zetel kreeg Na de verkiezingen was er natuurlijk geen heroriëntatie van de Zaanbrug en daar is hij weer: de wethouder F. Saelman en die tekende voor de huidige locatie van de Zaanbrug. Op aandrang van de raad moest de Zaanbrug een doorvaarthoogte krijgen van 3 m en weer zette de wethouder F. Saelman zijn handtekening. Hierop heb ik hem aangesproken over de doorvaarthoogte van 3 m, waar ik van wist dat dit alleen kon als Zaanstad mee zou werken. De heer F. Saelman garandeerde mij dat als de doorvaarthoogte geen 3 m haalt de Zaanbrug niet vervangen zou worden Nu weten we dat de handtekening en uitspraken van wethouder Saelman niets voorstellen en samen met de raad akkoord is gegaan met een lagere doorvaarthoogte en een helling van meer dan 4%. De oorzaak hiervan ligt in Zaanstad. De Gem. Zaanstad wenste op geen enkele manier mee te werken aan een andere locatie of een aanpassing van de Zaanweg. In plaats dat de gem. Wormer zich hier tegen verzette slikte ze alles maar. De burger van Wormer is de dupe de komende 60 jaar. Er is nog veel meer te vertellen over het project Vaart in de Zaan wat de burgers vele miljoenen gaat kosten en achterhaald is. Daarom sluit ik af met mijn lijfspreuk.

Van Domheid kan je Niet Winnen

woutvanaalst@tele2.nl

W.v.Aalst Wormer

De conclusie

De Zaanbrug wordt toch gebouwd op de huidige locatie want politici komen nooit op een besluit terug (ze noemen dat gezicht verlies ). Maar bouw dan een brug voor de fietsers die er dagelijks gebruik van maken. Waar de helling niet meer bedraagt dan 4%. Dit is mogelijk als de brug een doorvaart hoogte krijgt van 2.70 m. En als de havendienst van Zaanstad zijn rader mast laat zakken kan deze zonder dat de brug open hoeft, passeren daar is de boot opgebouwd