

## **Standpunt GroenLinks locatiekeuze Zaanbrug ( raad 28 juni 2011)**

Na een aantal aanvullende onderzoeken is er meer inzicht ontstaan in de mogelijkheden, die samenhangen met elk van beide locaties.

Het is goed dat de raad van Wormerland daartoe opdracht heeft gegeven.

Zo bleek uit de 1<sup>e</sup> rapportage van het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng van 5 april 2011 dat de doorstroming van het verkeer op een aantal kruispunten van de omleidingsroute absoluut onmogelijk was na sloop van de Zaanbrug. Er was sprake van een dreigend verkeersinfarct.

De uitgangspunten van GroenLinks voor de keuze van de locatie van de nieuwe Zaanbrug zijn de volgende:

- de nieuwe brug moet voor het scheepvaartverkeer de meest geschikte zijn, omdat vervoer over water de wegen zeer kan ontlasten.
- de nieuwe brug moet voor het kruisende wegverkeer zo min mogelijk overlast veroorzaken door opening voor de scheepvaart.
- de doorvaarthoogte voor de nieuwe Julianabrug en Bernhardbrug bedraagt ongeveer 4 meter: om het aantal openingen te beperken zou dit ook moeten gelden voor de nieuwe Zaanbrug.

Als we nu kijken naar de voorgestelde locaties valt het volgende op:

- bij de locatie bestaande Zaanbrug blijft het probleem van de scherpe bocht direct na de brug bestaan. Deze locatie heeft niet de voorkeur van de beroepsvaartvereniging Schuttevaar en evenmin van de Havendienst van Zaanstad ( zie Bijlage 1 van 19 mei 2011: Verslaglegging van geconsulteerde partijen )
- op de bestaande locatie krijgt de nieuwe brug dezelfde hoogte van 2.35 meter, die met steilere hellingen van 5.9 en 5.8 % kan worden verhoogd tot 3.27 meter. Deze hoogte is echter niet voldoende voor de recreatievaart en is door de steile hellingen voor fietsers onacceptabel.
- Keuze voor de bestaande locatie betekent bovendien sloop van de brug en laat het aan de verkeersdeelnemers van en naar Wormer een andere weg te zoeken. Veelal zal dit gebeuren via de Clausbrug met alle gevolgen voor de beperkte capaciteit van de kruispunten op deze route, maar soms ook via Bartelsluis en Jisp.

Er wordt een aantal maatregelen genomen om het eerder genoemde infarct te voorkomen. Zo wordt bijvoorbeeld gekozen voor gedeeltelijke afsluiting van de Samsonweg en mogelijk zelfs geheel. Het verlaten van het Noorderveld zou dan via een nieuw te bouwen ( tijdelijke) brug bij de fietsbrug naar de Noorddijk in West-Knollendam moeten plaatsvinden.

Zo zijn er op alle kruispunten tussen de Clausbrug en de provinciale weg meer of minder ingrijpende, deels tijdelijke maatregelen nodig, zoals extra voorsorteerstroken, afgesloten afslagen en een fietstunnel bij de Kerkstraat. Deze extra maatregelen moeten worden uitgevoerd, voordat de Zaanbrug gesloopt wordt. Maar is dat te realiseren, als de nieuwe brug in 2014 gereed moet zijn?

Waarschijnlijk gaat aan de verkeersoverlast van anderhalf jaar tijdens de brugbouw nog een jaar van overlast voor het treffen van de deels tijdelijke maatregelen vooraf.

Beter is het de problemen op te lossen, waar zij ontstaan: bij de brug over de Zaan.

Een keuze voor de locatie Lassiestraat betekent dat alle verkeer van en naar Wormer, naar het station en de Zaanbocht en naar het Noorderveld ongestoord kan doorgaan.

In West-Knollendam, Krommenie, Jisp, Neck en aan de Bartelsluis zal men geen overlast ondervinden en voor de bezoeker van het Noorderveld blijft een normale toegang mogelijk.

De locatie Lassiestraat is zo langzamerhand misschien de droomvariant. De brug op de Lassiestraat maakt in de Slingervariant een doorvaarthoogte van 4 meter mogelijk.

Volgens de rapportage van Oranjewoud over de Slingervariant is de helling dan aan beide zijden 4% bij een hoogte van 4.10.

Uit de vandaag aan de raad gezonden nautische evaluatie van bureau Marin blijkt dat alle recreatievaartuigen zonder mast al bij een hoogte van 3.75 ongehinderd kunnen passeren. Daarom kan de helling zelfs iets minder dan 4% worden.

Marin spreekt over een piek in de recreatievaart van 1300 passages per maand in de zomer en soms zelfs 5 – 10 passages per uur.

In alle berekeningen van filelengtes is uitgegaan van de nu geldende doorvaarthoogte van 2.30. Dus in de Slingervariant zullen de files zich of in het geheel niet voordoen of veel korter zijn.

Immers hetzelfde bureau Marin geeft aan dat de passeertijd voor alle schepen 2-3 min. zal bedragen en niet de 3 – 9 min. , die gelden voor de verschillende scheepslengtes bij de Zaanbrug op de bestaande locatie.

Daarom voldoet de locatie Lassiestraat aan alle uitgangspunten van onze fractie.

Het komt eveneens door de langere opstelruimte op de slinger tegemoet aan de wensen van Zaanstad om geen files tot in de Dubbele Buurt te hebben.

Wat het cultuurhistorische aspect betreft verdient de locatie Lassiestraat eveneens de voorkeur.

Wat te denken van een betonprijswinnende Julianabrug of een Staalprijswinnende Bernhardbrug op de plaats van de oude Zaanbrug! Veel beter is het om vanaf de Zaanbrug bij de Lassiestraat in één vergezicht de panden Mercurius tot en met Hollandia te kunnen overzien.

Rechts de oudste houten pakhuizen, Maas, Waal en Schepel en links de laatst gebouwde pakhuizen in steen. Verder naar rechts ziet men dan nog de tussenvariant, het pakhuis Wormerveer met houten gebint en stenen ommetseling.

De brug daartussenin zou dan de Aanlegbrug genoemd kunnen worden naar het verdwenen pakhuis de Aanleg, waarnaar tot voor kort de Lassiestraat was genoemd.

Tot slot nog een korte reactie op een vanmiddag binnengekomen emailbericht over het afnemende scheepvaartverkeer op de Zaan ( bericht van Cees Kingma met het jaarverslag van de Havendienst Zaanstad ).

Inderdaad is er sprake van sterk afgenomen scheepvaartverkeer, o.a. te wijten aan de recessie en de stagnerende economie.

Maar de verwachting is dat op korte of langere termijn de beroepsvaart zal toenemen. Marin noemt een aantal van 13900 schepen ( beroepsvaart ) in 2040 tegen 11500 op dit moment.

Deze verwachting lijkt te worden bevestigd door richtlijnen vanuit de EU: in 2030 moet 50% van het goederentransport met fossiele brandstoffen in stedelijk gebied over het spoor of het water plaatsvinden. Het is duidelijk dat het project Vaart in de Zaan, gestimuleerd door Rijk en Provincie, hierop vooruitloopt.

Nico Koelemeijer