

Burgemeester Wethouders Raadsleden en aanwezigen

Ik ben Wout van Aalst

Ik heb met aandacht de stukken gelezen over de plaatsbepaling voor de nieuwe Zaanbrug. De grondslag om de brug op de huidige locatie te bouwen is gebaseerd op historische waarde.

Het enigste wat ik aan historische waarde kan ontdekken is dat in 1889 een historische fout gemaakt is om de eerste oever verbinding op deze plek te maken. Door steeds maar de Zaanbrug aan te passen is deze brug op de zelfde plek gebleven .

Nu is de kans om deze historische fout te herstellen. Er zijn veel dingen van historische waarde afgebroken om dat het niet meer paste in het huidige verkeersbeeld .

In alle rapporten die er zijn worden Schuttevaar en de havendienst Zaandam niet genoemd. Deze mensen zijn uit de praktijk maar naar deze mensen wordt niet geluisterd .Voorbeelden ten over De container haven in Amsterdam daar waren de onderzoekers ook overtuigd van hun gelijk,dit heeft de belasting betaler 170 miljoen gekost .

Het is simpel de Zaanbrug ligt in een bocht en zal een blijvende hinder opleveren en gevaarlijk zijn voor het scheepvaartverkeer. Een schip van 110 meter mag de nieuwe Zaanbrug passeren met max.3 km/h de passeertijd bedraagt 6 tot 9 min

Als de prognoses uitkomen zal de beroepsvaart toe nemen .Hoofdzakelijk zal dit bestaan uit container vervoer en bulk. Alkmaar wil in de Boekelmeer een overslag voor containers maken .Volgend jaar is de Coentunnel klaar een van de grote struikel blokken om een bedrijf te beginnen in Noord Holland is dan verledentijd. Alleen niet voor de Forensen uit Wormer deze stonden jaren lang in de filebij de Coentunnel en nu mogen ze als toegift nog eens1 1/2 jaar in de file staan om uit het dorp te komen. En als de brug klaar is mogen ze weer de komende 60 jaar voor een brug staan die 30 tot 40 keer per dag open staat. De bestuurders in Zaanstad weten wel wat goed is voor hun inwoner is alle bruggen die vervangen moeten worden krijgen een doorvaart hoogte van 4 meter

Maar de bestuurders van Wormerland denken anders, daar is het plaatje belangrijker

Het dus van de zotte dat je een nieuwe brug gaat bouwen met een doorvaart hoogte van 233 (233 dit is de officiële opgegeven doorvaart hoogte )In een route waar per jaar een kleine 12000 recreatievaartuigen deze brug moeten passeren. Hoger kan de doorvaart niet worden door dat de verbreding van de doorvaart aan de kant van Wormerveer komt. Hier is de helling voor de fietsen al 4% en dit is de wettelijk de max.norm

Alle kosten die er gemaakt moeten worden om het auto en fietsverkeer uit Wormer te krijgen tijdens de bouw van de Zaanbrug, bedragen 6 miljoen, dit zijn hoofdzakelijk oplossingen van tijdelijke aard en worden later weer verwijderd. Beseffen deze bestuurders wel wat het de burgers van Wormer en de omliggende gem. gaat kosten. 12000 Auto's maken gebruik van de Zaan brug deze moeten gaan omrijden een simpel rekensommetje leert ons dat dit de mensen tussen de 400 en 600 euro gaat kosten. Houden de bestuurders er ook rekening dat er schade claims gaan komen van winkels en bedrijven die voor rekening komen voor de gem. Zaanstad en Wormer.

Dit is een gouden kans om je als partij profileren voor de verkiezingen om te gaan voor de slingervariant (Lassibrug) dan spelen al deze problemen niet. Dit plan heb ik ontwikkeld het zal nog moeten worden uitgewerkt maar Oranjewoud heeft er naar gekeken de brug kan een doorvaart hoogte krijgen 410

Groen links staat achter dit idee VLW en S.P dit is een kans om de burger niet op zinloze kosten te jagen en duur belasting geld over de balk te gooien Als deze bestuurders geloven in hun gelijk zet dan bij de Witte bijweg Ned Benedictweg een paar mobile stoplichten neer.

En sluit de Zaanbrug af voor auto verkeer en ga dan eens kijken wat er gebeurd Bij de tekening die ik heb gemaakt zit een uitleg over de Lassi brug (slingervariant)

Boeg Tek.

Ag. pt. 13  
1-10-2013

De lassi brug

Door de brug met twee opritten van 140 meter uit te rusten zal de brug een maximale helling van 2.8 % wettelijk mag de helling niet steiler zijn dan 4%

De doorvaart hoogte zal 4 meter bedragen doorvaart breedte 16 meter

De rijbaan heeft een breedte van 7,20 meter fietspaden aan beide zijde 2.50 meter voetpad 1.50 m

Aan de kant van Wormer

Worden de parkeerplaatsen verplaatst naar het hek van de Lassi, hierdoor ontstaat er ruimte om een weg aan te leggen naar de Veerdijk ook moet de groene strook naast het bedrijf meetpapier er aan geloven De Lassi fabriek kan weer zijn oude ingang gaan gebruiken bij de Zaanbrug. Tijdelijk kan hij ook gebruik maken van de oude ingang bij de Lassistraat

Aan de andere kant zijn twee vijverpartijen de eerste ziet er onderhouden uit maar de gene die bij de veerdijk ligt staat vol met riet

Door deze te dempen ontstaat er een plaats waar geparkeerd kan worden en de fabriek ook aan de achterkant bereikt kan worden De vrachtwagen kan door de Spekhuisstraat op de Veerdijk komen

Eventueel kan er op de Veerdijk een onderdoorgang gemaakt worden onder de oprit van de brug door de straat ter plaatse te laten zakken

Aan de kant van Wormerveer

Het eerste gedeelte van de Zaanweg kan blijven zo als het nu is op de hoogte van het bedrijf Mulder zullen de aanpassingen beginnen Het ligt er aan hoelang de opstelstrook voor de geopende brug moet worden Door de oprit van de brug te gebruiken is er al een opstelstrook van 140 meter en zal de aanpassing van de Zaanweg nog minder worden Dit zal nog uitgewerkt moeten worden

Bij de vervanging van de Zaanbrug

Alle beloften die gedaan worden door de provincie om het verkeer op een goede manier uit het dorp te krijgen trek ik in twijfel. Er van uitgaande dat op dit ogenblik in de spits morgens het verkeer stil staat op de N246 Hier moeten nog eens 11000 auto's bij die normaal over de Zaanbrug gaan heb ik mijn twijfels

De kosten die gemaakt worden om dit voor elkaar te krijgen zullen rond de 4 miljoen, we de komende 60 jaar met een brug zitten die meer openstaat dan dicht is vanwege de geringe doorvaart hoogte Dit vanwege de ontbrekende ruimte om opritten te maken terwijl het deel wat opengaat 4.5 meter breder wordt hierdoor wordt de oprit lengte aan de kant van Wormerveer nog korter

De provisie zal 10 % kosten overschrijding voor zijn rekening nemen plus de 4 miljoen die ze uitsparen voor verkeersmaatregelen Kan deze brug zonder problemen worden gebouwd

Het grote voordeel is dat er geen problemen ontstaan tijdens de bouw van de Lassibrug De Zaanbrug blijft liggen totdat de Lassibrug klaar is

## **Voordelen van getekende brug**

### **Ten eerste**

Door de brug met twee opritten van **140meter** uit te rusten met een helling van **3%** zal de hoogte bij de brug **4 meter** zijn tel er dan de hoogte van de waterstand bij op **0.50 m NAP** is **4.50 m**

De dikte van het rijdek moet er van af worden getrokken.

Aan de kant van Wormerveer hoeft niet veel gedaan te worden .**Alle bedrijven** houden hun parkeer gelegenheid. De **Zaanweg** hoeft niet worden aangepast. Mulder hoeft niet te worden verplaatst

Er word niet in de Zaan **gedempt** dus er ook geen **compensatie** nodig aan de kant van Wormer

De opritten van de brug in Wormerveer komen op **palen te staan** Dus deze twee opritten kunnen in **prefab** worden gemaakt wat heel veel tijd winst geeft .

Want een nieuwe brug bouwen bij de Lassiestraat met de **zelfde doorvaart hoogte** is een enorme **kapitaal vernietiging** als de oude Zaanbrug en daarbij aan de kant van **Wormerveer grote kosten** gemaakt moeten worden, **bedrijf Mulder verplaatsen** .

Per jaar passeren **11.000** plezierbootjes de Zaanbrug dit worden er alleen maar meer .Nu moet de brug voor de meeste bootjes open. Is de brug **4 meter** dan kunnen alle plezier jachtjes er onder door

Alleen de zeiljachten met staande mast , deze komen in het **voorjaar en najaar** door de brug vanwege de winterstalling

Als de brug op de zelfde **hoogte** gemaakt ( **240** )word als de Zaanbrug kan je beter de **Zaanbrug** vervangen want hier is de meeste **infrastructuur** al aanwezig, waardoor de bouw van de brug goedkoper word. Er kleven wel de nodige problemen aan, hoofdzakelijk **verkeer technisch**, dit is tijdelijk

**De voordelen van de brug bij de lassi straat als hij 4 meter hoge doorvaart krijgt**

Minder openingen plus minus **60%**

Auto's staan minder stil te wachten voor de geopende brug waardoor de **CO 2 uitstoot** aan merkkelijk terug gebracht word

Schepen kunnen sneller de brug passeren dus kortere opening met als voordeel **CO 2 uitstoot winst**

W.v.Aalst V.L.W

## 5.5.6 Locatie Lassiestraat - "Slingervariant"

### Gewijzigde/aanvullende uitgangspunten

1. Ontwerp op basis van de aan ons aangeleverde schetsontwerp van de zogenaamde 'slingervariant' (zie memo beschouwing slingervariant van 16 mei 2011)
  - a. Helling aanbruggen 4,0 %\*; *langere helling 3%*
  - b. Lengte aanbrug zijde Wormerveer 110 m (maatgevende zijde);
  - c. Hoogte aansluiting op Zaanweg N.A.P. +0,400 m.

### Maatgevend

De aansluitinghoogte op zijde Wormerveer is maatgevend.

### Berekening

Hoogteverschil  $\rightarrow 110 \times 4,0 \% = 4,40$  m.

Bovenkant dek  $\rightarrow 0,400 + 4,40 = \text{N.A.P.} + 4,800$  m.

### Doorvaarthoogte

De maximale dekhoogte is N.A.P. +4,800 meter. Dit geeft een doorvaarthoogte van het val van N.A.P. + 3,600 m  $\approx 4,10$  m.

### Helling

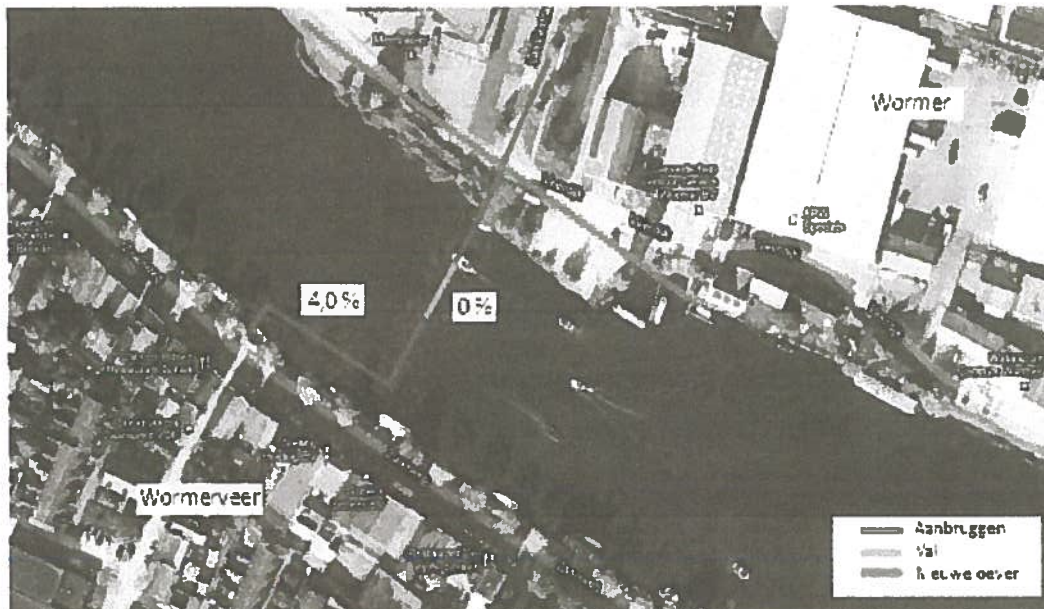
Hellingen voor zijde Wormerveer en Wormer bedragen 4,0 %\*.

*langere helling 3%*

\*Dit hellingspercentage voldoet niet aan de richtlijnen voor het hellingspercentage voor fietsverkeer (ASVV 2004, figuur 6.2/32; zowel voor normale windhinder als voor weinig windhinder)

Aansluiting Veerdijk op Lassiestraat ter plaatse van huidige locatie niet meer mogelijk.

*aanpassend*



Figuur 5.10: "Slingervariant" locatie Lassiestraat

## 5.6 Relatie doorvaarthoogte en bediening van de brug

In bijlage 8 is op basis van registratiegegevens van de afdeling Havens en Vaarwegen van de provincie Noord-Holland een relatie gelegd tussen de hoogte van de brug en het aantal vaarbewegingen.

Vanvullend opgemerkt door Nico:

Mr. Post was ook op doorvaartbreedte nieuwe Bernhardbrug t.w. 17,60 m omdat iets 2. verbij ook een kleine bocht is, niet te vergelijken met Zaanbocht Anders zou de Bernhardbrug, ook 16,50 m. zijn.

Geachte heer Koelemeijer,

Naar aanleiding van uw vragen omtrent de huidige Zaanbrug als nautisch knelpunt, kunnen wij u als onderstaand berichten.

1. Blijft de Zaanbrug met een breedte van 16,5 mtr op de huidige locatie een knelpunt voor de langere en bredere schepen van CEMT-klasse?

Ja, inderdaad heeft men destijds berekening gemaakt voor doorvaartbreedte van 20 mtr en dat is o.i. ook de meest wenselijke doorvaartwijdte.

2. Verplaatsen Zaanbrug paar honderd meter in zuidelijke richting?

Deze constructie heeft ook onze voorkeur en heeft diverse voordelen, te weten de langere schepen komen zo makkelijker zonder teveel manoeuvreren recht voor de brug te liggen hetgeen doorvaart bevordert en ook uit veiligheidsoverwegingen.

Volgens Richtlijnen Vaarwegen (RVW) dient de doorvaartwijdte te voldoen aan vereisten van o.m. goed zicht op tegemoetkomend verkeer. In het algemeen is dit het geval als de aansluitende vaarwegvakken over een lengte van tenminste 50 mtr een vrije doorvaart bieden of een open brugconstructie met bijv. 2 of meer openingen, die voldoende zicht geven op tegemoetkomers. In principe ligt het beweegbare brugdeel in de as van de vaarweg. In situaties met weinig brugopeningen kan hiervan worden afgeweken. Plaatselijke omstandigheden kunnen leiden tot de keuze van een grotere doorvaartwijdte, belangrijke aspecten in dit verband zijn: het opheffen van effecten, die de beoordeling van de wijdte bemoeilijken, zoals het visuele effect van een hoge smalle doorvaartopening. Onvoldoende zicht op tegemoetkomend verkeer door een gesloten brugconstructie of een bocht in de vaarweg kort na de brug.

Bastiaan  
150 m  
i. M. m  
Containervaar  
dit type schip  
heeft grote door  
hoek.

Tevens worden eisen gesteld aan wachtplaatsen beroepsvaart: Een wachtplaats is bij voorkeur gesitueerd aan stuurboordzijde van de vaarweg. een schip moet aan een wachtplaats vlot kunnen aanleggen en slaags komen voor de brug. De wachtplaats mag geen hinder geven voor de doorgaande vaart. De hoogte en de afstand van de meerpalen en de hoogte van de bolders moeten afgestemd zijn op de vaarwegklasse.

Tenslotte heeft het wegverkeer heeft van deze verplaatsing profijt. Door aanmerkelijk kortere benodigde doorvaarttijd kan de brug ook weer sneller opengesteld worden voor wegverkeer. Minder filevorming voor brug en milieubelasting hierdoor ter plaatse.

3. Wellicht facultatieve optie: Het verplaatsen van de Zaanbrug richting Adelaar! Ontlasten Zaanweg heeft dit als voordeel en is breed stuk van vaarwater over de Zaan

Mocht u als raadsfractie nog verdere vragen cq opmerkingen hebben, vernemen wij deze uiteraard graag van u.

Met vriendelijke groet,

Nico E. Post jr  
namens Koninklijke Schuttevaer Afd. Zaanstreek

Immogettyk

## 5.4 Brugvarianten op locatie Nieuweweg

### 5.4.1 Locatie Nieuweweg - Traditioneel ontwerp (haakse kruising met De Zaan)

#### **Gewijzigde/aanvullende uitgangspunten**

Max. helling bepaald door fietsers (ASVV 2004, figuur 6.2/32, normale windhinder).

#### **Maatgevend**

##### Zijde Wormer

Fietsers max. helling 3,9 % bij 52,0 meter lengte (zijde Wormer).

Fietsers max. helling 4,0 % bij 50,0 meter lengte (zijde Wormerveer).

#### **Berekening**

##### Zijde Wormer

Hoogteverschil ->  $52,0 \times 3,9 \% = 2,028 \text{ m}$ .

Hoogte as verharding ->  $+0,755 \text{ m} + 0,30 \text{ m} = \text{N.A.P.} +1,055 \text{ m}$ .

Bovenkant dek ->  $1,055 + 2,028 = \text{afgerond N.A.P.} +3,08 \text{ m}$ .

##### Zijde Wormerveer

Hoogteverschil ->  $50,0 \times 4,0 \% = 2,000 \text{ m}$ .

Hoogte as verharding =  $+0,820 \text{ m} + 0,20 \text{ m} = \text{N.A.P.} +1,020 \text{ m}$ .

Bovenkant dek ->  $1,020 + 2,000 = \text{N.A.P.} +3,02 \text{ m}$ .

#### **Doorvaarthoogte**

De zijde Wormerveer is maatgevend.

De maximale dekhoogte is N.A.P. +3,02 m; dit geeft een doorvaarthoogte van het val van N.A.P. + 1,82 m = 2,32 m.

#### **Helling**

##### Zijde Wormerveer

Helling is 4 %.

##### Zijde Wormer

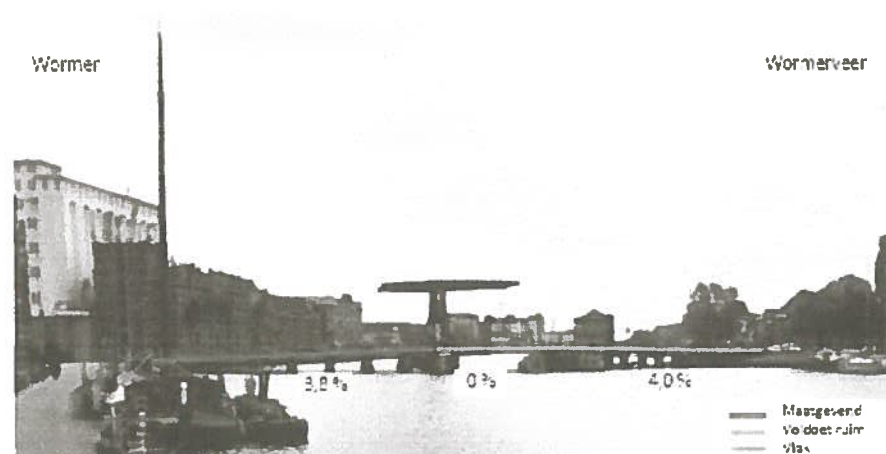
Hoogte as verharding =  $+0,755 \text{ m} + 0,30 \text{ m} = \text{N.A.P.} +1,055 \text{ m}$ .

Bovenkant dek = N.A.P. +3,02 m.

Lengte helling 52,00 meter.

Hoogteverschil ->  $3,020 - 1,055 = 1,965 \text{ m}$ .

Helling ->  $1,965/52,00 = 3,8 \%$ .



Figuur 5.2: Hellingen traditioneel ontwerp locatie Nieuweweg (Bron: GoogleMaps)

## 5.7 Conclusie maximaal realiseerbare (onder-)doorvaarthoogte

Bij de locatie Lassiestraat is de geringe hoogte van de Zaanweg ter hoogte van de Lassiestraat de beperkende hoogtefactor bij deze variant. Ook indien we het hoogste punt van de brug situeren ter plaatse van een vaste onderdoorvaartopening aan Wormer-zijde van De Zaan resulteert de aanzienlijk langere helling vanaf de Wormerveer-zijde in dusdanig lage toelaatbare hellingpercentages dat dit voordeel weer teniet wordt gedaan. Dit los van de eventuele nautische bezwaren en veiligheidsaspecten met betrekking tot kruisend vaarverkeer.

Binnen de gehanteerde aanvaardbare hellingpercentages voor langzaam verkeer en vrachtverkeer geeft de huidige locatie derhalve de meeste mogelijkheden een maximale doorvaarthoogte te kunnen realiseren. Dit vindt mede zijn oorzaak in het feit dat, vanwege deze historische ligging, de aansluitende infrastructuur en bebouwing reeds is afgestemd op een hogere ligging van de beide oevers. Indien wordt afgeweken van de aanvaardbare hellingpercentages voor fietsers bij normale windhinder geven enkele uitvoeringsvarianten ter plaatse van de Lassiestraat meer mogelijkheden de doorvaarthoogte verder te vergroten.

Los van de beschouwde niet realistische oplossing ter plaatse van de Lassiestraat leidt dit echter tot niet aanvaardbare hellingpercentages en/of hellingslengtes.

Maximale doorvaarthoogte in m. t.o.v. waterstand in De Zaan (= N.A.P. - 0,50 m)		
	Locatie Nieuweweg (huidige locatie)	Locatie Lassiestraat
Traditioneel ontwerp	2,32 m	1,44 m
Ontwerp met steile hellingen	3,27 m	2,48 m*
Vrijliggende fietspaden of fietsbrug	2,72 m - 3,85 m*	2,14 m*
Vrijliggend fietspad met verhoogde Lassiestraat	n.v.t.	2,24 m*
Verplaatsen hoogste punt t.p.v. de nevendoorvaartopening	n.v.t.	2,47 m
Verhoogde op-/afritten langs de Zaanweg	n.v.t.	2,24 m - 2,80 m
"Slingervariant"	n.v.t.	4,10 m**

Let op: bij optimalisatie en nadere uitwerking van het ontwerp met top- en voetbogen kunnen deze hoogtes nog gering variëren.

\* Te steile hellingen voor vrachtverkeer.

\*\*Dit hellingspercentage voldoet niet aan de richtlijnen voor het hellingspercentage voor fietsverkeer (ASVV 2004, figuur 6.2/32, normale en weinig windhinder)

met inbouwrecht