

SCHUTTEVAER

ZAANSTAD, 4 februari 2011 09:10

Nieuwe Wilhelminasluis en Zaanbrug Wormerveer beter, maar niet optimaal

Misschien wordt het morgen beter, maar het wordt toch nooit goed. Dat was zaterdag 29 januari de licht cynische stemming op de jaarvergadering van Koninklijke Schuttevaer Zaanstreek in Assendelft. De nieuwe Wilhelminasluis krijgt namelijk niet de optimale afmetingen en de kans is klein dat de nieuwe Zaanbrug op de beste locatie wordt gebouwd.

Projectleider 'Vaart in de Zaan' Cris Nielen van de [provincie Noord-Holland](#) gaf een presentatie van het enorme project, dat een betere bevaarbaarheid van de Zaan voor het beroepsgoederenvervoer als hoofddoel heeft.

De Wilhelminasluis en de Zaanbrug bij Wormerveer vormen daarvan het sluitstuk. In 2014 moeten de eerste klasse Va-schepen (110 x 11,40 meter) de nieuwe sluis kunnen passeren. De kolk wordt 154 meter lang en 14 meter breed, krijgt een drempeldiepte van 4,70 meter en gaat 40% sneller schutten dat de huidige sluis. Zes minuten zitten er straks tussen het sluiten en openen van de deuren.

Het is volgens de Zaanschippers zeker een verbetering, maar ook een gemiste kans. Een paar meter langer en er zouden twee 80-meterschepen achter elkaar in de kolk passen en een metertje of drie breder zou de capaciteit ook enorm vergroten. Maar de planologen hebben anders beslist. Volgens de rekenmeesters van Rijkswaterstaat zou een sluis van 125 x 12 meter voor de komende decennia eigenlijk al volstaan voor de Zaan. Met andere woorden: de sluis is al ruim bemeten.

Horeca

Zaandam heeft nog andere plannen met de sluis die argwaan wekten bij een aantal schippers. Volgens Nielen wil de stad de sluis meer 'omarmen' en er ruimte creëren voor recreatie en horeca. Hij werd er direct op gewezen dat de binnenvaart een industriële bedrijfstak is en niet zonder gevaar. 'Er kan altijd een tros knappen en daar moet je niet bij staan met een kleuter aan de hand.'

Nielen is er echter zeker van dat de recreatiemogelijkheden niet ten koste zullen gaan van de veiligheid. De plannen zijn nog niet concreet, maar het lijkt aannemelijk dat die zich concentreren op de oude Grote Sluis, de oorspronkelijke Zaanluis die al vele jaren niet meer wordt gebruikt door de beroepsvaart. Gedacht wordt die te bestemmen voor de recreatievaart en daar zou best een terrasje bij passen.

Zaanbrug

De politieke strijd om de locatie voor de nieuwe Zaanbrug is nog niet beslecht, maar de uitkomst lijkt niet in het voordeel van de binnenvaart uit te vallen. Zaanstad heeft al beslist dat de brug op de huidige locatie moet blijven, iets ten zuiden van de scherpe Zaanbocht in Wormerveer. Het eigendom wordt echter gedeeld met de gemeente Wormerland en die beslist in mei.

De binnenvaart zou liever zien dat de nieuwe brug 230 meter zuidelijker wordt gebouwd, aan de andere kant van het Lassiegebouw. Dat is verder van de onoverzichtelijke bocht in de rivier. En dan ook graag zo hoog mogelijk, een kleine vijf meter bijvoorbeeld. Dat biedt volgens de binnenvaart zowel de scheepvaart als het wegverkeer grote voordelen. De brug is verder van de bocht gemakkelijker, en dus vlotter, open te varen en hoe hoger de brug hoe minder vaak hij open hoeft.

In Wormerland maakt GroenLinks zich daar sterk voor. Maar duidelijk is dat een andere locatie aanzienlijk duurder is, doordat de weginfrastructuur ingrijpend moet worden aangepast. Zaanstad voelt daar duidelijk niet voor en stelt dat de brug op de huidige locatie met een grotere doorvaartbreedte van 16,50 meter ook prima aan de vaarwegrichtlijnen voldoet.

Hoog wordt de brug in elk geval niet. Fietsers moeten nu eenmaal wel tegen de helling op kunnen komen. Nielen schat dat de brug daarom beneden de drie meter blijft.

Spoorbrug

Regiovertegenwoordiger Andries de Weerd van Koninklijke Schuttevaer relativeerde de kritische aanbevelingen uit de zaal. De capaciteit van de Zaan wordt uiteindelijk niet bepaald door de Zaanbrug of de nieuwe sluis, maar door de lage spoorbrug, die door toenemend treinverkeer steeds krappere openingstijden kent.

Opvallend is ook dat het vervoer over de Zaan vorig jaar met bijna een miljoen ton is afgenomen tot ruim zes miljoen ton. Maar volgens sommigen trekt het vervoer alweer aan. Er zijn in elk geval wat nieuwe zandtransporten bij gekomen.

Nostalgie

Nielen begon zijn presentatie met een korte promotiefilm van de gemeente Zaandam uit de jaren '50 van de vorige eeuw. Het waren de jaren van wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog. De jeugdigen ook van de meeste leden in de zaal. De oevers van de Zaan stonden vol met fabrieken en de scheepvaart was nog kleinschalig. Er pasten makkelijk 10 schepen in een schutting van de Wilhelminasluis. En die hadden met eencilinder gloeikopmotoren tijd nodig om in en uit te varen.

De openstaande sluisbrug was dan ook een obstakel van jewelste. Honderden fietsers en een enkele auto stonden tijden in de rij te wachten tot de brug met de hand was dichtgedraaid. Om de druk op de sluis te verminderen werd onder meer buiten de sluis een 'Bodecentrum' gebouwd. Daar gingen scheepsladingen over in vrachtwagentjes, of andersom. Elke doos of krat van de fabrieken aan de Zaan met hun 'moderne', zwarte rook uitstotende schoorstenen, ging in rustig tempo van hand tot hand in of uit de 'moderne' transportmiddelen. Zo ging dat nog maar 50 jaar geleden. Er is veel veranderd.