

**Masterplan  
Noordzeekanaalgebied**

# JOURNAAL

## Zaanspecial: 'Vaart in de Zaan'!

Na jaren van voorbereiding is het project 'Vaart in de Zaan!' op 14 oktober bestuurlijk ondertekend. Staatssecretaris Tineke Huizinga van VROM nam 'een ruimhartige bijdrage' van 15 miljoen euro mee naar Zaandam voor verbreding van de Wilhelminasluis, verbreding van drie bruggen en het uitbaggeren van de Zaan tot 5 meter diepte. Daarmee is de Zaan vanaf 2014 weer volledig toegerust op de toekomst. In deze Zaanspecial verder een impressie van de omvangrijke voedingsindustrie aan de Zaan en de bijbehorende binnenvaart. Inclusief een impressie van het dagelijks werk van schipper Henk Tuil van Koole en zijn blik op de verbeteringen die 'Vaart in de Zaan!' gaat brengen. En tot slot een interview met gedeputeerde Elisabeth Post, die sinds juli aan het roer staat van de portefeuille Verkeer, Vervoer en Havens.

Staatssecretaris Huizinga met 15 miljoen in Zaandam

## Verbreding sluis, uitdiepen Zaan, verbreding drie bruggen

**Na jarenlange voorbereiding is de bestuursovereenkomst voor het project 'Vaart in de Zaan' getekend. Tot op de dag zelf spande het er nog om hoeveel geld staatssecretaris Tineke Huizinga (VROM) mee zou nemen naar Zaandam. Het werd de gehoopte 15 miljoen euro. 'Een ruimhartige bijdrage voor een vaarweg van nationaal belang', vindt Huizinga.**

Daar stond de staatssecretaris dan op een zonnige herfstdag op het middelste deel van de historische Wilhelminasluis in Zaandam, met een sierlijke zwarte doek om haar schouders. Geflankeerd door gedeputeerde Elisabeth Post van de provincie Noord-Holland en wethouder Ronald Ootjers van de gemeente Zaanstad.



Een cameraploeg, fotografen en journalisten in het kielzog. Er was dan ook iets te vieren, nu de Zaan de laatste fase van zijn 'facelift' ingaat. Eerder werd al 47 miljoen euro uitgegeven aan verbeteringen van de vaarweg. Nu komt daar nog eens 61 miljoen euro bij van het Rijk, de provincie, gemeenten Zaanstad en Wormerland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Naast de 15 miljoen euro van het Rijk komt 46 miljoen van de benodigde investering voor rekening van

partijen in de regio. Provinciaal gedeputeerde van Verkeer, Vervoer en Havens Elisabeth Post: 'Ook de provincie draagt 15 miljoen bij. De regio zal economisch zijn voordeel doen met deze investering.'

En dat geldt zowel voor bedrijven langs de Zaan die werken met bulkaanvoer, als voor vaartafhankelijke bedrijven in Noord-Holland Noord. Voor de planstudie Meerjaren Investering Ruimte en Transport (MIRT) is becijferd dat een vaartgroei van 4% 87,8 miljoen aan baten oplevert in relatie tot minder vertraging van vrachtverkeer over de weg. Wethouder Ronald Ootjers van Zaanstad voegt daar aan toe dat niet alleen het vrachtverkeer profiteert, 'maar ook riviercruiseschepen die over de Zaan naar Alkmaar willen'.

## Achtergrond 'Vaart in de Zaan!'

De provincie (PNH) werkt samen met het Rijk, het Masterplan Noordzeekanaalgebied, de gemeenten Zaanstad en Wormerland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), de Kamer van Koophandel, EVO en Schuttevaer aan het project 'Vaart in de Zaan!'. De Zaan is een belangrijke vaarweg in het Basisnet voor de Beroepsvaart in Noord-Holland. 'Vaart in de Zaan!' verbetert de bevaarbaarheid op de Zaan, zodat bedrijven goederenvervoer over water blijvend kunnen benutten en uitbreiden.

Al in 1997 hebben de bestuurders hiertoe een 'Intentieverklaring Plan van Aanpak De Zaan' ondertekend. Inmiddels zijn al verschillende maatregelen uitgevoerd, zoals baggeren, verruimen van bedieningstijden van bruggen en invoering van een systeem van centrale afstandsbediening. Evenals nieuwbouw van verouderde bruggen zoals de Bernhardbrug en de Julianabrug, die beiden nu een doorvaartbreedte hebben van 16,5 m. Dankzij de op 14 oktober getekende bestuursovereenkomst komen ook de resterende maatregelen van 'Vaart in de Zaan!' tot uitvoering.



### Veranderde eisen scheepvaart

De laatste fase van het project is hard nodig om de rivier aan te passen aan veranderde eisen die de binnenvaart stelt. Zo maakt verbreding van de sluisdeuren van 12 tot 14 meter het mogelijk om de grotere binnenvaartschepen (klasse 5A) toe te laten. De verbreding van de sluis maakt ook aanpassingen noodzakelijk aan de twee bruggen aan weerszijden van de sluis. En dat is nog niet alles. Huizinga: 'De 15 miljoen is toegezegd onder de voorwaarde dat ook de Zaanbrug wordt aangepakt. Anders wordt het bedrag lager. Ik wilde heel zeker zijn dat deze investering een boost geeft aan de binnenvaart.' Als het project klaar is medio 2015 dan is de sluis 14 meter breed, 150 meter lang en 4,70 meter diep.

### Diepere ligging

Tegelijkertijd wordt de Zaan uitgebaggerd tot een diepte van 5 meter. Door de Zaan uit te baggeren kunnen schepen voller beladen worden. Nu is het nog zo dat boten passeren die niet volledig beladen zijn om een te grote diepgang te voorkomen. Zowel economisch als milieutechnisch is dat onvoordelig. De betrokken bestuurders benadrukken dat scheepvaart een schonere, duurzamere manier van vervoer is dan vrachtovervoer

over de weg. Kortom, een goed alternatief voor de steeds vollere wegen. Staatssecretaris Huizinga: 'Schepen kunnen straks sneller doorvaren en bruggen hoeven hierdoor minder lang open te staan.' Wethouder Ootjers: 'Door snellere doorvaart van de schepen worden ook de wachttijden bij de bruggen beperkt voor het wegverkeer en dat is een indirect voordeel voor iedereen.'

### Laatste fase 'Vaart in de Zaan!'

Het is nu zaak zo snel mogelijk te beginnen met de laatste fase van 'Vaart in de Zaan!', zodat het project binnen de rijksdoelstellingen past: versnelling projecten crisisbestrijdingsprogramma. Naar verwachting starten de werkzaamheden in 2011, na grondige voorbereiding in 2010.



*"Ook de provincie draagt 15 miljoen bij.  
De regio zal economisch zijn voordeel  
doen met deze investering."*



*Verschillende fabrieken langs de Zaan staan op de plaats waar ooit molens maalden en die ook al gebruik maakten van vervoer over het water.*

# Voedingsbedrijven langs de Zaan

De Zaanstreek is een voedingsmiddelenstreek bij uitstek en profileert zich sinds 2006 als Zaanstreek First in Food. Water speelt een belangrijke rol bij zowel de productie (koelwater) als bij de logistiek. Een kennismaking met voeding langs de Zaan aan de hand van olieverwerkende bedrijven de Zaanlandse Olieraffinaderij (ZOR) en Loders Croklaan.

De Zaanstreek barst van de bekende voedingsbedrijven, waaronder Verkade, Lassie, Duyvis en Albert Heijn. Maar naast deze producenten van consumentenproducten, herbergt de Zaanstreek ook veel voedselverwerkende industrieën. Van meel tot olie, koffie, cacao, smaak- en geurstoffen tot zetmeel. Dat is zo gegroeid door de historische verbintenis met de Havens van Amsterdam, waar talloze grondstoffen binnenkwamen waarvan de verwerking economische kansen bood.

Verschillende fabrieken langs de Zaan staan op de plaats waar ooit molens maalden en die ook al gebruik maakten van vervoer over het water. Op het terrein van de borrelnotenfabriek die ooit eigendom was van de familie Duyvis staat zelfs nog de oliemolen waar de familie zijn succesvolle bedrijf ooit in begon in het oudste industriegebied van West-Europa.

## Zaan: aorta van bedrijven

De aanvoer per binnenvaart is kritisch voor het voedingsmiddelencluster in Zaanstad. Een bedrijf als Meneba (meel) noemt de Zaan de aorta van het bedrijf: 100% van de aanvoer komt per schip. Zeker in de laatste jaren is het belang van de Zaan alleen maar groter geworden. De grote bulkaanvoer moet tegen zo laag mogelijke kosten binnen gebracht worden. Bedrijven produceren volcontinu en zijn simpelweg niet ingesteld op aanvoer in kleine hoeveelheden per as. Cacao komt in bulk standaard per vrachtschip uit Amsterdam, maar olie en vet wordt aangevoerd uit de Rotterdamse havens. Bij olieraffinaderij Loders Croklaan in Wormerveer, vlak naast het schitterende monumentale gebouw van zeepziederij De Adelaar, staat het fabrieksterrein vol met tankinstallaties. Aan de kade in de Zaan liggen zoals gebruikelijk tankschepen die hun lading met palmolie overpompen naar de fabrieksinstal-

laties. Eenmaal verwerkt gaat de olie met tankauto's over de weg het land in, niet per boot. Net als veel andere bedrijven heeft het wegvervoer van Loders Croklaan te maken met vertragingen door steeds vollere wegen. Toch is dat nu geen reden om het wegvervoer in te wisselen voor binnenvaart. Het bedrijf maakt onderdeel uit van de IOI-group, die zelfs over eigen palmplantages beschikt. Het gaat hier om verwerking van grote hoeveelheden olie die geraffineerd worden.

Heel anders is de verwerkingsomvang bij Cargill-onderdeel de Zaanlandse Olieraffinaderij (ZOR) in Zaandam, op het Kalf, dat daar al sinds 1930 is gevestigd. Ook hier maakte een molen plaats voor een modernere fabriek. Vrachtwagens, tankwagens en heftrucks rijden hier af en aan. En aan de waterkant is ook een boel drukte zichtbaar. Op de kade staan plastic kuubcontainers met allerlei oliën te wachten op raffinage. General Manager André Overmars: 'Deze groenige olie is biologische raapzaadolie die nog plantenresten bevat. Na de raffinage is de kleur lichtgeel.'

Als loonbedrijf verwerkt ZOR ongeraffineerde olie in opdracht van klanten voor toepassingen in voeding, diervoeding, farmaciegeneeskunde en cosmetica producten. Overmars: 'We verwerken een breed assortiment oliën en vetten die we ontvangen en verpakken in elke gewenste vorm en grootte, in bulk, drums of kartons. Meer omvangrijke partijen bevatten, palmolie, kokosvet, zonnebloemolie, cacaoboter en sesamololie. Maar we verwerken ook kleine partijen bijzondere olie als theunisbloemolie, walnotenolie en zwarte bessenzaadolie.'

Aan de overkant laadt of lost een binnenvaartschip bij Tate & Lyle en regelmatig varen kleine boten met daarop twee tanks voorbij. Overmars: 'Die boten leggen ook vaak aan bij ons als we in opdracht cacao's smelten.'





### Zaans Proeflokaal

Waar in de jaren zestig en zeventig in andere steden veel industrie naar de periferie verhuisde gebeurde dat in De Zaanstad niet, waardoor de randen nog groen en open zijn, maar in het stedelijke gebied nog altijd veel industriële bedrijvigheid plaatsvindt.

De gemeente Zaanstreek focust op een pilot-gebied met grote voedingsindustriële bedrijven - Tate & Lyle, Cargill, Duyvis en ADM Cacao - ten gunste van de leefbaarheid in de directe woonomgeving.

De vraag is daarbij: hoe wonen, werken en leefbaarheid te versterken? De gemeente zoekt daarom naar inperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld luchtwassers. Maar ook het stimuleren van vervoer per binnenvaart en geluidsregulering: andere bestrating, geluidsschermen, rubberen stootkussens aan de kade, etcetera.

De locatie waar de fabriek van ZOR staat is vergelijkbaar met andere fabrieken langs de Zaan, zoals ADM Cocoa en Meneba. Kade en fabriek zijn gescheiden door een weg. Direct aan het water ligt de kade voor het lossen van scheepsladingen grondstoffen en in aanzienlijk mindere mate voor het laden van verwerkte producten. Hoog boven de weg loopt het pijpsysteem dat de grondstoffen naar machines in de fabrieken brengt.

### Boot of vrachtauto?

De transportbehoeften van al die foodbedrijven aan de Zaan verschillen per bedrijfsgrootte en per product. Verkade heeft de oude chocoladefabriek aan de Zaan zelfs afgestoten en vervoert alleen nog over de weg. De Sultana's in verschillende smaken gaan vanuit Zaandam door heel Europa. De verbreding van de Wilhelminasluis is met name voor de grote bulkbedrijven een voordeel, in combinatie met de verdieping van de vaarweg tot vijf meter waardoor grotere boten met meer vracht kunnen afleveren of passeren. En zo kunnen die bedrijven blijven meedoen in de economische concurrentieslag met andere foodregio's.



André Overmars

# 'Meer afmeerpalen, want een leeg schip is als een blaadje in de wind'

**De herkenbare oranje schepen van Koole passeren veelvuldig de Wilhelminasluis in Zaandam. Henk Tuil vaart al tien jaar als schipper voor het bedrijf over de Zaan. Met plezier! 'De bruggen en bochten geven prachtig manoeuvreerwerk.' Wat kan beter? 'Een sluisdrempel die dieper is dan 2,80 meter en meer afmeerpalen om veilig te wachten als je leeg bent.'**

Iedere werkdag vaart Tuil door de Zaanstreek. Heen en weer vanaf de opslaglocatie van Koole Transport op bedrijventerrein Achtersluispolder nabij het Noordzeekanaal. 'Ik ben de SRV-man op de Zaan', grapt Tuil: 'ik vaar met de Volharding nr.10 met 540 ton laadruimte en 2,30 meter diepgang.' 'Wij vervoeren voornamelijk eetbare olie voor de voedingsindustrie. Met name Loders Croklaan in Wormerveer, Aak in Zaandijk en Pieter Bon op industrieterrein Zuiderhout in Zaandam. De oliën komen voor 90% uit Rotterdam en verder uit Amsterdam en Nijmegen.'

## Sluisdrempel dieper

De Wilhelminasluis in Zaandam is 2,80 meter diep en de rest van de Zaan is bevaarbaar tot 3 meter diepgang. Dat heeft gevolgen voor de maximale lading. Tuil kan zelf met een volgeladen boot en een diepgang van 2,30 meter ruim door de sluis, maar dat geldt niet voor schepen van Koole die 2500 ton kunnen vervoeren. 'Zo'n schip kan op de Zaan maximaal zo'n 1500 ton lading vervoeren en ligt dan 2,80 diep. Bij meer

lading moet dus een tweede schip ingezet worden. Dat is relatief duur.' Voor zichzelf ziet Tuil vooral de beoogde verlenging van de Wilhelminasluis – van 110 naar 150 meter - als een voordeel. 'De Zaan is nogal drukbezocht met lange beun- en graanschepen en die vullen de sluis snel. Vooral als in de zomermaanden de plezierjachten overal langs en tussendoor schieten. Als dan ook nog lang gewacht wordt op dat ene jachtje dat nog meemoet, dan is dat niet prettig als je aan het werk bent.'

## Mooi vaarwater, meer palen

'Al is het een klein stukkie vaarwater', zegt Tuil: 'met de Zaanse Schans en de bruggen en bochten is de Zaan prachtig. Je bent continu aan het manoeuvreren.' Wat kan beter op de Zaan? 'Meer afmeerpalen. Vooral als je leeg bent, het waait en je bent op een kale vlakte, dan ben je licht als een blaadje. Je weet dan niet waar je blijft! Dan ligt het voorschip maar tien centimeter diep, het achterschip 1,30 meter diep en er steekt vier meter boven water uit. Een echte windvanger dus.' Tot slot: waar is behoefte aan afmeerpalen? 'Er zijn sowieso maar weinig liggpalen langs de Zaan. Voor het wachten bij de Julianabrug in Zaandijk is er behoefte aan. Die hoeven niet bij de brug zelf, maar kunnen ook in Wormerveer geplaatst worden. Bij de Showboat of een stuk of 4 tot 6 in de bocht bij Loders Croklaan.'

*"Met de Zaanse Schans en de bruggen en bochten is de Zaan prachtig. Je bent continu aan het manoeuvreren."*



Interview met gedeputeerde Elisabeth Post:

# 'Wegen en bruggen vind ik prachtig!'

**Sinds 1 juli is Elisabeth Post gedeputeerde van Verkeer, Vervoer en Havens in de Provincie Noord-Holland. Wie is zij, waar ligt haar passie en hoe beschouwt ze het Masterplan Noordzeekanaalgebied?**

## Hoe typeert u uzelf?

'Bevlogen en graag bezig met datgene wat tastbaar is. Ik wil heel veel. Wat dat betreft is het weleens jammer (maar wel goed) dat procedures tijd kosten. Anders ga je te hard en verlies je draagkracht. Ik zet me nu voor de volle 100% in voor formalisering van de tweede Zeesluis en ik speel een voortrekkersrol in 'Vaart in de Zaan'.

'Ik krijg een kick van de fysieke omgeving. Wegen en bruggen vind ik prachtig!' De bebouwde omgeving is heel tastbaar, veel tastbaarder dan het abstractere onderwerp milieu. Het is nu prachtig dat de sluis bij Zaandam vervangen gaat worden en om te zien hoe bulldozers aan het graven zijn voor de tweede Coentunnel. Ik heb heel veel bewondering voor degenen die zulke structuren kunnen bouwen. Daar ben ik weleens jaloers op, want ik kan alleen denken en niets maken.'

'Verkeer, Vervoer en Havens vormen de spin in het web van veel andere beleidsterreinen, zoals economie, ruimtelijke ordening, financiën, veiligheid en milieu. Het Noordzeekanaalgebied speelt vervoertechisch een rol voor heel Nederland. Het is boeiend om bij allerlei zaken betrokken te zijn.'

Hoe kijkt u tegen het Masterplan Noordzeekanaalgebied aan?

'Voor het gebied tussen Amsterdam en IJmuiden is meer nodig dan alleen een plan. Het gaat om belangrijke maatregelen, zoals het realiseren van de tweede zeesluis in IJmuiden. Ik ben dan ook blij dat Eurlings dit jaar een besluit wil nemen over de sluis. En zelf doe ik alles wat in mijn vermogen ligt om bij te dragen aan een positief besluit. Het gaat om het enorme bedrag van 750 miljoen euro en ondanks een hoop mitsen en maren is een snel besluit nodig in het kader van de crisis- en herstelwet.' 'We zitten met een heel groot aantal partijen in het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Het Masterplan geeft focus en alle partijen moeten die onderschrijven. Als provincie kijken we naar het gebied als geheel en zorgen we dat partijen elkaar niet passeren in het voordeel van hun eigen belang. Stel dat Amsterdam havengrond wil uitgeven aan een bedrijf voor een x-bedrag, dan mag het niet zo zijn dat Beverwijk er met de buit vandoor gaat door sterk op prijs te concurreren. Het eigen



*"Verkeer, Vervoer en Havens vormen de spin in het web van veel andere beleidsterreinen."*

belang mag in het Noordzeekanaalgebied niet boven- of ondergeschikt zijn aan dat van anderen.'

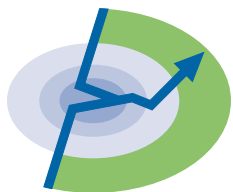
Nog een voorbeeld? 'Waterwoningen zijn in trek. Moet je die willen bouwen aan de randen van het gebied? Nee, dat is voor het gebied als geheel niet goed, want dan boet je als economisch gebied aan kracht in. Al kan er met woningbouw in het gebied geld verdiend worden; het is niet de juiste manier om geld voor herstructurering te vergaren.'

## Waarom is het Masterplan van belang?

'Ten eerste goede afstemming in het gebied: level playing field. Ten tweede: het havengebied moet havengebied blijven. En ten derde: de tand des tijds vraagt om ruimtelijke reserves en om het kunnen opvangen van economische schommelingen.'

## Veranderen de ambities in het gebied nu het economisch minder goed gaat?

'Ik praat niet graag in termen van ambities en termen van visies. Als de beurs krappert wordt dan komen er misschien momenten dat je temporeert. Vooral als het economisch langere tijd slecht gaat. Het is bijvoorbeeld zorgelijk dat er nu werkloosheid ontstaat door de ontslagronde bij Corus, ook omdat het direct van invloed is op de rest van de regio. Aan de andere kant doet het Amsterdamse Havengebied het in deze tijd economisch relatief weer beter dan andere havengebieden in Nederland.'



## Masterplan Noordzeekanaalgebied

# kort nieuws



Wij wensen u hele  
fijne feestdagen en  
een gezond en  
voorspoedig 2010!  
*Projectbureau Masterplan  
Noordzeekanaalgebied*

## Duurzaamheid en Innovatiefonds Haven Amsterdam

Begin oktober is het Duurzaamheid én Innovatiefonds Haven Amsterdam gelanceerd. Bedrijven in het Noordzeekanaalgebied kunnen nu financiële steun aanvragen om innovatieve én duurzame projecten te realiseren. Op de website [www.portofamsterdam.nl/diha](http://www.portofamsterdam.nl/diha) vindt u alle benodigde formulieren en informatie. Ook kunt u mailen naar het contactpunt DIHA bij Haven Amsterdam.

'Sinds 1997 ben ik betrokken bij 'Vaart in de Zaan'. Het is belangrijk om aan te geven dat wanneer je, zoals in zo'n omvangrijk project, met alle partijen samenwerkt en een gezamenlijk einddoel voor ogen hebt, het ook kan en lukt! Goed voor bedrijfsleven, voor verdere ontwikkelingen in Noord-Holland en voor de samenleving: minder files en minder vracht-autobewegingen.'

*Rob Verweij, coördinator (zee)havens  
KvK Amsterdam*

## Leden van het Bestuursplatform

**Bert Bruijn** (*gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude*)

**Fred Delpeut** (*Rijkswaterstaat directie N-H*)

**Frank Frowijn** (*gemeente Beverwijk*)

**Hans Goossens** (*Corus Staal BV*)

**Hans Luiten** (*gemeente Zaanstad*)

**Peter Maurick** (*KvK Amsterdam*)

**Peter van de Meerakker** (*Zeehaven IJmuiden N.V.*)

**Freek Ossel** (*gemeente Amsterdam*)

**Elisabeth Post** (*Provincie N-H*)

**Jos Tonk** (*ministerie EZ*)

**Arjen Verkaik** (*gemeente Velsen*)

**Wim Vlemmix** (*Haven Amsterdam*)

colofon

Met vragen en opmerkingen over het Masterplan NZKG kunt u zich wenden tot het Projectbureau, Felison Terminal, Sluisplein 60, 1975 AG IJmuiden.  
T (0255) 56 05 00  
F (0255) 56 05 08  
e-mail: [info@noordzeekanaalgebied.nl](mailto:info@noordzeekanaalgebied.nl)  
website: [www.noordzeekanaalgebied.nl](http://www.noordzeekanaalgebied.nl)

Het Masterplan NZKG Journaal is een uitgave van het Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied.  
Tekst: Bas Husslage, Woordenschat, Zaandam  
Redactie: Projectbureau Masterplan NZKG  
Fotografie: René van der Meulen, Beverwijk  
Vormgeving: Opzet, Santpoort-Zuid  
Druk: Ton Mittelmeyer, Amsterdam  
*december 2009*