

Zaan

BUSINESS



In 2014 predicaat 'CEMT Va Vaarweg'?

Er komt steeds meer 'Vaart in de Zaan!'

Deel 7 uit de reeks
bedrijvenverenigingen:
ABIN (Assendelft-Noord)
zie pag. 30

verder
in deze
editie:

- ▶▶ Testpanel bereidt zich voor op de Zaanse Ondernemersdag 2010
- ▶▶ Pendelen met de trein en met wijn ▶▶ Mantel Hoveniers zet stap naar schoner milieu ▶▶ d-Tail Company verhuisd naar Zuiderhout ▶▶ Bospaddenstoelen bereiden met t' Heerenhuis ▶▶ **LEES VERDER...**

OFFICIËLE MEDIAPARTNER VAN ▼


JAARGANG 13 • EDITIE 97 • OKTOBER 2010 • WWW.ZAANBUSINESS.NL



In 2014 predicaat 'CEMT Va Vaarweg'?

Er komt steeds 'Vaart in de Zaa





De Zaan is al eeuwenlang een belangrijke levensader in de Zaanstreek. Oorspronkelijk was deze veenstroom een elementair onderdeel in de bevoorrading, per schip of schuit, van windmolens en fabrieken. Daar werden de aangevoerde grondstoffen, als hout en specerijen, verwerkt tot halffabricaat of eindproduct. Die aanvoer van goederen is nog steeds een belangrijk aspect, maar door de verplaatsing van veel industrie naar de randen van Zaanstad en Wormerland is een deel van de oorspronkelijke functie van de Zaan gereduceerd. Het vervoer over de weg is de laatste decennia sterk gestegen en de Zaan verloor deels zijn rol als hoofdaanvoerroute.

Fotografie: Dick Riesmeijer

s meer
aan!’

Toch worden grote bedrijven als Cargill, Gerkens en Meneba nog steeds via de Zaan bevoorrad en ook dient de waterweg als doorvoerkanal voor de binnenscheepvaart naar het achterland richting Alkmaar en omgekeerd. Daarnaast is er de laatste jaren een hausse aan pleziervaart ontstaan. Passagiers van talloze jachten en motorkruisers gebruiken de Zaan om te recreëren of door te varen naar het Alkmaardermeer en verder. Het toenemende toerisme heeft de Zaan nieuw leven ingeblazen.

Achterstallig onderhoud en nieuw beleid

Het onderhoud aan de Zaan liet de laatste jaren sterk te wensen over. Soms schoot het uitbaggeren er bij in, waardoor de vaargeul te ondiep en te smal werd voor de steeds grotere wordende binnenvaartschepen. Een enkele keer leidt dit ook tot ongelukken en

botsingen. Verder wordt er van overheidswege beleid ontwikkeld om het vervoer over de weg terug te dringen ten gunste van transport over water. Immers, een schip kan in één keer de lading van vele vrachtwagens vervoeren. Een mooi voorbeeld daarvan is het transport van afval via de Zaan naar de huisvuilcentrale bij Alkmaar. De inhoud van tientallen vrachtwagens wordt in één schip geladen en zonder al te veel luchtvervuiling en verkeershinder getransporteerd.

Groei havens en overslag

De havens in het metropoolgebied van Amsterdam, waaronder ook Zaanstad valt, moeten groeien. Dat is goed voor de regionale economie. Maar die groei wordt belemmerd door de sluisen in IJmuiden. Die worden te klein voor de enorme mammoetschepen die men in de Amsterdamse havens



►► "Verbetering van de Zaan als vaarweg wordt dus van belang voor het regionale binnenvaartnetwerk tussen het IJmeer en de Kop van Noord-Holland."

zo graag wil ontvangen. Vandaar het sterke pleidooi binnen de regio om een nieuwe grote sluis in IJmuiden te bouwen.

Een deel van de inhoud van de zeeschepen wordt overgeslagen op binnenvaartschepen en via het Noordzeekanaal verder getransporteerd, deels door de Zaan. Om die toekomstige groei op te vangen is de Zaan de betiteling 'hoofdvaarroute' toebedeeld. Maar dat heeft consequenties. De bevaarbaarheid moet verbeterd worden en daarom zijn de regionale overheid (provincie Noord-Holland en de gemeenten Zaanstad en Wormerland) en andere partijen al in 1997 begonnen met het programma 'Vaart in de Zaan!'. Als alles volgens planning verloopt, zullen nog dit jaar de laatste onderdelen van dit programma in voorbereiding worden genomen.

Maatregelen tot nu toe

Verbetering van de Zaan als vaarweg wordt dus van groot belang geacht voor het regionale binnenvaartnetwerk tussen het Noordzeekanaal en de Kop van Noord-Holland. Daartoe zijn er sinds 1997 enkele maatregelen uitgevoerd, zoals het uitbaggeren van de vaargeul, het verruimen van de bedieningstijden van de bruggen en het invoeren van een systeem van centrale brugbediening. Intussen zijn ook twee verouderde bruggen vervangen. De Bernhardbrug, in Zaandam, is 2006 geheel vernieuwd en de Julianabrug, bij Koog aan de Zaan en Zaandijk, in 2009. Beide bruggen kregen een ruimere doorvaartbreedte, van 14 naar 16,5 meter, en werden hoger zodat er meer schepen onderdoor konden varen. De bruggen blokkeren hierdoor ook het autoverkeer aanzienlijk minder, omdat ze minder vaak open staan. Wat nog rest is het vernieuwen en verruimen van de Wilhelminasluis in

Zaandam en een nieuwe Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer.

Nieuwe Wilhelminasluis

De Wilhelminasluis is door de provincie Noord-Holland in eigendom overgenomen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Met steun van een rijksbijdrage wil men de sluis vernieuwen. Renovatie van de bestaande sluis is geen oplossing en daarom wordt hij vervangen door een nieuwe van 14 meter breed en 156 meter lang. Gezien de beoogde levensduur van de nieuwe Wilhelminasluis, honderd jaar, wordt ervoor gekozen de sluis te verdiepen tot 4,70 meter. Dat is de drempeldiepte, waardoor ook grote binnenvaartschepen gescht kunnen worden. De Wilhelmina- en Beatrixbrug, die ter weerszijden van de sluis liggen, zijn eigendom van de gemeente Zaanstad. Hun brugkleppen worden verlengd, waardoor een bredere doorvaartopening

lees verder op pagina 10



an groot belang geacht
t Noordzeekanaal en de

►► "Grotere schepen krijgen steeds meer moeilijkheden bij het manoeuvreren"

vervolg van pagina 9

ontstaat. Het vernieuwde sluiscomplex is dan zowel geschikt voor de moderne beroepsvaart als voor grote recreatieve riviercruiseschepen.

Ook een nieuwe Zaanbrug

Een andere bottleneck in de vaarroute is de Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer die gedeeld eigendom is van de gemeenten Wormerland en Zaanstad. De Zaan meandert sterk tussen deze twee gemeenten en er liggen diverse aanlegkaden. Grotere schepen krijgen steeds meer moeilijkheden bij het manoeuvreren. Vooral de combinatie van grote, onbeladen schepen en wind geeft risico's op aanvaringen en leiden tot trage passages door de brug. Daarom is hier ook grote behoefte aan een nieuwe, hogere brug met een doorvaartbreedte van 16,5 meter. Op dit moment is de doorvaartopening 12 meter breed.

Onzekerheid over locatie en financiën

Beide gemeenten zijn in principe bereid om te investeren in het bouwen van een nieuwe, bredere brug, hoewel de partij Liberaal Wormerland, die sinds de gemeenteraadsverkiezingen aan de macht is, nut en noodzaak ter discussie stelt. En dan vooral vanwege de financiële consequenties. Zaanstad en Wormerland zijn het ook nog niet eens over de locatie. Wellicht wordt de huidige oever-

verbinding in zijn geheel gesloopt en komt hij een paar honderd meter zuidelijker, richting Zandijk, te liggen. In Wormerveer zou hij dan aansluiten op de Prinses Irene-brigadeweg. In Wormer zou de nieuwe Zaanbrug 'aanlanden' bij bedrijventerrein Westerveer. Bijkomend voordeel is, dat een nieuwe Zaanbrug ook de doorstroming van het wegverkeer bevordert, omdat hij minder vaak open hoeft en sneller open- en dichtgaat. Bovendien krijgt Wormer daarmee een zo gewenste tweede ontsluiting, naast de Prins Clausbrug. Een wens, die vooral bij de ondernemers in Wormerland leeft en waardoor bedrijven een economische impuls krijgen. In Wormerveer zal het verkeer niet meer langs de Zaan hoeven te slingeren en zal de doorstroming van het autoverkeer sterk verbeteren.

Nauwe samenwerking

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Zaanstad en Wormerland, het Rijk en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben nauw samengewerkt bij de totstandkoming van de bestuursovereenkomsten voor de Wilhelminasluis en de Zaanbrug. In die overeenkomsten zijn de belangrijkste uitgangspunten en de verdeling van de financiële lasten vastgelegd. In de overeenkomsten verlenen de Zaanstad en Wormerland een volmacht aan de provincie



om de aanbesteding en de uitvoering van het werk namens hen te verrichten. Eenvoudig was dat niet, want elke vier jaar is er een bestuurswisseling en zijn er weer nieuwe bestuurders die enthousiast gemaakt moeten worden. Er is met deze projecten veel geld gemoeid en niet alle partijen hebben dezelfde prioriteiten. Duidelijk is wel dat alle partijen de binnenvaart een warm hart toedragen.

Vorbereidingen en doorloop

Voordat de uitvoering van de werkzaamheden kan beginnen, moet er nog enig voorbereidend werk worden gedaan. Bijvoorbeeld





het maken van tekeningen en het bepalen van de definitieve ontwerpen en materialen. In de projectorganisatie zijn alle betrokken partijen vertegenwoordigd, want het belang van gezamenlijke instemming bij alle fasen van het uitvoeringsproces is groot. Het doorlooptraject is lang. Aangenomen wordt dat de voorbereidingen, het definitieve ontwerp en de Europese aanbestedingsprocedure een jaar of twee in beslag nemen. De uitvoering zou dan in 2012 kunnen beginnen. Als dat lukt, kan de nieuwe Zaanbrug in 2014 opgeleverd worden.

Zaan wordt CEMT Va Vaarweg

Om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen is de binnen- of rivierscheepvaart is in

Europa opgedeeld in 'CEMT-klassen'. Per klasse zijn de maximale afmetingen van het schip vastgelegd en daardoor weten schippers onder welke brug ze wel of niet kunnen doornvaren, welk kanaal te smal is en waar de diepgang te klein is etc. Deze klassenindeling is bepaald door de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT).

Als zowel de nieuwe Wilhelminasluis als de nieuwe Zaanbrug klaar zijn, is de Zaan opgewaardeerd tot een volwaardige 'CEMT-klasse Va Vaarweg'. In die klasse zitten schepen van 95 tot 110 meter lengte, maximaal 11,4 meter breed, een diepgang van 2,5 tot 4,5 meter en een hoogte van 5,25 tot zeven meter. Het laadvermogen van de schepen beweegt zich tussen de 1.500 en 3.000 ton.

Kortom, als alle projecten zijn gerealiseerd zit er weer 'Vaart in de Zaan!'. Dat is belangrijk voor een verdere economische ontwikkeling van de Zaanstreek. Alle betrokken partijen bij 'Vaart in de Zaan!', zoals de provincie Noord-Holland, de gemeenten Zaanstad en Wormerland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, de Kamer van Koophandel, vervoerdersorganisatie EVO en Koninklijke Schuttevaer zullen blij zijn als het zover is. Dat geldt uiteraard ook voor de aan de Zaan gevestigde bedrijven die hun grondstoffen over water aangeleverd krijgen. Wellicht dat ook toerisme een nieuwe impuls krijgt als de pleziërscheepvaart de Zaanstreek aandoet. Het wachten is dus op 2014, maar dan moet alles wel meezitten.