



Nieuwe waterwegen in het Groene Hart

Een visie op de revitalisering van oude vaarwegen

Inleiding

Het Groene Hart wordt voor de ontwatering van de veengronden van oudsher doorsneden door tal van watergangen, waarvan sommige de functie van vaarweg kregen. Tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw bleven zij deze functie behouden. In het tijdsgewricht na de tweede wereldoorlog was er een enorme vernieuwingsdrang die maakte dat vooral op transportgebied er grote veranderingen optraden. De vrachtwagen was het nieuwe middel van vervoer, mede als gevolg van het enorme surplus aan vrachtwagens, gebruikt door de geallieerden, die relatief goedkoop beschikbaar kwamen uit de depots.

In een nietsontziende drift naar vernieuwing werden waterwegen gedempt of onbevaarbaar door bruggen en dammen om wegtransport mogelijk te maken. Een halve eeuw later is er met de overvolle wegen, de komende vergrijzing en een hang naar het verleden, een groeiende behoefte aan onthaasting, recreëren dicht bij huis en een wens het Groene Hart te behouden. Daarin past een herbezinning over het gebruik van het water in het Groene Hart.

Op vele fronten wordt daarover nagedacht en aan gewerkt, zoals bij de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN), een samenwerkingsverband van de ANWB, het Watersportverbond, de VNG, de Unie van Waterschappen, het rijk en de provincies. De subsidieregeling 'Versterking Recreatiesector', de financiële basis voor de uitvoering van het BRTN beleid door SRN, maakte op 1 januari 2007 plaats voor het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG - een zevenjarige afspraak tussen rijk en provincies) met bijdragen voor het knelpuntvrij maken van het basistoervaartnet Nederland. Het rijksdoel 'Landelijke Routenetwerken (LR) varen', is één van de acht thema's van het Meerjarenprogramma Vitaal Platteland van het ministerie van LNV. Regie en budget van dit rijksdoel berusten met ingang van 2007 bij de provincies. De provincies (IPO) hebben SRN nu gevraagd hen te adviseren en begeleiden bij de uitvoering van de kerntaak van de BRTN, het knelpuntvrij maken van het basistoervaartnet, tijdens de uitvoeringsperiode 2007 - 2013.

Cultuurhistorie (uit SRN publicatie)

"De vaarweg in het landschap, de rivieren, kanalen en kleinere wateren, maken allemaal deel uit van de cultuurhistorie. Zij zijn de natte verbindingswegen waarlangs pleisterplaatsen, handelscentra en steden ontstonden. Vanaf de vaarweg ervaart men het door mensenhanden gevormde landschap en de steden en dorpen die er langs liggen. De identiteit van Nederland wordt bepaald door haar rivierlandschap, door de voortdurende landaanwinst met dijkjes en tussenliggende vaarverbindingen, door de veenkoloniën met hun kanalen, het tuinbouwgebied met zijn vaarten, de trekvaarten en de polders met hun boezems. Kanalen en trekvaarten zijn onderdeel van de historische en industriële ontwikkeling.



Afdeling Woerden

Zo vertellen zij allemaal een verhaal van de ontwikkeling van Nederland. Een verhaal dat ook terug te vinden is in de bebouwing langs, in en over de vaarwegen, de boomsingels, molens, woningen, fabrieksgebouwen, gemalen, sluizen en stuwen, havens, bruggen, sluis- en brugwachterwoningen. Deze zeer gedifferentieerde 'aankleding' van de vaarwegen, die exponenten zijn van techniek en architectuur uit verschillende eeuwen, is ook voor de toervaart aantrekkelijk. Zo is toervaart meer dan varen met een boot. Het is ook genieten van landschap en cultuurhistorie. Door tijdig meedenken over de integratie van cultuurhistorische waarden, zoals een historische brug of een unieke sluis, kunnen nautische monumenten - eventueel aangepast aan moderne gebruikseisen - een functie behouden voor de toervaart en als 'levende' monumenten behouden blijven.

Cultuurhistorie geeft op haar beurt aanknopingspunten voor nieuwe vaarwegen en vaarverbindingen. Denk aan het herstel van de vaarwegen in de stad en van oude havens, singels en mogelijke inundatie rond de Oude Hollandse Waterlinie.

Vaarwegen vervullen verschillende functies. In deze visie staat de functie van de vaarweg voor de toervaart voorop. Maar daarnaast moet bij plannen ook rekening worden gehouden met de belangen van andere mogelijke gebruikers van de vaarweg zoals het goederenvervoer over water en met andere vormen van recreatie in en langs de vaarwegen. De relatie tussen het toervaartnet en het fijnmazige stelsel van kleine vaarwegen dient ook aan bod te komen. De recreatiesector is de tweede economische drager van het platteland. De regio kan profiteren van de combinatie van varen en fietsen, wandelen en kanoën, zwemmen en andere vormen van oeverrecreatie. Ook overnachten en andere uitgaven op de wal dragen bij tot de inkomsten van de regio. In visies op de plattelandsontwikkeling spelen vaarwegen tot nu toe meestal nog geen rol. Toch kunnen vaarwegen worden betrokken bij de uitvoering van projecten en in de regionale plannen.

Vaarwegen zijn niet alleen infrastructuur maar zijn ook onlosmakelijk verbonden met hun omgeving. Zij zijn onderdeel van natuur en landschap, vormen beeldbepalende elementen in de stad en zijn deel van het watersysteem.

De gebruikers van de vaarweg komen voor allerlei activiteiten aan de wal. Er is ook een cultuurhistorische relatie tussen vaarwegen en hun omgeving. Vaarwegen vormen verbindingen tussen steden, tussen stad en land, tussen regio's en provincies en over landsgrenzen heen. Vaarwegen kunnen daarom worden gebruikt als aanknopingspunt en middel om gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen in stad en land te stimuleren.

Vaarwegen moeten aan verschillende kwaliteiten voldoen. Vaarwegen en aanlegplaatsen moeten zoveel mogelijk openbaar en toegankelijk zijn. Vaarwegen zouden multifunctioneel bruikbaar moeten zijn. Vaarwegen moeten duurzaam zijn vanuit milieuoogpunt en vanuit waterbeheer en de preventie van hoogwater problemen. Maar ook duurzaam in de zin dat ze ook voor lange tijd bijdragen aan de kwaliteit van stad en landelijk gebied. De ruimtelijke dynamiek is niet in alle regio's gelijk. Vaarwegen staan in de Randstad onder grotere druk dan bij voorbeeld in noordwest Overijssel. Elke ingreep in weg- en railinfrastructuur kan consequenties hebben voor vaarwegen. En vaarwegen moeten aantrekkelijk zijn, zowel vanaf het water als vanaf de kant, voor wonen, werken, wandelen, fietsen en andere vormen van recreatie. Elke toervaarder kiest zorgvuldig zijn vaarroute en bestemming uit, de plekken om te overnachten of voor anker te gaan en de vaargebieden waar men wat langer wil blijven. De kwaliteit van de omgeving speelt dan een grote rol: de natuur, het landschap, de cultuurhistorie, de kans om door de stad heen te varen.



Afdeling Woerden

Vaarwegen krijgen nieuwe kansen via een helder beleid voor cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting. Ook op Europees niveau en in UNESCO-verband komt er meer aandacht voor vaarwegen als onderdeel van de cultuurhistorie. De SRN werkt samen met andere Europese vaarwegbeheerders in VNE-verband ('Voies Navigables d'Europe').

Het Groene Hart is pilot project in het kader van het Europese Interreg programma.

Steden herontdekken hun oude vaarten en binnenhavens. Vaak zijn die steden als handelsplaats aan het water ontstaan maar is de oriëntatie nu met de rug naar het water, is het water gereduceerd tot kijkwater of 'makelaarswater' en is de aansluiting op het vaarwegnet geblokkeerd. Zowel in de oude stad als in nieuwbouwwijken is veel winst te halen door het water als vaarwater aan te laten sluiten op bestaande vaarverbindingen. Bij de aanleg van nieuwe plassen en van water bij nieuwe woonlocaties kan nog beter worden gelet op de aanhaking aan bestaande vaarwegen. Oude grachten en binnenhavens worden opnieuw in gebruik genomen of worden weer bevaarbaar gemaakt. De meerwaarde voor de stad is groot: singels en grachten krijgen hun oorspronkelijke functie weer terug en de toervaarder en andere vaarweggebruikers kunnen de stad weer in. Stad en dorp krijgen extra inkomsten. Het water in de stad krijgt weer een levendige aanblik. En het historische karakter wordt veilig gesteld. De oorspronkelijke relatie tussen stad en regio wordt hersteld. Van groot belang is dan ook, dat stedelijke vaarwegprojecten goed aansluiten op het regionale vaarwegnet en op regionale plannen. Vaak kan de 'aantakking' op het basistoervaartnet worden verbeterd b.v. door hogere vaste bruggen of door de bedieningstijden van beweegbare bruggen aan te passen. Daarbij moet ook aandacht worden besteed aan natuur in de stad en aan de waterkwaliteit en aan de mogelijke bijdrage van stadswater aan het voorkómen van hoog water problemen.

Aanlegvoorzieningen voor de toervaart kunnen worden geoptimaliseerd, zowel wat betreft omvang en inrichting als locatie, n.l. nabij horeca, winkels, stads- en dorpscentra. Ook het belang voor de stad van een eigen jachthaven is groot: eigenaren van schepen en het gerelateerde bedrijfsleven zorgen het hele jaar voor extra activiteit en inkomsten. Speciale aandacht kan worden besteed aan locaties waar verschillende vaarwegen bij elkaar komen.

Verschillende steden hebben hun vaarweg al open gesteld voor de toervaart; voorbeelden zijn Utrecht, Gouda, Edam, Purmerend, Haarlem en Naarden-Vesting. Andere steden zijn dat van plan zoals Maastricht, Breda, Bergen op Zoom, Leiden, Assen en Den Haag. Een aantal steden heeft nog koudwatervrees'. Deze steden zouden door de ervaringen van andere steden 'over de brug' of beter 'door de brug' geholpen kunnen worden.

Vaarwegprojecten kunnen worden gekoppeld aan lopend beleid, zoals het grote stedenbeleid, groen in en om de stad, ruimtelijke kwaliteit, water in de stad en de stimulering van intensief ruimtegebruik. Wellicht kunnen ook interessante combinaties worden gemaakt met de hernieuwde aandacht voor het goederenvervoer over water. Ook andere landen van Europa, met name Frankrijk, België, Italië, Engeland en Oost Europa kijken nu naar de aloude functie van de vaarweg in de stad.

In het gebiedsgericht beleid komen verschillende geldstromen voor milieu, landbouwbeleid en regionale ontwikkeling bij elkaar. Bij allerlei maatregelen kan het behoud en de ontwikkeling van vaarwegen worden meegenomen. Daarnaast zijn hier volop kansen voor de zogeheten 'kleine watersport'. Ook in het beleid voor natuur, bos en landschap zitten vele aangrijpingspunten voor het gebruik en de inpassing van



Afdeling Woerden

vaarwegen. Dit past ook binnen het beleid van de EU: strategie van de Europese Kaderverordening Plattelandsontwikkeling. Uitgangspunt is herstructurering van de agrarische sector en nieuwe impulsen voor het platteland. 'Van primaire productieruimte naar meervoudige gebruiksruimte'.

Agrotourisme is ook op de toervaart van toepassing: aanleggen bij de boer voor een overnachting of voor de boodschappen. De trend van de consument sluit perfect aan op de omschakeling van de boer. Een eenvoudige passantenplaats is voldoende.

Voorbeelden zijn te vinden in het Friese Merengebied en ook al in het Groene Hart".

De rol van Woerden

Uit het voorgaande komt als vanzelf de rol die Woerden kan spelen in de ontwikkeling van vaarwegen op haar grondgebied naar voren. Op de ANWB waterkaart uit 1935 blijkt naast de Rijn ook de Bijleveld (kaart 2), de Kamerikse Wetering (kaart 3) en zelfs de Zegveldse- en de Haakwetering (kaart 4) bevaarbaar te zijn.

De VVD heeft al jaren in haar programma de wens opgenomen de Bijleveld weer bevaarbaar te maken. Dit is telkenmale afgewezen in verband met de hoge kosten, maar zou nu met de beschikbare miljoenen opnieuw op de agenda gezet kunnen worden. Daarnaast is ook de Kamerikse Wetering een belangwekkende optie en verdient dit extra aandacht, omdat het Waterschap bezig is met de vaststelling van een nieuw waterbeheersplan voor het gebied Kamerik- Kockengen.

De optie om de sluis naar Zegveld weer te herstellen en daarmee de toegang tot het dorp verdient nader onderzoek. De Rijn in de Binnenstad zou op enig moment ook weer open gegraven kunnen worden teneinde de binnenstedelijke structuur te versterken. Het bevaarbaar maken van de singels rond de Binnenstad heeft reeds de aandacht en is opgenomen op de wensenlijst in het kader van het herstel van de omgeving van het Defensie-eiland. De aanpassing van de doorvaarthoogte van de Snellebrug staat ook op deze wensenlijst.

Rest nog de zuidkant van Woerden waar de Jaap Bijzerwetering en de Korte Linschoten de verbinding naar de Hollandse Ijssel vormen. Aan die zijde van Woerden mist een vaarverbinding met de Cattenbroekseplas, terwijl juist daar een grote doelgroep te vinden is, bij de huizen aan het water.

Wat er nu nodig is

De VVD wil dat er nu een aantal principebesluiten worden genomen, om te voorkomen dat projecten voor de komende decennia onmogelijk gerealiseerd kunnen worden.

Het allerbelangrijkste is het besluit over de Kamerikse Wetering, omdat het Waterschap in de eerste helft van 2008 wil gaan beginnen met de uitvoering van het nieuwe waterbeheersplan (2008-2013).

Door nu een principebesluit te nemen over het weer bevaarbaar maken van de Kamerikse Wetering kan het Waterschap tot een kleine doch zeer belangrijke wijziging in de bouw c.q. in standhouding van de gemalen besluiten. Het water uit de polders Mijzijde en Teijlingens zal dan volledig op de Grecht worden uitgeslagen, in plaats van gedeeltelijk op de Rijn. Het gemaal Teijlingens kan teruggebracht worden naar de oude vorm en de nog aanwezige schutsluis kan in oude glorie hersteld worden.

Ten tweede zal een principebesluit over de Bijleveld genomen moeten worden, deze ligt voor een belangrijk deel in hetzelfde waterbeheersplan. De uitvoering van het plan loopt in principe van west naar oost, waarmee voor de Bijleveld de termijn om tot een besluit te komen naar begin 2009 kan worden opgeschoven.



Afdeling Woerden

Het waterbeheersplan Zegveld en Oud-Kamerik is reeds in uit voering, maar dit staat technische oplossingen op een later tijdstip niet in de weg.

De aansluiting van de Cattenbroekseplas vergt een besluit dat ook op een later tijdstip genomen kan worden, maar zal mogelijk gevolgen hebben voor de Bravo in de vorm van tenminste één extra kunstwerk.

Wat de vervolgstappen zijn

De gemeenteraad zal een besluit moeten nemen over de projecten die zij gerealiseerd zou willen zien. Er moet daarbij rekening gehouden worden met de gevolgen die een dergelijk besluit heeft voor de inwoners. Als voorbeeld; het weer opengraven van de Rijn heeft grote gevolgen voor de Binnenstad. De winkeliers die het nu moeten hebben klanten die even boodschappen komen doen kunnen die klandizie vergeten op het moment dat ze niet meer op zeer korte afstand van de parkeerplaatsen zijn gesitueerd. De loop zal uit de winkel gaan en een ander koperspubliek zal daarvoor in de plaats moeten komen. De besluitvorming over de termijn waarop een dergelijk plan zal worden uitgevoerd zal in grote mate kunnen bijdragen aan het gewenningsproces van zowel de winkeliers als het koperspubliek.

De VVD stelt daarom voor daar waar nodig de projecten over een lange periode uit te smeren; bijvoorbeeld de Rijn, eerst op de Rijnstraat minder parkeergelegenheid bieden, vervolgens na twee jaar autoluw maken, twee jaar later afsluiten voor alle verkeer en twee jaar daarna opengraven. Op deze wijze is er een gewenningsperiode van minstens vijf jaar en kan de Rijn over 10 jaar weer door de Binnenstad stromen. Dat valt dan wellicht samen met de afronding van de bouw op het Defensie -eiland waardoor Woerden in één klap een zeer aantrekkelijk stadshart heeft weten te realiseren.

Voor de realisatie van de Bijleveld zijn weinig kunstwerken nodig, op een spoorbrug na, zodat daarvoor wellicht een relatief snel traject kan worden vastgesteld. De Zegveldse Wetering kan met de sluis weer bereikbaar worden, maar zal met de vele vaste bruggen van particulieren toch wel een langer traject nodig hebben. De Kamerikse Wetering zal een grootschalige opzet vergen; er zijn veel kunstwerken in de vorm van beweegbare bruggen nodig en bij de Oudendam moet een sluis en een brug gebouwd worden om de verbinding met Geer/Bijleveld mogelijk te maken.

Conclusie

De VVD wil dat er meer aandacht komt voor het blauwe netwerk rond Woerden. Er liggen veel oude vaarwegen met een grote potentie en er zijn mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen.

Op korte termijn wil de VVD dat er een principe uitspraak komt over het weer bevaarbaar maken van de Kamerikse Wetering.

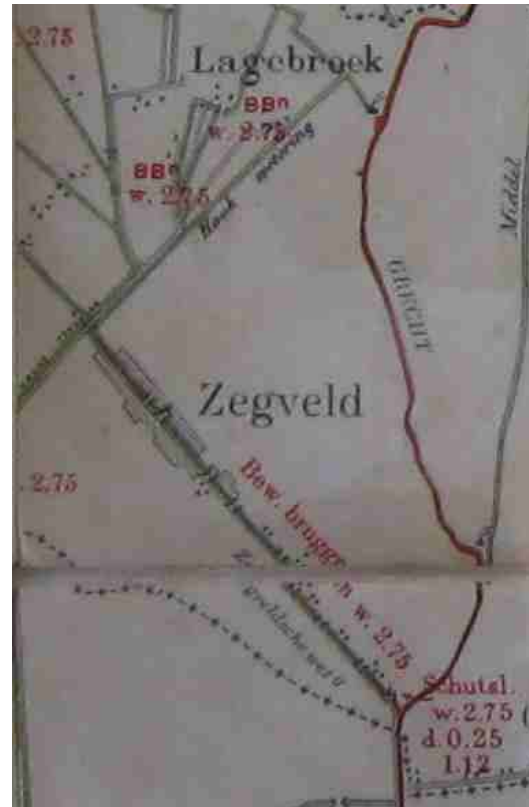
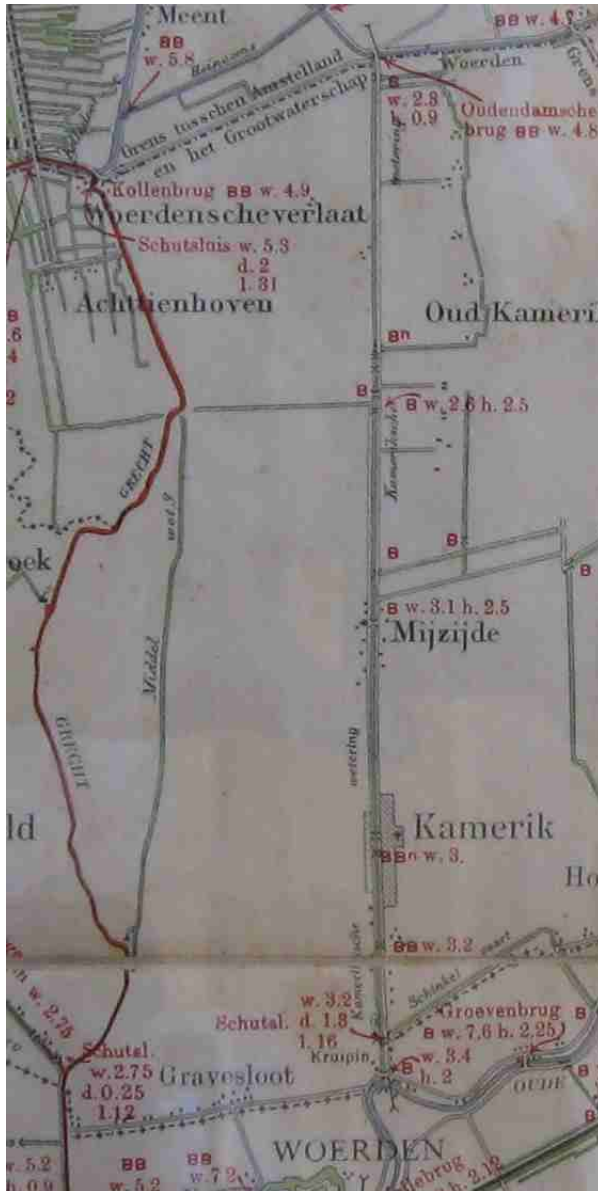
De VVD zal met een initiatiefvoorstel komen om een raadsbesluit in dezen te kunnen nemen.



Afdeling Woerden



Kaart 1. Samenloop van Rijn, Grecht, Wiericke en Linschoten



Kaart 3 (links) de Kamerikse Wetering en kaart 4 (rechts) de Zegveldse Wetering