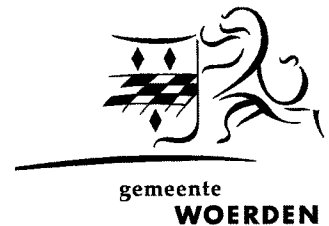


RAADSINFORMATIEBRIEF

Gemeente Woerden 11.017402



Registratiedatum: 20/10/2011
Behandelend afdeling RAAD
Afgehandeld door/op:



gemeente
WOERDEN

Van: college van burgemeester en wethouders

Datum: 18 oktober 2011

Portefeuillehouder(s): Titia Cnossen, Martin Schreurs, Bob Duindam

Portefeuille(s): Water en ruimtelijke ordening en recreatie

Contactpersoon: W. van Bodegraven en E. van Andel

Tel.nr.: 428304/8475 **E-mailadres:** bodegraven.w@woerden.nl /
andel.e@woerden.nl

Onderwerp:

De ontwikkelingen rondom de haalbaarheid van een bevaarbare Bijleveld en Kamerikse Wetering.

Beantwoording raadsragen van VVD/CDA inzake uitvoering watergebiedsplan Kamerik en Kockengen.

Kennisnemen van:

De stand van zaken en het collegestandpunt betreffende de haalbaarheid van het bevaarbaar maken voor recreatieverkeer van de Bijleveld en de Kamerikse Wetering.

De antwoorden op raadsragen die zijn gesteld tijdens het mondelinge vragenhalfuurtje van de gemeenteraadsvergadering van 22 september.

Inleiding:

Bevaarbaarheid recreatieve vaarwegen

Waterrecreatie is een onderwerp dat in Woerden, en ook in het Groene Hart, hoog op de agenda staat. Na fietsen en wandelen is varen de meest beoefende vorm van recreatie in dit gebied. Het Groene Hart biedt veel mogelijkheden voor waterrecreatie en ook voor Woerden als centrum in het Groene Hart liggen hier kansen. Het in oude luister herstellen van de historische vaarroute Bijleveld en het bevaarbaar maken van de Kamerikse Wetering kunnen van een recreatieve meerwaarde zijn voor de waterrecreatieve mogelijkheden in Woerden en de omliggende regio.

In deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de ontwikkeling en de stand van zaken rondom de 2 waterwegen, de Bijleveld en de Kamerikse Wetering.

A. Bijleveld

In de recreatienota 'Poort naar de toekomst 2008-2012' is geconstateerd dat de verbinding van Woerden op het toervaartnetwerk van het Groene Hart verbetering behoeft. Het onderzoeken van de mogelijkheden voor recreatieve vaarverbindingen was daarom een van de uitgangspunten voor het recreatiebeleid. Dit is ook een van de vraagstukken binnen het gebied De Venen, waar waterrecreatie hoog op de agenda staat.

In een haalbaarheidsrapport naar de bevaarbaarheid van de Bijleveld worden zes mogelijke verbindingen tussen de Oude Rijn in Harmelen en Kockengen onder de loep genomen. Deze verbindingen worden uitvoerig in dit rapport beschreven, inclusief de aanwezige knelpunten, de noodzakelijke ingrepen voor bevaarbaarheid en de bijbehorende kosten. De geraamde kosten van de verschillende verbindingen variëren tussen de 12 en de 19 miljoen euro.

Datum: 18 oktober 2011

De volgende varianten zijn onderzocht:

1. Over Bijleveld vanuit Harmelen
2. Langs Spoordijk tussen Woerden en Harmelen
3. Vanaf Putkop langs Wildveldseweg
4. Langs Gerverscop tot aan Rodendijk
5. Langs Hollandse Kade tot aan Rodendijk
6. Over Teckopse Molenvliet en Achterwetering

B. Kamerikse Wetering

Een verbinding die niet in het genoemde haalbaarheidsrapport is opgenomen, maar waaraan vanuit het dorpsplatform wel behoefte is, is de vaarverbinding over de Kamerikse Wetering. Ook is deze verbinding een van de 'vergeten vaarwegen'.

Het rapport 'Waterwegen in het Groene Hart' beschrijft de wetering als volgt: 'De wetering is polderwater van Polder Kamerik-Teylingens en is met de oude Rijn door een schutsluis verbonden. De wetering kent vele zijkanaaltjes en dieper in het land gelegen boerderijen. De boerderijenstrook van Kamerik wordt gezien als een toplocatie in het Groene Hart.' Deze verbinding was tot 1961 bevaarbaar, tot de aanleg van de, voor de doorvaart te lage, brug in de Kruijin.

Overigens is de iets westelijker gelegen Greft ooit gegraven als alternatieve vaarroute van de Kamerikse Wetering. Op dit moment loopt de Kamerikse Wetering ten noorden van Kanis dood bij de Lange Meentweg, terwijl de Greft open een vaarverbinding vormt tussen Woerden en de regio.

De vaarverbinding over de Kamerikse Wetering wordt beschreven aan de hand van de hier aanwezige knelpunten, de benodigde ingrepen om deze knelpunten op te lossen en een raming van de kosten. Deze raming komt volgens een eerste berekening door HDSR uit op 14 miljoen euro.

Vragen watergebiedsplan Kamerik en Kockengen

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) is bezig met de uitvoering van het watergebiedsplan Kamerik en Kockengen. Over een aantal kwesties hebben de fracties VVD en CDA een aantal vragen gesteld aan het college. De kwesties zijn de kruising van de maalvliet met de Kamerikse Wetering en kunstwerken in de hoogwatervoorzieningen.

Kernboodschap:

Het in oude luister herstellen van een 'vergeten' vaarverbinding als de Bijleveld of de Kamerikse Wetering zou een mooie toevoeging zijn voor de waterrecreatie in het Groene Hart. Vanuit recreatief, maar ook van uit cultuurhistorisch oogpunt, zouden deze verbindingen zeer aantrekkelijke routes voor de pleziervaart in de regio zijn. Het volgen van deze, oorspronkelijke, trajecten brengt echter grote investeringen met zich mee. Voor de route Bijleveld zijn daarom in het haalbaarheidsonderzoek ook enkele alternatieve routes onder de loep genomen. Geconcludeerd moet worden dat ook deze routes niet zonder grote investeringen uitgevoerd zullen kunnen worden.

Afweging Bijleveld:

In het haalbaarheidsonderzoek naar een vaarverbinding Bijleveld wordt aangegeven dat de genoemde kosten waarschijnlijk hoger zullen uitvallen op het moment dat voor een bepaald traject wordt gekozen. De volgende factoren spelen hierbij een rol:

Datum: 18 oktober 2011

Recreatief. Het bevaarbaar maken van de Bijleveld laat een aantrekkelijk beeld zien van dit deel van het Groene Hart tussen Harmelen en Kockengen en is in cultuurhistorisch opzicht een waardevolle toevoeging van de vaarroutes in Woerden en de regio. Door de vele knelpunten en hindernissen, waaronder sluisen en bruggen die de doorvaart belemmeren, is de oorspronkelijke verbinding en de overige 5 onderzochte varianten echter minder interessant voor de recreant.

Scheepvaarttechnisch: Om de Bijleveld scheepvaarttechnisch aantrekkelijk te maken, zijn verschillende ingrepen noodzakelijk als graven van nieuwe watergangen en als deze er wel zijn zullen deze in een aantal gevallen moeten worden verbreed of moet er een omleiding langs woonhuizen worden gecreëerd.

Nabijheid woonhuizen. Rekening moet worden gehouden met langdurige gebiedsprocessen daar niet iedere bewoner het zonder meer zal waarderen dat een vaarverbinding direct langs het woonhuis wordt gerealiseerd.

Daarnaast zal een indringend beroep op particulieren moeten worden gedaan om de bruggen en dammen die als toegang naar hun woningen fungeren, te verhogen of beweegbaar te maken. Dit is naar verwachting een langdurig proces. Eventuele kosten die hiermee gepaard gaan zijn niet opgenomen in de kostenraming.

Grondeigendom. Er zullen grondaankopen moeten worden gedaan waarvan de uitkomst voor wat betreft kosten moeilijk te voorspellen is. Deze zijn niet meegenomen in de kostenraming.

Praktisch. De verschillende technische obstakels maken het bevaarbaar maken van de Bijleveld niet onmogelijk, maar de praktische en technische haalbaarheid is gering. De belangrijkste knelpunten zijn het graven van ontbrekende watergangen, het vervangen van dammen voor bruggen bij woonhuizen, het aanbrengen van sluissystemen en omleidingen langs woonhuizen.

Verschillen waterpeilen. Niet alle peilvlakken van de specifieke routes zijn exact bekend en het is mogelijk dat voor vaarverbindingen meer ingrepen noodzakelijk zijn dan nu is voorzien.

Uitdiepen bestaande watergangen. Afhankelijk van het type boot is het niet onwaarschijnlijk dat de benodigde diepgang groter is dan de huidige diepte van de bestaande watergangen.

Budgettair: De kosten voor het realiseren van een bevaarbare Bijleveld of een van de varianten worden geraamd op een bedrag tussen de 12 en 19 miljoen. Voor deze ingrepen en het bijbehorende onderhoud is geen budget beschikbaar.

Onbekende factoren. Mogelijk zullen aanvullende ingrepen naar voren komen op het moment dat genoemde noodzakelijke maatregelen uitgevoerd gaan worden.

Afweging Kamerikse Wetering:

In de afweging voor het bevaarbaar maken van de Kamerikse Wetering heeft het accent in eerste instantie gelegen op het al dan niet beweegbaar maken van de Dorpsbrug en de Kwakelbrug in Kamerik. Daarnaast maakt de wens om de Kamerikse Wetering bevaarbaar te maken in het kader van de 'vergeten vaarwegen' onderdeel uit van de afweging. Hierin spelen de volgende aspecten een rol:

Recreatief: Het bevaarbaar maken van de Kamerikse Wetering laat een aantrekkelijke beeld zien van Kamerik en is in die zin een waardevolle toevoeging van de vaarroutes in Woerden en de regio. Door de vele bruggen en sluisen in deze relatief korte vaarweg is deze vaarweg echter minder interessant voor de recreant. Daarnaast loopt de vaarweg uiteindelijk dood bij de Lange Meentweg en kan er derhalve geen rondje worden gevaren, men moet dus dezelfde weg weer terugvaren tot aan de Oude Rijn.

Cultuurhistorisch: Het in oude luister herstellen van de vaarverbinding over de wetering is cultuurhistorisch aantrekkelijk. Ook is een beweegbare brug in de kern van Kamerik passend binnen het historische beeld van Kamerik. Een verhoogde brug echter is niet passend, omdat de omliggende verharding dan ook verhoogd moet worden, wat niet aansluit bij het beschermd dorpsgezicht van Kamerik.

Scheepvaarttechnisch: Het vernieuwen van de huidige bruggen in de wetering biedt scheepvaarttechnisch geen voordelen. Een beweegbare brug biedt voordelen, maar doordat de wetering in het centrum over een lengte van 200 meter vrij smal is, is de situatie scheepvaarttechnisch niet ideaal.

Nabijheid woonhuizen. Er zal een indringend beroep moeten worden gedaan op particulieren om de bruggen en dammen, die als toegang naar hun woningen fungeren, te verhogen of beweegbaar te maken. Dit is naar verwachting een langdurig en tijdrovend proces. Eventuele kosten die hiermee gepaard gaan zijn niet opgenomen in de kostenraming.

Datum: 18 oktober 2011

Praktisch: De verschillende technische obstakels maken het bevaarbaar maken van de wetering niet onmogelijk, maar de praktische en technische haalbaarheid is gering. De belangrijkste knelpunten bij het verhogen van de bruggen zijn gelegen in de beschoeiingen, de toegangen tot de huizen en het opnieuw op de schop nemen van het net ingericht dorpshart.

Budgettair: Voor het vernieuwen van twee bruggen in Kamerik is budget beschikbaar vanuit het IBOR. Voor eventuele meerkosten voor het beweegbaar maken en verhogen van deze bruggen is geen budget beschikbaar. De onderhoudskosten voor beweegbare bruggen hoger dan begroot. De kosten voor het bevaarbaar maken van de wetering zijn geraamd op 14 miljoen euro. Hiervoor is geen budget beschikbaar.

Onbekende factoren: Mogelijk zullen aanvullende ingrepen naar voren komen op het moment dat genoemde noodzakelijke maatregelen uitgevoerd gaan worden.

Standpunt provincie Utrecht: De Kruipin, het eerste knelpunt in deze vaarweg vanaf de Oude Rijn, is eigendom van de provincie Utrecht. De provincie geeft aan dat zij de Kruipin op de korte en lange termijn niet zal vervangen.

Standpunt HDSR: Het waterschap HDSR is verantwoordelijk voor het watergebiedsplan Zegveld & Oud Kamerik. De noodzakelijke ontwikkelingen die nodig zijn om de bebouwing in Oud Kamerik langs de Kamerikse Wetering voldoende te beschermen tegen laag water en tegelijk het water vanuit de polders af te voeren naar het nieuwe gemaal, heeft het bestuur van HDSR doen besluiten tot het graven van een nieuwe maalvliet naar het nieuwe gemaal, waardoor een kruising ontstaat van de Kamerikse Wetering met de maalvliet. Bij deze besluitvorming heeft HDSR vanuit haar expertise alle mogelijkheden afgewogen. HDSR geeft aan het bevaarbaar maken van de Kamerikse Wetering niet realistisch te vinden op grond van de hoge kosten van 14 miljoen euro, waarbij de grootste kostenpost wordt gevormd door 2 sluizen en 2 doorvaarbare stuwen die moeten worden aangelegd om de aanwezige hoogteverschillen in stand te houden.

Concluderend:

In de besluitvorming van beide vergeten waterwegen heeft een zorgvuldige afweging plaatsgehad over het maatschappelijk belang van recreatie en het belang voor particuliere eigenaren, verschillende overheden en het waterschap. Hieruit blijkt dat het bevaarbaar maken van de Bijleveld dusdanige noodzakelijke ingrepen en hoge investeringskosten met zich meebrengt, dat de haalbaarheid hiervan, ook door het ontbreken van financiële middelen, zeer klein wordt geacht.

Ook voor het bevaarbaar maken van de Kamerikse Wetering geldt, dat er zeer hoge investeringskosten zijn, met dát verschil dat deze watergang zelf nog wel aanwezig is en er geen nieuwe watergang gegraven hoeft te worden. Met een groot aantal bruggen, sluizen en dammen in deze vaarweg is het aantal ingrepen en de daarmee gepaard gaande kosten zo hoog dat de haalbaarheid van ook deze vaarweg zeer problematisch is en grote investeringen vraagt. Daarnaast loopt de wetering uiteindelijk dood bij de Lange Meentweg en men terug moet varen.

Een vaarweg met dusdanig veel sluizen en hindernissen trekt geen recreanten, maar worden door waterrecreanten vaak juist gemeden. Het feit dat de Kamerikse Wetering uiteindelijk dood loopt en men terug moet varen, verhoogt de aantrekkingskracht niet. Overigens is de iets westelijker gelegen vaarweg de Grefit ooit gegraven ter vervanging van de vaarweg de Kamerikse Wetering en zijn via de de Grefit tegenwoordig verschillende (ook recreatieve) vaarmogelijkheden tussen Woerden en de regio.

Voor het desondanks op enige wijze zichtbaar maken van vroegere verbindingen als de Bijleveld, of een watergang als de Kamerikse Wetering, zijn er wel alternatieve mogelijkheden voor 'droge' recreatie, zoals fietsen en wandelen langs deze vroegere vaarweg. In dit onderzoek zijn investeringen hiervoor niet meegenomen en kan geen raming worden gegeven, maar de kosten zullen vele malen lager zijn dan het bevaarbaar maken van de Bijleveld of de Kamerikse Wetering.

Als uitgangspunt bij het bevaarbaar maken van de vergeten vaarwegen zal het basisprincipe worden gehanteerd dat, op het moment dat het eerste fysieke knelpunt vanaf de Oude Rijn wordt aangepast, de gemeente zich kan richten op het volgende knelpunt. Voor de Kamerikse Wetering betreft het eerste knelpunt de Kruipin, eigendom van de provincie Utrecht. Voor de vaarweg Bijleveld betreft dit

Datum: 18 oktober 2011

het eerste knelpunt vanaf de Oude Rijn van één van de in het haalbaarheidsonderzoek genoemde varianten.

Met oog op het voorgaande heeft het college van B&W het volgende standpunt ingenomen:

- Het basisprincipe hanteren dat na het oplossen van de eerste hindernis vanaf de Oude Rijn van een van de vaarwegen het volgende knelpunt in beeld wordt gebracht;
- Tot dat moment niet investeren in het bevaarbaar maken van de Bijleveld en
- niet investeren in het bevaarbaar maken van de Kamerikse Wetering;
- Op het moment dat de Kruijin aan vervanging toe is, bepalen of het volgende knelpunt kan worden opgelost, ten einde wellicht op de lange termijn een toegankelijke waterweg te creëren;
- De twee vaste bruggen verderop gelegen in de Kamerikse Wetering die nu al aan vervanging toe zijn vervangen voor nieuwe vaste bruggen.

Beantwoording van de vragen watergebiedsplan Kamerik en Kockengen

1. Is er bij de ontwikkeling van het uitvoeringsplan contact geweest tussen de gemeente en het HDSR?

Bij het opstellen van het watergebiedsplan is de gemeente betrokken geweest. Het uitvoeringsplan is door HDSR opgesteld zonder betrokkenheid van de gemeente.

2. Is er overleg geweest over de kunstwerken die het HDSR wil realiseren?

Tijdens een ambtelijk overleg is het ontwerp van de kruising van de Kamerikse Wetering en de maalvliet meegedeeld. De gemeente is wel betrokken geweest bij het ontwerp van de bruggen, omdat de gemeente deze in beheer krijgt. De gemeente kreeg de afgelopen maanden elke keer een stukje van het uitvoeringsplan van HDSR met de bijhorende vergunningaanvraag. Hierdoor ontbrak het totaal overzicht.

3. Zijn deze kunstwerken krachtens het bestemmingsplan vergunningsplichtig?

De aanleg van een dam is vergunningsplichtig. Binnen het bestemmingsplan is het toegestaan om een dam aan te leggen voor waterhuishoudkundige doeleinden. Er is geen weigeringsgrond om de vergunning voor de aanleg van de twee dammen aan weerszijden van de maalvliet te weigeren. Daarom is de vergunning verleend.

Het aanleggen van de duiker onder de maalvliet door past niet binnen het bestemmingsplan, maar hiervoor is ontheffing verleend omdat de duiker onderdeel is van het geheel van de kruisingsconstructie.

4. Hoe lang is bij de gemeente bekend dat er damwanden door de Kamerikse Wetering worden geplaatst?

Voor de zomer was bij de gemeente bekend dat HDSR de kruising tussen de Kamerikse Wetering en de maalvliet op deze wijze wil uitvoeren. HDSR heeft verschillende alternatieven voor de kruising uitgewerkt. Eén daarvan was het scenario om de Kamerikse Wetering bevaarbaar te maken. De kosten voor het bevaarbaar maken zijn geraamd op 14 miljoen euro. Een kruising waarbij de maalvliet onder de wetering doorgaat kost 0,5 miljoen euro extra dan het gekozen alternatief van HDSR. Het waterpeil in de Kamerikse Wetering is hoger dan in de maalvliet. De reden hiervoor is dat de Kamerikse Wetering onderdeel uitmaakt van de hoogwatervoorziening die de funderingen van de woningen in Kamerik beschermt tegen te lage grondwaterstanden. In de huidige situatie ligt ca. 200 meter ten zuiden van de beoogde kruising al een dam met een afdichtbare inlaat als peilscheiding tussen twee polderpeilen.

Datum: 18 oktober 2011

5. Wat heeft de gemeente er aan gedaan om haar investering in de wetering te beschermen?

Onze investering komt niet in gevaar omdat de baggerwerkzaamheden mogelijk blijven. Ook heeft de extra dam weinig impact op het positieve effect van de beschoeiing op het karakter van de wetering. In de huidige situatie ligt immers al een dam nabij de kruising.

6. Welke rol heeft de commissie Monumenten bij deze plannen gespeeld?

Tot op heden is de Commissie voor Monumenten en Cultuurlandschap nog niet betrokken geweest bij plannen van het waterschap in het planvormings- dan wel vergunningenproces. De commissie heeft op eigen initiatief een informatief overleg gevraagd met het waterschap ter kennismaking en wederzijds informeren.

7. Is het u bekend dat het Dorpsplatform Kamerik over de plannen reeds meermalen vragen aan het HDSR heeft gesteld?

Het is bij het college bekend dat het dorpsplatform Kamerik een brief naar HDSR heeft gestuurd.

8. Is het niet juist het waterschap, als oudste bestuursorgaan in ons land met vele monumentale bezittingen, het besef zou moeten tonen dat het behoud van onze erfgoederen zoals een middeleeuwse wetering tot haar taak behoort?

In deze kwestie gaat het om de afweging tussen behoud van cultuurhistorische erfgoederen en het toekomst bestendig maken van het gebied. Het college acht het waterschap als specialistisch bestuursorgaan capabel om hier tussen een verstandige afweging te maken.

9. Is het u bekend dat het HDSR ook in de polder Teckop nieuwe kunstwerken aan gaat leggen?

Dit is bij de gemeente bekend. De plannen zijn te lezen in het watergebiedsplan. Ook zijn de gemeente en de bewoners tijdens een informatieavond van HDSR over het ontwerp geïnformeerd.

10. Onderdeel van de plannen daar is de aanleg c.q. wijziging van een watergang langs het rijksmonument De Lente?

Dit is bij de gemeente bekend. HDSR heeft met de eigenaar van dit rijksmonument de werkzaamheden afgestemd. De eigenaar ziet de werkzaamheden niet als een bedreiging voor De Lente.

11. Zijn hiervoor vergunningen aangevraagd?

De werkzaamheden bij De Lente zijn omgevingsvergunningsplichtig en HDSR heeft de vergunning aangevraagd. De activiteiten passen in het bestemmingsplan. Aangezien de bouwwerken voor een groot deel ondergronds worden aangelegd en niet meer dan 3 meter boven het peil uitkomen, voldoet de aanvraag op het punt van de bouwhoogte. Daarom dient de gemeente een omgevingsvergunning voor deze werkzaamheden af te geven. Dat is ook al gedaan.

12. Wordt het gezien het voorgaande niet eens tijd om het HDSR-bestuur uit te nodigen voor een diepgaand gesprek?

Er is een gesprek geweest tussen wethouders Cnossen en Schreurs en heemraad Miltenburg over deze kwesties. De belangrijkste zaken die hier zijn besproken zijn verwerkt in de antwoorden.

Vervolg:

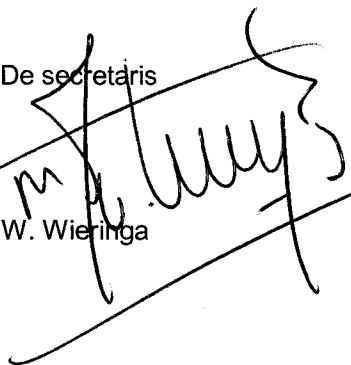
HDSR en de gemeente organiseren op korte termijn gezamenlijk een informatieavond over het uitvoeringsplan rond Kamerik. Tevens is afgesproken dat HDSR bij volgende plannen en ontwikkelingen in een vroeger stadium in overleg treedt en bij grotere ontwikkelingen als onderhavige tijdig zorg draagt voor een communicatieplan.

Bijlagen:

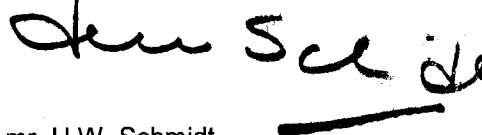
Flyer Vergeten Vaarwegen
Kaart vaarwegen Bijleveld en Kamerikse Wetering
Haalbaarheidsrapportage bevaarbaarheid Bijleveld

De secretaris

B/
G
M
W. Wieringa



De burgemeester


mr. H.W. Schmidt