

Visie op Water **Alphen aan den Rijn**

2^eCONCEPT
8 DECEMBER 2015



Inhoudsopgave

Inleiding 5

Hoofdstuk 1 Het water is in beweging 7

1.1	De vaarwegen vragen aandacht	7
	<i>1.1.1 Veranderingen in beheer en organisatie</i>	<i>7</i>
	<i>1.1.2 Overdracht sluizen</i>	<i>7</i>
	<i>1.1.3 Wateropgaven</i>	<i>7</i>
	<i>1.1.4 Veiligheid tussen gebruikers</i>	<i>9</i>
	<i>1.1.5 Trends & ontwikkelingen waterrecreatie</i>	<i>9</i>
1.2	De vaarwegen hebben potentie	11
	<i>1.2.1 Het water economisch benutten</i>	<i>11</i>
	<i>1.2.2 Initiatieven en kansenroutenetwerk</i>	<i>12</i>
	<i>1.2.3 Opgaven oppakken, kansen slimbenutten</i>	<i>11</i>

Hoofdstuk 2 Streefbeeld 13

2.1	Organiseer het varen !	16
	<i>2.1.1 Gemeentelijk vaarweg/nautisch beheer</i>	<i>16</i>
	<i>2.1.2 Juridische borging</i>	<i>16</i>
	<i>2.1.3 Beleidsmatige borging</i>	<i>17</i>
	<i>2.1.4 Financiële borging</i>	<i>17</i>
	<i>2.1.5 Draagvlak en participatie</i>	<i>17</i>
2.2	Ontwikkel het netwerk !	19
	<i>2.2.1 Routes</i>	<i>19</i>
	<i>2.2.2 Gebieden</i>	<i>21</i>
2.3	Benut het water !	22
	<i>2.3.1 Financiële bijdrage gebruikers</i>	<i>22</i>
	<i>2.3.2 Mogelijkheden economische benutting</i>	<i>22</i>

Hoofdstuk 3 Realisatiescenario's 25

3.1 Scenario 1 'Niets doen en verdwijnen' 27

3.1.1. Uitvoeringstrategie 27

3.1.2. Consequenties voor het streefbeeld 27

3.2 Scenario 2 'Houden wat je hebt' 29

3.2.1. Uitvoeringstrategie 29

3.2.2. Consequenties voor het streefbeeld 29

3.3 Scenario 3 'Uitbreiden en doorontwikkelen' 31

3.3.1. Uitvoeringstrategie 31

3.3.2. Consequenties voor het streefbeeld 31

Hoofdstuk 4 Uitvoeringsprojecten 35

4.1 Indeling projecten naar termijn en scenario 37

4.2 Overzicht projecten 38



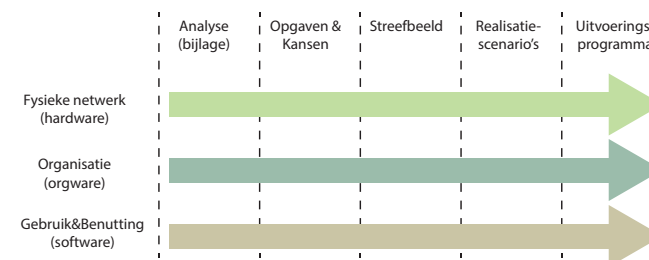
Inleiding

Op het kruispunt van twee belangrijke doorgaande vaar-routes ligt Alphen aan den Rijn op een strategische plek in het Groene Hart. De Staande Mast Route en de Oude Rijn worden intensief gebruikt en vormen een belangrijke schakel in het Hollandse Plassengebied, een aangesloten waterrecreatiegebied bestaande uit een netwerk van grotere en kleinere plassen. Aan de zuidzijde van Oude Rijn, in de Greenport Boskoop, liggen een aantal karakteristieke bevaarbare polders waar grondschippers en de VVV Boskoop nog altijd rondvaren.

Er gebeurt van alles rondom de vaarwegen in Alphen. De gemeente wordt geconfronteerd met een aantal vraagstukken, zoals de decentralisatie van het vaarweg- en nautische beheer vanuit regionale overheden, de overdracht van een zestal sluizen door Rijnland en verschillende kwantitatieve wateropgaven in de Gouwepolder en Rietveldpolder. Daarnaast stelt de gemeente momenteel een aantal beleidsstukken op waarbij het groen-blauwe vaarwegennetwerk een prominente rol speelt, zoals het Toekomstperspectief Rijn- en Veenstreek, de Toeristische Recreatieve Visie en de Ontwikkelingsvisie Greenport Boskoop. In verschillende regionale staat waterrecreatie in en om Alphen aan den Rijn op de agenda, zoals de Bestuurlijke Tafel Groene Hart, Horeo en het investeringsprogramma Waterrecreatie Groene Hart

Bij al deze onderwerpen komt aan de orde welke rol en (financiële) verantwoordelijk de gemeente kan en wil nemen voor het vaarwegennetwerk. Om daarover een gedegen besluit te nemen, biedt deze Visie op Water een afwegingskader. Deze visie bouwt voort op de reeds vastlegde Watervisie Gouwepolder uit 2013 en beslaat de gehele gemeente Alphen aan den Rijn.

In het hoofdstuk 'Het water is in beweging' wordt aangegeven voor welke opgaven de gemeente staat en welke regionale kansen er liggen om het vaarwegennetwerk te versterken. In het hoofdstuk 'Streefbeeld' wordt een toekomstperspectief geschetst hoe de vaarwegen georganiseerd, ontwikkeld en benut kunnen worden. Aan de hand van een drietal 'Realisatiescenario's' wordt de keuze voorgelegd op welke wijze het streefbeeld tot stand komt en welke projecten daarvoor noodzakelijk zijn. Om van visie tot realisatie te komen, zijn in het hoofdstuk 'Uitvoeringsprogramma' de projecten tot in detail uitgewerkt. Deze uitwerking vormt de basis voor een samenhangend uitvoeringspakket dat financieel gevoed zal moeten worden door verschillende betrokken partijen in het gebied.



In de verschillende hoofdstukken worden telkens drie aspecten van het varen behandeld: het fysieke netwerk (hardware), de organisatie van varen (orgware) en de benutting van het water (software).



Hoofdstuk 1 Het water is in beweging

1.1 De vaarwegen vragen aandacht

1.1.1 Veranderingen in beheer en organisatie

Door de inwerkingtreding van de Waterwet zijn het vaarwegbeheer en het nautisch beheer gedecentraliseerd. In de Waterwet is bepaald dat de provincies moeten vastleggen welke wateren de functie 'vaarweg' krijgen en wie daar vaarwegbeheerder wordt. De provincie Zuid-Holland heeft zichzelf aangewezen voor het beheer van de doorgaande vaarwegen van het BRTN- netwerk (Basis Recreatietoervaart Net).

Hoogheemraadschap Rijnland was voorheen verantwoordelijk vaarwegbeheerder voor delen van het vaarwegennetwerk, waaronder de vaarsloten in Boskoop. Met de inwerkingtreding van de Waterwet is dat niet meer het geval. Rijnland is door de provincie voor geen enkele watergang aangewezen als vaarwegbeheerder. Vaarwegen nautisch beheer vallen niet onder de kerntaken van Rijnland, zijnde veiligheid en het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Het beheer van de vaarwegen wordt daarom overgelaten aan de gemeenten.

Het gevolg is dat het bestaande vaarwegennetwerk (met de kleinere vaarten) momenteel geen beschermde status geniet. De gemeente is dus aan zet om het vaarweg- en nautisch beheer te organiseren. Wat dat betekent, wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht. In de regio zijn er overigens verschillende gemeenten die wel vaarwegbeheerder en nautisch beheerder zijn, zoals Nieuwkoop en Leiden.

1.1.2 Overdracht sluizen

In haar taakstelling richt Rijnland zich dus louter op het watersysteem. Het instandhouden van sluizen ten behoeve van beroeps en/of recreatievaart behoort daar niet toe. Mede daarom heeft Rijnland onderzoek verricht naar nut en noodzaak van de sluizen in haar beheergebied. Uitkomst van het onderzoek is dat Rijnland in de gemeente Alphen aan den Rijn een zestal sluizen wil amoveren of overdragen aan de gemeente. Het betreft de sluizen: Rijnveld, Den Ham, Laag Boskoop, Eendracht, Rietveldse sluis en de sluis Ambachtspolder.

Onderdeel van deze Visie op Water is een onderhandelingstraject met Rijnland over de overdracht van de sluizen. In deze onderhandeling worden ook waterinlaten meegenomen die Rijnland graag in eigen beheer wil hebben. Deze Visie op Water moet duidelijkheid geven over de wenselijkheid van het behoud van de sluizen voor de gemeente.

1.1.3 Wateropgaven

In de Greenport Boskoop spelen diverse waterkwantiteits- en waterkwaliteitsopgaven. Om wateroverlast te voorkomen is op verschillende plaatsen waterberging nodig. In de Gouwepolder zijn extra primaire watergangen met duikers of bruggen noodzakelijk voor de doorstroming. Ten westen van de Gouwe is een betere aanvoer van kwalitatief zoet water gewenst vanuit de Oude Rijn.



Laag Boskoop



Eendracht



Rietveld



Ambachtspolder



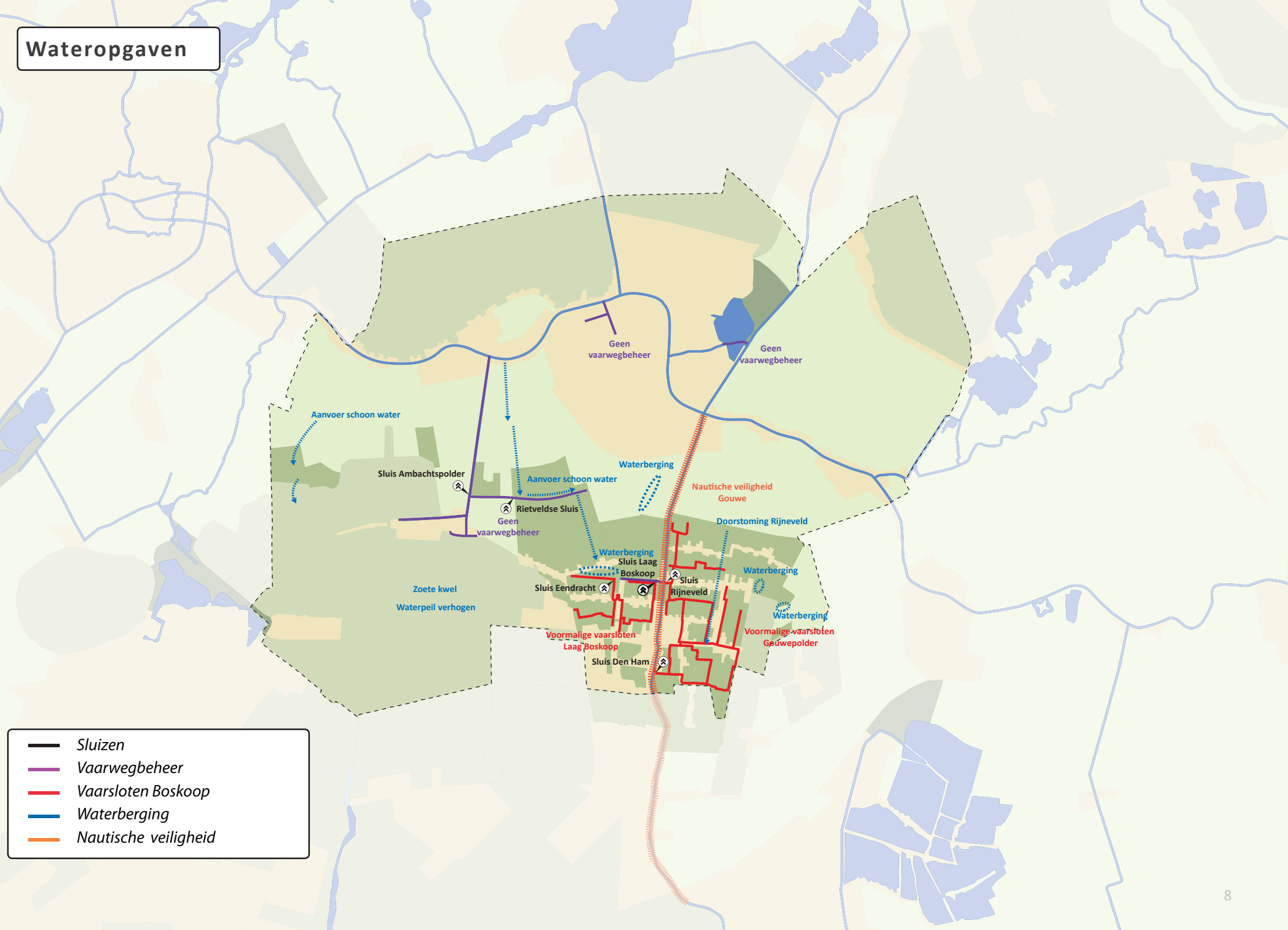
Den Ham



Rijnveld

De beoogde Recreatiehaven Rijnhaven moet goed worden ontsloten, hiertoe is een hogere Rijnhavenbrug voor nodig. Met de stedelijke ontwikkeling van de Lage Zijde moet rekening gehouden worden met een eventuele toekomstige bevaarbaarheid van de Kromme Aar in combinatie kleine waterrecreatie op de Zegerplas. De wateropgaven zijn opgetekend op de kaart op de volgende pagina.

Wateropgaven



- Sluizen
- Vaarwegbeheer
- Vaarsloten Boskoop
- Waterberging
- Nautische veiligheid

1.1.4 Veiligheid tussen gebruikers

Met de komst van de Overslag Terminal Alphen (OTA) is de containerberoepsvaart op de Gouwe sterk toegenomen. De Gouwe maakt tevens deel uit van de Staande Mast Route en is in de zomer druk bevaren door de recreatievaart. Door de geringe breedte van de vaarweg levert dit soms onveilige situaties op.

Momenteel wordt door het project 'Varen doe je Samen!' en de provincie Zuid-Holland voorlichting gegeven aan de recreatievaart. Naast deze voorlichting zullen op termijn extra maatregelen nodig zijn om de veiligheid tussen de verschillende gebruikers van de Gouwe te waarborgen. Te denken valt aan het varen in konvooi op gezette tijden voor grote zeiljachten of het aanbieden van veilige alternatieve routes voor de kleinere recreatievaart.



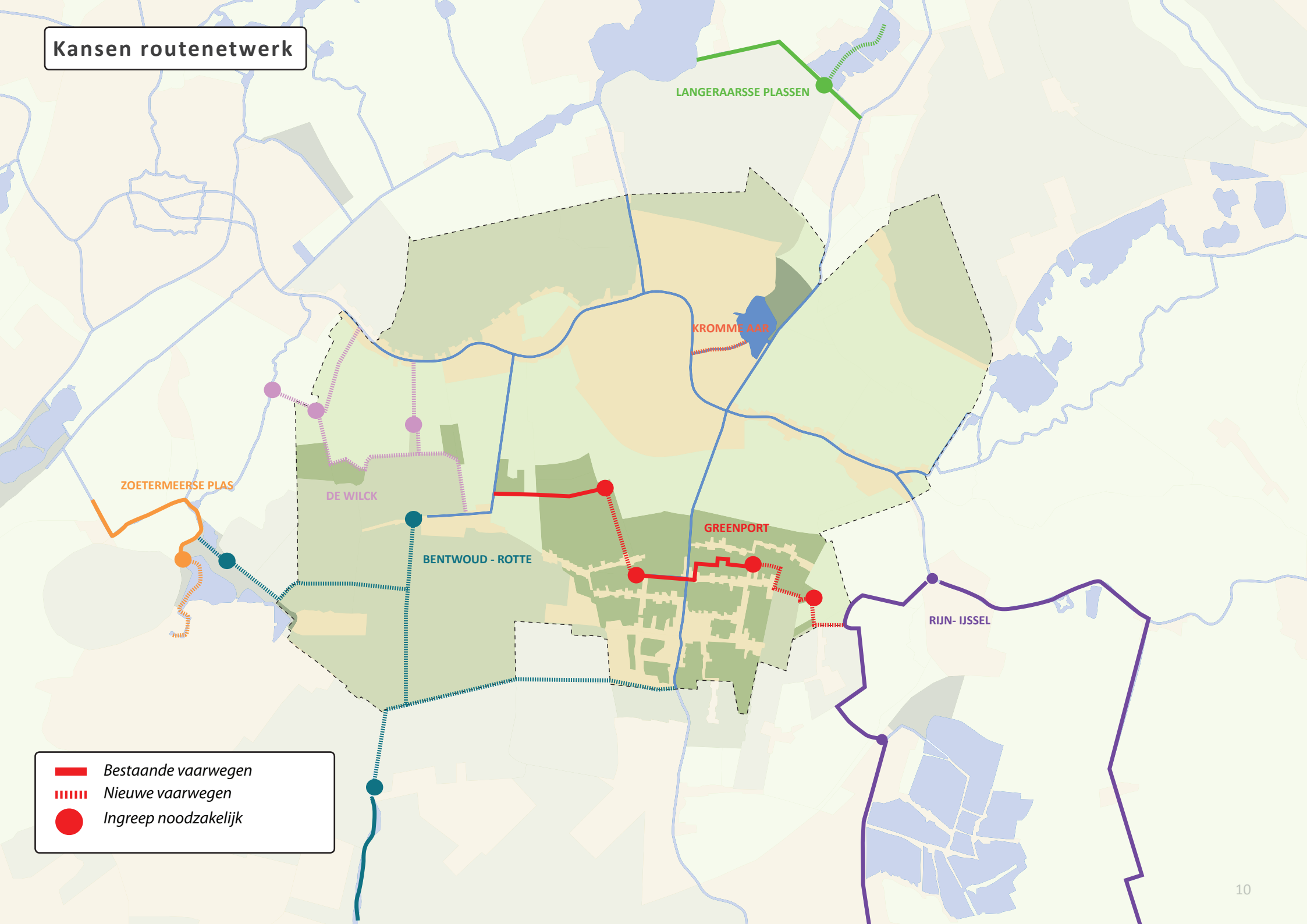
1.1.5 Landelijke trends & ontwikkelingen waterrecreatie

Waterrecreatie in Nederland is onderhevig aan een aantal veranderingen. De leeftijdsopbouw van de watersporter verandert en de huidige groep botenbezitters vergrijsst. Als de jongere generatie niet zorgt voor voldoende aanwas zal dit op termijn leiden tot minder watersporters en recreanten. Daarnaast is er een verschuiving merkbaar van het 'bezit' naar het 'gebruik' van vaartuigen. Met name jongeren kiezen er vaker voor om een boot te huren of te delen in plaats van een boot te bezitten. Daarnaast ondervindt het varen veel concurrentie van andere (dag-)activiteiten zoals stedentrips en pretparken. Alle bovenstaande trends resulteren in teruglopende bezettingsgraden van jachthavens. Tot een aantal jaar geleden waren er nog wachtlijsten. Nu kampen veel jachthavens met overcapaciteit en leegstand.



Tegenover een dalende trend van de verkoop en het gebruik van scherpjachten en motorkruisers, is het sloepvaren in opkomst. Met name het gebied van de Hollandse Plassen leent zich uitstekend voor dit type boot. Door de geringe hoogte van de boten kunnen vrij gemakkelijk zowel de Hollandse steden als de Hollandse plassen bezocht worden. De verschuiving van toervaart naar dagrecreatie is daaraan gekoppeld. Er wordt minder vaak dan voorheen lange weekeinden of hele vakanties gevaren. De jongere generaties bepalen, afhankelijk van het weer, op allerlaatste moment of en waar er gevaren wordt. Het gaat tegenwoordig verder dan varen alleen, de beleving is erg belangrijk. Aantrekkelijke landschappen en karakteristieke steden en dorpen, cultuurhistorisch erfgoed, funshoppen, horeca en goed bereikbare overnachtingsplekken zijn allemaal redenen voor bezoek en het doen van uitgaven. Bij het maken van keuzes omtrent het vaarwegenetwerk dient met bovenstaande trends en ontwikkelingen rekening gehouden te worden.

Kansen routenetwerk



1.2 De vaarwegen hebben potentie!

1.2.1 Het water economisch benutten

Het gebruik van het water en de waterfronten in en om de gemeente heeft economische potentie. Water en met name bevaarbaar water levert geld op. Bevaarbare woon- en werkgebieden hebben een grote aantrekkingskracht waardoor de waarde van het onroerend goed stijgt. De waterrecreant en watertoerist geven ook geld uit, gemiddeld zo'n 115 euro per vaardag. Het merendeel van deze uitgaven zijn gerelateerd aan boodschappen, horecabezoek en funshoppen. In totaal zet de watercreatiebranche jaarlijks 4,5 miljard euro om. In combinatie met grote publiek-trekkers als Avifauna, Archeon en de Greenport Boskoop is er een enorm potentieel aanwezig voor grootschalige en kleinschalige rondvaarten voor toeristen en recreanten. Het belang van het economisch benutten van het water wordt onderschreven in het Toekomstperspectief Rijn en Vechtstreek en is ook onderdeel van de citymarketing van Alphen aan den Rijn.

1.2.2 Initiatieven en kansen routenetwerk

Rondom Alphen aan den Rijn zetten partijen zoals de ANWB, de HISWA, het Ondernemersplatform Hollandse Plassen, de Vereniging Regio Water en het Stuurgroep/Projectbureau Groene Hart zich in voor betere bekendheid en bereikbaarheid van de Hollandse Plassen. Hierbij ligt in eerste instantie de focus op het beter benutten van het bestaande netwerk door onder andere een verruiming van bedieningstijden van bruggen en sluizen en het realiseren van meer passantenplaatsen. Ook wordt er veel energie gestoken in het ontwikkelen van een fijnmazig sloepen-netwerk. De afgelopen jaren is in het Groene Hart stapsgewijs een sloepenknooppuntennetwerk ontwikkeld naar voorbeeld van het fietsknooppuntensysteem.

Naast het optimaliseren van het bestaande netwerk zijn er lopen diverse initiatieven en liggen er een aantal kansen voor de revitalisering en uitbreiden van het vaarwegennetwerk. Het netwerk wordt fijnmaziger en verbindt functies natuur, cultuur en de gastvrijheidseconomie steviger met elkaar. Het leidt tot meer vaarmogelijkheden voor kleine waterrecreatie (sloepen en open boten) en geeft daarmee meer reden tot bezoek en beleving van Alphen aan den Rijn.

'In ieder Alphens Slootje een bootje'

Het Centrum voor Architectuur en Stedenbouw Alphen aan de Rijn (CAS) houdt een pleidooi voor een betere ruimtelijke oriëntatie op de Oude Rijn en het verbinden van stedelijk water met het doorgaande bezoekstelsel.

Zoetermeerse Plas

Momenteel is de Zoetermeerse Plas (Noord Aa) aan de noordzijde van Zoetermeer niet verbonden met het doorgaande vaarwegennetwerk. Door het maken van een overtroom in de omgeving van het Geertje ontstaat de mogelijkheid om via Stompwijk en het recreatiegebied Vlietland naar Leiden en Den Haag te varen.

Rotterdam - Zoetermeer - Alphen aan den Rijn

Zoetermeer is tevens aan het onderzoeken of er een vaarverbinding mogelijk is tussen Benthuisen en de Rotte via het aan te leggen regionale park Bentwoud. Deze verder kan verder doorgerokken worden naar Hazerswoude en de Gouwe. Hierdoor ontstaat een directe verbinding met Rotterdam via de Rotte.

Langerse Plassen

De Langerse Plassen zijn nu slecht bereikbaar, via een oude krappe sluis onder de provinciale weg. Door maken van een nieuwe sluis of overtroom aan de zijde van Leidse Trekvaart moet het gemakkelijk worden voor grotere boten de Langerse Plassen te bereiken en vice versa.

Rondje Rijn - IJssel

Het rondje Rijn - IJssel verbindt de Oude Rijn en de Hollandse IJssel met elkaar via twee parallelle noord-zuid-verbindingen. De oostelijke loopt via de Dubbele Wiericke en de westelijke via Oud Reeuwijk. Het rondje zorgt hiermee voor een betere ontsluiting van de Reeuwijkse Plassen en de binnenstad van Gouda. Door de aanleg met de nieuwe rondweg van Reeuwijk met een te lage brug is een deel van het rondje helaas niet geschikt voor sloepen.

1.2.3 Opgaven oppakken, kansen slim benutten

Door de wateropaven op te pakken (met andere stakeholders) kunnen de genoemde kansen op een slimme manier benut worden. Hoe dat kan en wat er allemaal bij komt kijken, wordt uiteengezet in het volgende hoofdstuk met een beschrijving van het streefbeeld voor de Alphense vaarwegen.



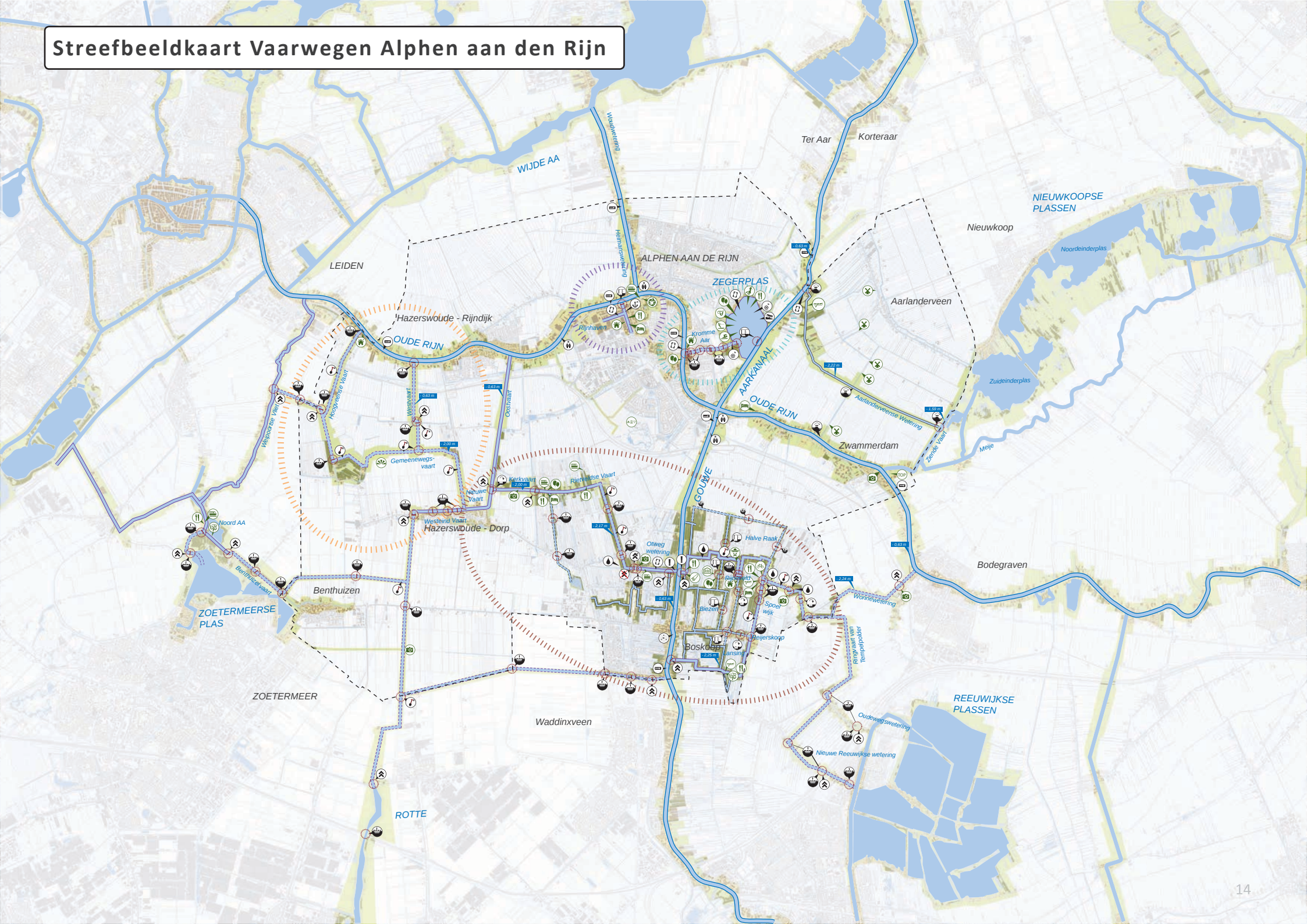
Hoofdstuk 2 Streefbeeld

Organiseer het varen!

Ontwikkel het netwerk!

Benut het water!

Streefbeeldkaart Vaarwegen Alphen aan den Rijn



Fysieke netwerk

Water - water verbindingen

-  Vaarweg bevaarbaar maken
-  Vaarweg verbreden
-  Vaarweg op diepte brengen
-  Sluis herstellen
-  Sluis ontwikkelen
-  Kano overstaplek

Water - weg verbindingen

-  Brug maken of verhogen
-  Brug beweegbaar maken

Havens

-  Jachthaven ontwikkelen/revitaliseren

Steigers

-  Ligplaatsen/passantenplaatsen

Wachtplaatsen

-  Recreatievaart

Veilig

-  Nautische veiligheid

Hellingen

-  Trailerhelling

Informatie

-  Bebording

Wateropgaven

-  Waterberging
-  Aquapunctuurpunt

Gebruik en benutting

Waterfronten

-  Waterfront ontwikkeling
-  Waterfront revitalisering

Ruimtelijke kwaliteit

-  Vaarwegpanorama

Attracties en activiteiten

-  Rondvaart
-  Evenement
-  Attractie
-  Archeon
-  Avifauna
-  Molen
-  Fort
-  Natuur
-  Siertuin / open kas
-  Overnachten
-  Horeca
-  Zwemmen
-  Duiken
-  Waterskien
-  Flyboarden
-  Kano
-  Scouting
-  Schouwenwef

(zie bijgevoegde A3 Kaart aan het einde van het document voor meer gedetailleerde weergave)

2.1 Organiseer het varen!

Het potentiële vaarwegennetwerk is weergegeven in de streefbeeldkaart op de volgende pagina. Om dit streefbeeld voor elkaar te krijgen, dient allereerst de organisatie rondom het varen op orde te zijn. Het gaat daarbij om onderstaande aspecten.

2.1.1 Gemeentelijk vaarwegbeheer en nautisch beheer

De bestaande lokale vaarwegen in de polders ten zuiden van de Oude Rijn zijn momenteel niet juridisch beschermd. Om het gebruik van deze vaarwegen te continueren moet de gemeente de verantwoordelijkheid nemen voor het vaarwegbeheer en het nautisch beheer. Hiermee is de gemeente niet alleen het bevoegde gezag maar heeft het ook een instrumentarium in handen om te sturen op het behoud en ontwikkeling van het vaarwegennetwerk.

Niet elke waterloop hoeft een vaarweg te worden. Op de streefbeeldkaart op pagina @@ is aangegeven welke vaarwegen er momenteel zijn en welke extra vaarwegen gewenst zijn. Door middel van het gemeentelijke vaarwegbeheer wordt vastgelegd hoe diep en hoe breed de vaarwegen minimaal moeten zijn. Tevens wordt er per vaarweg aangegeven wat de minimale benodigde brughoogte dient te zijn voor een vaste brug. Het merendeel van de vaarwegen zal samenvallen met de primaire afwateringswatergangen van Rijnland, zodat er meekoppelkansen voor beheer en ontwikkeling ontstaan.

Het nautisch beheer stelt de gemeente in staat regels op te stellen voor het gebruik van het water. Zo kunnen er voor delen van het vaarwegennetwerk vaarverboden opgelegd worden en vergunningen verstrekt worden. Op die manier is de gemeente in de staat het gebruik van het water te reguleren en te controleren. Dit is met name van toepassing in de Greenport Boskoop, waar veel (vaar-)water in particulier bezit is.

2.1.2 Juridische borging

Naast het toekennen van het bevoegd gezag voor het vaarweg- en nautisch beheer moeten de vaarwegen worden vastgelegd in het bestemmingsplan. De vigerende bestemmingsplannen moeten zodoende worden aangepast. De vaarwegen worden dan aangegeven op de bestemmingsplankaart met functieaanduiding. Daarnaast dient een vaarwegverordening opgesteld te worden. Hierin worden verbods- en beheersbepalingen opgenomen. De verordening bevat ook een lijst met vaarwegen met bijbehorende vaarwegprofielen. Vergunningsaanvragen voor het bijvoorbeeld het dempen van een sloot of de aanleg van een particuliere of publieke brug, dienen getoetst te worden aan het bestemmingsplan. Hiermee is de doorvaarbaarheid van de vaarweg geborgd.

Zoals eerder vermeld, is een groot deel van de vaarwegen op dit moment juridisch niet geborgd. Tot het moment dat de bestemmingsplannen zijn aangepast dient voor een deugdelijke overgangssituatie gezorgd te worden voor:

- De vaarwegen die in het verleden een beschermde status hadden.
- De vaarwegen die in de toekomst onderdeel zullen worden van het vaarwegennetwerk.

Momenteel wordt de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) aangepast. Hierin worden dan de bestaande en de toekomstige vaarwegen aangeduid. In de bouwverordening wordt de bestaande of beoogde dimensionering van de vaarweg vastgelegd. De APV dient als overgang voor de uiteindelijke juridische borging in het bestemmingsplan en de vaarwegverordening. Tot het moment dat de APV is gewijzigd, is waakzaamheid geboden. Met Rijnland is afgesproken dat als er vergunningsaanvragen binnenkomen voor het dempen van sloten of het plaatsen/vervangen van bruggen, eerst wordt gecontroleerd of er gevaren wordt op deze watergangen.

2.1.3 Beleidsmatige borging

De streefbeeldkaart en bijbehorende maatregelen moeten worden geïncorporeerd in de verschillende relevante interne beleidsdocumenten van de gemeente. Gezien de vele raakvlakken van water dienen de keuzes uit de Visie op Water op verschillende beleidsterreinen gehanteerd te worden. De streefbeeldkaart (met bijbehorende specificaties) dient opgenomen te worden in toekomstige structuurplannen, stedenbouwkundige plannen, meerjaren-onderhoudsplannen voor kunstwerken, etc, etc.

Voor de regionale routeontwikkeling is van het belang dat de gewenste verbindingen en noodzakelijke ingrepen samen met de buurgemeenten opgepakt worden. Hier toe is samenwerking en afstemming noodzakelijk. Ook is het zaak dat de gewenste verbindingen worden opgenomen in de beleidsdocumenten en programma's van regionale partijen (provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap Rijnland, gemeentelijke samenwerkingsverbanden en belangenorganisaties). Zodoende werken lokale en regionale overheden gezamenlijk aan de gefaseerde ontwikkeling van het streefbeeld.

2.1.4 Financiële borging

Het realiseren van het streefbeeld gaat gepaard met grote financiële investeringen over een lange perioden, afhankelijk van het scenario dat gekozen wordt. Voor de projecten zijn verschillende budgetten noodzakelijk.

Budget voor de organisatie van varen

De juridische en beleidsmatige borging van de vaarwegen zoals hierboven beschreven.

Budget voor meekoppelkansen (passief ontwikkelen)

Hierbij gaat het om initiatieven van andere partijen waarbij aangehaakt kan worden om het streefbeeld te realiseren. Voorbeeld hiervan is het project om een aantal bruggen te realiseren in het Rijnveld en de Halve Raak.

Budget voor projecten (actief ontwikkelen)

Indien projecten uit het streefbeeld zelfstandig worden gerealiseerd dient proces- en projectgeld gereserveerd te worden.

Budget voor beheer en onderhoud

Voor het beheren en onderhouden van de vaarwegen dienen structurele reserveringen gedaan te worden. Het gaat om baggerwerkzaamheden, beschoeiingen, remmingwerk, etc., maar ook om het onderhoud van gemeentelijke bruggen, inclusief het verhogen van bruggen bij groot onderhoud.

2.1.5 Draagvlak en participatie

Draagvlak

Om het varen in Alphen tot een succes te maken is er draagvlak nodig. Draagvlak onder de gebruikers van het water, maar ook bij bewoners en boomkwekers. De meerwaarde van het water moet worden onderkend en gezamenlijk moeten er manieren gevonden worden om het water beter te benutten. Zodoende ontstaat ook voldoende politiek en maatschappelijk draagvlak voor het investeren in het waternetwerk.

Participatievormen en organisatievormen

Om meer draagvlak en gebruik van het water te genereren, is dus een actieve participatie van de bewoners en bedrijven noodzakelijk. Er zijn verschillende vormen van participatie en organisatie denkbaar:

Participatievormen:

Vrijwilligers (gecertificeerd) kunnen worden ingezet voor de bediening van bruggen en sluizen.

Ondernemerscollectieven bedenken slimme en innovatieve ideeën om meer economische rendement uit de vaarwegen te halen.

Ambassadeurs zetten zich in als voorstanders en voorvechters van het varen in Alphen aan den Rijn.

Organisatievormen:

Bovenstaande participatievormen kunnen op verschillende manieren georganiseerd worden, bijvoorbeeld als stichting, vereniging, watergilde of werkgroep.

Hiërarchie Vaarwegen

- Landelijke routes
- Regionale routes - bestaand
- Regionale routes - nieuw
- Lokale routes - bestaand
- Lokale routes - nieuw
- Lokale routes - kanoe



2.2 Ontwikkel het netwerk!

Als de organisatie van het varen juridisch en beleidsmatig verankerd is, kan vervolgens het bestaande vaarwegen-netwerk geoptimaliseerd worden en gecompimenteerd worden met nieuwe vaarverbindingen. In het streefbeeld wordt een onderscheid gemaakt in hiërarchische routes en een drietal nautische gebieden.

2.2.1 Routes

Landelijke routes (BRTN)

De doorgaande BRTN-routes bestaan uit de Gouwe, de Oude Rijn, het Aarkanaal en de Heimanswetering. Deze vaarwegen zijn in het beheer van de provincie. Fysiek en organisatorisch hoeft er dus weinig te gebeuren. Wel kunnen ze geoptimaliseerd worden in het gebruik en de benutting. Te denken valt aan meer passantenplaatsen voor recreatievaart en het verbeteren van de informatievoorziening (bewegwijzering naar jachthavens en passantenplaatsen). Op de Gouwe moeten maatregelen genomen worden om de veiligheid van de waterrecreanten te waarborgen. Ook kan de ruimtelijke kwaliteit op sommige delen verbeterd worden (beeldkwaliteit van de gebouwen, openbare plekken aan het water).

Regionale routes (sloepenroutes)

Er liggen grote kansen om ten zuiden van de Oude Rijn een fijnmazig sloepennetwerk te ontwikkelen. Dit netwerk loopt door de Greenport Boskoop en sluit aan beide zijden van de Gouwe aan op omliggende initiatieven zoals het Rondje Rijn - IJssel en de Zoetermeerse Plas. De twee belangrijkste nieuwe verbindingen zijn lopen vanaf Klein Giethoorn naar de Otwegwetering en vanaf de Rijneveldse sluis naar de Oude Rijn bij Barleas Brack. Daarnaast zijn er nog een aantal (lange termijn) verbindingen mogelijk, zoals de Westvaart, de Hoog-eveense vaart en de koppeling met de Weipoortse Vliet. Ook het bevaarbaar maken van de Kromme Aar door het centrum van Alphen maakt onderdeel uit van het fijnmazige netwerk. In het hoofdstuk 'Uitvoeringsprogramma' zijn de ingrepen die nodig zijn om deze verbindingen tot stand te brengen nader omschreven.

Lokale routes door de polder

De polders waar van oudsher gevaren wordt zijn de Gouwepolder, Laag Boskoop en de Rietveldse Polder. Het continueren van deze situatie door het instandhouden van de sluizen en het organiseren van het vaarwegbeheer staat voorop (d.m.v. vaarweg- en nautisch beheer). Daarnaast zijn er mogelijkheden om de vaarmogelijkheden in de polders te vergroten. Dat kan door middel van het benutten van meekoppelkansen, zoals momenteel aan de orde is bij de Rijneveld en de Halve Raak waar bruggen in plaats van duikers worden gerealiseerd. Overige kansen zijn de verbindingen van Reijerscoop naar de Goudse Rijweg en de Proeftuin van Holland.



2.2.2 Gebieden

Naast het verbeteren van regionale en lokale routes wordt er in het streefbeeld ingezet op de ontwikkeling van een viertal nautische gebieden. Deze gebieden hebben elk hun eigen ruimtelijke karakter, identiteit en aantrekkingskracht. Ze richten zich op verschillende doelgroepen.

Rijnhaven

Onderdeel van de transformatie van de Rijnhaven is de realisatie van een nieuwe recreatiehaven. De hoogstedelijke setting en een goede verbinding naar het centrum maken de recreatiehaven aantrekkelijk. Gezien de landelijke trends moet de recreatiehaven zijn eigen vraag genereren en geschikt zijn voor (nieuwe) vaste ligplaatsen, maar ook voldoende ruimte bieden voor passanten. De belangrijkste doelgroepen zijn zeilschepen met staande mast, motorkruisers en sloepen. Voor de zeilschepen is de Rijnhaven een goede uitvalsbasis richting het Markermeer/IJsselmeer in het noorden en de Zeeuwse wateren in het zuiden. De haven moet ook fungeren als (meerdaagse) tussenstop voor de gebruikers van de Staande Mast Route. De motorkruisers zijn een tweede doelgroep. Vanwege de strategische ligging op het kruispunt van de landelijke BRTN-routes is het interessant om deze haven als vertrekpunt te kiezen. De routes in de omgeving zijn veelal op BM-niveau. Dat betekent dat schepen met een vaste opbouw van 2,75 gefaciliteerd moeten worden in de haven (Rijnhavenbrug). Ook voor sloepen is de haven geschikt. Bewoners uit de omliggende woonwijken hebben zodoende de mogelijkheid om vanuit de Rijnhaven de verschillende sloepenroutes te ontdekken.

Zeegerplas

De Zeegerplas vervult momenteel al een recreatieve functie voor de stad. De plas ligt dichtbij het centrum en is omringd door wandel- en fietspaden. Door het toevoegen van extra watergerelateerde functies voor verschillende doelgroepen wordt de plas nog beter benut. Te denken valt aan: flyboarden, suppen en kitesurfen. Het is een diepe plas met bijzondere flora en fauna onder water. Het ontwikkelen van duikgelegenheden behoort tot de mogelijkheden. Ook kunnen er meer activiteiten en evenementen op en langs het water georganiseerd worden, zoals een drijf-in bioscoop en concerten op het water. Ook kan gedacht worden aan een (kleinschalige) passantenplekken met een looproute naar het centrum.

Greenport Boskoop

De Greenport Boskoop kan zich ontwikkelen tot vaararchipel van nationale en internationale allure. Waar op dit moment nog maar mondjesmaat gevaren wordt door de VVV en de grondschippers heeft het gebied de potentie om diverse vormen van waterrecreatie te herbergen, zowel op het water als op het land. De kleinschalige en fijnmazige structuur leent zich uitstekend voor verschillende vaarrondjes in georganiseerde of individuele vorm. Voor sloepen, open boten, fluisterboten, kanoes en de boskoopse schouwen zijn de vaarwegen in de polders geschikt.

Vaarten rondom Hazerswoude

De vaarten rondom Hazerswoude kennen een eigen aantrekkingskracht door de weidsheid van het open polder landschap. Hier is de ruimte van Groene Hart echt te voelen. Door historische vaarten te revitaliseren ontstaan rondom Hazerswouden verschillende vaarrondjes. Verschillende elementen maken het varen hier interessant, zoals de hoogteverschillen van de polders, natuurgebied de Wilck en diverse molens.

2.3 Benut het water!

Het op orde houden en ontwikkelen van het vaarwegen-netwerk vergt een blijvende inspanning van de gemeen-te. Hiervoor moeten personele en financiële middelen ingezet worden. Het investeren in het vaarwegennetwerk is geen doel op zich. Uiteindelijk moet het streefbeeld resulteren in opbrengsten. Het laten betalen om gebruik te maken van de vaarwegen is een mogelijkheid, maar het zal niet voldoende opbrengen om de volledige in-vesteringen te dekken. Daarnaast moeten er dus andere manieren bedacht worden om economisch rendement te halen uit het waternetwerk. Dat kan door het uitbreiden van watergerelateerde bedrijfsactiviteiten, het trans-formeren of ontwikkelen van woningen aan bevaarbaar water, het faciliteren van verblijfsrecreatie en attracties/ evenementen op en langs het water en het stimuleren van bootverhuur/rondvaarten/cruises en watertaxi's.

2.3.1 Financiële bijdrage gebruikers

Een directe manier van het economische gebruik van de vaarwegen is het innen van brug- en sluisgelden. Als gemeentelijke vaarwegbeheerder kan er voor delen van het (gemeentelijk) vaarwegennetwerk een vaarvergun-ning verplicht worden gesteld. Deze kunnen via internet beschikbaar gesteld worden of bij de toegangen (sluizen) van de routes. Diverse gemeenten maken momenteel gebruik van chips die op de vaartuigen worden gemon-teerd. Hiermee is een automatische registratie mogelijk. Bijkomend voordeel is dat de chip ook gebruikt kan worden voor doen van tellingen omtrent het gebruik van de vaarwegen.



2.3.2 Mogelijkheden economische benutting

Watergerelateerde bedrijfsactiviteiten

De Overslag Terminal Alphen aan Den Rijn (OTA) vervult een belangrijke functie in het goederenvervoer over het water op regionaal en nationaal niveau. Verschillende bedrijven in de omgeving hebben plannen om de termi-nal intensiever te gebruiken (o.a. Heineken en Zeeman). De grondschippers in de Greenport Boskoop vervullen een bijzondere functie. Veel kwekers zijn afhankelijk van de grondschippers voor de aanvoer van gronden en het onderhoud van beschoeiing. Het beroep van grond-schipper is onlosmakelijk verbonden met dit deel van de gemeente. Gezocht moet worden naar manieren om functie te continueren en wellicht kunnen er nieuwe of extra werkzaamheden aan het takenpakket van de grondschippers worden toegevoegd. Het stimuleren van watergerelateerde bedrijvigheid zorgt in het algemeen voor meer omzet voor de bedrijven en meer werkgele-genheid in Alphen aan den Rijn.



Wonen aan bevaarbaar water

Woningen aan bevaarbaar water hebben een ho-gere waarde dan overige woningen. Het koppelen van bestaande en nieuwe woonwijken aan de bevaarbaar water verhoogt de aantrekkingskracht en de waarde van het onroerend goed. Door het opnemen van het streef-beeld in de gemeentelijke beleidsdocumenten wordt het vaarwegennetwerk structureel en integraal onderdeel van toekomstige stedenbouwkundige plannen. Zodoende kunnen bouwplannen zowel bijdragen aan als profiteren van het varen. Voorwaarde is wel dat de bevaarbaarheid in een vroeg tijdig stadium wordt opgenomen in de ruim-telijke uitgangspunten voor de (steden-)bouwkundige plannen.



Verblijfsrecreatie

Naast een permanente woonfunctie langs het water, zijn er ook talloze vormen van verblijfsrecreatie denkbaar die kunnen profiteren van de ligging aan bevaarbaar water. De fijnmazige structuur van de Greenport Boskoop leent zich goed voor kleinschalige verblijfsrecreatie. Soortgelijke recreatiemilieus in Loosdrecht, Vinkeveen en de Westeinderplassen zijn erg populair. Vormen van verblijfsrecreatie zijn: vakantiewoningen, drijvende verblijfsrecreatie (Aquacabbins, trekkershutten), hotels, bed&breakfast, campings en camperplaatsen.

Bootverhuur

Voor de bezoekers die geen boot bezitten maar toch individueel willen varen, biedt de verhuur van boten uitkomst. Verschillende plekken zijn hiervoor geschikt. De fijnmazige waterlopen van Boskoop zijn prima geschikt voor fluisterboten, vissersboten, kanoes en kayakers. De Rijnhaven is een goede uitvalsbasis voor de verhuur van (electro-)sloepen. De Zeegerplas biedt ruimte voor waterfietsen, suppen, surfen, etc.

Attracties (grootschalig en kleinschalig)

De twee grootste attracties van Alphen zijn Archeon en Avifauna. Avifauna ligt aan de Oude Rijn en is met de rondvaarten al sterk georiënteerd op het water. De Rijnhaven is een ideale uitvalsbasis voor een bezoek aan beide attracties. Een goede openbaar vervoerverbinding en informatievoorziening bij de haven is noodzakelijk om passanten te verleiden één van beide parken te bezoeken. In de Toeristische visie worden aanbevelingen gedaan om in de buurt van Avifauna een nieuwe waterattractie toe voegen. Deze moet voorzien worden goede aanlegplekken vanaf het water. Naast de grootschalige attracties zijn er tal van kleinschalige attracties langs het water denkbaar, zoals cultuurhistorisch erfgoed, parken, winkels en sierteeltbedrijven.

Rondvaarten, cruises en watertaxi's.

Er worden al verschillende rondvaarten verzorgd in Alphen, op kleine schaal door de VVV in Boskoop en op grotere, regionale schaal door Avifauna. De rondvaarten kunnen door bestaande of nieuwe partijen verder uitgebreid worden. Een rondvaart in de buurt van de molen-viergang in Aarlanderveen is interessant voor toeristen. Alphen is tevens een goede uitvalsbasis voor 'Oude Rijn Cruises' of "shuttle rondvaarten" die een ronde doen langs de Hollandse Plassen en daarbij aanmonteren in Hollandse Steden (Leiden, Woerden en Gouda) en cultuurhistorische attracties bezoeken (zoals Wierickenschans). Onderzocht moet worden of er voldoende vraag is naar een netwerk van watertaxi's tussen de steden/attracties.

Activiteiten & Evenementen

Het organiseren van activiteiten en evenementen langs water stimuleert het gebruik. Het water is een prachtig decor voor bijvoorbeeld een drijvende bioscoop of een 'sluis'concert. Ook meerdaagse evenementen zoals mini 'Sail Alphen' met varende erfgoed trekt een hoop bezoekers.



Hoofdstuk 3 Realisatiescenario's

In het vorige hoofdstuk is het streefbeeld voor de vaarwegen verbeeld en verwoord. Voor de wijze van realisatie van dit streefbeeld is een drietal realisatiescenario's ontwikkeld. Per scenario is beschreven welke rol de gemeente daarbij vervult, wat de consequentie is voor het streefbeeld.

Aan elk scenario zijn uitvoeringsprojecten gekoppeld. Om de koppeling tussen de scenario's en projecten te op een goede manier te maken is de streefbeeldkaart opgeknipt in nevenstaande deelprojecten.

3.1 Scenario 1 'Niets doen en verdwijnen'

3.1.1 Uitvoeringsstrategie

In het scenario 'Niets doen en Verdwijnen' wordt gekozen voor een sterfhuisconstructie. De gemeente neemt geen verantwoordelijkheid voor het vaarweg- en nautisch beheer. De betaande sluizen zullen worden geamoveerd.

Twee uitzonderingen hierop zijn de Gouwepolder en de Rijnhavenbrug. De gemeenteraad van Boskoop heeft met de 'Watervisie Gouwepolder' een besluit genomen om de bestaande vaarwegen en kunstwerken in de Gouwepolder te behouden en waar mogelijk verder te ontwikkelen. De sluizen Rijnveld en Den Ham behoren daar ook toe. De Rijnhavenbrug wordt in dit scenario aangelegd in het kader van de stedelijke transformatie van de Rijnhaven.

3.1.2 Consequenties voor het streefbeeld

In dit scenario is het streefbeeld beperkt. Voor de Gouwepolder zal de gemeente het vaarwegbeheer en nautisch beheer moeten regelen. Verder zullen alleen de vaarwegen die in beheer zijn bij overige overheden in stand blijven. Het gaat dan om de landelijke BRTN-routes: de Oude Rijn, de Gouwe, het Aarkanaal en de Heinoomswetering. Alle overige lokale verbindingen kennen geen juridische status door het ontbreken van een vaarwegbeheerder. Het vaarwegbeheer zal meeliften op watersysteembeheer. Dat betekent dat de dimensionering wordt aangehouden die is vastgelegd in de keur (veelal een waterwegdiepte van 1 meter en een hoogte van bruggen van 80 cm in geval van primaire watergangen). Bij vergunningsaanvragen dient het bevoegd gezag (in dit geval het Rijnland) te toetsen aan de keur. Zodoende ontstaat de mogelijkheid dat sloten gedempt kunnen worden en dat met de plaatsing van nieuwe of vervangende bruggen geen rekening gehouden hoeft te worden met de doorvaarbaarheid.

Dit scenario heeft als consequentie dat het varen in Laag Boskoop, de Rietveldse polder, maar ook in de Oostvaart en in Hazerswoude langzaam zal verdwijnen. De grondschippers zijn niet meer in staat hun onderneming voort te zetten in deze delen van Alphen (wel in de Gouwepolder) en dienen schadeloos gesteld te worden. Het cultuurhistorische beeld van sluizen en bruggen in dit deel van Alphen zal onomkeerbaar veranderen.

3.2 Scenario 2 'Houden wat je hebt'

3.2.1 Uitvoeringstrategie

Het scenario 'Houden wat je hebt' concentreert zich op het deugdelijk vastleggen van de bestaande en voormalige situatie van de vaarwegen, maar er wordt niet extra geïnvesteerd in het vaarwegennetwerk. De gemeente neemt daarvoor de rol van vaarwegbeheer en nautisch beheer op zich voor de delen van de waterwegen waar momenteel gevaren wordt.

3.2.2 Consequenties voor het streefbeeld

Landelijke routes

De landelijke routes zijn onderdeel van het BRTN-netwerk en worden beheerd door de provincie. Naast de bestaande aanleg- en overige voorzieningen wordt er vanuit de gemeente geen actie ondernomen om waterrecreanten te faciliteren en te verleiden Alphen aan den Rijn meerdaags te bezoeken. De bestaande faciliteiten blijven behouden, er wordt alleen niet geïnvesteerd in nieuwe faciliteiten.

Rijnhaven

De Rijnhaven is daarop een uitzondering. De ontwikkeling van de recreatiehaven in de Rijnhaven past in dit scenario.

Regionale routes

De huidige doorgaande routes van de Oude Rijn (Westvaart) naar Hazerswoude en de Rietveldsepolder worden onderdeel van het vaarweg- en nautisch beheer door de gemeente, inclusief de sluis Ambachtspolder en de Rietveldsesluis. Het ontwikkelen van nieuwe regionale routes wordt niet als kansrijk gezien. In de ruimtelijke planvorming en beheer- en onderhoudsplannen zal dan ook geen rekening gehouden worden met deze routes. Ook zal er geen afstemming plaatsvinden met buurgemeenten en overige regionale partijen over de ontwikkeling van deze routes. Dit betekent dat in deze potentiële routes nieuwe knelpunten, zoals lage bruggen of dempingen, kunnen ontstaan.

Lokale routes door de polder

Voor het varen over lokale routes door de verschillende polders moet maatwerk geleverd worden. Voor de Gouwepolder heeft de gemeenteraad van Boskoop destijds besloten dat het vaarwegennetwerk in stand moet blijven en dat de gemeente het vaarwegbeheer en nautisch beheer dient te verzorgen, inclusief het behoud van de sluizen Rijnveld en Den Ham. Om de activiteiten van de grondschoepers voor de polder Laag Boskoop en de Rietveldse Polder te continueren worden in deze polders ook vaarwegen aangewezen, in combinatie met het behoud van de sluizen Laag Boskoop en Sluis Eendracht. Voor al deze polders geldt dat enkel de primaire watergangen worden aangewezen als vaarweg. De overige wateren zullen meeliften op het beheer en onderhoud van watersysteem.

Zeegerplas

De Zeegerplas en Kromme Aar zullen niet worden aangewezen als vaarweg. De bestaande activiteiten op de Zeegerplas kunnen blijven bestaan. Nieuwe activiteiten zullen niet actief worden gestimuleerd. Mochten er zich initiatieven voordoen die passen in het geschetste streefbeeld van de Zeegerplas, dan worden deze beoordeeld op basis van de keur van Rijnland. Aandachtspunt is de toegangsbrug vanaf het Aarkanaal.

Greenport Boskoop

De huidige activiteiten van de grondschoepers en VVV kunnen worden gecontinueerd. De werf voor de Boskoopse Schouw wordt gerealiseerd ten behoeve van het behoud van de Boskoopse Schouwen.

3.3 Scenario 3

Uitbreiden en doorontwikkelen

3.3.1 Uitvoeringstrategie

Het scenario 'Uitbreiden en doorontwikkelen' bouwt voort op het scenario 'Houden wat je hebt' en veronderstelt dat niet alleen de bestaande situatie van het vaarwegennetwerk wordt vastgelegd, maar dat de gemeente in samenwerking met andere publieke en private partijen het vaarwegennetwerk gaat ontwikkelen en gebruiken. Dit vergt een investering in het netwerk, de mate van investeren kan op twee manieren:

- a. Verder brengen op een passieve manier:
Langzaam toe groeien naar het streefbeeld door het benutten van meekoppelkansen, zoals bijvoorbeeld de aanleg/herstructurering van wegen of het oplossen van waterkwantieve of waterkwalitieve opgaven.
- b. Verder brengen op een actieve manier:
Gericht projecten uit het streefbeeld uitvoeren.

De projecten uit het streefbeeld zijn grotendeels onafhankelijk van elkaar te organiseren en realiseren. Binnen dit scenario is dan ook een combinatie van een passieve of actieve ontwikkelingsstrategie mogelijk.

3.3.2 Consequenties voor het streefbeeld

Landelijke routes

De landelijke BRTN-routes worden ten volste benut. Door het optimaliseren van de doorgaande routes wordt het veilig en aantrekkelijk om door Alphen heen te varen. De doorgaande vaartuigen worden gefaciliteerd met goede wachtplaatsen voor bruggen; indien deze nog niet aanwezig zijn, dienen deze te worden aangelegd.

Langs de route worden drie typen passantenplekken aangeboden:

- a. Simpele aanlegplaatsen (steiger of kade).
- b. Geclusterde passantenplekken met kleinschalige voorzieningen (zoals afvalinname en informatieborden).
- c. Hoogwaardige passantenplekken met walstroom, vuilwaterinname, sanitair, oplaadpunten, etc. Deze plekken zullen onderdeel worden van de recreatiehaven in de Rijnhaven. Gezien de exploitatie van deze recreatiehaven is een grote toename van aantal openbare passantenplekken is niet gewenst.

De nautische veiligheid op de Gouwe wordt geborgd door goede en aanvullende informatie vanuit 'Varen doe je Samen!'. Daarnaast wordt tijdens drukke perioden konvooivaren voor de recreatievaart ingesteld. De kleinere recreatievaart wordt verleid de regionale sloepenroutes te gebruiken door middel van informatieborden (bij de Otwegwetering en de Rijnveldse Sluis).

Over de Oude Rijn en Gouwe worden 'Oude Rijn Cruises' of 'Shuttle Rondvaarten' georganiseerd tussen de Leiden, Gouda en Woerden.

Verder worden er marketing- en promotiemiddelen ingezet om doorgaande toervaarders te verleiden een tussenstop van één of meerdere dagen te maken in Alphen aan de Rijn. Dit kan door informatieborden langs de vaarwegen, maar ook via internet, apps en advertenties. Ondernemers uit de gastvrijheidseconomie slaan de handen ineen en bieden gezamenlijk diverse arrangementen aan, toegespitst op verschillende doelgroepen.

Regionale routes

Samen met de buurgemeenten en overige regionale partijen wordt gewerkt aan het ontwikkelen van een aantal doorgaande regionale routes die minimaal geschikt zijn voor sloepen. Gezamenlijk vormen ze een samenhangend netwerk aan de zuidzijde van de Oude Rijn die meerdere vaarrondjes mogelijk maakt. Dit sloepennetwerk vormt tevens een veilig alternatief voor de Gouwe.

Het ontwikkelen van een regionaal netwerk is een langetermijnaangelegenheid en er zijn grote investeringen mee gemoeid. De verbindingen (in Alphen aan den Rijn) die als meest kansrijk worden gezien op korte/middel-lange termijn zijn Klein Giethoorn – Gouwe en Gouwe – Bodegraven. Op lange termijn kunnen de verbindingen ‘Westvaart’, Hoogeveensvaart’ en ‘Weipoorste Vliet’, ‘Hazerswoude – Bentwoud’ interessante toevoegingen zijn. De regionale impact van het ontwikkelen van deze routes is groot. Er ontstaat een samenhangend en fijnmazig netwerk (voor sloepen) ten zuiden van Oude Rijn.

Bij het fysiek ontwikkelen van het regionale netwerk wordt tegelijkertijd rekening gehouden met de beleevingswaarde en benutting van de route. De routes lopen door aantrekkelijke en afwisselende gebieden. Langs de routes liggen cultuurhistorische elementen, attracties en (horeca-)voorzieningen. De nieuwe routes worden onderdeel van het sloepennetwerk van het Groene Hart.

De beoogde regionale routes worden door de buurgemeenten ook juridisch en beleidsmatig geborgd (zoals omschreven in het hoofdstuk streefbeeld). Zo ontstaan geen nieuwe knelpunten in de beoogde routes.

Lokale routes door de polder

Niet alleen de voormalige vaarsloten uit het scenario ‘Houden wat je hebt’ worden vastgelegd, ook worden nieuwe lokale vaarroutes in de polders toegevoegd. Door deze toevoegingen ontstaan met name in de Greenport Boskoop extra fijnmazige vaarbindingen. In de Aarlandersewetering wordt een vaarroute voor kleine (fluister-) boten en kano’s ontwikkeld, inclusief bootverhuur vanuit de kano- en roeiverenigingen langs het Aarkanaal.

Rijnhaven

De Rijnhaven wordt een nautische pleisterplaats. Naast de vaste ligplaatsen biedt de recreatiehaven ook voldoende plek en faciliteiten aan passanten (scherpjachten, motorkruisers en sloepen). Naast de recreatiehaven biedt de haven ook ruimte voor bijvoorbeeld afmeerplaatsen voor de (extra) rondvaartboten van Avifauna, Oude Rijn Cruises en andere typen rondvaarten. Ook zijn de insteechhavens geschikt voor het verhuur van (electro-)sloepen, voor een rondje Oude Rijn - Boskoop. De overige delen worden ingevuld met vaste en roulerende plaatsen voor varende erfgoed.

Zeegerplas

De Zeegerplas ontwikkelt zich tot bruisende plek, waar vooral aandacht is voor de watersportende jeugd. Een keur aan activiteiten op en rond het water maakt het een feest de plas te bezoeken.

Greenport Boskoop

De Greenport Boskoop wordt een bestemming op zich. Een uniek gebied om te ervaren. Door het ontwikkelen van extra routes door de polders, ontstaan er verschillende vaarrondjes. De vaarrondjes lopen langs kwekers die hun bedrijven opstellen voor bezoekers. Nabij de Rijnveldse sluis wordt een werf opgericht voor de bouw en restauratie van de Boskoopse Schouw, het icoon van de varende Greenport.



Hoofdstuk 4 Uitvoeringsprojecten

Alle opgaven en kansen uit de streefbeeldkaart zijn opgeknipt in aparte projecten. Ook hier is weer een indeling gemaakt in 'organiseren', 'ontwikkelen' en 'benutten'. In overzichten op de volgende pagina zijn de projecten gekoppeld aan de verschillende scenario's en ontwikkelingstermijnen. Het is geen statisch overzicht. Met name voor de (fysieke) ontwikkelprojecten kan gekozen worden op welk wijze en in welk tempo de projecten gerealiseerd worden. Projecten kunnen naar voren getrokken worden als er zich meekoppelkansen voordoen of getemporeerd als er te weinig (financieel) draagvlak is.

Overzicht Ontwikkelprojecten



4.1 Indeling projecten naar scenario en termijn

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
PROJECTEN KORTE TERMIJN (0 - 2 JAAR)			
<i>Organiseren</i>			
Instandhouden sluizen in Alphen aan den Rijn	Alleen Gouwepolder	X	X
APV/ Bestemmingsplan opstellen/aanpassen	Alleen Gouwepolder	X	X
Gemeentelijke vaarwegverordening opstellen	Alleen Gouwepolder	X	X
Nautisch beheer organiseren	Alleen Gouwepolder	X	X
Bediening kunstwerken	Alleen Gouwepolder	X	X
Oprichting Watergilde	Alleen Gouwepolder	X	X
Afstemming lokale/regionale partijen	Alleen Gouwepolder	X	X
<i>Ontwikkelen</i>			
Rijnhaven	X	X	X
Halve Raak -Lansing	Alleen Halve Raak - Rijnveld	X	X
Werf Boskoopse Schouw		X	X
<i>Benutten</i>			
Rondvaarten uitbreiden		X	X
Varend Corso		X	X
PROJECTEN MIDDEL LANGE TERMIJN (2 - 6 JAAR)			
<i>Ontwikkelen</i>			
Klein Giethoorn - Gouwe			Passief of Actief
Zegerplas			Passief of Actief
Aarlanderveen			Passief of Actief
<i>Benutten</i>			
Aanlegplaatsen en boodschappensteigers			X
Openbaar vervoer over water onderzoeken			X
Stimuleren evenementen		X	X
Stimuleren meerdaagse verblijfsmogelijkheden		X	X
PROJECTEN LANGE TERMIJN (6 JAAR e.v.)			
<i>Ontwikkelen</i>			
Goudse Rijkweg			Passief of Actief
Proeftuin Holland			Passief of Actief
Kromme Aar			Passief of Actief
Hoogeveensevaart			Passief of Actief
De Wilck			Passief of Actief
Gemeenlansvaart			Passief of Actief
Oostvaart			Passief of Actief
Hazerswoude - Bentwoud			Passief of Actief
Rijn IJssel			Passief of Actief
In ieder Alphens Slootje een bootje			Passief of Actief



- Instandhouding Sluis Rietveld.
- Realisatie brug t.p.v. Burgemeester Smitweg.
- Realisatie brug t.p.v. de Loeteweg.
- Realisatie sluis/ overtoom/ boatconveyor t.p.v de Otweg/Compagniekade.
- Verhogen brug Paddegat.
- Op diepte en breedte brengen van de vaarwegen.
- Waar nodig beschoeiing aanbrengen/vervangen.

Benutting

- Meer rondvaarten
- Verblijfsmogelijkheden
- Brug/sluisgelden

Klein Giethoorn - Gouwe

Omschrijving

De route loopt vanaf de Rietveldse Sluis via de Rietveldse Vaart naar de Loetewetering en de Paddense Wetering. Via een nieuwe sluis / overtoom/ boatconveyor takt de verbinding aan op de Otwegwetering en de Gouwe.

Doelgroepen

Rondvaarten, grondschipers.
Sloepen, open motorboten, kanoërs.

Classificatie

(minimale dimensionering vaarwegen)

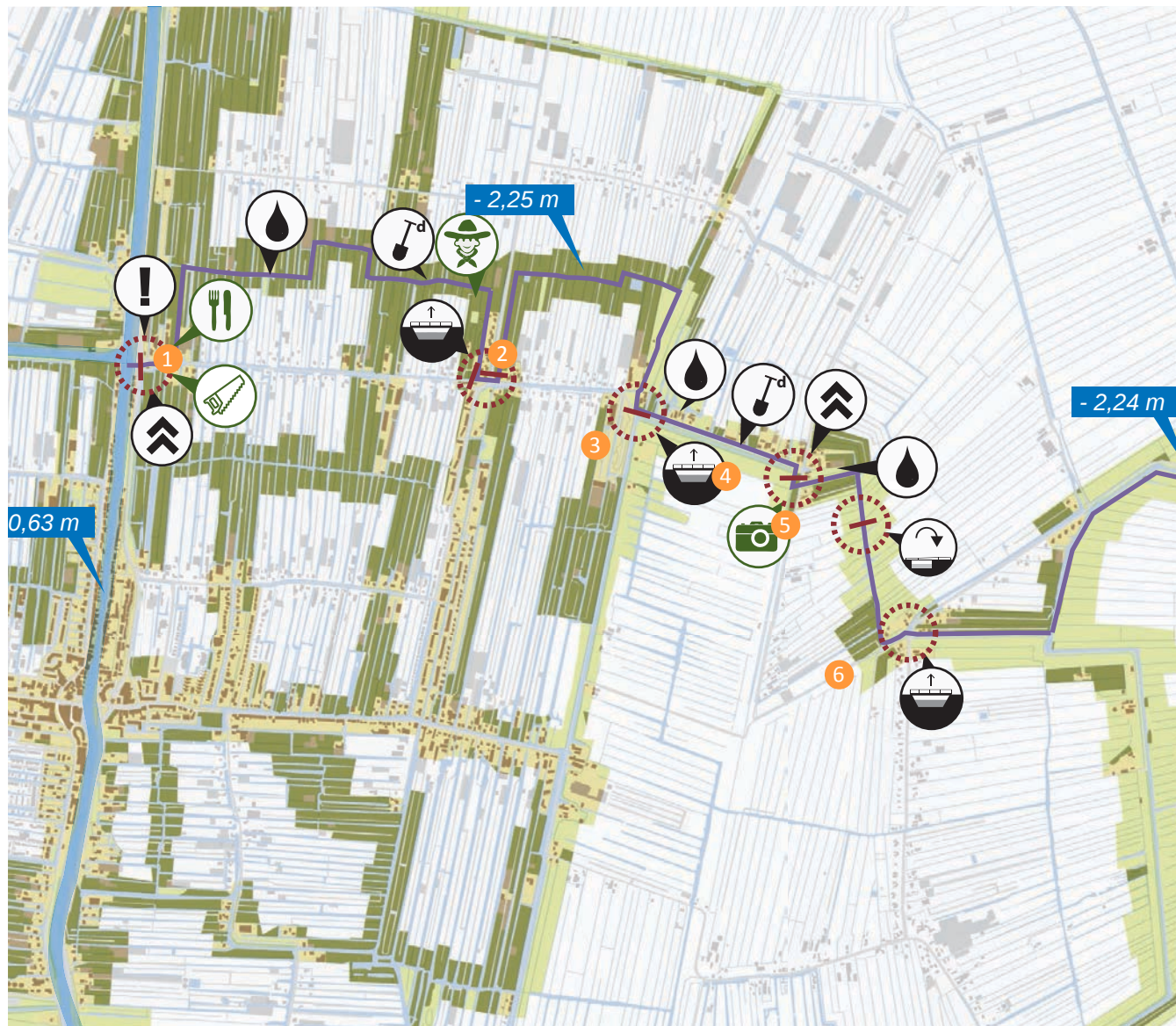
Brughoghten vaste bruggen	1,50 meter
Vaarwegdiepte	1,50 meter
Vaarwegbreedte	4,00 meter

Projectrelaties:

Project verlengde Roemer
Waterberging Paddense wetering
Herstructurering Greenport West
Onderhandeling HHR Rijnland over sluizen



Gouwe Bodegraven



Ingrepen

- Instandhouden sluis Rijnveld
- Realisatie vaste of beweegbare brug kruising Goudse Rijweg / Rijnveld
- Realisatie brug vaste of beweegbare brug Spoelwijkerlaan
- Realisatie brug vaste of beweegbare brug Wijkdijk
- Realisatie boatconveyor Wijkdijk (peil verschil is 1 cm)
- Realisatie vaste brug kruising Warmoeskade met Ringdijk en Zijdeweg
- Op diepte en breedte brengen van de vaarwegen.
- Waar nodig beschoeiing aanbrengen/vervangen.
- Realisatie boatconveyor Bruleas Brack (peil verschil @@ cm)

Gouwe Bodegraven

Omschrijving

De doorgaande verbinding loopt via de Gouwe via de Rijnveldsluis door de Gouwepolder. De route maakt gebruik van de bestaande vaarsloten ten noorden van het Rijnveld. Via de Goudse Rijweg komt de route uit op de Spoelwijkerlaan. Door middel van een boatconveyor onder de Wijkdijk (ringweg Zuid) loopt de route verder aan de achterzijde van de percelen. Via de Warmoeskade loopt de route verder naar de Oude Rijn.

Doelgroepen

Rondvaarten, grondschipers.

Sloepen, open motorboten en kanoes.

Classificatie

(minimale dimensionering vaarwegen)

Brughogten vaste bruggen 1,50 meter

Vaarwegdiepte 1,50 meter

Vaarwegbreedte 4,00 meter

Projectrelaties:

- Onderhandeling HHR Rijnland over sluisen
- Waterberging Spoelwijkse polder
- Rondje Rijn IJssel
- Woningbouwontwikkeling Goudse Rijweg



Halve Raak - Lansing



Ingrepen

- Realisatie brug Halve Raak
- Realisatie brug Rijnveld
- Het weer beweegbaar maken van de brug over de Biezen. Dit was voorheen een beweegbare brug. De opbouw is destijds verwijderd.
- Op diepte en breedte brengen van de vaarwegen.
- Waar nodig beschoeiing aanbrengen/vervangen.

Opbrengsten benutting

Lansing

Halve Raak - Lansing

Omschrijving

HHR Rijnland heeft behoefte aan een extra primaire watergang voor de afvoer van water richting het gemaal Den Ham. De beoogde oord zuid verbinding loopt vanaf de Halve Raak via het Rijnveld naar de Biezen. Door de doorsteken uit te voeren met bruggen in plaats van duikers ontstaat een nieuwe verbinding. Hierdoor is het mogelijk een rondje te varen rondom het Rijnveld.

Doelgroepen

Rondvaarten, grondschippers.

Classificatie

(minimale dimensionering vaarwegen)

Brughogten vaste bruggen	1,50 meter
Vaarwegdiepte	1,50 meter
Vaarwegbreedte	4,00 meter

Projectrelaties:

Onderhandeling HHR Rijnland over sluizen



Vaarsloten Laag Boskoop



Vaarsloten Gouwepolder



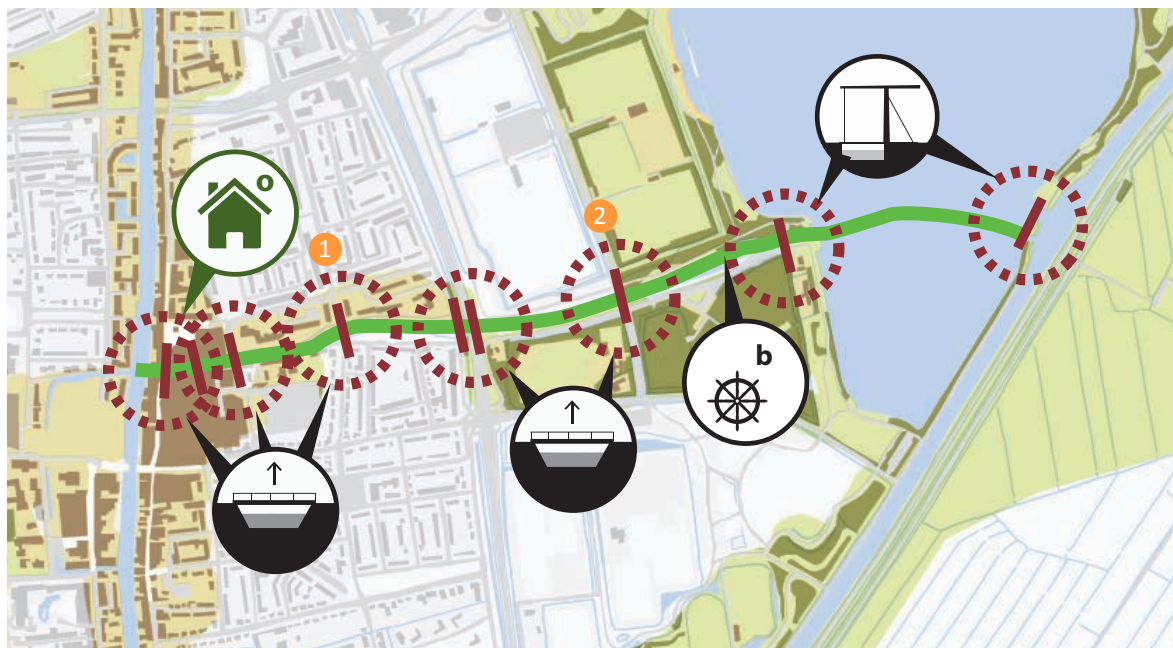
Goudse Rijweg



Proeftuin Holland



Kromme Aar



Omschrijving

Verbinding tussen de Oude Rijn van de Zeegerplas naar het Aarkanaal

Doelgroepen

Sloepen, open motorboten en kanoes.

Classificatie

(minimale dimensionering vaarwegen)

Brughogten vaste bruggen	1,50 meter
Vaarwegdiepte	1,25 meter
Vaarwegbreedte	4,00 meter

Projectrelaties:

Ontwikkeling Lage Zijde

Vervanging brug bij crematorium

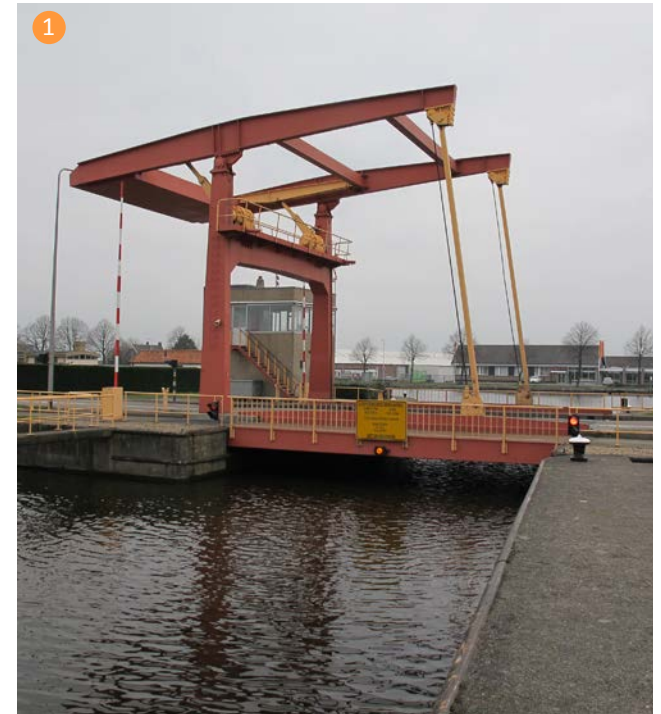
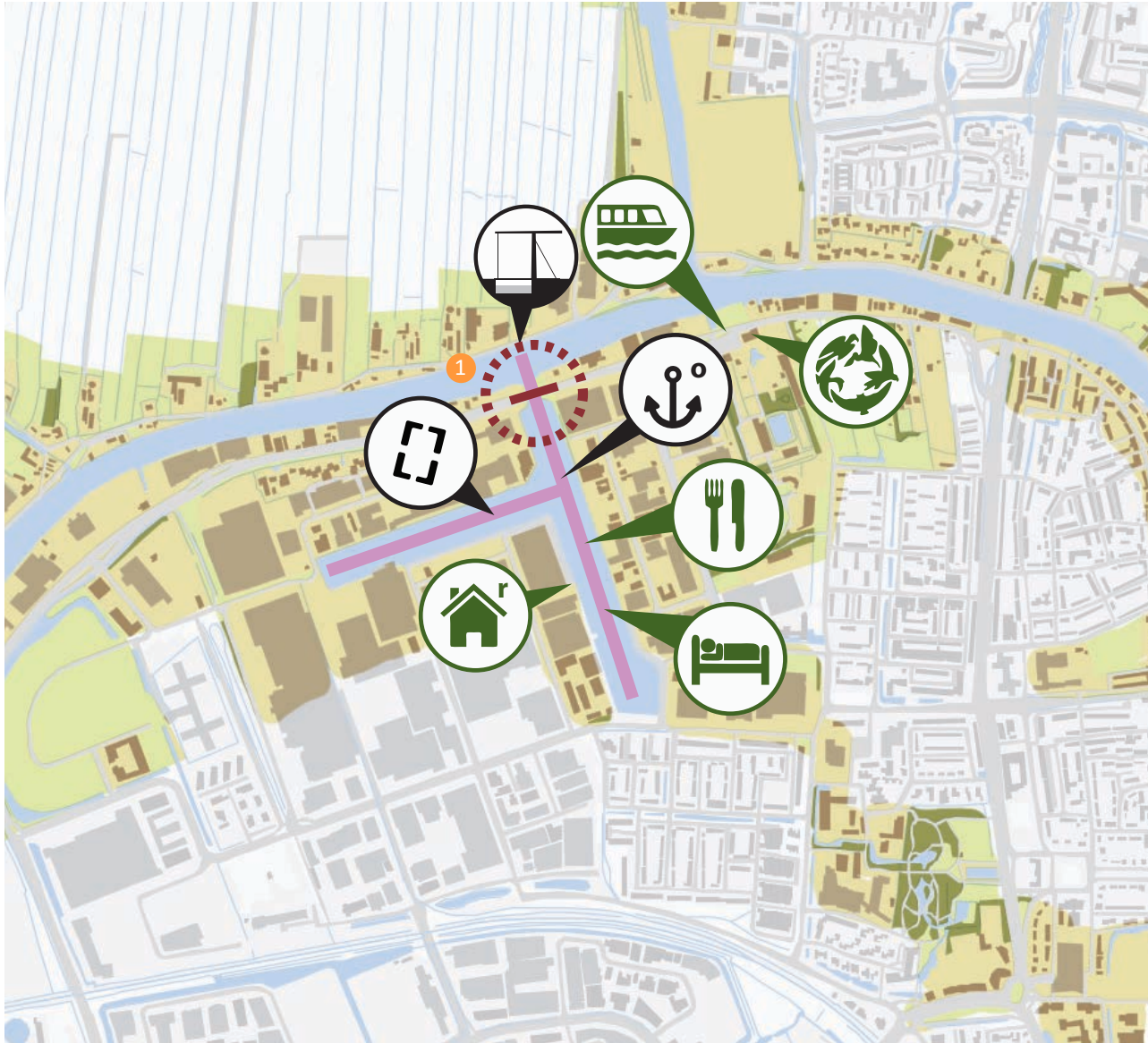
Ingrepen

- Om de route bevaarbaar te maken moeten de ingrepen gedaan worden
- De bruggen bij de Hoofstraat en de @@@passage zijn onderdeel van het project lage zijde en worden 1,4 m hoog
- Bij groot onderhoud vervanging van hogere bruggen naar 1,40 m (De Vest, Lijsterlaan, Wielewaalstraat, Oranje Nassausingel en Sportlaan)

Zegerplas



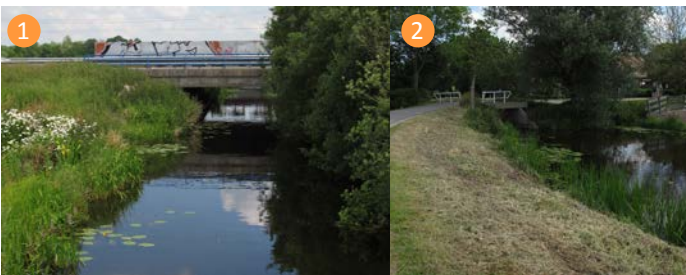
Rijnhaven



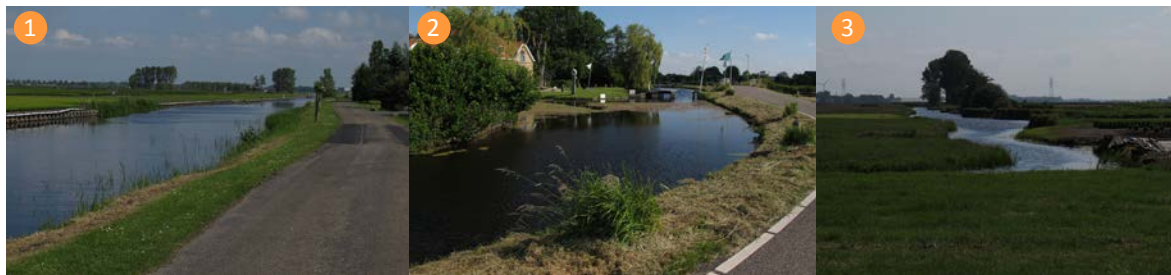
Aarlanderveense Wetering



Hoogeveense Vaart



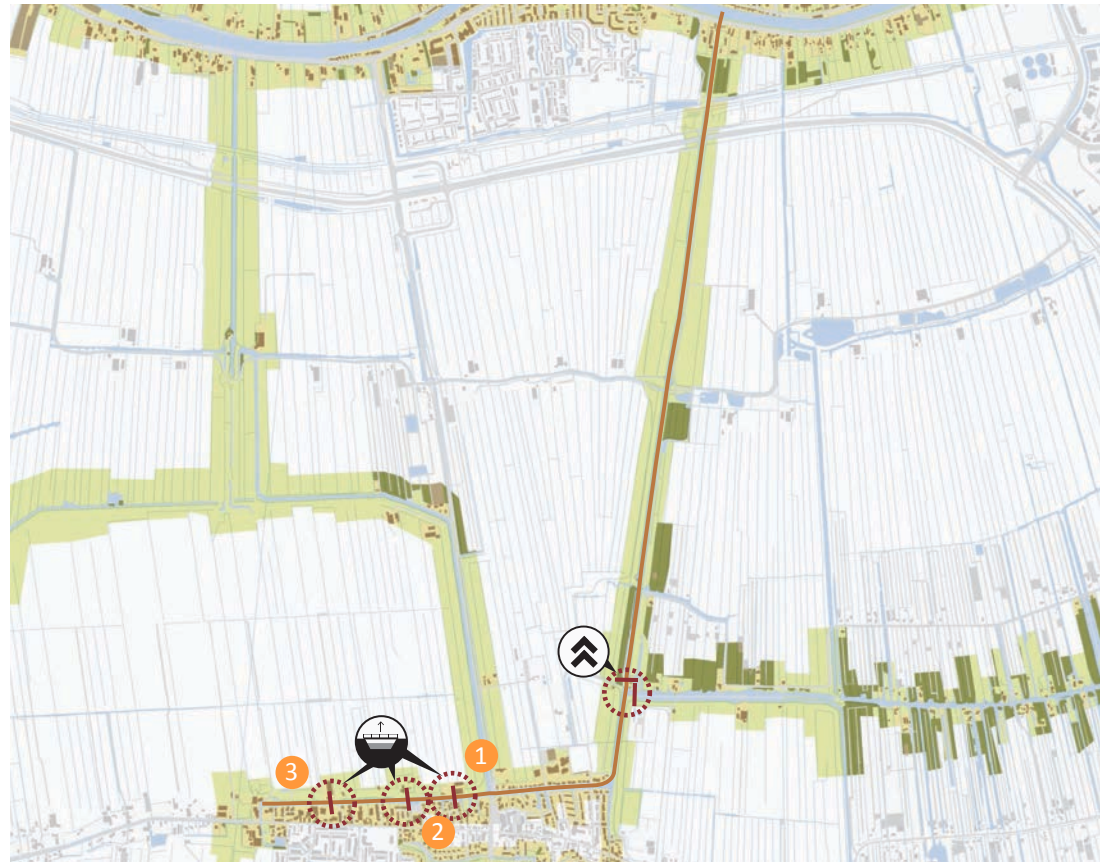
De Wilck



Gemeenlansvaart



Oostvaart



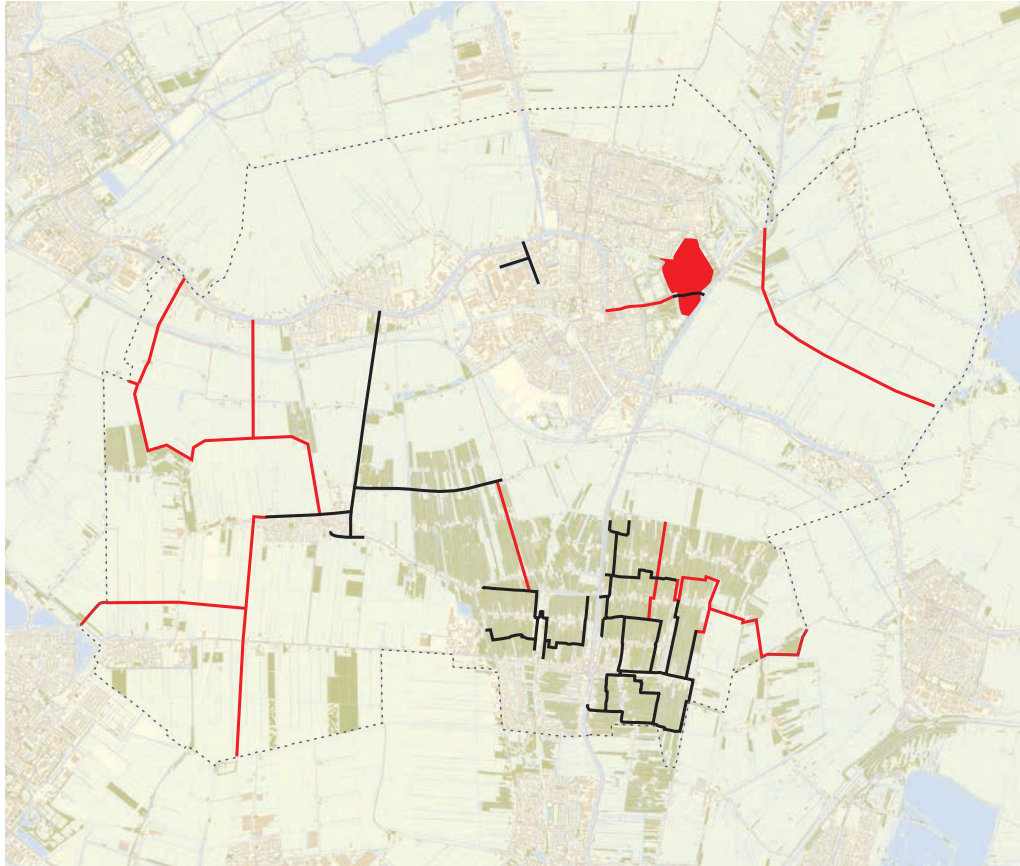
Hazerswoude -Bentwoud



Rijn - IJssel



Vaarwegbeheer en nautisch beheer



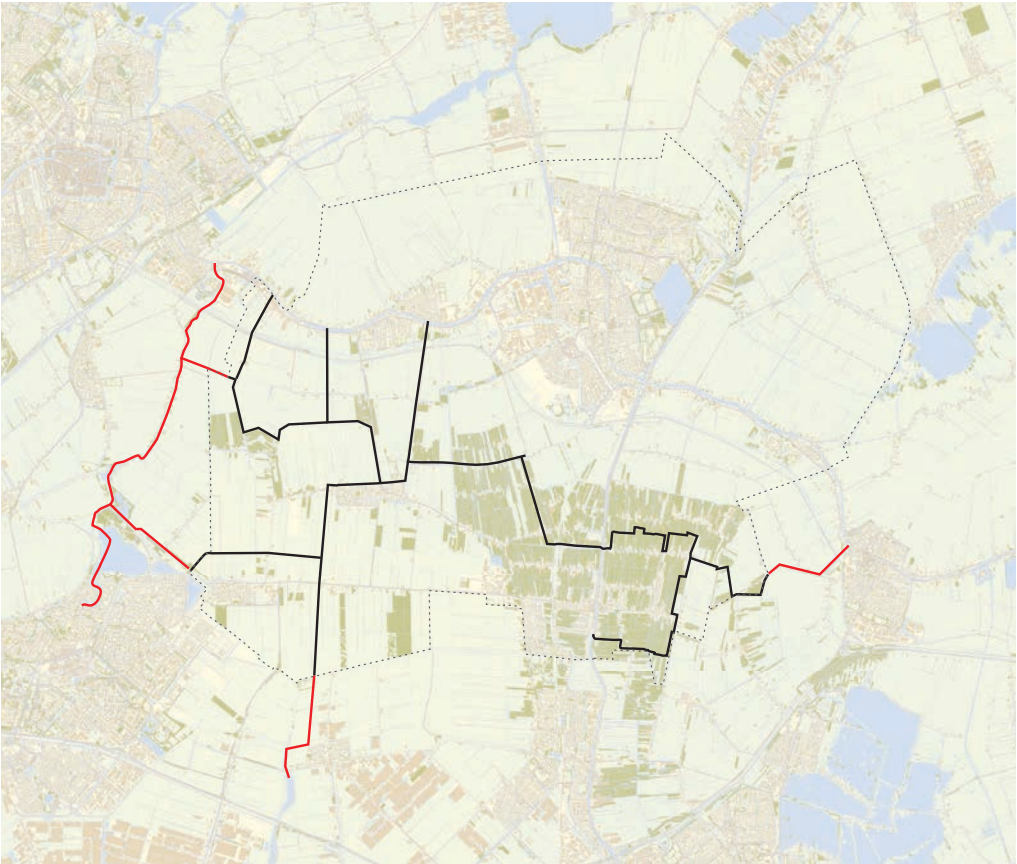
Sluizen Alphen aan den Rijn



Bediening kunstwerken



Afstemming regio



Alphen aan den Rijn

Colofon

Gemeente Alphen aan den Rijn

Hoogheemraadschap Rijnland

Aquapunctuur

Alexander Ditmer

Ron Kervezee

Wytse Dassen

Jaap Brouwer