

Meerwaarde Naviduct project Guisweg

Onderzoek positie naviduct in netwerk van vaarwegen & meerwaarde

Vrolijks Blue Progress | Breda | 13 december 2022

Inhoudsopgave

Situatie

2 →

Analyse netwerk

4 →

Analyse wijk

11 →

Impact

15 →

conclusies

17 →

Situatie en opgave

De Vervoerregio Amsterdam werkt samen met partners aan een betere aansluiting van het wegenetwerk rond Koog aan de Zaan aan de A8 vanuit het project Guisweg. Er is een voorlopig voorkeursalternatief voor deze ontsluiting.

De blijvende bevaarbaarheid van de Sluissloot was één van de afwegingen bij dit voorlopig voorkeursalternatief. In dat kader is blijvende bevaarbaarheid en bereikbaarheid van Oud-Koog onderdeel van de gewekte verwachtingen. Aansluiting op het netwerk is naar het zuiden toe. Hiervoor is een naviduct voorzien. Op die manier blijft het netwerk bevaarbaar en aangesloten voor kleine boten die ligplaats hebben in dit deelgebied.

De Vervoersregio heeft onvoldoende zicht op de belangen die daarmee gemoeid zijn en de meerwaarde van blijvende bevaarbaarheid. Zij wil inzicht in de positie in het regionale en lokale netwerk en de gevolgen en effecten die er eventueel zouden zijn als dit onderdeel niet uitvoerbaar zou blijken. Vrolijks Blue Progress is gevraagd deze verkenning uit te voeren. Deze rapportage is daarvan het resultaat.

Aanpak analyse

Wij hebben de volgende stappen doorlopen:

- De bestaande waterlopen zijn bekeken en in kaart gebracht. Deze zijn in verband gebracht met het omliggende netwerk. Er is onderscheid gemaakt tussen (op dit moment) bevaarbare en niet bevaarbare waterlopen.
- Er is overleg geweest met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier over de exacte situatie ter plekke in combinatie met de realisatie van een naviduct.
- In een gesprek met de Vervoerregio, met omgevingsmanagement project Guisweg en met Projectmanagement vanuit de gemeente Zaanstad is zicht verkregen op de stakeholders, stappen, verwachtingen en mogelijkheden.
- De locatie is bezocht en in beeld gebracht met foto's en kaarten
- Er is een analyse gemaakt van provinciaal, regionaal en lokaal beleid op het gebied van waterrecreatie en de positie van dit project in het beleid en (beoogde) vaarnetwerk
- Er is een analyse gemaakt van functies aan het water, woningen, ligplaatsen, toegankelijkheid en toekomstperspectieven voor watergebruik.
- Op basis van voorgaande input is een verkenning gemaakt van bestaande en mogelijk toekomstige effecten van een (al dan niet) bevaarbare connectie tussen het lokaal netwerk en de omgeving.



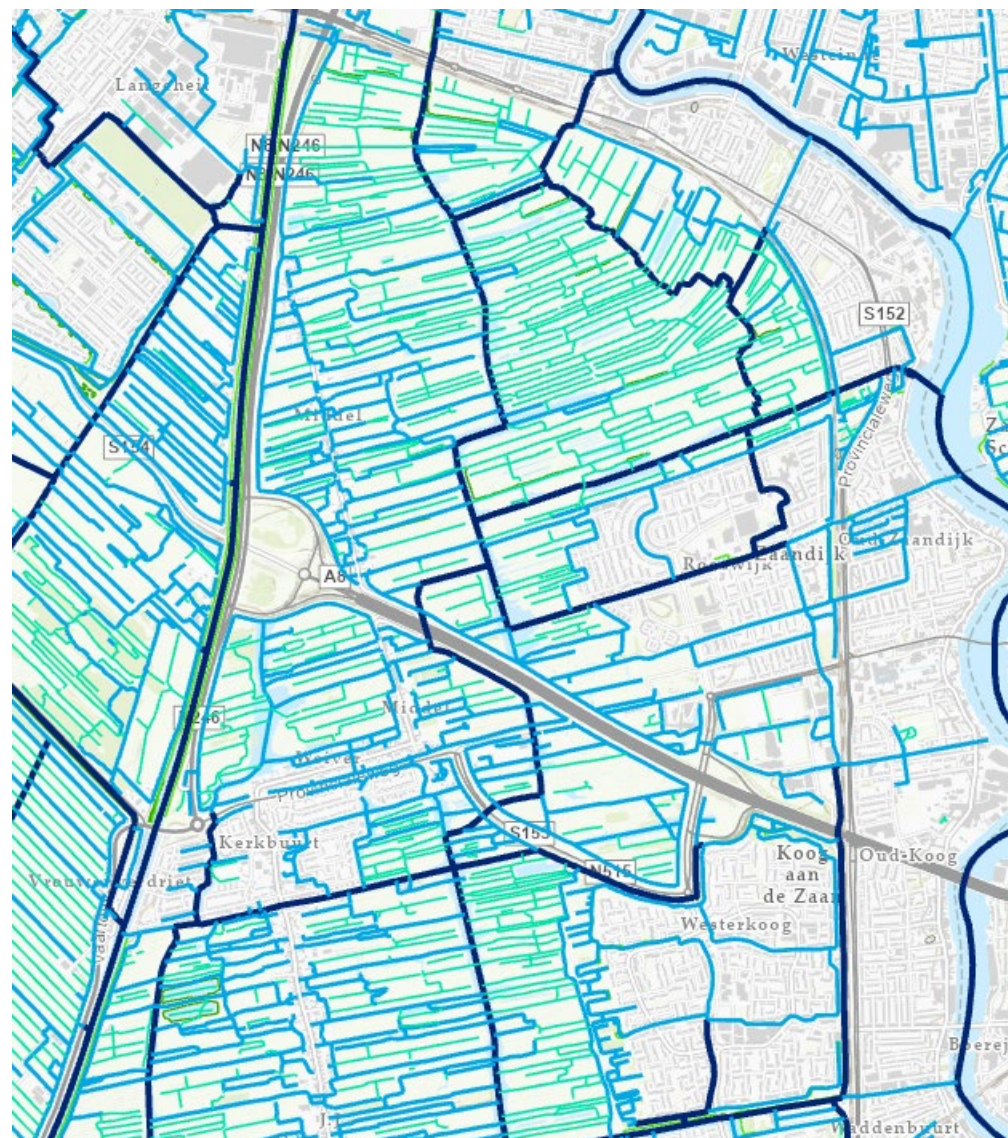
Watersysteem

Het netwerk van waterwegen in het gebied boven Amsterdam wordt beheerd door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het is een precies netwerk waar peilbesluiten en waterlopen belangrijk zijn voor het drooghouden van de regio, het op peil houden van sloten, het tegengaan van bodemverlaging en het afvoeren van water bij regenval.

Het te onderzoeken vaarnetwerk maakt deel uit van een groter poldergebied met een dynamisch peilbeheer met een vast streefpeil. Met open waterlopen, ondergrondse verbindingen en een stelsel van kunstwerken wordt dit systeem beheerd. Er is een zakkingsclausule die rekening houdt met mogelijke bodemdaling waardoor het water ieder jaar met 2 cm mag dalen.

Dit poldergebied wordt doorsneden door de A8. Er zijn maar twee natte verbindingen binnen dit watersysteem onder de A8, waarvan één de nu te onderzoeken vaarweg met naviduct betreft. Vanuit het Hoogheemraadschap wordt grote waarde gehecht aan het functioneren en de bedrijfszekerheid van het watersysteem.

Het 'afwaarderen' van een vaarweg binnen het project Guisweg naar een sifon of onderdoorgang in plaats van een open watergang is niet mogelijk. Een bovengrondse en open waterloop is minder kwetsbaar. De doorvaarbaarheid van deze waterloop (voldoende diepgang) maakt de verbinding extra robuust, maar is in eerste instantie minder relevant dan de blijvend open waterloop op polderpeil. Voor het huidige maaierend beheer is bereikbaarheid met de maaiboot wel relevant.



Peilbeheer op basis van de legger

Het Hoogheemraadschap heeft de uitgangspunten voor watergangen, kunstwerken en peilbeheer vastgelegd in de Legger.

Op de kaart hiernaast wordt de polderstructuur afgebeeld en de positie van de te onderzoeken waterlopen. Zichtbaar is dat dit gebiedje onderdeel is van een groter geheel ten zuiden en ten noorden. Aan de noordzijde is er sprake van een waterloop onder de Guisweg door die de netwerken aan elkaar verbindt.

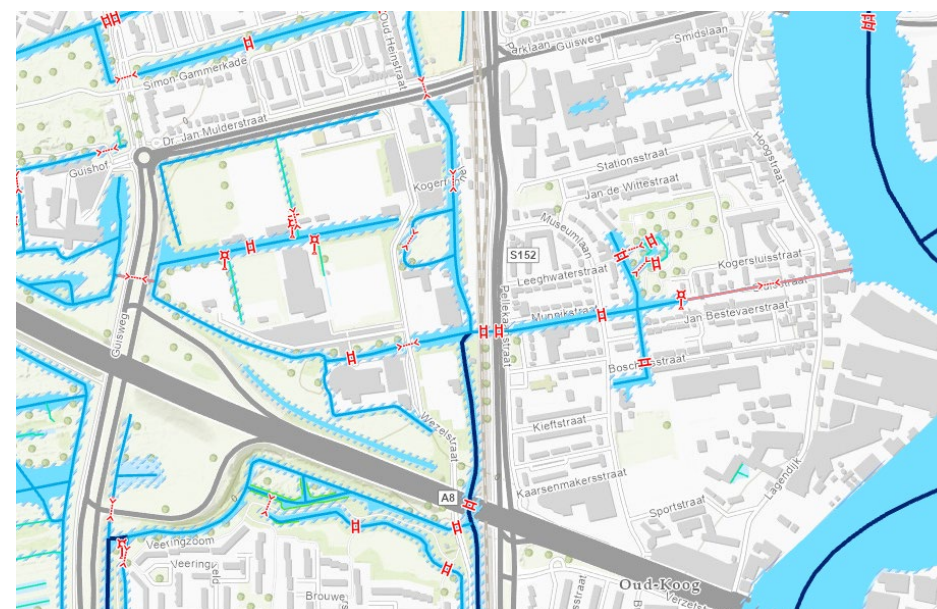
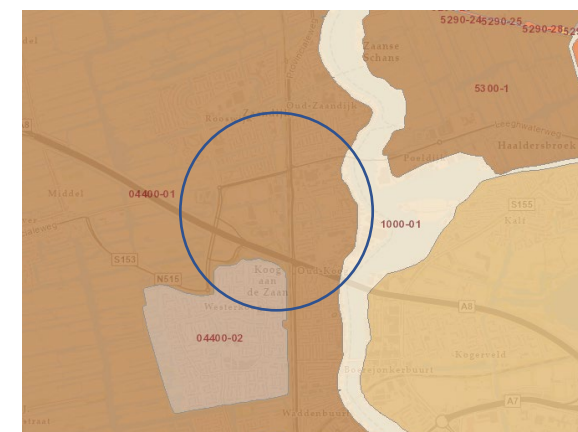
Relevante kunstwerken

Binnen het onderzoeksgebied zijn er meerdere relevante kunstwerken. Het betreft aan de oostzijde van de N203 een vijftal bruggen en bruggetjes voor auto's of voetgangers. De bruggen hebben voldoende doorvaarthoogte voor de kleine bootjes die mensen op ligplaatsen gebruiken.

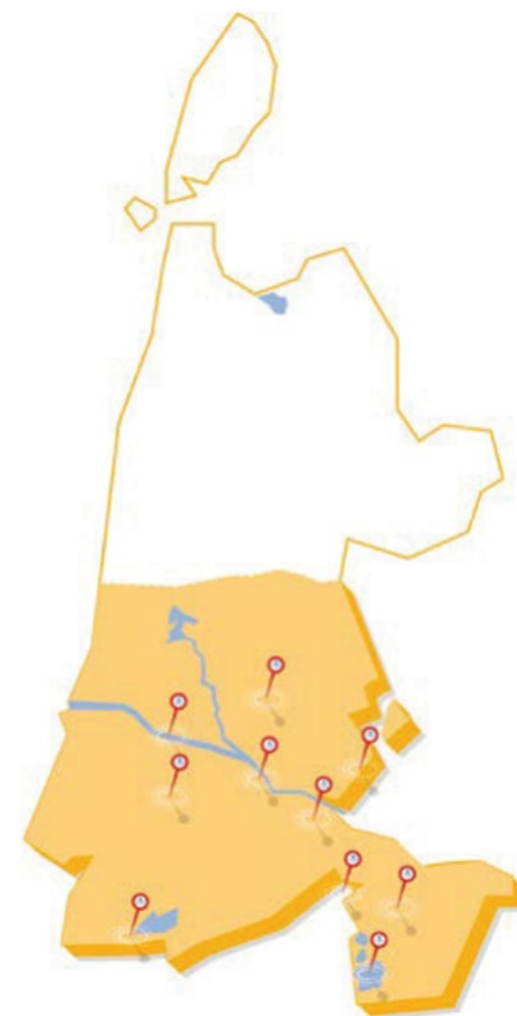
De bruggen onder de N203 en het spoor hebben eveneens voldoende breedte en doorvaarthoogte. Dat geldt ook voor de aansluiting onder de A8 door naar het omliggend netwerk.

Naar het noorden en westen toe zijn er enkele kunstwerken die het water wel verbinden maar niet doorvaarbaar zijn. Enkelen zijn duikers, elders is er sprake van zeer lage bruggen. De doorvaarthoogte is beperkt, ca 50 cm. Daarmee snijden deze kunstwerken de onderlinge verbinding voor bootjes in de praktijk af.

Op enkele plaatsen zijn het grondlichamen die de waterlopen van elkaar scheiden. Deze zijn in de huidige situatie ook niet doorvaarbaar.



De provincie benoemt naast deze algemene ambities ook specifieke locaties voor verbetering middels zogenaamde 'aquapunctuur'. De kaart voor de regio is hiernaast afgebeeld geeft aan dat deze aquapunctuur niet wordt voorzien binnen of direct bij het projectgebied. Aansluiting bij de provinciale doelen richt zich vooral op behoud of versterking van netwerken van vaarwegen voor sloepen, onder andere voor bewoners.



7

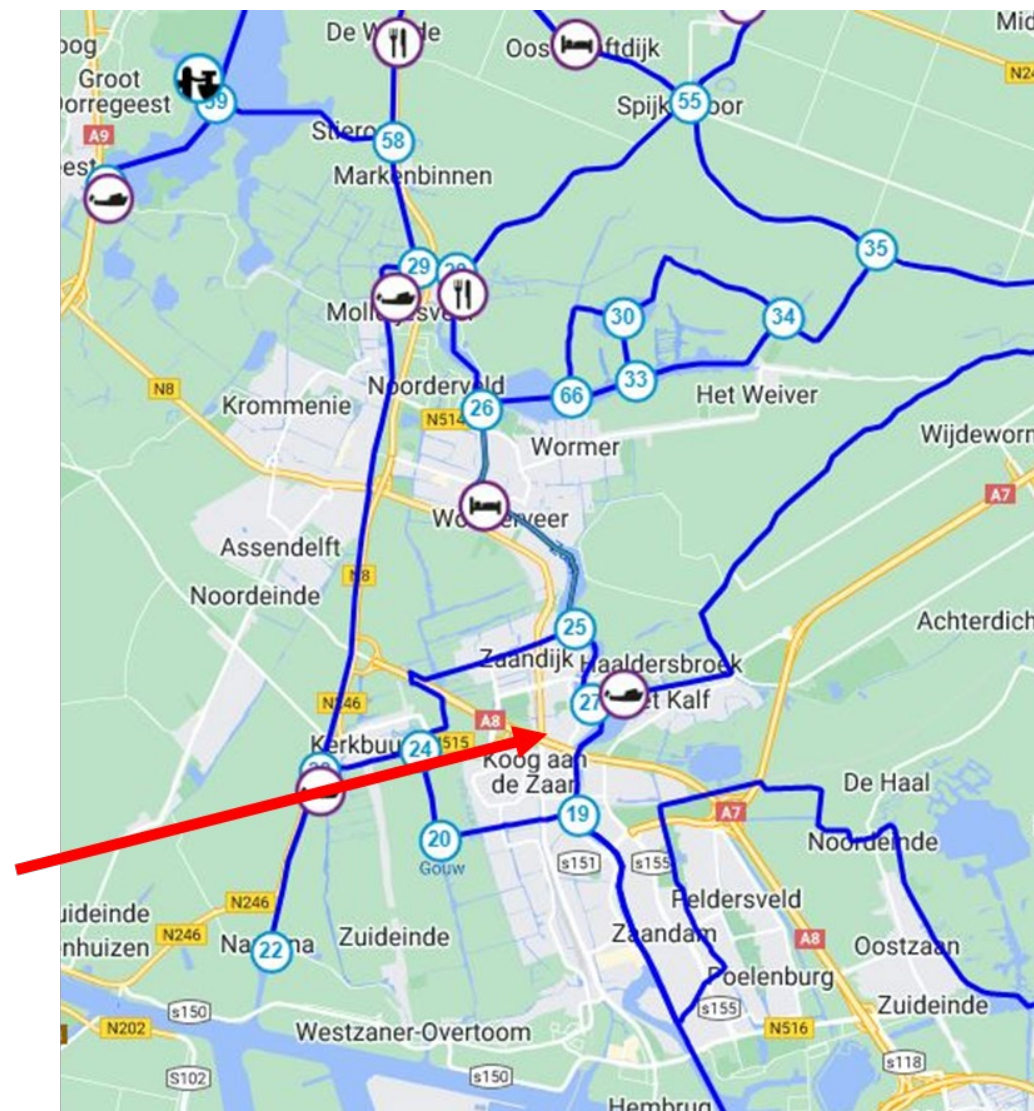


Regionaal sloepennetwerk

Vaarwegen voor sloepen worden sinds enkele jaren onderling gekoppeld en als knooppuntensysteem verder ontwikkeld. Zo ook in de regio Zaanstad. Het netwerk bestaat inmiddels bijna de gehele provincie Noord-Holland en zorgt voor een samenhangend systeem voor korte of langere (dag)tochten.

Op het kaartje is het sloepennetwerk voor de regio zichtbaar. Het projectgebied wordt omsloten door sloepenroutes, maar maakt daar zelf geen deel van uit. Daarmee is het plangebied geen doorgangsgebied voor sloepen en ook geen specifieke bestemming om heen te varen.

De functie van het vaarsysteem in het projectgebied is vooral de 'bron' waarvandaan mensen met hun bootje het netwerk kunnen bereiken en gebruiken. Daarvoor is (blijvende) aansluiting aan dat systeem uiteraard wel essentieel.

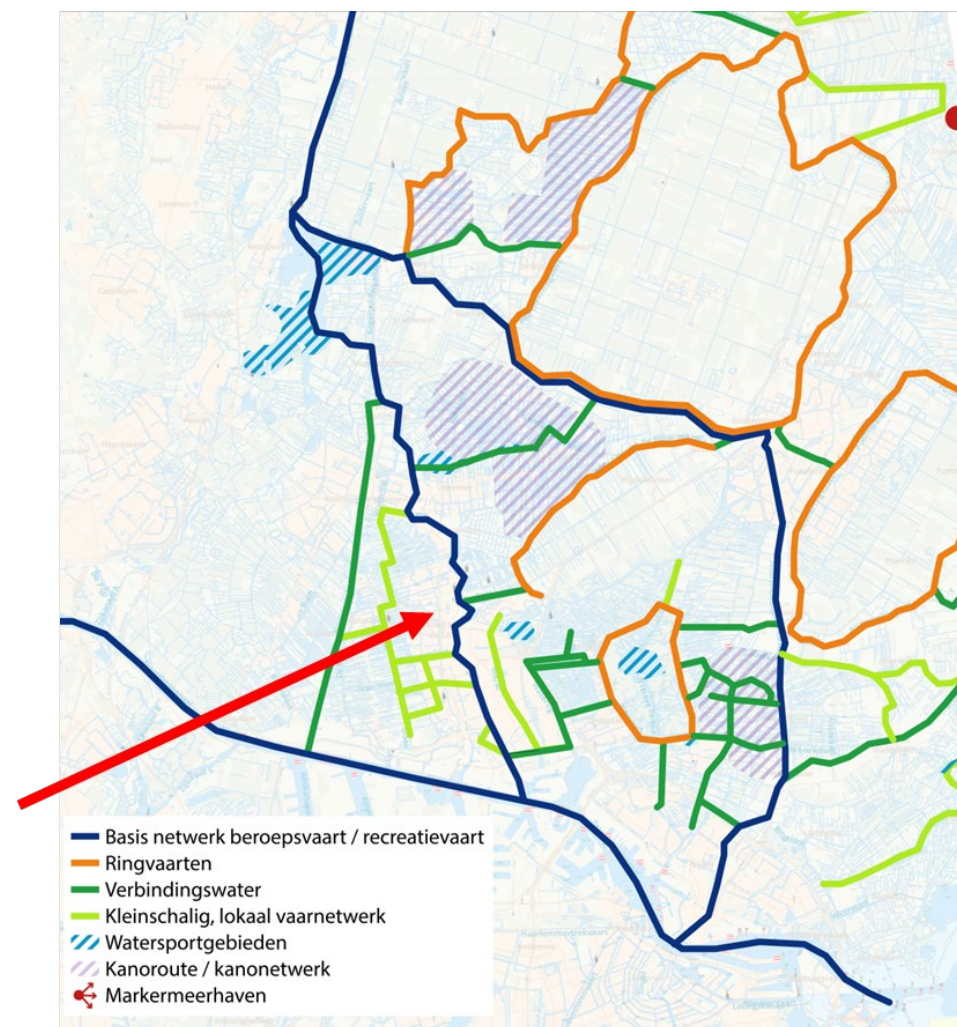


Regionale visie Waterrecreatie Zaanstreek-Waterland

Begin 2022 werd door de regio Zaanstreek-Waterland een visie Waterrecreatie opgesteld. Deze visie brengt de kansen van het gebied in beeld, in combinatie met de verbeterpunten en mogelijke maatregelen. Ook in deze visie is het netwerk van vaarwegen voor sloepen een belangrijke uitgevoerde analyse.

Het aantal vaarwegen in de regio is zeer talrijk en verschillend in omvang, in onderlinge relevantie en in bevaarbaarheid. Binnen het project werd een analyse gemaakt van de structuur van het (hoofd)vaarnetwerk. Daarbij werden de ringvaarten, de plassengebieden en de onderlinge verbindingen met elkaar in verband gebracht. het structuurkaartje is hiernaast afgebeeld.

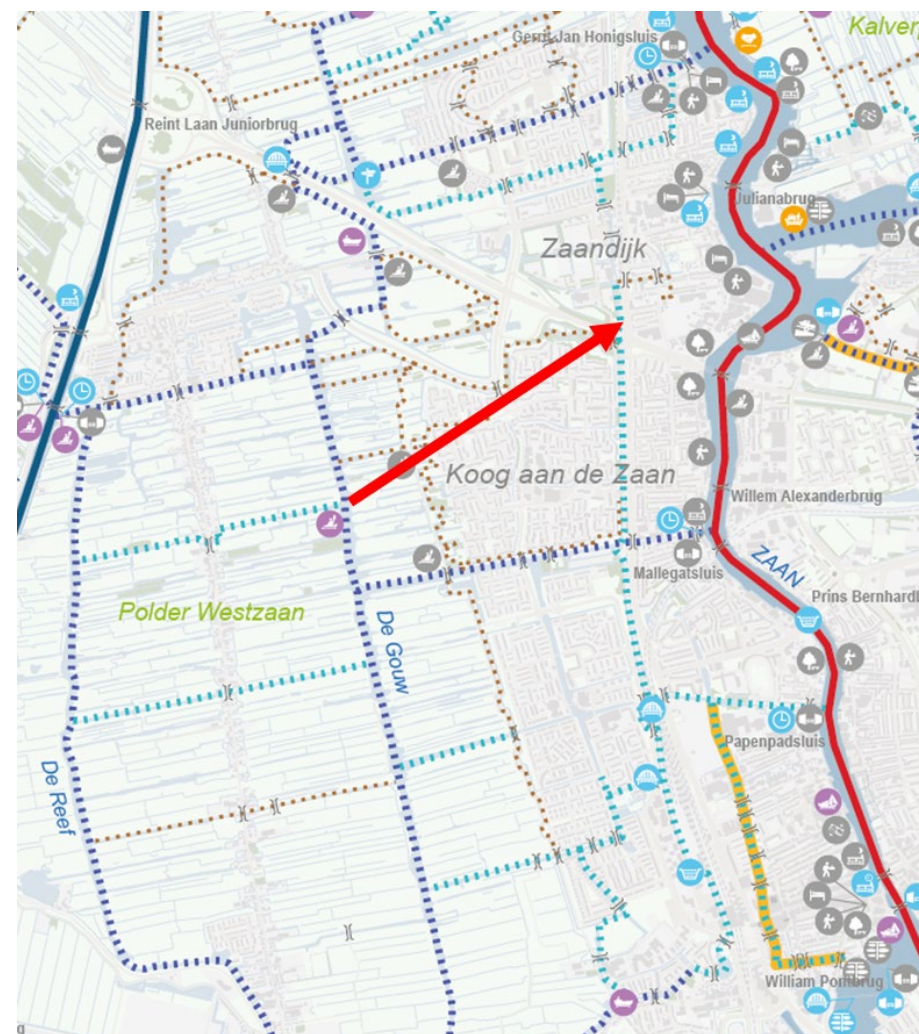
Uit de analyse blijkt dat het projectgebied en de te analyseren vaarwegen geen onderdeel zijn van het structuurkaartje en daarmee niet 'dragend' zijn voor het regionale vaarnetwerk. Wel ligt het plangebied midden in een bevaarbaar deelgebied in Zaanstreek-Waterland en kunnen mensen vanuit de woning of ligplaats aansluiten op dit vaarnetwerk.



Kansenkaart Waterrecreatie Zaanstad 2017

In 2017 werd door de gemeente Zaanstad een Kansenkaart Waterrecreatie opgesteld waarbij lopende en nieuwe projecten en wensen in beeld zijn gebracht. Er zijn bestaande voorzieningen (in grijs) en gewenste voorzieningen (in kleur) op kaart gebracht en ondersteund door een visie. Een kaartfragment is hiernaast afgebeeld.

Het projectgebied is op deze kaart zichtbaar als onderdeel van het vaarnetwerk. Er zijn geen ambities voor nieuwe of betere voorzieningen of verbindingen in het projectgebied of de directe omgeving benoemd. De kaart laat zien dat er verbeterde doorvaart wordt geambieerd aan de zuidzijde van het projectgebied door realisatie van aquaducten en verbeterde bedieningstijden van de sluis naar de Zaan.



Netwerk op wijkniveau

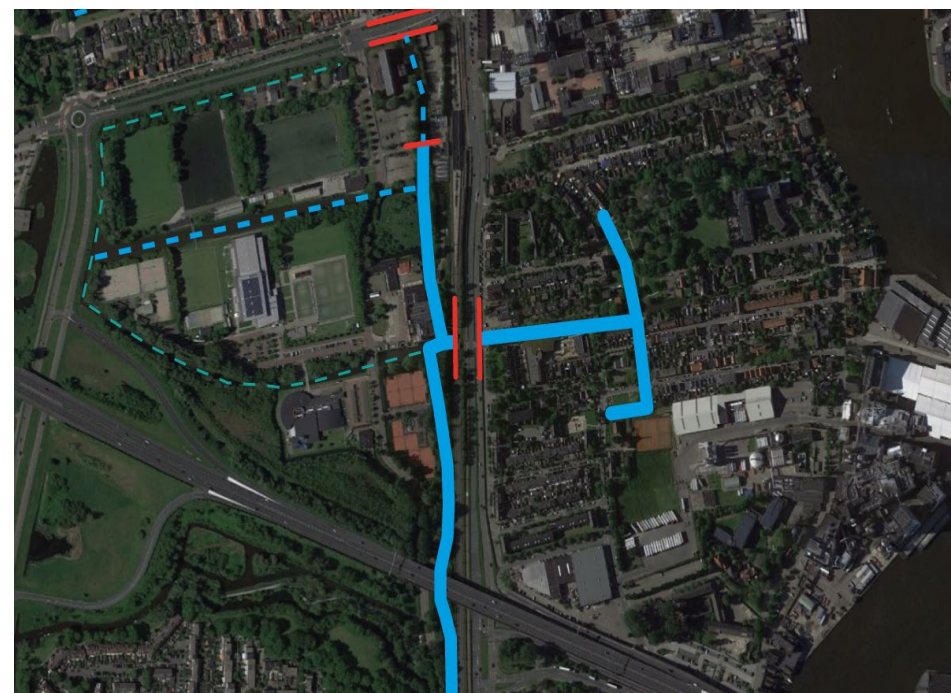
Het vaarnetwerk op wijkniveau is op het kaartje hiernaast afgebeeld. Er is sprake van een vaarnetwerk aan de noordzijde van de Guisweg. Dit is via de Watering en de Gert-Jan Honigsluis verbonden met de Zaan aan de oostzijde en met Nauernaschevaart aan de westzijde.

Het vaarnetwerkje in het projectgebied is via de vaart langs de Oosterveld verbonden met de Mallegatsloot en via de Mallegatsluis met de Zaan. Aan de Oostzijde is er een verbinding met de Nauernaschevaart en het zuidelijk gelegen gebied Westwatering is doorvaarbaar.

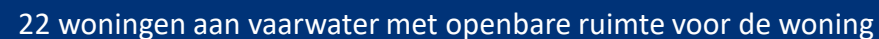
Beide gebieden zijn met elkaar verbonden via een vaarverbinding aan de oostzijde van het projectgebied. Er is een waterloop tussen de beide netwerkjes onder de Guisweg door, maar deze is niet bevaarbaar, net als de verbinding bij het station. De aanleg van een fietstunnel en de veranderingen bij de Guisweg brengen een toekomstige verbinding voor bootjes zeker niet dichterbij.

Conclusie

Het netwerkje van vaarwegen in het projectgebied is alleen via de zuidzijde aangesloten op het groter geheel. Vanuit daar is het gehele netwerk toegankelijk en zijn er diverse routes en knooppunten. Provincie, regio en gemeente zetten in op bevordering van het varen in combinatie met de woonomgeving. De belangen zijn daarmee vooral lokaal en gericht op de bewoners.



Op bovenstaande kaart hebben wij de woningen ingetekend die een aan het water liggen maar met een openbaar pad of weg tussen eigendom en waterlijn. Deze bewoners zouden mogelijk een ligplaats kunnen wensen in openbaar vaarwater. Een deel heeft al zo een plek in gebruik. De 'tweede ring' tot ca 100 meter afstand zijn nog eens 50 woningen.



Boten in het water

Op basis van luchtfoto's, google Streetview, foto's die we maakten tijdens een bezoek in de zomer en in het najaar en andere bronnen hebben we op bovenstaand beeld een indruk gegeven van het aantal bootjes dat in het plangebied naar schatting aanwezig is.



35 tot 40 bootjes in het water waargenomen

De kwaliteit van de afgemeerde bootjes is sterk verschillend. Er liggen bootjes in een klein haventje bij het park met nette afdekzeiltjes en er liggen boten bij luxe woningen. Er liggen ook in de vaarten enkele kleine bootjes die duidelijk weinig gebruikt worden. Veelal zit de motor niet aan boord (diefstal) wat in de praktijk vaak ook het gebruik wat beperkt.



Ligplaatsen en boten van verschillende kwaliteit en bruikbaarheid

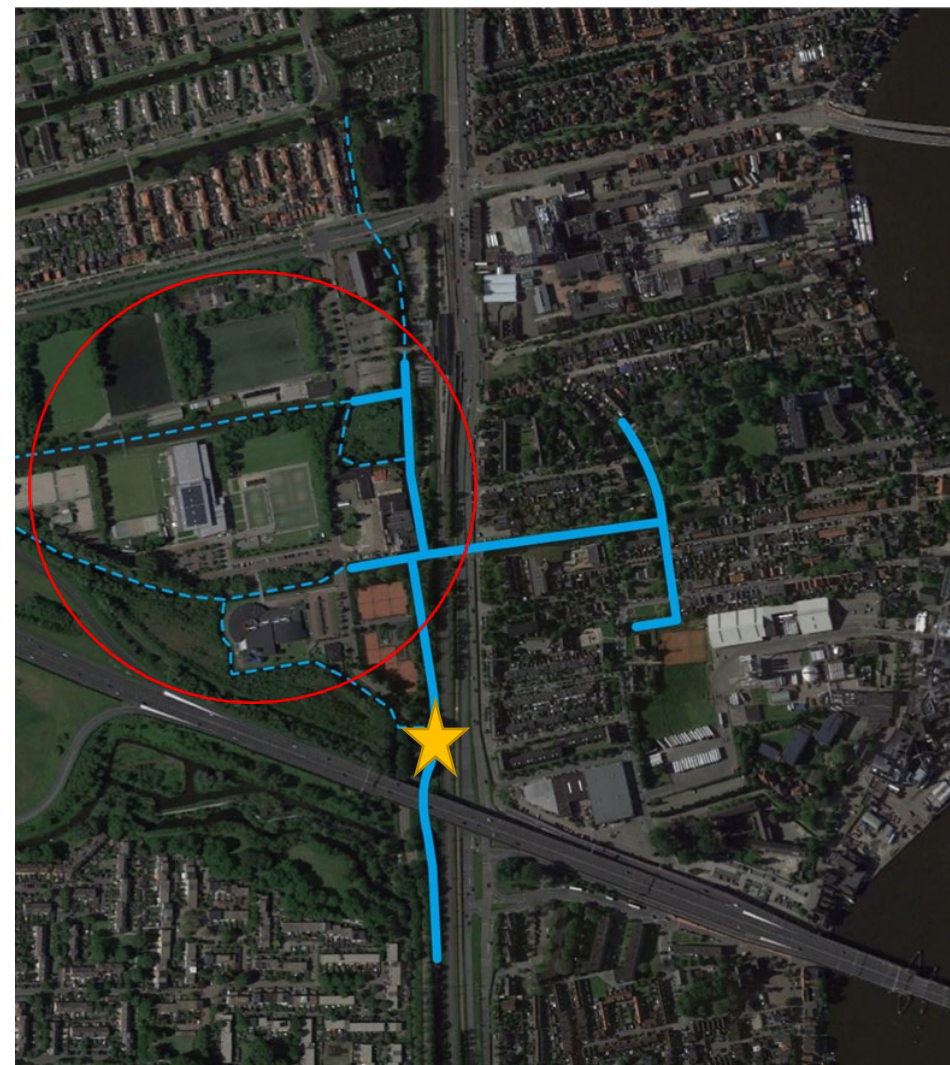
Doorkijk naar de toekomst

Op dit moment is er een aantal woningen aan water en met ligplaats. Het is mogelijk dat dit in de toekomst groter wordt. Er zijn plannen voor de ontwikkeling van de omgeving van het station met woningen. Er is nog geen zicht op de mogelijke aansluiting op de vaarwegen, op het maken van ligplaatsen etc. Het open houden van de vaarweg naar het zuiden middels het Naviduct zorgt er wel voor dat de optie open blijft.

Dat geldt ook voor mogelijk toekomstige ontwikkelingen van andere percelen in dit gebied. Er is sprake van een sportcluster, groene ruimte, een bedrijf en diverse parkeergebieden, omzoomd door stedelijk gebied en zeer goed ontsloten. Het is goed mogelijk dat bij toekomstige wijkontwikkeling de dooradering met waterlopen belangrijk blijft voor de waterhuishouding en bodem. Ervaring leert dat dit vaak gepaard gaat met ligplaatsen bij woningen.

Met de afwaardering van de huidige Guisweg ontstaat een nieuw profiel en nieuwe verkeersintensiteit. Mogelijk ontstaan ook hier in de toekomst kansen voor herinrichting waarbij koppeling van de vaarsystemen of uitbreiding daarvan onderdeel zijn van het plan. Ontsluiting naar het noorden én het zuiden is dan aantrekkelijk.

De komst van een naviduct heeft ook implicaties op beheer, eigendom, onderhoud en aansprakelijkheid. Deze zullen nader tussen gemeente en Hoogheemraadschap afgestemd moeten worden.



Analyse van impact

Maatschappelijke en culturele impact

De maatschappelijke impact van een bevaarbaar systeem is tweeledig. De vaarwegen en verbindingen zijn onderdeel van het gebiedsprofiel van Oud-Koog en van de structuur van straten, vaarten en bebouwing. Indien de bevaarbaarheid beperkt wordt zijn bootjes niet meer nuttig en nodig en verdwijnt deze historische link. Dat geldt ook voor de inwoners die in hun culturele achtergrond sterk verbonden zijn met water en bootjes. Bijzondere gebouwen zoals Het Jonge Schaap en Oliemolen Het Pink ontleen hun ontstaan en context aan het water. De maatschappelijke impact van de bevaarbare verbinding is sterk gekoppeld aan het verleden en de oorsprong van Koog aan de Zaan en haar bewoners.

Impact bestedingen

De economische impact kent verschillende elementen. Deze zijn niet helemaal los van elkaar te beschouwen. Onderdelen zijn:

- Er zijn ca. 40 bootjes in het projectgebied. Er zijn geen hele vaste gegevens uit onderzoeken over het aantal vaarbewegingen dat bootjes vanaf ligplaatsen bij woningen maken. Voorzichtige schattingen op basis van vergelijking gaan uit van 7 tot 10 korte vaartochtjes per jaar. Tijdens deze vaartochtjes wordt brandstof verbruikt en wordt mogelijk op bestemming wat genuttigd in de horeca. Exacte cijfers ontbreken, onderzoek elders spreekt van een besteding van € 11,- per boot per dagtocht(je). Dit zorgt voor een directe besteding van minder dan € 5.000 per jaar.
- Daarnaast is onderhoud van de bootjes, aanschaf, eventuele winterstalling en service een component van de economische impact. Dit is lastig te schatten gezien de grote verschillen in soorten bootjes in het projectgebied. Wij stellen de jaarlijkse besteding op € 12.000,-.

Impact op woongenot en woningwaarde

Er zijn naar schatting 40 mensen of gezinnen in de wijk die nu een bootje hebben en al dan niet direct aan bevaarbaar water wonen. Nog eens een soortgelijk aantal zou dat kunnen doen. Het afsluiten van het netwerk om te varen belemmert deze mensen in hun woongenot.

Voor de woningen direct aan het water met een ligplaats 'in de tuin' is over het algemeen de verwachting dat dit een direct waarde-effect heeft. Onderzoeken spreken van 0 tot 17% waardeverhoging. Het is lastig te bepalen welk deel van deze waardeverhoging komt door bevaarbaar water en welk deel door water, als een 'garantie op vrij wonen en vrij uitzicht'. Als we zouden stellen dat de 24 woningen met een tuin aan het water een gemiddelde waarde hebben zoals in 2022 in Koog aan de Zaan geldt (gemiddelde verkoopprijs, bron: Huispedia) van € 408.000. Een waarde-effect van 5% voor deze 24 woningen vertegenwoordigt dan een waarde van bijna € 500.000. Daar komt het (niet te becijferen) effect bij op waardes van andere woningen nabij bevaarbaar water.

Als een dergelijk effect ook bij nieuwbouw van woningen zou gelden dan zou de ontwikkeling van een doorvaarbaar gebied ten westen van de N203 eveneens een meerwaarde hebben in de ontwikkelfase en de verkoopfase.

Effect op draagvlak

Belangrijk aanvullend effect bij het mogelijk onbevaarbaar maken van het netwerk is het verlies aan draagvlak voor het project Guisweg waarbij juist de bevaarbaarheid van de Sluissloot een criterium is geweest bij de presentatie van varianten.

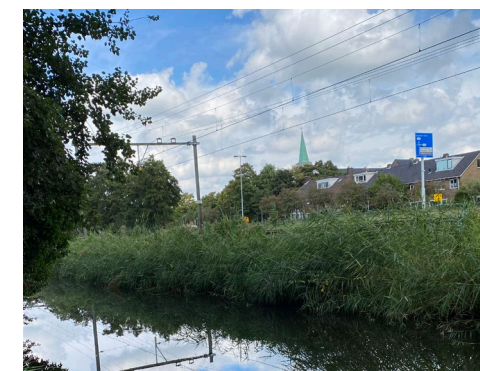
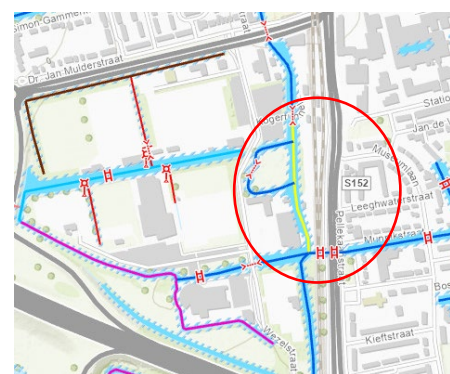
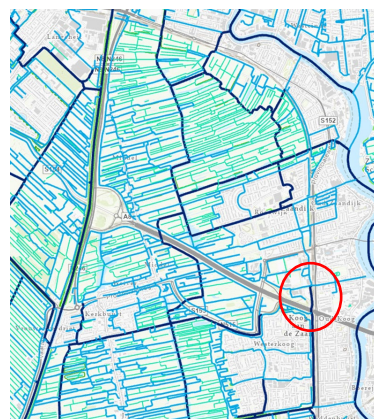
Conclusies impact watersysteem en spoorloot

De onderdoorgang van de (nu bevaarbare) waterloop onder de A8 is één van de twee onderdoorgangen binnen een relatief groot poldergebied met een fijnmazig netwerk van onderliggende waterlopen. Het behouden van deze twee open waterlopen is voor het watersysteem, voor de doorstroming en voor onderhoud belangrijk.

Daarbij is het voornaamste belang dat de watergang aan de oppervlakte blijft, dus niet wordt vervangen door een sifon. Bovendien is de doorstroming beter als de diepte over de gehele watergang soortgelijk is en geen obstakels onder water kent.

Voor onderhoudswerkzaamheden aan de watergangen wordt gebruik gemaakt van een onderhoudsvaartuig. Een niet bevaarbare watergang zorgt voor extra kosten bij onderhoud van oevers en watergangen.

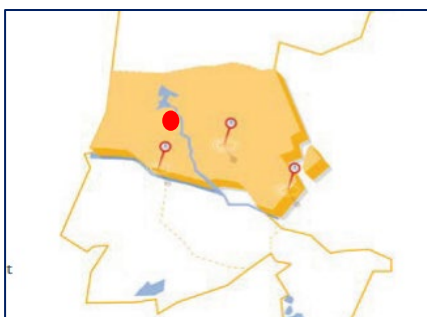
De watergang loopt langs de spoorweg en fungeert als spoorloot. Een spoorloot is een watergang evenwijdig aan een spoorweg ten behoeve van de waterhuishouding en afscherming van de spoorbaan. Uit de onderhoudskaart van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier blijkt dat een belangrijk deel van de spoorloot ook in beheer is bij ProRail. Een spoorloot kan een functie hebben in de stabiliteit van een spoorvak, in de beperking van trillingen naar de omgeving door het treinverkeer of bijvoorbeeld in de voorziening van bluswater. Bij aanpassing van de watergang is ProRail in alle gevallen gesprekspartner en zullen wellicht de functies behouden moeten blijven.



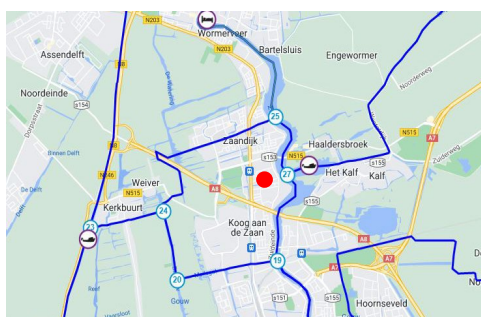
Conclusies meerwaarde naviduct

Meerwaarde regionaal netwerk

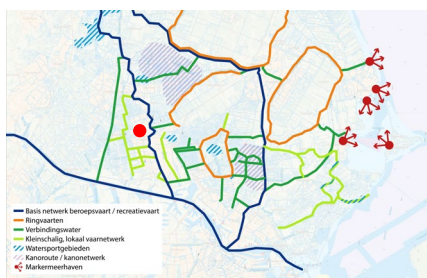
De meerwaarde van een bevaarbaar netwerk nabij project Guisweg in het beleid van Noord-Holland, het sloepennetwerk, de regionale visie waterrecreatie en de lokale kansenkaart waterrecreatie is beperkt. De route 'via het naviduct' wordt niet aangeduid als te ontwikkelen of te versterken route en wordt niet gezien als onderdeel van het regionale en dragende 'systeem'. De bevaarbare waterlopen sluiten wel goed aan op deze regionale netwerken.



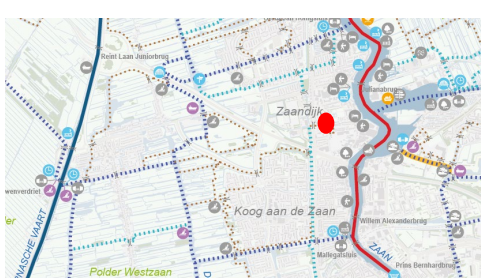
Provinciaal beleid waterrecreatie



Regionaal sloepennetwerk



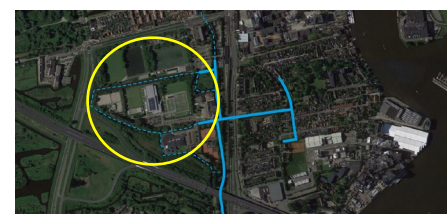
Visie waterrecreatie Zaanstreek-Waterland



Kansenkaart waterrecreatie Zaanstad

Meerwaarde lokaal bevaarbaar netwerk

Er is sprake van een klein bevaarbaar netwerk op wijkniveau met verbindingen naar het omliggend netwerk. Ca 40 bootjes maken daar nu gebruik van, 24 woningen liggen met de tuin aan water, 22 woningen in de directe nabijheid en nog eens 50 binnen korte afstand. De meerwaarde voor de gebruikers en bewoners zit in hun recreatie, in de waarde van een woning met ligplaats in de tuin (ca. € 500.000) en in de plezierige woonomgeving. Ontwikkeling van woningbouw ten westen van de N203 wordt aantrekkelijker indien ook deze vaarten bevaarbaar worden of blijven. Ook hier is dan sprake van 'ontwikkelaarwaarde'. Afspraken over beheer en onderhoud van een aan te leggen naviduct zijn nodig richting de toekomst.



Netwerk en ontwikkellocatie



Ca. 24 woningen met tuin aan water



Ca. 22 woningen dicht bij water



Ca. 40 bootjes geteld in het water