



Burgemeester & Wethouders van Langedijk

Vroedschap 1,
1722 GX Zuid-Scharwoude

Zuid-Scharwoude, 24 januari 2012

Betreft: zienswijze van de Stichting Langedijk Waterrijk op het **Waterplan 2012 – 2016** met een verzoek tot aanpassing hiervan.

Met afschrift (apart verzonden) aan:

- **HHNK**
- **Politieke partijen / fracties Langedijk**
- **Gemeenteraad Langedijk**

Geacht College,

Graag informeren wij u over onze zienswijze op het “Waterplan 2012 – 2016”. Wij hopen dat u deze informatie wilt verwerken in een aangepast plan en wij zien uit naar het resultaat. Uiteraard zijn wij, als zeer betrokken partij, beschikbaar voor overleg over deze onderwerpen.

Er zijn twee hoofdonderwerpen uit het “Waterplan” waar SLW op wil reageren omdat wij hierover echt bezorgd zijn: de BEVAARBAARHEID (het BAGGEREN van de vaarwegen en MAAIEN van waterplanten) en het realiseren van MEER DOORVAARBAARHEID. Naar onze mening vraagt dit aanpassing van het plan. Daarnaast zijn er enkele aanvullende reacties die wij toevoegen met als doel dat daarmee het plan op onderdelen kan worden verbeterd.

Allereerst de hoofdonderwerpen:

1. **De BEVAARBAARHEID van de vaarwegen.** (BAGGEREN EN MAAIEN)

1A. Het BAGGEREN

Over het baggeren is in het Waterplan te lezen dat

- “Er in Langedijk nauwelijks achterstand zou bestaan in baggeren (§ 2.7)”, hetgeen
 - zeer afwijkt van de bevindingen van de Stichting Langedijk Waterrijk voor het gebied Groot-Oosterdel. Naast gesprekken hierover is door ons onlangs nog een brief geschreven (8 dec. 2011 aan Weth. Overzier) met concrete peilresultaten door het HHNK die er niet om liegen. Hierop is nog geen inhoudelijke reactie ontvangen. Er lijkt gemiddeld een sliblaag te liggen die **twee maal zo dik is als toegestaan** (reeds rekening houdend met 15% toegestane verontdieping).

- ons tevens verbaast omdat in het “Rapport Tijhuis” (uit 2009) ook is aangegeven dat er nog het nodige gebaggerd moet worden buiten het Groot-Oosterdel. Ook hierover is door ons in brieven gereageerd (14 oktober 2010 en 24 juni 2011). Voor de watergangen buiten het Groot-Oosterdel wordt genoemd: ca. 94.000 m³ binnen het leggerprofiel (dat wil dus zeggen met een verontdieping van minder dan 15%) en nog eens ca. **2000 m³ buiten het leggerprofiel**.
- “HHNK werkt met een flexibel peilbeheer(§4.2). Voor zover dit een variatie op het peil t.o.v. NAP betreft kunnen wij dit begrijpen in verband met de gewenste flexibiliteit en het gebruik van gebiedseigen water, maar dit mag niet betekenen dat de vereiste waterdiepte wordt onderschreden! Het HHNK hoort (conform de waterwet) de huidige waterdiepten die zijn vastgelegd in de legger, te controleren en te handhaven ! Anders is er geen enkele zekerheid over de doorvaarbaarheid. Dit vinden wij niet terug in het rapport.
- “Overdracht stedelijk water (§ 4.7) waaronder het baggeren is nog niet definitief geregeld”. Wij zouden graag zien dat
 - Hierbij duidelijk wordt vastgelegd welke partij verantwoordelijk wordt voor het vaarbeheer (naar onze mening dient die verantwoordelijkheid bij de Gemeente Langedijk te liggen).
 - Tevens wordt genoemd dat de handhaving van de peildiepten door het HHNK conform de legger hierin zal worden vastgelegd.
 - onze betrokkenheid namens vele Langedijker schippers hierbij wordt genoemd,
- In “Uitvoeringsprogramma IV-b (Langedijk) wordt in § 2.2.7 onder punt 20 genoemd dat het baggerplan binnenkort met prioriteit wordt opgesteld. Wij steunen dit van harte (!) en zien graag dat zowel onze betrokkenheid als de garantie voor peildiepten zoals hierboven genoemd (conform legger) ook hier als uitgangspunten worden vastgelegd in dit plan.

1B. Het MAAIEN van waterplanten (en de ecologie)

- Met verwijzing naar de Kaderrichtlijn Water (KRW) wordt op blz. 11 het “natuurvriendelijk schonen” genoemd. Wij willen graag vastgelegd zien dat dit geen beperkingen mag opleggen aan de mate van bevaarbaarheid van de wateren in het Groot-Oosterdel gebied: immers net zoals het handhaven van beschoeiingen (in het rapport genoemd) is ook het handhaven van het huidige varen een onderdeel van onze Langedijker Cultuur en moet daarom gewaarborgd zijn!
- Daarom dient er ook aandacht te zijn voor het verwijderen van waterplanten. Wij verzoeken om in de tekst tevens op te nemen dat in het kader van bevaarbaarheid begin juni de waterplanten zullen worden gemaaid (met een verantwoordelijkheid hiervoor van de Gemeente Langedijk)
- Op blz. 32 wordt genoemd dat er een relatie zou zijn tussen “intensief vaarverkeer” en de ecologische waterkwaliteit (*uit de tekst zou kunnen worden geconcludeerd dat intensiever vaarverkeer de ecologische kwaliteit verbetert*). Wij willen graag vastgelegd zien dat hierbij ook het vaarbelang zal worden afgewogen, mede in het licht van de Langedijker cultuur en de economie (toerisme).

De opmerkingen over “BEVAARBAARHEID” Samengevat:

1. **Verwijder de zinsneden waarin staat dat er in Langedijk nauwelijks een achterstand is in het baggeren, en meldt duidelijk wanneer het nieuwe baggerplan wordt uitgevoerd.**
2. **Geef aan dat niet tot 2016 gewacht kan worden met het oplossen van de huidige knelpunten (knelpunten door SLW reeds genoemd in bovengenoemde brieven)**

3. Geef aan dat de Gemeente Langedijk verantwoordelijk blijft (beleidsmatig en in uitvoerende zin) voor het vaarbeleid (inclusief maaien in juni)
4. Meldt dat in de (toekomstige) overeenkomst met het HHNK zal worden vastgelegd dat de peildiepten conform de legger door het HHNK gehandhaafd moeten worden en dat de Gemeente Langedijk daarop zal toezien.
5. Meldt dat het vaarbelang (vanuit de lokale cultuur en toerisme) nadrukkelijk meegewogen dient te worden bij maatregelen gericht op ecologie.
6. Leg vast dat SLW namens vele schippers uit Langedijk gesprekspartner zal zijn bij het opstellen van het baggerplan en betrokken zal zijn (klankbordfunctie) voor het document "Overdracht Stedelijk Water".

2. Het concreet realiseren van MEER DOORVAARBAARHEID.

Wij zijn teleurgesteld dat een apart hoofdstuk over doorvaarbaarheid ontbreekt, terwijl dit zo belangrijk is vanuit de Langedijker cultuur en voor toerisme (economie). Het verbeteren van de doorvaarbaarheid komt in deze nota als volgt aan de orde:

- "benoeming vaarnetwerk (§2.8)" waarin tot onze vreugde ook de prioriteit wordt herhaald zoals genoemd in het Masterplan Doorvaarbaarheid uit 2008. Die prioriteit staat dus nog steeds met als topprioriteit: het **herstellen van de doorvaarbaarheid tussen Noord- en Zuid- Scharwoude** achter de St. Jan de Doperkerk !
Op blz. 32 (§ 4.2) wordt genoemd dat het herstel van de doorvaarbaarheid tussen Noord- en Zuid-Scharwoude met een "open verbinding" niet alleen zal zorgen voor een betere doorvaarbaarheid maar tevens de noodzakelijke (nu geblokkeerde) doorstroming zal verbeteren. Op blz. 33 (in § 4.4) is aangegeven dat zo'n aanpassing zoveel mogelijk als werk-met-maatregelen zal worden aangepakt en het verbeteren van die doorstroming is dus zo'n onderwerp om hier werk van te maken! Nu is het gehele gedeelte van de Achterburggracht in Noord-Scharwoude alsmede het nieuwe Veilingterrein (met water tot aan de oude loskade) een gesloten gebied. Het is dus (conform het Masterplan uit 2008) echt prioriteit 1 om dit aan te pakken.
- In hoofdstuk 5 (uitvoeringsprogramma) is in tabel 5.2 (Maatregelen Langedijk) aangegeven dat de waterstructuurvisie Noord-Scharwoude nu zal worden opgesteld, met als "trekker" de gemeente. Wij missen daar de vermelding dat SLW namens vele Langedijker schippers hierbij zal worden uitgenodigd als klankbord!
- In de bijlagen:
 1. *BIJLAGE II: BIJ § 1.6 Ontwikkelingsvisie doorvaarbaarheid Langedijk* (blz. 7 en 8) waar opnieuw die prioriteit voor Noord-Zuid Scharwoude herhaald wordt. Echter hier is vermoedelijk een fout in de tekst aanwezig. Voor prioriteit 1 (verbinding Noord-Zuid Scharwoude achter de kerk) is slechts de uitvoering nodig van twee autobruggeten, een fietsbrug en een Langedijker voetgangersbrug (zie "Ontwikkelingsvisie Doorvaarbaarheid 2006", blz. 60 en 61) en niet zoals vermeld 8 bruggen en een overhaal. Bovendien is het wenselijk dat deze prioriteit 1 ook echt als prioriteit 1 wordt aangepakt, dus met aandacht voor de financiering, budgettering / subsidieaanvragen. Hiervoor is het allereerst nodig dat een **uitvoeringsplan wordt opgesteld voor dit deel** en dat wordt hier helaas niet vermeld.
 2. In het schema op blz. 36 (afbeelding 4.2) staat de behoefte aan vaarroutes en doorstroming als "wenselijk". Wij verzoeken u dringend op grond van alle bovenstaande argumentatie om dit te wijzigen in "noodzakelijk".
 3. *BIJLAGE IV, In het Uitvoeringsprogramma Langedijk (bijlage IV-b, zie ook tabel 2.1)* waarbij in punt 5-a onvoldoende aandacht is voor de uitvoering van prioriteit 1 in die doorvaarbaarheid. Wij zouden graag zien dat ook hier prioriteit 1 (vaarverbinding Noord- Zuid-Scharwoude) concreet wordt genoemd! In de

tekst op pagina 6 (bij § 5-b) is het te vrijblijvend en dat is niet nodig! Immers: op blz. 15 wordt onder § 16-b concreet aangegeven dat in **2012 concreet het plan zal worden opgesteld!**

De opmerkingen over “MEER DOORVAARBAARHEID” samengevat::

- 1. Benoem dat bij het opstellen van de “waterstructuurvisie Noord-Scharwoude” door de Gemeente Langedijk in 2012 concreet aandacht zal worden gegeven aan prioriteit 1 door het opstellen van een uitvoeringsplan voor de doorvaarbaarheid achter de St. Jan de Doperkerk**
- 2. Neem deze prioriteit 1 (vaarverbinding Noord-Zuid Scharwoude) mee in de financiering / budgettering / raadsvoorstellen.**
- 3. Benoem dat SLW namens de Langedijker schippers hier een klankbordfunctie heeft.**

Na bovengenoemde hoofdpunten willen we hier tevens nog enkele reacties geven waarmee het rapport zou kunnen worden verbeterd:

a) Begrenzing VRNK-boezem

Ten onrechte is in de kaarten de VRNK-boezem doorgetekend langs de gehele oostzijde van Langedijk in de richting van Alkmaar. De grens van de VRNK-boezem is de Roskamsluis in Noord-Scharwoude. Ten zuiden van deze sluis bevindt zich de Schermerboezem. Dit is een fundamentele vergissing, waarvan niet duidelijk is of deze ook in de rekenmodellen doorwerkt. Hoewel het peilverschil tussen beide boezems niet groot is, is de waterkwaliteit wel anders en ook het volume van de Schermerboezem is vele malen groter dan die van de VRNK-boezem. Dit is van belang voor het Oosterdelgebied bij een eventuele doorbraak van de boezemkade. Ook in de tekst zijn passages terug te vinden waarin wordt gesteld dat de inlaat van water naar het Oosterdelgebied vanuit de VRNK-boezem (kanaal Omval-Kolhorn) zou geschieden.

b) Visie Harenkarspel

Wij zijn enthousiast over het op termijn verhogen van twee bruggen in het rondje Waarland. Graag zien we de vermelding dat SLW als klankbord zal worden gebruikt voor het vaststellen van de nieuwe doorvaarthoogten.

Wij hopen op een goede ontvangst en aandacht voor onze zienswijze en zijn natuurlijk benieuwd naar de wijze waarop dit verwerkt wordt en daarmee bijdraagt aan een goed waterplan. In afwachting van uw berichtgeving hierover,

Met vriendelijke groet

Ir. W.A. van Santen
Namens het Bestuur van de Stichting Langedijk Waterrijk
Conform bestuursbesluit d.d. 23 januari 2012