

Gouda aan de waterkant

Gouda heeft als middelgrote waterrijke stad een interessante positie op het toerwaartnetwerk. Gelegen aan de Staande Mastroute, via het water verbonden met andere historische Hollandse steden, en voorzien van diverse mogelijkheden en locaties voor de toervaart.

Gouda wil haar positie beter benutten. Binnen het project Hollandse Waterstad worden initiatieven genomen om de aantrekkelijkheid van het cultureel- en havenkwartier te vergroten. Binnen dit activiteitenprogramma is ook de ambitie opgenomen om Gouda via de 'zuidelijke toegang' weer toegankelijk te maken vanaf de Hollandsche IJssel met een directe verbinding de stad in.

Projectbureau Vrolijk heeft in een ander los uitgewerkte bouwsteen samen met sleutelorganisaties in Gouda bekeken welk ambitieniveau Gouda daarbij moet hanteren. Daarbij is met name de vraag of een volledige Staande Mastroute door de stad noodzakelijk is, of dat een gedeeltelijke toegankelijkheid vanaf de IJssel afdoende is, aan de orde geweest.

De doelstelling van de zuidelijke toegang voor wat betreft de bereikbaarheid voor boten valt uiteen in drie niveau's:

- De opbrengsten van het havengeld
- De bestedingen van de watertoeristen in de stad, in horeca, winkels etc.
- De aantrekkelijkheid van de binnenstad door verlevendiging.

Vastgesteld moet worden dat met name het laatste argument krachtig is.

- De opbrengsten van havengeld zijn gemiddeld circa € 10 per schip per nacht. Als het passanten-gebruik met 1000 overnachtingen toe zou nemen (hetgeen voor de zuidelijke toegang enorm is) dan stijgen de inkomsten met € 10.000 per jaar
- De economische impact is van belang. Watersporters besteden gemiddeld € 77 per boot per nacht (cijfers 2004). Deze bestedingen komen voor een belangrijk deel terecht bij horeca, winkeliers en dergelijke. De economische impuls voor de binnenstad bedraagt derhalve € 77.000,-

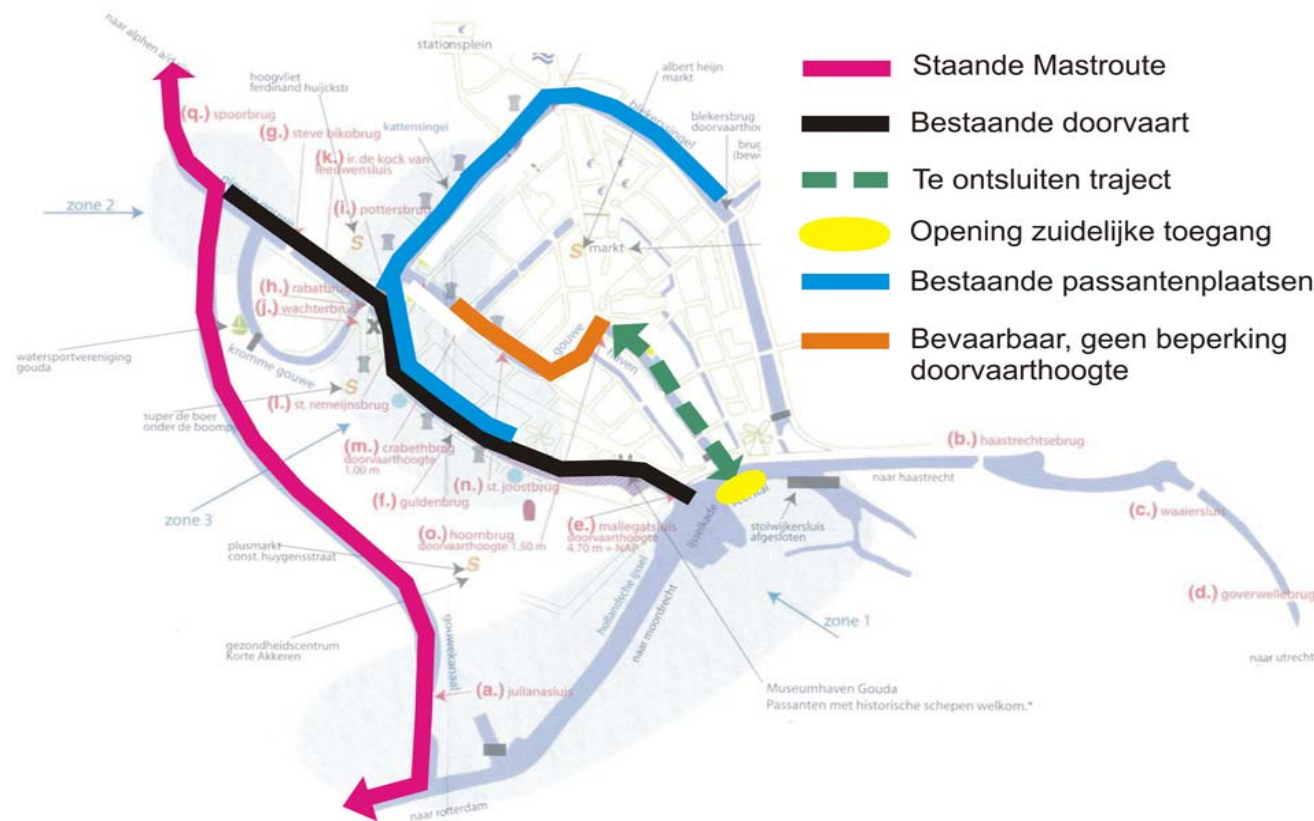
Hoewel deze bestedingen aantrekkelijk zijn, en van meerwaarde, zullen zij nooit de investeringen en exploitatiekosten voor een zuidelijke toegang kunnen goedmaken. De echte meerwaarde is te vinden in stadsontwikkeling.

De omgeving van de Oost-en westhaven, en dan met name de kade en het water, zijn een beeldbepalende openbare ruimte in het cultureel- en havenkwartier. Doordat deze ruimte niet of nauwelijks gebruikt wordt levert zij geen bijdrage aan een levendig stadsbeeld. Door het water tot leven te brengen, met aanlegplaatsen voor kleine jachten en sloepen, met passerende open motorboten die de stad verkennen en met een aantrekkelijke kade, krijgt de hele omgeving een impuls.

Deze bouwsteen gaat uit van die verbrede doelstelling. Op basis daarvan worden aspecten verkend die van belang zijn voor de voorzieningen, de alternatieven, het profiel van de haven, het ontwerp, de inrichting van de kade en het schuren. In deze bouwsteen zijn tevens enkele voorbeelden opgenomen van andere steden met een 'leerzame' situatie.



Bestaande voorzieningen en ambitie



Bestaande voorzieningen

Gouda is in de bestaande situatie ook al bereikbaar. De binnenstad kan vanaf het noorden en vanaf de Staande Mastroute bereikt worden door de Nieuwe Gouwe en door de passage van de ir. De Kock van leeuwensluis. Ter hoogte van de Rabatbrug kan de toervaarder kiezen voor een ligplaats aan het Regentesseplantsoen of aan de Turfsingel. De Turfsingel is ook direct bereikbaar vanaf de Hollandsche IJssel door passage van de Mallegatsluis.

De eventueel nieuw te realiseren toegang geeft vanaf de Hollandsche IJssel rechtsreeks toegang op de haven. Ook deze loopt door de stad heen in noordelijke richting. Een groot aantal vaste bruggen beperkt de doorvaarthoogte. De vroegere sluis is thans in gebruik als duiker voor watertoevoer vanuit de Hollandse IJssel. In de plannen is voorzien dat deze opnieuw in gebruik genomen zal worden.

Oost- en Westhaven

Op de tekening wordt ingezoomd op de Oost-en Westhaven. Bij het openen van de zuidelijke toegang zal de haven tot de hoornburg bevaarbaar zijn voor schepen met een beperkte doorvaarthoogte. Binnen deze bouwsteen wordt er van uitgegaan dat de Hoornbrug niet wordt aangepast. Gevolg hiervan is dat de haven nabij de Hoornbrug een ruimte moet hebben om schepen te kunnen draaien (zwaairom). Gezien de beperkte stroming en de beperkte breedte van de haven ligt het voor de hand op deze plaats geen aanlegplaatsen in te richten en een voorziening te maken om het keren eenvoudiger te maken. Gezien de breedte van de Donkere sluis en de beperkte doorvaart van de St. Jansbrug ligt het voor de hand het water tussen de St. Jansbrug en de Hoornbrug niet te gebruiken.

Voor de bruikbaarheid van de Oost-en Westhaven zelf zijn er twee varianten, met vaste bruggen (huidige situatie) of met beweegbare bruggen. In het laatste geval zouden de Noodgodsbrug en de Uiterste Brug beweegbaar moeten worden. Beide bruggen hebben een doorvaarthoogte van 3 meter (Uiterste Brug 3.10 m.). Deze doorvaarthoogte is voor een belangrijk deel van de motorjachten in Nederland afdoende. In bijgaand schema zijn deze gegevens van de motorboten in Nederland weergegeven. Daarbij geldt de opmerking dat het schattingen betreft. In Nederland is er geen exact overzicht van de vloot, met lengtes, breedtes en doorvaarthoogtes.

Doorvaarthoogte	% schepen dat er onderdoor kan	Geschat aantal schepen in NL
3.30 meter	90%	67.500
2.66 meter	75%	56.200
2.34 meter	50%	37.500
2.10 meter	25 %	18.750

Voor zeilboten geldt uiteraard dat bruggen beweegbaar moeten zijn. De ruimte tussen de Uiterste Brug en de nieuw te bouwen sluis kan gebruikt worden voor (enkele) zeilschepen.

Havenprofiel

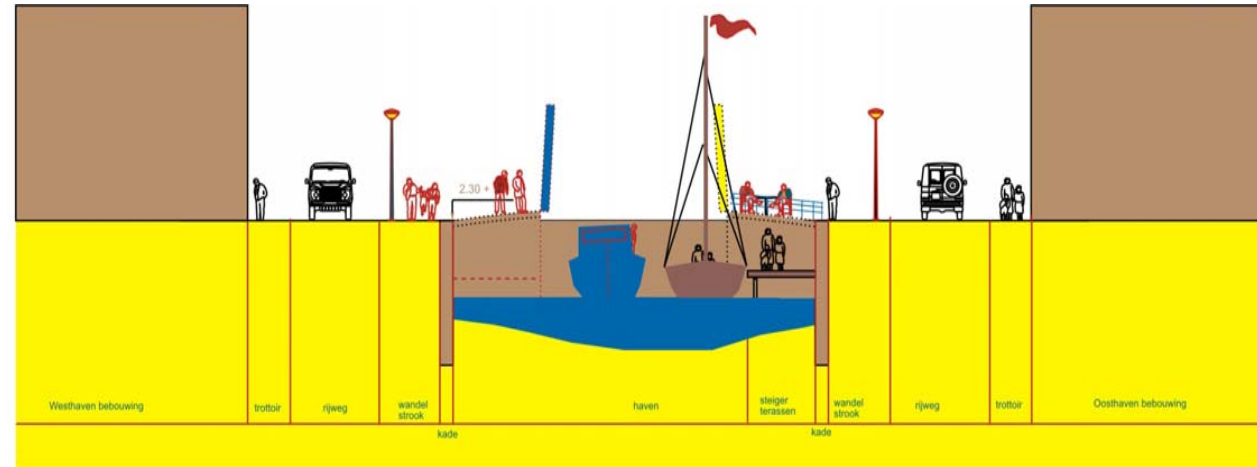
In nevenstaand plaatje is schematisch weergegeven wat je nodig hebt om de watersport te accommoderen. Redenerend van bebouwing en kade tot de overzijde kade en bebouwing komen we dan de volgende onderdelen tegen:

- Trottoir
- Rijweg
- Wandelstrook
- Kademuur
- Steiger en verbinding naar de steiger
- Ruimte voor ligplaatsen
- Brughoofden (versmalling vaarweg)
- Eventueel ruimte voor ligplaatsen
- Eventueel steiger
- Kademuur
- Wandelstrook
- Rijweg
- Trottoir
- Bebouwing

Breedte

De volgende informatie is aanvullend relevant

- De breedte van de Oost- en Westhaven is circa 15 meter
- De breedte van de doorvaartopeningen bij de Uitersteburg en de Noodgodsbrug is 6,80 meter
- De breedte van een steiger is minimaal 1 meter, maar de voorkeur is 1,50 meter
- De breedte van een schip hangt onder meer af van de lengte. De verhoudingen zijn als volgt:



bootmaat	
lengte	breedte
7.30	2.50
8.20	2.70
9.10	3.00
10.00	3.35
10.90	3.65
11.80	3.70

Gezien het soort schepen dat mogelijk Gouda via de zuidelijke toegang zal bezoeken houden we in het ontwerp rekening met een breedte van 3,65 meter. Een aangelegd schip is, met stootmateriaal erbij, gemiddeld wat breder. Als ontwerpmaat gaan we uit van 4 meter.

Diepgang:

Voor de diepgang gaan we bij het ontwerpen van de haven uit van de normen zoals deze in de Beleidsvisie Recreaietoervaart Nederland zijn vastgelegd voor de verschillende categorieën vaarwater. De Hollandse IJssel is ter plaatse aangemerkt als zogenaamde BM route, een verbinding tussen twee watersportgebieden voor motorboten. Daarbij hoort een vaardiepte van 1,50 meter. Indien ook zeilboten de haven moeten kunnen benaderen geldt een minimale diepgang van 1,90 meter.

Ontwerpkeuzes

Kopsliggen of langsliggen

- Ligplaatsen kunnen kops op de kade of parallel aan de kade worden aangeboden.
- Bij kops liggen is er uitdraaiwater achter het schip noodzakelijk van circa 1,5 keer de lengte van het schip
- Bij langsliggen is de manoeuvreerruimte beperkt tot maximaal 2 keer de breedte van het schip
- Voor kopsliggen is een minimale kanaalbreedte vereist van 27 meter (steiger+boot+uitdraairuimte)
- Voor langsliggen is een minimale kanaalbreedte vereist van 14 meter bij enkelzijdige benutting (steiger+bootbreedte + manoeuvreerruimte)

Geadviseerd wordt te kiezen voor langsliggen

Met steiger of zonder steiger

- De ideale opstap en afstaphoogte van schip naar kade / steiger is afhankelijk van het soort schip
- Een opstaphoogte van 40 tot 70 cm boven het water is voor nagenoeg alle soorten pleziervaartuigen bruikbaar
- Een opstaphoogte tot 1,20 meter is voor de meeste jachten ook bruikbaar
- De kadehoogte bij de Oost-en westhaven bedraagt meer dan 2 meter

Een steiger voor de aanlegplaatsen is noodzakelijk.

Enkelzijdige of dubbelzijdig

- Voor langsliggende aanlegplaatsen aan beide zijden van het kanaal is een minimale breedte vereist van 19 meter (steiger + bootbreedte + manoeuvreerruimte + bootbreedte + steiger)
- De kwaliteit
- De breedte van de haven verschilt maar is circa 15 meter

Dubbelzijdige benutting met ligplaatsen is niet mogelijk

Eventueel is het mogelijk de versmalling nabij de brughoofden eenzijdig te benutten voor ligplaatsen met sloepen, voordagbezoek, voor zover deze de doorvaart niet hinderen

Drijvende steigers of vaste steigers?

- Bij wisselende waterstanden, meer dan 60 cm verschil: drijvend
- Bij diepe waterbodem (hoge kosten voor palen): drijvend
- Bij situering direct tegen de kademuur: bvk vast ivm beknellingsgevaar bij drijvende steiger
- Bij beperkte breedte: bvk vast (drijvend steiger is breder voor stabiliteit)

Voor Gouda worden in de huidige situatie vaste steigers aanbevolen, indien het 'schuren van de grachten' tot grotere waterstandsverschillen leidt zijn drijvende steigers gewenst.

Steigers / schepen toegankelijk of afsluitbaar?

- Bij beperkte ruimte: toegankelijk
- Voor passanten die aan boord slapen: toegankelijk gebruikelijk
- Voor jachten op vaste ligplaatsen: afsluitbaar gebruikelijk
- In stedelijke gebieden in grachten: toegankelijk gebruikelijk

Voor Gouda worden toegankelijke steigers aanbevolen.

Met of zonder elektra op de steigers:

- Voor complete haven voor meerdaags verblijf: noodzakelijk
- Voor kort bezoek, enkele nacht: voorkeur wel
- Voor dagbezoek: niet nodig

Met of zonder waterhaspel op de steigers:

- Centraal watertappunt: noodzakelijk
- Voor complete haven voor meerdaags verblijf: wenselijk
- Voor dagbezoek: niet nodig

Inrichting haven in relatie tot manoeuvreerruimte:

- Voldoende vrije ruimte houden voor invaart en uitvaart
- Vrije vaargeul voor jachten minstens 7 meter breed
- Vrije vaargeul voor sloepen minstens 5 meter breed

Passantenplaatsen westzijde of oostzijde

- Bij eenzijdige inrichting keuze zijde afhankelijk van logische doorvaart en optimale aansluiting op hoger gelegen wegprofiel
- Vanuit indeling haven is westzijde voor het traject tussen de Zuidelijke Toegang en de Uiterste Brug logisch (sluis ligt aan oostzijde vaarwater)
- Voor de trajecten tot aan de St. Jansbrug geen voorkeur vanuit nautisch gebruik, vooral aanlanding op de weg is aandachtspunt.

Keuze voor Gouda te maken aan de hand van inrichtingsplan openbare ruimte

Voorzieningen passanten:

- Aansluitpunt voor elektriciteit, onderlinge afstand maximaal 40 meter, 6 aansluitpunten per zuil
- Op dezelfde plekken tevens slanghaspel met waterslang, 30 meter slang, met muntproevers of betaling op andere wijze
- Verlichting gecombineerd met aansluitunits elektra en watertappunt, steigerverlichting vanaf de kade door plaatsing lantaarnpalen
- Huisvuilcontainers op maximaal 200 meter lopen van ligplaatsen
- Maximale afstand toiletten = 150 a 200 meter
- Per 25 ligplaatsen 1 toilet
- Per 50 ligplaatsen 1 douche (minimaal, bvk per 25 ligplaatsen)
- Maximale afstand douches 300 meter
- storttafel Chemisch Toilet (bij voorkeur aan buitzijde van gebouw)
- Vuilwaterstation voor Bilgewater op centrale en eenvoudig bereikbare plek in combinatie met andere passantenhavens
- Vuilwaterstation huishoudelijk afvalwater op centrale en eenvoudig bereikbare plek in combinatie met andere passantenhavens

Capaciteit:

De totale capaciteit van dit stuk te ontwikkelen haven wordt geraamd op 20 schepen gelijktijdig, uitgaande van een gemiddelde scheeps lengte van 10 meter en een optimale inrichting (aansluiten). In bijzonder gevallen is dubbelliggen mogelijk, bijvoorbeeld bij evenementen. Op enkele plaatsen zijn ruimtes beschikbaar om sloepen aan te leggen voor dagbezoek



Inrichting Haven

Traject Zuidelijke Toegang-Uiterste Brug

- Vaste steiger, 1,5 meter breed
- Toegang tot de kade middels trap
- 1 elektra zuil met 6 aansluitpunten en muntproever
- 1 slaghaspel, gecombineerd met elektra zuil
- Vrijhouden 12 meter voor Uiterste Brug als zwaai-kom

Traject Uiterstebrug-Noodgodsbrug

- Vaste steiger, 1,5 meter breed
- Toegang tot de kade middels trap
- 2 elektra zuil met ieder 6 aansluitpunten en muntproevers
- 2 slaghaspels, gecombineerd met elektra zuilen
- Sloepenponton met ladder aan oostzijde, bij Uiterstebrug
- Vrijhouden 12 meter voor Noodgodsbrug als zwaai-kom

Traject Noodgodsbrug-St. Jansbrug

- Vaste steiger, oostzijde, reeds aanwezig
- Toegang tot de kade middels trap
- 2 elektra zuil met ieder 6 aansluitpunten en muntproevers
- 2 slaghaspels, gecombineerd met elektra zuilen
- Sloepenponton met ladder aan oostzijde, bij Noodgodsbrug
- Vrijhouden 12 meter voor St. Jansbrug als zwaai-kom

Openbare ruimte

In de inleiding is gesteld dat de toegevoegde waarde van de haven vooral zit in de verlevendiging van het cultureel- en havenkwartier. Om deze functie tot zijn recht te laten komen de volgende input:

Openbare kade

De kade is in alle gevallen openbaar, en niet voorbehouden aan aanwonenden.

Wegprofiel: wandelen aan de waterkant

Het wegprofiel wordt waar mogelijk zo ingericht dat de wandelfunctie aan de waterkant een logische route vormt. Parkeren vindt bij voorkeur plaats bij de bebouwing, oversteekplaatsen van zijstraten naar het water zijn opgenomen in het ontwerp en vanaf een brug is de waterkant de logische vervolgroute. Bovendien ontbreken obstakels die de wandelroute belemmeren.

Zitten en verpozen

Op regelmatige afstand langs het water zijn zitplekken gemaakt. Dit kunnen formele plekken zijn (bankjes), maar ook meer informele, zoals muurtjes, trappen etc. De bruggen nodigen uit tot kort verblijf, door een zitelement, een bord of iets dergelijks

Informatievoorziening

Rondom de haven zorgen informatiepunten voor een langere verblijfstijd.

Trappen en steigers

De trappen geven toegang tot de steigers. De steigers kunnen ook gebruikt worden om op te zitten, te verpozen en met de tenen in het water te bengelen. Aandachtspunt voor gebruik van de steigers is het gebruik door vissers. Ervaring elders leert dat zij een plek meer 'claimen' en andere gebruikers niet toelaten.

Bomen op de kade

Bomen op de kade zijn aantrekkelijk voor schaduw, maar geven soms overlast voor schepen. Bomen mogen in het vaarseizoen:
Geen blad verliezen
Geen vrucht verliezen (of bijvoorbeeld bloesem)
Geen sap loslaten (plaktroep op schepen)

Schuren

Gouda heeft het plan om het vroegere schuren van de grachten in ere te herstellen als toeristische activiteit. Daarbij wordt voornamelijk uitgegaan van bijvoorbeeld eens per maand, op een vaste avond, waarbij een golf via een ingenieus circuit door de stad wordt gestuurd. De verwachting is dat deze golf een hoogte heeft op de Oost- en Westhaven van maximaal 30 cm. Onderzoek van DHV spreekt ook van de mogelijkheid om tot 1 meter water op te zetten.

Het schuren met een beperkt waterverschil (tot 30 cm) heeft geen belangrijke impact op de inrichting van de haven en het gebruik door passanten. Indien passanten weten dat die avond de grachten geschuurd worden kunnen zij hun lijnen wat losser maken en de bevestiging van stootwillen aanpassen op deze situatie. Geadviseerd wordt dat er tijdens het schuren niet gevaren wordt en dat de schippers aan boord zijn op het moment zelf.

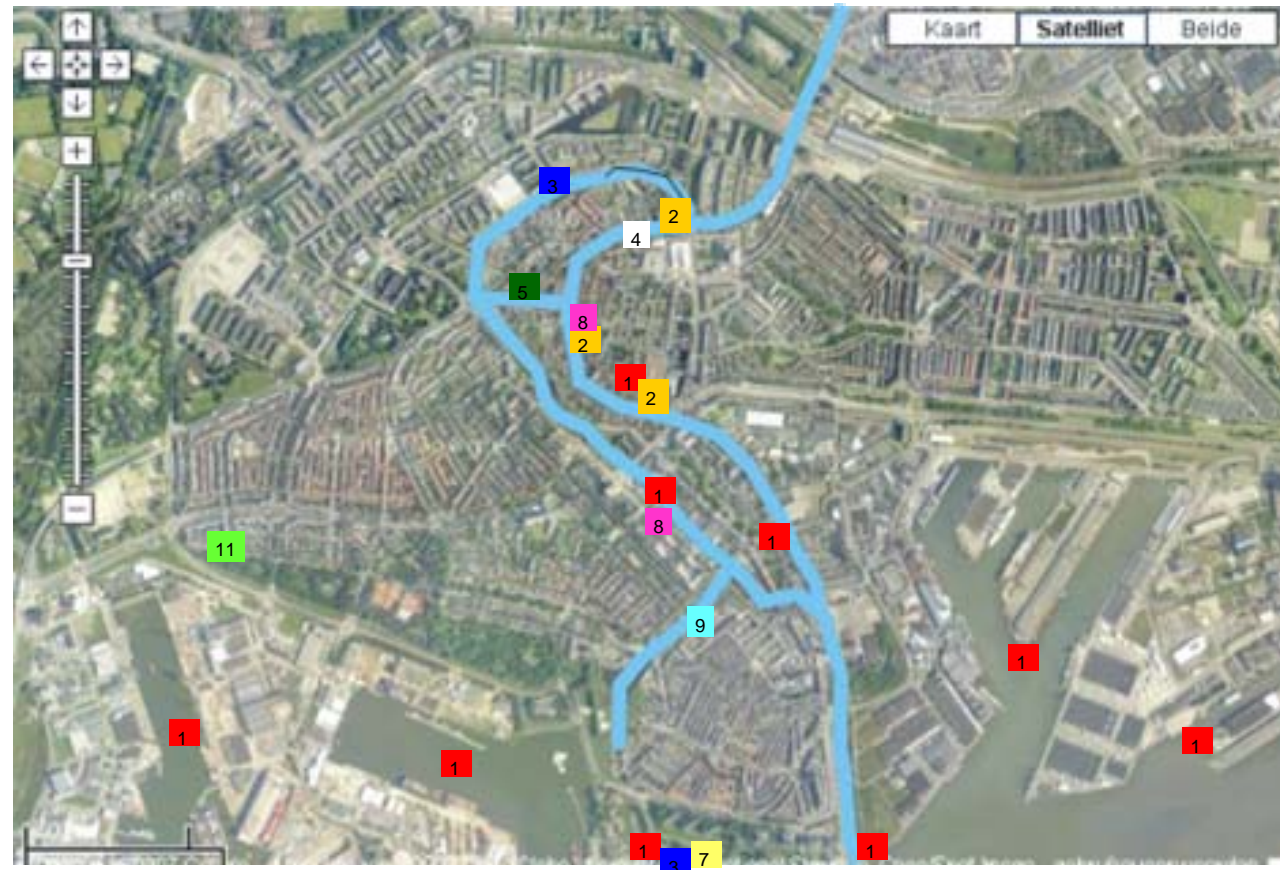
Voor de vaste steigers heeft het plan voor het schuren met beperkte waterverschillen geen impact. De steigers worden niet overspoeld.

Indien gekozen wordt voor grotere waterstandsverschillen bij het schuren, dan zullen de aanlegmogelijkheden voor jachten in de grachten beperkingen kennen en zullen enkele andere ontwerpkeuzes gemaakt moeten worden (zie aldaar).

Referentie Schiedam

Schiedam is een stad aan het water. De Schie kronkelt dwars door de historische binnenstad. De binnenhavens vervulden vroeger een functie voor de scheepvaart. Zo werd het graan voor de jeneverindustrie in de Lange Haven door de zakkendragers gelost. Tegenwoordig hebben de binnenhavens deze functie verloren. Het water is nu vooral interessant voor de pleziervaart.

De laatste jaren probeert Schiedam de levendigheid op het water terug te krijgen door aanlegvoorzieningen voor de pleziervaart te creëren. Zo is aan de Lange Haven een steiger voor passanten voor kort verblijf aangelegd. In 2005 is de passantenhaven aan het Doeleplein geopend: de Florynhaven. Deze haven beschikt over voorzieningen als stroom, water een sanitair.



- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Haven | 8. Horeca op of aan het water |
| 2. Aanlegplaatsen / passantenhaven | 9. Woonboten |
| 3. Rondvaartboten | 10. Scheepswerf |
| 4. Sloepen | 11. Watersportvereniging |
| 5. Historische schepen / museumhaven | 12. Bootverhuur |
| 6. Motorboten | 13. Evenemententerrein |
| 7. Watertaxi | 14. Geen doorvaart |

Referentie Groningen

Groningen werd in 2005 uitgeroepen tot Beste Binnenstad van Nederland. Deze verkiezing vond voor de tweede keer plaats. De Groninger binnenstad gooide hoge ogen door veelzijdigheid, hoogwaardige inrichting, goede bereikbaarheid, gastvrijheid én veiligheid.

Groningen is als stad ook voortdurend bezig met citymarketing en probeert hiermee de stad nationaal en internationaal op de kaart te zetten. Verschillende campagnes hebben hier al aan bijgedragen en Groningen is een goed voorbeeld betreft succesvolle citymarketing. Er zijn ook tal van mogelijkheden om Groningen vanaf het water te bezichtigen. Varen, kanoën, rondvaart, waterfietsen, scheepvaartmuseum, eten, terras.

Groningen kent diverse kleinschalige havenlocaties en passantenhavens.



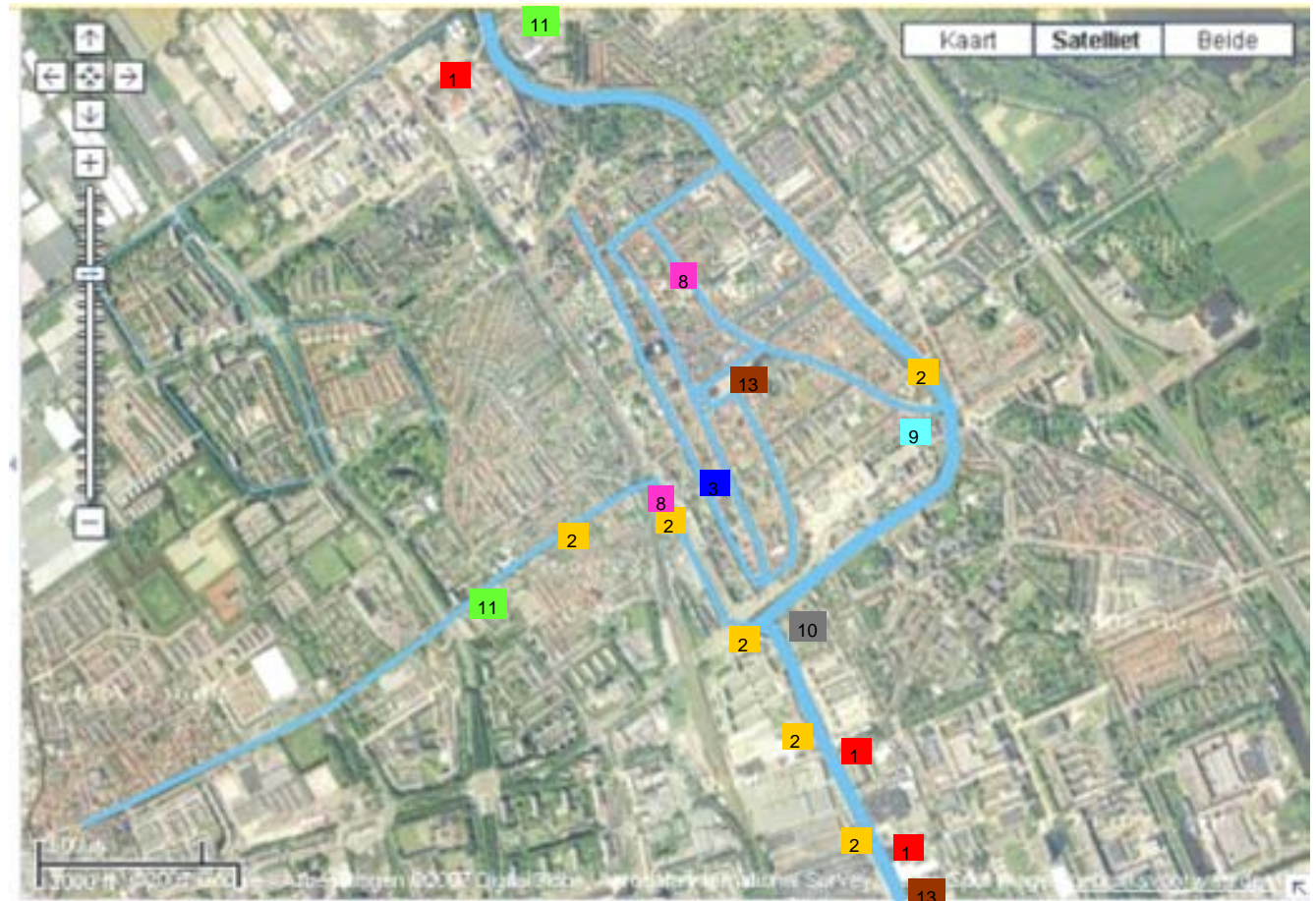
- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Haven | 8. Horeca op of aan het water |
| 2. Aanlegplaatsen / passantenhaven | 9. Woonboten |
| 3. Rondvaartboten | 10. Scheepswerf |
| 4. Sloepen | 11. Watersportvereniging |
| 5. Historische schepen / museumhaven | 12. Bootverhuur |
| 6. Motorboten | 13. Evenemententerrein |
| 7. Watertaxi | 14. Geen doorvaart |

Referentie Delft

Delft is als één van de oudste steden van Holland. Anno 2007 wordt de identiteit van Delft nog steeds bepaald door de geschiedenis met het water. Waterwegen, afkomstig uit de Middeleeuwen, karakteriseren de binnenstad. De Gemeente Delft heeft 151 km waterweg en 286 bruggen.

Door het behoud van zijn historie en de daarbij behorende kenmerken is Delft uitgegroeid tot een toeristische trekpleister met internationale bekendheid.

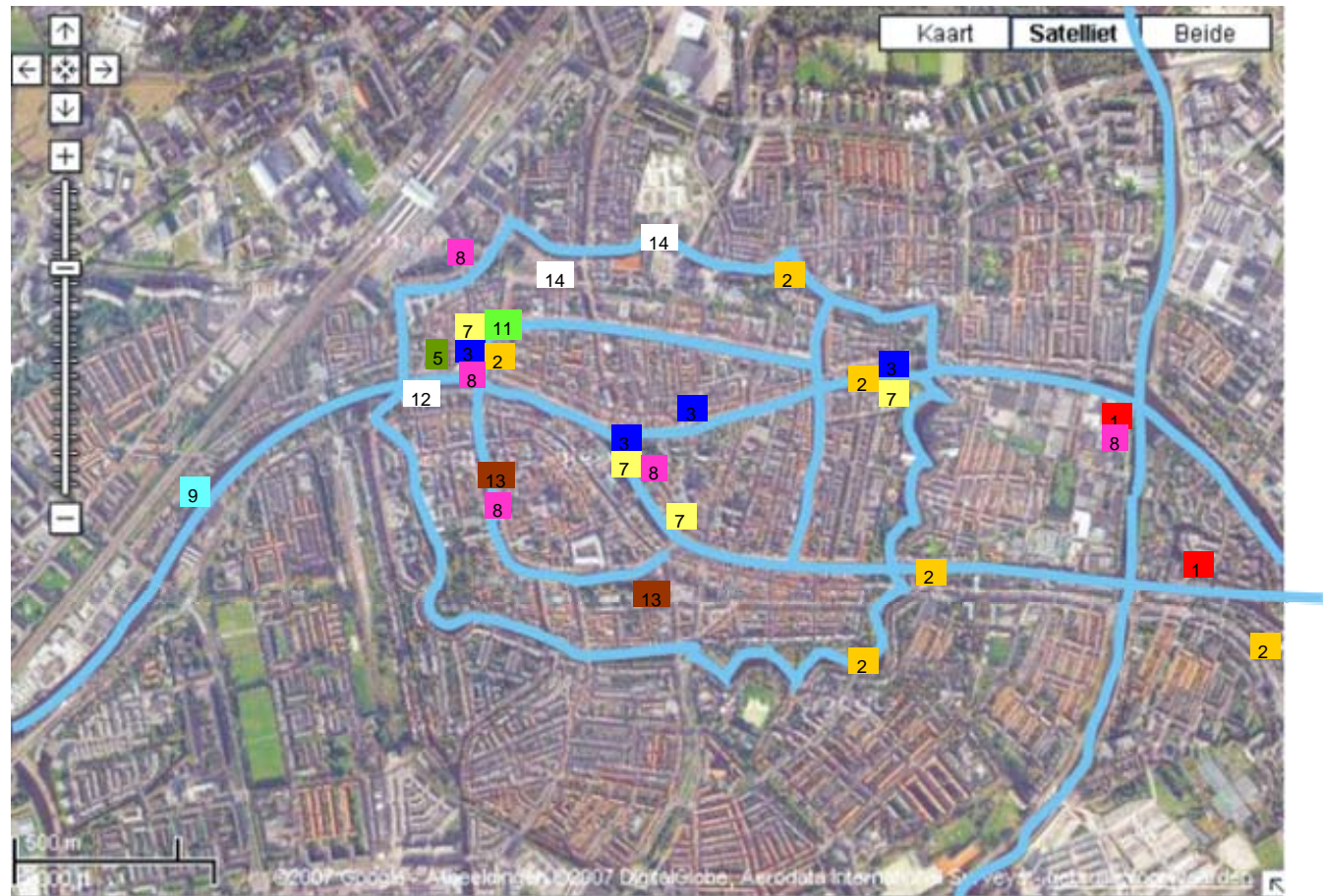
In Delft wordt het water intensief benut door bijvoorbeeld terrassen op het water en aan het water en door diverse verhuurvormen (tapasrondvaart). In 2006 opende de stad Delft een nieuwe passantenhaven om watertoeristen beter te kunnen accommoderen.



- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Haven | 8. Horeca op of aan het water |
| 2. Aanlegplaatsen / passantenhaven | 9. Woonboten |
| 3. Rondvaartboten | 10. Scheepswerf |
| 4. Sloepen | 11. Watersportvereniging |
| 5. Historische schepen / museumhaven | 12. Bootverhuur |
| 6. Motorboten | 13. Evenemententerrein |
| 7. Watertaxi | 14. Geen doorvaart |

Referentie Leiden

Leiden gelegen aan het "Groene Hart", met aansluiting via de waterwegen naar Warmond, Katwijk aan zee, Kaagerplassen, Braassem en Vlietland, biedt met vele grachten voor lage boten een bijzondere mogelijkheid de stad eens van een andere kant te bekijken. Vele bezienswaardigheden kunnen vanaf het water worden bereikt, zoals enkele musea. In de grachten worden zomers evenementen zoals, concerten, peurbakkentocht en Leidse sloepentocht, georganiseerd. Leiden beschikt over twee passantenhavens; één bij de Beestenmarkt (Blauwpoortshaven) met name voor dagtoeristen en één bij de Haven, bedoeld voor overnachtingen.



1. Haven
2. Aanlegplaatsen / passantenhaven
3. Rondvaartboten
4. Sloepen
5. Historische schepen / museumhaven
6. Motorboten
7. Watertaxi
8. Horeca op of aan het water
9. Woonboten
10. Scheepswerf
11. Watersportvereniging
12. Bootverhuur
13. Evenemententerrein
14. Geen doorvaart