

**Notitie /
Memo**

Aan: Provincie Zuid-Holland
Van: [REDACTED]
Datum: 20 oktober 2020
Kopie: [REDACTED]

Ons kenmerk: [REDACTED] 3
Classificatie: Projectgerelateerd

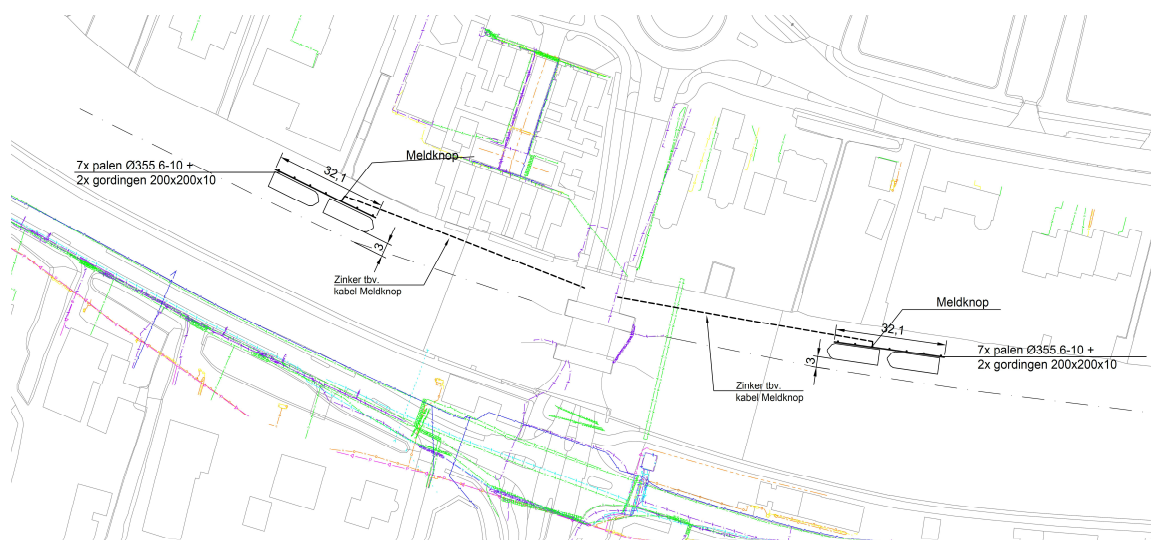
Onderwerp: Afweging locatie wachtplaats ten oosten van de Broekvelderbrug in de Oude Rijn

Huidige situatie en probleemstelling

Op basis van bestek DOS-2018-0005294 is de bouw van wachtplaatsen voor de recreatievaart bij de Broekvelderbrug voorzien. De wachtplaatsen moeten bijdragen aan een veilige situatie rond de brug. In de zomerperiode is sprake van onveilige situaties door wachtende recreatievaart in de doorvaartopening van de brug. Het ontbreken van wachtplaatsen voor de recreatievaart en de positie van de meldknop op het remmingwerk nabij de brugopening zijn hiervoor de belangrijkste oorzaken.

Definitief ontwerp

In december 2018 is een Definitief Ontwerp vastgesteld, dat voorziet in de aanleg van een wachtplaatsen voor de recreatievaart langs de noordelijke oever. Hiervoor is gekozen omdat langs de zuidelijke oever een wachtplaats voor de beroepsvaart is gesitueerd. Met deze keuze is beoogd te komen tot scheiding van beroeps- en recreatievaart. De wachtplaatsen zijn op 6 m uit de oever geplaatst, zodat aanwonenden hiervan minimaal overlast ondervinden. Onderstaande afbeelding geeft het Definitief Ontwerp weer.



Figuur 1 – Oplossing Definitief Ontwerp wachtplaatsen noordelijke oever

Gevolg proces en genomen stappen

In 2019 is voor het Definitief Ontwerp een watervergunning verleend door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Een omgevingsvergunning was niet nodig, omdat sprake is van een veiligheidsvoorziening; dit is schriftelijk bevestigd door de Omgevingsdienst Midden-Holland. Aansluitend is het werk in uitvoeringsbestek DOS-2018-0005294 opgenomen en in juli 2019 opgedragen aan Tebezo.

Vooruitlopend op de start van de uitvoering zijn in januari 2020 informatiebrieven verstuurd in de omgeving. Hierop zijn bezwaren geuit door omwonenden, waarna het werk is opgeschort. De bezwaren omvatten op hoofdlijnen het verlies van privacy en het blokkeren van de insteekhavens.

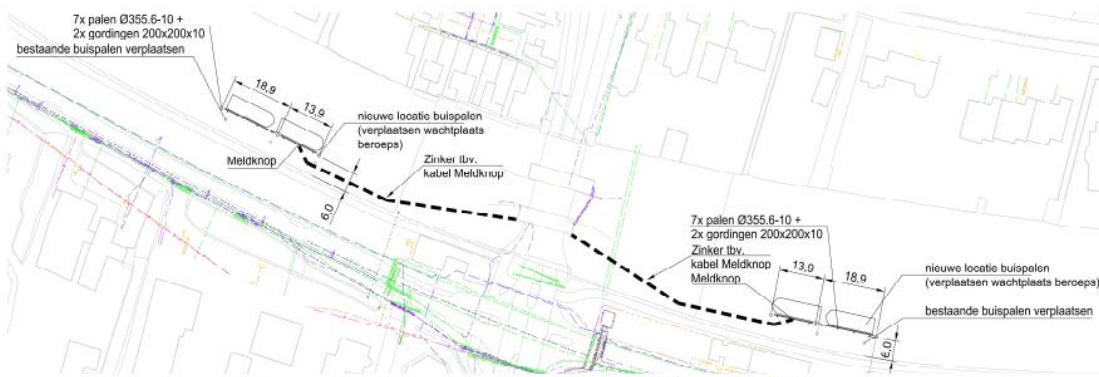
Op 6 februari 2020 is een informatieavond voor omwonenden georganiseerd om de bezwaren te inventariseren en het draagvlak voor mogelijke alternatieven te bespreken. Hieruit bleek dat het draagvlak voor een combinatie van de wachtplaatsen voor de recreatievaart met de bestaande wachtplaatsen voor beroepsvaart langs de zuidelijke oever een oplossing was die op draagvlak zou kunnen rekenen. Hierbij is in overleg met de lokale watersportverenigingen die vergunde ligplaatsen langs de zuidelijke oever beheren, gekozen voor een oplossing waarbij de combi-wachtplaats 6 m uit de oever wordt gebouwd. Hierdoor wordt voorzien in ruimte voor het passeren tussen afgemeerde schepen en de wachtplaats.



Figuur 2 – Bestaande situatie palen wachtplaats beroepsvaart oostzijde langs zuidelijke oever

Na interne toetsing binnen de provincie door de vaarwegbeheerder is in maart 2020 is besloten deze optie te realiseren. Het combineren van de wachtplaats voor beroepsvaart en recreatievaart is in dit geval vanuit nautisch oogpunt goed mogelijk omdat het gebruik door de beroepsvaart zeer beperkt is en hierdoor kruisend verkeer nabij de brug wordt voorkomen.

Onderstaande afbeelding geeft het aangepaste ontwerp weer.



Figuur 3 – Oplossing wachtplaatsen zuidelijke oever

De bewoners zijn per brief geïnformeerd over deze oplossing op 27 mei 2020. Naar aanleiding hiervan zijn bezwaren ontvangen van enkele bewoners langs de Zuidzijde. Zij zijn in het verweer gekomen en hebben de provincie gedreigd met rechtsgang tegen de plannen voor de realisatie van de wachtplaats aan de oostzijde van de brug. De gebruikte argumenten tegen zijn:

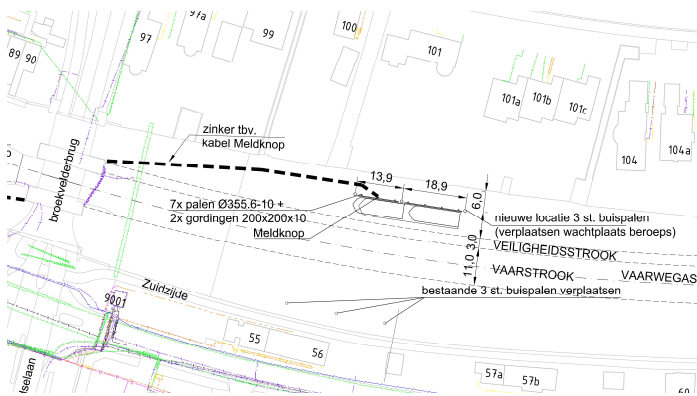
- Veiligheid: bij de voorgenomen situering van de wachtplaatsen aan de oostzijde is sprake van kruisend vaarverkeer voor de brug. De wachtplaats aan de oostzijde is immers vanuit de vaarweg gezien aan de bakboordzijde gesitueerd. Hierdoor moeten schepen die vanuit Nieuwerbrug komen naar de verkeerde wal manoeuvreren, kruisen dus.
- Verlies van privacy: afgemeerde schepen langs de wachtplaats hebben direct zicht op de woningen aan de Zuidzijde. In het beoogde ontwerp liggen de schepen op een afstand van ca. 7,5 m van de gevels.
- Geluid: de gesprekken via de meldknop op de palen van de wachtplaats zullen naar verwachting in de woningen hoorbaar zijn als deze knop op de wachtplaats wordt aangebracht.

Daarom is op 12 juni 2020 besloten vooralsnog alleen de wachtplaats aan de westzijde van de brug te realiseren. Dit is inmiddels afgerond, zie onderstaande figuur.



Figuur 4 – Gerealiseerde combi-wachtplaats westzijde langs zuidelijke oever

Daarop heeft de provincie zich intern nogmaals beraden op het ontwerp van de wachtplaats. Dit omdat duidelijk is geworden dat voor de aanleg van een wachtplaats op beide oevers van de Oude Rijn op weerstand kan worden gerekend. Hierbij werd geconcludeerd dat een combi-wachtplaats aan de stuurboordzijde van het vaarwater (dus langs de noordelijke oever) de beste invulling geeft een veiligheidsdoelstelling, omdat daarmee conform de landelijke richtlijnen (Richtlijnen Vaarwegen 2017) en provinciale Handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen (2018) wordt ontworpen. Onderstaande afbeelding geeft het voorgestelde ontwerp weer.



Figuur 5 – Oplossing combiwachtplaats oostzijde aan stuurboordzijde / noordelijke oever

De bewoners zijn hierover per brief ingelicht in september 2020. In reactie hierop is een bezwaarschrift ingediend door een van de bewoners aan de noordzijde van de Oude Rijn. Ook zijn 2 WOB-verzoeken ontvangen van bewoners aan de Noordzijde. Ook de vergunningverlener Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft een WOB-verzoek ontvangen om het vergunningendossier in te zien.

De huidige status is dat nu een definitief besluit moet worden genomen over de locatie van de wachtplaats aan de oostzijde van de brug. Op basis hiervan kunnen vervolgstappen worden gezet.

Mogelijke opties voor de oostelijke wachtplaats

Voor de locatie van de oostelijke wachtplaats worden 3 varianten beschouwd:

1. Bouw van een wachtplaats voor de recreatievaart langs de noordelijke oever conform de verleende watervergunning en het oorspronkelijke ontwerp. De bestaande wachtplaats voor de beroepsvaart blijft gehandhaafd langs de zuidelijke oever.
2. Uitbreiden van de bestaande wachtplaats voor beroepsvaart langs de zuidelijke oever tot een combi-wachtplaats voor beroeps- en recreatievaart.
3. Bouw van een combi-wachtplaats voor beroeps- en recreatievaart langs de noordelijke oever. De bestaande wachtplaats voor beroepsvaart langs de zuidelijke oever wordt opgeheven.

Beoordeling varianten

De varianten zijn onderscheidend op de volgende aspecten:

- A. Nautische veiligheid
- B. Juridische risico's op afwijzing bouwplan door bezwaren

De realisatiekosten voor de varianten zijn niet of nauwelijks onderscheidend.

Alle varianten zijn voorgelegd aan de brugbediening Steekterpoort. Hieruit is naar voren gekomen dat de bediening de beschikking heeft over 1 vast camerabeeld per vaarrichting, dat gericht staat op de bestaande wachtvoorziening langs de zuidelijke oever en goed zicht geeft op arriverende en wachtende scheepvaart voor de brug. Dit is voldoende. Voor alle varianten geldt dat de camerabeelden passend te maken zijn door deze opnieuw in te stellen. Brugbediening is dus niet onderscheidend voor de variantkeuze. Ook de passagetijd of openingsduur van de brug zijn vrijwel gelijk.

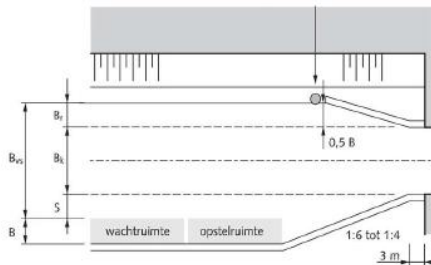
A. Nautische veiligheid

Algemeen

Voor de beoordeling van de veiligheid wordt gebruik gemaakt van het vastgestelde Handboek Ontwerpcriteria voor Vaarwegen van de provincie Zuid-Holland (versie 1.0, juni 2017). Dit Handboek voorziet in "Toetsende regels voor bestaande infrastructuur en Eisen voor nieuwe infrastructuur". Het Handboek is voor wat betreft de inrichting van de vaarweg gebaseerd op de landelijke ontwerprichting "Richtlijnen Vaarwegen 2011" (RVW2011) van Rijkswaterstaat.

De Oude Rijn bij de Broekvelderbrug is gedefinieerd als een CEMT klasse I vaarweg en vaarweg voor de recreatievaart. Op deze vaarweg worden schepen toegelaten tot maximale afmetingen: 42 x 5,5 x 1,9 m (lengte x breedte x diepgang). Het gebruik van deze vaarweg is in hoofdzaak recreatievaart, maar ook grotere (beroepsvaart)schepen zoals rondvaartboten en schepen van de bruine vloot.

Uit paragraaf 4.6.1. van de RVW 2011 volgen eisen aan de geometrie van de wachtplaats. Onderstaande figuur geeft dit weer.



Figuur 6 – Principe ontwerp wachruimtes bij sluisen en bruggen

Conform tabel 29 van de RVW2011 geldt voor de geometrie van een wachtplaats voor CEMT I schepen:

- Veiligheidsstrook S is 3 m
- Breedte wachtruimte combi-wachtplaats $B = 5,5$ m (overeenkomstig maximale breedte schip beroepsvaart), voor een wachtplaats voor alleen recreatievaart geldt $B = 4,5$ m.

In paragraaf 3.1 van het Handboek wordt met betrekking tot de locatie van wachtplaatsen de volgende relevante eisen vastgesteld:

- “Wachtplaatsen dienen gerealiseerd te worden aan stuurboordzijde van de vaarweg”.....
- “Het wordt aanbevolen een wachtplaats niet in het zicht van woningen/percelen te realiseren. In deze situatie mag, in overleg met de provincie, afgeweken worden van de afstand brug tot wachtplaats (afhankelijk van maatgevende CEMT, conform Richtlijnen Vaarwegen RWS 2011);
- Als wachtplaatsen gelegen zijn langs particuliere oevers en de functie ligplaats stimuleren kan ervoor gekozen worden de wachtplaats verder van de oever te realiseren dan de standaard afstand (afhankelijk van maatgevende CEMT, conform Richtlijnen Vaarwegen RWS 2011);

De beoordeling richt zich dan ook op de mate waarin invulling wordt gegeven aan de van toepassing zijnde ontwerprichtlijnen.

Onderbouwing afwegingen per variant

Variante 1 geeft voor de recreatievaart invulling aan de ontwerpeisen van het Handboek en biedt daarmee een veilige situatie. De wachtplaats voor de beroepsvaart blijft op de zuidelijke oever en is dus niet op de stuurboord oever gesitueerd.

Nadeel hiervan is dat er sprake is van kruisend verkeer op de vaarweg, waarbij grote schepen aan de bakboordzijde wachten en de kleinere recreatievaart aan stuurboordzijde. Nadeel is dat de wachtplaats in het zicht van 4 woningen (Noordzijde 100, 101, 101a, 101b en 101c) wordt gerealiseerd. Optimalisatie van de locatie is nog mogelijk door de wachtplaats verder van de oever te bouwen en op andere zichtlijnen.

Variante 2 wijkt af van het Handboek en realiseert een wachtplaats voor de recreatievaart aan de bakboordzijde van de vaarweg. Hiermee wordt voortgebouwd op een bestaande situatie, waarin dit al zo is geregeld met de bestaande wachtplaats voor de beroepsvaart.

Nadeel is dat het vaarverkeer bij naderen van de brug de verkeerde wal moet aanhouden om te wachten en dus de vaarweg moet kruisen. Dit beïnvloedt de veiligheid op de vaarweg nadelig. In de huidige situatie heeft dit nog niet tot ongevallen geleid. Echter, de wachtplaats voor de beroepsvaart wordt niet of nauwelijks gebruikt door de recreatievaart; de recreatievaart wacht veelal los op de vaarweg. Ook in deze optie is een nadeel dat de wachtplaats in het zicht van woningen wordt gerealiseerd (Zuidzijde 55 en 56).

In de variant 3 wordt een gecombineerde wachtplaats voor beroeps- en recreatievaart conform de ontwerprichtlijnen aan de stuurboordzijde van de vaarweg gesitueerd. Voordeel is dat kruisend verkeer van de ene oever naar de andere wordt voorkomen. Nadeel is dat de wachtplaats in het zicht van 4 woningen (Noordzijde 101, 101a, 101b en 101c) wordt gerealiseerd. Er is beoordeeld in hoeverre de wachtplaats verder van de brug kan worden gerealiseerd. Een van de bezwaarmakers heeft hierop in september 2020 ook aangedrongen en voorstellen ingediend. De mogelijkheden hiervoor zijn echter beperkt vanwege:

- De doorgaande bebouwing aan de Noordzijde langs de Oude Rijn bij de brug. Verplaatsen van de wachtplaats is daarmee verplaatsen van het probleem.
- De bocht in de vaarweg. Verplaatsen van de wachtplaats verder van de brug leidt tot verminderde zichtbaarheid vanaf de brug op de wachtplaats, waardoor de veiligheid en service voor bediening van de brug terug lopen.
- De beperkte bruikbaarheid. Verplaatsen van de wachtplaats verder van de brug doet afbreuk aan de bruikbaarheid en daarmee aan de veiligheidsdoelstelling, omdat schippers geneigd zullen zijn alsnog tot aan de brug op te varen en op de vaarweg te wachten tot een brugopening.

Ook is de positie van de wachtplaats ten opzichte van de oever al geoptimaliseerd door deze zo ver mogelijk van de oever te plaatsen en insteekhavens vrij te houden.

B. Juridische risico's

Algemeen

Er zijn juridische risico's als een rechtszaak wordt aangespannen of media worden ingeschakeld door omwonenden met bezwaren. De mogelijkheden tot bezwaar tegen het plan zijn echter beperkt, omdat alleen een watervergunning is vereist voor de bouw van de wachtplaats. Een omgevingsvergunning is niet nodig. Dit volgt uit Bijlage II, artikel 2, sub 18 van het Besluit Omgevingsrecht.

Hierin is vermeld dat dat een bouwwerk ten behoeve van het weren van voorwerpen die de veiligheid van het waterverkeer of wegverkeer in gevaar kunnen brengen vergunningsvrij zijn. De wachtplaats is feitelijk een dergelijk bouwwerk. Deze zienswijze is in april 2019 bevestigd door de Omgevingsdienst Midden-Holland.

Voor alle varianten moet een nieuwe vergunningprocedure (wijzigingsprocedure) worden doorlopen. Een bezwaar tegen de Watervergunning zal voor de vergunningverlener Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden alleen ontvankelijk zijn als dit bezwaar zich richt tegen de afweging van belangen ten aanzien van waterkwaliteit en waterkwantiteit. De bezwaren van bewoners richten zich op andere belangen. Uit de reeds verleende vergunning voor realisatie van 2 wachtplaatsen op de noordelijke oever blijkt dat er geen sprake is van schading van deze belangen. De kans dat bevoegd gezag of de rechter een dergelijk bezwaar zou honoreren wordt als gering beoordeeld.

Onderbouwing afwegingen per variant

Variant 1 is in 2019 vergund en kan dus worden gerealiseerd. De mogelijkheden tot bezwaar zijn voor omwonenden derhalve minimaal.

Daarnaast kunnen de bewoners het procesverloop ter discussie stellen en op basis hiervan bezwaren maken of media inschakelen.

Variant 2 vereist een wijzigingsvergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Hiertegen zou bezwaar kunnen worden gemaakt door de bewoners aan de Zuidzijde. Inmiddels is duidelijk geworden dat een dreigende rechtsgang van tafel is. De advocaat van rechtsbijstandsverzekering DAS van betrokken bewoners aan de zuidzijde van de Oude Rijn heeft in juni 2020 bevestigd dat de provincie goed heeft gehandeld en een zaak niet haalbaar is. De bewoners van de Zuidzijde hebben aangegeven zich hierbij neer te leggen, maar desalniettemin te willen mee praten over een mogelijke oplossing. Het is niet uit te sluiten dat bewoners alsnog een rechtsgang tegen een nieuwe vergunningaanvraag zullen starten als deze zich alsnog te weinig gehoord zouden voelen.

Variante 3 vereist een wijzigingsvergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Hiertegen zou bezwaar kunnen worden gemaakt en vervolgens beroep en hoger beroep worden ingesteld. Dit kan dus tot vertraging leiden. De duur van die vertraging hangt af van de rechtsmiddelen die worden aangewend. Als één van de omwonenden naast bezwaar en beroep ook hoger beroep instelt, kan die vertraging tot circa anderhalf jaar oplopen.

Daarnaast kunnen de bewoners het procesverloop ter discussie stellen en op basis hiervan bezwaren aanhangig maken op grond van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur of media inschakelen. Ook dit kan enkele maanden vertraging opleveren.

Samenvatting beoordeling en advies voorkeursvariant

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beoordeling.

VARIANT	NAUTISCHE VEILIGHEID	JURIDISCHE RISICO'S
1. Wachtplaats recreatievaart noordelijke oever	Geel	Geel
2. Combi-wachtplaats zuidelijke oever	Rood	Geel
3. Combi-wachtplaats noordelijke oever	Groen	Geel

Variante 3 is de voorkeursvariant. Deze variant kent naar verwachting risico's op een rechtsgang, maar sluit het beste aan bij de vastgestelde ontwerprichtlijnen voor vaarwegen en is mede daardoor ook het best verdedigbaar als onderbouwd besluit in lijn met vastgesteld provinciaal beleid.