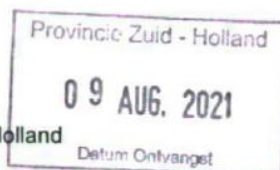


AANTEKENEN R218093524
Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland
Gedeputeerde mevrouw J. Baljeu
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG



Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Spoorlaan 298
Tilburg

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Per e-mail: [redacted]@pzh.nl

Datum
5 augustus 2021
Onderwerp
Reactie op keuze locatie combi-wachtplaats
oostzijde Broekvelderbrug Bodegraven

Ons zaaknummer
[redacted]
Uw kenmerk
[redacted] 5

Behandeld door
Mw. mr [redacted]
06 [redacted]

Geachte mevrouw Baljeu,

de [redacted], wonende [redacted] in Bodegraven, vroeg ons om juridische hulp. Namens cliënt wil ik het volgende onder uw aandacht brengen.

Cliënt is het niet eens met de gekozen locatie combi-wachtplaats oostzijde Broekvelderbrug

Uw provincie heeft een besluit genomen dat inhoudt dat aan de noordoostzijde van de Broekvelderbrug te Bodegraven een gecombineerde wachtvoorziening voor de recreatie- en beroepsvaart dient te worden aangelegd (brief met kenmerk [redacted]). Cliënt kan hier niet mee instemmen. Hieronder geef ik een nadere toelichting.

Er is sprake van strijdigheid met eigen richtlijnen Provincie Zuid-Holland

Cliënt is van mening dat, in tegenstelling tot uw conclusies, de richtlijnen van uw provincie zich verzetten tegen het aanleggen van een combi- wachtplaats aan de noordelijke oever van de Oude Rijn. Dit is door uw provincie tot op heden echter niet onderkend.

In het 'Handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen van de provincie Zuid-Holland (versie 1.0, juni 2017)' is in paragraaf 3.1.1 een 'programma van eisen algemeen' opgenomen dat geldt voor wachtplaatsen voor recreatie- en beroepsvaart. Aan verschillende eisen waar de veiligheid in het geding is, wordt echter op de nu gekozen locatie niet voldaan. In bijlage 1 is door cliënt een uitvoerige toelichting gegeven op de verschillende eisen waaraan niet wordt voldaan.

De recentelijk gekozen locatie is in ieder geval niet mogelijk om de volgende redenen:

1. De vrije toegang tot een insteekhaven wordt belemmerd;
2. De locatie van de wachtplaats is onbereikbaar voor hulpdiensten.
3. De afstand tot de brug is te groot;

Daarnaast zijn er enkele technische belemmeringen die een beletsel vormen om de wachtplaats op de nu gekozen locatie aan te leggen:

4. De Oude Rijn is ter plaatse te ondiep;
5. Ten tijde van de bouw van de brug heeft de gemeente Bodegraven de afspraak gemaakt dat geen steigers aan noordzijde gebouwd zouden worden.

Er zijn goede alternatieven beschikbaar

Op grond van de 'Richtlijnen Vaarwegen 2020' en het 'Handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen' zijn er echter goede alternatieven beschikbaar om een combi-wachtplaats te realiseren. Het gaat dan om de volgende alternatieven (zie bijlage 2 voor uitgebreide motivering):

1. De locatie dichtbij de brug aan de zuidzijde, grenzend aan een strook openbaar groen;
2. De locatie aan de zuidzijde, aan de openbare weg, ter plekke van de huidige wachtplaats voor de beroepsvaart, of circa 20 meter in oostelijke richting;
3. Een locatie zo dicht mogelijk bij de brug aan de noordzijde.

Verzoek

Op grond van het voorgaande en bijgevoegde bijlagen verzoekt cliënt u om alsnog te besluiten de combi-wachtplaats voor de plezier- en beroepsvaart niet aan te leggen op de voorgestelde locatie aan de oostzijde van de Broekvelderbrug. Cliënt zou zijn verzoek graag in een persoonlijk gesprek nader toelichten.

Uw schriftelijke reactie zie ik graag zo spoedig mogelijk tegemoet.

Vervolg op de brief van
5 augustus 2021

Bestemd voor

Bladnummer
3

Bel of mail mij gerust als u nog vragen hebt

U bereikt mij op telefoonnummer [REDACTED]. Mailen kan naar klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Ons zaaknummer is [REDACTED]. Wilt u dit nummer altijd noemen als u belt of mailt? Wij kunnen u dan sneller helpen.

Hoogachtend,

[REDACTED]

Mw. [REDACTED]
Jurist

Bijlagen:

1. Onderbouwing bezwaren op grond van vereisten uit het 'Handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen'
2. Onderbouwing mogelijke oplossingen
3. Eisen voor wachtplaatsen uit 'Richtlijnen Vaarwegen 2020 en 'Handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen'

Bijlage 1

Bijlage 1. Argumenten tegen de recentelijk gekozen locatie (23 juli 2021).

1. Veiligheid; Belemmering insteekhaven.

De wachtplaats is geprojecteerd voor de monding van de insteekhaven van Noordzijde 100 en 101, met alle gevolgen voor de veiligheid van dien. Het verslag van de bewonersbijeenkomst van 8-3-2021, PZH-2021-780599919, p.2/8, vermeldt: *“De locatie van de wachtplaats is bepaald op basis van de eerder genoemde ontwerprichtlijnen van de Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. Dus op een scheepslengte afstand van de brug *). Daarbij is het bepalen van de exacte positie rekening gehouden met de bereikbaarheid van de insteekhaven op de noordelijke oever”*. Echter de insteekhaven ligt niet tussen Noordzijde 99 en 100, zoals in het verslag staat, maar tussen 100 en 101. Het smalle slootje tussen 99 en 100 behoeft dus niet te worden vrij gehouden. De sloot tussen 100 en 101 wel. Dit kan worden opgelost door de wachtplaats een korte afstand in westelijke richting te verplaatsen (*zie ook punt 3).

2. Veiligheid; Bereikbaarheid voor hulpdiensten.

De locatie van de wachtplaats voldoet niet aan de eis van het Handboek §3.1.1: *“De wal achter de wachtplaatsen moet bereikbaar zijn voor hulpdiensten, de daadwerkelijke wachtplaatsvoorziening niet (zie paragraaf Walverbinding)”*. (§3.1.2. Walverbinding: *“In geval van een calamiteit bij een wachtplaats kan alsnog de wal bereikt worden door middel van een loopplank.”*)

3. Veiligheid; Afstand van de wachtplaats tot de brug.

De wachtplaats is gepland op meer dan 42m vanaf de brug (gemeten is vanaf halverwege het remmingwerk, niet vanaf de brug). De richtlijn zegt dat de wachtplaats zo dicht mogelijk bij de brug moet worden gebouwd, een halve tot een hele scheepslengte vanaf de brug; voor een vlotte doorvaart een hele scheepslengte. Het Handboek Vaarwegen, bijlage 2, p.48, geeft aan (fig. hieronder): *“Layout wachtplaatsen voor scheepsklasse CEMT 2”* een afstand van de brug tot de eerste paal van de wachtplaats van 27,5m. Voor CEMT1 ontbreekt het plaatje, maar zou minder moeten zijn. (N.B. Het Handboek geeft 42,5m aan Voor CEMT3, d.i. voor schepen met een lengte van 67m!)

Het passeren van aan de wachtplaats wachtende schepen (wat om veiligheidsredenen verboden is) wordt voorkomen door de wachtplaats zo dicht mogelijk bij de brug te bouwen.



Het Handboek vermeldt verder (§3.1.1.): “Het wordt aanbevolen een wachtplaats niet in het zicht van woningen/percelen te realiseren. In deze situatie mag afgeweken worden van de afstand brug tot wachtplaats (afhankelijk van maatgevende CEMT, conform Richtlijnen Vaarwegen RWS 2011).” Bij de nu geplande locatie is afwijken dus niet toegestaan, immers een grotere afstand leidt niet tot een gunstiger situatie m .b.t. ‘in het zicht van woningen/percelen’. (N.B. Maatgevende CEMT is 38,5m.)

Het verslag vermeldt (p.3/8): “Er lijkt een misverstand ontstaan. U (omwonende1) rekent de afstand fysiek vanaf de buitenzijde brug, maar u moet rekenen vanaf de buitenste aanvaarpaal. De remmingwerken en aanvaarpalen horen ook bij de brug, dus de afstand van de wachtplaats moet worden gerekend vanaf de buitenste aanvaarpaal.” Uit de brief PZH-2021-781740975, dd.23-7-2021 blijkt dat bij nader inzien de scheepslengte niet wordt gemeten vanaf de buitenste aanvaarpaal. Uit een bouwtekening van de brug blijkt overigens dat de ‘buitenste aanvaarpaal’ geen aanvaarpaal is, maar een meerstoel (zie pt.5), bedoeld voor het aanleggen van een wachtend recreatievaartuig.

Als de wachtplaats ca.10 m dichterbij de brug wordt gebouwd, blijft de insteekhaven tussen Noordzijde 100 en 101 grotendeels vrij. De afstand tot de brug is dan nog steeds veel groter dan de afstand die in het Handboek wordt geschetst.

In onderstaande figuur zijn de groene lijnen samen 45 m (30+15). De rode lijn is 30 m. Rechts van de rode lijn, onder de boom, rechts van de rode lijn, ligt de monding van de insteekhaven.



4. Diepte ter plaatse van de geplande wachtplaats; Limes-gebied met UNESCO Werelderfgoedstatus.

De Oude Rijn is ter plekke van de geplande wachtplaats op 10 meter van de oever ca. 1,70 m diep (gemeten links van de monding van de insteekhaven; je kunt daar staan). De

richtlijn RVW2020 schrijft voor (§5.9.6): "De diepte van de wachtplaats moet gelijk zijn aan de diepte van de aansluitende vaarweg." Het Handboek zegt, §3.1.1. programma van eisen voor wachtplaatsen : "Een combiwachtplaats moet voldoen aan de diepte van het maatgevende beroepsvaartschip". Voor CEMT1 houdt de provincie een diepgang aan van 2,2m (Handboek, bijlage 1, p.42). waarbij de diepte bij de wachtplaats 2,3 m moet zijn (Handboek bijlage 2, p.44). De Provincie meldt in het verslag: " Eventueel wordt plaatselijk de bodem op diepte gebracht" (verslag bewonersbijeenkomst p 4/8). N.B. Er moet rekening mee worden gehouden dat de wachtplaats is gepland binnen het Limes-gebied met UNESCO Werelderfgoedstatus. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur vermeldt dat archeologisch onderzoek nodig is bij het uitvoeren van werken of werkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 100m² en waarbij de grond dieper wordt geroerd dan 30 cm.

Verordening ruimte 2014: "De provincie vindt bescherming van de Romeinse Limes van groot belang."

5. Afspraak tussen gemeente en omwonenden: geen steigers aan de noordelijke oever, en de functie van de meerstoelen.

Ten tijde van de bouw van de brug heeft de gemeente Bodegraven op een bewonersbijeenkomst de afspraak gemaakt dat geen steigers gebouwd zouden worden achter de tuinen aan de noordkant van de Oude Rijn. Er werd alleen een wachtplaats gebouwd voor de beroepsvaart aan de zuidkant. Om de bel voor de brugbediening t.b.v. de recreatievaart een plaats te geven en boten te kunnen laten aanmeren zijn meerstoelen geplaatst (ontwerp Ingenieursbureau Zuid-Holland, 1995, zie fig. hieronder). Als er nu een wachtplaats wordt gerealiseerd hebben deze meerstoelen geen functie meer en kunnen worden verwijderd. Op deze wijze ontstaat ruimte om de wachtplaats dicht bij de brug te plaatsen in overeenstemming met de Richtlijnen Vaarwegen en het Handboek . De locatie vlakbij de brug aan de zuidkant, grenzend aan het openbare fietspad en gemeentelijke groenstrook, voldoet optimaal aan de Richtlijnen van RWS en het Handboek (Optie 1, bijlage 2) .

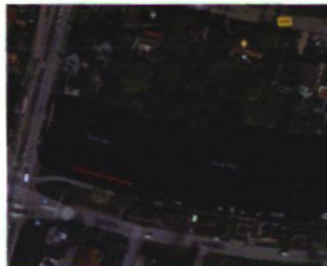


Bijlage 2

Bijlage 2. Mogelijke oplossingen.

Voor de locatie van de wachtplaats zijn alternatieven beschikbaar die meer in overeenstemming zijn met de richtlijnen en minder schade toebrengen. In de tabel daaronder is aangegeven aan welke relevante eisen de verschillende opties wel of niet voldoen.

1-De locatie dichtbij de brug aan de zuidzijde, grenzend aan een strook openbaar groen (*niet in het zicht van woningen/percelen*, Handboek §3.1.1). Deze locatie moet dan worden gerealiseerd zo dicht mogelijk bij de brug, tenminste een halve scheepslengte daarvan verwijderd, maar voor een vlotte vaart één scheepslengte (RVW2020 § 5.9.6). De wachtplaats is alleen voor de recreatievaart. De wachtplaatsen zijn bereikbaar voor hulpdiensten (eis van het Handboek §3.1.1), want gelegen aan de openbare weg. De palen van de huidige wachtplaats voor de beroepsvaart behoeven niet te worden verplaatst; de meerstoelen aan de oostkant van het remmingwerk moeten worden verwijderd, want hebben geen functie meer als de wachtplaats is gerealiseerd en belemmeren een vlotte doorvaart.



2-Locatie aan de zuidzijde, aan de openbare weg (fiets-/wandelpad) ter hoogte van de om privacy-redenen door hagen, schuttingen en bosschages daarvan gescheiden tuinen van Zuidzijde 56 (onbewoond) en eventueel deels 57a.

Aan deze oever exploiteert de provincie ligplaatsen. Deze locatie, volgens een ontwerp van Royal Haskoning, is afgesproken met omwonenden op een bewonersbijeenkomst op 6-2-2020. De Provincie heeft het ontwerp vervolgens goedgekeurd (brief aan omwonenden dd. 28-5-2020, kenmerk PZH-2020-741703971). De bouwwerkzaamheden zouden worden uitgevoerd in juni 2020. Het kavel ter plaatse van de huidige wachtplaats, Zuidzijde 56, is onbewoond; het huis zal worden gesloopt.

De Provincie publiceerde hierover het volgende:

“Na interne toetsing binnen de provincie door de vaarwegbeheerder is in maart 2020 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.”

En enkele maanden later: *“Naar aanleiding hiervan zijn bezwaren ontvangen van enkele bewoners langs de Zuidzijde”... “Na alle argumenten en ingebrachte bezwaren afgewogen te hebben, is besloten om de combiwachtplaats aan de oostkant van de brug langs de noordelijke oever te realiseren.”* De bezwaren kwamen m.n. van de bewoners van, inmiddels onbewoond, Zuidzijde 56.

Noot. Naast het feit dat een wachtplaats aan de zuidzijde aan de openbare weg ligt, is die locatie mede minder belastend voor de omgeving omdat de oever daar veel hoger is dan de oever langs de tuinen aan de noordzijde. Vanaf de weg kijkt men meer over de steiger heen dan er tegenaan. Tevens werd als bezwaar aangevoerd dat het ontwerp onveilig zou zijn omdat de wachtplaats aan linker zijde van de vaarweg ligt, met als gevolg kruisend verkeer. Hierbij kan worden opgemerkt dat de provincie eerder al twee ontwerpen van Royal Haskoning DHV heeft goedgekeurd waarbij de wachtplaats aan de linker zijde lag, en dat via Broekvelderbrug alleen eenzijdig verkeer mogelijk is.

(Document van HaskoningDHV, kenmerk: BF8758MANT2010151833, dd. 20 oktober 2020.) Kruisend verkeer is alleen mogelijk als de wachtplaats te ver van de brug wordt gerealiseerd.

3-Een locatie zo dicht mogelijk bij de brug aan de noordzijde. Dit is echter in strijd met de afspraak die wethouder Karssen van de gemeente Bodegraven ten tijde van de bouw van de brug heeft gemaakt met omwonenden dat er geen steigers gebouwd zouden worden aan de noordelijke oever (daar zijn nog enkele getuigen van). De wachtplaats voor de beroepsvaart zou dan op de huidige locatie, aan de openbare weg, moeten worden gehandhaafd wegens de eis van bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

Mate waarin de varianten voldoen aan relevante eisen (Handboek §3.1.1. en RVW2020 § 5.9)

Relevante eisen	Variant 3 Voorlaatste ontwerp.	Recent ontwerp dd.23-7-2021 Noordzijde	Optie 1 Zuidzijde bij de brug	Optie 2 Variant 2 (20m oostwaarts <u>t.o.v</u> huidige wachtplaats beroepsvaart)	Optie 3 Noordzijde bij de brug
1 In principe aan stuurboord ✓, in geval lager wal dan bakboord ✓	✓	✓	Vermijden Lager wal ✓	Vermijden Lager wal ✓	✓
2 zo dicht mogelijk bij de brug	✗	✗	✓	✗	✓
3 diepte van het maatgevende schip	✗	✗	✓	✓	✓
4 niet in het zicht van woningen/percelen	✗	✗	✓	✓	✗
5 windluwte nabij een wachtplaats	✗	✗	✓	✓	✗
6 geen combi-wachtplaats bij voldoende ruimte	✗	✗	✓	✗	✓ ^{*)}
7 wal bij wachtplaats bereikbaar voor hulpdiensten	✗	✗	✓	✓	✓ ^{**) ✓}
*) mits huidige wachtplaats voor de beroepsvaart in stand blijft.					
**) De wachtplaats voor de beroepsvaart is bereikbaar, die voor de recreatievaart niet.					

Bijlage 3

Bijlage 3. Eisen voor wachtplaatsen uit 'Richtlijnen Vaarwegen 2020' en 'Handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen'.

Het document 'Richtlijnen Vaarwegen 2020' van Rijkswaterstaat zegt het volgende:

1. *'Bij beweegbare bruggen moet altijd een wachtplaats voor de recreatievaart aanwezig zijn. In principe ligt de wachtplaats aan stuurboordzijde van het vaarwater, maar als dit vaak de onbeschutte lagerwal is of het beweegbare brugdeel aan de bakboordzijde ligt, ligt de wachtplaats aan bakboord. De wachtplaats moet zo dicht mogelijk bij de brug liggen, tussen de wachtplaats voor de beroepsvaart en de brug.' (§ 5.9.6).*
2. *'Voor de beroepsvaart wordt een afstand tot de brug van een halve tot hele scheepslengte gehanteerd' (§5.9.2).*

Het 'Handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen van de provincie Zuid-Holland (versie 1.0, juni 2017) stelt (§3.1.1. wachtplaatsen, programma van eisen algemeen):

3. *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 2020);*
4. *'Een gecombineerde wachtplaats voor beroeps- en recreatievaart dient enkel te worden uitgewerkt ten behoeve van de wachtplaatsen bij beweegbare bruggen waar ruimtegebrek is'.*
5. *'De wal achter de wachtplaats voor de beroepsvaart moet bereikbaar zijn voor hulpdiensten, de daadwerkelijke wachtplaatsvoorziening niet' (mag eventueel via een loopplank)*

Echter, de locatie die de Provincie nu heeft gekozen:

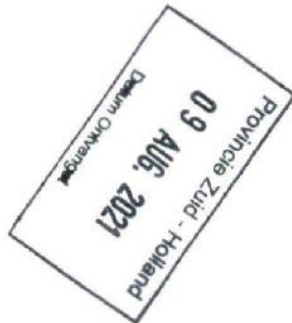
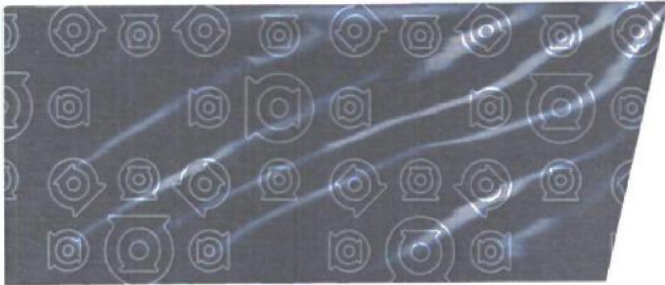
- ligt aan de onbeschutte lagerwal, niet zo dicht mogelijk bij de brug (maar op ca. 45m afstand van de brug), niet tussen de wachtplaats voor de beroepsvaart en de brug. (zie pt. 1, 2 hierboven.)
- ligt direct in het zicht van woningen en percelen (pt. 3 hierboven). Van de afstand brug tot wachtplaats volgens RWS2011 (bovenstaand pt.2) mag niet worden afgeweken, want dient niet om te vermijden dat de wachtplaats in het zicht van woningen/percelen wordt gerealiseerd.
- is niet ingegeven door ruimtegebrek dat zou nopen tot het combineren van de wachtplaats voor beroepsvaart en recreatievaart (pt 4 hierboven). (Er is voldoende ruimte om deze verkeerssoorten gescheiden te houden.)
- ligt achter huizen, 6 meter van de oever, en is daarom onbereikbaar voor hulpdiensten. (pt.5. hierboven).
- Bij de keuze van de afstand tot de brug is afgeweken van de 'Wachtplaats-lay-out beroepsvaart (CEMT I, II en III)' volgens het Handboek, *Bijlage III: Wachtplaats(voorzieningen)*. Voor CEMT1 geeft het Handboek een afstand tot de brug van 27,5m.)

Noot. Rijkswaterstaat heeft bevestigd (mail 6-7-2021) dat de provincies zich hebben gebonden aan de Richtlijnen Vaarwegen (RVW2020, paragraaf 1.2.1, vierde alinea).

400

achmea  rechtsbijstand

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn